

# 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](mailto:info@anwaltskanzlei-guenther.de)  
Web: [www.anwaltskanzlei-guenther.de](http://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 2013

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**

Verschiedene Studien belegen, dass durch nächtliche Lärmbelastungen und die damit verbundenen Störungen des Schlafes gesundheitliche Folgeschäden auftreten können:

**zu c) Weitere Studien - verallgemeinerbare Ergebnisse**

**aa) Nachtrag Quellennachweis schon bisher mittelbar zitierter Studien**

Bereits im Beschwerdeschriftsatz vom 03.05.2010 wurde unter 5.1.c) auf mehrere weitere Studien hingewiesen, die sich mit den Auswirkungen von Fluglärm auf den menschlichen Organismus beschäftigen. Dies erfolgte weitgehend unter Bezug auf einen Aufsatz von Kaltenbach u.a. von 2008, in dem ein Überblick und eine Auswertung der bis dahin bekannten Studien zum Thema geliefert wird (M. Kaltenbach u.a., Gesundheitliche Auswirkungen von Fluglärm 2008; als Anlage **K14**)

Ergänzend dazu solle zu den wesentlichen der so bereits mittelbar zitierten Studien hier noch einmal die konkrete Nennung der Quellen nachgeholt werden:

• **Stansfeld-Studie Lärmbelastung Kinder 2005:**

In einem in vier EU-Ländern durchgeführten europäischen Forschungsprojekt (RANCH, Road Traffic & Aircraft Noise & Children's Cognition & Health) wurden die Auswirkungen von Verkehrslärm auf die kognitiven Leistungen und die Gesundheit von Kindern untersucht. Die Ergebnisse zeigen, dass Fluglärm die Lesefähigkeit und Gedächtnisleistung bei Kindern beeinträchtigen kann;

dargelegt in der sehr umfangreichen Studie:

- Stansfeld. S.A., Berglund. B., Clark. C., Lopez Barrio. I., Fischer. P., Ohrstrom. E., Haines. M.M., Head. J., Hygge. S., van Kamp. I. & Berry. B. (2005). Aircraft and road traffic noise and children's cognition & health: exposure-effect relationships. *The Lancet*, 365, 1942-1949  
(im Internet: <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0140673605666603>).

sowie weiter in:

- Clark. C., Martin, R., van Kempen. E., Alfred. T., Head. J., Davies. H.W., Haines. M.M., Lopez Barrio. I., Matheson. M. and Stansfeld. S.A. (2006). Exposure-effect relations between aircraft and road traffic noise exposure at school and reading comprehension: the RANCH project. *American Journal of Epidemiology*, 163 (1), 27-37.

- Van Kempen. E., van Kamp. I., Fischer. P., Davies. H.W., Houthuijs. D., Stellato. R., Clark. C. and Stansfeld. S.A. (2006). Noise exposure and children's blood pressure and heart rate: the RANCH project. *Occupational & Environmental Medicine* 63 (9), 632-9.
- Ohrstrom. E., Hadzibajramovic. E., Holmes. M. and Svensson. H. (2006). Effects of road traffic noise on sleep: studies on children and adults. *Journal of Environmental Psychology* 26 (2), 116-126.

Weitere Informationen:

[http://www.wolfson.qmul.ac.uk/RANCH\\_Project/](http://www.wolfson.qmul.ac.uk/RANCH_Project/)  
[www.wolfson.qmul.ac.uk/RANCH\\_Project/index.html](http://www.wolfson.qmul.ac.uk/RANCH_Project/index.html)

- **Eriksson-Studie Einzelschallpegel 2007:**

Quelle: Eriksson, Rosenlund, et al.: Aircraft Noise and Incidence of Hypertension, *Epidemiology* Vol. 18 No. 6, November 2007 S. 716 ff.

Weitere Informationen:

<http://www.ncbi.nlm.nih.gov/pubmed/17917607>  
[http://journals.lww.com/epidem/Abstract/2007/11000/Aircraft\\_Noise\\_and\\_Incidence\\_of\\_Hypertension.11.aspx](http://journals.lww.com/epidem/Abstract/2007/11000/Aircraft_Noise_and_Incidence_of_Hypertension.11.aspx)

- **HYENA-Studie 2008:**

Quelle: Jarup, L., Babisch. W., et al.: Hypertension and exposure to noise near airports – the HYENA study. *Environmental Health Perspectives*, 2008. 116: pp. 329–333.

Im Internet: <http://www.ehponline.org/docs/2007/10775/abstract.html>

Presseinformation des Umweltbundesamts:

<http://www.umweltbundesamt.de/uba-info-presse/2008/pd08-003.htm>

Weitere Informationen: <http://www.hyena.eu.com/links.htm>

- **Greiser-Studie Risikofaktor nächtlicher Fluglärm 2006/2007 (bzw. 2010)**

Quelle: Greiser, E.; Greiser, C.: Risikofaktor nächtlicher Fluglärm – Abschlussbericht über eine Fallkontrollstudie zu kardiovaskulären und psychischen Erkrankungen im Umfeld des Flughafens Köln-Bonn, Forschungsvorhaben im Auftrag des UBA 2010.

Im Internet: <http://www.umweltdaten.de/publikationen/fpdf-l/3774.pdf>  
Anlagen unter <http://www.umweltbundesamt.de/uba-info-medien/3775.html>.

## **bb) Übersicht zu weiterführender Literatur zu Verkehrslärm**

Eine gute Übersicht zu weiterführender Literatur zu Verkehrslärm findet sich bei:

- **Sörensen u.a. Übersicht Studien Verkehrslärm 2011**

Quelle: Sörensen M, Hvidberg M, Andersen ZJ, Norsborg RB, Lillelund KG, Jakobsen J, Tjønneland A, Overvad K, Raaschou-Nielsen O (2011), Road traffic noise and stroke: a prospective cohort study. *European Heart Journal* 32:737–744.

**cc) Zusammenfassende Literaturübersicht zu den gesundheitlichen Auswirkungen von Fluglärm**

Eine zusammenfassende Literaturübersicht zu den gesundheitlichen Auswirkungen von Fluglärmexposition wurde 2008 durch das Gesundheitsamt Frankfurt vorgelegt:

• **Frankfurt Übersicht Studien Fluglärmwirkungen 2008**

Quelle: Amt für Gesundheit Frankfurt, Abteilung Medizinische Dienste und Hygiene, PD Dr. Ursel Heudorf. Fluglärm und Gesundheit. Ergebnisse epidemiologischer Studien – Literaturübersicht. Frankfurt am Main; 2008.

