

Geht es nach Hans Göschke, hätten die Urheber von Sirene kaum einen besseren Kurznamen für ihre Studie zu Kurz- und Langzeiteffekten der Verkehrslärmbelastung (Short and Long Term Effects of Transportation Noise Exposure) finden können. Denn das Wort Sirene erinnert an einen Alarm. Und die Alarmglocken schrillen bei Göschke als ehemaliger Arzt und Mitglied des Schutzverbands der Bevölkerung um den Flughafen Basel-Mülhausen, wenn er die Resultate anschaut, welche die Forschungsgruppe rund um Martin Röösl, Professor an der Uni Basel, jüngst publiziert hat: Das Herzinfarktrisiko steigt ab einem Durchschnittslärm von 40 Dezibel - nicht wie bisher angenommen bei einem jährlichen Durchschnittswert von 50 Dezibel. Da es sich bei Dezibel um ein logarithmisches Mass handelt, liegt der alte Wert dreimal höher als der neue.

Dass es einen Zusammenhang zwischen Verkehrslärm und Herz-Kreislauf-Erkrankungen gibt, ist nicht neu. So hat dasselbe Forschungsteam etwa schon 2010 nachgewiesen, dass tödliche Herzinfarkte um die Flughäfen Basel, Genf und Zürich bis zu 48 Prozent häufiger sind als in der restlichen Schweiz. Und auch zahlreiche andere internationale Studien wiesen diese Zusammenhänge immer wieder auf. «Aber was das Forschungsteam von Martin Röösl herausgefunden hat, ist ein absolutes Novum», verrät Göschke.

### In der Region massiv überschritten

Schon die bisher angenommenen 50 Dezibel als Risikogrenze werden in den meisten Gemeinden, in denen der Euro-Airport

## «Wendet man den Sirene-Schwellenwert an, weitet sich die Gefahrenzone auf andere Gemeinden aus.»

**Hans Göschke** Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Basel-Mülhausen

Bazl. «In den letzten Jahren hiess es bei all unseren Anliegen immer, man wolle erst die Resultate von Sirene und Sapaldia abwarten, bevor man etwas unternimmt. Nun bin ich gespannt, wie das Bazl auf diese unglaublichen Resultate reagiert.»

### Bazl wartet ab

Der Schutzverband muss wohl weiter gespannt bleiben, weil es sich bei den publizierten Studien noch nicht um die Endresultate handelt. Zumindest teilt das Bazl auf Anfrage der bz mit: «Gemäss unseren Experten liegen noch keine abschliessenden Resultate der Studie vor. Stehen diese Resultate fest, sollen die bestehenden Lärmgrenzwerte überprüft und wenn nötig angepasst werden.» Laut Göschke sind die zitierten Resultate aber definitiv: «Offenbar schafft das Bazl auf Zeitgewinn.»

Beim Kanton Basel-Stadt verweist man ebenfalls nach Bern. «Für die Fluglärmregulierung und die Festlegung von entsprechenden Grenzwerten ist grundsätzlich der Bund zuständig», sagt Claus Wepler, Generalsekretär des Departements für Wirtschaft, Soziales und Umwelt, dessen Vorsteher Christoph Brutschin den Kanton im Verwaltungsrat des Euro-Airport vertritt. «Um zu sehen, ob es allenfalls unmittelbaren Handlungsbedarf gibt, wo wir Einfluss nehmen können, müssen wir uns erst eingehend mit den Resultaten der beiden Studien befassen», so Wepler weiter.

An den Forderungen des Schutzverbands ändern die Sirene- und Sapaldia-Resultate erst einmal nichts. «Unser Hauptanliegen ist seit ein paar Jahren eine Verlängerung der Nachtflugsperrung in Basel - so wie es sie in Zürich schon gibt», sagt Göschke. «Die Studien-Ergebnisse werden uns in diesem Kampf weiter bestärken.»

Neben einem erhöhten Risiko für Herzinfarkte stellte die Forschungsgruppe auch ein signifikant erhöhtes Risiko für Herzversagen und ischämischen Schlaganfall bei Personen fest, die Fluglärm ausgesetzt sind. Ausserdem besagt die Sirene-Studie, dass Herz-Kreislauf-Erkrankungen weiter begünstigt werden durch einen stark schwankenden statt konstanten Lärmpegel - für jenen von Flugzeugen mit einer durchschnittlichen Überflugzeit von zwölf Sekunden typisch. 4,4 Millionen Schweizer wurden für die Studie während sieben Jahren untersucht. Neben Fluglärm standen auch die Effekte von Strassen- und Schienenverkehrslärm im Zentrum. Die Daten zum Fluglärm wurden rund um die drei Landesflughäfen in Zürich, Genf und Basel sowie um den Militärflughafen in Payerne erhoben.

Mit Sirene ist der Alarmglocken noch nicht genug. Dasselbe Forschungsteam arbeitet auch an der Studie Sapaldia (Swiss study on Air Pollution And Lung Disease in Adults). «Und was sie dabei herausgefunden haben, ist ein Hammer», sagt Göschke. «In Fluglärmzonen tritt Diabetes bis doppelt so häufig auf wie anderswo in der Schweiz.» Auch dieses Resultat wurde erst vor Kurzem publiziert. Für Göschke ist klar: «Jetzt ist das Bundesamt für Zivilluftfahrt (Bazl) gefordert.» Der Schutzverband treffe sich ein- bis zweimal im Jahr mit Vertretern des