

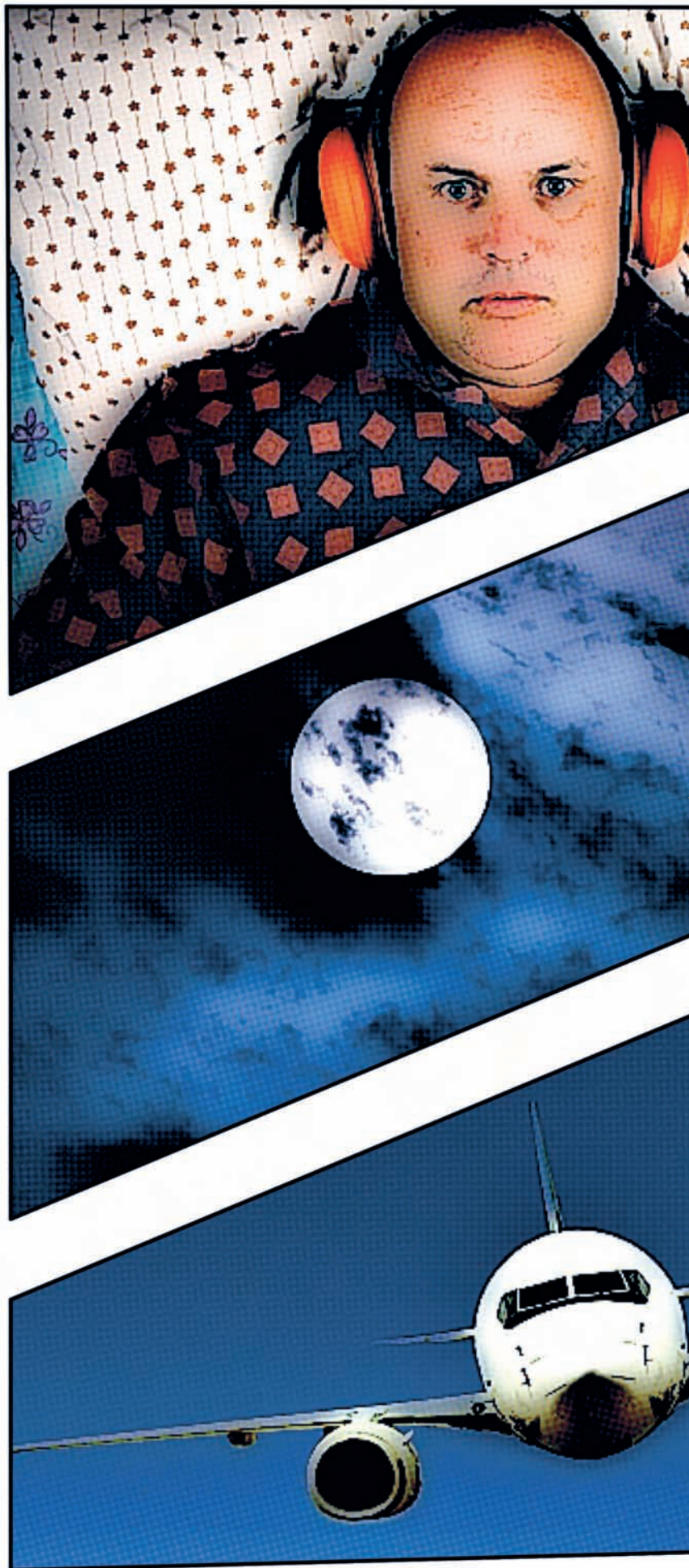
# Krach in der Nacht

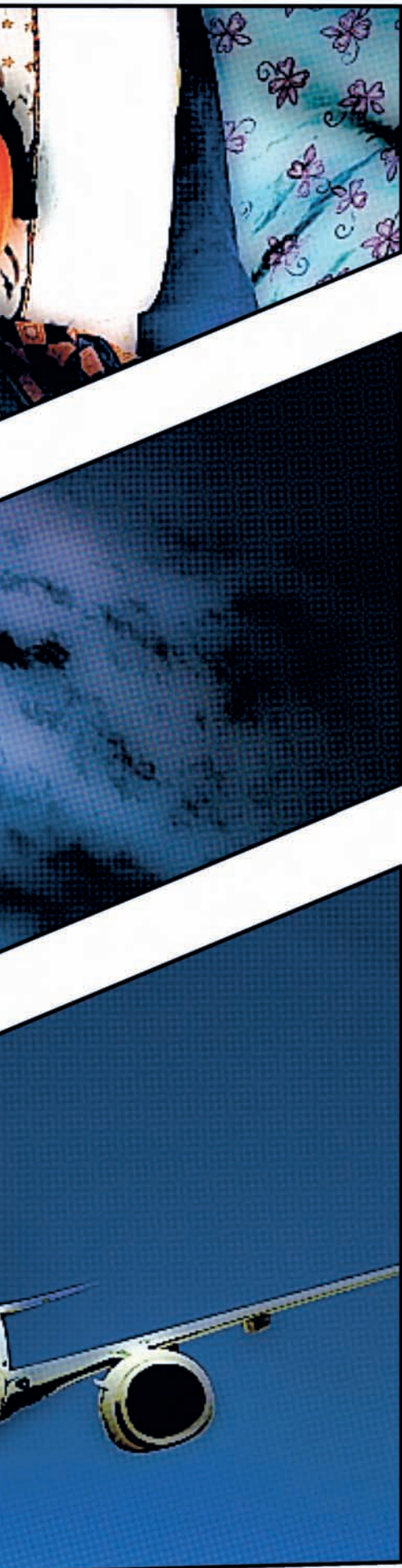
Beim Nachtflugverbot prallen wirtschaftliche Interessen und Gesundheitsschutz aufeinander: Die Flug- und Frachtgesellschaften wollen Geld verdienen, die Anwohner ruhig schlafen.

In der Diskussion um ein Nachtflugverbot wirft der Bundesverband der Deutschen Fluggesellschaften 85 000 Arbeitsplätze in die Waagschale und stellt fest, dass sich nur jeder 25. Bundesbürger nachts von Fluglärm belästigt fühle. Das klingt harmlos. In absoluten Zahlen sind es allerdings mehr als drei Millionen Menschen, die Fluglärm nachts stört.

Und Fluglärm macht krank. Besonders in der Nacht. „Die Ohren schlafen nie“, sagt Gerda Noppene, Internistin und Sprecherin der „Ärzteinitiative für ungestörten Schlaf e.V.“. Trifft Schall auf die Ohren, löst er auch nachts einen Reiz aus. „Man schläft wieder ein und fühlt sich unter Umständen am nächsten Tag noch nicht mal gerädert“, erklärt Noppene. Das sei das Tückische daran. Auch wenn man sich vom nächtlichen Fluglärm nicht gestört fühlt, läuft Nacht für Nacht eine Stressreaktion ab. Menschen können diese Reaktion lange Zeit kompensieren. Körperliche Beschwerden wie Bluthochdruck oder Herz-Kreislauf-Erkrankungen treten oft erst nach fünf bis 15 Jahren auf.

Die wissenschaftlichen Studien des Epidemiologen Eberhard Greiser untermauern den Zusammenhang zwischen diesen Erkrankungen und nächtlichem Fluglärm. Greiser analysierte im Auftrag des Umweltbundesamts die Patientendaten von mehr als einer Million gesetzlich Versicherten aus dem Großraum Köln-Bonn. In seiner ersten Studie von 2006/2008 fand er heraus: Je heftiger der nächtliche Fluglärm, desto häufiger verschrieben die Ärzte ihren Patienten Bluthochdrucksenker, Herz-Kreislauf-Medikamente, Beruhigungs- und Schlafmittel und Mittel gegen Depressionen. In seiner neuen, ebenso umfangreichen Studie zog Greiser Krankenhausdiagnosen heran. Er entdeckte beispielsweise einen sig-





nifikanten Zusammenhang zwischen Nachtfluglärm und Bluthochdruck. Bei einem nächtlichen Dauerschallpegel von 40 bis 45 Dezibel steigt nach Greisers Studie das Bluthochdruckrisiko von Männern um 14, von Frauen um 27 Prozent. Zwischen 46 und 60 Dezibel erhöht sich das Risiko bei Männern auf 27 und bei Frauen sogar um 66 Prozent.