Im Internet: [www.dfl.d.de/Downloads/Ffm\\_0812xx\\_FluglaermUndGesundheit\(Literatur\).pdf](http://www.dfl.d.de/Downloads/Ffm_0812xx_FluglaermUndGesundheit(Literatur).pdf)

**dd) Weitere aktuelle Studien/Gutachten zu den gesundheitlichen Auswirkungen von Fluglärm**

• **Prof. Manfred E. Beutel - Gesundheitsgefahren nicht allein von Lärmwerten abhängig / Keine Lärmgewöhnung 2012**

Im Planfeststellungsbeschluss erfolgte eine - auch sonst mangelhafte - Berücksichtigung des Fluglärms im Bezug auf mögliche Gefährdungen der menschlichen Gesundheit bislang einzig unter Betrachtung von Lärmwerten.

Prof. Manfred E. Beutel von der Klinik und Poliklinik für Psychosomatische Medizin und Psychotherapie der Johannes Gutenberg-Universität Mainz weist darauf hin, dass die Gesundheitsgefährdung durch Fluglärm nicht nur von Lärmwerten abhängt. Außerdem kann sich der menschliche Organismus nicht an den Lärm gewöhnen. Deshalb kann schon ganz grundsätzlich die alleinige Festlegung von Grenzwerten für Lärmbelastung im Planfeststellungsbeschluss nicht ausreichend für einen wirksamen Gesundheitsschutz sein.

Dazu Prof. Manfred E. Beutel:

*"Fluglärm lässt sich physikalisch nicht ausreichend beschreiben, kein Mainzer wird durch überfliegende Flugzeuge taub werden. Aber: Lärm bezeichnet eben die Störung, Verärgerung oder Belästigung durch Schallexposition. Die Weltgesundheitsorganisation empfiehlt daher aus gutem Grund, Lärmbelastung als wesentlichen Indikator für die Gesundheitswirkung von Lärm zu erfassen. Dies ist nicht durch physikalische Schallgrößen zu erfassen, die bekannter Weise bei uns über so unterschiedliche Tage hinweg gemittelt werden, bis eben scheinbar erträgliche durchschnittliche Lautheit zustande kommt. Vielmehr gehen so unterschiedliche Faktoren ein wie Frequenz der Geräusche, Häufigkeit, Lautheit von Einzelereignissen, aber eben auch Biorhythmus, Lebensalter, körperliche Krankheit oder individuelle Lärmempfindlichkeit. Nicht der Schall macht krank, sondern die Lärmbelastung.*

*Die vorliegenden wissenschaftlichen Studien widersprechen der Behauptung der Lärmgewöhnung. Nächtlicher Fluglärm führt beispielsweise auch zwischen 22 und 23 Uhr und zwischen 5 und 6 Uhr zu Schlafstörungen und zu nächtlichen Blutdruckerhöhungen. Selbst wenn die Betroffenen nicht erwachen, kommt es zu Mikroaktivierungen des vegetativen Nervensystems durch einzelne überfliegende Flugzeuge, die letztlich zu der Blutdrucksteigerung durch nächtlichen Fluglärm wesentlich beitragen und damit erhöhten Herz-Kreislaufisiken in der Bevölkerung.*

*„Psychische Wahrnehmung“ wurde auch in der Medizin lange dem scheinbar „objektiv messbaren“ gegenübergestellt. Hier haben wir zum Glück dazugelernt: Natürlich ist auch Fluglärmbelastung objektiv messbar und nicht nur Lautheit. In der Onkologie ist bspw. Hauptkriterium der Behandlung eine möglichst gute Lebensqualität zu erreichen, und dafür ist die Einschätzung des Kranken der Maßstab. Diese „psychische Wahrnehmung“ würde kein Onkologe in Deutschland als „Kopfsache“ abtun.“*

Beweis: Email Manfred E. Beutel an BBI-Info vom 10.09.2012; als Anlage **K31**

- **WHO-Studie Krankheitslast aufgrund von Umgebungslärm 2011**

Bereits im Beschwerdeschriftsatz vom 03.05.2010 wurde unter 5.2.a) ausgeführt, dass die Welt-Gesundheits-Organisation (WHO) bezüglich Schlafstörungen aufgrund von Lärm empfiehlt, dass Mittelungspegel im Schlafrum 30 dB(A) und Maximalpegel 45 dB(A) nicht überschreiten sollten (siehe dazu auch WHO, Guidelines for Community Noise, 1999; als Anlage **K6**)

In einer neuen Veröffentlichung "Krankheitslast aufgrund von Umgebungslärm. Quantifizierung des Verlusts an gesunden Lebensjahren in der Europäischen Region" der WHO von 2011 werden die Erkenntnisse über die Zusammenhänge zwischen Umgebungslärm und seinen gesundheitlichen Folgen, wie Herz-Kreislauf-Erkrankungen, Lernstörungen, Schlafstörungen, Tinnitus und Reizbarkeit, zusammengefasst. Für jede dieser Folgen wird die Methodik der umweltbedingten Krankheitslast, die auf Dosis-Wirkungs-Beziehungen, Expositionsverteilung, Hintergrundprävalenz der Krankheit und der Gewichtung von Behinderungen (disability weights) basiert, angewandt, um die Krankheitsbelastung in Form von behinderungsbereinigten Lebensjahren zu berechnen.

Quelle: Burden of disease from environmental noise. Quantification of healthy life years lost in Europe. Hg. v. WHO und EU-Kommission. 2011

Im Internet: [http://www.euro.who.int/\\_\\_data/assets/pdf\\_file/0008/136466/e94888.pdf](http://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0008/136466/e94888.pdf)

- **NORAH-Studie (in Bearbeitung)**

Derzeit wird die vom Land Hessen initiierte NORAH-Studie (Noise-Related Annoyance, Cognition, and Health) durchgeführt unter Berücksichtigung verschiedener deutscher Flughäfen. Diese Studie hat das Ziel, eine möglichst repräsentative und wissenschaftlich abgesicherte Beschreibung der Auswirkungen des Lärms vom Flug-, Schienen- und Straßenverkehr auf die Gesundheit und Lebensqualität der betroffenen Wohnbevölkerung zu erhalten.

Im Internet: <http://www.norah-studie.de/faq.epi>

- **Studie UBA Bewertung von Flugrouten unter Lärmwirkungsaspekten (in Bearbeitung)**

Nach Kenntnis des Beschwerdeführers hat das Umweltbundesamt im Rahmen des Umweltforschungsplans des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit 2012 ein Forschungsvorhaben „Bewertung von Flugrouten unter Lärmwirkungsaspekten“ vergeben bei dem die Geräuscheinwirkungen auf die Bevölkerung im Zusammenhang mit der Festlegung von Flugrouten in der Umgebung von Flughäfen untersucht werden. Ergebnisse sollen im Jahr 2014 vorliegen.

- **Epidemiologische Studie Flughafen Leipzig-Halle (beantragt im Sächsischen Landtag 2010)**

Im März 2010 stellte die Fraktion Die Linke im Sächsischen Landtag einen Antrag zur Beauftragung der Landesregierung zur "Erarbeitung einer Studie zu den gesundheitlichen Auswirkungen des Fluglärms auf die im Umfeld des Flughafens Leipzig-Halle lebenden Anwohnerinnen und Anwohner". Es sollten Langzeituntersuchungen durchgeführt und dazu eine repräsentative Anzahl von Probanden einbezogen sowie gesundheitlich Vorbelastete, Kinder und ältere Menschen besonders berücksichtigt werden.

