SEPTEMBER 2013

AUSGABE 04

FLUGLÄRM & gesundheit

DIE ZEITUNG GEGEN FLUGLÄRM

FÜR DEN MENSCHEN UND SEINE GESUNDHEIT

Wählen gehen!

Am Sonntag hat jeder die Qual der Wahl: Es gilt, ein neues Parlament zu wählen. Die Volksvertreter zu bestimmen, die unsere Region in Berlin vertreten. Gleichzeitig wählen die Hessen einen neuen Landtag. Was den Fluglärm in unserer Region angeht, könnte das die wichtigere Wahl werden. Schließlich ist das Land Hessen der größte Anteilseigner am Frankfurter Flughafen, könnte die neue Regierung erheblichen Einfluss auf den Kurs des Flughafenbetreibers, der Fraport, nehmen. So entscheiden die hessischen Wähler am Sonntag auch mit darüber, ob wirtschaftliches Wachstum künftig das einzige Ziel der Flughafeneigner bleibt. Oder ob der Airport ein Luftbahnhof wird, dessen Betrieb sich am Wohl, vor allem aber an der Gesundheit der Menschen ringsum orientiert. Wer den Lärm in der Region auf Dauer begrenzen will, kommt nicht umhin, die Zahl der Flüge zu deckeln und ein Nachtflugverbot zu organisieren, das seinen Namen verdient.

Die eigene Wahlentscheidung können wir keinem abnehmen. Aber wir können Argumente liefern, die Ihnen bei dieser Gewissensfrage helfen - auch in dieser Ausgabe. Vielleicht hilft Ihnen das bei der Qual der Wahl.

Inhalt

Bei Ostwind wird es lauter S. 02

»Der Lärmkrieg« Neues Theaterstück S. 11

Antworten Politiker zur Wahl S. 07

Flughafen verlagern!

GESAMTGESELLSCHAFTLICHE VERANTWORTUNG

Weniger Flugverkehr – weniger Lärm. Eigentlich weiß es jeder, der Eins und Eins zusammenzählen kann. Fluglärm nimmt nur ab, wenn weniger geflogen wird. Das ist eine Binsenweisheit, die Gegner und Befürworter eines weiteren Ausbaus des Frankfurter Flughafens verbindet. Der Unterschied nur ist: Die einen nehmen das gar nicht zur Kenntnis und betreiben ohne Rücksicht auf ihre Mitmenschen gesundheitlichen Raubbau. Die anderen denken an ihre Mitmenschen, deren gesundheitliches Wohl gefährdet ist. Die einen treibt wirtschaftliche Gier, gepaart mit rücksichtslosem Eigennutz, die anderen gesamtgesellschaftliche Verantwortung, getrieben von der Sorge um das Wohl ihrer Kinder und Enkel. Das ist der Unterschied, über den jeder Wähler am Sonntag mit entscheiden kann!

Das Urteil in Sachen Südumgehung ist nur ein kleiner Etappensieg für die Fluglärmgeplagten. Mehr nicht! In der Sache nämlich hat es gar nichts gebracht, sondern den Schwarzen Peter nur weiter geschoben. So wird über Rheinhessen vielleicht weniger geflogen, dafür an anderer Stelle mehr. Ein solches Urteil nutzt niemandem! Fatal wäre es zudem, wenn jetzt die eine Fluglärminitiative sich als Sieger über eine andere fühlen würde. Schon nämlich heizen die Fraport-Manager und Luftverkehrsbosse solchen Zwist weiter an. Damit lenken sie geschickt von dem ab, was die Nöte der Menschen in der Region eigentlich ausmacht: der überdimensionierte Flugverkehr über dem Rhein-Main-Gebiet.

Vor allem bei Ostwind, für den der Flughafen Frankfurt eigentlich gar nicht angelegt ist, stauen sich schon jetzt die landenden Maschinen über Mainz und Rheinhessen - erzeugen ihre Bremsmanöver jenen Lärm, der auf Dauer sogar - wie jüngste medizinische Untersuchungen eindrucksvoll belegt haben – den Tod bringen kann. Noch sind es nur ein paar Dutzend Flugzeuge stündlich über unseren Köpfen, aber schon bald sollen es 126 pro Stunde sein, die bei Westbetrieb am Himmel entlang donnern. Dann kann man Grillabende ebenso vergessen wie Kaffeeklatsch im Grünen, braucht man zum Picknick nicht mehr ins Freie. Tausende werden zusätzlich um ihren Schlaf gebracht, Hunderte werden mit Gefäßschädigungen in Krankenhäusern landen.

Viele Hundert Millionen Euro werden die gesundheitlichen Reparaturarbeiten kosten. Geld, für das alle über ihre Krankenversicherungen oder Steuern aufkommen müssen. Geld, das eigentlich die Verursacher des Lärms aufbringen müssten. Schließlich gilt noch immer der Grundsatz: den Schaden zahlt der Schädiger. Doch Flughafenbetreiber und Fluggesellschaften drücken sich weiter um ihre Verantwortung. Fluglärm, spotten ihre Bosse, existiere nur in den Köpfen der Menschen, real gebe es den gar nicht. Millionengehälter erhalten sie für solche Einsichten, eigentlich aber gehören sie wegen Körperverletzung ins Gefängnis!

Setzt man weiter auf Wachstum, muss man den Flughafen verlagern. Darüber gilt es nach den Wahlen ernsthaft zu diskutieren. Schon jetzt ist der Flughafen überdimensioniert, fliegen Menschen über Frankfurt, die genau betrachtet hier gar nicht hingehören. Von West nach Ost gibt es andere Routen, ebenso von Süd nach Nord. Und zum Einkaufen müssen wir die Menschen nicht in eines der am dichtesten besiedelten Gebiete dieser Republik fliegen. Nicht zufällig liegen die großen Einkaufs-Outlets fast auf der ganzen Welt weit außerhalb.

Es bleibt also nur eines: Die Deckelung der Flugbewegungen! Nur sie ist Voraussetzung für eine Ausweitung des Nachtflugverbots und eine Stilllegung der neuen, lärmintensiven Landebahn Nordwest. Alles andere können nur die wollen, die unser Land und die Menschen ruinieren wollen.

Bei Ostwind wird es lauter

WENIGER LÄRM HEISST: WENIGER FLUGVERKEHR

So eine knappe halbe Stunde vor der Landung wird es für Flugreisende und Piloten meist spannend. Dann nämlich reduzieren die Flugzeugführer gewöhnlich ihren Schub, so dass das Flugzeug sinkt. Sinkflug heißt das Manöver, das rund 200 Kilometer vor dem Flughafen beginnt. Dann wird in 3.000 Meter Flughöhe die Geschwindigkeit auf den gesetzlich vorgeschriebenen Höchstwert von 460 km/h zurückgenommen.

Spätestens ab jetzt muss der Flugzeugführer den Anweisungen der Flugsicherung Folge leisten, die mit genauen Vorgaben von Kurs, Flughöhe, Fluggeschwindigkeit und Sinkgeschwindigkeit die sichere Verkehrstrennung zu anderen Flugzeugen gewährleistet. Das ist vor allem bei schlechter Sicht lebensnotwendig.

In Bodennähe wird die Geschwindigkeit weiter reduziert, die Landeklappen teilweise ausgefahren, dann das Fahrwerk und anschließend die restlichen Landeklappen. Dabei muss der Flug gelegentlich mit Schub unterstützt werden. Spätestens in 300 Meter Höhe über dem Boden, das ist gesetzlich so vorgeschrieben, muss das Flugzeug für die Landung perfektioniert, Fahrwerk und Landeklappen ausgefahren sein. Nicht lautlos ist das immer.

Engpass Richtung Osten

Dass die Bürger Rheinhessens, vor allem in Mainz und seinen rechtsrheinischen Vororten, den Lärm von oben so störend empfinden, liegt meistens am Wind. Denn bei Ostwind, der uns in diesem Jahr besonders häufig kalte Wintertage und schöne trockene Sommertage beschert hat, ist die Landerichtung in Frankfurt »07«, also in Richtung Osten. Da der Frankfurter Flughafen aber in dieser Landerrichtung weniger leistungsfähig ist, kann das leicht zu einer Verkehrsverdichtung und damit zu einer früheren Verlangsamung der Anfluggeschwindigkeit und entsprechend früherer Schubabgabe führen. Und genau das bekommen die Menschen über Mainz und Rheinhessen zu spüren.

»Jeder Pilot«, sagt ein erfahrener Pilot, den wir zum Interview treffen, »wird in seiner Ausbildung für das Thema Lärm sensibilisiert.« Mit 23.000 Flugstunden und 5.500 Landungen gehört er zu den erfahreneren Flugzeugführern im Land. »Ein Pilot kann in Sachen Lärm wenig tun, es bleibt kaum Handlungsspielraum. Schon kleine Abweichungen in der Abflugroute werden als Ordnungswidrigkeit gewertet und entsprechend bestraft. Man darf aber nicht aus den Augen verlieren, dass alle diese Vorschriften und Einengungen zu allererst der Flugsicherheit dienen.«

Aber auch startende Maschinen nehmen die Fluglärmgeplagten längst mehr zur Kenntnis. So wird nicht mehr wie früher mit maximalen Schub, sondern mit reduzierter Triebwerksleistung gestartet. Vor allem um die Triebwerke zu schonen, aber auch um die Wahrscheinlichkeit eines Triebwerksausfalls zu verringern. Damit ist der Steigwinkel anfangs etwas flacher, so dass es direkt hinter den Flughafenzäunen etwas lauter wird.

Flugverkehr begrenzen

Möglichkeiten, den Fluglärm zu mindern, sieht unser Gesprächspartner so gut wie keine. In seiner 40-jährigen Dienstzeit sind die Triebwerke deutlich leiser geworden und da sieht auch die Industrie noch Raum für Verbesserungen. Es ist also die Masse an Starts und Landungen, die Anlass zur Sorge gibt. Sie zu begrenzen ist deshalb das wichtigste Ziel aller Fluglärmgeplagten.

Dieser Standort ist perspektivlos

ANMERKUNGEN VON DIETER FAULENBACH DA COSTA

Im Jahr 1962 entschloss sich die Betreibergesellschaft des Flughafens Frankfurt neben einem neuen Empfangsterminal eine neue Startbahn in Planung zu geben. Der Flughafen sollte erweitert werden. 1966 wurde schließlich im Hessischen Landtag der Bau der Startbahn West beschlossen. Steigendes Umweltbewusstsein aber führte zu immer mehr Klagen gegen den damals erlassenen Planfeststellungsbeschluss. 1971 begrenzte die Planfeststellungsbehörde deshalb erstmals den Ausbau des Frankfurter Flughafens. 1974 bestätigt die »Regionale Planungsgemeinschaft Untermain« diese Sichtweise und forderte, dass ein neues Standortsuchverfahren eingeleitet werde. Am Standort Frankfurt sei nach der Startbahn West keine Erweiterung mehr vertretbar. 1985, nach Inbetriebnahme der Startbahn West, verabschiedete der Landtag das sogenannte Bannwaldgesetz um jegliche Erweiterungen des Flughafens für alle Zeit zu unterbinden.

1997/1998 schließlich moserte der damalige Lufthansa-Chef Meyer an den Kapazitäten des Flughafens Frankfurt herum und drohte mit dem Wegzug der Lufthansa aus Frankfurt. Die SPD/Grüne-Landesregierung traute sich damals nicht, auf das Bannwaldgesetz zu verweisen und Nein zu sagen. So wurde die Mediation mit dem Auftrag ins Leben gerufen, »unter welchen Voraussetzungen der Flughafen Frankfurt dazu beitragen kann, die Leistungsfähigkeit der Wirtschaftsregion Rhein-Main im Hinblick auf Arbeitsplätze und Strukturelemente dauerhaft zu sichern und zu verbessern, ohne die ökologischen Belastungen für die Siedlungen außer acht zu lassen.« Mit diesem Auftrag war das Ergebnis so gut wie vorgegeben: es konnte nur der weitere Ausbau sein.

In der Mediation wurden notwendige Fragen nicht beantwortet und Fragen, die wegen der geringen Planungstiefe nicht beantwortet werden konnten, beantwortet.

Dieter Faulenbach da Costa

Zur Person

Dieter Faulenbach da Costa ist Ingenieur und Architekt. In fast 30 Berufsjahren war er an der Planung und am Bau von mehr als 40 großen Airports weltweit beteiligt, u.a. in New York, Macao und Düsseldorf. Das frühere SPD-Mitglied kandidiert bei den Wahlen in Hessen für die Linke.

