

Zusammenfassung

Lärmmedizinisches Gutachten zum Flughafen Leipzig/Halle

Gutachten von Univ.-Prof. Dr. med. Thomas Münzel im Auftrag der Fraktion
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN im Sächsischen Landtag

1. Vorbemerkungen

Die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN im Sächsischen Landtag hat angesichts der geplanten Kapazitätserweiterung des Flughafens Leipzig/Halle ein lärmmedizinisches Gutachten beauftragt. Es fasst die aktuellen Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung zusammen und bezieht diese auf die Gegebenheiten vor Ort.

Die aktuelle Lärmwirkungsforschung belegt, dass die Lärmgrenzwerte des Fluglärmgesetzes nicht ausreichen, um negative gesundheitliche Effekte zu verhindern. Deshalb stellt in diesem Gutachten das Konzept des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR-Konzept) den Ausgangspunkt dar, wobei auch dieses die Lärmbelastung nicht in voller Gänze abbilden kann. Grenzen der Studie liegen im Bereich der Wirkung von Dauerschallpegeln im Vergleich zu den Einzel-/Maximalpegeln zur Nachtzeit in Bezug auf die Gesundheit.

2. Lärm und die gesundheitlichen Auswirkungen auf die Bevölkerung

Die WHO geht davon aus, dass Umgebungslärm in der EU und weiteren westeuropäischen Staaten pro Jahr für den Verlust von 45.000 gesunden Lebensjahren aufgrund von kognitiven Beeinträchtigungen im Kindesalter und 903.000 gesunden Lebensjahren aufgrund von Schlafstörungen verantwortlich ist. Speziell in Deutschland wird der Fluglärmbelastung ein Verlust von über 98.000 gesunden Lebensjahren angerechnet. Des Weiteren geht die Europäische Kommission von sozialen Kosten in der Höhe von jährlich etwa 1 Billion Euro aus, die sich durch Lärm- und Luftverschmutzung ergeben. Zum Vergleich: Rauchen verursacht etwa die Hälfte, nämlich ca. 544 Mrd. Euro soziale Kosten. Hinzu kommt, dass Schätzungen der Europäischen Umweltagentur (EEA) nahelegen, dass Umgebungslärm für jährlich 1,7 Millionen zusätzliche Fälle von Bluthochdruck verantwortlich ist. Diese Zahlen kommen auch deshalb zustande, weil bei etwa 270 Millionen Bürgern Europas die Nachtlärmrichtlinie der WHO (40 dB) überschritten wird.

WHO-Leitlinien für Umgebungslärm

- Außenlärmpegel auf weniger als 40 dB L_{night} reduzieren
- Innenlärmpegel auf weniger als 25 dB L_{night} reduzieren

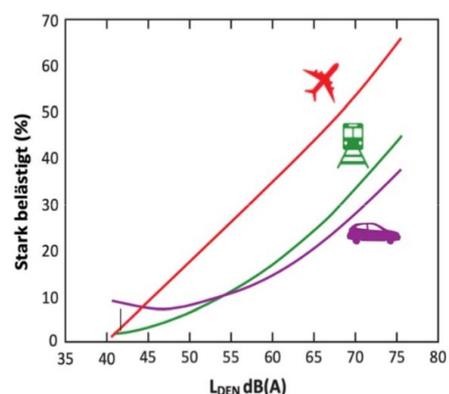


Abbildung 4. Anteil stark belästigter Personen durch Flug-, Straßen- und Schienenverkehrs-lärm (angegeben in L_{DEN} dB(A)) auf Grundlage der Daten von Guski et al (39).

Bisherige wissenschaftliche Studien sind sich einig, dass Fluglärm zu mehr Herz-Kreislauf-Erkrankungen, herzinfarktbedingten Todesfällen und zu einer vermehrten Steifigkeit bzw. Entzündungen der Gefäße führt. Bei Kindern wurden Zusammenhänge zwischen Fluglärm und kognitiven Entwicklungsstörungen belegt. Es konnte sogar nachgewiesen werden, dass Nachtfluglärm einen akuten Herz-Kreislauf-Tod zwei Stunden nach dem Fluglärmereignis auslösen kann.