Der Antrag wurde mit der Mehrheit der Regierungsfractionen aus CDU und FDP abgelehnt unter Hinweis auf die Kosten und den Umstand, dass sich der Lärmschutz aus gesetzlichen Vorschriften ergäbe, die bereits beachtet würden.

Beweis: Sächsischer Landtag, Drucksachen 5/1351 und 5/2712-1; als Anlage **K32**

Im Internet:

[http://edas.landtag.sachsen.de/viewer.aspx?dok\\_nr=2712&dok\\_art=Drs&leg\\_per=5&pos\\_dok=1](http://edas.landtag.sachsen.de/viewer.aspx?dok_nr=2712&dok_art=Drs&leg_per=5&pos_dok=1)

**zu f) Umweltbundesamt: Fluglärmwirkungen. Gesundheitliche Aspekte**

Bereits im Nachtragsschriftsatz vom 14.02.2011 wurde unter 5.1.f) auf Studien des Umweltbundesamtes (UBA) hingewiesen insbesondere unter Bezug auf einen Vortrag von Wolfgang Babisch auf einer UBA-Fachtagung zu Nachtfluglärm 2010 (als Anlage **K23**).

Ergänzend dazu soll auf die vorangegangene Studie hingewiesen werden, die unter Beteiligung dieses Autors durchgeführt und verschiedentlich veröffentlicht wurde:

- **NaRoMi-Studie Herzinfarktrisiko 2004**

Unter der Bezeichnung „NaRoMI“ (Noise and Risk of Myocardial Infaction) begann 1998 eine Fallkontrollstudie, die bis 2001 in enger Zusammenarbeit zwischen dem Institut für Sozialmedizin (Charité), dem Umweltbundesamt und der Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin durchgeführt wurde. In 32 Berliner Krankenhäusern wurden MI-Patienten (Herzinfarkt-Patienten) und vergleichbare Kontrollen (Unfälle, gutartige Schilddrüsenvergrößerung, darmchirurgische Eingriffe) rekrutiert. Das Ziel der NaRoMi-Studie war die Beantwortung der Frage, ob eine chronische Umwelt- und/oder Arbeitslärmbelastung (objektiv sowie subjektiv) mit einem erhöhten Myokardinfarkt (MI)-Risiko verbunden ist. Zur Beantwortung der Frage wurde die objektive Straßenverkehrslärmbelastung (Schallpegel) der Untersuchungspersonen auf der Grundlage der Lärmkarte der Berliner Senatsverwaltung für Stadtentwicklung ermittelt (vgl. Spandauer Gesundheits-Survey).

Die Betrachtung der Teilstichprobe mit längerer Wohndauer trägt dem Sachverhalt Rechnung, dass gesundheitliche Wirkungen chronischer Lärmbelastung angesichts langer Latenzzeiten bis zur Manifestation eines Herzinfarktes nach der Wirkungshypothese erst nach langjähriger Exposition zu erwarten sind.

Die NaRoMi-Studie zeigte einen statistisch signifikanten Zusammenhang zwischen geschätzter Lärmexposition im Wohnumfeld und Herzinfarktrisiko vornehmlich bei Männern. Dieser Zusammenhang war unabhängig von zahlreichen betrachteten Einflussgrößen (Bildung, vorbestehende Risikofaktoren etc.), für die in der Auswertung kontrolliert wurde. Subjektiv empfundene Lärmbelastung durch Fluglärm war bei Frauen mit einem erhöhten Herzinfarktrisiko assoziiert, subjektiv empfundene Lärmbelastung durch Straßenverkehrslärm bei Männern.

- Babisch, W., Auswertung, Bewertung und vertiefende Analysen zum Verkehrslärm. In: Umweltbundesamt (Hrsg.) Chronischer Lärm als Risikofaktor für den Myokardinfarkt, Ergebnisse der "NaRoMI"-Studie. WaBoLu-Hefte 02/04, S. I-1 bis I-59.

Im Internet: [www.umweltdaten.de/publikationen/fpdf-l/2621.pdf](http://www.umweltdaten.de/publikationen/fpdf-l/2621.pdf)

- Babisch W (2008), Road traffic noise and cardiovascular risk. Noise Health 10:27–33.
- Babisch W, van Kamp I (2009), Exposure-response relationship of the association between aircraft noise and the risk of hypertension. Noise Health 11:149–156.
- van Kempen E, Babisch W (2012), The quantitative relationship between road traffic noise and hypertension: a meta-analysis. Journal of Hypertension 30:1075–1086.

#### **5.4 Fehlerhafte Einschätzung der Gesundheitsgefahren durch Flugzeugabgase**

Die Beschwerdeführer wenden sich mit ihrer Beschwerde gegen den, dem Ausbau des Flughafens Leipzig/Halle zum Luftfracht-Drehkreuz dienenden, Ergänzungsplanfeststellungsbeschluss des Regierungspräsidiums Leipzig vom 27.06.2007, auf dessen Grundlage sie als Flughafenanwohner erheblichen Gesundheitsgefährdungen insbesondere auch durch Flugzeugabgase ausgesetzt werden.

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens hat die Planfeststellungsbehörde über die schon in der Beschwerdeschrift vom 03.05.2010 geltend gemachten Versäumnisse überdies auch die zu erwartenden Belastungen der Anwohner durch Flugzeugabgase völlig unbeachtet gelassen.

Neueste wissenschaftliche Untersuchungen weisen zunehmend auf gesundheitliche Gefahren hin, die durch die Langzeiteinwirkung von Schadstoffen in der Luft insbesondere im Zusammenhang mit dem Luftverkehr und hier gerade dem Star- und Landeverkehr verursacht sind und zum Tode führen können. Jedes Jahr sterben weltweit etwa 8.000 Menschen durch Flugzeugabgase. Das Leben der Betroffenen ist durch Flugzeugabgase um 7,5 Jahre verkürzt worden.

