



Jürgen Hoffart

## Ärztinnen und Ärzte erheben ihre Stimmen gegen Lärmbelastung

„Eines Tages wird der Mensch den Lärm ebenso unerbittlich bekämpfen müssen, wie die Pest und die Cholera.“ Mit diesem Zitat hat Robert Koch schon vor mehr als hundert Jahren eine Weitsicht bewiesen, die vielen Verantwortlichen besonders in Politik und Wirtschaft heute fehlt.

Sei es Fluglärm, der Lärm von der Straße oder der Eisenbahn: Gerade in Ballungsgebieten klagen immer mehr Menschen über eine zunehmend belastende Störung durch Lärm. Zwischenzeitlich wissen wir aus vielen Studien wie schädlich dauerhaft hohe Umweltschallpegel sich auf die Gesundheit der Bevölkerung auswirken. Nicht vergessen darf man hierbei, dass die hohe Lärmbelastung oft auch mit einer hohen Belastung der Luft mit Schadstoffen einhergeht. Ganz klar: Lärm ist ein Problem mit großer gesundheitlicher Relevanz, der zudem auch Lebensräume zerstört.

Von niemandem mehr wegdiskutierbare Beispiele hierfür sind die Belastungen, unter denen die Bewohner des Rhein-Main-Gebietes beziehungsweise der Region Köln/Düsseldorf verursacht durch den Fluglärm leiden. Gleiches gilt für den Eisenbahnlärm. Besonders entlang der Rheinschiene. Dieser wird sich nach der Eröffnung des St. Gotthard-Eisenbahntunnels Ende 2016 drastisch erhöhen.

Im Rhein-Main-Gebiet leiden hunderttausende von Bewohnern unter dem zusätzlichen Lärm der neuen Frankfurter Nordwest-Landebahn. Ein Gebiet von 320 km<sup>2</sup> wird verlärm und Städte und Dörfer zum Teil unbewohnbar gemacht. Lufthansa und Fraport fordern die Gestaltung einer ganzen Region nach ihren Bedürfnissen. Auch wenn sich viele nicht daran erinnern wollen: Der Ausbau des Frankfurter Flughafens ist unter einer rot/grünen hessischen Landesregierung angeschoben und unter einer schwarz/gelben Regierung mit Brachialgewalt durchgesetzt worden. Aber auch die damalige rheinland-pfälzische SPD/FDP-Koalition hat sich für diesen Ausbau ausgesprochen.

Von daher kann sich keine Partei heute von einer Mitverantwortung für die zusätzliche massive Belastung der Bevölkerung freisprechen. Umso erfreulicher, dass zumindest die jetzige Koalition in Rheinland-Pfalz hier umgedacht hat.

Man muss sich einmal klar machen: Jeder, der zwischen 22 Uhr und 6 Uhr, samstagnachmittags oder sonntags Lärm verursacht, sei es durch Musik oder Rasenmähen, verstößt gegen Gesetze. Flugzeuge dagegen dürfen zwischen 5 Uhr und 23 Uhr 18 Stunden täglich ungestört und permanent mit Dezibelwerten von 75 und mehr über Mainz die Bürger belasten und gesundheitlich schädigen.

Wenn Petra Roth als Frankfurter OB den belasteten Bürgern empfiehlt, doch aus der Region wegzuziehen, wenn sie der Lärm störe, oder der Fraport-Chef erklärt, dass 70 Prozent des Fluglärms nur Kopfsache sei, ist man als normal denkender Mensch nur noch fassungslos. Aktiven Schallschutz gibt es bisher im Rhein-Main-Gebiet nicht. Der viel beschworene passive Schallschutz nutzt in der warmen Jahreszeit, wenn die Menschen im Freien sein wollen, überhaupt nichts. Und den passiven Schallschutz darf der geschädigte Bürger über seine Steuern dann auch noch selbst bezahlen.

