

Einspruch

Das ist nicht unseriös

Von Madeleine Göschke-Chiquet und Hans Göschke

Als «unseriös» klassierte Herr Appel in seiner Replik vom 15.11. den Artikel von Madeleine Göschke «Macht statt Recht» vom 9.11. zur Flughafenentwicklung. Nachfolgend erlauben wir uns eine Richtigstellung.

Gewiss sind landesweit Rauchen und Bluthochdruck wichtigere Risikofaktoren als der Fluglärm. Unbestritten ist auch, dass der Strassenlärm wegen seiner grösseren Ausbreitung mehr Herzinfarkte verursacht. Aber laut einer Nationalfondsstudie von 2010 sind tödliche Herzinfarkte bei einem Fluglärm-Mittelpegel von 57,4 Lden, wie in Allschwil gemessen, um 14 Prozent häufiger als anderswo in der Schweiz. Wir bedauern, dies wiederholen zu müssen. Bei 60 und mehr Lden sind Infarkte gar um 48 Prozent häufiger. Angesichts der Wachstumspläne des EAP sind wir davon nicht mehr weit entfernt.

Kausaler Zusammenhang

Der kausale Zusammenhang zwischen Fluglärm und Herzinfarkt ist unbestritten. Dazu der Bundesrat im Bericht zum Postulat Barazzone vom 28.6. 2017: «So ist wissenschaftlich erwiesen, dass ein kausaler Zusammenhang zwischen stressbedingten Krankheiten (etwa Herzinfarkt oder Bluthochdruck) und Strassen- oder Fluglärm besteht.» In der von Herrn Appel falsch zitierten Sirene-Studie steht Folgendes: »Wir bestätigen den Zusammenhang von Fluglärm und Herzinfarkt. Zudem war der Fluglärm verbunden mit Herzversagen und ischämischen Hirnschlag.«

Hauptverantwortlich ist der Nachtfluglärm. Laut Herr Appel wurde in der Sirene-Studie «der Nachtfluglärm in Basel explizit ausgeschlossen und nicht untersucht, da mit dem Nachtflugverbot ein solcher gar nicht vorliegt». Diese Behauptung ist nach Auskunft des Studienleiters völlig falsch. Basel wurde keineswegs ausgeschlossen.

Der Nachtflugbetrieb dauert in Zürich von 22 bis 23.30 Uhr, in Basel von 22 bis 24 Uhr und 5 bis 6 Uhr, also doppelt so lang. Die WHO fordert seit Oktober 2018 die Einhaltung von Grenzwerten, die weit unterhalb der schweizerischen liegen.

Der Schutzverband ist sich der wirtschaftlichen Bedeutung des EAP durchaus bewusst.

Herr Appel lobt die Massnahmen des EAP zur Reduktion des Nachtfluglärms. Dazu will der EAP die Zahl der Südstarts zwischen 23 und 24 Uhr halbieren. Der Fluglärm wird damit genau um drei Dezibel reduziert. Wir wären somit wieder beim Zustand von 2014, als sich der Schalldruck von 23 bis 24 Uhr in Allschwil laut EAP innert Jahresfrist verzehnfacht hatte. Die trinationalen Schutzverbände haben dieses Geschenk dankend abgelehnt.

Wir sind keine Flughafengegner

Herr Appel nennt uns «Flughafengegner». Der Schutzverband ist sich der wirtschaftlichen Bedeutung des EAP durchaus bewusst und betont dies bei jeder Gelegenheit. Aber wir sind überzeugt, dass sich der Fluglärm bei geringen wirtschaftlichen Einbussen reduzieren lässt, vor allem durch eine gleichlange Nachtflugsperre wie in Zürich.

Die Wirtschaftsstudie des EAP von 2009 hat dies bestätigt: Kein Passagierverlust, die Airlines können sich «anpassen» oder «voraussichtlich anpassen». Auch der angedrohte Wegzug der Expressfracht ist vom Tisch, seit die Nachtflugsperre an allen fünf benachbarten Flughäfen länger dauert als in Basel.

Madeleine Göschke-Chiquet, Präsidentin Schutzverband, PD Dr. med. Hans Göschke, Vorstand Schutzverband