Während des Starts (Take-Off-Modus) sind die Emissionen am größten und zugleich am gefährlichsten, weil die Schadstoffe direkt in die austauscharmen Luftschichten abgegeben werden. Die in der Start- und Landephase über die Turbinen der Triebwerke mit großer Geschwindigkeit freigesetzten Schadstoffe sind inzwischen qualitativ und quantitativ erfasst. Es sind chemische Verbindungen und Partikel, die durch die große Verdünnung in der Luft weder sichtbar noch geruchsintensiv sind. Aus der Anflughöhe, der Landegeschwindigkeit und dem Kraftstoffverbrauch der einzelnen Flugzeuge kann berechnet werden wie viele dieser Schadstoffe täglich ausgestoßen werden. Es sind Tonnen an größeren Flughäfen wie dem in Leipzig-Halle. Zu den Schadstoffen, die bei der Verbrennung in die Atmosphäre freigesetzt werden, gehören Stickstoffoxid (NO), Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>), Schwefeloxide (S<sub>x</sub>O<sub>y</sub>), insbesondere Schwefeldioxid (SO<sub>2</sub>), Kohlenmonoxid (CO), aromatische und aliphatische Kohlenwasserstoffe (PAK, BTX-Aromaten), sowie aus diesen Verbindungen durch die Triebwerke entstehende Aerosole, unter anderem auch Schwefelsäure (H<sub>2</sub>SO<sub>4</sub>) und Salpetersäure (HNO<sub>3</sub>), ferner Ruß und Feinstaub.

Diese überwiegend besonders aggressiv auf die Luftwege und Alveolen (Lungenbläschen) einwirkenden Stoffe sind weitgehend auch in der Verordnung zum Schutz vor Gefahrstoffen (Gefahrstoffverordnung - GefStoffV) erfasst. Sie erreichen schnell die Bodenschichten der überflogenen Gebiete und werden von den Einwohnern eingeatmet, ohne dass diese es merken. Als volatile Stoffe oder Staubpartikel werden sie bis in die kleinen Bronchien und Luftbläschen der Lunge eingeatmet. Feinstaub ist dabei das entscheidende Transportmedium.

Feinstäube besitzen eine Größe im Mikro- und Nanometerbereich. Je nach Größe und Zusammensetzung variiert der Feinstaub in seinen physikalischen und chemischen Eigenschaften, dringt daher unterschiedlich weit in die Atemorgane vor und weist verschiedene Toxizität auf. Die gesundheitsschädigende Wirkung beruht auf den Partikeln selbst und auf der kontaminierten Oberfläche mit Substanzen. Auch die Weltgesundheitsorganisation (WHO) hat in den vergangenen Jahren wiederholt auf die alarmierenden Erkenntnisse zu den Gesundheitsgefahren durch Feinstaub und den daraus resultierenden Folgekosten aufmerksam gemacht.

Nach dem Einatmen können diese Feinstäube und Stoffe bei noch gesunden Menschen zu Hustenreiz und Entzündungen des Bronchialsystems führen. Bei bereits Vorgeschädigten können schwere Atembeschwerden auftreten. Bei Patienten mit Allergien, chronisch obstruktiven Ventilationsstörungen und Asthma bronchiale kann es sogar zu Erstickungsanfällen und zum Tode kommen. Als besonders gefährdet werden auch Kinder mit Allergien und Asthma bronchiale genannt. Stickstoffoxide, die das Ergebnis von Reaktionen des durch die Triebwerke angesaugten Stickstoffes sind und deshalb in höheren Konzentrationen auftreten, werden als besonders störend und besonders pathogen beschrieben.

Eine neue Studie („Airports, Air Pollution and Contemporaneous Health“) untersuchte die Luftqualität an den Flughäfen Kaliforniens und kam zu dem Schluss, dass sich die Luftqualität im Umkreis von 10 Kilometern um Flughäfen deutlich verschlechterte, wenn die sogenannten Taxiing-Zeiten (lange Wartezeiten der Flugzeuge vor Abflug oder Ankunft) besonders lang waren. Nach dieser Studie sei der Flughafen Los Angeles die größte Kohlenmonoxidquelle ganz Kaliforniens.

Beweis: Rafael Dudziak, Warum sprechen alle nur vom Fluglärm? in: Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 30.11.2011; als Anlage **K33**

Kleine Anfrage vom 10.05.2012, Deutscher Bundestag, Drucksache 17/9630; als Anlage **K34**

Dazu heißt es in einem Aufsatz von Dr. med. Rafael Dudziak, lange Jahre Direktor der Klinik für Anästhesiologie am Universitätsklinikum in Frankfurt am Main:

*"Auch die Luftfahrtindustrie war und ist bemüht, den Ausstoß von Abgasen, insbesondere jener chemischen Verbindungen, die nachweislich toxisch sind, zu reduzieren. Trotzdem ist eine befriedigende Lösung des Problems der Umweltverschmutzung durch Flugzeuge bisher nicht gelungen. Wissenschaftliche Untersuchungen, die sich mit dieser Materie beschäftigen, sind leider nicht sehr zahlreich. Universitäre Forschungsinstitute klagen darüber, dass sie zur Durchführung von diesen finanzaufwendigen Projekten keine oder nur geringe Zuwendungen erhalten. So sind in Deutschland die von den Verursachern selbst veröffentlichten Daten der Luftkonzentration schädlicher Stoffe, welche Triebwerke von Flugzeugen erzeugen, die einzigen, auf die Bezug genommen werden kann. Sind sie aber für die anstehenden Fragen von wissenschaftlicher Bedeutung? Bei den meisten Werten handelt es sich um Jahresmittelwerte ohne statistische Angaben, wie etwa im 'Lufthygienischen Jahresbericht 2010'. Oft ist nicht bekannt, ob die veröffentlichten Ergebnisse dem Qualitätssicherungssystem der 'guten Laborpraxis' entsprechen und ob die Messungen wirklich valide sind. Nicht anders verhält es sich mit den im Internet veröffentlichten Angaben des 'Bundesamtes für Mensch und Umwelt' über die Luftverschmutzung in Städten. Die vom Amt veröffentlichten Mitteilungen über die Messung von Schadstoffen sollen vor allem die Umweltverschmutzung durch am Boden erzeugte Schadstoffe erfassen. Den am 17. Juni 2010 für das Gebiet Frankfurt am Main veröffentlichten Mitteilungen ist zu entnehmen, dass von den zehn vorhandenen Messstationen in Frankfurt vier nie eine Messung durchgeführt haben. Eine weitere Station (...) führte ihre letzte Messung mit dem Datum 31. März 1988 durch. Für weitere vier Stationen wird die letzte Messung mit dem Datum 31. März 1998 angegeben. Die Station*



(...) führte nach Angaben im Internet ihre erste und zugleich letzte Messung am 1. Januar 2005 durch. das wirft die Frage auf, wofür diese Stationen eigentlich da sind.