Die Mediation hat den Ausbau so erst möglich gemacht. Als Problemlösung taugte sie nicht. Wie sich in den Folgejahren herausstellte, wurden auch die in der Mediation diskutierten Schutzmaßnahmen nicht durchgesetzt. Die versprochenen Nachtflugbeschränkungen mussten gerichtlich erstritten werden. Dabei zeigte eine Auswertung der Flugpläne, dass weder Interkontinental- noch Frachtverkehre die Nacht brauchen.

Nach Inbetriebnahme der neuen Landebahn Nordwest im Oktober 2011 stellte sich schnell heraus, dass der Ausbau nicht raumverträglich war. Denn bei näherer Betrachtung merkte auch der sachverständige Laie schnell, dass die neue Bahn am Kern des Problems, der Raumverträglichkeit des Standorts, nichts geändert hat. Alle neu versprochenen Maßnahmen wurden nach der Inbetriebnahme der Startbahn West schon einmal versprochen.

Statt leiser aber wurde es mit den neuen Maßnahmen lauter. Das wird künftig nicht anders werden. Aber wir lernen daraus: Nach dem Ausbau ist vor dem Ausbau! Deshalb muss jetzt die Frage nach dem Standort eines Großflughafens neu gestellt und ein Standortsuchverfahren von der Landesplanung eingeleitet werden.

Deutlich wurde in letzter Zeit, dass die Prognosen, die dem Ausbau zu Grunde lagen, in fast allen Punkten falsch waren. Vor einer späteren Betriebsaufnahme als 2010 wurde dort gewarnt und auf die Konkurrenten verwiesen. Die Konkurrenten waren der um die dritte Piste erweiterte Flughafen München, der neue Flughafen Berlin-Brandenburg und der um neue Kapazitäten erweiterte Flughafen Düsseldorf. Alle Konkurrenten sind freilich bis heute nicht wie damals behauptet am Netz. Und auch der Flughafen Frankfurt leidet an Wachstumsschwäche.

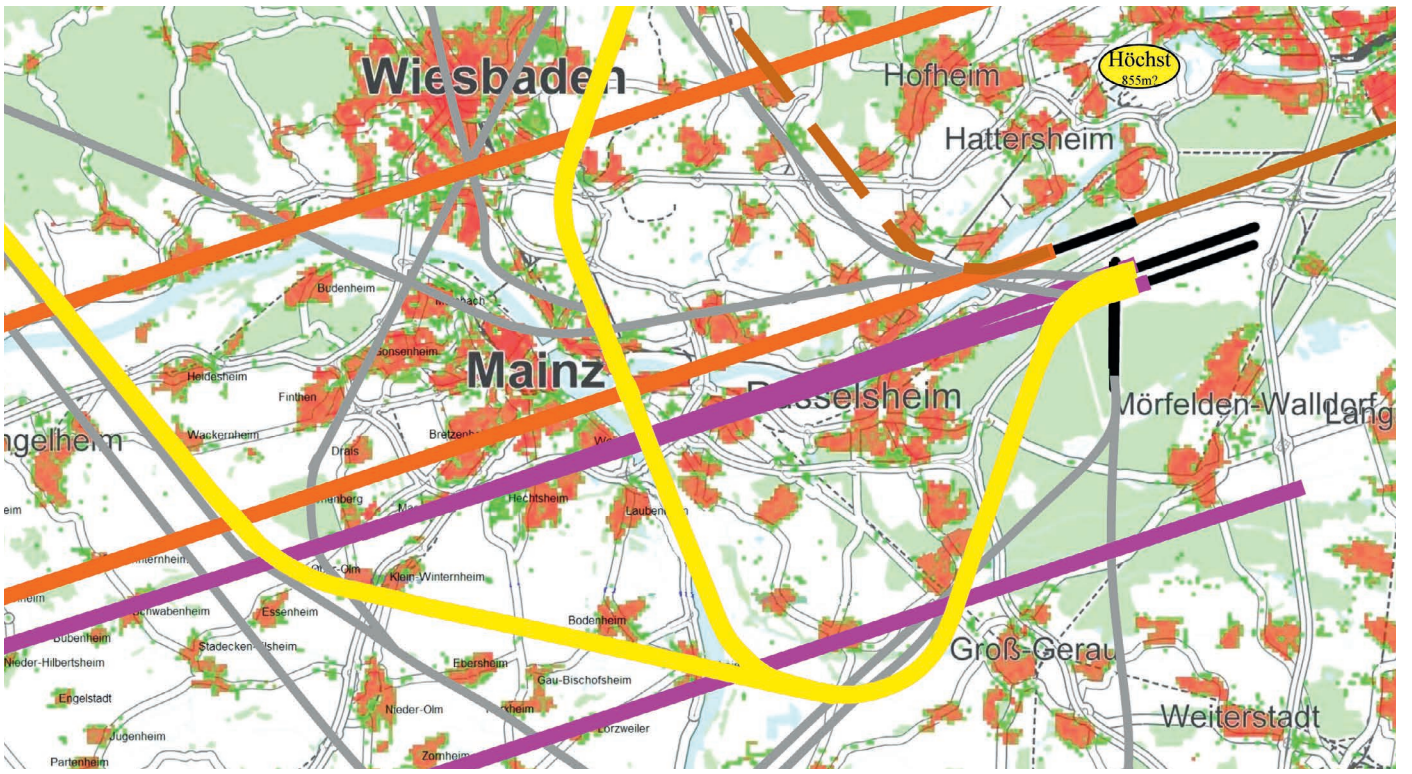
Die vorgeschlagenen Lärmminderungsmaßnahmen der CDU/FDP-geführten Landesregierung aus neuen Flugverfahren, leiseren Flugzeugen, höheren Landegebühren, Monitoring, Fluglärmindex und Forschungsprojekten werden den Fluglärm bestenfalls rechnerisch lindern. Die hessische SPD hält den Flughafen für einen wesentlichen Wirtschaftsfaktor Hessens und befürwortet eine Lärmobergrenze. Freilich ohne zu sagen, wo die liegen und wie sie umgesetzt werden soll. Auch die Grünen bestätigen die Bedeutung des Flughafens für Hessen, fordern gleichzeitig aber die Begrenzung der Flugbewegungen. Wie SPD und Grüne mit diesem Widerspruch auf Dauer auskommen wollen, wird bis zur Wahl ungeklärt bleiben. Ansonsten verweisen SPD und Grüne gern auf die bestehende Rechtslage und die damit verbundenen Beschränkungen politischer Optionen.

Die Linke schließlich übernimmt die Forderung der Bürgerbewegten und kann auf ihr stringentes Verhalten in Sachen Flughafen in der Vergangenheit verweisen. Fakt ist, dass alle Optionen entweder nur durch Dritte erbracht werden können, durch die Anpassungen internationaler Verträge oder der Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses bedürfen. Dies aber könnte mit unerwarteten Folgen wie der Aufhebung des Nachtflugverbots verbunden sein.

Vor ein paar Wochen entschied der Hessische Verwaltungsgerichtshof in Kassel, dass mit der Südwestumfliegung das gesteckte Planungsziel von 126 Flugbewegungen pro Stunde nicht erreicht werden kann und deshalb aufzuheben ist. Bei der Entscheidung spielten Fluglärm oder Flugsicherheit keine Rolle. Damit wird deutlich, dass der Fluglärmschutz in Deutschland unterentwickelt ist und nicht wirklich vor Fluglärm schützt. Vor allem aber ist nicht die Anlage des Flughafens, sondern die dichte Besiedlung rund um den Airport das Dilemma. Die Routenführung der Deutschen Flug-Sicherung will zwei am Standort unvereinbare Dinge vereinbaren: Wenig Fluglärmbetroffene und unabhängigen Flugbetrieb. Das aber ist am jetzigen Standort nicht zu machen. Der Planfeststellungsbeschluss ist deshalb aufzuheben. Dieser Standort ist perspektivlos!

Bald ist der Lärm auch bei Dir

INITIATIVE GEGEN FLUGLÄRM MAINZ MAHNT: NICHT AUSEINANDER DIVIDIEREN LASSEN



Alle genehmigten An- und Abflugrouten im Westen des Flughafens. Gelb eingefärbt ist die Südumfliegung

Das höchste Verwaltungsgericht Hessens hat die sogenannte Südumfliegung am Frankfurter Flughafen für rechtswidrig erklärt. Mit seinem Urteil gab das Gericht den Klagen mehrerer hessischer und rheinland-pfälzischer Gemeinden sowie einiger Privatkläger statt. Auf dieser Route fliegen bei Westwind startende Flugzeuge von der Centerbahn zunächst eine weite Südkurve über Nauheim und Trebur, um sodann über den südlichen Stadtteilen von Mainz und über Rheinhessen nach Norden und Nordwesten abzudrehen. Hierdurch waren neue, ganz erhebliche Lärmbelastungen entstanden. Kritiker wandten gegen die Südumfliegung ein, es handele sich um eine Lärmverschiebungsmaßnahme nach Rheinland-Pfalz. Die Frankfurter Fluglärmkommission und die Deutsche Flugsicherung hatten dagegen stets argumentiert, dass die Südumfliegung von allen Abflugrouten den besten Lärmschutz garantiere.

Allerdings sind bereits wenige Wochen nach Einführung der Südumfliegung erhebliche Probleme aufgetreten. Insbesondere kam es zu einer gefährlichen Annäherung zweier Flugzeuge, als ein auf der Centerbahn gestarteter Airbus 320 fast in den Wirbelschleppenbereich eines Airbus 380 geraten war. Dieser hatte die Landung auf der Südbahn abgebrochen und musste in der Folge durchstarten. Der startende Airbus 320 hatte sich sodann bis auf rund 30 Meter den Wirbelschleppen des durchstartenden Großraumflugzeugs genähert. Dessen Wirbelschleppen können gefährliche Auswirkungen auf die Flugstabilität eines deutlich kleineren Flugzeugs haben. Das Rhein-Main-Gebiet ist damals nur knapp einer Katastrophe entgangen. Inzwischen hat die Deutsche Flugsicherung auch festgestellt, dass sich die Flugzeuge auf der Südumfliegung den auf der Startbahn West gestarteten Maschinen gefährlich nähern. Dies hat die Deutsche Flugsicherung veranlasst, den unabhängigen Startbetrieb zwischen der Centerbahn und der Startbahn West aufzuheben.

Hierdurch sieht der Hessische Verwaltungsgerichtshof das Ausbauziel des Frankfurter Flughafens als gefährdet an. Der Frankfurter Flughafenbetreiber Fraport hat nach dem Planfeststellungsbeschluss, der allerdings noch Gegenstand zahlreicher Klagen ist, einen Anspruch auf Abwicklung von 126 Flugbewegungen in der Stunde. Das Gericht war der Auffassung, dass dieses Ausbauziel mit der Südumfliegung nicht erreicht werden könne. Allein deshalb hat es die Südumfliegung gekippt. Das Gericht hat sich nicht damit befasst, ob die Lärmbelastung der Bevölkerung unter der Südumfliegungsroute unzumutbar ist.

Noch steht allerdings nicht fest, ob das Urteil rechtskräftig wird. Zwar hat das Gericht die Revision nicht zugelassen; hiergegen ist jedoch eine Beschwerde möglich, die das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung auch bereits angekündigt hat. Bis zur endgültigen Rechtskraft des Urteils werden mehrere Monate vergehen. Bis dahin wird die Südumfliegung weiter bestehen bleiben.

Wird das Urteil rechtskräftig, muss das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) eine neue Flugroutenplanung durchführen. Dabei ist allerdings offen, wie die neuen Flugrouten verlaufen werden. Die Vorsitzende Richterin hatte in der mündlichen Urteilsbegründung bereits warnend geäußert: »Damit ist nicht gesagt, dass es zu keinem ähnlichen Abflugverfahren kommen wird. Irgendwo werden die Flugzeuge fliegen müssen.«

Neue Betroffene?

Es ist deshalb möglich, dass eine neu geplante Abflugroute jedenfalls teilweise wieder über die Gemeinden führt, die den Prozess gewonnen haben. Insbesondere sahen auch andere Abflugvarianten, die das BAF im Zusammenhang mit der Südumfliegung geprüft hatte, Überflüge von südlichen Mainzer Stadtteilen und von Rheinhessen vor. Grausam könnte das Urteil für Raunheim und Flörsheim werden, wenn das BAF zu dem Ergebnis gelangt, dass aus Sicherheitsgründen und zur wirtschaftlichen Abwicklung des Flugverkehrs die Gemeinden Raunheim und Flörsheim überflogen werden müssen. Diese werden bereits bei Landeanflügen schwer belastet. Bei einem Überflug von Flörsheim und Raunheim würde allerdings das Raumverträglichkeitskonzept – das diesen Namen allerdings nicht verdient – des Planfeststellungsbeschlusses völlig in sich zusammenbrechen. Dieses sah nämlich vor, dass Gemeinden, die bei Anflügen schwer belastet werden, nicht auch von startenden Flugzeugen überflogen werden sollen.

