

Presseerklärung des RMI zum Thema Fluglärm
Dreieich/Darmstadt, 23.2.2012

RMI: Schutz der Gesundheit verlangt Lärmkontingentierung

Das Rhein-Main-Institut hat seit 10 Jahren zu Fragen der Region und des Flughafens zahlreiche öffentliche Veranstaltungen mit allen beteiligten Akteuren durchgeführt und wissenschaftliche Publikationen vorgelegt, u.a. zur Entwicklung des Luftverkehrs, Arbeitsplatzprognosen, Lärminderungsplanung, Lärmwirkungsforschung, aber auch zur regionalen Wirtschaftsentwicklung (Cluster, weiche Standortfaktoren); www.rm-institut.de.

Die dort gemachten Aussagen und Prognosen haben sich weitgehend erfüllt. Zu der jetzigen Situation und den Möglichkeiten einer Einflussnahme auf die Lärmentwicklung nimmt das RMI aus wissenschaftlicher Sicht wie folgt Stellung:

Die Ergebnisse der Lärmwirkungsforschung sind eindeutig: Drei große Studien der letzten Jahre aus Deutschland, Schweiz und Dänemark belegen, dass vor allem nächtlicher Fluglärm zu signifikanten Häufungen kardiovaskulärer Erkrankungen (Herzinfarkt, Herzinsuffizienz und Schlaganfall) führt. Die Morbidität und die Mortalität an Herzinfarkt nahm bei starkem Fluglärm um bis zu 50% zu (5, 6, 7, 12, 13). Es ist daher nur konsequent, dass die Weltgesundheitsorganisation WHO die Lärmgrenzwerte zum Schutz der Bevölkerung im Jahr 2009 deutlich gesenkt hat.

„Die medizinischen Befunde zeigen, dass es nicht darum geht, bloße Belästigungen zu vermeiden, sondern definitiv darum, Gefahren für die Gesundheit abzuwehren“, so das RMI-Vorstandsmitglied Prof. Dr. med. Martin Kaltenbach.

Vor dem Hintergrund dieser wissenschaftlichen Erkenntnisse unterstützt das Rhein-Main-Institut die Ziele

1. Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr
2. Kontingentierung des Fluglärms auf das derzeitige Niveau.

Ein Nachtflugverbot ist zum Schutz der Gesundheit selbst dann geboten, wenn es zu spürbaren wirtschaftlichen Einbußen auf Seiten der Luftverkehrswirtschaft kommen sollte. Letzteres ist, dies haben die letzten Monate gezeigt, nicht der Fall. Die Abwägung der Belange (Grundrecht auf Leben und Gesundheit versus wirtschaftliche Einbußen) fällt damit klar zugunsten der Nachtruhe der Bevölkerung aus.

Zu fordern ist daher die gesetzliche Festschreibung des Nachtflugverbots.

In Analogie zu Regelungen des Industrieanlagenlärms (Nr. 6.4 TA Lärm) muss das Verbot die Nacht von 22 bis 6 h umfassen. Wörtlich heißt es dort:

„Eine achtstündige Nachtruhe der Nachbarschaft im Einwirkungsbereich der Anlage ist sicherzustellen“. Für Industrieanlagen gelten im Übrigen für Wohngebiete und Krankenhäuser „im Hinblick auf die erhöhte Störwirkung von Geräuschen“ in den Zeiten von 6-7 sowie 20-22 h („Tageszeiten mit erhöhter Empfindlichkeit“) um 6 dB verschärfte Anforderungen (Nr. 6.5 TA Lärm). Dies sollte auch für Fluglärm gelten.

Es war daher auch nur konsequent, dass FRAPORT im Planfeststellungsantrag von sich aus ein Nachtflugverbot beantragt hatte. „Es ist mehr als ungewöhnlich, dass die Hessische Landesregierung im Planfeststellungsbeschluss dem Flughafenbetreiber mehr an Belastungsbefugnissen einräumt als dieser selbst beantragt hatte“ stellt Umweltrechtsprofessor Martin Führ vom RMI-Vorstand fest.

Aber auch der Lärm außerhalb der Nacht ist gesundheitlich nicht unbedenklich. Mit dem Bau der Landebahn wird hier – verglichen mit der aktuellen Situation – ein enormer Zuwachs ermöglicht. Angesichts der großen Zahl an Betroffenen sind auch hier Begrenzungen geboten.

Die Diskussionen um Änderung der Flugrouten lösen das Fluglärmproblem nicht, weil sie nur Verlagerungen des Lärms im dicht besiedelten Ballungsraum bewirken können.

Die Diskussionen um Stilllegung der neuen Landebahn sehen sich mit der Tatsache konfrontiert, dass sich der Flughafenbetreiber auf einen Planfeststellungsbeschluss stützen kann, der vom Hessischen Verwaltungsgerichtshof in Kassel überwiegend bestätigt wurde. Bleibt das Bundesverwaltungsgericht bei dieser Linie, dann ist die Stilllegung der Landebahn nur möglich, wenn das Land Hessen den Flughafenbetreiber FRAPORT entschädigt.

Um die Bewohner der Region vor einem weiteren Anstieg des Fluglärms zu schützen, sind passive Schallschutzmaßnahmen ungeeignet. Umsiedelungen sind in nennenswertem Umfang nicht durchführbar. Die Änderung der Anflugverfahren dürften nur geringe Entlastungen bringen.