Messungen der Luftverschmutzung in bewohnten Gebieten, die in niedriger Höhe von startenden und landenden Flugzeugen überflogen werden, sind in Frankfurt am Main noch nie gemacht worden. Die Zunahme des Luftverkehrs in einem so stark bewohnten Gebiet wie Rhein-Main erhöht zwangsläufig die Konzentration von Schadstoffen in der Luft. Das sollte für die Verursacher mit einer Verpflichtung zu besonderer Sorgfalt verbunden sein. Das umso mehr, als sich in der wissenschaftlichen Literatur der letzten 20 Jahre gut gesicherte Berichte über die Zunahme von Erkrankungen der Lunge und des Herzens sowie der Sterblichkeit in den durch Start- und Landephassen betroffenen Gebieten mehren. Untersuchungen in Los Angeles, in die über 200 000 in der Nähe des internationalen Flughafens wohnende Menschen einbezogen worden sind, haben erschreckende Ergebnisse gebracht. In einer bereits 1993 erschienenen Veröffentlichung wird beschrieben, dass lärmbedingte Todesfälle im Vergleich zu den nicht vom Flugbetrieb gestörten Gebieten signifikant zunahmten. Mehr als 60 Menschen mehr pro Jahr starben in der 'Los Angeles Airport Area' zwischen 1970 und 1980 allein infolge der Lärmbelastung. Eine Studie aus dem Jahr 2004 berichtet über die Zunahme von Lungenerkrankungen bei Kindern und älteren Menschen in der Nähe des Flughafens Bourgas (Bulgarien), allerdings ohne auf die ursächlichen Faktoren einzugehen.

Neueste wissenschaftliche Untersuchungen weisen zunehmend auf gesundheitliche Gefahren hin, die durch die Langzeiteinwirkung von Schadstoffen in der Luft verursacht sind und zum Tode führen können. Diese Gefahr wird inzwischen im Vergleich zur Lärmeinwirkung, als noch größer eingestuft. Aus dem 'Department of Engineering' der Universität Cambridge und dem 'Department of Aeronautics and Astronautics' des Massachusetts Institute of Technology erschien im August 2010 eine Publikation, deren Autoren sich mit den Folgen der Luftverschmutzung durch Flugzeugabgase beschäftigen. Sie berichten, dass jedes Jahr weltweit etwa 8000 Menschen durch Flugzeugabgase sterben. Durch Feinstaub, Stickoxide und andere Stoffe ist das Leben der Betroffenen um 7,5 Jahre verkürzt worden.

Die in der Start- und Landephase über die Turbinen der Triebwerke mit großer Geschwindigkeit freigesetzten Schadstoffe sind inzwischen qualitativ und quantitativ erfasst. Es sind chemische Verbindungen und Partikel, die durch die große Verdünnung in der Luft weder sichtbar noch geruchsintensiv sind. Sie erreichen schnell die Bodenschichten der überflogenen Gebiete und werden von den Einwohnern eingeatmet, ohne dass diese es merken. Aus der Anflughöhe, der Landegeschwindigkeit und dem Kraftstoffverbrauch der einzelnen Flugzeuge kann berechnet werden wie viele dieser Schadstoffe täglich ausgestoßen werden. Es sind Tonnen, die über einer Stadt wie Frankfurt und Umgebung jährlich in die Luft abgegeben werden, und auf den Boden fallen.

Nicht alle Stadtgebiete sind gleichmäßig betroffen. je niedriger die Flughöhe, desto größer die Konzentration der Stoffe in der Luft. Zu den als besonders aggressiv auf die Luftwege und Alveolen (Lungenbläschen) einwirkenden Stoffen gehören Schwefeldioxide, Schwefeloxide, Stickstoffoxid und Stickstoffdioxid sowie aus diesen Verbindungen durch die Triebwerke entstehende Aerosole, unter anderem auch Schwefelsäure und Salpetersäure. Sie sind alle in der Gefahrstoffverordnung erfasst. Als volatile Stoffe oder Staubpartikel werden sie bis in die kleinen Bronchien und Luftbläschen der Lunge eingeatmet. Dort können sie bei noch gesunden Menschen zu Hustenreiz und Entzündungen des Bronchialsystems führen. Bei bereits Vorgeschädigten können schwere Atembeschwerden auftreten. Bei Patienten mit Allergien, chronisch obstruktiven Ventilationsstörungen und Asthma bronchiale kann es sogar zu Erstickenanfällen und zum Tode kommen. Als besonders gefährdet werden auch Kinder mit Allergien und Asthma bronchiale genannt.

(...) Stickstoffoxide, die das Ergebnis von Reaktionen des durch die Triebwerke angesaugten Stickstoffes sind und deshalb in höheren Konzentrationen auftreten, werden als besonders störend und besonders pathogen beschrieben. (...)

*Die Betroffenen sind auf diese Gefahren weder von den Verursachern noch von Landes- oder Regionalpolitikern hingewiesen worden. Auch die Gesundheitsbehörden haben sich zu diesen Problemen nicht geäußert. Alle sprechen vom Lärm, während Gefahren, die von den Schadstoffen ausgehen, kaum erwähnt werden. Messungen in den betroffenen Gebieten sind bisher nicht gemacht worden, und sie sind, nach allem, was in Erfahrung gebracht werden konnte, bisher auch nicht geplant. So können die Verursacher des chronischen Desasters und jene, die von Amts wegen sich mit diesem Problem hätten beschäftigen müssen, die vorgetragene Erkenntnisse ignorieren und als übertrieben oder unzutreffend kritisieren. Es kann Jahre dauern, bis es zum endgültigen Nachweis der hier beschriebenen Zusammenhänge kommt. Inzwischen werden, immer mehr Flugzeuge landen und starten. Die Luftverschmutzung kann überwacht werden und wenn sie für den Menschen gefährlich wird, müssen die Ursachen beseitigt werden. Es ist die Pflicht des Staates, das Recht seiner Bürger auf körperliche Unversehrtheit zu schützen."*

Beweis: Rafael Dudziak, Warum sprechen alle nur vom Fluglärm? in: Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 30.11.2011; als Anlage **K33**

Ein weiteres Problemfeld stellt der Eintrag von chemischen Flugzeugenteisungsmitteln (Anti-Icing/Deicing-Fluid – ADF) und deren Zusatzstoffen in die Umgebung der Flughäfen und die natürlichen Stoffkreisläufe generell dar. Abhängig von Größe und Vereisungsgrad werden bis zu 6.000 Liter ADF je Flugzeug benötigt. Während des Starts und zeitnah danach werden 50 bis 55 Prozent der Mittel verweht und gelangen als Deposition auf angrenzende Gebiete. Von dort ist ein Eintrag ins Grundwasser oder der Abfluss in Oberflächengewässern möglich. Anfang Dezember 2011 wurde in der Nordsee erstmals die Chemikalie Benzotriazol entdeckt, die in großen Mengen als Korrosionsschutz in ADF verwandt wird (taz vom 3. Dezember 2011 „Chemikalien in der Nordsee“). Das hohe Gefährdungspotential für Benzotriazol und weiterer ADF-Bestandteile ist bereits wissenschaftlich belegt.