Es kann aber auch viele neu Betroffene geben, die bislang entspannt auf der Terrasse bei Vogelgezwitscher in der Zeitung über Fluglärm und die Montagsdemonstrationen lasen. Diese könnten zynischer Weise weiteren Zulauf erhalten, wenn das BAF eine neue Abflugroute festsetzt, die beispielsweise über Hofheim oder die Wiesbadener Innenstadt führt. Dabei geht es für die betroffenen Gemeinden und ihre Einwohner um bis zu 550 startende Flugzeuge am Tag, die ihren Lärm unter sowie rechts und links der Abflugschneise jeweils bis zu 5 Kilometer weit verbreiten. Der Ausbau des Frankfurter Flughafens ist auf den täglichen Start von bis zu 1.100 Flugzeugen ausgelegt. Die Hälfte dieses abfliegenden Verkehrs muss auf einer neu festgelegten Route abgewickelt werden.

Die Reaktionen auf das Urteil waren unterschiedlich. Sie reichten von großem Jubel bis hin zur Skepsis, da unklar ist, ob und in welchem Umfang künftig dieselben oder andere Gebiete belastet werden. Dabei fiel auch die Reaktion in Wiesbaden kritisch aus. »Das ist auf jeden Fall keine gute Entscheidung für Wiesbaden«, sagte Wiesbadens Bürgermeister und Umweltdezernent Arno Goßmann (SPD). »Durch die Entscheidung könnten sich für Wiesbaden zusätzliche Belastungen ergeben. Dagegen werden wir uns mit allen Mitteln wehren«. Diese Äußerung ist entlarvend. Der neugewählte Wiesbadener Oberbürgermeister Sven Gerich hatte es nämlich abgelehnt, dem Bündnis der Oberbürgermeister aus Mainz, Frankfurt, Offenbach und Hanau beizutreten, das sich für eine deutliche Lärmentlastung in der Region und insbesondere ein umfassendes Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr einsetzt. Dabei wirbt die Stadt Wiesbaden, wie viele andere Gemeinden auch, stolz mit ihrer Nähe zum Frankfurter Flughafen. Den Lärm und die Flugzeugabgase sollen aber andere ab-

bekommen. Jetzt, wo also die Gefahr besteht, dass eine Abflugroute Wiesbaden hart treffen könnte, kündigt der Wiesbadener Umweltdezernent an, sich mit allen Mitteln gegen die Zunahme von Fluglärm in Wiesbaden wehren zu wollen. Richtig wäre es, wenn auch die hessische SPD endlich einsieht, dass die Landebahn Nordwest eine Fehlplanung ist und deren Schließung fordert.

Kein neues Terminal

Die Südumfliegung ist mit Eröffnung der Landebahn Nordwest eingeführt worden. Aufgrund der Lage der Bahnen zueinander ist ein Flugroutensystem, dessen zentraler Bestandteil die Südumfliegung ist, geschaffen worden, dass bereits heute bei 480.000 Flugbewegungen im Jahr offensichtlich an seine Grenze gestoßen ist. Das Urteil des Hessischen Verwaltungsgerichtshofs ist deshalb nicht nur eine schallende Ohrfeige für das Bundesamt für Flugsicherung und die dahinterstehende Deutsche Flugsicherung, sondern auch für alle Parteien, die heute noch vorbehaltlos den Ausbau des Frankfurter Flughafens für richtig und wichtig halten. Hierzu gehören in Hessen neben der SPD auch die CDU und die FDP.

Die aufkommende Unruhe in der Bevölkerung ist dabei insbesondere dem hessischen Ministerpräsidenten Volker Bouffier ein Dorn im Auge. Dieser forderte, nicht »wild in der Landschaft herum zu spekulieren«. »Eins ist mir wichtig: Was wir in diesen Wochen überhaupt nicht brauchen, ist eine flächendeckende Verunsicherung der Region nach dem Motto: Meine Kommune könnte es treffen, hier wird es lauter« wird der CDU-Landesvorsitzende im Darmstädter Echo zitiert. Volker Bouffier fürchtet offenbar, dass sich seine Stammwähler oder das Heer der Unentschlossenen aus Angst vor drohendem Fluglärm doch zur Wahl einer Partei entscheiden könnten, die sich gegen den Ausbau des Frankfurter Flughafens stellt und insbesondere einen Verzicht auf den Bau des Terminal 3 und ein umfassendes Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr fordert.

Welche Auswirkungen das Urteil zur Südumfliegung für den Planfeststellungsbeschluss hat, ist offen. Mit dieser Frage wird sich der Hessische Verwaltungsgerichtshof in den noch anhängigen Klagen gegen den Planfeststellungsbeschluss befassen müssen. Richtigerweise wird er den Planfeststellungsbeschluss aufheben und die Nordwestbahn zur Renaturierung freigeben müssen. Ein erheblicher Teil der Lärmprognosen ist unrichtig wenn die Südumfliegung wegfällt und andere Gebiete mit Fluglärm und -abgasen verseucht werden. Inzwischen hat sich der Lärmteppich auf die Region Rhein-Main-Spessart ausgedehnt. Es gibt in dieser Region praktisch keine Ecke mehr, die nicht vom Fluglärm beeinträchtigt ist. Zudem wurde der Ausbau durch falsche Gutachten erschlichen. Bereits 9 Tage nach Eröffnung der neuen Landebahn fegten Wirbelschleppen in Flörsheim Ziegel von den Dächern auf Gehwege in Kinderspielstraßen, obwohl dies nach dem Gutachten frühestens in 10 Millionen Jahren hätte geschehen dürfen. Es hätte deshalb nie zur Genehmigung und zum Bau der Landebahn Nordwest kommen dürfen, deren Betrieb mit einer schweren Gesundheitsschädigung der Flughafenanwohner einhergeht.

Abschließend muss angemahnt werden, dass sich die Fluglärmgegner nicht durch eine Lärmverteilungsdiskussion auseinander dividieren lassen. Der Protest gegen den Flughafenausbau lebt von der Solidarität aller Fluglärmgeschädigten in der Rhein-Main-Spessart-Region und muss gemeinsam fortgeführt werden. Dabei sollten sich auch diejenigen solidarisch zeigen, die bislang wenig unter dem Fluglärm zu leiden hatten. Mit einer Routenänderung kann es nämlich über Nacht mit der trügerischen Ruhe vorbei sein.

Wer regiert die Fraport?

EIN NETZWERK DER HOCHFINANZ

Ein Aufsichtsrat hat die Aufgabe, den Betrieb zu kontrollieren. Er ist zudem für die Ausrichtung des Unternehmens zuständig. Vor allem obliegt es ihm, den Vorstand zu kontrollieren. Für seine Arbeit wird der Aufsichtsrat bezahlt. Wie weit die Aufsichtsräte ihrer gesetzlichen Pflicht nachkommen, ist eine andere Sache. In der Regel verbinden beide Gremien die gleichen Interessen, so dass die Kontrolle zur Farce wird.

Im Aufsichtsrat der Frankfurter Flughafengesellschaft Fraport sitzen je drei Vertreter des Landes Hessen und zwei der Stadt Frankfurt. Der Bund ist mit einer Person in dem Gremium vertreten, dazu kommen vier Aktionärs- und zehn Arbeitnehmervertreter, in der Regel Mitarbeiter des Betriebsrates. Auffallend ist die Wirtschaftsnähe der meisten Mitglieder, deren Vorsitzende der ehemalige hessische Finanzminister Karlheinz Weimar ist. So gehören

Dr. Lutz Raettig, Vorsitzender des Aufsichtsrats, Morgan Stanley Bank AG

Dr. Clemens Börsig, Vorsitzender des Vorstands, Deutsche Bank Stiftung

Dr. Werner Brandt, Mitglied des Vorstands, SAP AG

Hans Dieter Brenner, Vorsitzender des Vorstands, Landesbank Hessen-Thüringen

Jürgen Gerdes, Mitglied des Vorstands, Deutsche Post AG

Prof. Dr. Michael Hüther, Direktor und Mitglied des Präsidiums, Institut der deutschen Wirtschaft

Friedrich von Metzler, Bankhaus B. Metzler seel. Sohn & Co KGaA

Ralf Nagel, Hauptgeschäftsführer, Verband Deutscher Reeder

Dr. Karl-Friedrich Rausch, Mitglied des Vorstands, DB Mobility Logistics AG

Gordon Riske, Vorsitzender der Geschäftsführung (CEO), KION Group GmbH

© Jörg Hackemann - Fotolia.com

dem Gremium Steuerberater, Stadtkämmerer, Lufthansa-Vorstände und Wirtschaftsbosse an.

Noch wirtschaftsnäher ist der Beraterkreis der Fraport, der das Unternehmen in Fragen der Wirtschafts- und Luftverkehrsentwicklung berät. So nimmt der Fraport-Vorstand regelmäßig an den Sitzungen des Beraterkreises teil. Manche sprechen hier von Klüngel-Wirtschaft. Die Zusammensetzung des Beraterkreises jedenfalls liest sich wie das How- is- Who der deutschen Hochfinanz. Ihm gehören an:

Prof. Klaus-Dieter Scheurle, Vorsitzender der Geschäftsführung, DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

Martin Scholich, Mitglied des Vorstands, PricewaterhouseCoopers

Dr. Ulrich Schröder, Vorsitzender des Vorstands, KfW Bankengruppe

Carsten Spohr, Mitglied des Vorstands, Deutsche Lufthansa AG

Holger Steltzner, Herausgeber, Frankfurter Allgemeine Zeitung

Prof. Dr. Beatrice Weder di Mauro, Chair of International Macroeconomics, Johannes-Gutenberg-Universität, Mainz

Das Volk will was ändern!

WAS LÄRMGEGNER VON NICHTRAUCHERN LERNEN KÖNNEN – TEIL 4

Stopp für die Südumfliegung! Wer hätte das gedacht? Langsam urteilen auch die Gerichte anders als gedacht, wächst das Verständnis der Justiz für die Sorgen der Lärmgeplagten. Zwar waren die Sicherheitsargumente bei der Beurteilung der Rechtmäßigkeit der Südumgehung gewichtiger als alle Lärmargumente, aber immerhin ist neue Bewegung in eine Diskussion gekommen, die jetzt zunehmend auch juristisch geführt wird.

Das war beim Nichtraucherschutz ähnlich. Auch hier ignorierte die Justiz anfangs alle gesundheitlichen Bedenken, wurden die Argumente der Nichtraucher abgeschmettert. Zum Teil übelst polemisch. So verglich der amerikanische Tabak-Konzern Philipp Moris die ersten Nichtraucherzonen mit der Einrichtung von Judenghettos.

Auch heute reagieren die Lärmerzeuger, Flughafenbetreiber und Fluggesellschaften, meist verständnislos auf die Argumente der Lärmgegner. Sie würden sich, heißt es hinter vorgehaltener Hand in der Fraport-Chefetage, den Krach nur einbilden. Dabei würde es schon helfen, wenn die Lärm-Emissionäre eingestehen, dass sie vielerorts übermäßig Lärm erzeugen. Dann nämlich, wissen Psychologen aus vielen Untersuchungen, empfinden auch die Betroffenen das Problem als geringer. Einsicht ist also der erste Weg zur Besserung!

Krankenkassen als Verbündete

Den Kampf für mehr Lärmschutz erschwert vor allem die Tatsache, dass Fluglärm nur rund um den Airport als störend empfunden wird. Das Bewusstsein, dass es dabei um ein allgemeines Problem geht, muss also erst langsam geschaffen werden. Auch in Sachen Nichtraucherschutz dauerte es Jahrzehnte, ehe sich Einstellungen wandelten - und die Medizin immer stichhaltiger den Zusammenhang zwischen Rauchen und Lungenkrebs belegte. Heute ist die gesellschaftliche Akzeptanz des Nichtrauchens eindeutig. So bekam vor einigen Jahren ein Volksbegehren in Berlin, wo eine kleine Gruppe für die Aufhebung des Rauchverbots in Gaststätten kämpfte, gerade einmal 2,5 Prozent an Zustimmungserklärungen. Umgekehrt erhielt ein Volksbegehren in Bayern »Für echten Nichtraucherschutz!« mit dem Ziel der Abschaffung von Ausnahmeregelungen mit 13,9 Prozent mehr als die erforderliche Zahl von Unterschriften.