### **Braucht Fracht die Nacht?**

Ausschlaggebend ist nicht nur der Lärmpegel, sondern auch wann die Menschen in der Nacht beschallt werden. Besonders stark wirkt der Fluglärm zwischen drei und fünf Uhr nachts. „Dann befinden sich die meisten Menschen in der für die Regeneration wichtigen Traumphase“, erklärt die Ärztin Noppeney. Ihre Initiative für ungestörten Schlaf setzt sich im Köln-Bonner Raum für nächtliche Schallpegelgrenzen von 50 Dezibel bei gesunden Menschen beziehungsweise 45 Dezibel bei kranken Menschen und Kindern ein. Und für ein Nachtflugverbot zwischen 22 und 6 Uhr.

An vielen deutschen Flughäfen herrscht in dieser Zeit nur eingeschränkter Flugverkehr – aber nicht in Köln-Bonn. Der Konrad-Adenauer-Flughafen ist zwischen Mitternacht und fünf Uhr morgens einer der lautesten Flughäfen Europas. Etwa einhundert Maschinen starten oder landen dort jede Nacht. „Die Fracht braucht die Nacht“, wirbt die in Köln-Bonn ansässige Flugindustrie für ihre Interessen. In den letzten Jahren hat sich der Flughafen zum größten Billigflieger-Drehkreuz Deutschlands und zu einem wichtigen Logistikzentrum und Umschlagplatz für Fracht entwickelt. Immerhin dürfen ab 2012 keine Passagiermaschinen mehr zwischen 23 und 5 Uhr starten und landen. „Ein kleiner Erfolg und ein erster Schritt“, sagt Gerda Noppeney, „aber der Frachtverkehr wird weiter zunehmen. Und diese Maschinen sind viel lauter als Passagierflugzeuge.“

Der VCD fordert neben leiseren Flugflotten auf allen Flughäfen ein Nachtflugverbot zwischen 22 und 6 Uhr. „Wir brauchen in Deutschland einen besseren aktiven Lärmschutz und ein Gesetz, das das Recht auf eine ruhige Nacht sicher-

stellt“, sagt VCD-Flugverkehrsexperte Heiko Balsmeyer. Bisher schreibt das Luftverkehrsgesetz nur fest, nachts den Lärm auf ein Mindestmaß zu beschränken. In § 29 b heißt es: „Auf die Nachtruhe der Bevölkerung ist in besonderem Maß Rücksicht zu nehmen.“ Die Flugindustrie setzt hauptsächlich auf passiven Lärmschutz in Form von Schallschutzfenstern, die sie den Anwohnern bei hoher Lärmbelastung finanzieren muss. Die Schallisolierung ist jedoch keine Garantin für eine bessere Gesundheit. Sie hält zwar den Lärm draußen – alle anderen Geräusche allerdings auch. Der bayerische Verwaltungsgerichtshof bezeichnete das 2003 als „akustische Käfighaltung“. Ständig geschlossene Fenster erfordern ein Lüftungssystem. Die Filter arbeiten oft nicht zuverlässig oder werden zu selten gewechselt, so dass die Raumluft mit Keimen belastet ist.

### **Koalition pro Luftfahrtindustrie**

Beunruhigend findet VCD-Experte Balsmeyer die Änderungswünsche der Bundesregierung. Im Koalitionsvertrag steht: „Neben einer Kapazitätsentwicklung der Flughäfen werden wir insbesondere international wettbewerbsfähige Betriebszeiten sicherstellen. Die dazu erforderliche Präzisierung im Luftverkehrsgesetz soll eine gleichberechtigte und konsequente Nachhaltigkeitsabwägung von wirtschaftlichen, betrieblichen und dem Lärmschutz geschuldeten Erfordernissen auch bei Nachtflügen sicherstellen.“ Dann stünden zwei wirtschaftliche Aspekte dem Lärmschutz entgegen. „Diese sogenannte Präzisierung ist nicht im Sinne der Bürger, sondern der Luftfahrtindustrie“, sagt Balsmeyer. Es sei zu befürchten, dass bei einer Änderung des Luftverkehrsgesetzes auch an Flughäfen mit Nachtflugbeschränkungen Nachtflüge einfacher genehmigt werden könnten. Die Ärztin Gerda Noppeney zitiert in dem Zusammenhang gern das Bundesverwaltungsgericht Leipzig. Das stellte nämlich 2006 fest: „Die bisherige Praxis belegt, dass kein Flughafen um seine Existenz bangen muss, nur weil er Nachtflugbeschränkungen zu beachten hat.“

VALESKA ZEPP