

FLUGLÄRM

DIE ZEITUNG GEGEN FLUGLÄRM



& gesundheit

FÜR DEN MENSCHEN UND SEINE GESUNDHEIT

Wie hält es die politische Elite in Rheinland-Pfalz mit dem Fluglärm? Dies wollten wir vom Mainzer Oberbürgermeister Michael Ebling, der designierten Ministerpräsidentin Malu Dreyer und der Oppositionsführerin im rheinland-pfälzischen Landtag, Julia Klöckner, wissen.

Medizinisch ist eindeutig geklärt, dass Fluglärm krank macht. Was tun Sie, um diese Gesundheitsbelastung zu reduzieren?

Ebling: Es war den politisch Verantwortlichen in Mainz fraktionsübergreifend schon im Jahre 2000 bewusst, dass es durch den Ausbau des Flughafens zu einer katastrophalen Zunahme des Fluglärms in Mainz kommen würde. Mainz unternahm daher schon damals alle rechtlich und politisch möglichen Schritte, dies so weit wie möglich zu verhindern. Die Stadt Mainz forderte - gemeinsam mit der Zukunftsinitiative Rhein-Main (ZRM) - daher auch die Durchführung einer Gesundheitsstudie für das Rhein-Main-Gebiet. Die ZRM wird sich daher mit ca. 80.000 Euro an der anlaufenden Lärmwirkungsstudie beteiligen. Wir wollen sicherstellen, dass unsere Fachkompetenz dort eingebracht und die Arbeit von uns auf ihre Zuverlässigkeit hin überprüft werden kann.

Das lange Jahre gültige Fluglärmgesetz stammte aus



Julia Klöckner



Michael Ebling



Malu Dreyer

Politiker gegen Fluglärm

ALLE KÄMPFEN FÜR DIE NACHTRUHE

dem Jahre 1971, war längst überholt und wurde erst 2007 überarbeitet. Die Neuerung stellte jedoch keinen »großen Wurf« dar, da die Luftverkehrslobby ihr spürbar den Stempel aufzudrücken vermochte. Daher plädiert die Stadt Mainz weiterhin für die Durchsetzung eines Nachtflugverbotes von 22 bis 6 Uhr, die Umsetzung lärmärmerer An- und Abflugverfahren sowie die deutliche Reduzierung der Flugbewegungen auf ein für die Region verträgliches Maß. Langfristig zielen wir darauf ab, dass auf bundespolitischer Ebene die Dimension der Fluglärmproblematik erkannt und der gesetzliche Schutz vor Fluglärm deutlich verbessert wird.

Die rechtlichen Rahmenbedingungen bieten keinen ausreichenden Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm. Dies muss gerade auch deswegen konstatiert werden, da Mainz trotz der massiven Belastungen nach den Berechnungsmethoden des gültigen Rechts außerhalb der Zone liegt, in der Ansprüche auf passiven Lärm-

schutz an den Flughafenbetreiber überhaupt geltend gemacht werden können. De jure ist der Fluglärm über Mainz »zumutbar«. Diese Schiefelage muss behoben werden, denn Fluglärm stellt gerade für Kinder und Kranke eine besondere Belastung dar. Es ist unzumutbar, dass die neue Anflugroute direkt über Mainzer Krankenhäuser, Schulen und Kindergärten führt. In der Klagebegründung sind deswegen alle städtischen Einrichtungen, die durch Fluglärm belastet werden, aufgeführt. Die Bundesgesetze bieten derzeit weder für Kommunen noch für Bürger einen wirksamen Schutz vor Fluglärm. Vielmehr zielt die Rechtslage deutlich auf die Unterstützung der wirtschaftlichen Interessen der Luftverkehrswirtschaft.

Dreyer: Für die rheinland-pfälzische Landesregierung ist es unumstritten, dass übermäßiger Lärm gesundheitsschädigend wirkt. Deshalb stehen das federführende Innenministerium und auch ich als Gesundheitsministerin in engem Kon-

takt mit den Initiativen gegen den Fluglärm, um eine deutliche Reduzierung des Fluglärms in der Region zu erreichen. Wir haben als rheinland-pfälzische Landesregierung unter anderem einen Gesetzesantrag in den Bundesrat eingebracht, um bei der Festlegung von An- und Abflugverfahren dem nächtlichen Lärmschutz eine höhere Priorität einzuräumen. Ziel muss dabei sein, dass die Gesundheit und die Nachtruhe von Flughafenanwohnern Vorrang vor wirtschaftlichen Belangen hat.

Als Landesregierung prüfen wir aktuell die Einrichtung einer Lärmmessstation auf dem Gelände der Uniklinik Mainz, um das Thema Gesundheitsgefahren durch Fluglärm noch stärker in die Diskussion einzubringen. Zur Sensibilisierung für das Thema ist eine breite öffentliche Diskussion nötig. Deshalb knüpfen wir verstärkt Kontakte zu wichtigen gesellschaftlichen Akteuren wie zum Beispiel den Krankenkassen.

Klöckner: Lärm macht krank. Deshalb ist es so wich-

tig, dass es für Lärmemissionen mit Blick auf die Gesundheit gesetzliche Obergrenzen gibt. Ganz klar: Diese Grenzen müssen immer wieder auf den aktuellen Stand der wissenschaftlichen Forschung gebracht werden. Und alle Verantwortlichen müssen dazu beitragen, die Lärmemissionen durch industrielle Anlagen oder durch Verkehrsanlagen wie Flughäfen so gering wie möglich zu halten. Die CDU hat sich deshalb auch immer für ein striktes Nachtflugverbot am Frankfurter Flughafen eingesetzt. Ich begrüße sehr, dass das gerichtlich bestätigt wurde. Aber auch bei der Festlegung von An- und Abflugrouten und den damit verbundenen Flugverfahren setze ich mich dafür ein, den optimalen Lärmschutz für die Gemeinden an den Flugrouten zu erreichen. Langfristig muss die Flugzeugindustrie, und die wird bei Großflugzeugen von Europa und Amerika dominiert, einen Entwicklungsschwerpunkt auf die Vermeidung von Fluglärm setzen. Dazu brauchen wir genauso wie für die Sicherheit von Flugzeugen international ausgehandelte Normen. Zu begrüßen sind auch höhere Gebühren für lautere Flugzeuge als Anreiz zur Modernisierung der Flotten.

Beim Frankfurter Flughafen sind die Grenzen zwischen öffentlich-rechtlichen Interessen und der Privatwirtschaft »undurchsichtig«, so haben z.B. Flughafenbedienstete als »Leihbeamte« an Lärmgesetzen mitgearbeitet. Halten Sie das für demokratieschädlich?

Ebling: Zunächst ein Blick auf die Besitzverhältnisse des Flughafens: hier halten sowohl das Land Hessen als auch die Stadt Frankfurt weite Anteile. Gleichzeitig fungieren Ministerien und Regierungspräsidenten als ...

Fortsetzung auf Seite 2

Inhalt

Ausstieg jetzt Flughafen-erweiterung umstritten S. 7

Deutscher Ärztetag: Prävention vor Therapie S. 9

Wie wirkt Lärm? Neue Studie in Vorbereitung S. 13



Offener Brief an die Bundeskanzlerin

SEHR GEEHRTE FRAU DR. MERKEL,

... Genehmigungsbehörden im Ausbauverfahren, was gesetzlich so vorgesehen ist. Dass jedoch Ministerien zugleich noch als Kläger gegen ergangene Urteile auftraten, hatte dann doch ein extremes »Gschmäckle«. Der Ausbau wurde massiv vorangetrieben, notfalls auf »die harte Tour«. Dass Beamte der Flugverkehrswirtschaft an essenziellen Gesetzestexten beteiligt waren, ist schon länger bekannt. Entwürfe der Flughafen-Lobby wurden – dies recherchierte »Report Mainz« – gleich in ganzen Passagen unverändert übernommen. Es ist wenig überraschend, dass der Bürger angesichts solch grenzwertiger Einflussnahme am demokratischen Prozess zweifelt.

Dreyer: Den Einsatz von sogenannten Leihbeamten sehe ich außerordentlich kritisch. Gerade in Zeiten einer vorhandenen Politikverdrossenheit darf das Vertrauen in die Neutralität und Integrität staatlichen Handelns nicht durch den Verdacht eines versteckten Lobbyismus erschüttert werden. Es gibt sicher Situationen, in denen ein Wissenstransfer zwischen Wirtschaft und Verwaltung sinnvoll ist, allerdings kann das nur eine Ausnahme sein, muss mit einem hohen Maß an Transparenz einhergehen und darf niemals einen Interessenkonflikt bedeuten. Auch wenn dieses Phänomen vor allem auf der Bundesebene stattfindet, haben sich die rheinland-pfälzischen Regierungsfractionen im Koalitionsvertrag eindeutig für ein verbindliches öffentliches Register für die Tätigkeit von Lobbyistinnen und Lobbyisten festgelegt.

Klößner: Wenn Regierungen bei komplexen Sachverhalten externe Experten einbinden, ist dies nicht grundsätzlich verwerflich oder undemokratisch. Denn alle Gesetzentwürfe werden von den gewählten Abgeordneten debattiert und erst nach umfangreichen Beratungen in den zuständigen Fachausschüssen im Bundestag beschlossen. Wichtig ist hier Transparenz. Grundsätzlich muss bei der Einbindung externer Sachverständiger immer berücksichtigt werden, dass bei diesen möglicherweise auch bestimmte Interessen und Loyalitäten eine Rolle spielen. So kann man ihre Beiträge gewichten und verantwortlich mit ihnen umgehen.

wir, die Ärzte und Ärztinnen der Universitätsmedizin, des Katholischen Klinikums und des DRK Schmerz-Zentrums Mainz sowie viele Einwohner aus Mainz sind in großer Sorge. Die Belastungen der Menschen in Ballungsräumen wie Rhein-Main nehmen stetig zu. Als einer der wichtigsten aber vermeidbaren Stressfaktoren erweist sich hierbei mehr und mehr der Fluglärm.

Insbesondere nach Inbetriebnahme der neuen Landebahn sind die Mainzer und anliegende Gemeinden von der massiven Lärmzunahme schockiert. Hierzu haben auch neuere wissenschaftliche Publikationen beigetragen, die die gesundheitsgefährdenden Wirkungen von Fluglärm klar belegen.

Unserer Meinung nach bedarf es einer substanziellen Verbesserung des aktiven Lärmschutzes sowie einer deutlich stärkeren Beachtung und Anstrengung zur Reduzierung des Lärms, als dies bisher geschehen ist.

Besonders betroffen von der zunehmenden Lärmbelastung durch die Etablierung der neuen Landebahn mit bis zu 250.000 zusätzlichen Flugbewegungen/Jahr im Jahr 2020 werden Mainz und die anliegenden Gemeinden sein. Hierbei wird der Durchschnittsschallpegel bei Ostwind um bis zu 10 dB zunehmen, auch über dem Gelände der Universitätsmedizin, des Katholischen Klinikums und des DRK Schmerz-Zentrums Mainz. Das bedeutet, dass sich die Schalldruckpegel verzehnfachen (!) werden und die empfundene Lautstärke sich mehr als verdoppeln (!) wird. Ähnliche zusätzliche Lärmbelastungen sind bei Westwind vorhergesagt worden.

Alle Kliniken, die in der direkten Verlängerung der neuen Nordwest-Landebahn liegen, werden somit in Zukunft drastischen, ganztägigen Fluglärmsteigerungen unabhängig von der aktuellen Windrichtung ausgesetzt sein.



Prof. Dr. Thomas Münzel übergibt Julia Klößner den offenen Brief zur Weiterleitung an Bundeskanzlerin Merkel. Den ersten, in der ersten Ausgabe dieser Zeitung veröffentlichten offenen Brief, hat Frau Merkel bis heute nicht beantwortet.

Die Weltgesundheitsorganisation hat klare Lärm-Richtlinien geschaffen und 35dB LAeq in Räumen und 45dB LAeq auf Klinikgeländen, Schulen, Altenheimen und Kindergärten als Lärmgrenzen angegeben. Mit der aktuellen, massiven Verlärmung gefährden wir den Genesungsprozess schwerkranker Patienten, die aus ganz Rheinland-Pfalz nach Mainz kommen, um hier behandelt zu werden.

Darüber hinaus erwarten wir mehr Herzinfarkte, Schlaganfälle, Depressionen und Entwicklungsstörungen unserer Kinder, die durch einen adäquaten Lärmschutz vermeidbar wären.

Diese Entwicklungen sind nach unserer Überzeugung völlig inakzeptabel, und wir fordern Sie, die Bundesregierung sowie die in Hessen und Rheinland-Pfalz politisch Verantwortlichen auf, alles in Ihrer Macht stehende zu tun, damit gesundheitlicher Schaden für die Bevölkerung und eine erhebliche Mehrbelastung der Patienten durch Fluglärm sofort unterbunden werden.

Speziell fordern wir:

1) Die Einführung eines kompletten Nachtflugverbots in der gesetzlichen Nachtzeit und den Schutz der Tagesrandstunden, und zwar in der gesetzlich vorgeschriebenen Zeit von 22 bis 6 Uhr morgens und

nicht wie vorgesehen von 23 Uhr bis 5 Uhr morgens.

2) Einen sofortigen Überflug-Stopp der Kliniken in Mainz.

3) Eine sofortige Anhebung der Flughöhen der landenden Flugzeuge, die gerade erheblich abgesenkt wurden, und damit die Verlärmung der Gemeinden in unzumutbarer Weise gesteigert haben.

4) Ein neues Fluglärm-schutzgesetz, das den Namen Lärmschutzgesetz auch verdient und die Menschen, nicht aber den Fluglärm, schützt. Es kann nicht angehen, dass mit mathematischer Akrobatik hier die Verlärmung der Bevölkerung legitimiert wird.