An der Seite der Nichtraucher standen schon bald die Krankenkassen. Sie sparen inzwischen viele Hundert Millionen Euro, die sie sonst für die Krebsbekämpfung und andere Krankheiten hätten aufwenden müssen. Auch die Zahl der Herzinfarkte ging nach den Rauchverboten in Deutschland um fast neun Prozent zurück, was zu erheblichen Einsparungen im Gesundheitswesen führte. Studien in anderen Ländern ergaben sogar, dass die Zahl der Herzinfarkte durch ein absolutes Rauchverbot im gesamten öffentlichen Raum, also auch in allen öffentlich zugänglich Gebäuden, um bis zu 17 Prozent gesenkt werden kann.

Seit Mediziner wie Professor Thomas Münzel und andere den Nachweis erbrachten, dass Fluglärm für erhebliche Gesundheitsschäden ursächlich verantwortlich sein kann, könnten die Kassen schon bald die besten Verbündeten der Fluglärmgegner werden.

So hat Münzel mit seinem Team vor Wochen eindeutig belegt, dass Fluglärm die Blutgefäße schädigt. Vor allem nachts führt der Krach am Himmel dazu, dass der Blutdruck nicht absinkt und zusätzlich Stresshormone ausgeschüttet werden. Wissenschaftliche Erkenntnisse sind das, vor denen eigentlich niemand mehr die Augen verschließen kann.

Sie zu leugnen, heißt Realitäten zu ignorieren. Und wer das tut, kann eigentlich auch keinen Flughafen managen. Wenn die Fraport und ihre Helfershelfer in den staatlichen Genehmigungsbehörden die gesundheitlichen Gefahren, die von ihrem Betrieb ausgehen, weiter leugnen oder verharmlosen, stellt sie sich auf Dauer noch mehr ins gesellschaftliche Abseits.

Da helfen auch noch so teure Imagekampagnen nicht mehr. Da nutzt es wenig, Feste zu sponsern und riesige Summen in Plakataktionen oder Werbefilme wie »Ja zu FRA« zu investieren. Da wird Geld aus dem Fenster geschmissen, das man sinnvoller ausgeben könnte!

Einsicht muss wachsen

Ähnlich dickhäutig übrigens zeigten sich einst auch die Tabakproduzenten, die mit großen Plakaten und Werbefilmen bis zuletzt immer wieder ihr Saubermann-Image unter die Leute zu bringen suchten. Erst als sich die gesundheitlichen Gefahren des Rauchens bis ins letzte Dorf rumgesprochen hatten, schränkte der Gesetzgeber die Werbung für ein unter Umständen todbringendes Vergnügen ein.

Noch werben die Fluggesellschaften und ihre Verbündeten in der Reiseindustrie so lebhaft, als gehöre ihnen der Himmel alleine. Ginge es nach ihnen, würden lärmende Maschinen täglich rund um die Uhr über unseren Köpfen kreisen. Auf Dauer kann das für manchen tödlich enden.

Diese Einsicht stand auch am Anfang der Nichtraucher-Bewegung, die sich im Jahrzehnte langen Kampf für gesundheitliche Verbesserungen einsetzte. Sie könnte irgendwann auch am Ende des Engagements stehen, das viele Zehntausend Menschen in Bürgerinitiativen gegen steigenden Fluglärm zusammenschweißt. Nicht nur im Rhein-Main-Gebiet übrigens!

Politiker zur Wahl

BUNDESTAGSKANDIDATEN ZUM FLUGVERKEHR

Unsere Fragen:

1. Die neue Bundesregierung wird sich – in welcher Zusammensetzung auch immer – mit dem Thema Fluglärm neu auseinandersetzen müssen. Sind für Sie die bestehenden Regelungen ausreichend oder werden sie für mehr Ruhe am Himmel kämpfen?

2. Die großen Fluggesellschaften erhalten ihr Flugbenzin steuerfrei. Der Autofahrer dagegen zahlt für sein Benzin viel Steuern. Werden Sie sich einer parlamentarischen Initiative, diese Ungerechtigkeit auf Dauer zu beseitigen, anschließen?

3. Konkret zum Frankfurter Flughafen: Würden sie ein Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr unterstützen und sich dafür auch politisch mit aller Kraft einsetzen?

4. Manche Politiker liebäugeln damit, nach den Wahlen die Luftverkehrsabgabe – also eine je nach Flugziel variable Ticketsteuer – abzuschaffen. Können Ihre Wähler darauf vertrauen, dass Sie sich diesem Ansinnen widersetzen?

Ihre Antworten:

Simon Rottloff (SPD, WI):

1. Ich halte die Regeln nicht für ausreichend. Gerade die lärmgeplagte Rhein-Main-Region braucht Entlastung – nicht nur am Himmel, sondern auch bei Verkehrs- und Bahnlärm. Hierzu sollen die Bundesmittel deutlich aufgestockt werden. Ich setze mich für ein regionales Lärmschutzkonzept ein und unterstütze die Idee der SPD Hessen mit allen Beteiligten Lärmobergrenzen zu diskutieren.

2. Ja, Ich setze mich für die Abschaffung dieses Steuerprivilegs ein. Dies kann aber nur im Rahmen einer europäischen Lösung möglich sein.

3. Ich setze mich für die Umsetzung eines Nachtflugverbots von 22 - 6 Uhr ein. Als Kloppenheimer kenne ich die Fluglärmproblematik sehr gut.

4. Ja.

Kathrin Senger-Schäfer (Die Linke, MZ):

1. Wir brauchen eine Änderung des Luftverkehrsgesetzes mit dem Ziel, dem nächtlichen Lärmschutz Priorität vor wirtschaftlichen Belangen einzuräumen.

Für folgende Punkte werde ich mich im Deutschen Bundestag einsetzen:

- Die Absenkung der Grenzwerte (Schallpegel) auf der Basis der aktuellen Erkenntnis aus Medizin- und Lärmwirkungsforschung.
- Das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm um Vorgaben zum aktiven Lärmschutz zu ergänzen.
- Ein Nachtflugverbot von 22 - 6 Uhr.

2. Nein, jedenfalls nicht, wenn das die Alternative wäre. Wir brauchen hier eine völlig neue Verkehrspolitik, die weitaus ökologischer als bisher ist.

3. Ja, selbstverständlich.

4. Ja, das können sie.

Ursula Groden-Kranich (CDU, MZ):

1. Nein, die bestehenden Regelungen sind überhaupt nicht ausreichend! Seit ich politisch tätig bin kämpfe ich als Hechtsheimer Ortsvorsteherin gegen Fluglärm und werde dies auch weiter mit aller Kraft tun. Wir müssen alle gemeinsam für eine deutliche Änderung der Lärmgesetzgebung kämpfen. Dies gilt nicht nur für den Fluglärm, sondern für alle Umweltlärme. Dazu gehört Bahn- und Verkehrslärm ganz genauso. Dabei muß beachtet werden:

- Aktiver Lärmschutz vor Passivem Lärmschutz
- Rücksichtnahme auf die unterschiedlichen Schutzwürdigkeiten von Baugebieten und Gebäuden (z.B. Schulen, Krankenhäuser usw.)
- Berücksichtigung der Einzelschallereignisse genauso wie den Durchschnittspegel
- Mitwirkung bei der Routenfestlegung
- Bindung der Fluglotsen an die dann festgelegten Flugrouten
- Verpflichtung zur Umweltverträglichkeitsprüfung mit Öffentlichkeitsbeteiligung

2. Ja, wenn ich als Abgeordnete in Berlin bin, werde ich mich mit aller Überzeugungskraft dafür einsetzen. Das wird in meiner Partei nicht ganz so einfach, aber ich bin es gewohnt auch den Weg der Auseinandersetzung zu gehen, um mit Argumenten zu überzeugen.

3. Ja, ganz bestimmt! Das heißt, auch hier müssen dicke Bretter gebohrt werden. (Ich wäre übrigens froh, wenn den Nachtrandstunden bereits jetzt mehr Bedeutung beigemessen würde und die Zahl der Ausnahmegenehmigungen in der Nacht erheblich reduziert würde.)

4. Sollte es uns gelingen, die Ungerechtigkeit der Steuerbefreiung auf Flugbenzin auf Dauer zu beseitigen, werden sich die Ticketpreise je nach Flugziel verteuern. Ich bin für alles, was uns hilft, den Lärm über unseren Köpfen zu reduzieren, auch das Beibehalten der Ticketsteuer. Besonders wichtig ist mir aber, dass wir dem Umweltlärm insgesamt eine große Bedeutung beimessen. Dafür werde ich auch in der CDU/CSU Bundestagsfraktion kämpfen.

Tabea Rößner (Die Grünen, MZ):

1. Seit Jahren engagiere ich mich gegen Fluglärm. Die Gesetze gewährleisten den Schutz der Bevölkerung ganz und gar nicht. Für eine echte Entlastung der Region führt nichts an einer Deckelung der Flugbewegungen und Lärmobergrenzen vorbei. Wir wollen Grenzwerte absenken, einen umfassenden Anspruch auf Lärmschutz, in Lärmsanierung investieren und moderne technische Standards festlegen, damit der Lärm erst gar nicht entsteht. Zudem wollen wir ein Nachtflugverbot von 22 - 6 Uhr. Der Schutz der Bevölkerung muss vor wirtschaftlichen Interessen stehen.

2. Ja. Dafür setzen sich die GRÜNEN seit Jahrzehnten ein.

3. Ja. Unbedingt.

4. Ja. Wir möchten die Luftverkehrsabgabe nach ökologischen Kriterien weiterentwickeln.

Kristina Schröder (CDU, WI):

Ich danke Ihnen für Ihr Interesse an meiner Position zum Thema Fluglärm. Wir leben im Rhein-Main-Gebiet in einer der wirtschaftsstärksten Regionen Europas mit einem hohen Durchschnittseinkommen und geringer Arbeitslosigkeit. Diese Stärke verdanken wir auch dem Frankfurter Flughafen, mit dem etwa 90.000 Arbeitsplätze verbunden sind. Wettbewerbsfähigkeit und Lärmschutz müssen aber miteinander in Einklang gebracht werden. Lärmbedingte Gesundheitsrisiken sind wissenschaftlich erwiesen und müssen bei allen politischen Entscheidungen mitberücksichtigt werden. Daher müssen technische Neuerungen und die bestehenden Optimierungspotenziale bei Flugrouten und Flugverfahren zeitnah ausgeschöpft werden. Einen verstärkten Einsatz leiserer Flugzeuge wollen wir mit steuerlichen Anreizen beschleunigen.

Briefwechsel

KANZLERIN UND MEDIZINPROFESSOREN IM SCHREIBDUELL

Bundeskanzleramt

Bundeskanzleramt, 11012 Berlin

Herrn
Prof. Dr. T. Münzel
2. Medizinische Klinik für Kardiologie
Universitätsmedizin Mainz
55131 Mainz

Dirk Pung-Jakobsen
Leiter des Referates Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung
HAUSANSCHRIFT Willy-Brandt-Straße 1, 10557 Berlin
POSTANSCHRIFT 11012 Berlin
TEL +49 (0) 30 18 400-2324
FAX +49 (0) 30 18 400-1831

30. Aug. 2013
EINGEGANGEN

Berlin, den 28. August 2013

Sehr geehrter Herr Prof. Münzel,

haben Sie vielen Dank für Ihr Schreiben an Frau Bundeskanzlerin Merkel und Ihre Einladung nach Mainz, die uns durch das Büro von Frau Julia Klöckner, MdL, übermittelt wurden. Leider muss ich Ihnen mitteilen, dass Ihr Schreiben hier auf direktem Weg nicht eingegangen ist.

Zunächst bitte ich um Ihr Verständnis, dass die Bundeskanzlerin Ihrer Einladung nach Mainz leider nicht nachkommen kann. Die Bundeskanzlerin erreichen täglich zahlreiche Terminanfragen, denen sie auch bei aller Bedeutsamkeit des Anlasses aufgrund der Vielzahl ihrer Verpflichtungen in der Regel nicht entsprechen kann.

Ich kann nachvollziehen, dass Sie sich über die vom Flughafen Frankfurt ausgehenden Belastungen, insbesondere durch Fluglärm, sorgen. Verkehrslärm ist für viele Menschen ein drängendes Problem.

Die Bundesregierung nimmt diese Sorgen sehr ernst. Sie hat es sich zu einer zentralen Aufgabe ihrer Politik gemacht, die belastenden Auswirkungen des Verkehrslärms zu begrenzen. Das Zweite Nationale Verkehrslärmschutzpaket weist dafür den Weg. Bis zum Jahr 2020 sollen die Belästigungen durch Lärm im Flugverkehr um 20 Prozent gemindert werden.

...

