

Neue Munition für alte Forderung

Fluglärm Der Schutzverband kämpft weiter für eine längere Nachtruhe - unterstützt durch neue Studienergebnisse

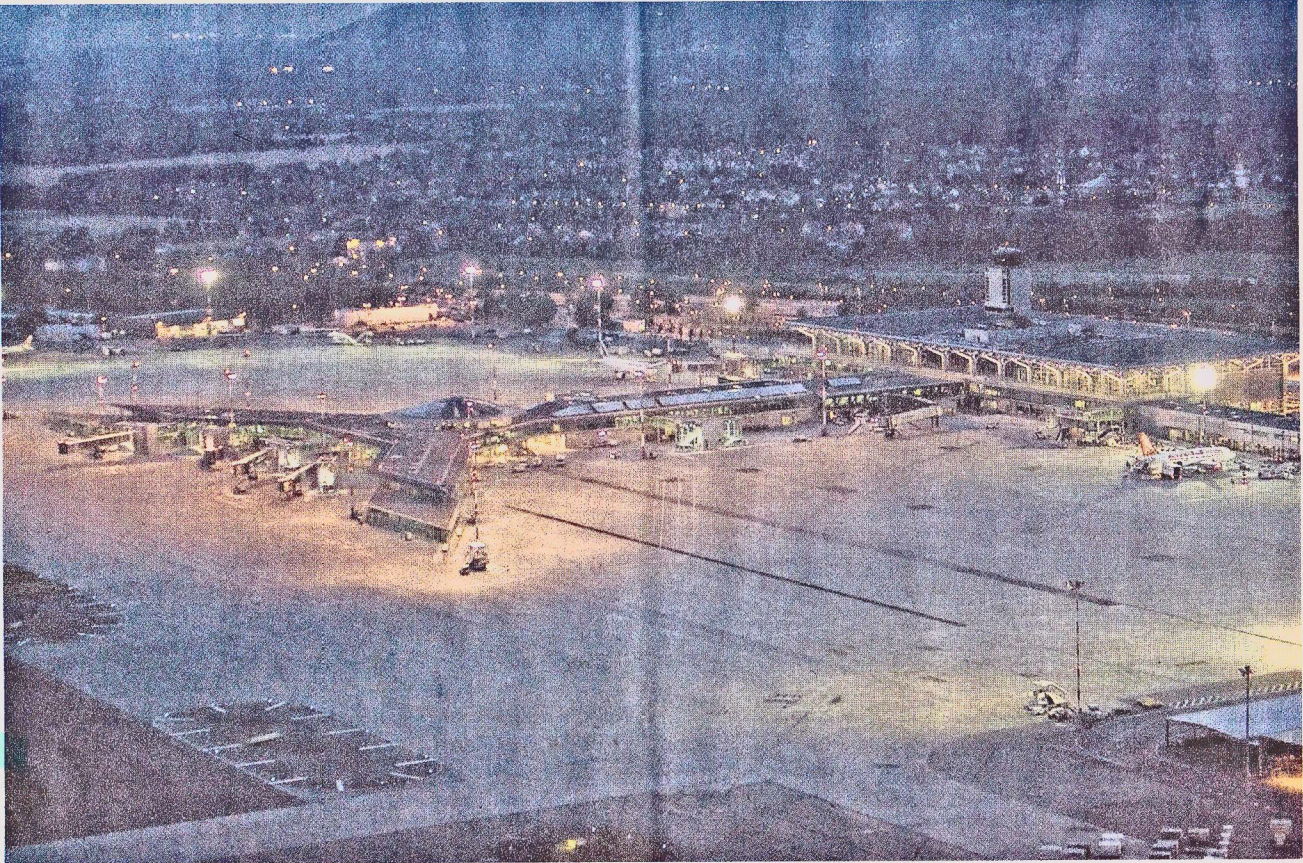
VON JULIA GOHL

Der Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Basel-Mülhausen fühlt sich in seinem Kampf für eine Verlängerung der Nachtflugsperrung am Euro-Airport (EAP) bestärkt. Dies durch jüngst publizierte Studienergebnisse zu Gesundheitseffekten von Verkehrslärm (bz von gestern). «In der Nacht wird das vegetative Nervensystem schon bei geringeren Lärmwerten in Erregung versetzt als am Tag», begründet der ehemalige Arzt Hans Göschke als Mitglied beim Schutzverband seinen Kampf für eine längere Nachtflugsperrung. «Zudem führen Lärmereignisse ab 45 Dezibel im Schlaf zu vermehrter Ausschüttung von Stresshormonen wie Cortisol, Adrenalin und Noradrenalin. Sowohl vegetatives Nervensystem wie auch Stresshormone haben einen Blutdruckanstieg zur Folge, der als Hauptrisikofaktor für Herz-Kreislauf-Erkrankungen gilt.»