5) Eine Gesetzesinitiative für den aktiven Schallschutz, der schonende An- und Abflugverfahren für die betroffenen Kliniken ermöglichen soll. Hier sollte insbesondere der kontinuierliche Sinkflug zum Einsatz kommen, der ja z.B. in Heathrow mit großem Erfolg eingesetzt wird und uns hier bisher aus unverständlichen Gründen vorenthalten wird. Wenn der alleinige Grund, das Verfahren nicht einzuführen, damit verbundene Kapazitäts-einbußen sind, ist dies aufgrund der Gesundheitsgefährdung menschenverachtend und als Begründung absolut inakzeptabel.

6) Die gesetzliche Verpflichtung der Luftverkehrs-

industrie und der Behörden, alle aktuell verfügbaren technischen und organisatorischen Möglichkeiten zu nutzen, um die Lärmbelastungen auf einen gesundheitlich unbedenklichen Wert zu reduzieren. Ist ein Flugzeug zu laut, ist es nicht mit einer Strafe getan; das Starten und Landen in Frankfurt ist zu verbieten.

Sehr geehrte Frau Bundeskanzlerin, wir bitten Sie, uns diese Punkte zu beantworten und nicht auf das Mediationsverfahren hinzuweisen. Wir laden Sie hiermit zu uns nach Mainz ein, um einen dringend notwendigen Dialog zur Lösung dieses Anliegens zu beginnen.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Stephan von Bardeleben (UM)
Prof. Dr. Manfred E. Beutel (UM)
Prof. Dr. Hans-Raimund Casser (DRK SZ)
Prof. Dr. Peter R. Galle (UM)
Prof. Dr. Roland Hardt (KKM)
Prof. Dr. Achim Heintz (KKM)
Prof. Dr. Michael Huss (UM)
Prof. Dr. Karl-Friedrich Kreitner (UM)
Prof. Dr. Karl J. Lackner (UM)
Prof. Dr. Stephan Letzel (UM)
Prof. Dr. Michael Jung (KKM)
Privat-Dozent Dr. Peter Härle (KKM)
Prof. Dr. Achim Heintz (KKM)
Prof. Dr. Hans-Jürgen Hennes (KKM)
Prof. Dr. Wibke Müller-Forell (UM)
Prof. Dr. Thomas Münzel (UM)
Prof. Dr. Gerd Otto (UM)
Dr. Birgit Pfeiffer (UM)
Prof. Dr. Norbert Pfeiffer (UM)
Prof. Dr. Matthias J. Reddehase (UM)
Prof. Dr. Dr. Pol Maria Rommens (UM)
Prof. Dr. Dr. Helmut Schinzel (UM)
Prof. Dr. Heinz Schmidberger (UM)
Prof. Dr. Dr. Detlef Schuppan (UM)
Prof. Dr. Dr. Reinhard Urban (UM)
Prof. Dr. Christian-Friedrich Vahl (UM)
Prof. Dr. Dr. Wilfried Wagner (UM)
Prof. Dr. Matthias M. Weber (UM)
Prof. Dr. Christian Werner (UM)
Prof. Dr. Fred Zepp (UM)
Peter Dietsch
Michael Ebling
Prof. Dr. Eberhard Greiser
Prof. Dr. Rudolf Hammerschmidt
Dr. Dieter Röhmed
Werner Scheibnappflug
Susanne Vahl
Doris Ahnen, Staatsministerin
Malu Dreyer, Staatsministerin
Ulrike Höfken, Staatsministerin



Das Volk will was ändern!

WAS LÄRMGEGNER VON NICHTRAUCHERN LERNEN KÖNNEN

Es war ein langer Weg von den ersten Unmutsbekundungen geplagter Passivraucher bis zur gesetzlichen Ächtung des Rauchens – ein Jahrzehnte langer Kampf mit vielen Rückschlägen, den die Nikotin-Gegner freilich nie verloren gaben. Das sollten sich auch die lärmgeplagten Flughafen-Anrainer immer wieder vor Augen führen. Denn wie einst die Tabakindustrie verteidigen heute Flughafenbetreiber und Fluggesellschaften ihre Pfründe. Nur scheinbar gestehen sie die gesundheitsschädigende Wirkung des Fluglärms ein. Und wie die »Zigarettenmafia« einst den Zusammenhang zwischen Lungenkrebs und Rauchen leugnete, bestreitet die Luftwirtschaft noch immer, dass der Lärm startender und landender Flugzeuge zu erhöhtem Blutdruck und anderen Stresssymptomen führt, zu gesundheitlichen Beeinträchtigungen, die im schlimmsten Fall zum Herzinfarkt führen können.

Rauchverbote sparen Millionen

Die Rauchverbote, das ist heute wissenschaftlich erwiesen, haben die Zahl der Lungenkrebsfälle und Herzinfarkte deutlich sinken lassen. Auch Angina pectoris und andere Krankheiten sind weniger geworden. Seit es keine Passivraucher mehr gibt, bleibt dem deutschen Gesundheitssystem viel Geld erspart. Weitere Millionen wären auf Dauer einzusparen, wenn die, die jetzt noch rauchen, auf ihr Laster endgültig verzichten würden.

Das gleiche gilt auch in Sachen Lärm und seinen gesundheitlichen Folgen. Die Lärmbelastung in den letzten Jahren ist nicht kleiner, sondern größer geworden. Autobahnen und Schienenstrecken wie im engen Rheintal bringen Tausende von Menschen um ihre Nachtruhe. Und die in den Einflugschneisen der Flughäfen leiden nicht weniger unter dem Dröhnen der Triebwerke. Doch während Straßen- und Schienenanrainer hinter hohen Lärm-



schutzwällen in Deckung gehen können, gibt es gegen Fluglärm keinen Schutz – es sei denn, man verbarrikadiert sich hinter lärmundurchlässigen Mauern. Die werden im Bestfall neuerdings von Staat und Flughafenbetreibern bezahlt. Casa-Programm heißt das im Behördendeutsch. Das Problem aber ist damit nicht gelöst.

Die öffentlichen und privaten Zuschüsse nämlich mehrten eine Bunkermentalität, die dem öffentlichen Leben entgegensteht. Alternative wäre die völlige Vertreibung der Menschen aus den betroffenen Gemeinden, eine Zwangs-Umsiedlung sozusagen. Die andere Alternative wäre die

radikale Reduzierung des Luftverkehrs, mit dem sich das Lärm- und Gesundheitsproblem von heute auf morgen erledigt hätte. Das aber ist zur Zeit nicht machbar, dazu sind die Allianzen aus Wirtschaft und Politik (noch) zu mächtig.

Rauchen kann tödlich sein

Gesellschaftlich ähnlich verteilt sich vor Jahrzehnten auch beim Rauchen die Rollen. Ein Staat, dem das Rauchen jährlich Milliarden an Steuergeldern bescherte, und eine willfähige Schar politischer Lobbyisten in allen Parteien verhinderte jede Reform. Erst als die gesundheitlichen Folgen ungehemmten

und rücksichtslosen Rauchgenusses immer offensichtlicher wurden, als die Deutsche Krebshilfe mit schockierenden Bildern der Öffentlichkeit die andere Seite des Rauchens zeigte, änderte sich die Sichtweise. Plötzlich wurde klar: Rauchen schadet der Gesundheit, kann im Ernstfall zum Tod führen.

Noch ist dieser Beweis in Sachen Fluglärm nicht hundertprozentig anerkannt, aber schon jetzt belegt eine Fülle medizinischer Gutachten und Studien, dass Fluglärm schadet. Kinder lernen schlechter, können sich weniger konzentrieren. Erwachsene schlafen schlechter, zeigen Stresssymptome, die sie belasten.

Längst eigentlich gehört auf jedes Flugticket gedruckt: »Fliegen schadet der Gesundheit anderer.« Wenn der Staat es ernst mit unserer Gesundheit meint, sollte er als erstes die Privilegien für die Fliegerei abschaffen. Dazu gehört vor allem eine sachgerechte Besteuerung des Flugbenzins. Warum sollen Autofahrer für ihren Kraftstoff Steuern zahlen, Fluggesellschaften aber allenfalls eine nationale Umsatzsteuer? Hier könnte Deutschland eine Vorreiterrolle einnehmen und auf eine internationale Neuordnung drängen.

Fliegen muss teurer werden!

Fliegen würde dann – wie einst die Zigaretten – deutlich teurer. Dann würden sich viele Geschäftsleute überlegen, ob Sie statt des Flugzeugs lieber die Bahn nutzen – oder ganz auf die Reise verzichten. Und für Urlauber wären Ferien vor der Haustür oder im benachbarten Ausland plötzlich genauso so attraktiv wie Reisen in exotische Billigländer. Auf alle Fälle würde der Flugverkehr abnehmen, was der Gesundheit der Flughafenanrainer zugute käme.

Wenn die Zeichen nicht trügen, wird das Fliegen, dessen allgemeine Umweltverträglichkeit umstritten ist, in den nächsten Jahren an gesellschaftlichem Ansehen weiter einbüßen. Die Zeiten, als es schick war, über das Wochenende mal kurz nach Mallorca oder sonst wohin zu düsen, neigen sich dem Ende zu. Seit es Golfplätze und Wellness-Oasen vor der Haustür gibt, und Sonnenbräune allenfalls noch in Prekariaten Ansehen genießt, ist der Flug ins Wochenende überflüssig. Prestige jedenfalls hat er nicht mehr!

Setzt sich der Trend fort, wird die Vielflieger irgendwann das gleiche Schicksal wie die Raucher ereilen. Gesellschaftlich geächtet und geplagt von immer höheren Flugpreisen könnten sie die Lust an ihrem Laster verlieren. Für die Menschen unter den An- und Abflugschneisen wäre das ein Segen!



»Bestenfalls wird der Zuwachs des Lärms verlangsamt«

FÜR FLUGHAFENPLANER DIETER FAULENBACH DA COSTA STEHT »DIE HÖLLE« ERST NOCH BEVOR

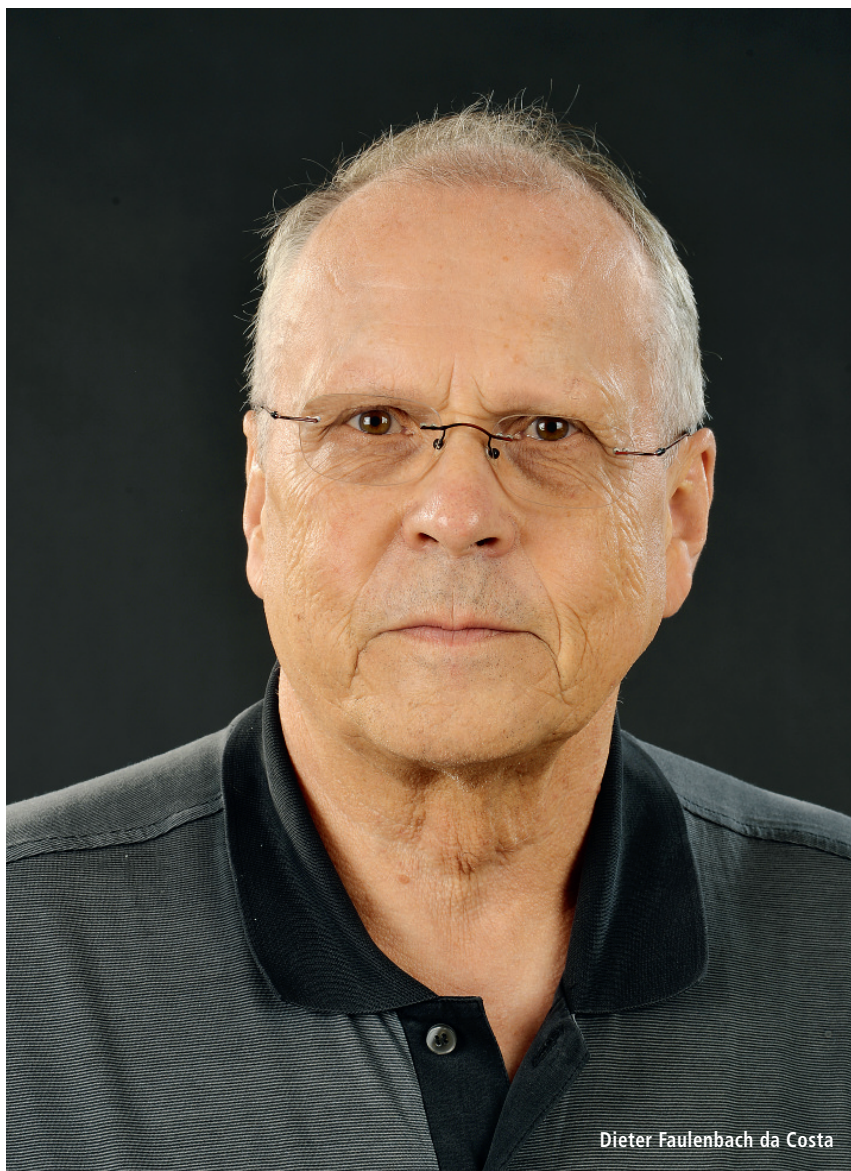
Dieter Faulenbach da Costa war bislang an der Planung von mehr als 50 Flughäfen in aller Welt beteiligt, sein Urteil hat Gewicht. Mit ihm sprachen wir über die zunehmende Lärmbelastung, über fehlende Transparenz in den Genehmigungsverfahren, Trickereien in den Behörden und von der Fluglobby abhängige Politiker.

Wer genehmigt denn eigentlich eine Flughafen-Erweiterung und wie ist das Volk daran beteiligt?

Faulenbach da Costa: Planfeststellungsverfahren sind veröffentlichte Baugenehmigungsverfahren. In Baugenehmigungsverfahren müssen die Betroffenen beteiligt werden und ihre Zustimmung geben. In Planfeststellungsverfahren werden der Bauantrag veröffentlicht und die Betroffenen aufgefordert, ihre Betroffenheit durch Einwendungen zur Kenntnis der Genehmigungsbehörde zu geben. Ohne die Beteiligung Betroffener würde gegen fundamentale Grundsätze des Rechtsstaats verstoßen. Diese Beteiligung hat aber nichts mit Bürgerbeteiligung zu tun. Bürgerbeteiligung muss vor dem Verfahren stattfinden und sollte ergebnisoffen sein.

