

RECHTSANWALTSKANZLEI WOLFRAM GÜNTHER

Bernhard-Göring-Straße 152
04277 Leipzig (im Haus der Demokratie)
Tel.: (03 41) 3 06 51 60 · Fax: (03 41) 3 06 51 62

eMail: info@anwaltskanzlei-guenther.de
Web: www.anwaltskanzlei-guenther.de

Rechtsanwaltskanzlei Wolfram Günther · Bernhard-Göring-Str. 152 · 04277 Leipzig

An den Kanzler
des Europäischen Gerichtshofs für Menschenrechte
Europarat

F-67075 STRASBOURG CEDEX

Beschwerde Nr. 25330/10
Eckenbrecht und Ruhmer ./.. Deutschland

hier: Nachreichung zur Beschwerde

Leipzig, den 14. Februar 2011

Nachreichung zu

II. EXPOSÉ DES FAITS

STATEMENT OF THE FACTS

DARLEGUNG DES SACHVERHALTES

14. Sachverhalt

zu 5. Fehlerhaftigkeit der Entscheidungsgrundlagen des Planfeststellungsbeschlusses

5.1 Fehlerhafte Einschätzung der Gesundheitsgefahren von Lärmpegeln insgesamt

d) Studie des Instituts für Sozial- und Präventivmedizin der Universität Bern „Aircraft Noise, Air Pollution and Mortality From Myocardial Infarction“ (2010)

In einer Studie des Instituts für Sozial- und Präventivmedizin der Universität Bern wurde erneut der Zusammenhang von Fluglärm und Gesundheitsgefährdung untersucht. Die Studie basiert auf den Daten von 4,6 Mio Schweizer Bürgern im Alter über 30 Jahren. Dabei wurde durch die Forscher ein eindeutiger Zusammenhang zwischen Intensität und Dauer des Fluglärms und dem Risiko für vom Fluglärm Betroffene an einem Herzinfarkt zu sterben festgestellt. Die Wirkung des Fluglärms wird damit erklärt, dass Lärm als psychosozialer Stressor auf das sympathische Nervensystem und das Hormonsystem wirkt und dadurch das Herzinfarktrisiko ansteigen lässt.

Ergebnis ist, dass für Menschen, die mehr als 15 Jahre lang einem Fluglärm-Dauerschallpegel von über 60 dB(A) *(außen)* ausgesetzt sind, ein stark erhöhtes Herzinfarktrisiko besteht. Gegenüber Flughafenanwohnern die weniger als 45 dB(A) *(außen)* Dauerschall ausgesetzt sind, steigt das Risiko einen Herzinfarkt zu erleiden um 50 %. Der Fluglärm wirkt dabei auf das Nerven- und Hormonsystem der betroffenen Anwohner ein. Insgesamt liegen die Studienergebnisse auf einer Linie mit den Studien von Eberhard Greiser (siehe Beschwerde Pkt. 5.1a/b) , der die Folgen des nächtlichen Fluglärms am Flughafen Köln-Bonn untersucht hat.

Beweis: Fachzeitschrift *Epidemiology* 2010; 21, Anke Huss, Adrian Spoerri, Matthias Egger, Martin Röösli: Aircraft Noise, Air Pollution and Mortality From Myocardial Infarction, S. 829-836; als Anlage **K20**
Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 27.10.2010, Fluglärm schadet der Gesundheit; als Anlage **K21**

Bereits bei einer Fluglärmwirkungsdauer von 5 Jahren und einem Fluglärmpegel zwischen 50-54 dB(A) *(außen)* wird für die betroffenen Menschen eine deutliche Erhöhung des Herzinfarkt-Risikos festgestellt.

Beweis: Fachzeitschrift *Epidemiology* 2010; 21, Anke Huss, Adrian Spoerri, Matthias Egger, Martin Röösli: Aircraft Noise, Air Pollution and Mortality From Myocardial Infarction, S. 833 Figure 1; als Anlage **K20**

e) Studie der University of Warwick “Lack of Sleep May Increase Potential for Early Mortality” (2010)

Eine Studie der University of Warwick, Penn State College of Medicine, Alexandros N. Vgontzas “Lack of Sleep May Increase Potential for Early Mortality” (vom 2. August 2010) kommt zu dem Ergebnis, dass Schlafmangel das Leben verkürzt.