In der Umgebung von Verkehrsflughäfen ist es jedoch nicht zu vermeiden, dass erhebliche Lärmbeeinträchtigungen entstehen können. Die vom Flugbetrieb ausgehenden Belastungen sollten aber so gering wie möglich gehalten werden. Dabei gilt es, einen tragfähigen Ausgleich zwischen den wirtschaftlichen und betrieblichen Voraussetzungen des Flughafens und den berechtigen Schutzbedürfnissen der Anwohner zu finden. Um die unvermeidlichen Auswirkungen des für uns alle unverzichtbaren Luftverkehrs erträglicher zu machen, steht eine Bandbreite von Maßnahmen zur Verfügung: vom passiven Lärmschutz, der Optimierung der Flugrouten und Anflugverfahren bis hin zur Entwicklung leichterer Flugzeuge mit lärmärmeren Triebwerken.

Für den Flughafen Frankfurt sind notwendige Aktivitäten im Forum Flughafen und Region (FFR) konzentriert. Im Rahmen der politischen Initiative „Allianz für Lärmschutz 2012" hat der Hessische Ministerpräsident die Erklärung „Gemeinsam für die Region-Allianz für Lärmschutz 2012" vorgestellt. Mit dieser Erklärung wurden konkrete Maßnahmen zur Lärmreduktion vereinbart.

Soweit Sie insbesondere die Festlegung der Flugrouten ansprechen, so erfolgt diese nach den Vorgaben der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) und ist gesetzlich geregelt. Die An- und Abflugrouten werden – nach fachlicher Vorbereitung und Prüfung durch die Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) und nach Beratung durch die örtliche Fluglärmkommission unter Geschäftsführung der zuständigen Landesgenehmigungsbehörde – vom Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) im Benehmen mit dem Umweltbundesamt durch Rechtsverordnung festgelegt und veröffentlicht. Die Bundesregierung ist an der inhaltlichen Festlegung der Flugrouten im gesetzlichen Verfahren nicht beteiligt.

Es ist Aufgabe des FFR, Empfehlungen zu Flugrouten auszusprechen, die den bestmöglichen Kompromiss für die letztlich unvermeidliche Fluglärmbelästigung in der Umgebung des Flughafens darstellen. Die Bundesregierung hat darauf keinen Einfluss. Ich kann Ihnen daher nur empfehlen, sich mit Ihren Fragen oder Anregungen an das FFR oder die zuständigen Behörden des Landes Hessens zu wenden.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

Dirk Pung-Jakobsen

UNIVERSITÄTSmedizin. MAINZ

II. Medizinische Klinik und Poliklinik
Univ.-Prof. Dr. med. Thomas MÜNZEL

Geb. 605 /Etage 2.OG /Zi.mmer 2246
Langenbeckstr. 1
55131 Mainz
Telefon: +49 (0) 6131 17-7251/-5737
Telefax: +49 (0) 6131 17-5660
E-Mail: tmuenzel@unimedizin-mainz.de
andrea.grasmueck@unimedizin-mainz.de
www.unimedizin-mainz.de

An die Bundeskanzlerin
Frau Dr. Angela Merkel

Mainz, 15. September 2013

Sehr geehrte Frau Dr. Merkel,

nun ist sie endlich gekommen, Ihre Antwort auf meinen Brief, in dem ich Ihnen mitgeteilt habe, dass ich mir große Sorgen um die Kliniken in Mainz mache, nachdem die von Ihnen feierlich eingeweihte Nordwestlandebahn in Betrieb genommen worden ist. Leider haben Sie nicht selbst geantwortet, sondern **Dirk Punk Jakobson**, der Leiter des Referates Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.

Schade ist es wirklich, dass Sie als Bundeskanzlerin nicht selbst nach Mainz kommen können, ich denke das konnte man aber auch nicht erwarten. Erwartet habe ich jedoch, dass das Hauptanliegen meines Briefes ernst genommen wird und sie diesen Punkt spezifisch ansprechen und die extrem tief überflogenen Kliniken von Ihnen zumindest thematisiert werden, was leider nicht der Fall war.

Ich bedanke mich dafür, dass Sie mich auf eine Bandbreite von Maßnahmen hingewiesen haben, die uns aktuell zur Verfügung stehen, um den Lärm zu reduzieren wie passiven Lärmschutz, Optimierung der Flugrouten und Anflugverfahren (meinten sie damit aktiven Schallschutz?) bis hin zur Entwicklung leichterer Flugzeuge mit lärmärmeren Triebwerken. Ich wünschte mir, dass FRAPORT und die Deutsche Flugsicherung (DFS) diese Maßnahmen auch in ihren Maßnahmenkatalog aufnehmen würden, dann könnte nämlich in der Tat der Fluglärm in der Rhein-Main Region drastisch reduziert werden.

Es freut mich ebenfalls, dass Sie sich nicht **Herrn Dr. Schulte**, dem Vorstandsvorsitzenden von FRAPORT angeschlossen haben, der da meint, dass unser Kopf darüber entscheidet, ob man durch Fluglärm krank wird oder nicht.

Gestatten sie mir Frau Bundeskanzlerin, Sie auf weitere Missstände, die den Flughafen Frankfurt betreffen, hinzuweisen. Ein gutes Beispiel für die Versäumnisse der Verantwortlichen ist sicher die **aktuelle Wirbelschleppen-Problematik**. Dass vor allem größere Flugzeuge – auf der neuen Landebahn dürfen selbst die längsten Maschinen (A340) uneingeschränkt landen – einen breiten Korridor von Luftverwirbelungen in Orkanstärke, die sogenannten Wirbelschleppen, erzeugen, ist allgemein bekannt.

UNIVERSITÄTSMEDIZIN der Johannes Gutenberg-Universität Mainz . Körperschaft des öffentlichen Rechts
Vorstand: Univ.-Prof. Dr. med. Norbert Pfeiffer (Vorsitzender und Medizinischer Vorstand), Univ.-Prof. Dr. med. Ulrich Förstermann (Wissenschaftlicher Vorstand), Evelyn Möhlenkamp (Pflegevorstand), Götz Scholz (Kaufmännischer Vorstand)
Vorsitzende des Aufsichtsrates: Doris Ahnen
Langenbeckstr. 1 . 55131 Mainz . Telefon +49 (0) 6131 17-0 . www.unimedizin-mainz.de . Bankverbindung: Sparkasse Mainz BLZ 550 501 20 Konto-Nr. 75

Sowohl in der Luft als auch auf dem Rollfeld müssen daher gerade bei großen Jets deutliche Sicherheitsabstände zwischen den Flugzeugen eingehalten werden. Scheinbar gilt dieses Sicherheitsdenken nicht, wenn es um Menschen geht; der Abstand zum Boden beim Überflug, der nötig ist, um Schäden durch Wirbelschleppen ausschließen zu können, lässt sich präzise berechnen.

Wenn nun ein Gericht entscheidet, eine – und das ist hier besonders symptomatisch – nachträgliche Verklammerung der Dachziegel würde das Problem lösen, **dann bin ich fassungslos**, wie hier mit klar erwiesenen Gefährdungen der Menschen umgegangen wird. Sollte die nun vom Ministerium, wohlgemerkt fast ein Jahr nach Inbetriebnahme der Landebahn, verordnete und den Betroffenen zur eigenständigen Umsetzung empfohlene Maßnahme tatsächlich das Wirbelschleppen-Problem lösen, dann zeigt das überdeutlich, wie fahrlässig hier gehandelt wurde: Man nimmt die Gefährdung der Menschen nicht ernst, denn dann hätte eine Verklammerung VOR Inbetriebnahme der Landebahn erfolgen müssen.

Das Beispiel der Wirbelschleppen und die bereits eingetretenen, ganz konkreten Gefährdungen für die Betroffenen in der Einflugschneise durch herunterfallende Dachziegel und andere von den Wirbelschleppen abgeräumten Objekte machen auch deutlich, um was es hier geht: „ Es geht um eine Gefahr für Leib und Leben – die Landebahn muss daher umgehend geschlossen werden und es muss eine transparente, umfassende Risikobewertung erfolgen, die nicht mit dem Ziel verfolgt wird, so schnell wie möglich die Kapazitäten des Flughafens Frankfurt zu erweitern, sondern die Menschen, die vom Flugbetrieb betroffen sind, umfassend zu schützen. Egal ob Fluglärm, Abgase oder umherfliegende Ziegel: Planung und Genehmigung der neuen Landebahn und des gesamten Flughafens sind aus meiner Sicht fahrlässig.

Wenn ich sehe, wie oberflächlich und fahrlässig hier von den Verantwortlichen gearbeitet wird, dann muss ich sagen, wenn man in der Medizin, zum Beispiel bei der Medikamenten- oder Therapieentwicklung, ähnlich vorgehen würde, dann wäre das für alle ein unfassbarer Skandal. Wer vor einer umfassenden, streng reglementierten Abklärung möglicher Gefahren ein neues Medikament „ausprobiert“, der geht in Deutschland ins Gefängnis. Wer eine neue Landebahn ohne, wie das Wirbelschleppen- und Lärmproblem deutlich zeigt, Lösungen für die klar erfassbaren Gefährdungen eröffnet, der darf sich als Förderer von Wirtschaft und Verkehr feiern lassen.

Angesichts der Verantwortungslosigkeit, die immer wieder im System Flughafen und Flugbetrieb zu Tage tritt, sei es nun bei der Bewertung von Gesundheitsgefahren von Fluglärm, die wissenschaftlich gut dokumentiert sind, oder beispielsweise bei Wirbelschleppen, die ebenfalls wohlbekannt sind, drängt sich bei mir der Verdacht auf, dass man die Gefährdung der Menschen rund um den Flughafen und vor allem in den An- und Abflugschneisen möglicherweise sogar in Kauf nimmt, um eine Infrastruktur zu schützen, die die Menschen krank macht oder gar – Stichwort herabfallende Ziegel – deren Leben gefährden kann!

Ich frage sie nun Frau Merkel: Wer schützt uns vor diesen „Verantwortlichen“?

Ich hoffe, Sie nehmen mir meine Kritik nicht übel. Die von mir geschilderten Vorgänge belegen jedoch eindeutig, dass die Aktivitäten des von Ihnen erwähnten Forum Flughafen und Region (FFR) auch nicht nur annähernd in der Lage sind, die aktuellen Probleme, die den Frankfurter Flughafen betreffen, zu erkennen, geschweige denn Lösungen für die Probleme zu entwickeln.

Stets Ihr

Prof. Dr. T. Münzel
Universitätsprofessor
Universitätsmedizin Mainz
Langenbeckstrasse 1

Fast zwei Dutzend Medizinprofessoren, der Mainzer Oberbürgermeister und gleich drei rheinland-pfälzische Ministerinnen hatten sich im März letzten Jahres in einem Offenen Brief an die Bundeskanzlerin gewandt. Darin forderten sie unter anderem die Einführung eines kompletten Nachtflugverbots, einen sofortigen Überflugstopp über die Mainzer Kliniken, ein neues Fluglärmgesetz und eine Gesetzesinitiative für den aktiven Schallschutz. Um sich persönlich ein Bild über die Lage vor Ort zu machen, luden die Unterzeichner des Schreibens die Kanzlerin zu einem persönlichen Gespräch nach Mainz ein, um »einen dringend notwendigen Dialog zur Lösung dieses Anliegens zu beginnen«. Übergeben wurde der Offene Brief durch die rheinland-pfälzische Oppositionsführerin Julia Klöckner. Dieser Tage kam die Antwort aus dem Bundeskanzleramt. Ihr Tenor: Die Bundesregierung hat auf die Lärmbelastung in Frankfurt keinen Einfluss – das allein sei Sache hessischer Behörden. Die Antwort stellte Prof. Dr. Thomas Münzel allerdings wenig zufrieden. Deshalb schrieb er der Kanzlerin erneut. Nachfolgend dokumentieren wir den Briefwechsel.

»Das Thema liegt in der Luft«

MATTHIAS FONTHEIM ZU SEINER NEUESTEN INSZENIERUNG

Fluglärm – jetzt auch ein Theaterthema. Im November hat im Mainzer Staatstheater das Stück »Der Lärmkrieg« Premiere. Autorin ist die ehemalige Mainzer Stadtschreiberin Kathrin Röggla, die sich intensiv in das Thema eingearbeitet hat. »Fluglärm und Gesundheit« sprach mit dem Mainzer Intendanten Matthias Fontheim über das Stück, das er selbst inszenieren wird.

Die Diskussionen und Auseinandersetzungen um den Fluglärm sind jetzt auch Theaterthema. Warum?

Fontheim: Seit Herbst 2006, dem Beginn meiner Intendanz am Staatstheater Mainz, definieren mein Team und ich unsere Theaterarbeit als zeitgenössisch. Wir wollen ein Theater, das lustvoll theatralisch Themen aufspürt, die den Menschen auf der Seele brennen – und jetzt liegt das Thema sozusagen »in der Luft«.