Die Beteiligung in Planfeststellungsverfahren ist nicht ergebnisoffen. Nur dann, wenn vor dem Verfahren alternative Lösungen möglich sind, macht Bürgerbeteiligung Sinn. Die Beteiligung im Planfeststellungsverfahren ist ausschließlich auf die Abwägung der Interessen ausgerichtet. Problematisch ist, dass in den gerichtlichen Auseinandersetzungen zu Planfeststellungsverfahren der Grundsatz der Planerhaltung gilt.

Wie beurteilen sie die Tatsache, dass von der Fraport bezahlte oder dort schon einmal in Dienst gestandene



Dieter Faulenbach da Costa

Mittelsmänner in Ministerien und Luftfahrtbehörden arbeiten und dort an Gesetzen und Verordnungen mitarbeiten?

Faulenbach da Costa: Das Vermischen von Lobbyisten und Administration ist einem demokratischen Staat unwürdig und verhindert notwendige Transparenz. Transparenz ist aber neben der Rechtsstaatlichkeit ein wesentliches

demokratisches Prinzip und Voraussetzung für jede Vertrauensbildung. Die Aufhebung dieses Prinzips durch die Vermischung von Interessen und staatlicher Verwaltung führt zur Legitimationskrise des Staates, zur Intransparenz der Planungsergebnisse - und schürt das Misstrauen der Betroffenen gegen politische, administrative und gerichtliche Entscheidungen. So wird der Rechtsstaat durch bestens

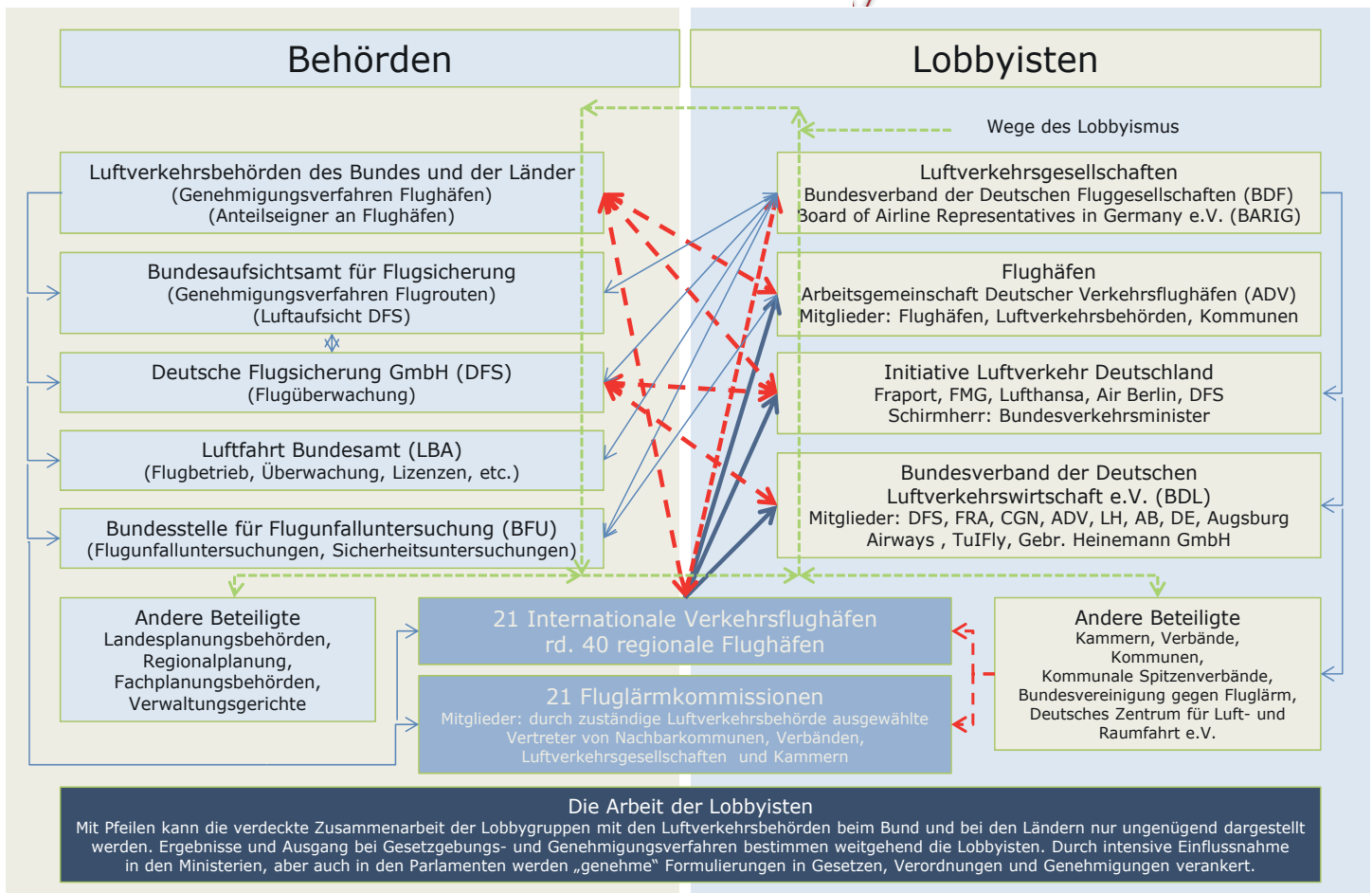
organisierte Lobbygruppen der Luftverkehrswirtschaft pervertiert, vielfach unterstützt durch willfährige Kommunal-, Landes- und Bundespolitiker.

Haben sie eine Erklärung, dass die Fraport und die Hessische Landesregierung ausschließlich Gutachter und Fachleute beschäftigen, die immer nur zu positiven Ergebnissen für ihre Auftraggeber kommen?

Faulenbach da Costa: Mit anderen Gutachtern könnten beabsichtigte Projekte möglicherweise schon im Planungs- und Genehmigungsstadium scheitern. Da in der Verwaltungsgerichtsbarkeit das Prinzip der Planerhaltung gilt, kann sogar ein fehlerhafter Planfeststellungsantrag und -beschluss zur gerichtlichen Bestätigung führen. Dieses Prinzip der Planerhaltung lässt praktisch alle Klagen ins Leere laufen und führt zu qualitativ schlechter und fehlerhafter Planung. Die Planfeststellungsbehörden loben mich immer wieder ob meiner fachlichen Qualifikation. Da ich aber auf der falschen Seite tätig sei, könne man mich leider nicht beschäftigen. Gleichzeitig kann ich feststellen, dass Gutachter des Flughafens am Standort A, Gutachter der Luftverkehrsbehörde am Standort B sind und die Gutachter des Flughafens am Standort B, Gutachter der Luftverkehrsbehörde am Standort A sein können. Der Markt der Spezialisten im Luftverkehr ist überschaubar. Deshalb begegnet man den Kollegen immer wieder - entweder bei der Luftverkehrsbehörde oder dem Flughafenbetreiber. Bei denen scheint die einseitige Bindung kein Nachteil zu sein.

Tatsächlich kommt es nicht auf die Qualifikation, sondern auf die Positionierung an. Wer für Nachbarkommunen und Bürgerinitiativen als Gutachter zur Verfügung steht, ist in Deutschland gebrandmarkt. Dann gibt es weder von der Luftverkehrswirtschaft noch von den Luftverkehrsbehörden Aufträge.

Machen Mediationen, also um Ausgleich bemühte Meinungstreffen zwischen Fluglärmgegnern und den Genehmigungsbehörden, angesichts des Ausmaßes der Beeinflussung, in die Wirtschaft und Politik zum Großteil verstrickt sind, überhaupt noch Sinn?



Faulenbach da Costa: Die Mediation hat Fragen beantwortet, die nicht gestellt waren und gestellte Fragen nicht beantwortet. Mit praktisch nicht vorhandener Planungstiefe werden konkrete Planalternativen diskutiert, wesentliche konzeptionelle Fragen zur Raumverträglichkeit aber nicht beantwortet.

So kam es im Verfahren zum Dilemma: Im Raumordnungsverfahren wurde der Antrag der Fraport AG mit den drei Varianten Süd, Nordwest und Nordost von der zuständigen Behörde als »nicht raumverträglich« eingestuft. Erst eine Intervention der Landesregierung machte daraus ein »kann raumverträglich gemacht werden«. Normalerweise hätte es nach der Entscheidung der zuständigen Behörde das weitere Verfahren nicht mehr gegeben.

Der Landtag tat sein Übriges, er hob das in den 1980er Jahren erlassene Bannwaldgesetz auf, damit genau das Gegenteil der Intension dieses Gesetzes – Verhinderung eines weiteren Flughafenausbaus am Standort – ermöglicht wurde. Die Erfahrung zeigt,

dass diese Form des Dialogs dazu benutzt wird, die Interessen der Luftverkehrswirtschaft durchzusetzen, notfalls auch mit politischen Mehrheiten in den Parlamenten. Dies ist auch deshalb möglich, weil die Kompetenzen in solchen Verfahren sehr einseitig verteilt sind. Auf das eigentliche Genehmigungsverfahren haben diese Formen des Dia-

logs keinen Einfluss, sie sind bestenfalls Schmiermittel zur Durchsetzung einseitiger Interessen.

In der Planfeststellung zur Startbahn West vom März 1971 stand – die Proteste der 1980er waren noch weit weg –, dass eine weitere Piste nicht genehmigungsfähig sei. Und im Raumordnungsgutachten 1974 der Regio-

nalen Planungsgemeinschaft Untermain stand, dass mit der Startbahn West die Grenze der Belastbarkeit der Region erreicht sei. Weiter heißt es dort, dass die absehbare Flughafenerweiterung nicht mehr am jetzigen Standort möglich sei, Standortalternativen seien zu untersuchen. Die politischen Mehrheiten im Landtag haben diese früheren politi-

schen Aussagen nicht interessiert. Deshalb sollten auch die jetzigen breiten politischen Bekenntnisse zur Lärminderung richtig eingeordnet werden. Bei Bedarf werden sie nicht von langer Haltbarkeit sein.

Was ist das größte Problem mit der neuen Landebahn?

Faulenbach da Costa: ..die steigende Lärmbelastung! Schon jetzt, bei nur 480.000 Flugbewegungen, ist die Grenze der Belastung überschritten. Bei den prognostizierten 701.000 jährlichen Flugbewegungen muss man die Hölle für die Region erwarten.

Alle versprochenen Lärminderungsmaßnahmen verhindern nicht den Lärmzuwachs durch zunehmenden Verkehr. Bestenfalls wird der Zuwachs des Lärms etwas verlangsamt. Damit ist schon jetzt erkennbar, dass es lauter werden wird – auch mit allen Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes. Die Zukunftsfähigkeit des Flughafens ist am jetzigen Standort nicht gegeben.





Kur gegen Lärmbelastung

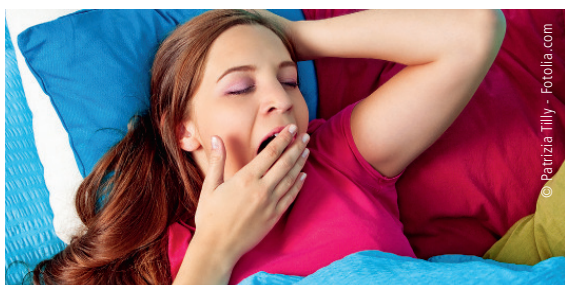
KRANKENKASSEN ZAHLEN

Inzwischen beschäftigen die Lärmschäden zunehmend auch die Krankenkassen. So wurde einer Flörsheimer Bürgerin eine Kur bewilligt, welche die Mutter zweier Töchter wegen Stress, Gereiztheit und anhaltenden Schlafmangels beantragt hatte.

Zunächst hatte die Kasse die Kur mit dem Hinweis abgelehnt, die Belastung durch den Fluglärm sei zwar nachvollziehbar, könne aber nicht der Solidargemeinschaft angelastet werden. In ihrem Widerspruch verwies die Flörsheimerin allerdings auf

medizinische Studien der Universität Mainz, die ein hohes gesundheitliches Risiko für Menschen in Einflugschneisen bestätigen. Zudem gab sie zu bedenken, dass die Folgen dieser Gefährdung durchaus von der Gesellschaft und nicht etwa von einzelnen Betroffenen zu tragen seien.

Vier Tage später bewilligte die Krankenkasse eine dreiwöchige Kur. »Dass Lärm und Schadstoffe unsere Gesundheit bedrohen, scheint inzwischen auch den Krankenkassen klar zu werden!«, sagte die Flörsheimerin. Im Internet habe sie bereits Rückmeldung von einer Frau erhalten, der auch eine Kur genehmigt wurde.



Geschöntes Lärm-Gutachten...

...SOLL FRAPORT BEGÜNSTIGEN

Von einem heftigen Streit unter Lärm-Gutachtern berichtet das »Deutsche Ärzteblatt«.

So warf der Bremer Epidemiologe Prof. Dr. Eberhard Greiser dem Dresdener Arbeitsmediziner Prof. Klaus Scheuch vor, in einem Lärmgutachten für die Fraport wissenschaftliche Literatur so

interpretiert zu haben, dass daraus günstige Ergebnisse für den Auftraggeber resultierten. Scheuch hatte vor Jahren ein lärmmedizinisches Gutachten zu den Folgen des Frankfurter Flughafenausbaus erstellt.

Ungünstige Befunde, so Greiser, seien weggelassen oder »grob falsch« dargestellt wor-

den. Gestützt werden Greisers Vorwürfe von dem emeritierten Kardiologen Prof. Martin Kaltenbach, der sich ebenfalls seit Jahren mit den gesundheitlichen Folgen des Fluglärms auseinandersetzt. Auch er ist der Ansicht, Scheuch hätte bei seinem Gutachten für die Fraport, wesentliche Publikationen ignoriert.