Es ist als Ärztinnen und Ärzte unsere Aufgabe, zum Schutze der Gesundheit der Bevölkerung immer wieder auf die gesundheitlichen Folgen der Lärmbelastung hinzuweisen und unsere Stimme laut zu erheben. Wegsehen, verniedlichen hilft nicht. Die Noxe „Lärm“ muss an ihrem Ursprung bekämpft werden; dies ist die effektivste Form der Prävention.

Dr. Jürgen Hoffart,  
Hauptgeschäftsführer der Landesärztekammer Rheinland-Pfalz

# Lärm ist gesundheitsschädlich



Foto: Engelmoehr

Lärm – besonders von Flugzeugen, Straßen und der Bahn – wird zu einem immer größeren Problem für die Gesundheit der Bevölkerung. Hierbei dürfen auch die schädlichen Emissionen nicht vergessen werden.

Wenn Krankenhäuser mit 70 bis 80 Dezibel über 18 Stunden am Tag überflogen werden, Kindergartenkinder und Schüler, arbeitende Menschen, aber auch Erholungssuchende im Freien sich immer mehr gestört und belastet fühlen, ist es Aufgabe der Medizin und der Ärzte, auf die gesundheitlichen Gefahren und Folgen dieser Lärmbelastung hinzuweisen. Ganz besonders auch darauf wie wichtig eine ungestörte Nachtruhe ist. Hier reichen keine sechs Stunden Nachtflugverbot, welches noch permanent durchlöchert wird.

Auf diese Problematik wollen wir in diesem Heft mit dem Schwerpunktthema „Lärm“ hinweisen. Viel zu lange haben wir uns als Ärztinnen und Ärzte zu wenig in diese Diskussion eingemischt. Der 115. Deutsche Ärztetag hat sich 2012 in Nürnberg erstmals und deutlich zum Fluglärm und seinen Folgen geäußert. Sein Kernsatz: „Ein gesundheitsgefährdender Flugbetrieb kann nie wirtschaftlich sein“, gilt für viele Lärmquellen. Die Datenlage ist eindeutig: Lärm ist gesundheitsschädlich. Es ist

unsere Aufgabe als Ärztinnen und Ärzte, uns aktiv in diese Diskussion einzubringen und immer wieder auf die Gefahren für die Gesundheit der Bevölkerung durch diese Noxe hinzuweisen. (JH)

---

 Anzeige

# Rheinland-pfälzische Landesregierung setzt sich ein für verbesserten Lärmschutz

Thomas Griese

## Lärm als Gesundheitsbeeinträchtigung

Verkehrslärm einschließlich des Fluglärms ist in Europa heute nach der Luftverunreinigung die Umwelteinwirkung mit der höchsten Umweltschädigung, wie aus dem „WHO Report on Burden of Disease from Environmental Noise“ des Regionalbüros für Europa hervorgeht. Nach dem WHO-Bericht ist tagsüber jeder Dritte durch Verkehrslärm belästigt und jeder Fünfte beim Schlaf gestört. Es besteht der epidemiologische Nachweis, dass diejenigen, die dauerhaft hohen Umweltschallpegeln ausgesetzt sind, ein erhöhtes Risiko für Herz-Kreislauf-Krankheiten haben. Lärm wird daher nicht nur als Umweltfaktor betrachtet, der die empfundene Lebensqualität beeinträchtigt, sondern auch als eine Bedrohung der öffentlichen Gesundheit. Unter konservativen Annahmen wird geschätzt, dass durch Umweltlärm in der europäischen Union und weiteren westeuropäischen Ländern jährlich durch Umgebungslärm etwa eine Million gesunde Lebensjahre in Europa verloren gehen.

Der verantwortliche Wissenschaftler und Projektleiter bei der WHO erwartet, dass der Lärmschaden den durch die Luftverunreinigung sogar bald übertreffen wird, wenn bei der Lärmbekämpfung weiterhin nur geringe Fortschritte erzielt werden.