Besonders gefährdet sind Männer, die unter Schlaflosigkeit leiden. An der Studie unter der Leitung von Alexandros N. Vgontzas nahmen 1.000 Frauen und 741 Männer teil. Im Durchschnitt waren die Probanden zwischen 47 bis 50 Jahre alt. Für den ersten Teil der Studie verbrachten die Studienteilnehmer mehrere Nächte im Schlaflabor. Zusätzlich gaben sie den Wissenschaftlern Auskunft über ihre Schlafqualität und -dauer. Ein Teil der Teilnehmer - 8 % der Frauen und 4 % der Männer - litten unter chronischer Schlaflosigkeit. Sie schliefen weniger als sechs Stunden pro Nacht. Der zweite Teil der Studie folgte bei den Frauen nach zehn Jahren und bei den Männern nach 14 Jahren. Die Teilnehmer wurden zu ihrer Gesundheit befragt. Dabei zeigte sich, dass 14 % der Probanden inzwischen verstorben waren. Die Mortalitätsrate bei den gesunden Schläfern betrug 9,1 %. Unter den schlaflosen Männern betrug die Rate jedoch 51,1 %.

Beweis: Fachzeitschrift Sleep, Volume 33 / Issue 09 - Wednesday, September 01, 2010 (<http://www.journalsleep.org/ViewAbstract.aspx?pid=27894> / <http://www.ncsf.org/NewsArticles/0-87/LackofSleepMayIncreasePotentialforEarlyMortality.aspx>); als Anlage **K22**

f) Umweltbundesamt: Fluglärmwirkungen. Gesundheitliche Aspekte; Tagungsvortrag (2010)

Im Rahmen einer Fachtagung zu Nachtfluglärm 2010 verweist das Umweltbundesamt der Bundesrepublik Deutschland ausdrücklich darauf, dass die geltenden Lärmgrenzwerte in Deutschland nicht den fachlichen Anforderungen entsprechen. Vielmehr bestehen deutliche Vollzugsdefizite bei der Berücksichtigung der neuen Fluglärmforschung.

Unter der Folie „Zunahme der Fluglärm-Belästigung gegenüber früheren Studien“ werden die Diskrepanzen zwischen den Ergebnissen früherer Studien und der aktuellen Hyena-Studie (vgl. Beschwerdeschrift Pkt. 5.1c, aa/cc) dargelegt.

Ab dem Jahr 2011 gelten auf Grundlage des 2010 novellierten Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (FlugLärmG; Neufassung vom 31.07.2010) für erweiterte oder neu angelegte Flughäfen mit 50 dB(A) (außen/Nacht) anspruchsvollere Grenzwerte. Damit bewegt sich der deutsche Gesetzgeber in Richtung eines verbesserten Lärmgrenzwertes in der Nacht. Das Bundesrecht würdigt mit den geltenden Grenzwerten aber weiterhin die wissenschaftlichen Vorgaben der neuesten epidemiologischen Forschung nicht ausreichend. Nach den aktuellen Untersuchungsergebnissen ist zum Schutz der Gesundheit von Flughafenanwohnern einem Grenzwert von 45 dB(A) (außen/Nacht) notwendig.

Für Flughäfen, die auf Grundlage einer Altgenehmigung betrieben werden, gelten auch nach dem 01.01.2011 die alten Grenzwerte von 55 dB(A) (außen) weiter. Damit finden die neuen Erkenntnisse aus der Lärmforschung und die Grenzwerte der neuen Fluglärmgesetzgebung beim Betrieb des Flughafens Leipzig-Halle keine Berücksichtigung. Das hohe Gesundheitsrisiko für die Anwohner bleibt weiterhin bestehen und nimmt mit dem Anwachsen des Flugverkehrs weiter zu.

Beweis: Babisch, Wolfgang (Umweltbundesamt): Fluglärmwirkungen. Gesundheitliche Aspekte. Vortrag UBA Fachtagung Nachtfluglärm, Berlin 20. April 2010; Blatt-Kapitel: Fluglärm L night dB(A); als Anlage **K23**

Bei Zugrundelegung von 45 dB(A) (außen/Nacht) als eines Grenzwert für den Dauerschallpegel ($L_{eq(3)}$) ergeben sich weitere konkrete Defizite des am Flughafen Leipzig-Halle geltenden Nachtschutzes. So hat die flughafeneigene mobile Fluglärmmessstation etwa für den Ort Modelwitz einen Dauerschallpegel ($L_{eq(3)}$) von 46 dB(A) (außen) gemessen, ohne dass dieser Ort in das Nachtschutzgebiet aufgenommen worden wäre.