Immobilien verlieren an Wert

ILLIARDENSCHADEN

Auf rund 5 Milliarden Euro schätzt die Initiative gegen Fluglärm Mainz den Immobilien-Wertverlust in der fluglärmschädigten Rhein-Main-Region. Allein in der rheinland-pfälzischen Landeshauptstadt beklagt die Bürgerinitiative einen Schaden von rund 750 Millionen Euro. »Würde man diese Kosten in Rechnung stellen, würde sich der Betrieb des Flughafens in

der jetzigen Weise nämlich nicht mehr rechnen«, heißt es auf der Webseite der Initiative (www.fluglaerm-mainz.de). Bei ihren Berechnungen stützen sich die Fluglärmschädigten unter anderem auf eine Untersuchung der Universität Stuttgart. Nach neuesten Erhebungen sind rund eine Million Menschen in der Region Rhein-Main von Fluglärm betroffen.

Der Kampf geht weiter

KOMMENTAR

Fluglärm macht krank. Leider wollen dies die Flughafenbetreiber nicht wahr haben. Schlimmer noch: Auch die sie eigentlich kontrollierenden Politiker verschließen vor medizinisch eindeutigen Ergebnissen mehrheitlich die Augen.

Die Region aber braucht kein weiteres Milliardengrab wie den weiteren Flughafenausbau, in dem ein Teil unserer Steuergelder versickern, sondern einen an den Bedürfnissen der Menschen orientierten Flughafen, der möglichst wenig Lärm verursacht. Das aber geht nur, wenn die Flüge auf ein Mindestmaß reduziert, aktive Schall-

schutzmaßnahmen eingeführt, der weitere Ausbau des Frankfurter Airports sofort gestoppt und das Nachtflugverbot erweitert werden. Glaubt man Fachleuten, könnten die durch die steigenden Lärmschäden verursachten rapide wachsenden Gesundheitskosten schon bald höher sein als jeder volkswirtschaftliche Gewinn aus einem erweiterten Flughafen-Betrieb. Das sollten endlich auch die Politiker zur Kenntnis nehmen, die bislang immer wieder den Versprechen einer blühenden Landschaft durch die Fraport auf den Leim gegangen sind.

Klagen beim Bundesverfassungsgericht

WEITER RECHTSSTREIT UM DEN AUSBAU

Im Rechtsstreit um den Ausbau des Frankfurter Flughafens setzen die Fluglärmschädigten ihre Hoffnungen weiter auf das Bundesverfassungs-

gericht, wo inzwischen mehrere Verfassungsbeschwerden eingereicht wurden – unter anderem von den Städten Mörfelden-Walldorf und Of-

fenbach. Die Verfassungsbeschwerden befanden sich derzeit in der Vorprüfungsphase, erklärte ein Sprecher des Bundesverfassungsgerichts der Nachrichtenagentur dpa. »Wenn ein Beschwerdeführer nachweisen kann, dass der Gesetzgeber wissenschaftliche Erkenntnisse verschlafen hat und daher der Gesundheitsschutz nicht ausreichend gewährt wird, könnte es tatsächlich zu einem recht konkreten Handlungsauftrag des Bundesverfassungsgerichts an den Bundestag kommen«, ist sich die Mainzer Verfassungsrechtlerin Professor Elke Gurlit sicher (mehr auf Seite 8 und 9).





Ausstieg jetzt!

DER NUTZEN DER FLUGHAFENERWEITERUNG IST FRAGLICH



»Es wird leiser werden«, versprechen seit Jahren unisono Wirtschaftspolitiker und Flughafenbetreiber, die viele Millionen Euro an Steuer- geldern in Lärmschutzmaß- nahmen stecken. Ganze Ge- meinden sollen sich hinter Schallschutzmauern verbar-

und Laune, quält mal diese, mal jene Region. Zwar ist die Verkehrssicherheit oberste Maxime ihres Handelns, wirt- schaftliche Gesichtspunkte aber spielen auch da eine im- mer größere Rolle. Da nimmt es nicht wunder, dass Fraport und Lufthansa die Flugsiche-

schutzmaßnahmen und an- dere Lärm-Kosmetik aber än- dern nichts am Grundsatz: Der Reduzierung des Flugbe- triebes in einer der am dichtest besiedelten Regionen Deutsch- lands.

Wenn schon der jetzige Zu- stand Tausenden von Anräu- ern gesundheitliche Proble- me macht, ist die geplante Ausweitung des Flugverkehrs am Frankfurter Flughafen um weitere 40 Prozent im Rhein- Main-Gebiet eigentlich nie- mandem zuzumuten. Denn mit den vielen Hunderten neuer Starts und Landungen wächst nicht nur der Lärm, sondern auch die Verschmut- zung der Region mit Schwefel- dioxyd, Stickstoffmonoxid und -dioxid, Feinstaub, Kohlenmonoxid, Ruß und an- deren Schadstoffen, die mit dem Flugverkehr in Verbindung gebracht werden. Und nicht zuletzt hat der erst verspätet bekannt gewordene Beinahe- Zusammenstoß im Dezember neue Gefahren ins Blickfeld gerückt, gegen die der Flug- lärm nur eine Bagatelle ist. Erste Bürgerinitiativen spre- chen deshalb bereits jetzt von einer Art Russischem Roulette

über dem Himmel Frankfurts.

Fraport und die sie beauf- sichtigenden Politiker wären deshalb bestens beraten, den geplanten Ausbau des Frank- furter Flughafens sofort ein- zustellen. Das käme nicht nur der Gesundheit von vielen Zehntausenden vom Fluglärm betroffenen Menschen zugu- te, sondern vermutlich auch Millionen Steuerzahlern, die mit ihren Geldern einen Flug- hafenausbau zu finanzieren helfen, dessen wirtschaftliche Rentabilität in den Sternen steht.

Richtig ist: Mit gut 56 Mil- lionen Passagieren erlebte der Flughafen 2011 einen neuen Rekordansturm. Mit Berlin, Hamburg, London und Mün- chen aber waren vier Städte die wichtigsten Reiseziele, die auch mit der Bahn bequem zu erreichen wären.

Zudem spart der Flugrei- sende, wenn er nicht vom Pri- vatchauffeur direkt am Gate abgeholt wird, mit dem Flug- zeug kaum Zeit gegenüber der Schienenfahrt. Ökologisch be- wusste und am Gemeinwohl orientierte Menschen werden in den nächsten Jahren ihre geschäftlichen oder privaten

Flüge weiter reduzieren. Nur wer gar nicht anders kann, wird dann noch ein Flugzeug nutzen!

So betrachtet ist der weite- re Ausbau des Flughafens ein unsicheres Vabanque-Spiel, das umwelt- und gesundheits- bewusste Politiker eigentlich nicht weiter verantworten können. Statt Fraport und Lufthansa weiter hörig zu sein, sollten sie ihre Augen öffnen und auf ihr Wahlvolk hören. Ansonsten wird der Flughafen das nächste politi- sche Milliardengrab.

Fraport-Manager machen Kasse

Das scheint inzwischen auch das gut bezahlte Fra- port-Management zu ahnen. Ende Mai überraschte der Vorstand mit einem groß an- gelegten Verkauf seiner Flug- hafens-Aktien. So sollen Flug- hafens-Chef Dr. Stefan Schulte und zwei seiner Vorstands- kollegen Anteile im Wert von mehr als 1,3 Millionen Euro verkauft haben. Wer so früh aber Kasse macht, lautet eine alte Börsenweisheit, hat wenig Vertrauen in die Zukunft seines Betriebes.



rikadieren, Kindergärten und Schulen zu lärmundurchläs- sigen Festungen werden, in denen dann auch kein Vogel mehr zu hören ist. Doch der Krach bleibt weiter!

Währenddessen verschiebt die Deutsche Flugsicherung, ein bundeseigenes Unterneh- men, die Flugrouten nach Lust

und am liebsten selbst über- nommen hätten, was der Ge- setzgeber in letzter Minute zu verhindern wusste.

Russisches Roulette über Frankfurt

Neue Start- und Landewe- ge, höhere Gebühren für laute Flugzeuge, aktive Schall-



Klagebefugt sind nur Anwohner

SAGT DIE MAINZER VERFASSUNGSRECHTLERIN PROF. ELKE GURLIT

Nachdem das Bundesverwaltungsgericht den Anspruch klagender Bürger auf eine zeitlich begrenzte Nachtruhe bestätigt hat, will ein Teil der Kläger im Rhein-Main-Gebiet jetzt das Bundesverfassungsgericht im Kampf gegen die Ausweitung des Flugverkehrs und die damit verbundenen Lärmbelastungen anrufen. Ihr Anwalt, der Stuttgarter Verfassungsrechtler Rüdiger Zuck, stützt sich dabei vor allem auf Artikel 2 des Grundgesetzes, das die körperliche Unversehrtheit aller Bürger garantieren soll. Vor einigen Wochen hatte der Jurist bereits im Namen Berliner Kläger wegen des dortigen Fluglärms Klage beim Bundesverfassungsgericht eingereicht. Über die Aussichten einer Verfassungsbeschwerde sprachen wir mit der Mainzer Universitäts-Professorin Dr. Elke Gurlit, die als Richterin am Bremer Staatsgerichtshof auch über juristische Praxis verfügt.

Hand aufs Herz, stört Sie persönlich der gestiegene Fluglärm?

Dr. Gurlit: Ich lebe in der vergleichsweise lärmarmen Weltkurstadt Wiesbaden. Allerdings ist auch dort der Lärmpegel bei Ostbetrieb des Flughafens spürbar gestiegen. Er erreicht aber gewiss nicht das Maß an Beeinträchtigung, unter dem die flughafennäheren Gemeinden leiden.

Klagebefugt sind nur Betroffene

Kann denn jeder vom Fluglärm betroffene Bürger das Verfassungsgericht anrufen?

Dr. Gurlit: Das würde dazu führen, dass jeder Bürger in Deutschland klagen könnte, denn Fluglärm ist unter allen Flugrouten hörbar. Klagebefugt sind aber in der Regel nur die Anwohner, also die Personen, die ein Eigenheim oder eine Mietwohnung in der Nachbarschaft des Flughafens haben. Das wird aber weiter eingeschränkt: Wer zum Bundesverfassungsgericht zieht, muss vorher den Rechtsweg ausgeschöpft haben, sich also im Planfeststellungsverfahren



Prof. Elke Gurlit

eingetragen haben und gegebenenfalls bis zum Bundesverwaltungsgericht gezogen sein.

Mehrmals hat das Verfassungsgericht bislang schon über Fluglärm entschieden. Immer wieder wurden die Klagen abgeschmettert. Warum?

Dr. Gurlit: Soweit ich das sehen kann, hat sich das Bundesverfassungsgericht seit 1981 wenigstens neunmal mit Fluglärm auseinandergesetzt. In fast allen Entscheidungen bezieht es sich auf eine Rechtsprechungslinie,

die es zum Schutz des ungeborenen Lebens entwickelt hat und dann nach und nach etwa im Atomrecht, im Nichtraucherschutzrecht oder eben im Umweltrecht angewandt hat. Aus Artikel 2 Absatz 2 des Grundgesetzes, der jedem Menschen ein Grundrecht auf Leben und körperliche Unversehrtheit gewährt, hat das höchste deutsche Gericht eine objektive Schutzpflicht des Staates zum Gesundheits- und Lebensschutz entwickelt. Der Staat muss aktiv gegen Beeinträchtigungen einschreiten, die von Dritten – hier also von Flughafenbe-

treibern – ausgehen. Das ist vor allem eine Aufgabe des Gesetzgebers.

Wie erfüllt der Staat diese Schutzpflicht, welchen Spielraum hat er?

Dr. Gurlit: Welcher Mittel der Gesetzgeber sich zum Schutz von Leben und körperlicher Unversehrtheit bedient, steht in seinem Ermessen. Er stellt sich also – in den Worten des Bundesverfassungsgerichts »schützend und fördernd« – vor die Grundrechte, hat aber einen Beurteilungs- und Gestaltungsspielraum. Dies erklärt sich daraus, dass

er mit der Entscheidung für weitreichende Schutzmaßnahmen gleichzeitig in die Grundrechte der Flughafenbetreiber eingreift. Er muss also einen gerechten Ausgleich finden.

Erst wenn der Staat seine Schutzpflicht evident vernachlässigt, weil er unzureichende Mittel anwendet oder Gefahren ganz verkennt, schreitet das Bundesverfassungsgericht ein. Das ist die Konsequenz der Gewaltenteilung. Das Grundgesetz sieht eine parlamentarische Demokratie vor und keine »Richterrepublik«. Das Bundesverfassungsgericht hat 2009 in einer Beschwerde gegen den Flughafen Berlin-Brandenburg ausdrücklich gesagt, es sei nicht seine Aufgabe, Lärmgrenzwerte selbst zu ermitteln. Solange also der Bundestag und die Bundesregierung die Lärmsituation im Auge haben oder Beschwerdeführer nicht hinreichend darlegen, dass die politischen Entscheidungsträger ihre Schutzpflicht gröblich verletzen, wird es auch weiterhin Verfassungsbeschwerden zurückweisen.

Fluglärmschutz ist Wohnbaubeschränkung

Inzwischen freilich belegen immer mehr medizinische Studien, dass Lärm offensichtlich zu Gesundheitsschäden führen kann. Auch das Bundesumweltamt warnt inzwischen öffentlich vor den Gefahren. Können sich die Verfassungsrichter solchen Argumenten auf Dauer verschließen?

Dr. Gurlit: Dass Fluglärm gesundheitsschädlich ist, hat auch das Bundesverfassungsgericht längst anerkannt. Nur genügt noch nicht jede Lärm- und Gesundheitsbelastung, um einen Flughafen ausbau zu verhindern. Ein Problem ist, dass das Fluglärmschutzgesetz als Wohnbaubeschränkungs- und Entschädigungsgesetz konzipiert ist. Werden Lärmwerte überschritten, löst dies vor allem Baubeschränkungen für die Gemeinden und Ansprüche auf passiven Schallschutz bei den Anwoh-



nern aus. Ein weiteres Problem ist das Fehlen belastbarer gesetzlicher Grenzwerte, die die Schwelle des zumutbaren Lärms bestimmen. Hier besteht naturgemäß wissenschaftlicher Streit.