Das Umweltbundesamt (UBA), als wissenschaftlich arbeitende Behörde, kommt zwischenzeitlich ebenso zum Schluss, dass aus Gründen des präventiven Gesundheitsschutzes ein Nachtflugverbot von 22:00 Uhr bis 6:00 Uhr an stadtnahen Flughäfen erforderlich ist. Deshalb sind Flughäfen mit Nachtflugverkehr in Ballungsräumen mit dichter Besiedlung fehl am Platze.

## Nicht eingehaltene Versprechen bei der Genehmigung der 3. Landebahn

Nach Vorlage des Mediationsergebnisses zum Flughafen ausbau vom 30. Januar 2000 bekannte sich die hessische Landesregierung dazu und versprach, dass der Bau der 3. Landebahn am Frankfurter Flughafen nur in Verbindung mit der Mediationsnacht von 23:00 Uhr bis 5:00 Uhr käme. Dies machte der damalige hessische Ministerpräsident Roland Koch im Rahmen einer Plenardebatte mit der Äußerung: „Es gibt den internationalen Flughafen nur, wenn wir ein Nachtflugverbot bekommen, aber es gibt das Nachtflugverbot auch nur, wenn wir den internationalen Flughafen mit seinem Ausbau haben“, deutlich. Im Jahr 2007 folgte sodann der Wortbruch: Hessen hatte 2007 nach der Anhörung ein weiteres Gutachten zum künftigen Frachtaufkommen eingeholt und kurzfristig 17 Nachtflüge in

der Mediationsnacht von 23.00 bis 05.00 Uhr in die Planfeststellung aufgenommen. Der Hessische Verwaltungsgerichtshof (VGH) hat diese Regelung beanstandet und „nahe Null“ Nachtflüge verlangt.

Am 11.10.2011 verhängte der VGH in Kassel ein vorläufiges Nachtflugverbot. Nach diesem Beschluss durfte mit Inbetriebnahme der neuen Landebahn am 21.10.2011 zwischen 23:00 Uhr und 5:00 Uhr kein planmäßiger Nachtflug mehr erfolgen. Die hessische Landesregierung behauptete zwar nunmehr auch für das Verbot von Nachtflügen zu sein, ging aber gegen diesen Beschluss mit der vorgeschobenen Begründung „Rechtssicherheit“ in Revision, die sie – trotz massiver Forderung, beispielsweise aus Rheinland-Pfalz – nicht zurücknahm. Mit seinem Urteil vom 04.04.2012 bestätigte das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig das Nachtflugverbot am Frankfurter Flughafen. Die aktuell bekannt gewordene Zahl von über 200 Flügen in der besonders geschützten Kernnacht allein im Mai 2012 zeigt, dass von dem einseitig verkehrsfreundlichen Kurs des Landes Hessen entgegen aller Beteuerungen nicht abgewichen wird.

Für die hohe Anzahl dieser Störungen der Nachtruhe ist noch nicht einmal eine besondere Ausnahmegenehmigung notwendig. Die hessische Planfeststellungsbehörde hat den großen Spielraum, den der Gesetzgeber ihr gegeben hat, auch dazu genutzt, für Verspätungsflüge einen Genehmigungsautomatismus zu schaffen, wie jetzt deutlich wird.

## Aktivitäten der rheinland-pfälzischen Landesregierung

Die rheinland-pfälzische Landesregierung hat sich mit verschiedenen Aktivitäten in den vergangenen Jahren für eine Verbesserung des Lärmschutzes stark gemacht.

Unter der Federführung von Umweltministerin Ulrike Höfken, wurden mehrfach entsprechende Initiativen im Bundesrat zum Luftverkehrsgesetz gestellt. Der rheinland-pfälzische Antrag zur Durchführungsverordnung zum Fluglärmschutzgesetz, um beispielsweise bessere Schallschutzfenster zu bewirken, wurde vom Nachbarland Hessen nicht unterstützt.

Es folgten unter anderem die Inbetriebnahmen von Fluglärmmessstationen im Mainzer Stadtgebiet, sowie zahlreiche Podiums- und Diskussionsveranstaltungen, auch auf Europäischer Ebene.