Beweis: Kleine Anfrage vom 10.05.2012, Deutscher Bundestag, Drucksache 17/9630; als Anlage **K34**

Im Internet: [www.fbi-berlin.org/wpuploads/2011/05/deicer\\_.pdf](http://www.fbi-berlin.org/wpuploads/2011/05/deicer_.pdf)

## **5.5 Alle fachlichen Autoritäten fordern mittlerweile deutliche Nachbesserungen beim Schutz vor Gesundheitsgefahren durch Fluglärm und Flugzeugabgase**

### **a) Deutscher Ärztetag**

Der Deutsche Ärztetag fordert den Gesetzgeber seit dem vergangenen Jahr auf, die Bevölkerung in Deutschland nachhaltig und umfassend vor den Folgen des Flugverkehrs durch Flugzeugabgase und Lärmemissionen zu schützen. Umfassend meint dabei sowohl den Tagflugbetrieb als auch besonders den Schutz der Nachtruhe in der Zeit mindestens von 22.00 bis 06.00 Uhr. Der 115. Deutsche Ärztetages vom Juni 2012 fordert konkret, dass Fluglärmgesetz und weitere Regelwerke kurzfristig so zu überarbeiten sind, dass die "Erkenntnisse aus wissenschaftlichen Studien in den Gesetzen abgebildet werden". Das bestehende Fluglärmgesetz und die untergeordneten Regelwerke sollen kurzfristig so überarbeitet werden, "dass aktuelle wissenschaftliche Evidenz berücksichtigt wird". Die bestehenden Regelwerke sind jedenfalls "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 und internationalen Studien".

Der Deutsche Ärztetag ist die jährliche Hauptversammlung der Bundesärztekammer, auf die 250 Delegierte von 17 deutschen Ärztekammern entsandt werden. Zu seinen Aufgaben zählt

das Erarbeiten von bundesweiten Regelungen zum Berufsrecht und Positionen zur Gesundheitspolitik<sup>1</sup>. Ärztekammern sind die Träger der berufsständigen Selbstverwaltung der deutschen Ärzte<sup>2</sup>. Die Bundesärztekammer (Arbeitsgemeinschaft der deutschen Ärztekammern) ist die Spitzenorganisation der ärztlichen Selbstverwaltung. Sie vertritt die berufspolitischen Interessen der rund 420.000 Ärzte in Deutschland<sup>3</sup>.

Wortlaut des Beschlusses des 115. Deutschen Ärztetages vom Juni 2012:

*"Fluglärm*

*Der 115. Deutsche Ärztetag 2012 fordert den Bundesrat, die Bundesregierung und die Landesregierungen sowie die Gesundheitsministerkonferenz (GMK) auf, die Bevölkerung in Deutschland nachhaltig und umfassend (Umfassend meint sowohl den Tagflugbetrieb als auch besonders den Schutz der Nachtruhe in der Zeit mindestens von 22.00 bis 06.00 Uhr) vor den Folgen des Flugverkehrs durch Flugzeugabgase und Lärmemissionen zu schützen (Die Forderung zum Schutz vor Lärm gilt auch für andere Lärmarten. Aufgrund der hohen regionalen Punktbelastung werden besonders die Fluglärmemissionen thematisiert.).*

*Das bestehende Fluglärmgesetz und die untergeordneten Regelwerke sind kurzfristig so zu überarbeiten, dass aktuelle wissenschaftliche Evidenz berücksichtigt wird. Dazu sind Ärzte und Lärmforscher in die Überarbeitung der Gesetze und Regelungen aktiv einzubeziehen.*

*Für den Prozess der Überarbeitung der Gesetze muss gelten, dass dieser vergleichbar den Prinzipien einer Leitlinienerstellung in der Medizin stattfindet: evidenzbasiert, Interessenkonflikte der Beteiligten aufdeckend und darlegend, transparent und partizipativ.*

*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.*

*Ein gesundheitsgefährdender Flugbetrieb kann aus Sicht des Ärztetages nie wirtschaftlich sein.*

*Begründung:*

*Die bestehenden Regelwerke sind nicht in der Lage, die Bevölkerung wirksam zu schützen. Es gibt einen offensichtlichen Widerspruch im Schutzniveau zwischen den Landesimmissionsschutzgesetzen, dem Bundesimmissionsschutzgesetz und dem Fluglärmgesetz dergestalt, dass das Fluglärmgesetz die schlechteste Schutzwirkung vor Lärm entfaltet. Dies wird noch verstärkt, wenn die quellenspezifische Wirkung des Fluglärms betrachtet wird. 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.*

*Im Ergebnis entstehen durch die unzureichende Gesetzgebung zum Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm u. a. folgende Probleme bzw. Problemfelder:*

- Die Bevölkerung wird vermeidbaren Risiken durch Lärm und Emissionen ausgesetzt, die alle Bereiche des Lebens betreffen, so den Aufenthalt im Freien, das Lernen in Schulen, Wohnräume, Erholungsgebiete sowie viele soziale Interaktionen u. a. m.*
- Es werden vermeidbare Gesundheitsstörungen und Krankheiten ausgelöst.*
- Durch die falsche Definition von Grenzwerten werden kausale Auslöser negiert und damit letztlich die Verantwortlichkeiten für die Schädigungen verdeckt.*

*Das heißt:*

- Die schädigenden Wirkungen des Flugverkehrs werden auch über Behandlungskosten in das GKV-System kollektiviert.*

<sup>1</sup> [https://de.wikipedia.org/wiki/Deutscher\\_%C3%84rztetag](https://de.wikipedia.org/wiki/Deutscher_%C3%84rztetag)

<sup>2</sup> [https://de.wikipedia.org/wiki/%C3%84rzttekammer\\_%28Deutschland%29](https://de.wikipedia.org/wiki/%C3%84rzttekammer_%28Deutschland%29)

<sup>3</sup> <https://de.wikipedia.org/wiki/Bundes%C3%A4rzttekammer>

- *Die Schädiger (Airlines und Flughäfen) können ihre Gewinne ungestraft abführen (vermeidbare Gesundheitskosten Frankfurt/Main: ca. 400 Millionen Euro nur für die Behandlung von Herz-Kreislauf-Patienten; Flasbarth in: Der Spiegel 11/2012), während die Flugwirtschaft in Europa jährlich 30 Milliarden Euro Subventionen erhält.*
- *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. Es ist nicht hinnehmbar, wirtschaftliche Interessen wider besseren Wissens flächendeckend zu Lasten der Gesundheit und der Lebensqualität der Bevölkerung durchzusetzen. 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.*

Beweis: Beschluss des 115. Deutschen Ärztetages vom Juni 2012, im Internet: <http://www.aerzteblatt.de/pdf/109/24/a1273.pdf>; als Anlage **K35**

## **b) Deutsche Herzstiftung**

Die Deutsche Herzstiftung fordert seit dem vergangenen Jahr ein striktes Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr, einen aktiven Schallschutz und schonendere An- und Abflugverfahren sowie die Berücksichtigung der Kerosinbelastung als Gefährdung der Gesundheit.