Erst wenn in der Wissenschaft Einigkeit über eine bestimmte Schwelle besteht, die von den Fachgerichten, allen voran dem Bundesverwaltungsgericht, akzeptiert wird, wird die Wahrscheinlichkeit größer, dass das Bundesverfassungsgericht einschreitet. Es würde aber nicht selbst Grenzwerte entwickeln, sondern den Gesetzgeber auffordern, seinen Schutzpflichten nachzukommen. Meines Erachtens bleibt das gesetzliche System des Fluglärmschutzes deutlich hinter dem Entwicklungsstand z.B. des Schutzes vor Luftverunreinigungen durch gesundheitsschädliche Stoffe zurück.

Welche juristischen Möglichkeiten besitzen die Ausbaugegner noch, falls ihre Verfassungsbeschwerde abgewiesen wird? Kann Ihnen der Europäische Gerichtshof für Menschenrechte weiterhelfen? Und wie bindend wäre ein europäisches Urteil für die deutschen Flughafenbetreiber?

Dr. Gurlit: Der Europäische Gerichtshof für Menschenrechte hat schon Urteile zum Fluglärm in Großbritannien gefällt und diese werden auch vom Bundesverfassungsgericht zur Auslegung der deutschen Grundrechte herangezogen. Aber auch der EGMR belässt den Mitgliedsstaaten der Menschenrechtskonvention einen Spielraum zur Einschätzung, was den Widerstreit zwischen dem Recht auf Schutz des Bürgers und den Eigentumsinteressen der Flughafenunternehmen angeht. Der Schutzstandard in Europa ist insoweit nicht höher als in Deutschland.

Behörden dringen auf Nachbesserung

Einmal angenommen, die Richter kämen zum Urteil, Fluglärm sei gesundheits-

gefährdend. Ist damit der gesamte Flugbetrieb stillgelegt oder könnte Ihre Entscheidung auch nur zur Einschränkung oder Begrenzung der Starts und Landungen führen, vielleicht auch nur zur Stilllegung einer umstrittenen Landebahn?

Dr. Gurlit: Würden allgemein gültige Grenzwerte eingeführt und von den Flughäfen überschritten, würden zunächst die Behörden auf Nachbesserungen dringen. Dann wären zunächst aktive und passive Schallschutzmaßnahmen relevant. Das Bundesverwaltungsgericht hat ja zuletzt vorgemacht, wie Lärmschutz im äußersten Fall zu Beschränkungen führen kann, indem es in den Nachtrandstunden am Frankfurter Flughafen weniger Flüge als noch die Vorinstanz zugelassen hat. Dabei sind aber immer auch die Flughafenbetreiber in den Blick zu nehmen, die sich auf ihr Eigentumsrecht berufen können.

Alle Beschwerden bislang abgewiesen

Nur zwei von hundert Verfassungsbeschwerden wurden im letzten Jahr im Sinn der Kläger entschieden. Wie werten Sie persönlich die Erfolgsaussichten in Sachen Fluglärm?

Dr. Gurlit: Die Voraussetzungen einer zulässigen und begründeten Verfassungsbeschwerde sind seit Jahren festgeschriebener Bestandteil der Rechtsprechung zum Fluglärm. Wenn ein Beschwerdeführer nachweisen kann, dass der Gesetzgeber wissenschaftliche Erkenntnisse verschlafen hat und daher der Gesundheitsschutz nicht ausreichend gewährt wird, könnte es tatsächlich zu einem recht konkreten Handlungsauftrag des Bundesverfassungsgerichtes an den Bundestag kommen. Der Begründungsaufwand für eine erfolgreiche Verfassungsbeschwerde ist allerdings groß: Die sechs Beschwerden seit 2001 sind allesamt zurückgewiesen worden.

Prävention vor Therapie

RESOLUTION DES DEUTSCHEN ÄRZTETAGS

Den nachhaltigen und umfassenden Schutz der Bevölkerung vor den Folgen des Flugverkehrs durch Flugzeugabgase und Lärmemissionen hat der Deutsche Ärztetag von den Politikern und Behörden in Bund und Ländern gefordert. »Sämtliche Regelungen für den Flugbetrieb müssen so angelegt werden, dass sie eindeutig vorrangig den Schutz der Bevölkerung adressieren und erst nachrangig die Wirtschaftlichkeit der Fluganbieter und Flughäfen«, heißt es in der Entschließung, die auf Anregung der rheinland-pfälzischen Delegierten in das Bundes-Ärzteparlament eingebracht wurde und die Forderungen des Arbeitskreises »Ärzte gegen Fluglärm« stützt. »Ein gesundheitsgefährdender Flugbetrieb kann aus Sicht des Ärztetages nie wirtschaftlich sein«. Und weiter: »Es ist nicht hinnehmbar, wirtschaftliche Interessen wider besseres Wissen flächendeckend zu Lasten der Gesundheit und der Lebensqualität der Bevölkerung durchzusetzen.«

Konkret forderte der 115. Deutsche Ärztetag, der Ende Mai in Nürnberg stattfand, das Fluglärmgesetz und weitere Regelwerke kurzfristig so zu überarbeiten, dass die Erkenntnisse aus wissenschaftlichen Studien in den Gesetzen ihren Niederschlag finden. Zudem sollen Ärzte und Lärmforscher aktiv in die Überarbeitung der Regelungen einbezogen werden. Aus Sicht der Mediziner und ihres Arbeitskreises »Ärzte gegen Fluglärm« sind die bestehenden Regelungen nicht in der Lage, die Bevölkerung wirksam zu schützen. Die Grenzwerte im Fluglärmgesetz sind deutlich zu hoch und stehen in einem offensichtlichen Widerspruch zur vorhandenen Evidenz aus nationalen wie internationalen Studien. »Erschwerend kommt hinzu, dass die Lärmberechnungsverfahren der Problematik der Einzelschallereignisse nicht wirklich gerecht werden. Dies ist unhaltbar, da damit Risiken verharmlost und Kausalitäten sowie Verantwortlichkeiten verdeckt werden«, heißt es in der Erklärung der Ärzteschaft.

Weiter kritisieren die Mediziner in ihrem Entschließungsantrag, dass:

- die Bevölkerung in allen Lebensbereichen vom Kindergarten über die Schule, die Wohnhäuser bis zu den Universitäten und Krankenhäusern, vermeidbaren Risiken durch Lärm und Emissionen ausgesetzt wird,
- durch Fluglärm vermeidbare Gesundheitsstörungen und Krankheiten ausgelöst werden,

- durch die falsche Definition von Grenzwerten die kausalen Auslöser negiert, und damit letztlich die Verantwortlichkeiten für die Schädigungen verdeckt werden.

Für die Ärzte ist es nicht hinnehmbar, wirtschaftliche Interessen weiter wider besseres Wissen flächendeckend zu Lasten der Gesundheit und der Lebensqualität der Bevölkerung durchzusetzen. So würden die



schädigenden Auswirkungen des Flugverkehrs über die Behandlungskosten des Gesundheitssystems kollektiviert werden, während die Schädiger wie Airlines und Flughäfen ungestraft Gewinne einstreichen und Milliarden-subventionen kassieren.

»Zusätzlich wird die durch Fluglärm und Flugemissionen geschädigte Bevölkerung erheblichen privaten wirtschaftlichen Risiken ausgesetzt, da Wohneigentum entwertet wird. Zusätzlich zu gesundheitsschädigenden Wirkungen werden so weitere sozial wirkende Probleme veranlagt, die Krankheitswert und -bedeutung erlangen können«, meinen die Ärzte in ihrer Nürnberger Erklärung zum Fluglärm.

»Gerade weil es aus vielen Studien klare Hinweise und Belege für schädigende Wirkungen der Flugemissionen gibt, muss hier dringend ein Paradigmenwechsel stattfinden. Aus Sicht der Ärzteschaft hat Prävention immer Vorrang vor der Therapie eindeutig vermeidbarer Krankheiten. Ärzte sollten dann behandeln, wenn es sein muss. Ärzte haben die Pflicht, auf Missstände hinzuweisen, um die Bevölkerung vor unnötigen Gesundheitsgefahren zu warnen.«

Wie es heißt, will sich der Arbeitskreis »Ärzte gegen Fluglärm« konstruktiv in die notwendigen Diskussionen einbringen.



Schlafforscher sind sich einig

FLUGLÄRM SCHADET DER GESUNDHEIT

Der Großteil der Bevölkerung im Rhein-Main-Gebiet ist für eine Ausweitung des nächtlichen Flugverbots von 22 bis 6 Uhr. Immer mehr Menschen nämlich leiden unter Schlafstörungen. Vom Leiter des Schlaflabors in Frankfurt-Sachsenhausen, Priv.-Doz. Dr. med Claudius Teupe, wollten wir wissen, wie wichtig ein ungestörter Schlaf für unsere Gesundheit ist. Das Schlaflabor gehört zur Abteilung Innere Medizin des Krankenhauses und wurde 1995 in Betrieb genommen.

Hat die Zahl der Schlafstörungen in den letzten Jahren im Rhein-Main-Gebiet zugenommen?

Dr. Teupe: Diese Frage ist schwer zu beantworten, weil hierzu keine genauen Zahlen vorliegen.

Laut einer 2009 durchgeführten Bevölkerungsbefragung der Deutschen Angestellten Krankenkasse (DAK) bei 3000 Personen im Alter zwischen 35 und 65 Jahren klagt jeder zweite Berufstätige in Hessen über Schlafstörungen. Schlafstörungen werden häufig durch Lärm verursacht. Da in den letzten Jahren die Lärmbelastung durch ein erhöhtes Verkehrsaufkommen zugenommen hat, kann auch von einem vermehrten Auftreten von Schlafstörungen ausgegangen werden.

Das Ohr schläft nicht

Wie beeinflusst Lärm die Qualität unseres Schlafes?

Dr. Teupe: Das Gehör des Menschen ist anders als andere Sinnesorgane als ein jederzeit wachsam Alarm-system angelegt, das heißt das Ohr schläft nicht. Auch während des Schlafes nimmt der Mensch Geräusche wahr und reagiert entsprechend darauf. Der während des Schlafes auf den Organismus einwirkende Lärm verursacht eine Weckreaktion des Körpers. Diese Weckreaktion stimuliert das vegetative Nervensystem und führt zu einer Freisetzung von verschiedenen Stresshormonen. Diese Stresshormo-



Priv.-Doz. Dr. med Claudius Teupe

ne bewirken unter anderem eine Erhöhung der Herz- und Atemfrequenz, einen Anstieg des Blutzuckerspiegels und der Muskelanspannung sowie eine Abnahme der Hautdurchblutung. Zudem führt eine solche Weckreaktion zur messbaren Steigerung der Hirnaktivität, wodurch die erholsamen Tiefschlafphasen unterbrochen werden. Bereits kurzfristig hat dies eine Verminderung der Schlafqualität mit erhöhter Schläfrigkeit am Tag und eine Beeinträchtigung des Befindens und der Leistungsfähigkeit zur Folge.

Wie viel Stunden Schlaf braucht ein gesunder Mensch in der Regel?

Dr. Teupe: Die optimale Schlafdauer ist bei jedem Menschen unterschiedlich und hängt neben dem Alter von der körperlichen und seelischen Verfassung ab. Neugeborene schlafen bis zu 18 Stunden am Tag. Die benötigte Schlafdauer für einen Erwachsenen liegt zwischen 5 und 10 Stunden pro Tag. Für die meisten erwachsenen Menschen ist es optimal, zwi-

schen sieben und acht Stunden pro Nacht zu schlafen.

Wie wichtig ist der Schlaf für den Menschen?

Schlaf dient der Erholung und Regeneration des Körpers. Im Schlaf verarbeiten wir Erlebnisse der Wachphase, in unseren Träumen beschäftigen wir uns mit besonderen Erfahrungen und wir speichern neu Gelerntes im Gedächtnis ab. Erholsamer Schlaf ist die Voraussetzung für Leistungsfähigkeit, Belastbarkeit, Konzentrationsfähigkeit und emotionale Stabilität. Nicht-erholsamer Schlaf beeinflusst die Lebensqualität unmittelbar und kann zu körperlichen und psychischen Störungen führen.

Lärm steigert Blutdruck

Welche Krankheiten resultieren vorwiegend aus einer ständig gestörten Nachtruhe?

Dr. Teupe: Mehrere neue Studien haben nachgewiesen, dass eine fortdauernde Störung der Nachtruhe das Risiko für Herz-Kreislauf-Erkrankungen bedeutsam erhöht.

Der Zusammenhang zwischen Lärmbelastung und Bluthochdruck ist gut belegt und spiegelt sich unter anderem auch in einer engen Beziehung zwischen dem Ausmaß der Lärmbelastung und der Menge der eingenommenen, blutdrucksenkenden Medikamente wider. Herzinfarkte und Schlaganfälle treten aufgrund von nächtlichem Lärm signifikant häufiger auf. In einer Schweizer Studie war die Zunahme der Infarktsterblichkeit bei Menschen, die über mehrere Jahre einer erhöhten Fluglärmbelastung ausgesetzt waren, signifikant um 50% erhöht. Durchblutungsstörungen des Herzmuskels, Herzschwäche und Depressionen können ebenfalls durch nächtlichen Fluglärm verursacht werden.

Haben Sie eine Ahnung, wie viel Gesundheitskosten sich einsparen ließen, wenn die nächtlichen Lärmquellen, gleich ob Schiene, Straße oder Luft, versiegen würden?

Dr. Teupe: Die Weltgesundheitsorganisation (WHO) veröffentlichte 2011 einen Be-

richt, nach dem sich in Westeuropa jeder dritte Bürger tagsüber durch Lärm belästigt und jeder fünfte im Schlaf durch Straßen-, Schienen- und/oder Flugverkehr gestört fühlt. In dieser Studie wurden sowohl verlorene Lebensjahre durch vorzeitigen Tod als auch der Verlust an Lebenszeit durch Behinderung aufgrund von Umweltlärm ermittelt. Laut dieser Studie gehen jährlich insgesamt mindestens eine Million gesunde Lebensjahre durch verkehrsbedingten Umweltlärm verloren. Aus dieser Zahl lässt sich leicht abschätzen, dass die durch Verkehrslärm verursachten Gesundheitskosten immens sind. Der Epidemiologe Prof. Greiner, der in mehreren Studien die gesundheitliche Schädigung durch nächtlichen Fluglärm untersucht hat, kommt zu dem Schluss, dass den Krankenkassen allein durch den Frankfurter Flughafen Gesundheitskosten in Höhe von 1,8 Mrd. Euro innerhalb von 10 Jahren entstehen.