Aktuell hatte die rheinland-pfälzische Landesregierung einen Antrag auf der Umweltministerkonferenz des Bundes und der Länder (UMK), die am 22.06.2012 in Schleswig tagte, eingebracht, der eine stärkere Gewichtung des gesetzlichen Schutzes vor Fluglärm, insbesondere zum Schutz der Nachtruhe, vorsah. Die immissionsschutzrechtlichen und luftverkehrsrechtlichen Regelungen, so sah der Antrag vor, sollten unter anderem in folgenden Punkten verbessert werden:

- Verbindliche Rahmensetzungen durch Lärmobergrenzen oder andere geeignete Regelungen für die Festsetzung von Flugverfahren und Flugrouten in der Planfeststellung für Flughäfen,
- die Schaffung einer Tagschutzregelung,
- der Vorrang aktiver Maßnahmen vor passiver Maßnahmen,
- Pflicht der Luftverkehrsbehörden und der Flugsicherungsorganisationen, vermeidbaren Fluglärm zu verhindern und die Ausbreitung von unvermeidbarem Fluglärm auf ein Mindestmaß zu beschränken,
- die konsequente Umsetzung des „Balanced Approach“ der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) an Flughäfen mit Lärmproblem, wobei eine einseitige Fokussierung auf baulichen Schallschutz zulasten lärmbedingter Betriebsbeschränkungen vermieden werden muss,
- sowie die bessere Verknüpfung zwischen Planfeststellung für Flughäfen und der Festsetzung von Flugverfahren und Flugrouten.

Die CDU-Bundesländer, inklusive des Landes Hessen, sowie die Bundesregierung haben nur einem Minimalkonsens zugestimmt. So hat die UMK anerkannt, dass alle technischen und gesetzgeberischen Möglichkeiten zum Lärmschutz ergriffen werden müssen, um den Gesundheitsschutz der Bevölkerung zu gewährleisten und den Punkten 4 bis 6 zugestimmt. Die konkreten Verbesserungsvorschläge, insbesondere verbindliche Lärmobergrenzen, die Schaffung einer Tagesschutzregelung und der Vorrang aktiver vor passiven Lärmschutz, wurden jedoch blockiert.

Die Länder Schleswig-Holstein, Nordrhein-Westfalen, Baden-Württemberg und Rheinland-Pfalz, sowie die Freie Hansestadt Bremen, haben in einer Protokollnotiz deutlich gemacht, dass hier dringender Handlungsbedarf besteht.

Mit einer weiteren Bundesratsinitiative im März 2013 strebt die Landesregierung von Rheinland-Pfalz an, die Festlegung und Änderung von Flugrouten künftig nur noch in Planfeststellungsverfahren mit Bürgerbeteiligung, Einwendungs- und Klagemöglichkeiten zuzulassen.

Wir werden nicht nachlassen in unserem Bemühen für einen besseren Lärmschutz.

Der Autor:



Dr. Thomas Griese  
Staatssekretär im Ministerium für Umwelt, Landwirtschaft,  
Ernährung, Weinbau und Forsten  
Rheinland-Pfalz  
Kaiser-Friedrich-Straße 1, 55116 Mainz  
E-Mail: thomas.griese@mulewf.rlp.de

Anzeige

# Fluglärm: Ärzte und Politik müssen handeln

Henning Thole, Berlin

## Hintergrund

Wir erleben ein Phänomen: An immer mehr Orten mischen sich Bürger aktiv in die Diskussion von Großprojekten ein. Beim Fluglärmthema ist dies ein flächendeckendes Geschehen unter anderem in Frankfurt, Köln-Bonn, Düsseldorf, München, Leipzig und Berlin. Die Bürger korrigieren – wie in München – von den politisch Verantwortlichen proklamierte Ausbauszenarien und damit auch Betriebsszenarien der Flughäfen durch Volkssentscheide oder versuchen das wie in Berlin-Brandenburg.

