

Behauptungen der Flughafengegner

Behauptungen der Flughafengegner



Flughafengegner gibt es viele. Ihre Gründe dafür sind vielfältig, oftmals an der Realität vorbeistuernd. Sie mögen, aus welchen Gründen auch immer, kein Flugzeug benützen und sprechen dieses Recht damit den anderen ab.

Selten aber stehen sie offen zu ihrer Überzeugung, dass ihnen der Flughafen an sich ein Dorn im Auge ist. Soviel Vernunft muss dann doch wieder sein, nämlich dass ein Flughafen ein Wirtschaftsfaktor ist und dass es ihn deshalb braucht.

Viel eher versucht man ihn mit politischen Vorstössen oder mit Leserbrief-Aktionen zu schwächen, und dabei sind offensichtlich auch falsche Behauptungen kein Tabu. In diesem Factsheet haben wir ein paar solcher Behauptungen zusammengetragen und sie gleich widerlegt.

Behauptung	Realität
Die Verlängerung des Nachtflugverbotes (von heute 24:00 – 05:00 neu auf 23:00 – 06:00 Uhr) hat keine Auswirkungen auf den Flugverkehr.	Eine Beschneidung der Öffnungszeit hat für die Fluggesellschaften sehr wohl Auswirkungen. Es ist elementar, ob pro Tag und Flugzeug 4 oder aber nur 3 Rotationen geflogen werden können. Die Öffnungszeit bestimmt direkt die Rentabilität eines in BSL stationierten Flugzeugs und somit auch das Angebot – die Nachfrage ist jedenfalls vorhanden.
Die Fluggesellschaften können sich problemlos an reduzierte Öffnungszeiten des Flughafens anpassen (Passagierverkehr).	Natürlich könnte der Flughafen schon eine Stunde früher schliessen und morgens gleich nochmals 1 Stunde später öffnen. Die Frage ist aber, ob die Wirtschaftlichkeit trotzdem noch gewährt wäre. Es spielt schon eine Rolle, ob eine Airline wie z.B. die EasyJet statt 4 nur noch 3 Rotationen pro Tag fliegen kann; ein Flugzeug kostet vor allem auf dem Boden Geld. Dass eine EasyJet oder eine Wizz auf unserem Flughafen eine wichtige Basis eröffnet hat, hat schon seine Gründe. Im Jahre 2017 verzeichnete der EAP in den Randstunden 848 Landungen mit Passagierflugzeugen – alle vom Norden her, also ohne Lärmauswirkungen für BS/BL. Ein grosser Teil davon war verspätet unterwegs. Hätten diese nicht mehr landen können, hätte am folgenden Morgen die Maschine für den Weiterflug gefehlt und nicht nur die Rotationen, sondern auch die Rentabilität wären nicht mehr gegeben gewesen.
Die Anzahl der Südstarts (Rwy 15) zwischen 2300 und 2400 Uhr hat sich zwischen 2014 und 2016 verdoppelt.	Rein rechnerisch stimmt diese Aussage zwar, aber in reinen Zahlen sieht das wieder anders aus: Die Südstarts nahmen zwar in dieser Zeitperiode von 98 auf 221 zu, stabilisierten sich andererseits im 2017 bei 229 Südstarts. Das macht pro Jahr 123 zusätzliche Starts in Richtung Süden gegenüber 2014, also gerade mal einen zusätzlichen Start an jedem dritten Tag! Das Wort „Verdoppelung“ ist deshalb eine grosse Übertreibung, die sich natürlich dramatisch anhört.

Behauptungen der Flughafengegner

In den Randstunden müssen die Südstarts verhindert werden.

Communiqué BAZL vom 14.6.2018: „Aufgrund der zahlreichen Südanflüge (Anflugverfahren ILS 33) im Jahr 2017 haben die zuständigen Behörden überprüft, ob Massnahmen ergriffen werden müssen, um die Nutzung dieses Anflugverfahrens zu verringern. Die Untersuchungen haben indessen gezeigt, dass die hohe Zahl an Südanflügen auf die aussergewöhnlichen Witterungsbedingungen im April 2017 zurückzuführen sind. Die Wahl der anzufliegenden Piste erfolgte stets im Einklang mit den geltenden Vorschriften. Angesichts der besonderen meteorologischen Umstände im vergangenen Jahr werden keine Massnahmen ergriffen.“

Basel ist mit den längeren Öffnungszeiten doch nur das Überlaufbecken für Zürich!

Der EuroAirport akzeptiert nur in vorgängig bewilligten Ausnahmefällen Überlauf-Verkehr vom Flughafen Zürich. Operationelle Verspätungen des Verkehrs aus Zürich werden in der Pufferzeit zwischen 23:00 und Mitternacht noch abgehandelt – in Zürich selbst, wohlverstanden! Die Beschränkung auf 23:00 im Falle von Zürich ist also eher ein Etikettenschwindel.

Starts um 05:00 Uhr sind einfach noch zu früh.

Starts finden erst ab 06:00 Uhr statt; ab 05:00 Uhr ist der Flughafen nur für Landungen offen, und diese erfolgen ohnehin hauptsächlich vom Norden her, also aus dem Elsass.