Erst ins Bett, wenn man müde ist

Haben Sie einen Tipp, wie man am besten durchschlafen kann?

Dr. Teupe: Es gibt mehrere Punkte, die man für einen guten Schlaf beachten sollte:

- 1) erst ins Bett gehen, wenn man sich wirklich müde fühlt.
- 2) nur ein leicht verdauliches Abendessen zu sich nehmen und abendlichen Alkohols- und Koffeingenuss vermeiden.
- 3) regelmäßige Schlafzeiten einhalten, um die eigene »innere Uhr« zu regulieren.
- 4) lästige Lichtquellen und Lärmgeräusche beseitigen oder reduzieren.
- 5) das Schlafzimmer schlaf-fördernd gestalten (z.B. gute Matratze, frisch gelüftetes und nicht zu warmes Schlafzimmer).
- 6) Schlafepisoden am Tag möglichst kurz halten.
- 7) in den Abendstunden möglichst entspannen und intensive körperliche Aktivität kurz vor dem Schlafengehen vermeiden.



Spendenaufruf

Die Inbetriebnahme der neuen Landebahn Nordwest hat den Fluglärm des überdimensionierten Stadtflughafens Fraport weiter gesteigert und gefährdet die Gesundheit hunderttausender betroffener Menschen im Rhein-Main-

Gesundheitsgefährdung durch Fluglärm hin. Trotz dieser Erkenntnisse und eindeutiger Definition von Gesundheitsgefahren durch Fluglärm hat sich kaum etwas geändert – der Ausbau des Flughafens Frankfurt geht weiter, mit der

eindeutigen Zusammenhänge von Fluglärm und Gesundheitsgefahren zu schaffen.

Die Gesundheitsregion Rheinhes- sen, gegründet mit dem Ziel im Verbund des Gesundheitswesens aktiv daran zu arbeiten, Krankheiten bes-

dingenden Handlungsbedarf, insbesondere im Bereich der Information der Öffentlichkeit über Gesundheitsrisiken und -gefahren. Gemeinsam mit Partnern hat die Gesundheitsregion Rheinhes- sen daher die Aktion »Fluglärm und Ge-

sundheit« ins Leben gerufen. Ziel ist es, mit breiter Streuung (Beilagen zu Tageszeitungen) über medizinisch erwiesene Fakten in Bezug auf das Thema Gesundheitsgefährdung durch Fluglärm zu informieren.

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

Überweisen Sie einen Betrag Ihrer Wahl auf das Konto des gemeinnützigen Vereins »Gesundheitsregion Rheinhes- sen«, Verwendungszweck »Fluglärm & Gesundheit«. 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 Rheinhes- sen e.V.
Verwendungszweck: Fluglärm & Gesundheit
Konto-Nr: 815389010
Bank: Mainzer Volksbank eG
BLZ 551 900 00

Die Gesundheitsregion Rheinhes- sen braucht Ihre Hilfe:

Bis wir erfolgreich sind, liegt noch eine lange Strecke vor uns. Wie können Sie helfen? Für unsere aufklärerische Aufgabe benötigen

wir Ihre Unterstützung. Bitte fördern Sie mit Ihrer Spende unter anderem auch die Forschungsarbeit der Kardiologie der Universitätsmedizin Mainz, Professor Münzel, gleichzeitig Vorsitzender der

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.

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

Konto-Nr. des Zahlungsempfängers
8 1 5 3 8 9 0 1 0 **Bitte deutlich schreiben! Beleg wird maschinell gelesen.** **Bankleitzahl**
5 5 1 9 0 0 0 0

Kreditinstitut/Zahlungsdienstleister des Zahlungsempfängers
MAINZER VOLKSBANK E.G.

Betrag: Euro, Cent
EUR

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 20
1 2 3 4 5 6 7 8 9 0 - SS, A = AE, usw.

Bitte NICHT VERGESSEN:
Datum/Unterschrift(en)

Datum, Unterschrift(en)

Kopie für Kontoinhaber
UNSS 420 337 06.2012

Gebiet. Die WHO (Weltgesundheitsorganisation), das Umweltbundesamt und viele andere neutrale und medizinische Institutionen sowie neuere wissenschaftliche Untersuchungen weisen auf die

Einweihung des neuen Terminals A-Plus der Lufthansa wurden Fakten für mehr Kapazität und damit mehr Fluglärm geschaffen. Ziel muss es also sein, eine deutlich bessere Öffentlichkeit für die

ser zu diagnostizieren und behandeln zu können, aber auch um präventiv aktiv sein, d.h. vorbeugende Maßnahmen zu ergreifen, um das Entstehen von Krankheiten zu verhindern, sieht im Thema Fluglärm

E-mail an die EU-Parlamentarier

Bürgerinitiativen in ganz Deutschland haben die Fluglärmgeplagten dazu aufgerufen, bei ihren Europaabgeordneten gegen die von der Europäischen Kommission geplante Erleichterung von Nachtflügen zu protestieren. So soll eine neue Verordnung die Fluglärmbelastung in Europa harmonisieren. Um das Vorhaben der EU zu stoppen, empfehlen die Bürgerinitiativen, in Briefen und E-mails an die örtlichen EU-Abgeordneten dagegen zu protestieren. Formbriefe finden sich auf www.kein-nachtflug.eu.

Bremer Epidemiologe fürchtet Fluglärm-Tote

Auf einer Kundgebung in Flörsheim stellte der Bremer Epidemiologe Prof. Dr. Eberhard Greiser neuste Auswertungen einer Fluglärm-Studie vor, die er vor einigen Jahren rund um den Flughafen Köln/Bonn gemacht hatte.

Dabei nahm er die Krankendaten von rund 800.000 dort im Umkreis wohnenden Menschen unter die Lupe. Nach Ansicht des Mediziners hätten Herzinfarkt, Schlaganfall, Herzschwäche und Erkrankungen der Herzkranzgefäße, Depressionen und Wahnvorstellungen, Leukä-

mie und Lymphdrüsenkrebs in der Region zugenommen. Gewaltige Steigerungen gebe



es unter dem Einfluss von Fluglärm auch bei Demenz, chronischem Nierenversagen und Zuckerkrankheit, sagte Greiser, der für die kommenden zehn Jahre zusätzliche Krankheitskosten rund um den Frankfurter Flughafen in Höhe von einer Milliarde Euro prognostizierte.

An Herz- und Kreislauf- leiden werden seinen Berechnungen zufolge bis 2021 rund 5000 Menschen zwischen 40 und 65 Jahren erkranken. »Es ist anzunehmen, dass 1700 von ihnen sterben werden.«

IMPRESSUM

Fluglärm und Gesundheit
Ausgabe Nr. 2, Oktober 2012

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

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

Druck
Verlagsgruppe Rhein Main Holding
GmbH & Co. KG
Sprecher der Geschäftsführung:
Hans Georg Schnücker
Erich-Dombrowski-Straße 2
55127 Mainz



TATÜ TATA – Die Lärmwehr ist da!

WIE ZWEI AKTIVISTEN GEGEN DEN FLUGLÄRM KÄMPFEN

Sie ist klein, rot - und wenn es sein muss auch laut. Die Lärmwehr, ein ausgeklügeltes Feuerwehrfahrzeug, mit dem zwei Frankfurter Fluglärm-Gegner jedem klar machen wollen, wie der zunehmende Flugbetrieb auf dem Frankfurter Airport der Gesundheit schadet. Per Mikrophon, Handy, Verstärker und Lautsprecher übertragen sie den Triebwerks-Donner landender und startender Maschinen live in Regionen, die bislang vom Fluglärm verschont wurden.

»Wer nicht (mit)fühlen kann, muss hören«. Für den Fachjournalisten Johannes Faupel und den Architekten Bernd Mey ist es nur logisch, den Flugzeuglärm an die nach ihrer Meinung dafür Verantwortlichen zurückzugeben. Deshalb haben sie ihre Lärmwehr unter anderem zum hessischen Ex-Regierungschef Roland Koch geschickt, zu seinem Nachfolger Volker Bouffier und zu Dr. Stefan Schulte, dem Vorstandsvorsitzenden der Fraport. Alle sollen hören, welchen Lärm die landenden Maschinen in Sachsenhausen Tag und Nacht verursachen. Dort, wo Johannes Faupel und Bernd Mey herkommen.

Bis zur Schließung der neuen Landebahn und zum endgültigen Baustopp wollen die



Gegen Fluglärm: Johannes Faupel (rechts) und Bernd Mey

zwischen immer mehr«, sagt Faupel, der hinter der Chuzpe von Politik und Wirtschaft vor allem die Angst der Verantwortlichen sieht, sich mit ihren profitorientierten Plänen nicht gegen die Bürger

Als »Rächer der Verlärmten« feiern manche die beiden Anti-Fluglärm-Aktivistinnen im Internet. Sie selbst verstehen sich mehr als »Wegbereiter und Mutmacher für die Schließung der Nordwest-Landebahn«. Faupel schuf seine eigene Webseite (www.landewahn.de), die inzwischen Tag für Tag zahllose Besucher zählt. Und einem Ostfriesen kaufte Mey einen ausgedienten Feuerwehrwagen ab, der vor einigen Jahrzehnten noch im österreichischen Vorarlberg im Einsatz war: ein roter Landrover mit dem amtlichen Kennzeichen F-FW 734. Mit dem sind die beiden jetzt in der Region unterwegs, beschallen mal hier, mal dort die Prominenten. »Uns geht es darum, auf den Wachstums-Wahn der Fraport und auf die verheerenden Konsequenzen aufmerksam zu machen«.

Wieder einmal hat Mey den Lautsprecher angestöpselt, Faupel sein Handy an einen kleinen Verstärker angeschlossen, der seinen Strom

von der Autobatterie bezieht. Dann steht die Verbindung nach Sachsenhausen, hören die Menschen rund um die Lärmwehr, was Fluglärm heißt. Immer wieder kratzt der Krach an der vom Ordnungsamt genehmigten Grenze von 85 db(A). »Wegen des Lärms weinen ständig meine Kinder«, schimpft einer aus dem halben Hundert Demonstranten, die sich mit den beiden Aktivistinnen eingefunden haben. Als ein anderer Fluglärm-Gegner mit dem Megaphon zu einer Rede ansetzen will, bittet Faupel, darauf zu verzichten. Den Männern von der Lärmwehr geht es nicht um große Reden, sondern um für jeden hör- und messbare Tatsachen. Um Realitäten, welche die Gesundheit vieler Zehntausend Menschen bedrohen.

Für Jens, einen Aktivistin aus Sachsenhausen, der auch bei den Montagsdemonstrationen auf dem Flughafen regelmäßig mitmacht, ist die Beschallungsaktion ein Stück

Kultur. »Sie dient dazu, unseren Lebensraum zu erhalten. Die Menschen da in Ruhe zu lassen, wo sie ihre Heimat haben«. Wieder donnert eine Salve aus dem Lautsprecher, fliegt ein Jet über Sachsenhausen. Pünktlich und wie behördlich genehmigt stellt die Lärmwehr schließlich für heute ihre Beschallung ein. Beifall brandet auf. Es ist wie nach einem Feuerwerk, wenn die letzten Lichter verloschen sind.

Die beiden »Öffentlichkeitsarbeiter für die Schließung der Landebahn«, wie sie sich gern selbst nennen, packen ein, danken den Ordnungshütern für ihre Geduld. »Wir arbeiten nie gegen, sondern nur für etwas«, sagt Faupel und ergänzt: »für unsere Ruhe«. Ihr Antrieb ist die Überzeugung, dass die neue Startbahn bald geschlossen und die Erweiterung des Flughafens endgültig eingestellt wird – so wie es Hessens Landesregierung nach dem Bau der Startbahn West einmal versprochen hatte.



Die Lärmwehr: ein ausgedientes Feuerwehrauto

beiden mit ihrer Lärmwehr unterwegs sein. Nach den Regeln des Gesetzes und mit offenem Visier. »Wir sind eine kleine, schlagkräftige Einheit, und von dieser Art gibt es in-

durchsetzen zu können. »Der Fluglärm«, sagt Mey, »ist unerträglich. Selbst wenn ich mit 93 db(A) Rasen mähe, höre ich noch immer die Düsentriebwerke.«



Mainz macht neue FluG-Studie

UNIVERSITÄTSMEDIZIN FRAGT: WIE WIRKT LÄRM AUF DIE GESUNDHEIT?

Seit langer Zeit sind gesundheitsschädigende Wirkungen von Lärmeinwirkung wie etwa am Arbeitsplatz bekannt. In Mainz und dem gesamten Rhein-Main-Gebiet sind große Teile der Bevölkerung Fluglärm durch den internationalen Flughafen Frankfurt ausgesetzt. Viele Menschen fühlen sich dadurch belastet und in ihrer Lebensqualität beeinträchtigt. Darüber hinaus haben verschiedene Forschergruppen jedoch auch Hinweise auf negative gesundheitliche Folgen dieser Fluglärmexposition gefunden. So haben Personen, die in Gebieten mit viel Fluglärm leben, einen relevant höheren Blutdruck und benötigen deutlich mehr Medikamente als vergleichbare Personen in nicht belasteten Gegenden.

Insbesondere nächtlicher Fluglärm scheint schädlich zu sein. Um besser zu verstehen, wie Fluglärm Herz und Gefäße schädigen kann, wird die FluG-Studie (»Fluglärm und Gefäßfunktion«) in der 2. Medizinischen Klinik der Universitätsmedizin Mainz durchgeführt.

Ziel ist es, mehr Erkenntnisse darüber zu gewinnen, wie es zu den vermutlich schädigenden Auswirkungen von Fluglärm kommt. Auch gilt es zukünftig herauszufinden, ob eine schädliche Wirkung die gesamte oder nur Teile der Bevölkerung betrifft und ob es bestimmte Risikogruppen gibt, für die Fluglärm besonders gefährlich ist. Weiter wäre interessant, ob auch Leute messbare Veränderungen zeigen, die sich subjektiv gar nicht durch den Lärm gestört fühlen.

