

Kurzbericht von C. Blume zum

**Fach-Symposium**  
**Fluglärm 2012 - 2020**

Veranstaltung des rmi - rhein-main-institut am 12.10.2012

(siehe auch <http://www.allgemeine-zeitung.de/nachrichten/politik/hessen/12501599.htm>)

Hochkarätiges Publikum aus Wissenschaft, Ärzteschaft, Politik, Rechtsvertretern, BIs, und nicht zuletzt der Fraport (Aufsichtsratsvorsitzender und die Abteilung "Flug- und Terminalmanagement, Unternehmenssicherheit, Umweltauswirkungen Lärm und Luft" FBA-KU), etwa 90 Teilnehmer

Prof. Dr. **Thomas MYCK**, Umweltbundesamt Dessau:

Stand der Forschung

Verweis auf die HYENA-Studie: an 6 europäischen Flughäfen wurden die Auswirkungen von Fluglärm auf den Bluthochdruck untersucht, Risikozunahme durch Nachtfluglärm ist abhängig von der Wohndauer (nimmt erst nach 3-4 Jahren richtig zu), bedeutet ein erhöhtes Herzinfarktisiko/ bisher gelten u.a. die WHO-Night-Noise Guidelines, sie geben als Grenzwert ein  $L_{\text{night}}$  von 40 dB(A) an, ab 55 dB(A) Herzkreislaufisiken, Mindestforderung der WHO 8 Std. Nachtflugverbot, bei Kindern eigentlich länger/ Schlafverhalten in Niederlanden und in Frankfurt/Main ähnlich: etwa 22:30 bis 6:30 Uhr, daher Nachtflugverbot 22:00 bis 6:00 Uhr/ Forschungsbedarf:

- welche Lärmdosis macht wie krank
- Schallschutz (als letzten Schritt)
- Flugbetriebliche Maßnahmen mit Informationen und Beteiligung der Öffentlichkeit

Methode DROPS (Dedicated Runway Operations): bevorzugte Start- und Landebahnnutzung sowie eine bevorzugte Flugroutennutzung, d.h. in einer Nacht wird ein bestimmtes Gebiet überflogen, in der nächsten nicht/ Bundesumweltamt strebt Zielwerte 65 dB(A) Tag und 55 dB(A) Nacht an, ist aber noch offen, Untersuchungen reichen nicht aus/ In der Betriebsbeschränkungsverordnung sind die Gesundheitskosten nicht berücksichtigt, in Europa geschätzte Kosten durch Lärm/Jahr ca. EUR 40 Mrd., es gehen etwa 1 Mio Lebensjahre durch Lärm verloren/ Das Umweltbundesamt versteht sich als "Scharnier" zwischen Wissenschaft und Politik

Dr. **Christian MASCHKE**, Landesamt für Umwelt, Brandenburg:

Einordnung der Forschungsergebnisse und ihre Rezeption durch die Gerichte

Von rechtlicher Seite sind folgende Punkte zu beachten:

- Verfassungsrechtliche Schutzanforderungen
- Fachrechtliche Zumutbarkeitsgrenze
- Beachtlichkeitsschwelle

Lärmbelastung muss so schwerwiegend sein, dass das Wohneigentum an Wohnqualität verliert/ Es gibt verschiedene Studien, in 2010 2 Studien zum Fluglärm (Stockholm v. Eriksson, Rom von Ancona), es wird nicht mehr angezweifelt, dass Fluglärm zu erhöhtem Risiko von Krankheiten führt/ Aber: mittlerweile ist der Gesamtlärm aller Verkehrsquellen zu beachten/ In BVerwG 4 C 18.3 werden die Grenzen 70 dB(A) und 60 dB(A) angenommen, weil es keinerlei neue Erkenntnisse gäbe, die wissenschaftlich anerkannt und gesichert sind, d.h. nach Meinung des Gerichts muss es in der wissenschaftlichen Community einen verbreiteten Grundkonsens geben, einzelne Studien sind keine

gesicherte Erkenntnis! Da es keinerlei Fachinstitutionen für den aktuellen Stand der Technik bezüglich Lärmwirkungsforschung gibt, gibt es für die Gerichte auch keinerlei verbindliche Festlegung! Der Sachverständigenrat für Umweltfragen hat sich 2004 zuletzt zur (Flug)Lärmproblematik geäußert/ Die WHO hat keine Bindung für nationales Recht, ihre Grenzwerte entsprechen denen eines einzelnen sachverständigen/ Ansatzpunkte für rechtliche Schutzanforderungen:

- Novellierung des Fluglärmgesetzes
- Etablierung einer Fachinstitution, welche den aktuellen Stand der Lärmwirkungsforschung widerspiegelt
- Neues Fluglärmgesetz zu Bestimmung des Standes der Lärmwirkungsforschung

**Prof. Dr. Martin RÖÖSLI**, Swiss TPH (Schweizerisches Tropen- und Public Health Institut); Uni Basel:

Epidemiologische Beurteilung der bisherigen Ergebnisse: Weiterer Forschungsbedarf?  
Kurze Vorstellung eines Wirkungsmodells für Lärmbelastung/ Die Belästigungskurve für Fluglärm ist steiler als für die Straße wg. Peaks in der Nacht/ der Blutdruck steigt signifikant um 14 % pro 10 dB (vor allem nachts) / Es gibt keine maßgeblichen Studien zu Fluglärm außer von Swiss SNC, Husset et. al. (bei Anlegen strenger wissenschaftlicher Kriterien) / Er analysierte unter Berücksichtigung vieler verschiedener Faktoren, wie Alter, Krankheiten, die Daten der Volkszählungen 2000 -2005 in der Schweiz von 4.6 Mio Personen. Auch hier eindeutig: Erhöhtes Risiko für Herzinfarkt als Funktion der Belastungsdauer am Wohnort, die Erkrankungen werden chronisch, d.h. so leicht nicht mehr rückgängig zu machen/ Er hat festgestellt, dass in Studien die Exposition durch Alter, Wohnort, Straßenlärm nicht genau genug betrachtet wird, ansonsten steigt das Risiko/ Beispiel: Wenn in der Umgebung des Flughafens die Leute früher sterben führt dies in den Studien dazu, dass es relativ weniger Bluthochdruck gibt, wenn diese Exposition nicht beachtet wird/ Es gibt eine kontinuierliche Dosis-Wirkungsbeziehung und damit keine eindeutige Schwelle für eine Schädigung/ Lärm führt gegen Morgen eher zum Aufwachen als am Abend/ Beispiel für eine genauere Betrachtung der Ursachen für eine geringere Lernleistung bei Schulen in Flughafennähe: Der Lehrer spricht weniger wegen Lärmpausen, dadurch weniger Übung und Lehrstoff, oder hinten sitzende Schüler hören nichts - > dies hat mit weniger Schlaf in der Nacht nichts zu tun

**Prof. Dr. med. Martin KALTENBACH**, Vorstandsmitglied Rhein-Main-Institut:

Die RAN-Studie als neuer Ansatz zur Klärung offener Fragen

Die geplante RAN-Studie (Recurrence and Noise, Rückfall nach Herzerkrankung) untersucht den Verlauf nach einem überstandene Herzinfarkt in Abhängigkeit von der Lärmbelastung, was bisher nicht beachtet wurde/ Verwendet werden sollen Daten von Krankenhauspatienten, viele Kliniken sollen einbezogen werden/ Lärm als Risikofaktor war in der Kardiologie bisher fast unbekannt!

**Dr. med. Jürgen HOFFART (Kinderarzt)**, Ärztekammer Rheinland Pfalz:

Erforderliche Konsequenzen aus Sicht der ärztlichen Standesorganisationen  
Vergleich mit den Forderungen von Minister Ramsauer zum Flugverkehr am Flughafen Zürich/ Verweis auf den Beschluss des 115. Deutschen Ärztetag/ Zusätzlich auch die Abgase der Flugzeuge beachten/ Forderungen:

- Einheitliches Emissionsgesetz für alle Lärmarten
- Grenzwerte absenken
- Berechnung nach Einzelschallereignissen
- Absenkung des Nachtflugverbotes auf 22:00 bis 6:00 Uhr
- Deckelung der Flugbewegungen auf unter 400.000