Zürich bewältigt vier Mal mehr Expressfracht als Basel, und dort haben diese Airlines kein Problem mit den eingeschränkten Betriebszeiten.

Falsch. ZRH fertigt überhaupt keine Express-Frachtflüge ab.

Es gibt einen Unterschied zwischen Expressfracht (siehe oben) und reiner Luftfracht. Und nochmals einen zwischen Vollfrachtflugzeugen und dem Beilad von Luftfracht auf normale Passagierflüge. Vor allem bei letzteren sind die Kapazitäten verhältnismässig gering – es ist die Anzahl der Flüge, die das hohe Frachtaufkommen ausmachen.

ZRH fertigt keinen Express-Frachtverkehr ab, weil die Betriebszeiten des Flughafens dies nicht erlauben!

Die Wirtschaft würde durch das erweiterte Nachtflugverbot nicht beeinträchtigt.

Natürlich benötigt die Wirtschaft keine Flüge nach Mallorca, Pristina oder nach Gran Canaria. Aber auch EasyJet fliegt mittlerweile mit Verbindungen in den Tagesrandstunden ganze Scharen von Geschäftsleuten an ihr Ziel. Diese Zielgruppe bevorzugt frühe Abflüge und späte Rückkehr nachts, damit der Tag für das Geschäft optimal genutzt werden kann. Es ist deshalb vermessen zu behaupten, dass die Wirtschaft, interessiert an möglichst guten Verbindungen mit den klassischen Geschäftsreisezielen, unter weiteren Einschränkungen nicht leiden würde.

In ZRH ist es dank dem strengeren Nachtflugregimes viel ruhiger.

In ZRH gilt die Zeit zwischen 23:00 und 24:00 Uhr als Puffer für Verspätungen. Und dieser Puffer wird gebraucht: Im Jahre 2016 fanden in dieser Zeit folgende Bewegungen statt:

	ZRH	BSL
- Abflüge zwischen 23:00 und 24:00 Uhr	2'465	1'919

In BSL wurden rund 85% dieser Abflüge nach Norden über unbewohntes Gebiet im elsässischen Hardwald geführt.

Trotzdem fanden während zwischen 22:00 und 06:00 Uhr (nach 24:00 Uhr aufgrund von dringlichen und einzeln bewilligten Ausnahmen) Flugbewegungen statt:

	ZRH	BSL
- Abflüge zwischen 22:00 und 06:00 Uhr	12'369	9'102

Zusätzlich sind im Falle von ZRH durchschnittlich weitaus grössere und damit lärmintensivere Flugzeuge (Langstreckenflugzeuge) im Einsatz als in BSL.

Fazit: die romantische Vorstellung vom nachruhigeren Flughafen Zürich entbehrt also jeder Grundlage.

Behauptungen der Flughafengegner

Dauerschall über 40 dB behindert den gesundheitsfördernden Tiefschlaf.

Dauerschall während 24 Stunden am Tag entsteht vor allem beim Verkehr an einer Autobahn oder einer vielbefahrenen Vororts- oder Innenstadt-Strasse. Weitere Lärmquellen sind z.B. Güterverkehr der Eisenbahn oder Tramverkehr in den Städten.

Bei den in der ganzen Schweiz angewandten restriktiven Nachtflug-Einschränkungen kann von einem Dauerschall gar nicht gesprochen werden! Der Flugverkehr endet (mit den vorgängig beschriebenen Ausnahmen) um 24:00 und *beginnt erst um 06:00 Uhr – um 05:00 Uhr ist der Flughafen nämlich lediglich für landende Flugzeuge offen, die in der Regel wetterabhängig ohnehin meistens vom Norden her landen.*

Wer also von Dauerschall spricht, kann nicht den Flugverkehr ab dem EuroAirport meinen!

Fluglärm ist schädlich.

Niemand würde ernsthaft die schädliche Wirkung des Lärms in Abrede stellen. Lärm ist immer schädlich. Aber die Haupt-Lärmquelle ist nun mal der Strassen- und Bahnverkehr, und zwar im Gegensatz zum Flughafen während 24 Stunden.

Ein startendes Flugzeug erzeugt je nach Typ und Entfernung zwischen 50 und 70 dB – ein Wert, der durch den Dauerlärm des Strassenverkehrs locker übertroffen wird. Übrigens: Der Geräuschpegel im Innern eines gut besuchten Restaurants kann schnell 80 und mehr Dezibel betragen!

Flugzeuge sind laut.

WAREN laut! Seit der Inbetriebnahme der ersten und sehr lauten Jets in den 50er-Jahren – ältere Personen erinnern sich – wurde der Fluglärm generell um zwei Drittel reduziert. Und die neueste Generation von Flugzeugen (z.B. A320Neo, B737Max, B787, A350 etc.) reduzieren den Lärm gegenüber Vorgängermodellen nochmals um rund 10 dB, was einer Halbierung der Lärmemissionen gleichkommt. Und diese Entwicklung wird nie abgeschlossen sein!