Beweis: Leipzig-Halle Airport, Einsatz der mobilen Fluglärmmessstation 09.12.2009 - 02.11.2010; hier untere Tabelle „Modelwitz“; als Anlage **K30**

zu 6. Übergewichtung des Erfordernisses von Nachtflügen

Expressfracht und damit ein 24-Stunden-Service und damit auch Nachtflüge für Expressfracht sind weder erforderlich, noch wirtschaftlich wünschenswert. Die durch Nachtflüge gewonnene Zeit hat keine wesentliche Relevanz für die Gesamtdauer des Transports. Erhebliche Zeitersparnis wird in der Logistikbranche vielmehr zunehmend und schon heute in erheblichem Maße durch eine Nutzung von Lkw-Transporten für Express-Fracht erzielt. Ein Wettbewerbsnachteil für den Flughafen Leipzig-Halle durch eine angemessene Nachtflugbeschränkung sowie angemessene Lärmauflagen ist damit ausgeschlossen. Dies hätte bei der Abwägung des im Planfeststellungsbeschluss dargelegten öffentlichen Interesses für Luftfracht mit dem Schutz der Gesundheit der Flughafenanwohner berücksichtigt werden müssen.

b) Barkawi / Bretzke: "Das riesige Wachstum des Expressfrachtmarktes" ist nicht nachhaltig

In einer umfassenden Untersuchung legen die Wirtschaftsberater Karim Barkawi und Wolf-Rüdiger Bretzke die aktuellen Entwicklungen in der Logistikbranche dar. Sie kommen dabei zu dem Ergebnis, dass "das riesige Wachstum des Expressfrachtmarktes" nicht nachhaltig ist.

"In den vergangenen 20 Jahren haben wir die Prognostizierbarkeit von Bedarfen zerstört", sagt Prof. Wolf-Rüdiger Bretzke. „Die Ursache dafür liegt vor allem in einer völlig übertriebenen Produktvielfalt sowie der extremen Zeitkompression.“ Ein Indikator dafür ist das umweltschädliche, riesige Wachstum des Expressfrachtmarktes. "Ein 24-Stunden-Service ist nicht nachhaltig. Wenn ich dem Spediteur nur einen Tag mehr gebe, kann er Nachfragespitzen später in Täler versenken" so Bretzke. „Wenn Unternehmen weniger Produktvarianten anbieten würden und gleichzeitig wohl dosierte Pufferbestände hielten, ließen sich viele Transporte, insbesondere Leerfahrten, vermeiden“ weiß Ko-Autor Karim Barkawi. „Außerdem werden in einigen Branchen die internationalisierten Produktionsnetze wieder kleinräumiger. Eine ‚globale Lokalisierung‘ steht bevor“, so Barkawi weiter.

Beweis: Karim Barkawi / Wolf-Rüdiger Bretzke: Nachhaltige Logistik – Antworten auf eine globale Herausforderung. München 2010; siehe Pressemitteilung zur Bucherscheinung Barkawi Management Consultants vom 11.08.2011; als Anlage **K24**

c) IATA-Weltverband: Keine Notwendigkeit für Nachtflüge für Express-Fracht

Der Chef des IATA-Weltverbands (in dem mehr als 230 Fluggesellschaften organisiert sind), Giovanni Bisignani, hat auf der eine Sicherheits-Fachkonferenz AVSEC World Conference in Frankfurt/M am 02.11.2010 erklärt: " *Luftfracht sei heute im Schnitt fünf Tage unterwegs, aber nicht einmal 24 Stunden in der Luft - der Rest ist Bürokratie.*"

Beweis: Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 02.11.2010, Luftfracht verspricht mehr Sicherheit
(<http://www.faz.net/s/RubC9401175958F4DE28E143E68888825F6/Doc~EA77A7BF848B149D7944B8ED6BDD395BE~ATpl~Ecommon~Scontent.html>);
als Anlage **K25**

d) Mensen: Express-Luftfracht hat mittlere Laufzeit von 1,5 - 3 Tagen, maximal 3 Tage

Heinrich Mensen nennt in seinem Buch Planung, Anlage und Betrieb von Flugplätzen (2007) für Standard Luftfracht eine mittlere Laufzeit von 2-4 Tagen, maximal 7 Tagen. Für Express-Luftfracht nennt er eine mittlere Laufzeit von 1,5 - 3 Tagen, maximal 3 Tage.

