

Nach Masern-Ausbrüchen: Sollen Impfungen zur Pflicht werden?



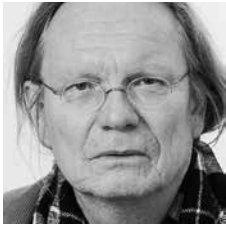
pro
Isabel Heusser
Redaktorin
Stadt Schaffhausen

Die Zahlen sprechen für sich: In den ersten drei Monaten dieses Jahres wurden schweizweit bereits 97 Masernfälle verzeichnet, wie das Bundesamt für Gesundheit meldet. Zum Vergleich: Letztes Jahr waren es im gleichen Zeitraum lediglich 15 Fälle. Von seinem Ziel, Masern in der Schweiz auszurotten, ist der Bund aktuell weit entfernt. Fast alle Personen, die sich angesteckt hatten, waren nicht geimpft. Das ist unverständlich. Masern sind hoch ansteckend, die Krankheit kann einen gefährlichen Verlauf nehmen. 15 Prozent der dieses Jahr an Masern erkrankten Personen mussten ins Spital. Drei Personen zogen sich eine Lungenentzündung zu, bei einer wurde eine Entzündung im Gehirn festgestellt. Impfen ist Opfer seines eigenen Erfolgs geworden. Viele Menschen glauben offenbar, Impfungen seien nicht mehr nötig, weil ansteckende Krankheiten – in diesem Fall Masern – nur noch selten auftreten. Die Häufung der Fälle zeigt allerdings, dass das nicht stimmt. Die Schweizer sind impfmüde geworden. Geradezu haarsträubend sind die Argu-

mente von Impfskeptikern, das Durchmachen einer Krankheit sei wertvoll für die Entwicklung eines Kindes. Impfkritiker lassen ausser Acht, dass Impfen zwar ein persönlicher Entscheid ist, dieser aber Konsequenzen für die ganze Gesellschaft hat. Manche Menschen können nicht geimpft werden – solche mit einem schwachen Immunsystem oder Babys, die zu jung sind. Wer sein Kind nicht impft, handelt egoistisch. Sollten die Masernfälle weiter zunehmen, macht es Sinn, eine Impfpflicht einzuführen. Ja, es wäre eine unpopuläre Massnahme, weil es sich beim Impfen um einen körperlichen Eingriff handelt. Man muss Eltern, die ihre Kinder nicht impfen, ja nicht gleich ins Gefängnis stecken oder ihnen ein Bussgeld aufbrummen. Denkbar ist beispielsweise, vor dem Eintritt in den Kindergarten und die Schule einen Impfnachweis zu verlangen. Bevor es so weit kommt, wäre es sinnvoll, dass Ärzte und Behörden die Bevölkerung verstärkt informieren, wie gefährlich Masern sein können. Damit eine Impfpflicht hoffentlich nicht nötig ist.

PRO & CONTRA

Schweizweit wurden in den vergangenen Monaten zahlreiche Masernfälle registriert. Braucht es jetzt einen Impfzwang, um die hochansteckende Krankheit endgültig auszurotten?



contra
Alfred Wüger
Redaktor

Gleich vorweg: Ich bin kein Impfgegner, ganz im Gegenteil. Unsere beiden Kinder haben die gängigen Schutzimpfungen bekommen, und es scheint mir eine Elternpflicht zu sein, den Kindern Krankheiten, die man auf einfache Art verhindern kann, zu ersparen. Wie kann ich denn trotzdem gegen Zwangsimpfungen sein? Das liegt ja schon am Begriff selber. Zwangsmassnahmen haben im Strafrecht ihren Platz, aber wohl kaum in der Gesundheitsvorsorge. Wie sollten sie auch umgesetzt werden? Mithilfe von schwer bewaffneten Impfbrigaden? Es wird denn ja auch nicht über eigentliche Zwangsimpfungen debattiert, sondern über eine Impfpflicht. Mit den Pflichten ist es halt so eine Sache. Sehr gerne stellen wir sie in die zweite Reihe, damit sie hinter den Rechten, auf die wir gerne pochen, verschwinden. Und dann sage ich: «Es ist mein Recht, mein Kind nicht impfen zu lassen. Es ist mein Recht, mich der Impfpflicht zu entziehen.» Aber mit welchem Recht kann ich mich der Elternpflicht entziehen? Hat denn mein Kind nicht das Recht, dass ich ihm den bestmöglichen Schutz von

Krankheit angedeihen lasse? Ist Prävention nicht eine Form von Pflege, menschlicher Wärme und Zuneigung? Wenn ich nun also zur Kenntnis nehmen muss, dass sich «die Zahl der weltweit registrierten Masernfälle in einem Jahr auf 229 000 verdoppelt» habe und gleichzeitig höre, dass dies ein «Weckruf» sei und obendrein erfahre, dass es «einen sicheren und preiswerten Impfstoff gegen diese hoch ansteckende Krankheit» gibt und dass dieser Impfstoff in den letzten 20 Jahren «jährlich fast eine Million Leben rettet», dann braucht es schon sehr gute Gründe, um von einer Impfung Abstand zu nehmen. Eine Impfpflicht allerdings ist bei jemandem, der so denkt, wie eben geschildert, nicht nötig. Eine Impfpflicht könnte demgegenüber einen rebellischen Geist zur Unzeit wecken, sodass man sich aus Trotz dieser Pflicht entziehen würde. Fazit: Um zu verhindern, dass Impftermine aus Nachlässigkeit oder Trotz nicht wahrgenommen werden, scheint es mir höchst sinnvoll, freiwillige Impfungen flächendeckend in Kindergärten und an Schulen anzubieten, verbunden mit gleichzeitiger Aufklärung der Eltern.