Das Stück hat Kathrin Röggla in ihrer Zeit als Mainzer Stadtschreiberin verfasst. War es nur der Unmut über die über Ihre Stadtschreiberwohnung im Gutenberg-Museum donnernden Flugzeuge, die sie zu Ihrem Werk veranlasste?

Fontheim: Frau Röggla interessiert sich genau wie wir für die Belange der Orte, an denen sie sich aufhält. Wenn daraus tolle Theaterstücke entstehen, umso besser.

Sie kennen die österreichische Autorin Karin Röggla noch aus ihrer Zeit in Graz. Was verbindet sie mit der Autorin?

Fontheim: In Graz wurde 2004 beim Festival steirischer herbst ihr Stück »Junk Space« uraufgeführt. Da trafen wir uns erstmals.

Als sie 2012 in Mainz Stadtschreiberin wurde, haben wir ihr Stück »machthaber« auf den Spielplan der Saison 2012/2013 gesetzt. Mit dieser Aufführung waren wir beim Heidelberger Stückemarkt und beim Festival »Maximierung Mensch« in Trier eingeladen und Regisseur Johannes Schmit hat gerade in »Theater Heute« eine Nominierung als bester Nachwuchsregisseur für seine Regie erhalten. Nun bringen wir im November 2013 das Stück »Der Lärmkrieg« in Mainz heraus und uns verbindet viel Arbeit.

Matthias Fontheim, Mainzer Theaterintendant

Zur Person

Matthias Fontheim arbeitete als freier Regisseur u. a. an den Theatern in Freiburg, Darmstadt, Kassel, Krefeld/Mönchengladbach, Kiel, am Deutschen Schauspielhaus Hamburg und Zürcher Schauspielhaus. Am Niedersächsischen Staatsschauspiel Hannover war er als Regisseur und Leitungsmitglied engagiert, genauso wie anschließend am Bayerischen Staatsschauspiel München. 2000/2001 übernahm er die Intendanz des Schauspielhauses Graz, seit der Spielzeit 2006/2007 ist Matthias Fontheim Intendant des Staatstheaters Mainz.

Sie werden das Werk auf die Bühne bringen. Was haben wir als Zuschauer zu erwarten: Ein Drama, ein Kriminalstück oder gar eine Tragödie?

Fontheim: Eine sowohl pointierte als auch kluge, das Sujet Fluglärm mit angrenzenden Themenbereichen von verschiedenen Seiten ausleuchtende Betrachtung durch die Autorin und – hoffentlich - eine adäquate Umsetzung durch den Regisseur.

Werden die im realen Lärmkrieg am Frankfurter Flughafen handelnden Personen wie Flughafenchefs, Ministerpräsidenten und Lärmgegner auch als Bühnengestalten aufleben?

Fontheim: In verschiedenen Anspielungen und archetypischen theatralischen Verwandlungen, ja.

Frau Röggla hat einmal erklärt, sie wolle in ihrem Stück politisches Handeln und dessen Scheitern sichtbar machen. Ist das auch ihre Intention?

Fontheim: Die Auseinandersetzung mit heutiger Protest-Kultur und die Frage nach Wirksamkeit und Motivation politischen Handelns ist Thema des Stückes. Daraus gutes Theater zu machen schließt meine Intention mit ein.

Die Theaterautorin hat monatelang für Ihr Stück recherchiert, mit beiden »Kriegsparteien« stunden- und tagelang gesprochen, viele Versammlungen der Bürgerinitiativen besucht. Kann man davon ausgehen, dass »Der Lärmkrieg« auch dokumentarischen Charakter hat?

Fontheim: Frau Röggla hat sich klug und genau mit dem Thema »Fluglärm« in der Rhein-Main Region befasst, betroffene Orte werden im Stück des Öfteren erwähnt, Zitate aus Veranstaltungen sind sicher enthalten. Trotzdem handelt das Stück von mehr als Tagespolitik, befasst sich spielerisch und theatral mit den aus Vorgängen eines dokumentierten Alltags hervorgehenden Fragestellungen zu allgemeinem menschlichen und politischen Handeln.

»Irgendwann«, hat Frau Röggla für ihr Stück einmal angekündigt, »muss unbedingt ein Wachstumsgespenst auftreten. Ein Stück aus dem Herzen eines Streites verlangt das.« Gibt es das Wachstumsgespenst in Ihrer Inszenierung?

Fontheim: Das Zitat von Frau Röggla kenne ich nicht. Das »Herz des Streits« liegt mir inszenatorisch näher als das Gespenst.

Das Stück hat am 3. Oktober in Leipzig Premiere. Werden Sie sich diese Inszenierung auch ansehen?

Fontheim: Das Staatstheater Mainz hat am 2.10. die große Shakespeare-Premiere »Romeo und Julia« auf der Agenda, inszeniert durch den isländischen Regisseur Thorleifur Örn Arnarsson, und am 4.10. nehme ich selber als Regisseur ganztags meine »Nora«-Inszenierung mit Pascale Pfeuti in der Titelrolle wieder ins Programm, da bleibt kaum ein Zeitfenster für den eigenen Besuch in Leipzig. Meine Dramaturgin wird mir berichten.

Angenommen, Sie wären selbst Flughafenchef. Würden Sie anders mit dem Bürgerprotest umgehen als die jetzt Handelnden?

Fontheim: Na klar, ich wäre total lieb und würde alles ganz doll anders machen – nein, im Ernst: ich bin Theaterleiter und habe als solcher genug Probleme.

»Der Lärmkrieg«

EIN NEUES STÜCK DER MAINZER STADTSCHREIBERIN KATHRIN RÖGGLA

Die Österreicherin und heute in Berlin lebende Schriftstellerin Kathrin Röggla gilt als eine der renommiertesten deutschsprachigen Autorinnen. Keine Scheu hat sie, immer wieder aktuelle gesellschaftliche Debatten zu thematisieren. Stehende Ovationen erntete ihr Theaterstück »Die Beteiligten« im April 2009 am Düsseldorfer Schauspielhaus, das die Geschehnisse nach der Selbstbefreiung von Natascha Kampusch erzählt, die als Kind entführt und jahrelang gefangen gehalten wurde.

Als Stadtschreiberin von Mainz geriet Kathrin Röggla im Jahr 2012 eher zufällig in eine Veranstaltung zum Thema Fluglärm. »Was mich an jenem Abend erreichte«, verriet sie in einem Radioessay des Bayerischen Rundfunks, »war eine Art Realismusschock, das heißt ein Gefühl, auf sehr konkrete Konfrontationslinien zu stoßen, nach denen ich anscheinend eine Sehnsucht verspürt habe. Der dort wahrgenommene Widerstand war jedenfalls keine allgemeine Anklage, kein diffuses Lamentieren, sondern etwas äußerst Konkretes, es wurden Namen genannt, Positionen thematisiert, es ging um Verfahren. Dem Misstrauen gegenüber demokratischen Institutionen wie der Gerichtsbarkeit wurde Ausdruck verliehen, etwas, das die einzelnen Beteiligten selbst zu schockieren schien. Sie als bisher brave Wähler bürgerlicher Parteien erkannten sich in dieser selbst empfundenen Radikalisierung nicht wieder. Mit einem Mal schien ich mich mitten in einem Wirtschaftskrimi zu befinden, deren Opfer sich aber ganz bewusst von Systemkritik fernhielten…«

Die Idee stammt aus Mainz

Schnell erkannte die gebürtige Salzburgerin den Zündstoff der Thematik fürs Theater. Es ging »um den strategischen Umgang mit Politik, um juristisches und verfahrenstechnisches Fachwissen, gepaart mit den großen theatertauglichen Themen des Verrats, der politischen Intrige und des ungleichen Machtkampfs. Ich traf endlich mal Leute, die sich gegen eine klar zu definierende erlebte politische Ungerechtigkeit wehren, die wütend ihre eigenen Interessen verteidigen…«

Damit war die Idee für das Stück »Der Lärmkrieg« geboren, das erst in diesem September zu seiner Gestalt fand. Denn ausgiebig waren ihre Recherchen. Röggla besuchte Bürgerversammlungen, Flughafenbosse und Piloten, sprach mit EU-Beamten, Lärmgegnern und Menschen, die das Leiden unter dem Krach am Himmel als Hysterie verspotteten. »Das Schlimmste für die Bürger scheint aber nach wie vor das arrogante Verhalten der Politik und des Flughafenmanagements zu sein, die Ignoranz der Behörden, nicht zuletzt der Gerichte«, meinte die Stückeschreiberin zu ihren Rechercheergebnissen.

Kathrin Röggla

Zur Person

Kathrin Röggla wurde 1971 in Salzburg geboren. Dort begann sie 1989 ihr Studium der Germanistik und Publizistik, das sie 1992 in Berlin fortsetzte und später abbrach. Seit 1992 schreibt sie Bücher und verfasst Radioarbeiten – unter anderem Hörspiele und akustische Installationen. Seit 2002 schreibt sie auch Theatertexte. Mehr als ein Dutzend Literaturpreise, darunter der renommierte Arthur-Schnitzler-Preis, künden von ihrem Talent. 2012 war sie Stadtschreiberin von Mainz. Außerdem ist sie Mitglied der Akademie der Künste in Berlin.

Mutmacher für Bürgerinitiativen

Anfang Oktober hat »Der Lärmkrieg« am Schauspiel in Leipzig Premiere, einen Monat später in Mainz. Die Fronten im Stück jedenfalls sind klar: »Hier stößt noch einmal prominent bürgerliches Selbstverständnis gegen ein Konglomerat aus Hardcore-Kapitalismus verschmolzen mit sozialdemokratischen, gewerkschaftsnahen Positionen. Wohlstandssicherung der einen gegen die Hoffnung der Wohlstandmehrung für vermeintlich alle, oder umgekehrt formuliert: Die Verlärmung einer ganzen Region gegen die Profite einiger weniger.«

Man darf gespannt sein, wie die Regisseure in Leipzig und Mainz das Stück umsetzen. Röggla jedenfalls weiß, dass »alles, was nach Fachdiskursen, komplexen und abstrakten Verwicklungen riecht, im Grunde runter von der Bühne muss«. Dagegen sind »sehr viel Direktheit, sinnliche Klarheit, persönliche Begegnung« gefragt. »Mir scheint, dass motivisch sich die Achse Handlungsfähigkeit versus Ohnmachtsgefühlt am stärksten anbietet. Welche Form des politischen Handelns ist gesellschaftlich noch möglich? Wie kann man die erfahrene Ohnmacht wieder in Handlungspositionen ummünzen?«

Die Autorin sieht in ihrem Stück übrigens auch einen Mutmacher für die zahlreichen Bürgerinitiativen. »Es ist ja was zu ändern, wenn es auch unendlich mühsam ist und oftmals nur kleinteilige Erfolge liefert.«

Warum wir uns nicht an Lärm gewöhnen

VERRATEN DIE PROFESSOREN THOMAS MÜNZEL UND MANFRED BEUTEL

»Ich habe durch geschlafen«, sagt Herr Müller um 7 Uhr morgens zu seiner Frau, »und das obwohl wir Ostwind hatten und die Flieger wieder tief über unser Haus geflogen sind.«

Die spannende Frage, die sich hier stellt, ist, inwieweit die Tatsache, dass man durchgeschlafen hat, in der Tat bedeutet, dass man vor den Folgen des Lärms geschützt ist.

Wie reagiert unser Körper im Schlaf auf den Lärm, was macht das vegetative Nervensystem, was macht der Blutdruck und was die Funktion der Ader – und wie reagiert unsere Psyche auf diese Dauerbelastungen?

Was sagt die Ader (Professor Münzel, 2. Medizinische Klinik für Kardiologie)?

Prof. Dr. Münzel: Nachtfluglärm führt interessanterweise zu Blutdrucksteigerungen, auch wenn ich nicht davon geweckt werde. Hierzu gibt es gute Daten aus der sogenannten HYENA Studie. HYENA steht hier für HYpertension and Exposure to Noise near Airports Projekt. Im Rahmen der HYENA-Studie wurde die Häufigkeit von Bluthochdruck bei mehr als 5.000 Anwohnern in der Umgebung von sechs europäischen Großflughäfen untersucht. Als Folge einer Belastung mit nächtlichem Fluglärm ab 35 dB(A) Dauerschallpegel fand sich eine Erhöhung des Risikos für Bluthochdruck um 14 % je 10 dB(A)-Anstieg des Fluglärms. Fluglärm am Tage beeinflusste in dieser Studie die Häufigkeit von Bluthochdruck nicht. Dagegen zeigte Lärm von Straßenverkehr ebenfalls einen signifikanten, wenngleich geringeren Anstieg des Bluthochdruck-Risikos.

