

Parlamentarischer Vorstoss

2016/335

> [Landrat / Parlament](#) || [Geschäfte des Landrats](#)

Titel: Postulat von Rahel Bänziger Keel, Grüne/EVP Fraktion: Fluglärm: Neufestsetzung der Grenzwerte in der Nacht ist überfällig

Autor/in: [Rahel Bänziger](#)

Mitunterzeichnet von: Augstburger, Bammater, Brenzikofer, Bühler, Bürgin, Candreia, Corvini, Dudler, Fankhauser, Fritz, Gorrengourt, Heger, Hotz, Huggel, Inäbnit, Kaufmann Urs, Keller, Kirchmayr Jan, Kirchmayr Klaus, Klauser, Meyer, Mikeler, Rüegg, Ryf, Schinzel, Schoch, Stokar, Uccella, Vogt, Würth

Eingereicht am: 3. November 2016

Bemerkungen: --

[Verlauf dieses Geschäfts](#)

Wie jedes Jahr erklärt der Bericht der Fluglärmkommission beider Basel, dass alles bestens sei. In den Jahren 2014 und 2015 nahm jedoch der Fluglärm um den EuroAirport gerade in den sensiblen Nachtstunden massiv zu. Für das menschliche Ohr hat er sich mancherorts sogar verdoppelt. Die Lärmtoleranz ist in der Nacht viel niedriger als am Tag. Diesem Umstand wird insofern Rechnung getragen, als dass der Lärmgrenzwert in der Nacht etwas tiefer angesetzt wird. Seit neue Forschungsergebnisse¹ jedoch zeigen, dass auch jene Menschen, die sich vom Fluglärm subjektiv nicht gestört fühlen, gesundheitliche Stresssymptome zeigen (Anstieg von Stresshormonen und Blutdruck, Schlafunterbrüche, etc.), genügt es nicht mehr, einfach nur auf die Einhaltung veralteter Grenzwerte zu verweisen.

Der einzuhaltende Immissions-Grenzwert beträgt in den sensiblen Nachtstunden (23-24h und 5-6h) 50 Dezibel pro Stunde. Dies macht wenig Sinn, denn nicht der durchschnittliche 50-er Grenzwert reisst die Menschen aus dem Schlaf, sondern jene Ereignisse mit 70 Dezibel und mehr, die von lauten Überflügen herrühren. Zwei, drei solcher «Ausreisser» (heute schon erreicht in Neu-Allschwil!) reichen aus, um im Schlaf gestört zu werden und sich während der Nacht nicht erholen zu können. Aber alles ist rechtens, denn die Lärmflüge rechnen sich für die erwähnten Nachtstunden zu einem legalen Mittelwert von unter 50 Dezibel zusammen. Der Grenzwert würde sogar noch eingehalten, wenn es 12 solcher Weckflüge wären. Dies ist mathematisch zwar korrekt, jedoch biologisch und medizinisch absurd! Folglich ist dieser Grenzwert wertlos, ja sogar unsinnig.

Zudem wird der durchschnittliche Wert nicht etwa gemessen – nein, er wird berechnet gemäss durchschnittlichem Lärm pro Flugzeugtyp und Anzahl der Flugbewegungen pro Nacht. Je nach Wetter, Wind und Startgewicht liegen die Messwerte und die berechneten Werte jedoch weit auseinander! Es kommt der Verdacht auf, dass mit der Berechnung der Werte diese absichtlich tief gehalten werden und somit die Wirklichkeit nicht korrekt abgebildet wird.

Wie kamen diese Grenzwerte überhaupt zustande? Gemäss Auskunft des BL Amtes für Lärmschutz gehen diese auf eine soziopsychologische Untersuchung aus den 90-er Jahren zurück. Seit einer kleinen Revision 2001 sind diese Werte verbindlich. Bei einem durchschnittlichen Wert von 50 Dezibel fühlten sich damals «nur» 25% der Bevölkerung erheblich gestört. Dies bedeutet, dass die Behörden in Kauf nehmen, dass sich ein Viertel der Menschen in der Flugschneise gestört fühlt, und dass sogar noch mehr als ein Viertel gesundheitlich beeinträchtigt wird (auch wenn dies und dessen Zusammenhang mit dem Fluglärm für die Betroffenen gar nicht wahrnehmbar ist).

Es ist höchste Zeit, die Grenzwerte zu überprüfen und neu festzusetzen. Die Menschen und auch deren Lärm-Toleranz ändern sich mit der Zeit – ein vor 15 Jahren festgesetzter Grenzwert ist nicht mehr adäquat und widerspiegelt in keiner Art und Weise mehr die heutige Situation und die neuen Forschungsergebnisse!

Gemäss Bundesgerichtsentscheid von 2010 (BGE 137 II 58)ⁱⁱ müssen die Grenzwerte überarbeitet werden. Was wurde bisher unternommen? Der Stand dieser Überarbeitung ist nicht bekannt.

Der Regierungsrat wird eingeladen, sich beim Bund für eine sofortige Überarbeitung und Neufestsetzung der Immissions-Grenzwerte in der Nacht einzusetzen.

ⁱ “Effect of nocturnal road traffic noise exposure and annoyance on objective and subjective sleep quality”, Patrizia Frei et al., International Journal of Hygiene and Environmental Health 217 (2014) 188-195

ⁱⁱ http://www.polyreg.ch/bgepub/Band_137_2011/BGE_137_II_58.html