Fluglärm ist direkt verantwortlich für ein höheres Risiko für

- ... Schlafstörungen
- ... Schlaganfälle
- ... Bluthochdruck
- ... Herzinfarkte
- ... Diabetes.

Wissenschaftliche Studien u.A. «Sirene», beweisen dies.

Bereits in den frühen Siebzigerjahren wurden in der ganzen Schweiz und in vielen Airports weltweit strenge Nachtflugbeschränkungen eingeführt, und niemand hegt ernsthafte Pläne, diese wieder aufzuheben.

Verschiedenste Universitäten und Ministerien haben verschiedenste Studien erstellt oder in Auftrag gegeben, die die gesundheitlichen Auswirkungen des Fluglärms untersuchen bzw. beweisen sollen. Die Studien untersuchen den Einfluss des Dauerlärms auf den gesamten Organismus. Im Wesentlichen handelt es sich – in dieser Reihenfolge – um Strassenlärm, Bahnlärm und Fluglärm.

Nur, ein Kausalzusammenhang zwischen den erwähnten Krankheiten und explizit dem Fluglärm lässt sich bei keiner Studie nachweisen, da der Fluglärm – sofern überhaupt vorhanden – nicht vom anderen Umgebungslärm zu trennen ist. Und letzterer ist, in Nähe von Autobahnen oder Bahnlinien, während 24 Stunden signifikant!

Die NORAH-Studie (DE) stützt sich auf Befragungen und basiert somit auf subjektive Empfindungen.

Die schweizerische SIRENE-Studie stützt sich ebenfalls auf Befragungen, jedoch zusätzlich auf Versuche im Schlaflabor. Bei diesen wird der Fluglärm jedoch nicht simuliert, da nachts gar kein Flugverkehr stattfindet! Bei den Probanden, die dem künstlichen Strassen- und Eisenbahnlärm ausgesetzt werden, sind bis jetzt jedoch keine Veränderungen ihrer Schlafstruktur nachweisbar. Achtung: die Studie ist noch nicht abgeschlossen oder publiziert.

Fazit: die Studien können vieles beweisen, jedoch nicht den Kausalzusammenhang Gesundheitsstörungen/Fluglärm!

Beachten Sie bitte das Factsheet «Gesundheitsrisiken durch Lärm und Immissionen».

Behauptungen der Flughafengegner

Kinder leiden besonders unter dem (Flug-)Lärm

Ein geschickter politischer Schachzug, denn wer möchte schon in Kauf nehmen, dass die Kinder die Haupt-Leidtragenden allen Übels sind! Beachten Sie bitte das Factsheet «Gesundheitsrisiken durch Lärm und Immissionen».

Flugverkehr ist ein Umweltverschmutzer, besonders bezüglich CO₂-Ausstoss

Der zivile Luftverkehr ist mit rund 2% am CO₂-Ausstoss, dem Treibhauseffekt beteiligt. Beachten Sie bitte das Factsheet «Flugverkehr als Klima-Killer?»

Ein modernes Verkehrsflugzeug verbraucht bei einem Interkontinentalflug auf 100 km rund 3 Liter Treibstoff pro angebotenen Sitzplatz.

Der weltweite Luftverkehr trägt gemäss dem Bericht „Aviation and the Global Atmosphere“ der UNEP und WMO (IPCC 1999)5)6) mit 3.5% zum menschenverursachten Treibhauseffekt bei.

Quelle: AeroSuisse Vademecum 2017

Der Bahnanschluss des Flughafens bringt nur eine Flugverkehrszunahme, da die Passagiere veranlasst werden, statt den Hochgeschwindigkeitszug das Flugzeug zu besteigen.

Selbst wenn es einen Hochgeschwindigkeitszug nach den kanarischen Inseln gäbe, würden die Passagiere trotzdem ganz klar das Flugzeug vorziehen!

Für Destinationen wie Frankfurt oder Paris ist der Hochgeschwindigkeitszug gerade noch interessant, aber bereits nach München, wohin es nur sehr schlechte Bahnverbindungen gibt, ziehen die Passagiere begreiflicherweise das Flugzeug vor.

Mit dieser Behauptung begibt sich der Schutzverband auf einen Nebenschauplatz, da die von ihr vehement geforderte weitere Einschränkung des Flugverkehrs mit der geplanten Bahnverbindung nichts zu tun hat.

Mit der Bahn würde die Fahrt ab SBB zum Flughafen gerade mal 2 Minuten länger dauern als mit dem Bus.

Vielleicht nachts um zwei Uhr, wenn es sonst keinen Individualverkehr in der Stadt gibt. Zudem ist die Kapazität und nicht zuletzt der Komfort eines Busses mit der Eisenbahn keinesfalls zu vergleichen.

Eine Ablehnung oder gar Bekämpfung des Bahnanschlusses widerspricht krass dem sorgsam gepflegten Öko-Image. Denn nur eine Zugverbindung vermag den stetig zunehmenden Individualverkehr, und damit auch der steigende Bedarf nach zusätzlichen Parkplätzen und -Häusern, einzudämmen.