

Politik

Fluglärmschäden in Binningen?

Laut EuroAirport (EAP) hat der Fluglärm seit 2014 in Binningen von 23 bis 24 Uhr um mehr als 50 Prozent zugenommen. 2015 hat er über 24 Stunden und besonders von 22 bis 24 Uhr an allen Messstationen des EAP neue Rekordwerte erreicht. Dies gilt auch für Binningen. Die Resultate von 2016 stehen noch aus.

Was sind die Folgen? Laut einer Studie der Zürcher Kantonalbank verlieren Immobilien mit jedem Dezibel Durchschnittslärm oberhalb von 50 Dezibel an Wert.

Die Messstation in Binningen zeigte 2015 49 Dezibel, aber im westlichsten Ortszipfel von Binningen waren es mehr. Und der Fluglärm nimmt von Jahr zu Jahr zu. Gemäss Studie «reagiert der Markt am sensibelsten auf Immissionen zwischen 21 und 24 Uhr». Und davon haben wir in Binningen wie erwähnt besonders viel. Wir kennen gute Steuerzahler auf dem Westplateau, die sich wegen des Fluglärms einen Wegzug von Binningen überlegen.

Und die gesundheitlichen Folgen? Schon 2010 ergab eine gemeinsame Studie der Unis Basel und Bern, dass tödliche Herzinfarkte um unsere Landesflughäfen Basel, Genf und Zürich bis zu 48 Prozent häufiger sind als anderswo in der Schweiz. Eine neue Studie der

Unis Basel und Zürich in Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Umwelt hat nun gezeigt, dass tödliche Herzinfarkte nicht, wie bisher angenommen, erst ab einem Fluglärm von 50 Dezibel häufiger vorkommen, sondern schon ab einem jährlichen Durchschnittslärm von 40 Dezibel. Davon ist ein grosser Teil von Binningen betroffen. Der 24Stundenwert in Binningen West beträgt 50 dB. Dies entspricht zehnmal mehr Schalldruck als die erwähnte Risikogrenze von 40 Dezibel, denn Dezibel ist ein logarithmisches Mass. Der zu Grunde liegende Mechanismus ist folgender: Fluglärm verursacht besonders im Schlaf eine Reaktion des vegetativen Nervensystems und einen Anstieg der Stresshormone Cortisol und Adrenalin. Beides bewirkt einen Anstieg des Blutdrucks, ein bekannter Risikofaktor für Herz-Kreislauf-Erkrankungen. Die erwähnte Studie trägt den Namen Sirene, wohl ein Hinweis auf die alarmierenden Resultate. Die beschriebenen Gesundheitsschäden sind bei Personen, die sich durch Fluglärm subjektiv nicht gestört fühlen, gleich häufig wie bei subjektiv gestörten Personen.

Die zweite soeben publizierte Studie zeigt, dass Diabetes in Fluglärmzonen bis doppelt so häufig vorkommt wie anderswo in der Schweiz. Aber es geht

ja nicht nur um messbare Schäden von Wirtschaft und Gesundheit. Es geht vor allem um unsere Wohn- und Lebensqualität.

Wie sind die Aussichten für die Zukunft? Im Sachplan Infrastruktur für die Luftfahrt (SIL) von 2012 und im Bericht des Bundesrates zur Luftfahrtspolitik (LUPO) von 2016 steht folgendes: Wegen der längeren Nachtflugruhe in Zürich und Frankfurt ist mit mehr Nachtflügen in Basel zu rechnen. Diese Voraussage können wir bereits bestätigen: Die Nachtflüge haben seit 2012 um mehr als 50 Prozent zugenommen, besonders im Südsektor des EAP. Zudem stossen die Flughäfen von Zürich und Genf gemäss LUPO an ihre Kapazitätsgrenzen. Deshalb «sollen die Reserven in Basel vermehrt nutzbar gemacht werden.» Die Höchstkazität der bestehenden Nord-Süd -Piste beträgt 147'000 Flugbewegungen pro Jahr. Bei gleich bleibender Zunahme der Flüge wie in den letzten 3 Jahren wird diese Zahl zu Beginn der dreissiger Jahre erreicht sein, eine einfache Rechnung. Das Land für die zweite Nord-Süd-Piste ist laut SIL reserviert.

Der Schutzverband der Anwohner um den Flughafen Basel-Mühlhausen wehrt sich gegen die ständig zunehmende Fluglärmbelastung und ihre

wirtschaftlichen und gesundheitlichen Folgen. Unsere Hauptforderung ist die Verlängerung der Nachtflugruhe von heute Mitternacht bis 05 Uhr auf 23 bis 06 Uhr wie in Zürich. Denn Fluglärm in der Nacht verursacht die grössten gesundheitlichen und wirtschaftlichen Schäden und beeinträchtigt unsere Lebensqualität am meisten.

Die Impactstudie des EAP von 2009 ergab, dass sich die Airlines an die längere Nachtflugsperrung «anpassen» bzw. «voraussichtlich anpassen» können. Ein Passagierverlust ist nicht zu erwarten, ebenso wenig der angedrohte Wegzug der Expressfracht-Firmen. Wegzug wohin? Alle fünf benachbarten Flughäfen haben inzwischen längere Nachtflugsperrungen als Basel. Vertreter der Expressfracht-Firmen sagten uns, dass sie sich wie die Airlines an die längere Nachtflugruhe anpassen könnten. Damit ist das Argument des EAP eines wirtschaftlichen Verlustes im Fall der längeren Nachtflugruhe vom Tisch. Zudem gilt immer noch das Wort des Bundesrates: «Das Wohlbefinden der Bevölkerung hat Vorrang vor den wirtschaftlichen Interessen des Flugverkehrs».

Madeleine Göschke-Chiquet, Präsidentin des Schutzverband, Binningen