Die Deutsche Herzstiftung e.V. ist eine Patientenorganisation auf dem Gebiet der Herz-Kreislauf-Krankheiten. Sie wurde 1979 von Kardiologen gegründet; er hat mehr als 72.000 Mitglieder (Stand 2012). Die Organisation engagiert sich dafür, eine breite Öffentlichkeit über einen gesunden Lebensstil, die Möglichkeiten der Krankheitsvorbeugung sowie –behandlung aufzuklären, sie informiert über neue Entwicklungen in der Herz-Kreislauf-Medizin und unterstützt Selbsthilfegruppen. Ein weiterer Arbeitsschwerpunkt ist die Förderung der Herz-Kreislaufforschung. Die Stiftung verfügt über einen Wissenschaftlichen Beirat mit mehr als 460 Mitgliedern, der zahlreiche Kliniker und Wissenschaftler aus den Bereichen Kardiologie und Herzchirurgie in Deutschland angehören. Seit 2012 fungiert die Herzstiftung auch als Herausgeber des Deutschen Herzberichts<sup>4</sup>.

Wortlaut der Forderung der Deutschen Herzstiftung:

*"Mehr geht nicht - Fluglärm macht krank. Deutsche Herzstiftung fordert striktes Nachtflugverbot.*

*(...) Vehement wehren sich die Bürger (...) dagegen, dass ihnen auch noch die kurze Nachtruhe geraubt wird. Die Deutsche Herzstiftung unterstützt ihr Anliegen. Sie fordert ein striktes Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr. 'Das Nachtflugverbot ist unverzichtbar', sagt der Herzspezialist Prof. Dr. med. Thomas Meinertz, Vorsitzender der Deutschen Herzstiftung. 'Dauernde hohe Belastung durch Fluglärm macht krank - das haben wissenschaftliche Studien gezeigt. Die hohen Lärmpegel führen zu einer Ausschüttung von Stresshormonen und damit zu Bluthochdruck, einem der wichtigsten Risikofaktoren für Herzerkrankungen und Schlaganfall. Schon tagsüber ist der Fluglärm vielerorts nicht zumutbar. Noch gravierender ist Fluglärm in der Nacht, weil dann die Erholungsphase fehlt, die für Körper und Seele unbedingt notwendig ist. (...) Der Kardiologe am Mainzer Universitätsklinikum und Fluglärm-Forscher Prof. Dr. med. Thomas Münzel fügt hinzu: "Heute weiß man, dass*

<sup>4</sup> [https://de.wikipedia.org/wiki/Deutsche\\_Herzstiftung](https://de.wikipedia.org/wiki/Deutsche_Herzstiftung)

*Fluglärm für die Entstehung von Herz-Kreislauf-Erkrankungen - insbesondere Bluthochdruck, Herzinfarkt und Schlaganfall - und Depressionen, eventuell auch Tumorerkrankungen, verantwortlich ist- Des Weiteren wissen wir, dass es zu psychomotorischen Entwicklungsstörungen bei Kindern kommt.'. Münzel ist Mitglied des Wissenschaftlichen Beirats der Deutschen Herzstiftung.*

*(...) Deshalb fordert die Deutsche Herzstiftung:*

- Ein striktes Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr.*
- Einen aktiven Schallschutz und schonendere An- und Abflugverfahren wie den kontinuierlichen Sinkflug (CDA) und den Steilstart auf Routen mit minimaler Lärmbelastung.*
- Die Kerosinbelastung ist eine viel zu wenig beachtete Gefährdung der Gesundheit und muss bei Neu- und Ausbaumaßnahmen berücksichtigt werden.*
- Ein neues Fluglärmenschutzgesetz muss dem Artikel 2 des Grundgesetzes: "Jeder hat das Recht auf Leben und körperliche Unversehrtheit." und den neuen medizinischen Erkenntnissen Rechnung tragen.*
- Bei jedem Neubau oder jeder Erweiterung eines Flughafens müssen Gesundheitsaspekte ein ganz neues Gewicht bekommen. Negative Auswirkungen, Erkrankungs- und Sterblichkeitsrisiken müssen in die Planung eingehen. Auch sind die Gesundheitsministerien der Länder in die Planung und Umsetzung von Flughafenneubauten und -erweiterungen verstärkt einzubinden."*

Beweis: Herz heute 2/2012, hg. v. d Deutschen Herzstiftung, S. 16-19; als Anlage **K36**

### **c) Deutsche Hochdruckliga**

Die Deutsche Hochdruckliga e.V. teilte 2008 mit:

*"Fluglärm lässt den Blutdruck steigen. Wer in der Nähe eines Flughafens wohnt, hat ein größeres Risiko an Bluthochdruck zu erkranken als der Rest der Bevölkerung."*

Die 1974 gegründete Deutsche Hochdruckliga e.V. DHL® - Deutsche Gesellschaft für Hypertonie und Prävention ist eine als gemeinnützig anerkannte, wissenschaftliche, medizinische Fachgesellschaft und eine Betroffenen-Organisation. Sie hat rund 6.000 Mitglieder. Ziel ist die Entwicklung, Verwirklichung und Förderung von Maßnahmen zur Bekämpfung des Bluthochdrucks in der Bevölkerung in Deutschland<sup>5</sup>.

Beweis: Pressemitteilung Deutsche Hochdruckliga "Fluglärm lässt den Blutdruck steigen" vom 29.08.2008; als Anlage **K37**

Im Internet:

<http://www.hochdruckliga.de/nachrichtendetails/items/fluglaerm-laesst-den-blutdruck-steigen.html>

### **d) Umweltbundesamt (UBA)**

Bereits im Nachtragsschriftsatz vom 14.02.2011 wurde unter 5.1.f) auf Studien des Umweltbundesamtes (UBA) zu Nachtfluglärm hingewiesen sowie nochmals dazu ergänzend auch im hier vorliegenden Schriftsatz weiter oben.

Im Ergebnis der neueren Studien fordert das UBA einen deutlich verbesserten Lärmschutz vor allem im Hinblick auf Nachtflüge. UBA-Präsident Jochen Flasbarth erklärte dazu im März 2010 in einer Presseinformation des UBA:

---

<sup>5</sup> [http://de.wikipedia.org/wiki/Deutsche\\_Hochdruckliga](http://de.wikipedia.org/wiki/Deutsche_Hochdruckliga)

*„Die aktuellen Ergebnisse zeigen, dass wir mehr tun müssen, um Bürgerinnen und Bürger vor Lärm zu schützen. Wir sollten im Sinne einer nachhaltigen Mobilität, kritisch darüber nachdenken, welche Nachtflüge wirklich notwendig sind.“*

Wortlaut der gesamten Presseinformation:

*"Fluglärm macht krank*

*Studie am Flughafen Köln/Bonn zeigt erhöhtes Risiko für Kreislauferkrankungen durch Nachtfluglärm*