Warum? Fluglärm ist keine Befindlichkeitsstörung einzelner, sondern ein gesundheitsrelevantes Problem großer Teile der Bevölkerung. Fluglärm (zer-)stört Lebensräume und -bereiche, soziale Interaktion und Gesundheit bei Jung und Alt. Für die Bürger geht es neben ihrer Gesundheit aber auch um die Lebensplanungen, und bei der Frage des Vertrauensschutzes letztlich um das Vertrauen in den Staat.

## Warum reagieren wir auf Fluglärm?

Jeder Mensch reagiert unbewusst oder bewusst auf Geräusche. In der Evolution hat es den Menschen überleben lassen, wenn er Angreifer oder gefährliche Tiere frühzeitig akustisch bemerken konnte und er diese dann bekämpfen oder fliehen konnte. Dieser evolutionäre Mechanismus ist tief in uns verwurzelt. Deswegen reagieren Menschen auf Geräusche mit Aufmerksamkeits- und Stressreaktionen – man wendet sich instinktiv zu einem Geräusch hin, um es orten und dann reagieren zu können. Wie gut das funktioniert, hat jeder schon einmal in der Oper erlebt, wenn dort jemand hüstelt.

Fluglärm bewirkt mehr als dies. Die Lärmschleppen, die Flugzeuge hinter sich herziehen, sind kilometerbreit und -lang. Fluglärm erreicht den Menschen somit überall, sehr wohl auch weiter weg von Flughäfen, im Freien wie auch in den Häusern, Kindergärten, Schulen, Arztpraxen, Universitäten oder Krankenhäusern, in Parks, Wäldern, an Seen, morgens, mittags, abends und nachts. Fluglärm ist überall in der Luft und kommt aus allen Richtungen. Die Kette der Auswirkungen des Lärms reicht vom leichten Gestörtsein über Lernstörungen bei Kindern und verändertem Sozialverhalten zum Beispiel durch Meiden von Tätigkeiten oder Orten bis zu manifesten Krankheiten. Selbst Schallschutzfenster helfen nicht wirklich – weil man sein Haus auch immer wieder verlässt, weil man im Garten, in der Stadt, in der Natur ist, weil man Fenster zum Lüften öffnet und im Sommer offenlässt. Schallschutz gibt es aber nicht für alle, die Fluglärm abbekommen, und im Zweifelsfall auch nicht für alle Räume eines Hauses. Je nachdem, ob man in einem Stein- oder

in einem Holzhaus wohnt, hat man davon abhängige Probleme, denn nicht jeder Baustoff kann Schall gleich gut dämmen.

Wenn man bedenkt, dass das Flugpassagieraufkommen in den letzten rund zehn Jahren massiv gestiegen ist, wird schnell klar, dass mögliche Fortschritte bei der Minderung von Lärm an der Quelle, dem Flugzeug, durch die gestiegenen Flugzahlen wieder zunichte gemacht wurden. Im Ergebnis ist es lauter als zuvor.

## Stört Fluglärm nur, oder ist er ein Gesundheitsproblem?

Fluglärm und Straßenverkehrslärm stören nicht nur, sie machen krank. Der Lärm löst Krankheiten aus wie Schlaganfall oder Herzinfarkt. Schlaganfall und Herzinfarkt sind harte Endpunkte, die Ärzte aus diversen Studien kennen, und deren Entstehung und Eintreten mit viel präventiven und therapeutischen Anstrengungen zum Beispiel bei der Bluthochdruckbehandlung oder der Cholesterinsenkung bekämpft werden.

Das besonders Tückische am Fluglärm ist die Tatsache, dass durch den einwirkenden Lärm im Schlaf das sogenannte „beinahe-Erwachen“ zu genau den Stressreaktionen führt, die langfristig zu den genannten Endpunkten führen können. Man merkt nur leider dieses beinahe-Erwachen nicht, genauso wie man zunächst einen zu hohen Blutdruck oder ein zu hohes Cholesterin nicht „merkt“. Der Schaden kommt später.