Über den Wolken Markus Müller über die Weiterentwicklung von Flugzeugen und falsche Signale

Die Schnittstelle Mensch-Maschine hat sich verändert

Flugzeugentwicklung ist teuer und langwierig. Deshalb werden bewährte Maschinen weiterentwickelt. Sehr gut gelungen ist das mit der DC-9, MD-80, MD-90 und B717 Serie mit gegen 2500 Stück oder Boeing mit B747 und B737. Der MD-11 Langstreckenjet war eine halbe Neuentwicklung. Flügel und Steuerflächen wurden von der DC-10 übernommen. Das Flugzeug war schwierig zu fliegen. Durch die zu kleine Flügelfläche musste das Flugzeug im Landeanflug schneller geflogen werden als andere Maschinen und die zu kleinen Steuerflächen machten das Fliegen anspruchsvoll. Die letzte MD-11 setzten wir nach Chicago ein. Der dichte An- und Abflugverkehr auf acht Pisten gleichzeitig ist eine Herausforderung. Den Anweisungen der Fluglotsen muss sofort nachgekommen werden, für Rückfragen bleibt keine Zeit. Wir sahen bereits die Piste vor uns. Das vorausfliegende Flugzeug wurde immer grösser. Der Lotse wies uns an, auf die Landegeschwindigkeit zu reduzieren, und fragte, wie hoch diese sei. «160 Knots (296 km/h)», gaben wir durch. Ein Moment herrschte Ruhe, dann sein Kommando: «Durchstarten und sofort 30 Grad nach links drehen.» Die gegenüber Boeing und Airbus 70 Stundenkilometer grössere Anfluggeschwindigkeit unserer exotischen MD-11 überraschte ihn. Mit einem tiefen Vollkreis, wir hatten das Gefühl, auf den Sears Tower hinauf zu sehen, führte er uns in einen erneuten Anflug auf eine andere Piste. Wahrscheinlich schwitzten wir drei alle bei diesem stressigen Manöver. Ebenfalls nicht unproblematisch ist die Weiterentwicklung der Boeing 737 MAX, die durch tragische Abstürze in die Schlagzeilen



geraten ist. Wegen der Konkurrenz A320NEO wurde die erfolgreiche 737 nochmals weiter entwickelt. Das kurze Fahrwerk machte immer eine spezielle Triebwerkanordnung notwendig. Beim «MAX» musste diese noch weiter vorne am Flügel angebracht werden, wodurch das Flugzeug bei Schuberrhöhung zum Aufbäumen neigt. Um einen gefährlichen Flugzustand zu vermeiden, gibt ein Computer ohne Zutun der Piloten Gegensteuer. Ob diese in den Unglücksmaschinen genügend Kenntnis und Training hatten oder ob das System fehlerhaft war, wird die Untersuchung zeigen. Was zusätzlich beschäftigt, ist die Schnittstelle Mensch-Maschine wel-

«Durchstarten und sofort 30 Grad nach links drehen.»

che sich grundlegend verändert hat. Die DC-9 hatte noch Stangen- und Seilverbindungen von der Steuersäule zu den Steuerflächen. Das Steuerhorn schlug bei böigem Wetter richtig aus. Bei der DC-10 wurden die Steuersignale des Piloten über elektrische Leitungen an Hydraulikzylinder übermittelt. Erstmals steuerte auch beim manuellen Fliegen ein Computer unterstützend mit, der aber einfach ausgeschaltet werden konnte. Airbus, gefolgt von Boeing, gingen einen Schritt weiter in der sogenannten fly-by-wire-Technologie und bauten Funktionen ein, wo Computer den Piloten unterstützen, ihn aber auch übersteuern können, trotz ausgeschal-

tetem Autopilot. Schwierig wird es, wenn der Computer falsche Signale erhält von defekten Sensoren und Steuerkorrekturen macht, welche der Pilot nicht nachvollziehen kann, oder der Autopilot das Flugzeug in eine schwierige Fluglage bringt und dem Piloten die Korrektur überlässt. Früher waren erfahrene Linienpiloten massgeblich an der Flugzeugentwicklung beteiligt. Heute sind es Werkpiloten ohne Praxis und Ingenieure, die tolle Systeme entwickeln, aber oft nicht an die Praktiker über den Wolken denken. In Simulator-Übungen wird der Pilot dazu gedrillt, bei technischen Problemen immer zuerst zu fliegen, also das Flugzeug sicher in der Luft zu halten, die Navigation inklusive Hindernis-Freiheit sicherzustellen und dann das Problem zu lösen. Das bedingt in modernen Flugzeugen grosse Kenntnisse und klare Pilot-Maschine-Schnittstellen. Wenn die Flugzeugentwicklung anstatt vom Mensch von der Technik aus geht, wird die Bedienung des komplexen Systems erheblich erschwert.

Markus Müller
Linienpilot und Kantonsrat