Haralabidis und Koautoren berichteten in einer Unterstudie, dass jedes akute Lärmereignis (Fluglärm oder auch Straßenlärm) über 35 dB(A) zu einer signifikanten Steigerung des systolischen und des diastolischen Blutdrucks führen kann. Die gemessenen Blutdruckanstiege lagen hierbei im Mittel bei 6.2 mm Hg für den systolischen und 7.4 mm Hg für den diastolischen Wert.

Entscheidend war bei diesen Untersuchungen, dass Blutdruckanstiege gemessen wurden ohne dass dies an eine Aufwachreaktion gekoppelt sein musste, d.h. man reagiert auf Lärm, ob man nun aufwacht oder nicht.

Weitere wichtige Ergebnisse lieferten Untersuchungen von Aydin und Kaltenbach 2007 in Bezug auf die Auswirkungen von Ostwind (1/4 der Zeit Lärmbelästigung) und Westwind (3/4 der Zeit Lärmbelästigung) auf die Lärmwahrnehmung und Blutdruckreaktionen. Untersucht wurden 53 Freiwillige. Die mittleren Lärmpegel bei den Überflugphasen außen gemessen lagen bei 50 dBA. Wenn man nicht überflogen wurde, lagen die Werte bei im Mittel 40dBA. Bei der Westgruppe, wie gesagt ¾ der Zeit überflogen, war der systolische Blutdruck um 10 mm Hg und der diastolische RR um 8 mm Hg höher als bei der Ostgruppe.

Literatur: Can exposure to noise affect the 24 h blood pressure profile? Results from the HYENA study.

Haralabidis AS, Dimakopoulou K, Velonaki V, Barbaglia G, Mussin M, Giampaolo M, Selander J, Pershagen G, Dudley ML, Babisch W, Swart W, Katsouyanni K, Jarup L; HYENA Consortium.

J Epidemiol Community Health. 2011 Jun;65(6):535-41. doi: 10.1136/jech.2009.102954. Epub 2010 Jun 27.

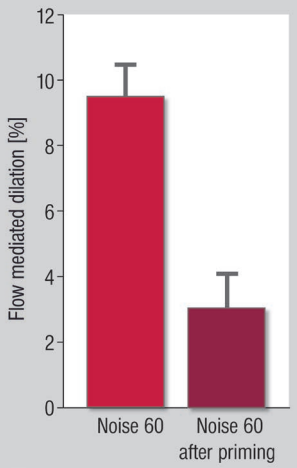


Abbildung: Bei einer erstmaligen Beschallung nachts mit 60 Überflügen (Noise 60) zeigt sich noch eine flußabhängige Erweiterung der Ader (Flow-Mediated Dilation: Endothelfunktion) von knapp 10%. Wenn man vorher jedoch schon eine Simulation von 30 Nachtflügen hatte, wird die Erweiterungsfähigkeit der Ader drastisch eingeschränkt und liegt dann nur noch bei ca. 3%.

Die Ostgruppe zeigte parallele Änderungen zwischen der Lautstärke von Lärmereignissen und dem subjektiven Lärmempfinden. Diese Parallelität ging bei der Westgruppe verloren, d.h. man war nicht mehr in der Lage zwischen laut und leise zu unterscheiden. Dies führten die Autoren auf die deutlich höhere Lärmbelästigung zurück.

Wichtige Botschaft dieser Arbeit ist, dass aufgrund von Dauerlärm die Fähigkeit, zwischen laut und leise zu unterscheiden, verloren geht. Man kann zwar aufgrund dieses Umstandes nachts möglicherweise durchschlafen, dies wird jedoch mit einem deutlich höheren Blutdruck »erkauft«.

Literatur: Noise perception, heart rate and blood pressure in relation to aircraft noise in the vicinity of the Frankfurt airport. Aydin Y, Kaltenbach M.; Clin Res Cardiol. 2007 Jun;96(6):347-58. Epub 2007 Apr 10.

Die Ader selbst scheint nach vorheriger Beschallung und Lärmereignissen empfindlicher zu reagieren, als wenn sie erstmalig mit Lärm konfrontiert wird. Dieser interessante Befund konnte in der Nachtlärmstudie von Dr. Schmidt an der Universitätsmedizin in Mainz erhoben werden. Wie in der Abbildung (links) dargestellt, wird die Gefäßfunktion bei erstmaliger Beschallung durch Fluglärm deutlich besser als wenn vorher eine Beschallung mit 30 simulierten Überflügen stattgefunden hat. Wir haben dies als einen sogenannten »Primining«-Effekt beschrieben. Die Ursache für dieses Phänomen ist noch unklar, zeigt aber ganz klar, dass Adern nach vorheriger Beschallung sich nicht an Lärm gewöhnen, sondern eher empfindlicher mit einem Gefäßschaden auf eine zweite Beschallung reagieren.

Was sagt der Kopf (Professor Beutel, Klinik für Psychosomatische Medizin und Psychotherapie)?

Prof. Beutel: Die menschliche Reaktion auf Fluglärm hängt wie bei anderen Lärmquellen nicht nur von akustischen Merkmalen wie Schall-

druck ab, sondern von einer Vielzahl weiterer Faktoren: Wie bei anderen Stressoren spielen subjektive Bewertung (als Ärgernis oder Bedrohung), mangelnde Kontrollierbarkeit oder auch die individuelle Lärmempfindlichkeit eine Rolle. Die resultierende Belastung der Anwohner seitens namhafter Fraportvertreter aufgrund derartiger Befunde als »Kopfsache« zu deklarieren und damit fluglärmgeplagte Anwohnern zu stigmatisieren und zu pathologisieren (als sei in deren Kopf etwas verkehrt) ist nicht nur zynisch, sondern medizinisch und ethisch unhaltbar:

- Lärm ist klar als Stressor anerkannt, auf den wir wie auf andere Stressoren mit einer Aktivierung von Stresshormonen reagieren, die kurzfristig Kampf oder Flucht ermöglichen, langfristig bei chronischem Stress aber zu Erschöpfung und vielfältigen Erkrankungen führen können.
- Wie aktuelle experimentelle Arbeiten zeigen, findet tags und nachts kaum Gewöhnung an Lärmbelästigung statt (Kroesen et al. 2010), d.h. es handelt sich um einen chronischen Stress. Wir können unsere Augen verschließen, störende akustische Sinneseindrücke aber nicht einfach ausblenden.
- Wir schlafen in der Regel mit geschlossenen Augen. Das Gehör wird aber nicht »abgeschaltet«. Diese Dauerwachsamkeit unseres Gehörs ermöglicht physiologisch die Aktivierung des Stresssystems. Dass wir schlagartig zu Kampf oder Flucht bereit werden, hat uns in der Menschheitsgeschichte vor überraschenden Angriffen geschützt, macht uns aber verwundbar gegenüber nächtlichem Verkehrslärm.
- Wir erwachen bei einzelnen, lauten Überflügen. Dadurch leidet die Schlafqualität. Das Aufschrecken (im Sinne der Stressreaktion) führt dazu, dass es schwerfällt, wieder einzuschlafen. Dies gilt für die nahezu regelhaften Verletzungen des Nachtverbots, aber natürlich auch in den sog. Randzeiten zwischen 22.00 und 23.00 und ab 5.00 Uhr morgens, wenn die Mehrzahl der Bevölkerung Schlafbedarf hat, aber nicht ein-

schlafen kann oder zu früh geweckt wird.

• Vor allem wenn wir uns im Tiefschlaf befinden, erwachen wir unter Umständen nicht durch den Fluglärm. Das heißt aber nicht, dass der Schlaf nicht gestört wird. Im Gegenteil, es kommt zur Veränderung der Schlafstadien durch vegetative Aktivierung (»micro arousal«). Auch bei Nichterwachen gibt es vielfältige vegetative und motorische Reaktionen, die den Erholungseffekt durch den Schlaf beeinträchtigen und zu den kardiovaskulären Folgen beitragen, die die Arbeitsgruppe von Prof. Münzel herausgearbeitet hat.

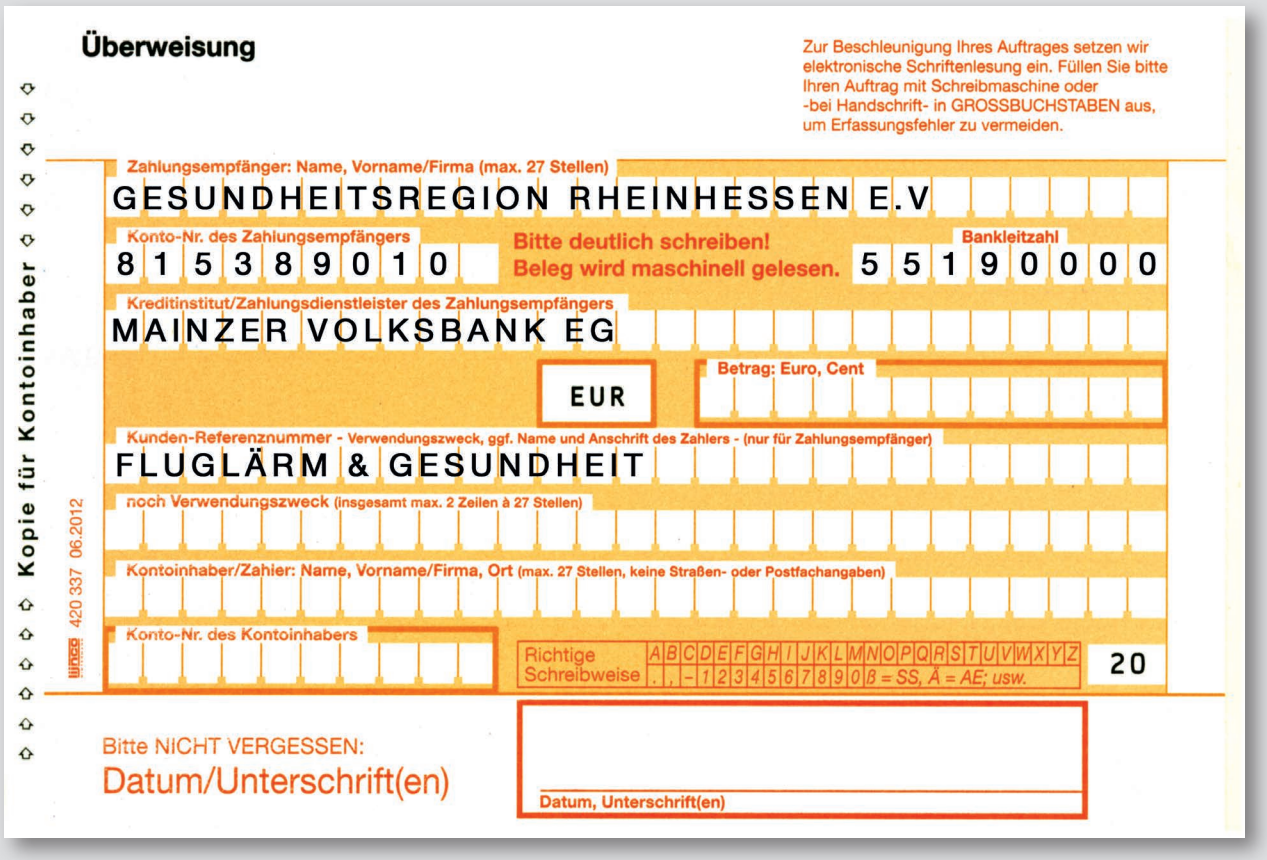
• Anspruch auf den Schutz ihrer Gesundheit haben alle Menschen. Das Ausmaß der Belästigung trifft ältere Menschen und Menschen mit Schlafstörungen (immerhin ca. 20% unserer Bevölkerung) verstärkt. Auch lärmempfindliche Personen und Personen mit einer schlechten körperlichen Gesundheit leiden stärker unter Fluglärm, und auch diese müssen geschützt werden.

• Dies gilt auch für unsere Kinder. Wir wissen, dass die sprachliche Entwicklung von Kindern beeinträchtigt wird, die in Lärm belasteten Wohngebieten zur Schule gehen müssen (van Krempen et al. 2010).

Zusammengefasst: Lärm ist »keine Kopfsache«. Bisherige Untersuchungen deuten möglicherweise darauf hin, dass man sich nicht an den Lärm gewöhnen kann. Im Gegenteil, sich an den Fluglärm gewöhnt zu haben, scheint gleichzeitig zu bedeuten, dass man dies mit einem erhöhten Blutdruck wohl teuer erkauft hat.