## Aber es gibt doch Lärm-Schutzgesetze...

So mag man denken. Es gibt Gesetze zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm auf Landes- und Bundesebene. Es gibt sogar ein Gesetz, das extra für den Fluglärm gemacht worden ist. Doch diese Gesetze definieren keine einheitlichen Ansätze zum Schutz der Bevölkerung. Ausgerechnet das Fluglärmgesetz entfaltet im Vergleich der drei die schlechteste Schutzwirkung vor Lärm.

Während es nach dem Landes-Immissionsschutzgesetz des Landes Berlin zum Beispiel verboten ist, Lärm zu verursachen, durch den jemand anderes nur gestört werden kann (nicht wird!), und auf eine Nachtruhe zwischen 22 – 6 Uhr hingewiesen wird, dürfen Flugzeuge erheblich mehr Lärm verursachen und dies zu Zeiten, wo jeder Bürger oder jeder Gewerbetreibende eine Anzeige bekommen würde. Während das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) klare und umfassende Schutzzeiten vor Lärm nicht nur von 22 – 6 Uhr, sondern letztlich werktags von 20 bis 7 Uhr und sonn- und feiertags zusätzlich von 13 bis 15 Uhr definiert, muss man beim Fluglärm als

Bürger bis vor das Bundesverwaltungsgericht ziehen, um seine Chance auf etwas Ruhe in der Rumpfnacht zwischen 0 und 5 Uhr wahren zu können. Aber selbst dann sind die betrieblichen Belange der Flughäfen wichtiger als die Gesundheit der Bürger.

Es gibt im Fluglärmgesetz schlicht nicht den gleichen Schutzzahmen wie im Landes- und Bundes-Immissionsschutzgesetz, sonst müsste niemand für ein Nachtflugverbot von wenigstens 22 – 6 Uhr demonstrieren oder klagen.

Der gleiche Lärm, der gemäß Fluglärmgesetz wie in Leipzig oder Köln-Bonn rund um die Uhr auf die Menschen herabschallen „darf“, darf menschengemacht in der Nachbarschaft nicht sein.

Noch deutlicher: das Abspielen einer Fluglärm-CD im Garten führt zur Anzeige, das gleich laute Flugzeug in der Luft über dem Garten fliegt unbehelligt weiter. Wie kann das sein?

Während Landes- und Bundes-Immissionsschutzgesetz durchweg niedrigere Grenzwerte definieren, wird den Flugzeugen im Ergebnis mehr Lärm zugestanden, in größerem Zeitrahmen tags wie nachts. Spitzenschallpegel, also das lauteste erzeugte Geräusch, sind nicht die Grundlage der Lärmbewertung, sondern Mittelungsschallpegel. Damit werden ausgerechnet die Lärmspitzen „weggerechnet“, auf die der Mensch (unbewusst) reagiert. Berechnet werden die Mittelungsschallpegel im Nachhinein. Der Mensch ist aber eben kein Computer, seine Ohren hören immer in Echtzeit, das Ohr schläft nie – der Mittelungsschallpegel interessiert das Ohr schlicht nicht.

### Was heißt all das?

Aus ärztlicher Sicht ist die Antwort klar: Das Fluglärmgesetz hat zentrale Fehler. Es erreicht nicht das gebotene Schutzniveau, das der gleiche Gesetzgeber in einem anderen Bundes-Lärmschutzgesetz für den Schutz der Bürger als nötig erachtet.

Die Folgen dieses aus Sicht des Autors gesetzgeberischen Fehlers sind medizinisch ernst bis fatal, wie auch der Deutsche Ärztetag sagt:

- 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.