*Rund ein Drittel der Bevölkerung klagt über Fluglärm - das zeigen repräsentative Umfragen des Umweltbundesamtes (UBA). Hochgradig belästigt fühlen sich fünf Millionen Bürgerinnen und Bürger. Die Klagen der Bevölkerung sind begründet, wie auch die bereits angeführte UBA-Studie „Risikofaktor nächtlicher Fluglärm“ von Prof. Greiser zeigt [Greiser-Studie Risikofaktor nächtlicher Fluglärm 2006/2007 bzw. 2010]. Für Herz- und Kreislauferkrankungen ist nachgewiesen: Im Vergleich zu Personen, die keinem Fluglärm ausgesetzt sind, steigt das Erkrankungsrisiko betroffener Personen mit zunehmender Fluglärmbelastung. Auch bei psychischen Erkrankungen findet sich ein relevanter Befund: Bei Frauen sind die Erkrankungsrisiken für Depressionen signifikant erhöht.*

*Diese Ergebnisse stehen im Einklang mit der vorausgegangenen „Arzneimittelstudie“ des UBA, die höhere Medikamentenverschreibungen bei Personen nachwies, die nächtlichem Fluglärm ausgesetzt sind. Eine große Studie im Umfeld verschiedener europäischer Flughäfen (HYENA-Studie) aus dem Jahr 2008 stellte ebenfalls fluglärmbedingte Gesundheitsrisiken fest: Personen, die verstärkt vom Nachtfluglärm betroffen sind, weisen häufig höhere Blutdruckwerte auf, als Menschen in ruhigeren Wohngebieten. „Die aktuellen Ergebnisse zeigen, dass wir mehr tun müssen, um Bürgerinnen und Bürger vor Lärm zu schützen. Wir sollten im Sinne einer nachhaltigen Mobilität, kritisch darüber nachdenken, welche Nachtflüge wirklich notwendig sind“, sagte UBA-Präsident Jochen Flasbarth.*

*(...)*

*Dessau-Roßlau, 01.03.2010"*

Beweis: Pressemitteilung Umweltbundesamt "Fluglärm macht krank" vom 01.03.2010;  
als Anlage **K38**

Im Internet:

[http://www.umweltbundesamt.de/uba-info-presse/2010/pd10-009\\_fluglaerm\\_macht\\_krank.htm](http://www.umweltbundesamt.de/uba-info-presse/2010/pd10-009_fluglaerm_macht_krank.htm)

## **e) VCD**

Der Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD) verweist auf seiner Internetpräsenz darauf, dass die Belastung durch Fluglärm von den Deutschen nach dem Straßenverkehr als größtes Lärmproblem empfunden wird:

*"Über 37 Prozent der Bevölkerung fühlt sich durch Fluglärm belästigt, rund sieben Prozent leiden hochgradig daran. Tendenz: steigend. Allein die Zahl der Bürgerinitiativen und Aktionsbündnisse gegen Fluglärm verdeutlicht, in welchem Maße die Bevölkerung davon betroffen ist: rund sechzig Bürgerinitiativen haben sich zu einem gemeinsamen **Bündnis gegen Fluglärm** zusammengeschlossen."*

Der VCD fordert:

- "- **Schärfere Geräuschgrenzwerte für Flugzeuge***
- **Lande- und Startgebühren an allen Flughäfen, die nach Lautstärke und Schadstoffausstoß gestaffelt sind"***

Der 1986 gegründete VCD ist ein gemeinnütziger Verein mit zwölf Landesverbänden und rund 140 Kreisverbänden und Ortsgruppen<sup>6</sup>.

Beweis: Internetpräsenz Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD), Aufruf am 29.01.2013:  
[http://www.vcd.org/laerm\\_flug.html](http://www.vcd.org/laerm_flug.html); als Anlage **K39**

## **zu 6. Übergewichtung des Erfordernisses von Nachtflügen**

### **h) Nachtflugverbot fördert Investitionen**

Nachtflugverbote führen nicht automatisch zu wirtschaftlichen Nachteilen für die betroffenen Flughäfen, sondern können sogar zusätzliche Investitionen auslösen. Am Flughafen Frankfurt/M. führten Nachtflugverbote im September 2012 zur Entscheidung der Lufthansa zur Errichtung eines neuen Frachtzentrums für einen dreistelligen Millionenbetrag. Dazu eine Mitteilung aus der Presse:

*"Neues Frachtzentrum. (...) Am Mittwoch verkündete [Christoph Franz, Vorstandsvorsitzender der Lufthansa AG], Lufthansa werde für einen dreistelligen Millionenbetrag ein neues Frachtzentrum am Frankfurter Flughafen bauen. 2014 sollen die Bagger kommen, 2018 das neue Cargo-Center stehen. (...) Gebaut wird auch wegen des Nachtflugverbots. Bei der Begründung für die doch bewilligte Investition beweist die Lufthansa Chuzpe: Gebaut werde in Frankfurt nicht nur trotz, sondern auch wegen des Nachtflugverbots, erklärte die Airline. Denn angesichts der dadurch entstandenen Nachteile 'sei es umso wichtiger, über eine leistungsfähige Infrastruktur zu verfügen'."*

Beweis: Hessischer Rundfunk, hr-online "Neues Frachtzentrum. Lufthansa annulliert letzte Drohung" vom 20.09.2012; als Anlage **K40**

RA Wolfram Günther

---

<sup>6</sup> [https://de.wikipedia.org/wiki/Verkehrsclub\\_Deutschland](https://de.wikipedia.org/wiki/Verkehrsclub_Deutschland)  
<http://www.vcd.org/struktur.html>

Nachreichung zu

**VII. PIÈCES ANNEXÉES / LIST OF DOCUMENTS / BEGEFÜGTEUNTERLAGEN**

21. y) Email Manfred E. Beutel an BBI-Info vom 10.09.2012; als Anlage **K31**
- z) Sächsischer Landtag, Drucksachen 5/1351 und 5/2712-1; als Anlage **K32**
- za) Rafael Dudziak, Warum sprechen alle nur vom Fluglärm? in: Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 30.11.2011; als Anlage **K33**
- zb) Kleine Anfrage vom 10.05.2012, Deutscher Bundestag, Drucksache 17/9630; als Anlage **K34**
- zc) Beschluss des 115. Deutschen Ärztetages vom Juni 2012, als Anlage **K35**
- zd) Herz heute 2/2012, hg. v. d Deutschen Herzstiftung, S. 16-19; als Anlage **K36**
- ze) Pressemitteilung Deutsche Hochdruckliga "Fluglärm lässt den Blutdruck steigen" vom 29.08.2008; als Anlage **K37**
- zf) Pressemitteilung Umweltbundesamt "Fluglärm macht krank" vom 01.03.2010; als Anlage **K38**
- zg) Internetpräsenz Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD), Aufruf am 29.01.2013: [http://www.vcd.org/laerm\\_flug.html](http://www.vcd.org/laerm_flug.html); als Anlage **K39**
- zh) Hessischer Rundfunk, hr-online "Neues Frachtzentrum. Lufthansa annulliert letzte Drohung" vom 20.09.2012; als Anlage **K40**