Auch danach ist deutlich, dass es auf die Nachtflugstunden zwischen 22:00 Uhr und 6:00 Uhr nicht entscheidend ankommt.

Beweis: Heinrich Mensen: Planung, Anlage und Betrieb von Flugplätzen. Heidelberg, Berlin 2007, S. 17
(<http://www.springerlink.com/content/t85942/#section=297743&page=1>);
als Anlage **K26**

e) Lufthansa Cargo erklärt: Angelieferte Fracht verbleibt längere Zeit auf dem Flughafen bevor sie dann nach heutiger Praxis während der Nachtstunden geflogen wird

Lufthansa Cargo erklärte bei der Schilderung konkreter Transportabläufe im Klageverfahren gegen den Ausbau des Flughafens Frankfurt vor dem Hessischen Verwaltungsgerichtshof, dass auch dort die über den Flughafenzaun angelieferte Fracht längere Zeit auf dem Flughafen verbleibt, bevor sie dann nach heutiger Praxis während der Nachtstunden etwa in den Vereinigten Staaten geflogen wird und dort wiederum erst nach vielen Stunden das Flughafenareal verlässt. Mit einer Kontrolle und Zollabfertigung der Luftfracht schon beim Hersteller oder Lieferanten würde die Notwendigkeit entfallen, Luftfahrzeuge während der Nachtstunden starten zu lassen, ohne dass eine zeitliche Verzögerung eintreten würde.

Beweis: Mitteilung von RA Möller-Meinecke vom 12.11.2010 (<http://www.fluglaerm-epstein.de/Presse/PMitt/2010/101112a.htm>); als Anlage **K27**

f) Kapp: Wettbewerbssituation im europäischen Luftfrachtverkehr: Expressfracht verlagert sich aus Zeitgründen auf die Straße

Marco Kapp beschreibt in einer Diplomarbeit (2007) die Wettbewerbssituation im europäischen Luftfrachtverkehr und dass sich insbesondere der Expressfrachtverkehr zunehmend auf die Straße verlagert, da er hier deutlich schneller transportiert wird.

„Der europäische Binnenluftfrachtmarkt ist aufgrund der relativ geringen geographischen Ausdehnung und des gut ausgebauten Fernstraßennetzes durch eine starke Substitutionskonkurrenz zu bodengebundenen Transportmitteln gekennzeichnet, wodurch sich die niedrigen Zuwachsraten bei der Standardfracht erklären lassen können. Im Gegensatz dazu ist in Zukunft mit einem jährlich zwölfprozentigen Wachstum im Bereich von Expresssendungen zu rechnen.“ (S. 6)

„In Europa kommt als spezielle Eigenschaft hinzu, dass kurze Entfernungen und gut ausgebaute Straßennetze den Lkw-Einsatz begünstigen. Der Zeitvorteil des Flugzeuges kommt erst ab Entfernungen von 1.000 Kilometern zum tragen. De facto betreiben daher nur die Integratoren und Airlines wie Lufthansa und Air France mit zeitgarantierten Expresslieferungen regelmäßige Frachterflüge innerhalb Europas.“ (S. 68)

„Die als sog. Road-Feeder-Dienste bezeichneten Transporte erfolgen überwiegend per Lkw und sind als Luftfracht tarifiert. Im Jahr 2005 wurden Boeing zufolge in Europa fast 8.300 wöchentliche Road-Feeder-Relationen zwischen 890 Städten bedient. Dabei werden mit steigender Tendenz auch Langstreckentransporte im Liniendienst durchgeführt, ebenso werden zunehmend auch höherwertige Güter per Lkw transportiert. Von den stetig neu hinzukommenden Relationen führen die meisten vor allem in die osteuropäischen Staaten Das in dieser Form im europäischen Raum beförderten Luftfrachtaufkommen auf etwa 30%. beziffert. Dieser Trend wird sich weiter fortsetzen. Gründe hierfür sind u.a. der zunehmende Einsatz von Nur-Fracht-Gerät und größeren Passagierflugzeugen. Zur Auslastung der erhöhten Kapazitäten werden die Konsolidierungs- und Zentralisierungsbestrebungen steigen. Des Weiteren werden die Verschärfungen der Nachtflugbeschränkungen tendenziell dazu führen, dass notwendige Nachtflugaktivitäten eingestellt und mit dem LKW ersetzt werden müssen. Ferner werden bei den gegenwärtigen Wachstumsraten durch das Zulaufen der Frachtzentren um die Hub-Flughäfen, zunehmende Off-Airport-Stationen entstehen, die ebenfalls zu mehr Luftfrachtersatzverkehr führen werden. Ebenso muss bei einer europaweiten Zulassung von 60-Tonnern (Megaoder Gigalinern) davon ausgegangen werden, dass sich der Kostenvorteil des Lkws noch weiter erhöhen wird.“ (S. 63f)