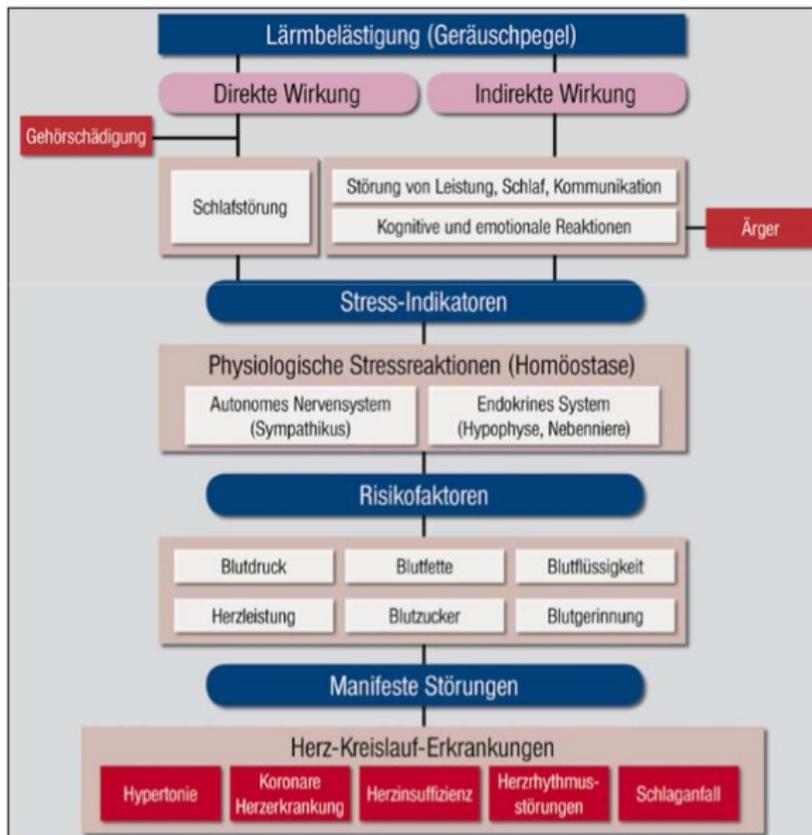


Abbildung 2. Lärmwirkungsmodell nach Babisch (14, 15) angepasst nach und modifiziert aus Münzel et al. (11).

Die Gutenberg-Gesundheitsstudie (GHS) zeigt, dass ein alleiniges Nachtflugverbot zwischen 23 bis 5 Uhr am Flughafen Frankfurt a.M. nicht zu einer Abnahme der Flugbelästigung geführt hat. Gründe hierfür sind eine parallel eingeführte neue Landebahn und eine daraus resultierende erhöhte Flugbewegung am Tag und an den Randzeiten. Deshalb sollte bei solchen Maßnahmen immer die komplette Infrastruktur überdacht werden.

3. Empfehlungen

Für den Flughafen Leipzig/Halle liegen zahlreiche Messdaten aus der Messstation Großkugel vor. Anhand der dort aufgezeichneten Lärmereignisse lässt sich feststellen, dass diese aufgrund der beschriebenen lärmbedingten Krankheitsgefahr für die Anwohner:innen nicht zumutbar sind und Anlass für Veränderungen geben.

Die Menschen, die in der Nähe des Flughafens wohnen, müssen vor den gesundheitlichen Folgen des Lärms geschützt werden. Nachtfluglärm wirkt sich besonders schädlich auf die Gesundheit aus. Da dieser einen überproportional hohen Anteil der Flüge am LEJ ausmacht, müssen dahingehend strengere Maßnahmen ergriffen werden, um unter die von der WHO festgesetzten Grenze von 25 dB Innenlärmpegel zu kommen. Das bedeutet aktive Schallschutzmaßnahmen für diejenigen, die innerhalb und knapp außerhalb der Schutzzone wohnen, wie beispielsweise:

- CDA Approach (kontinuierlicher Abstieg)
- höher fliegen und steiler landen
- GPS gesteuerter Anflug über bevölkerungsarme Gebiete

Darüber hinaus muss eine Begrenzung der Anzahl der Nachtflüge erfolgen. Hierfür sollte eine gesetzlich festgelegte Nachtruhe von 22 Uhr bis 6 Uhr vereinbart bzw. die Berechtigung für nächtliche Flüge eingeschränkt werden. Falls eine Verringerung des Flugverkehrs nicht möglich ist, sollte man in Betracht ziehen, diesen mehr in den Tag zu verlagern.

Dazu fasst das Gutachten zusammen: „Zur Verringerung der gesundheitlichen Auswirkungen empfiehlt die Leitlinienentwicklungsgruppe stark, dass die Politik geeignete Maßnahmen zur Verringerung der Lärmbelastung durch Flugverkehr für die Bevölkerung ergreift, deren Lärmbelastung die Leitlinienwerte für die durchschnittliche und nächtliche Lärmbelastung übersteigt. Was konkrete Maßnahmen betrifft, empfiehlt die Leitlinienentwicklungsgruppe, geeignete Veränderungen der Infrastruktur vorzunehmen.“ (vgl. Münzel 2021: 6)