Bisherige Untersuchungen lassen vermuten, dass insbesondere nächtlicher Fluglärm und hier besonders die frühen Morgenstunden zwischen 3 und 6 Uhr für die gesundheitlichen Auswirkungen von besonderer Bedeutung sind. Auch die Staffelfung der Überflüge ist wahrscheinlich wichtig für die Folgen.

Um einen Teil dieser Fragen zu klären, werden in der FluG-Studie zunächst gesun-



de Versuchsteilnehmer, die wenig Fluglärmbelastung haben, zu Hause künstlichem Fluglärm ausgesetzt. Dazu werden im Schlafzimmer der Versuchsteilnehmer in mehreren Nächten Fluggeräusche mit unterschiedlicher Häufigkeit eingespielt, während der Patient schläft. Parallel werden Daten wie Herzfrequenz und Blutdruck während der Nacht aufgezeichnet.

Am Morgen nach der Versuchsnacht wird dann mittels verschiedener Messungen und Laborbestimmungen die Auswirkung der Lärmbelastung bestimmt. Wichtigstes Verfahren ist hierbei die Messung der Gefäßfunktion mittels Ultraschall. Man erhofft so, Auswirkungen von Fluglärm schon frühzeitig erfassen zu können, noch bevor sich beispielsweise eine Bluthochdruckerkrankung entwickelt hat.

Die Funktion der Innenhaut von Blutgefäßen – das sogenannte Endothel – ist ein Forschungsschwerpunkt in der 2. Medizinischen Klinik. Diese Gewebeschicht reagiert besonders früh und empfind-

lich auf äußere Einflüsse und ist deshalb auch für die FluG-Studie interessant. Bei Schädigung des Endothels können die Blutgefäße sich nicht mehr gut erweitern, was die Durchblutung beeinträchtigen kann. Diese Erweiterungsfähigkeit wird von außen mit Ultraschall gemessen.

Die Studie wird auf Initiative von Professor Thomas Münzel von der Arbeitsgruppe von PD Dr. Ascan Warnholtz und Mitarbeitern durchgeführt. Die Ergebnisse der FluG-Studie dürften im Herbst 2012 vorliegen. Wenn sich die Methoden bewährt haben, ist anschließend eine Untersuchung auch von Menschen mit Vorerkrankungen geplant, welche eine besondere Risikogruppe darstellen.

Man hofft, dass die Ergebnisse dazu beitragen werden, die heute erforderliche Luftmobilität so gestalten zu können, dass die geringstmögliche gesundheitliche Belastung für die Bevölkerung erreicht wird. Mit den erhobenen Daten kann hoffentlich die Diskussion um Flugrouten und Nachtflüge durch

neue Informationen auf einer noch breiteren wissenschaftlichen Basis geführt werden.

Zielkriterien der Studie

Primäres Zielkriterium: Flussabhängige Dilatation (FMD) der Arteria brachialis am Morgen nach einer Nacht mit Fluglärmexposition.

Sekundäre Zielkriterien: Folgende Zielkriterien werden während einer Versuchsnacht bestimmt: Maximale, minimale und mittlere Herzfrequenz sowie Herzfrequenzvariabilität (Frequency domain) während der Nacht. Kontinuierliche Blutdruckmessung beat to beat; Aktimetrische Messung der Bewegung; kontinuierliche Sauerstoffpartialdruckmessung, 3-Kanal-EKG Aufzeichnung, Herzrhythmusstörungen im Aufzeichnungszeitraum.

Folgende Zielkriterien werden sowohl am Morgen nach einer Nacht mit Fluglärmexposition als auch ohne Fluglärmexposition bestimmt: Endothelfunktion der Unterarmarterie, Nitrogly-

cerin-induzierte Erweiterung der Unterarmarterie, Plasmakonzentrationen für C-reaktives Protein (CRP, Maß für Entzündungsreaktion des Körpers), IL-6, Glucose, Cortisol (Stresshormon). Blutbild; Messung freier Radikale im Blut.

Fragestellungen – Primäre Fragestellung:

Erzeugt eine simulierte nächtliche Fluglärmexposition von gesunden Probanden ohne Fluglärmvorschädigung eine endotheliale Dysfunktion?

Sekundäre Fragestellungen:

1. Besteht ein Zusammenhang zwischen dem Ausmaß einer endothelialen Dysfunktion und dem exponierten Lärmpegel?
2. Korreliert das Ausmaß der endothelialen Dysfunktion mit der Zahl nächtlicher Lärmereignisse?
3. Korreliert die subjektive Lärmbelästigung mit der endothelialen Dysfunktion?
4. Korreliert die endotheliale Dysfunktion mit der Lärmempfindlichkeit nach NoiSeQ?
5. Korreliert die subjektiv empfundene Schlafqualität mit Lärmbelastung oder kardiovaskulären Parametern?
6. Korreliert die Ruheherzfrequenz mit dem exponierten Lärmpegel?
7. Korrelieren Herzfrequenzanstiege mit den Lärmereignissen?
8. Gibt es Unterschiede in der Rate der kardiovaskulären Reaktionen auf Lärmereignisse zwischen verschiedenen Teilen der Nacht (früh, mittel, spät)?
9. Ist Fluglärmexposition mit einer Erhöhung des Ruhepulsdruks assoziiert?
10. Zeigen sich Veränderungen im Blutdruckverhalten bei Fluglärmexposition?
11. Haben Probanden in Nächten, in denen sie Fluglärm exponiert sind, eine höhere TBARS-Plasmakonzentration als in Nächten ohne Exposition?
12. Zeigen sich Geschlechtsunterschiede in Bezug auf endotheliale Dysfunktion?



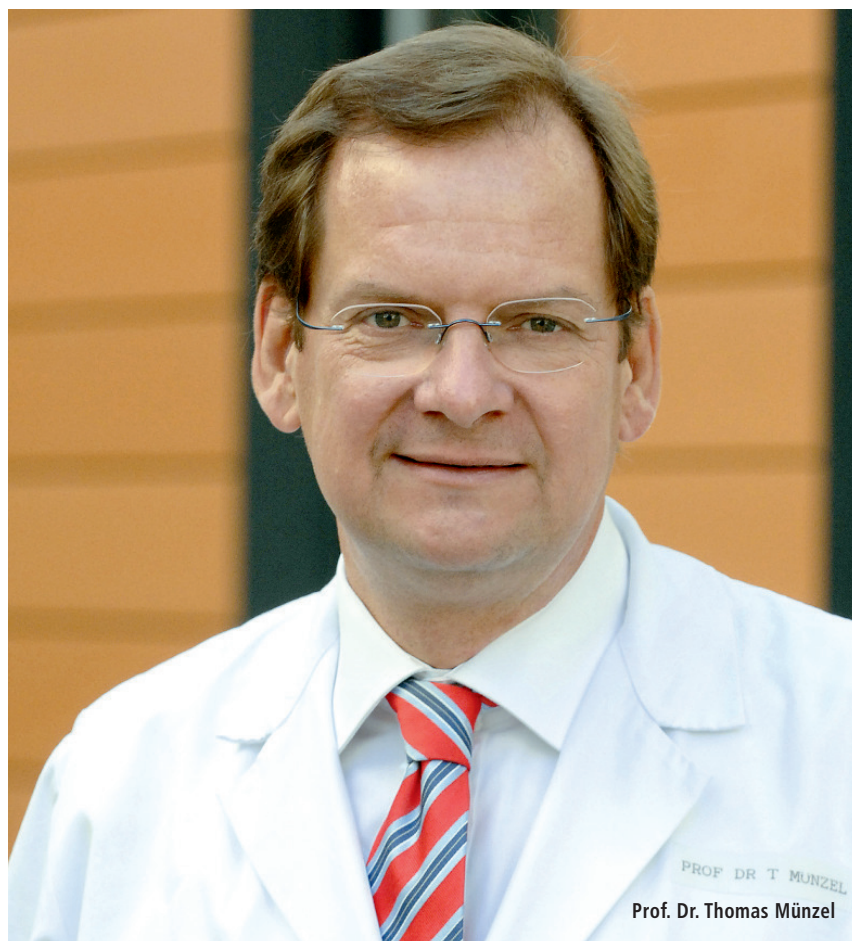
Lärm fördert Schlaganfälle

UNIVERSITÄTSPROFESSOR DR. THOMAS MÜNDEL ZUR FORSCHUNGSLAGE

Als vor vielen Jahren die Planungen für die neue Landebahn anliefen, ging man noch davon aus, dass Fluglärm nur eine Form von Belästigung sei. Heute aber wissen wir, dass damit auch eine erhebliche Gesundheitsgefährdung verbunden ist: Fluglärm führt zu Stress. Aufgrund der Stressreaktionen des Körpers werden Botenstoffe freigesetzt, die zum einen den Blutdruck akut steigern können, zum anderen den Blutdruck aber auch indirekt und langfristig steigern. Ein erhöhter Blutdruck wiederum ist mit der wichtigsten Risikofaktor für die spätere Entwicklung eines Herzinfarktes oder auch Schlaganfalles.

Wichtig ist festzuhalten, dass insbesondere der Nachtfluglärm außerordentlich negative Auswirkungen auf den Blutdruck hat und zu vermehrten Schlaganfällen und koronaren Herzerkrankungen führt. Damit verbunden nimmt auch der Verbrauch für Herz-Kreislaufmedikamente drastisch zu. Das Argument: »Ich wache ja nachts aufgrund des Fluglärms nicht auf und darum bin ich auch vor einer Hochdruckentwicklung geschützt,« trifft leider nicht zu, da Blutdrucksteigerungen nachts nachweislich nicht an eine Wachreaktion gekoppelt sein müssen.

Neuere Studien aus der Schweiz und Dänemark weisen eindeutig ebenfalls eine Verbindung zwischen Lärm, Schlaganfall und Herzinfarkt nach. Am besten lässt sich der Schaden des Fluglärms bei Kindern beweisen. Hier zeigt sich eindeutig, dass Fluglärm die Lebensqualität von Kindern, ihre Motivationsleistung, aber auch kognitive Leistungen negativ beeinflusst und dies in einem Bereich von mittleren Schallpegeln ab 50 dBA am Tage. Durch den Bau der neuen Landebahn Nordwest werden in und um Frankfurt rund 350.000 Menschen mit 55 dBA und mehr belastet. Deshalb müssen wir davon ausgehen, dass der Lärm, der mit der Inbetriebnahme der neuen Landebahn verbunden ist, zu



Prof. Dr. Thomas Münzel

einer deutlichen und messbaren Beeinträchtigung der geistigen Fähigkeiten unserer Kinder führt und eindeutig im roten Bereich liegt.

Eindeutig zu laut ist der Fluglärm-Pegel auch im Bereich von Krankenhäusern, Seniorenheimen, Schulen und Kindergärten. Für diese hat die Weltgesundheitsorganisation die Empfehlung ausgesprochen, mittlere Schallpegel von 45 dBA nicht zu überschreiten. Wir wissen, dass diese Bereiche z.T. weit überschritten werden. Politik und Flughafen-Anwohner sind deshalb aufgefordert, sich für die Einhaltung der Gesundheits-Standards bei den Flughäfen-Betreibern einzusetzen!

Wichtige Fluglärmstudien:

Im Folgenden werden gewichtige und gesundheitsrelevante Studien zitiert und gewichtet.

LÄRM UND BLUTHOCHDRUCK:

Saliva cortisol and exposure to aircraft noise in six European countries.

Selander J, Bluhm G, Theorell T, Pershagen G, Babisch W, Seiffert I, Houthuijs D, Breugelmans O, Vigna-Taglianti F, Antonietti MC, Velonakis E, Davou E, Dudley ML, Järup L; HYENA Consortium.

Environ Health Perspect. 2009 Nov;117(11):1713-7. Epub 2009 Jul 20.

Die Studie zeigt, dass bei Frauen, nicht aber bei Männern, die Cortisolspiegel im Speichel ansteigen, wenn mittlere Schallpegel von > 60 dBA erreicht werden. Erhöhte Cortisolspiegel verweisen auf eine erhöhte Stressreaktion.

Annoyance due to aircraft noise has increased over the

years--results of the HYENA study.

Babisch W, Houthuijs D, Pershagen G, Cadum E, Katsouyanni K, Velonakis M, Dudley ML, Marohn HD, Swart W, Breugelmans O, Bluhm G, Selander J, Vigna-Taglianti F, Pisani S, Haralabidis A, Dimakopoulou K, Zachos I, Järup L; HYENA Consortium.

Environ Int. 2009 Nov;35(8):1169-76. Epub 2009 Aug 21.

Die Studie weist im Anschluss an die bereits zitierte HYENA-Studie nach, dass die Fluglärmbelastigung an 6 europäischen Flughäfen deutlich höher ausfiel als von den EU-Richtwerten prognostiziert worden war.

Hypertension and exposure to noise near airports: the HYENA study.

Järup L, Babisch W, Houthuijs D, Pershagen G, Katsouyanni K, Cadum E, Dud-

ley ML, Savigny P, Seiffert I, Swart W, Breugelmans O, Bluhm G, Selander J, Haralabidis A, Dimakopoulou K, Sourtzi P, Velonakis M, Vigna-Taglianti F; HYENA study team.

Environ Health Perspect. 2008 Mar;116(3):329-33.

Die Studie weist ein exzessives Risiko nach, einen Bluthochdruck zu entwickeln, insbesondere bei Nachtfluglärm und Straßenlärm am Tage.

Acute effects of night-time noise exposure on blood pressure in populations living near airports.

Haralabidis AS, Dimakopoulou K, Vigna-Taglianti F, Giampaolo M, Borgini A, Dudley ML, Pershagen G, Bluhm G, Houthuijs D, Babisch W, Velonakis M, Katsouyanni K, Järup L; HYENA Consortium.

Eur Heart J. 2008 Mar;29(5):658-64. Epub 2008 Feb 12.