«Nachtlärm besonders kritisch»

Auch Martin Rösli weiss: «Lärmbelastung in der Nacht ist besonders kritisch.» Als Professor am Basler Tropeninstitut leitet er das Forschungsteam hinter der Sirene-Studie, die dem Schutzverband neue Munition geliefert hat. Allerdings hat die Sirene-Studie nur für Strassen- und Schienenverkehrslärm einen signifikanten Anstieg aller Herz-Kreislauf-Erkrankungen festgestellt. Für Fluglärm hatte sich dieser Zusammenhang nur für drei Krankheiten ergeben: für Herzinfarkte, Herzinsuffizienzen und durch Durchblutungsstörungen verursachte Schlaganfälle.

Für Rösli steht dies nicht im Widerspruch zur Forderung nach einer längeren Nachtflugsperrung. Denn er hält diese sogar für den Grund, dass bei anderen Herz-Kreislauf-Erkrankungen kein gesteigertes Risiko im Zusammenhang mit



Die Nachtflugsperrung auf dem Euro-Airport ist kürzer als in Zürich und Genf.

KEYSTONE/PATRICK STRAUB

Fluglärm festgestellt werden konnte. «Der Grossteil der untersuchten Population stammt aus der Umgebung des Flughafens Zürich», sagt er. «Gäbe es dort keine Nachtflugsperrung, hätten wir wohl für alle Herz-Kreislauf-Erkrankungen ähnliche Resultate gesehen wie beim Strassen- und Schienenverkehr.»

Trotzdem möchte Rösli besorgte Anwohner beschwichtigen: «Für eine Region sind die durch Lärm verursachten Gesundheitsrisiken durchaus relevant. Für die Einzelperson jedoch sind andere Lebensstilfaktoren wie Bewegung

oder Rauchen deutlich wichtiger. Verkehrslärm ist dabei nur ein Zusatzrisiko.» Das gelte auch für die Sapaldia-Studie unter der Leitung seiner Kollegin Nicole Probst-Hensch. Darin wurde ein starker Zusammenhang zwischen Fluglärm und Diabetes nachgewiesen.

Regierungsrat Christoph Brutschin, der im Verwaltungsrat des EAP sitzt, möchte die definitiven Resultate der beiden Studien abwarten. «Und dann ist erst einmal der Bund gefordert.» Mit der Forderung einer langen Nachtflugsperrung hingegen befasse man sich in Basel

schon länger. «Wir nehmen dieses Anliegen der Anwohner ernst.» Gerade, dass in den beiden Nachtflugstunden ein überproportionales Wachstum stattfindet, sei ein Problem. Deshalb habe der Euro-Airport jüngst die Lenkungsabgaben auf Starts und Landungen in diesen Stunden erhöht. «Jetzt müssen wir schauen, ob diese wirken.» Ausserdem befinde man sich im Gespräch mit den Fluggesellschaften. «Wir betonen dabei immer, dass gerade nächtliche Flüge die Akzeptanz des Flugverkehrs in der Region schwächen.»

Schrauben möchte Brutschin sogar an einer der aus seiner Sicht wichtigsten Flugverbindungen ab Basel - jener an den London City Airport. «Für Geschäftsreisende ist diese Verbindung wichtig. Aber der letzte Flug zurück nach Basel könnte sicher schon etwas früher starten. Das müssen wir mit dem Anbieter Skywork anschauen.»

Geschäftsreisende sind für Brutschin ein wichtiges Segment. Deshalb warnt er trotz Verständnis vor einer längeren Nachtflugsperrung: «Geschäftsreisende sind für unsere Region volkswirtschaftlich von Bedeutung. Für sie ist es wichtig, gleich am Morgen in die wichtigsten

«Gerade nächtliche Flüge schwächen die Akzeptanz des Flugverkehrs in der Region.»

Christoph Brutschin Regierungsrat BS

europäischen Zentren zu gelangen.» Frühe Abflüge seien aber nur möglich, wenn die Flieger in Basel stationiert seien. Dafür wiederum sei es nötig, dass sie noch spätabends dort landen können. «Denn die Fluggesellschaften streben an, täglich vier Rotationen zu fliegen, reicht die Zeitspanne dafür an einem Flughafen nicht, fliegen sie mit der letzten Rotation einen anderen an.»

Göschke hat dieses Argument schon oft gehört. «Zürich befördert viel mehr Geschäftsreisende als Basel», entgegnet er. «Die dortige Betriebszeit von 6 bis 23 Uhr ist dabei offensichtlich kein Hindernis. Zudem befördert Easyjet nur 18 Prozent Geschäftsreisende.» Und Easyjet habe mit rund 60 Prozent am Euro-Airport mit Abstand den grössten Marktanteil. «Den Grossteil machen Flüge von Wochenendreisenden aus. Und solche - da bin ich überzeugt - braucht unsere Wirtschaft nicht zum Überleben.»