Daher gilt: Aktiver Schallschutz ist unerlässlich. Die Gesamtbelastung durch Fluglärm muss kontingentiert werden. Dies kann beim heutigen Stand der Technik nur durch eine Beschränkung der Anzahl der Flugbewegungen erreicht werden.

Wenn als Folge der Kontingentierung die Konzentration des Flughafens auf Geschäftsflüge zu Lasten von Billigflügen und reinen Frachtflügen erfolgt, ist dies für die Region förderlich und wirtschaftlich sinnvoll.

Das Argument, Ausbau in Frankfurt sei erforderlich, um nicht gegenüber dem Ausbau in London Heathrow ins Hintertreffen zu geraten, trägt nicht: Die konservativ-liberale britische Regierung hat den Ausbau von Heathrow und allen anderen Stadtflughäfen gestoppt. Damit entfällt ein zentrales Argument für den Ausbau des Rhein-Main-Flughafens.

Für Rückfragen stehen Ihnen zur Verfügung:

Prof. Dr. jur. Martin Führ, Vorstand RMI, Tel. 0177-470 570 9

Prof. Dr. med. Martin Kaltenbach, Vorstand RMI, Fax 06103- 64911

e-mail: Martin.Kaltenbach@Rhein-Main-Institut.de

Weitere Vorstandsmitglieder des RMI:

Prof. Dr. Friedrich Thießen, Chemnitz/Dreieich

Oleg Cernavin, Wiesbaden

Literatur

1. Babisch W, Beule B, Schust M, Kersten N, Ising H. (2005): Traffic noise and risk of myocardial infarction (NaRoMI). *Epidemiology* 16: 33–40.
2. Eriksson C, Rosenlund M, Pershagen G, Hilding A, Ostenson C-G, Bluhm G. (2007): Aircraft noise and incidence of hypertension. *Epidemiology* 18: 716–72.
3. Gangwisch J. E. et al. (2006) Hypertension 47: Short Sleep Duration as a Risk Factor for Hypertension
4. Graff, C.; Bockmühl, F.; Tietze, V. (1968): Lärmbelastung und arterielle (essentielle) Hypertoniekrankheit beim Menschen. In: Nitschkoff, S; Kriwizkaja, G.: Lärmbelastung, akustischer Reiz und neurovegetative Störungen.
5. Greiser (2010): Risikofaktor nächtlicher Fluglärm. Abschlussbericht über eine Fall-Kontroll-Studie zu kardiovaskulären und psychischen Erkrankungen im Umfeld des Flughafens Köln-Bonn. Schriftenreihe Umwelt & Gesundheit 01/2010, Umweltbundesamt
6. Greiser, E.; Janhsen, K.; Greiser, C. (2006): Beeinträchtigung durch Fluglärm: Arzneimittelverbrauch als Indikator für gesundheitliche Beeinträchtigungen. Förderkennzeichen 205 51 100, Umweltbundesamt
7. Huss, A; Spoerri, A. ; Egger, M.; Röösli, M. (2010): Aircraft Noise, Air Pollution, and Mortality From Myocardial Infarction. *Epidemiology* 21 (6), p. 829-836 („Schweizer Studie“)
8. Jarup L; Babisch W; Houthuijs D; Pershagen G; Katsouyanni K; Cadum E; Dudley M-L; Savigny P; Seiffert I; Swart W; Breugelmans O; Bluhm, G; Selander J; Haralabidis A; Dimakopoulou K; Sourtzi P; Velonakis M; Vignataglianti F. (2007): Hypertension and Exposure to Noise near Airports - the HYENA study. *Environmental Health Perspectives* 2008, Vol. 116, Nr. 3, p. 329-333
9. Kaltenbach, M.; Maschke, C.; Klinke, R. (2008): Gesundheitliche Auswirkungen von Fluglärm. *Dtsch. Ärzteblatt* 105 (31-32), 548-556
10. LuftVG (2007): Luftverkehrsgesetz. BGBl. I S.698 (zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 24. August 2009, BGBl. I S. 2942).
11. Öhrström E, Barregård L (2005): Undersökning av hälsoeffekter av buller från vägtrafik, tag och flyg i Lerums kommun (Untersuchung von Gesundheitsbeeinträchtigungen hervorgerufen durch Straßenverkehrs-, Zug- und Fluglärm in der Gemeinde Lerum). Technical Report, Västra Götalandsregionens Miljömedicinska Centrum Sahlgrenska& akademien. Gothenburg, Sweden
12. Sørensen Mette, Martin Hvidberg, Zorana J. Andersen, Rikke B. Nordsborg, Kenneth G. Lillielund, Jørgen Jakobsen, Anne Tjønneland, Kim, Overvad5 and Ole Raaschou-Nielsen : Road traffic noise and stroke: a Prospective cohort study, *European Heart Journal Advance Access* published January 25, 2011
13. Umweltbundesamt (2009): Night Noise Guidelines als offizielles WHO-Dokument veröffentlicht. Telegramm: Umwelt & Gesundheit, Ausgabe 06/2009
14. WHO (1999): Guidelines for Community Noise (edited by Berglund B., Lindvall T., Schwela D.H.). World Health Organization, Genf
15. WHO (2009): Night Noise Guidelines for Europe. World Health Organisation Regional office for Europa, Kopenhagen