

Geeint gegen den Fluglärm

Titel-Seite BaZ
4.12.17



Schutzverband fordert längeres Nachtflugverbot. Die Schutzverbände aus allen drei Ländern haben sich geeint und stellen ihre Forderungen an den EuroAirport gemeinsam. Das sagt die «Grande Dame» im Kampf gegen den Fluglärm, Madeleine Göschke. Die Präsidentin des Schutzverbandes kämpft seit nunmehr 20 Jahren für eine Lärmreduktion aus der Luft und vor allem für eine Nachtflugsperrre zwischen 23 und 6 Uhr. Die Bevölkerung leide schon ab einem tiefen Lärmpegel unter Stress. «Das Ohr schläft nie», sagt Göschke im Interview mit der *BaZ*. Wah Foto Keystone **Seite 21**

Sensibel auch im Schlaf: «D

Madeleine Göschke, Präsidentin des Schutzverbands, wehrt sich

Von Thomas Dähler

Basler Zeitung: Dem EuroAirport Basel-Mulhouse geht es wirtschaftlich so gut wie nie. Sie haben keine Freude daran. Weshalb stellen Sie sich gegen das Wachstum des Flughafens?

Madeleine Göschke: Der Flughafen liegt zu nahe an dicht besiedeltem Gebiet. Er ist einst als Stadtflughafen gebaut worden. Jetzt aber haben wir dort ein enormes Wachstum. Deshalb lautet eine der Forderungen der fünf regionalen Schutzverbände, dass die Flugbewegungen plafoniert werden.

Sind Sie generell gegen das Fliegen oder kämpfen Sie in erster Linie gegen den Lärm an Ihrem Wohnort?

Nein, wir sind keine Flughafengegner, wir sind uns der wirtschaftlichen Bedeutung des EuroAirports voll bewusst. Wir sehen aber, wie stark der Fluglärm in den letzten Jahren angestiegen ist. Es ist deshalb einfach des Guten zu viel. Vor allem der Nachtfluglärm ist derart schädlich; das beweisen die medizinischen Studien der letzten Jahre. Es erstaunt mich immer wieder, dass diejenigen, welche die Verantwortung tragen, die Studien gar nicht gelesen haben. Es wird etwa behauptet, die Resultate der neusten Studien Sapaldia und Sirene würden erst Ende Jahr vorliegen. Das ist nicht so; wir kennen die entscheidenden Resultate seit Anfang Jahr und diese sind definitiv.

Der Bundesrat bescheinigt im luftfahrtpolitischen Bericht, Lupo genannt, dem EuroAirport Ausbaupotenzial, während die beiden anderen Landesflughäfen ihre Kapazitätsgrenzen erreichen. Fordern Sie vom Bundesrat, dass er dies zurücknimmt?

Der Bundesrat möchte gemäss Lupo Passagiere von Zürich nach Basel verschieben. Dies lehnen wir ab. Der Flugverkehr darf nicht unbegrenzt zunehmen. Fliegen ist ohnehin zu günstig, die Bahn zu teuer. Daher rührt auch das Wachstum. Unbeschränktes Wachstum ist nicht die Lösung. Es geht zulasten der Gesundheit und der Lebensqualität der Bevölkerung.



Bas 4.12.17 II

Im Vergleich zu Zürich ist die Kritik am Lärm in Basel ein Jammern auf hohem Niveau.

Der Vergleich mit Zürich ist ein Vergleich zwischen Äpfeln und Birnen. Basel wickelt dreimal weniger Flugverkehr ab als Zürich. Folglich sollten auch die Nachtflüge dreimal geringer sein. Sie sind aber zwischen 23 und 24 Uhr fast gleich häufig wie in Zürich.

Wären Sie zufrieden, wenn Basel das Zürcher Flugregime übernehme?

Ja, wir fordern das Gleiche wie in Zürich. Wir würden auch akzeptieren, dass es von 23 bis 23.30 Uhr einen Verspätungsabbau gibt. Aber nicht missbräuchlich wie in Zürich heute. Bundesrätin Doris Leuthard hat deshalb den Flughafen Zürich gewarnt, er dürfe die Ausnahme nicht zur Regel machen. Zürich muss dies ändern. Zürich funktioniert nicht nur, wie es kürzlich der Aerosuisse-Präsident behauptet hat, als Hub. 72 Prozent sind dort Punkt-zu-Punkt-Flüge wie in Basel.

«Der Vergleich mit Zürich ist ein Vergleich zwischen Äpfeln und Birnen.»

Eine Stunde abends und morgens weniger könnte den Flughafen stärker als nur um je eine Stunde einschränken, weil damit einige Retourflüge wegfallen. Dient das längere Nachtflugverbot auch dazu, dass die Flugbewegungen insgesamt wieder abnehmen?