Literatur: Kroesen M, Molin E, van Wee B (2010) Determining the direction of causality between psychological factors and aircraft annoyance. Nose & Health 46: 17-25

van Krempen E, van Kamp I, Lebret E, Lammers J, Emmen H, Stansfeld S (2010) Environmental Health 9: 25


Überweisung

Zur Beschleunigung Ihres Auftrages setzen wir elektronische Schriftenlesung ein. Füllen Sie bitte Ihren Auftrag mit Schreibmaschine oder -bei Handschrift- in GROSSBUCHSTABEN aus, um Erfassungsfehler zu vermeiden.

Kopie für Kontoinhaber

Zahlungsempfänger: Name, Vorname/Firma (max. 27 Stellen)
GESUNDHEITSREGION RHEINHESSEN E.V

Konto-Nr. des Zahlungsempfängers
81538901 0

Bitte deutlich schreiben!
Beleg wird maschinell gelesen.

Bankleitzahl
55190000

Kreditinstitut/Zahlungsdienstleister des Zahlungsempfängers
MAINZER VOLKSBANK EG

EUR

Betrag: Euro, Cent

Kunden-Referenznummer - Verwendungszweck, ggf. Name und Anschrift des Zahlers - (nur für Zahlungsempfänger)
FLUGLÄRM & GESUNDHEIT

noch Verwendungszweck (insgesamt max. 2 Zeilen à 27 Stellen)

Kontoinhaber/Zahler: Name, Vorname/Firma, Ort (max. 27 Stellen, keine Straßen- oder Postfachangaben)

Konto-Nr. des Kontoinhabers

Richtige Schreibweise A B C D E F G H I J K L M N O P Q R S T U V W X Y Z . , - 1 2 3 4 5 6 7 8 9 0 ß = SS, Ä = AE; usw.

20

Bitte NICHT VERGESSEN:
Datum/Unterschrift(en)

Datum, Unterschrift(en)

420 337 06.2012

Spendenaufruf

GESUNDHEITSREGION RHEINHESSEN HILFT

Die Gesundheitsregion Rheinhessen sieht im Thema Fluglärm dringenden Handlungsbedarf, insbesondere im Bereich der Information der Öffentlichkeit über Gesundheitsrisiken und –gefahren. Gemeinsam mit Partnern hat die Gesundheitsregion Rheinhessen daher die Aktion »Fluglärm und Gesundheit« ins Leben gerufen.

Der Kampf gegen den Fluglärm muss finanziert werden. »Gesundheitsregion Rheinhessen eV« heißt der gemeinnützige Verein, dessen Vorsitzender, Prof. Dr. Münzel, alles daran setzt, den gesundheitsschädlichen Fluglärm zu bekämpfen. »Wir sind auf Ihre Hilfe angewiesen«, führt Münzel aus, denn im Gegensatz zur Fraport, die viele Millionen Euro für werbewirksame Kampagnen aus ihrem Etat finanziert, lebt die Gesundheitsregion Rheinhessen ausschließlich von Spendengeldern.

Ein, zwei, fünf oder mehr - jeder Euro zählt, jeder Euro ist hilfreich.

Das Geld ist immer gut angelegt: für mehr Aufklärung, für mehr Information, für ein besseres und gesünderes Leben.

Überweisen Sie einen Betrag Ihrer Wahl auf das Konto des gemeinnützigen Vereins »Gesundheitsregion Rheinhessen«.

Bei Spenden bis 200,00 Euro gilt der Einzahlungs- oder Überweisungsbeleg als Spendenquittung. Ab 200,00 Euro erhalten Sie eine Zuwendungsbescheinigung. Die Ausgaben sind aufgrund der Gemeinnützigkeit des Vereins von der Steuer absetzbar.

Danke!

Empfänger:
Gesundheitsregion Rheinhessen e.V.
Verwendungszweck:
Fluglärm & Gesundheit
Konto-Nr:
815389010
Bank:
Mainzer Volksbank eG
BLZ:
551 900 00

++++ FLUGLÄRMTICKER ++++ FLUGLÄRMTICKER ++++ FLUGLÄRMTICKER ++++

»Der Lärmkrieg« heißt das neuste Bühnenwerk der ehemaligen Mainzer Stadtschreiberin, Kathrin Röggla, das am 3.Oktober in Leipzig Premiere hat (siehe auch Seite 10/11).

Abflug

LUFTHANSA-CHEF GEHT ZU PHARMARIESEN

Christoph Franz verlässt im Mai kommenden Jahres die Lufthansa, um Verwaltungsratspräsident des Schweizer Pharmakonzerns Roche zu werden.

Damit wechselt er in eine Branche, die am Medikamentengeschäft mit Fluglärmgeschädigten gut verdient.

Fluglärm vertreibt Pfarrerin

Aus dem fluglärmgeplagten Raunheim in die beschauliche Wetterau flüchtete die evangelische Pfarrerin Evelyn Giese. Nach einem Zeitungsbericht wechselte die 53-Jährige, die lange Jahre im Rhein-Main-Gebiet Vertretung machte, ihre Stelle vor allem aus Lärmgründen.

Die letzten drei Jahren arbeitete sie in Raunheim, von wo sie jetzt gemeinsam mit ihrem Sohn Jan ins neue Pfarrhaus weit weg vom Flughafen zog.

IMPRESSUM

Fluglärm und Gesundheit
Ausgabe Nr. 4, September 2013

Herausgeber:
DER MAINZER / Typo Druck
Horn und Kohler-Beauvoir GmbH
Geschäftsführer Werner Horn
117er Ehrenhof 5 · 55118 Mainz

In Zusammenarbeit
mit der Gesundheitsregion
Rheinhessen e.V.
Vorsitzender:
Prof. Dr. Thomas Münzel
c/o Universitätsmedizin Mainz
Langenbeckstraße 1
55131 Mainz

Druck
Druckzentrum
Rhein Main GmbH & Co. KG
Alexander-Fleming-Ring 2
65428 Rüsselsheim

Neue Landebahn in der Planung?

Wie die Initiative gegen Fluglärm in Rheinhessen auf ihrer Internetseite schreibt, soll das neue Terminal 3 unbestätigten Quellen zufolge »unterirdisch schon fertig« sein.

Angeblich hätte man einem ausgesuchten Personenkreis die fertig gestellten Teile gezeigt. Auch seien potenzielle Pächter zum Engagement im neuen Terminal ermuntert worden.

Nicht ausgeschlossen wurde auch der Bau einer weiteren Landebahn. Dies hatten vor kurzem auch die Jungen Liberalen Hessens gefordert

Rechtfertigen Notfälle einen 24 Stundenbetrieb am Flughafen?

Nein! Im Notfall muss ein Flugzeug in Reiseflughöhe noch mindestens eine Stunde in der Luft bleiben können. Selbst ein schneller Abstieg dauert immer noch 30 Minuten. In dieser Zeit können aber noch rund 400 km überwunden werden. Zeit genug, um im dichten Flughafennetz Deutschlands einen Flughafen mit Nachtflugbetrieb anzufliegen. Auch Probleme nach den Starts erfordern keine Ausnahmen. So blieb eine A380 in Singapur mit Triebwerksproblemen noch 105 Minuten in der Luft um 58 Störmeldungen abzuarbeiten und landete erst danach. Sollte dies nicht mehr möglich sein, handelt es sich um einen Absturz, für den ein Flughafen nicht notwendig ist.

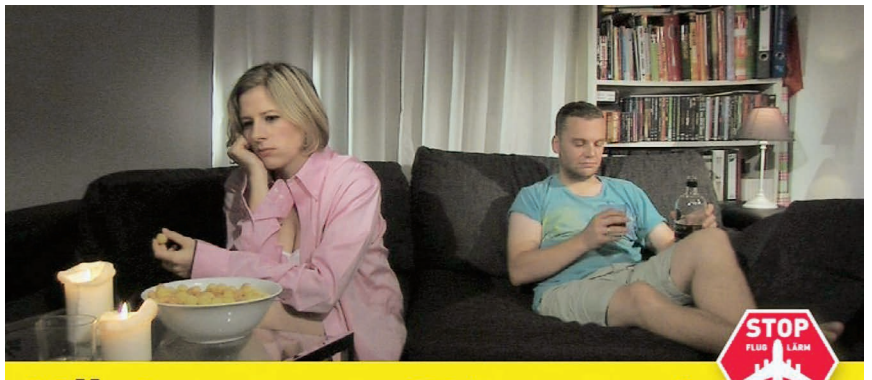
Lohndumping geht weiter

Die Löhne am Flughafen sind im Sinkflug. »Bei jedem Dritten reicht das Gehalt kaum mehr aus, um die im Rhein-Main-Gebiet gängigen Mieten zu zahlen«, zitiert die »Mainzer Allgemeine Zeitung« das Betriebsratsmitglied der Fraport AG, Edgar Stejskal. Besonders fatal ist das Outsourcing. So hat die Fraport AG die Be- und Entladung von Flugzeugen auf ein eigens gegründetes Tochterunternehmen verlagert, in dem mittlerweile 2.000 Angestellte für die gleiche Arbeit deutlich weniger Gehalt als die Kollegen des Mutterkonzerns erhalten.

Mit Werbespots gegen Fluglärm

GROSSVERANSTALTUNG IM METROPOLIS

Transparenz, Offenheit und Wahrheit haben die Bürgerinitiativen Stop Fluglärm (Frankfurt), Gegenwind2011 Rhein-Main (Hochheim) und Fluglärm Mainz in einer gemeinsamen Aktion von den verantwortlichen Politikern Hessens, aber auch von den Bundestagskandidaten in Rheinland-Pfalz und Hessen, in Bezug auf die weiteren Flughafenpläne verlangt. Auf einer Großveranstaltung im Frankfurter CineStar Metropolis (siehe Fotos oben) stellten die Fluglärmaktivisten zahlreiche, eigens zu den Bundes- und Landtagswahlen produzierte Werbespots vor. In denen kommen vor allem vom Fluglärm Betroffene zu Wort. Unter dem Motto »Bald kommt der Fluglärm auch zu Dir« sind die Spots auch auf »You Tube« (http://www.youtube.com/channel/UC2h5P8rHnuV5ziIHXEwtiKw) zu sehen. Die Bildleisten unten zeigen Ausschnitte aus einigen der gezeigten Kurzproduktionen.



Landtagswahl Hessen:

Keine Stimme der CDU und FDP!
Jede Stimme gegen Flughafenausbau!

Seit Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest am 21. Oktober 2011 hat sich das Leben von hunderttausenden Menschen, die unmittelbar in den neuen An- und Abflugschneisen des Frankfurter Flughafens leben, dramatisch verändert. Starts und Landungen im Minutentakt von 5 Uhr bis 23 Uhr führen zu einer unerträglichen und quälenden Lärmbelastung.

Der Ausbau des Frankfurter Flughafens hat sich als raumunverträglich, umweltzerstörend und gesundheitsschädigend erwiesen.

Ungeachtet dessen hält die Hessische Landesregierung unter der Koalition von CDU und FDP an dem Ziel fest, den Flughafen weiter auszubauen. Mit dem Bau eines gigantischen Terminal 3 soll die Grundlage für die Abfertigung weiterer 25 Millionen Passagiere geschaffen werden. Dabei ist die Grenze der Belastung für die Menschen der Region bereits heute weit überschritten.

Die Entscheidung für den Ausbau des Frankfurter Flughafens in einem dicht besiedelten Gebiet war ein grober politischer Fehler, der korrigiert werden muss. Deshalb fordern wir zum Schutz der Menschen:

- Schließung der Landebahn
- Kein Bau des Terminal 3
- Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr

Inzwischen hat sich auch herausgestellt, dass der Flughafenausbau mit falschen Gutachten und Prognosen erschlichen wurde. Die Staatsanwaltschaft Wiesbaden hat deshalb ein Ermittlungsverfahren gegen Fraport-Chef Schulte wegen Körperverletzung eingeleitet um auch diese Vorgänge aufzuklären.

Die Hessische Landesregierung hat sich einseitig für die Interessen der Flughafen-Lobby eingesetzt und den Gesundheitsschutz der Menschen missachtet. Heute geht sie rücksichtslos gegen uns vor, nach der Wahl sind vielleicht Sie betroffen. Da nach dem Urteil des VGH zur Südumfliegung die Flugrouten neu festgelegt werden müssen, kann Sie unser Schicksal über Nacht selbst treffen.

Eine Regierung, die so handelt, muss abgewählt werden, da sie nicht die Interessen der Bürger vertritt. Dagegen wehren wir uns.

Denn für alle gilt: Was Du nicht willst, dass man Dir tut, das füge auch keinem Andern zu!

Zeigt Solidarität mit uns!
Keine Stimme der CDU und FDP!

Verantwortlich für die Bürgerinitiative i.S.d.P.: Rudolf Schreiber, Ziegelhüttenweg 43 a, 60598 Frankfurt

JETZT REICHT'S!

NEIN!

www.fluglaerm-mainz.info