Allein die Tatsache, dass wir aus Studien wissen, dass relevante Endpunkte entstehen, macht eine Korrektur des Fluglärmgesetzes zwingend notwendig. Darüber hinaus entstehen Folgen für die Bürgerinnen und Bürger, die der Fairness halber mit diskutiert gehören:

- die schädigenden Wirkungen des Flugverkehrs werden über Behandlungskosten in das GKV-System kollektiviert, allein für Frankfurt fallen laut Umweltbundesamt 400 Millionen Euro

in den nächsten zehn Jahren an lärmbedingten und vermeidbaren Gesundheitskosten an,

- die Schädiger, Airlines und Flughäfen, können ihre Gewinne unbehelligt abführen, und bekommen in Europa jährlich zusätzlich circa 30 Milliarden Euro oder mehr an direkten und indirekten Subventionen, unter anderem durch eine fehlende Kerosinbesteuerung,
- zusätzlich wird die durch Fluglärm und Flugemissionen geschädigte Bevölkerung erheblichen privaten wirtschaftlichen Risiken ausgesetzt, da Wohneigentum entwertet wird.

### Warum das wichtig ist, bleibt vielleicht dennoch als Frage?

Die Finanzierungsprobleme im Gesundheitssystem einmal außer Acht gelassen: Können wir uns allein aus ethischen Gründen erlauben, wissentlich eine vermeidbare Schädigung von Menschen in Kauf zu nehmen? Was ist davon zu halten, dass die WHO bereits 2011 von tausenden verlorenen gesunden Lebensjahre (DALYs) wegen (Flug-)Lärm in Europa berichtet, und die British Medical Association diese Publikation in die Liste der wichtigsten epidemiologischen Publikationen aufnimmt – und in Deutschland passiert nichts von Seiten der Politik, trotz des Ärztetagbeschlusses?

Wir wissen alle um das Problem der steigenden Gesundheitskosten sowohl im GKV- als auch im PKV-System. Die Ärzte sehen sich einer Budgetierung ausgesetzt und haften letztlich mit ihrem privaten Vermögen, es gibt Leistungsbegrenzungen nicht nur bei „Wunsch-“, sondern auch bei notwendigen Leistungen und nicht immer klare Übergänge von einer richtigen Rationalisierung in Diagnostik und Therapie hin zu einer mindestens bedenklichen Rationierung. Wir haben absehbar weniger Geld für einen steigenden medizinischen Bedarf und lassen zu, dass die Flugwirtschaft letztlich Krankheiten und damit Kosten verursacht, ohne für die Schäden gerade zu stehen.

Ärzte und Patienten erleben also negative Konsequenzen von steigenden Kosten bei zu wenig Mitteln im System – wie kann es da sein, dass bekannte Flugverkehrs-assoziierte Noxen nicht angegangen werden? Warum zahlen Ärzte (Budget und Haf-

tung) und Versicherte (unter anderem Beiträge, Zuzahlungen, Gehaltseinbußen, Krankheit) für die Schäden und nicht die Verursacher? Warum müssen Menschen pharmakologisch oder sogar gerätetechnisch-invasiv behandelt werden, wenn eine Lärmvermeidung möglich ist, aber unterbleibt? Warum müssen Patienten Krankheiten und vermeidbare Nebenwirkungen der eigentlich unnötigen Therapien in Kauf nehmen? Krankheitszeiten? Verluste an Lebensqualität und Lebenszeit?

Dass der Gesetzgeber präventiv tätig werden kann, sehen wir im Bereich Rauchverbot – und wir sehen auch die deutlich positiven Folgen solch einer Prävention. Diese Prävention und die notwendige staatliche Vorsorge fehlen beim Flugthema.

### Die Stimme erheben, um Fehler zu korrigieren

Nachdem sich auch verschiedene Ärztinnen und Ärzte bundesweit seit Jahren in (Bürger-) Initiativen wie zum Beispiel der „Ärzteinitiative für ungestörten Schlaf e.V.“ betätigt haben, hat sich im Verlaufe des Jahres 2011 ein bundesweit aktiver Arbeitskreis „Ärzte gegen Fluglärm“ gegründet, um Strukturen zu etablieren und die Arbeit zu verstetigen. Der Autor, Mitglied im Arbeitskreis, informiert über die Homepage [www.fluglaerm-fakten.de](http://www.fluglaerm-fakten.de) zum Thema.