Nein, darum geht es nicht. Die Impact-Studie, welche der EuroAirport 2009 selber in Auftrag gegeben hat, zeigt klar, dass dies zu keinem Verlust an Passagieren führt und sich die Airlines anpassen können. Nur für die Express-Frachtflüge gab es ein Risiko, dass einige wegziehen könnten. Ich weiss aber, dass diese nicht mehr wegziehen wollen, seit die



Seit Jahren kämpft sie unermüdet. Madeleine Göschke will ein längeres Nachtfl

Nachtflugsperrung an allen fünf umliegenden Flughäfen länger dauert als in Basel. In Basel sind die Taxen sehr tief, auch deshalb bleiben die Express-Frachtfirmen hier.

Immerhin würde Basel-Mulhouse damit einen Wettbewerbsvorteil verlieren.

Dass Basel-Mulhouse hier privilegiert ist, kommt einer Wettbewerbsverzerrung gleich. Zürich bewältigt viermal mehr Expressfracht als der Euro-Airport; die Nachtflugsperrung von 23 bis 6 Uhr ist dabei offenbar kein Hindernis.

Was entgegnen Sie, wenn Ihnen vorgeworfen wird, mit der Sensibilisierung der Bevölkerung dieser erst recht gesundheitlich zu schaden?

Wie kann man so etwas behaupten? Das beweist mir wieder, dass die Studien, schon Air Craft Noise 2010, nicht zur Kenntnis genommen wurden. Es wird immer die deutsche Norah-Studie zitiert. Diese ist aber keine unabhängige Studie, denn sie wurde von den Eignern des Flughafens Frankfurt finanziert.

Die Studie wurde von der hessischen Landesregierung bestellt und zur Hauptsache auch finanziert und wird in Deutschland breit als unabhängig eingestuft. Sie behaupten das Gegenteil.

Das Bundesland ist Mitbesitzer des Flughafens Frankfurt, die Studie nicht unabhängig.

Die Norah-Studie zeige auf, dass die Herzinsuffizienz mit dem Lärm ansteigt, argumentieren die Flughafen-Betreiber in Deutschland. Dies ist aber nicht mit Herzversagen gleichzusetzen. Interpretieren sie die Ergebnisse anders?

Herzinsuffizienz ist korrekt, so steht es in der Norah-Studie. Herzversagen ist die schwerste Form von Herzinsuffizienz. Beim Vorliegen des Studienplans für die Untersuchung haben über 100 Wissenschaftler wegen methodischer Fehler einen Abbruch der Norah-Studie verlangt. Ihre Ergebnisse sind entsprechend nicht allgemein akzeptiert. Dennoch zeigt die Studie, dass Herzversagen, Brustkrebs und Depression eine Folge des Flugverkehrs sind, unter gewissen Bedingungen auch der Hirnschlag.

Nachts besonders?

Alle Studien zeigen, besonders die neueren, dass vor allem der Nachtfluglärm negative Auswirkungen hat. Nachts werden Stresshormone schon ab einem tieferen Lärmpegel ausgeschüttet. Seit jeher reagiert der Mensch sensibler im Schlaf. Das Ohr schläft nie.

Auch der Bahn- und Strassenverkehr verursacht Lärm. Weshalb spielt der Fluglärm Ihrer Ansicht nach eine grössere Rolle?

Die neue Sirene-Studie hat acht verschiedene Herz-Kreislauf-Erkrankungen

as Ohr schläft nie»

gegen den nächtlichen Betrieb am EuroAirport



Schlafstörungen, Anstieg von Stresshormonen und Blutdruck und das Infarktrisiko gleich gross wie bei subjektiv gestörten. Nachtfluglärm schadet allen. Besonders schlecht ist das für Kinder, weil der Nachtfluglärm ihre Gedächtnisfunktion stört und das Lernen beeinträchtigt. Bei Nachtlärm wird der Transfer von Inhalten des Frischgedächtnisses ins Langzeitgedächtnis behindert.

Sie kritisieren die nächtliche Zunahme von Südstarts. Werfen Sie der Betreibergesellschaft vor, das Flugregime nicht optimal zu organisieren?

Auf diesem Gebiet bin ich keine Fachfrau. Ich habe das Gefühl, es läuft schon 40 Jahre gleich. Nach so langer Zeit müsste man doch nach Alternativen suchen. Eine der Forderungen der Schutzorganisationen ist, dass der EuroAirport bei den Flugrouten aktiv nach Verbesserungen sucht. Nachts sollten doch mehr Starts nach Norden möglich sein. Unklar ist die Frage, ob es nachts überhaupt so viele Landungen hat, welche die Starts nach Norden verunmöglichen. Starts nach Norden lägen über dem kaum bewohnten Hardtwald. Die Elsässer Gemeinden sind generell gegen alle Starts zwischen 23 und 6 Uhr, ebenso der trinationale Distrikt. Der Landrat forderte wiederholt eine generelle Nachtflugsperrung von 23 bis 6 Uhr wie in Zürich.

Wie geeint sind die Schutzverbände in der trinationalen Region wirklich?

«Nachts werden Stresshormone schon ab tieferem Lärmpegel ausgeschüttet.»