„Vor diesem Hintergrund konnten sich zwei Anbietergruppen von Luftfracht herausbilden. Während Airlines für einen “door-to-door“-Transport mit Luftfrachtspediteuren kooperieren müssen, integrieren Expressanbieter ihre Leistungen in einer einheitlichen und ununterbrochenen Transportkette. Integratoren können ihre Leistungen dadurch kundenorientierter und vor allem mit kürzeren Laufzeiten anbieten. Ist traditionelle Luftfracht durch die Vielzahl unabgestimmter Schnittstellen durchschnittlich – genauso wie vor 30 Jahren – immer noch sechs Tage unterwegs, benötigen Sendungen bei den Integratoren nur drei bis vier Tage, innerhalb Europas vielfach nur 24 Stunden.“ (S. 67).

Beweis: Marco Kapp, Die Wettbewerbssituation im europäischen Luftfrachtverkehr.
Diplomarbeit, Hamburg 2007
(http://www.logistikbranche.net/fileadmin/media/Diplomarbeit_kapp_24_09_2007.pdf); als Anlage **K28**

g) Testanfrage bei Fedex zu Expressfracht: Angebote mit Dauer 1,5 bis 3 Tage

Eine exemplarische Anfrage für ein USA-Ostküstenziel sowie ein Europaziel, und zwar mit Fedex (von Bonn/NRW) ergibt: Schneller als 1,5 Tage nach Jerez, Spanien und 3 Tage nach New York, ging es nicht.

Beweis: Anfragen Fedex November 2010; als Anlage **K29**

Nachreichung zu

VII. PIÈCES ANNEXÉES / LIST OF DOCUMENTS / BEIGEFÜGTEUNTERLAGEN

21. m) Schriftsatz der Verfassungsbeschwerde vom 30.10.2008 (Anlage **K19**)
- n) Fachzeitschrift Epidemiology 2010; 21, Aircraft Noise, Air Pollution and Mortality From Myocardial Infarction, S. 829-836 (Anlage **K20**)
- o) Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 27.10.2010, Fluglärm schadet der Gesundheit; als Anlage (**K21**)
- p) Fachzeitschrift Sleep, Volume 33 / Issue 09 - Wednesday, September 01, 2010 (Anlage **K22**)
- q) Babisch, Wolfgang (Umweltbundesamt): Fluglärmwirkungen. Gesundheitliche Aspekte. Vortrag UBA Fachtagung Nachfluglärm, Berlin 20. April 2010; Blatt-Kapitel: Fluglärm L night dB(A) (Anlage **K23**)
- r) Karim Barkawi / Wolf-Rüdiger Bretzke: Nachhaltige Logistik – Antworten auf eine globale Herausforderung. München 2010; siehe Pressemitteilung zur Bucherscheinung Barkawi Management Consultants vom 11.08.2011 (Anlage **K24**)
- s) Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 02.11.2010, Luftfracht verspricht mehr Sicherheit (Anlage **K25**)
- t) Heinrich Mensen: Planung, Anlage und Betrieb von Flugplätzen. Heidelberg, Berlin 2007 (Anlage **K26**)
- u) Mitteilung von RA Möller-Meinecke vom 12.11.2010 (Anlage **K27**)
- v) Marco Kapp, Die Wettbewerbssituation im europäischen Luftfrachtverkehr. Diplomarbeit, Hamburg 2007 (Anlage **K28**)
- w) Anfragen Fedex November 2010 (Anlage **K29**)
- x) Leipzig-Halle Airport, Einsatz der mobilen Fluglärmmessstation 09.12.2009 - 02.11.2010; hier untere Tabelle „Modelwitz“ (Anlage **K30**)
- zu i) M. Goritzka, Goritzka-Akustik, Schaltechnische Untersuchung. Bericht 2581/08 – Ermittlung der Überflugpegel, Siedlung Süd 29, 06116 Halle (Anlage **K9**)
hier: bitte ersetzen „Arbeitsexemplar“ durch End-„Bericht“