Auf dem Boden eines wissenschaftlichen Workshops zum Thema Fluglärm im Rahmen der 13. Jahrestagung des Deutschen Netzwerkes Evidenzbasierte Medizin e.V. 2012 in Hamburg erarbeiteten Mitglieder des Arbeitskreises die Vorlage für einen Beschluss des 115. Deutschen Ärztetages 2012 in Nürnberg, der dort verabschiedet wurde.

Auf dem Boden der Erkenntnisse aus Studien und der oben dargestellten Problemanalyse fordert die Deutsche Ärzteschaft unter anderem:

- Bundesrat, die Bundesregierung und die Landesregierungen sowie die Gesundheitsministerkonferenz (GMK) haben die Bevölkerung in Deutschland nachhaltig und umfassend vor den Folgen des Flugverkehrs durch Flugzeugabgase und Lärmemissionen zu schützen.
- Das bestehende Fluglärngesetz und die untergeordneten Regelwerke sind kurzfristig so zu überarbeiten, dass aktuelle wissenschaftliche Evidenz berücksichtigt wird. Dazu sind Ärzte und Lärmwirkungsforscher in die Überarbeitung der Gesetze und Regelungen aktiv einzubeziehen.
- 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.

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.

### Fazit

Das Bundes-Immissionsschutzgesetz erreicht eine bessere Schutzwirkung als das Fluglärngesetz, gilt aber leider nicht für

Fluglärm. Die Diskussion um Fluglärm ist notwendig, mehr noch die Diskussion des Fluglärngesetzes. Dieses ist offensichtlich nicht in der Lage, eine angemessene Schutzwirkung zu entfalten. Dabei sind aber nicht allzu viele Fragen offen: Allein das Wissen aus relevanten aktuellen Studien, dass Fluglärm relevante Schädwirkungen hat und klinisch relevante Endpunkte erzeugt, muss reichen, um tätig zu werden.

Vorhandene Evidenz muss berücksichtigt werden, um die Grenzwerte im Fluglärngesetz deutlich nach unten zu korrigieren. Die Frage, was denn der richtige Grenzwert wäre, ist eigentlich nicht notwendig. Der Wert den wir brauchen, ist der niedrigste Wert, der derzeit von der WHO definiert ist: 40 dB nachts. Warum? Es gibt Evidenz für diesen Wert. Der Wert basiert auf Analysen der WHO. Und: Falsch machen kann man mit einem solchen Wert nichts, aber schützen – weniger Lärm macht nämlich mit Sicherheit nicht krank.

Die Ärzteschaft sollte nachdrücklich eine wirksame Prävention vor Schäden durch Fluglärm und Flugzeugemissionen fordern. Ein Gesundheitssystem, das vor großen Herausforderungen der Zukunftsfähigkeit steht und Optimierungspotenziale sucht, kann sich Fehlallokationen wie die der vermeidbaren Behandlung unnötiger Lärmkrankheiten schlicht nicht leisten.

Der Bürger gehört in den Mittelpunkt des Interesses, nicht ein einzelner Wirtschaftszweig, schließlich wählen Menschen die Parlamente, nicht Konzerne. Genau deswegen hat das Fluglärngesetz die Bürger zu schützen und nicht die Flugzeuge, denn schließlich werden die Menschen krank, und nicht die Flugzeuge.

### Interessenkonflikterklärung:

Der Autor erklärt, keine Interessenkonflikte zu haben. Er ist Mitglied der Bürgerinitiative „Keine Flugrouten über Berlin e.V.“ (kfberlin), Mitglied im Deutschen Netzwerk Evidenzbasierte Medizin e.V. und im Guidelines International Network G-I-N.

### Literatur beim Autor

Der Autor:



Dr. med. Henning Thole  
Berlin – kfberlin e.V. und AK „Ärzte gegen Fluglärm“,  
Herausgeber von [www.fluglaerm-fakten.de](http://www.fluglaerm-fakten.de)  
Kramstaweg 23, 14163 Berlin  
E-Mail: [mail@fluglaerm-fakten.de](mailto:mail@fluglaerm-fakten.de)