Es gibt einen klaren Zusammenhang zwischen Lärm und Blutdrucksteigerungen. Die Blutdruckanstiege nachts, während des Überfliegens der Anwohner, sind nicht notwendigerweise an eine Aufwachreaktion gekoppelt.

FLUGLÄRM UND HERZINFARKT:

Aircraft noise, air pollution, and mortality from myocardial infarction.

Huss A, Spoerri A, Egger M, Röösli M; Swiss National Cohort Study Group.

Epidemiology. 2010 Nov;21(6):829-36.

Die Studie zeigt, dass Fluglärm zu einer erhöhten Sterblichkeit aufgrund von Herzinfarkten führt. Der schädigende Effekt ist klar abhängig von Dauer und Stärke der Lärmexposition. Er kann nicht mit vermehrter Feinstaubexposition, Bildung oder sozioökonomischem Status der Betroffenen erklärt werden.

Transportation noise and cardiovascular risk: updated review and synthesis of epidemiological studies indicate that the evidence has increased.



Babisch W.; Noise Health. 2006 Jan-Mar;8(30):1-29. Review.

Wichtiger Artikel, in dem schon 2006 (!) darauf hingewiesen wird, dass Lärm eindeutig das Risiko für Herz-Kreislaufkrankungen steigert. Betrachtet wurden die Auswirkungen von Lärm auf Blutdruck, Bluthochdruck, koronare Herzkrankheit und Herzinfarkte.

Noise burden and the risk of myocardial infarction.

Willich SN, Wegscheider K, Stallmann M, Keil T.

Eur Heart J. 2006 Feb; 27(3):276-82. Epub 2005 Nov 24.

Die Studie zeigt, dass chronische Lärmbelastung zu mehr Herzinfarkten führt. Das Infarktrisiko korrelierte mehr mit der Lautstärke als mit dem Ausmaß der subjektiven Fluglärm-belastung.

Sorensen M, Andersen ZJ, Nordsborg RB, Jensen SS, Lillelund KG, Beelen R, Schmidt EB, Tjønneland A, Overvad K, Raaschou-Nielsen O. Road traffic noise and incident myocardial infarction: a prospective cohort study. PLoS One 2012; 7(6):e39283.

Die Studie zeigt einen signifikanten Zusammenhang zwischen Herzinfarkt und Strassenlärm. Die Zunahme der Herzinfarkte ist ab 50 dBA zu beobachten und ist klar von der Stärke des Lärms abhängig.

LÄRM UND SCHLAGANFALL:

Road traffic noise and stroke: a prospective cohort study.

Sørensen M, Hvidberg M, Andersen ZJ, Nordsborg RB, Lillelund KG, Jakobsen J, Tjønneland

A, Overvad K, Raaschou-Nielsen O.

Eur Heart J. 2011 Mar; 32(6):737-44. Epub 2011 Jan 25.

Die Studie zeigt, dass Personen über 64,5 Jahre ein deutlich höheres Schlaganfall-Risiko haben, wenn sie Verkehrslärm ausgesetzt waren.

FLUGLÄRM UND ENTWICKLUNG DER KINDER:

The long-term effects of aircraft noise exposure on children's cognition: findings from the UK RANCH follow-up study. Clark C, Head J, Stansfeld S.

J Acoust Soc Am. 2012 Apr;131(4):3508.

Die Ergebnisse zeigen, dass Fluglärm-belastung in der Schule langfristige Folgen für die kognitive Entwicklung der Kinder haben könnte.

Epidemiological studies on noise and blood pressure in children: Observations and suggestions.

Paunović K, Stansfeld S, Clark C, Belojević G.

Environ Int. 2011 Jul; 37(5):1030-41. Epub 2011 Apr 14. Review.

Die Ergebnisse der Studie zeigen eine Tendenz zum positiven Zusammenhang zwischen Lärmbelastung und Blutdruck bei Kindern. Die Autoren empfehlen Strategien, die den Forschern helfen könnten, ähnliche Verfahren bei

der Messung von Blutdruck bei zukünftigen Feldstudien anzuwenden.

The effects of road traffic and aircraft noise exposure on children's episodic memory: the RANCH project.

Matheson M, Clark C, Martin R, van Kempen E, Haines M, Barrio IL, Hygge S, Stansfeld S.

Noise Health. 2010 Oct-Dec;12(49):244-54.

Die Ergebnisse der Studie deuten darauf hin, dass die Belastung durch Fluglärm und Straßenverkehrslärm sich auf bestimmte Aspekte des Kinder-episodischen Gedächtnisses auswirken kann.

Aircraft and road traffic noise and children's cognition and health: a cross-national study.

Stansfeld SA, Berglund B, Clark C, Lopez-Barrio I, Fischer P, Ohrstrom E, Haines MM, Head J, Hygge S, van Kamp I, Berry BF. Lancet 2005; 365(9475):1942-1949.

Wichtigste Studie bei Kindern, die zeigt, dass chronischer Fluglärm die kognitiven Funktionen der Kinder negativ beeinflusst.

Studien und Publikationen des Umweltbundesamtes:

Beeinträchtigung durch Fluglärm: Arzneimittelver-

brauch als Indikator für gesundheitliche Beeinträchtigungen

Eberhard Greiser; Katrin Janhsen; Claudia Greiser

Sonstige, UBA-FBNr: 000976, FKZ: 205 51 100, 2006 Umweltbundesamt, Download Langfassung [1,47MB], kostenlos

Die Studie zeigt, dass aufgrund von Nachtfluglärm der Verbrauch von Herz-Kreislauf-medikamenten, Schlafmitteln und Antidepressiva signifikant ansteigt.

Risikofaktor nächtlicher Fluglärm - Abschlussbericht über eine Fall-Kontroll-Studie zu kardiovaskulären und psychischen Erkrankungen im Umfeld des Flughafens Köln-Bonn

Dr. Eberhard Greiser; Claudia Greiser

Zu dieser Studie ist auch ein Anlagenband erschienen.

Umwelt & Gesundheit Nr. 01/2010, UBA-FBNr: 001339, FKZ: 3708 51 101, 2010 Umweltbundesamt, Download Langfassung [1,4MB], kostenlos

Die Studie zeigt, dass aufgrund von Nachtfluglärm die Zahl an Patienten mit Bluthochdruck, Schlaganfall und chronischer koronarer Herz-erkrankung und Depressionen signifikant ansteigt.

Umweltbewusstsein in Deutschland 2008

- Ergebnisse einer repräsentativen Bevölkerungsumfrage

Broschüren/Faltblätter, 2008 BMU, Download Langfassung [1,85MB], kostenlos

EMPFEHLUNGEN DER WELT GESUNDHEITS-ORGANISATION IN BEZUG AUF LÄRM IN DER NACHT:

Night Noise Guidelines of the World Health Organisation (WHO) for Europe

http://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0017/43316/E92845.pdf

Krankheiten durch Umweltlärm: Wie groß ist der Verlust gesunder Lebensjahre in Europa?

Das Regionalbüro für Europa der WHO hat den Bericht »Burden of Disease from Environmental Noise – Quantification of Healthy Life Years Lost in Europe« veröffentlicht, der die Erkenntnisse über die Zusammenhänge zwischen Umweltlärm und speziellen gesundheitlichen Wirkungen, wie kardiovaskuläre Krankheiten, Schlafstörungen, kognitive Leistungseinschränkungen und Tinnitus (Ohrgeräusche), zusammenfasst.

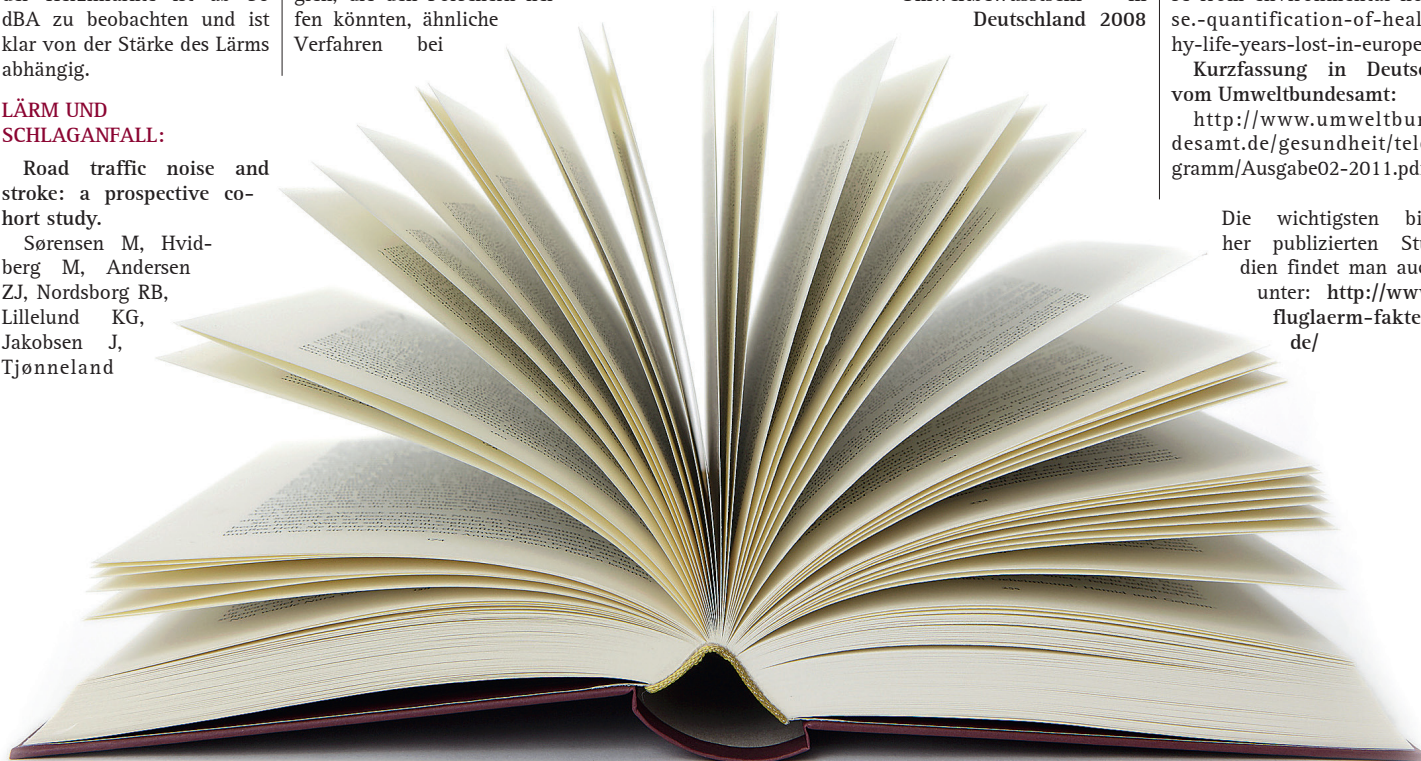
Originaltext in Englisch:

<http://www.euro.who.int/de/what-we-publish/abstracts/burden-of-disease-from-environmental-noise-quantification-of-healthy-life-years-lost-in-europe>

Kurzfassung in Deutsch vom Umweltbundesamt:

<http://www.umweltbundesamt.de/gesundheits-telegramm/Ausgabe02-2011.pdf>

Die wichtigsten bisher publizierten Studien findet man auch unter: <http://www.fluglaerm-fakten.de/>





Fluglärm-Fakten

NEUE WEBSEITE

Ärztinnen und Ärzte aus Nordrhein-Westfalen, Niedersachsen, Bayern, Berlin, Hessen und Rheinland-Pfalz, die sich in einem gemeinsamen Arbeitskreis zusammengefasst haben, informieren auf einer neuen Webseite (www.fluglaerm-fakten.de) über alle gesundheitlichen Aspekte zum Thema Fluglärm. Mit ihrem Internet-Auftritt wenden sie sich sowohl an Kollegen als auch an alle anderen Informationssuchenden.

Das Portal enthält alle relevanten Studien, die gewöhnlich auch kurz zusammengefasst sind. Zu den Verantwortlichen der Seite gehören neben Medizinerinnen aus Berlin der Mainzer Universitätsprofessor Dr. med. Thomas Münzel, der Frankfurter Arzt Prof. Dr. med. Ernst-H. Scheuermann und Dr. med. Gerda Noppeney, die 1. Vorsitzende der Ärzteininitiative für ungestörten Schlaf.



Lautes Frankfurt

DIE ZWEITLAUTESTE GROSSSTADT

Jetzt ist es amtlich: Nach Hannover ist Frankfurt die lauteste Großstadt Deutschlands. Zu diesem Ergebnis kommt das renommierte Fraunhofer-Institut für Bauphysik nach der Auswertung

der sogenannten »Lärmkarten«, die Kommunen mit mehr als 250.000 Einwohnern erstellen müssen.

Daraus ermittelten die Wissenschaftler den Flächenanteil, in dem im Tagesmittel ein

Lärmpegel von mindestens 55 Dezibel gemessen wurde. In Frankfurt lagen 66 Prozent des Stadtgebiets in der als kritisch einzustufenden Lärmzone. Lärmproteste sind hier also zwingend nötig!

Fluglärm-Inspiration

BÜCHER UND BILDER

Der Fluglärm über der Rhein-Main-Region inspiriert zunehmend Künstler. So wird in »Nachtaktiv«, dem neuen Kurzkrimi von Astrid Reck, eine Frau aus Wut über den Flugzeugkrach zur Mörderin. Hinter dem Pseudonym steckt die Pressesprecherin im rheinland-pfälzischen Integrations- und Familienministerium Astrid Eriksson, die direkt in einer der Einflugschneisen wohnt. Der Kurzkrimi ist im Sammelband »Der Tod kommt nachts« im Ingelheimer Leinpfad Verlag (www.leinpfad-verlag.com) erschienen.

Ebenfalls fluglärmgeplagt ist die Hochheimer Fotografin Kornelia Kauss. Sie hat ihre ganz persönlichen Horrervisionen in eindrucksvolle Fotomontagen wie die vom Mainzer Rheinstrand (Bild unten) gepackt. Kauss verschickt ihre Bilder gern auch als Poster, Kalender oder Postkarten. Preise je nach Größe. Kontakt: www.kult-fotos.de



kult-fotos