

Einspruch

Dreimal mehr Fluglärm

Von Madeleine Göschke

Im Interview vom 11. November mit Paul Kurrus, dem abtretenden Präsidenten von AeroSuisse, lesen wir etwa Folgendes: «Der Lärm wurde um zwei Drittel reduziert.» «Der Lärm geht weiter zurück.» Leider stimmt dies nicht überein mit dem Umweltbericht des EuroAirport (EAP). Danach hat sich der Fluglärm in Allschwil von 23 bis 24 Uhr für das menschliche Ohr seit 2013 fast verdreifacht, von 37,3 auf 51,1 Dezibel. Und im Bericht des Bundesrates zur Luftfahrtpolitik von 2016 steht wörtlich Folgendes: «Eine Zunahme des Lärms ist aufgrund der steigenden Bewegungszahlen nicht zu vermeiden.»

Paul Kurrus bestreitet den Zusammenhang zwischen Fluglärm, Herzinfarkt und Schlaganfall. Er beruft sich dabei auf die deutsche Norah-Studie, die von den Eignern des Flughafens Frankfurt finanziert wurde. Kurz nach Publikation des Studienplans erschien ein Aufruf von mehr als 100 spezialisierten Wissenschaftlern, die wegen gravierender methodischer Mängel den Abbruch der Studie forderten. Diese Studie ist alles andere als «breit anerkannt». Immerhin hat auch die Norah-Studie die Gesundheitsschäden des Fluglärms nicht ungeschehen gemacht. Wir lesen darin etwa, dass ein signifikanter Zusammenhang zwischen Fluglärm einerseits und Herzversagen, Brustkrebs und Depressionen andererseits besteht. Ferner, dass schon bei Lärmspitzen über 50 Dezibel trotz tiefem Dauerschallpegel unter 40 Dezibel signifikant mehr Schlaganfälle auftreten. International spricht man von Lärmspitzen ab 70 Dezibel, und der Durchschnittslärm beträgt in Allschwil, Binningen West und Basel Neubad 50 und mehr Dezibel.

Warum ignoriert Herr Kurrus die Schweizer Studien? Sie wurden nicht von der Flugwirtschaft, sondern vom Schweizerischen Nationalfonds zur Förderung der wissenschaftlichen Forschung finanziert, gewiss ein unverdächtig und unabhängiger Auftraggeber. Ihr Ergebnis: Tödliche Herzinfarkte sind um die Flughäfen Basel, Genf und Zürich anderthalbmal und das Auftreten von Diabetes ist doppelt so häufig wie anderswo in der Schweiz. Auch ischämische Hirnschläge sind signifikant häufiger als anderswo.

Von unnötiger Sensibilisierung kann angesichts der Gesundheitsschäden kaum die Rede sein.

Der Wunsch nach einer gleich langen Nachtflugsperre in Basel wie in Zürich ist Herr Kurrus ein Dorn im Auge. In der Impact-Studie des EAP von 2009 steht jedoch, die Airlines können sich «anpassen» oder «voraussichtlich anpassen», auch easyJet.

Der Bundesrat schreibt im Lupo: «Die Kapazitätsreserven des EAP sollen vermehrt nutzbar gemacht werden.» Hierfür sollen Passagiere von Zürich nach Basel verschoben werden. Herr Kurrus meint dazu: «Der Hubbetrieb erlaubt keine Dezentralisierung.» Kurrus verschweigt, dass nur 29 Prozent der Passagiere in Kloten Umsteigepassagiere sind. Der Rest besteht aus Punkt-zu-Punkt-Reisenden wie die Basler Passagiere.

Weiter steht im Interviewtext: «Also ist das Hauptproblem, dass die Flughafengegner die Bevölkerung unnötigerweise sensibilisieren?» Zunächst dies: Wir sind keine Flughafengegner, wir sind uns der wirtschaftlichen Bedeutung des EAP voll bewusst, aber wir sind überzeugt, dass sich der Fluglärm ohne grosse wirtschaftliche Einbussen reduzieren lässt, etwa durch Anpassung der Nachtflugruhe an die Regelung in Kloten. Und von «unnötiger Sensibilisierung» kann wohl angesichts der erwähnten schweren Gesundheitsschäden kaum die Rede sein.

Madeleine Göschke-Chiquet, Präsidentin Schutzverband, Binningen, alt Landrätin