- Ermittlung von Grenzwerten
- Gleichbehandlung von Luft- und Schienenverkehr

Die Ärzteschaft hatte das Problem Lärm verschlafen, jetzt aufgewacht/ Mehrheit der Kollegen weiß, was Lärm bedeutet/ Momentan ist eine gewisse Politisierung der Ärzteschaft zu beobachten

**Dr. Wolfgang EBERLE**, Ministerium für Umwelt, Landwirtschaft, Ernährung, Weinbau und Forsten, Mainz:

Konsequenzen aus der Perspektive des Landes Rheinland-Pfalz

Für die deutsche Bevölkerung gelten folgende Daten:

Strasse	1.818 (Tag)	2.088 (Nacht)
Schiene	0.605 (Tag)	1.367 (Nacht)
Fluglärm	0.030 (Tag)	0.034 (Nacht)

Auf massive Kritik an diesen niedrigen Zahlen stellte sich folgendes heraus: Die Werte gelten nur für diejenigen, die in Bereichen wohnen, in denen tagsüber Lärmpegel von 65 dB(A) und nachts von 55 dB(A) überschritten wurden, außerdem wurden nur 9 Flughäfen berücksichtigt! Im Mittelrheintal sei das Problem Schiene mehr im Vordergrund als Fluglärm/ Es sollten aber nicht Lärmarten gegeneinander ausgespielt werden/ Anregungen:

- Planfeststellungsverfahren und Festlegung der Flugrouten miteinander verbinden
- DFS soll mehr den Fluglärm berücksichtigen
- Politik reagiert nur auf Druck der Bevölkerung, mehr Initiativen (von BIs)

**Michael ANTENBRINK**, Bürgermeister Stadt Flörsheim am Main:

Konsequenzen aus der Perspektive der Stadt Flörsheim am Main

Er kämpft mit den BIs gegen den Fluglärm/ Gesetzliche Vorgaben basieren auf dem Fluglärmschutzgesetz von 2001 mit 60 dB(A) Tag und 50 dB(A) Nacht Dauerschallpegel, was ist mit Kindern und Kranken/ Gesetzliche Grundlagen sind zu ändern, Gesundheitsschutz in konkrete gesetzliche Regelungen aufnehmen/ Im Rhein-Main-Gebiet geht es nur um die Interessen der Luftfahrtindustrie/ Will für die betroffenen Regionen mehr finanziellen Ausgleich, z.B. Infrastruktur verbessern, um Bürger am Wohnort zu halten/ BIs und Politiker müssen sich neu ausrichten, z.B. ist der Slogan "Die Bahn muss weg" überholt, aber "griffig"/ Er sieht ein Zeitfenster bis zur Wahl, danach geht nichts mehr

**Dr. Dr. Rainer RAHN**, Vizepräsident der Bundesvereinigung gegen Fluglärm e.V. (BVF):

Konsequenzen aus der Perspektive der Bundesvereinigung gegen Fluglärm

Es gibt einen eindeutigen Zusammenhang zwischen Fluglärm und der Entstehung manifester Erkrankungen/ Aufgrund der Auftragsgutachten der Fraport, die ergebnisorientiert angelegt sind, steht diese Erkenntnis im Widerspruch zur Gesetzgebung/ Studien mit unerwünschten Resultaten werden bzgl. der Methode angezweifelt, z.B. Gutachten von Scheuch: hier wurde nach völlig irrelevanten Erkrankungen wie Heuschnupfen, Gelenk- und Gliedererkrankungen sowie Übelkeit gefragt, die kaum durch Fluglärm ausgelöst werden/ Die Fraport schrieb zum Absturzrisiko: Es ist nicht gerechtfertigt, dass einer unbeteiligten Person ein beliebig hohes Risiko zugemutet wird -> daher sollte ein absolutes Limit festgelegt werden/ Forderungen:

- Forschung zur Dosis-Wirkungsbeziehung der Fluglärm-assozierten Erkrankungen
- Festlegung der Grenzwerte
- Begrenzung der Flugbewegungszahl