



Unterlage zur Sitzung im öffentlichen Teil

Gremium	am	TOP
Ausschuss für Umwelt und Grün	01.07.2010	
Gesundheitsausschuss	06.07.2010	

Anlass:

Mitteilung der Verwaltung

Beantwortung von Anfragen aus früheren Sitzungen

Beantwortung einer Anfrage nach § 4 der Geschäftsordnung

Stellungnahme zu einem Antrag nach § 3 der Geschäftsordnung

Gesundheitsgefährdungen durch Fluglärm Anfrage der CDU-Fraktion gem. §4 der Geschäftsordnung des Rates

Die CDU-Fraktion stellt hierzu folgende Fragen:

1. Sind der Verwaltung (insbesondere der Umwelt- und Gesundheitsverwaltung) die Ergebnisse der bezeichneten Studien bekannt und wie werden diese bewertet?

Antwort der Verwaltung:

Der Verwaltung sind zwei veröffentlichte epidemiologische Studien von Prof. E. Greiser bekannt, die eine zum Arzneimittelverbrauch als Indikator für gesundheitliche Beeinträchtigungen (2006), die zweite zum Risikofaktor nächtlicher Fluglärm, eine Fall-Kontroll-Studie (2008) über kardiovaskuläre und psychische Erkrankungen im Umfeld des Flughafens Köln/Bonn. Beide sind im Auftrag des Umweltbundesamtes erstellt worden. Die Arzneimittelstudie hatte Prof. E. Greiser im Ausschuss Gesundheit, Umwelt- und Grün 2007 bereits vorgestellt.

In ihnen werden verschiedene Assoziationen zwischen einer erhöhten Arzneimittelverwendung sowie kardiovaskuläre (Bluthochdruck, Herz-Kreislaufkrankungen) sowie psychische Erkrankungen (Depressionen) ab einer kritischen Schwelle von nächtlichen Fluglärmbelastungen geschlechts- und altersspezifisch dargestellt. In der epidemiologischen Forschung wird diese kritische Schwelle mit einem nächtlichen Schallpegel von 45 dB(A) außen angegeben. Der Grenzwert des Fluglärmgesetzes für bestehende Flugplätze liegt bei 55dB(A) und ab 2011 für neue oder erweiterte Flugplätze bei 50dB(A).

Beide Studien sind inzwischen weitgehend abgeschlossen, es wurde jedoch beim UBA

angekündigt, dass noch einige neuere Rechnungen durchgeführt werden, um diese zusätzlich abzusichern. Die Studien werden nach wie vor, insbesondere methodisch in der Epidemiologie, der Umweltmedizin und der Lärmwirkungsforschung kontrovers diskutiert. Die Verwaltung wertet jedoch die Ergebnisse als weiteres ernstzunehmendes Indiz über die Belastung, gesundheitliche Beeinträchtigungen und Minderung der Lebensqualität durch nächtlichen Fluglärm. Sie sieht sich bestärkt in ihrem Bemühen die Lärmbelastung, wo immer möglich, zu verringern.

Eine dritte Studie von Prof. E. Greiser über Krebsrisiken durch Nachtfluglärm ist der Verwaltung als Entwurf aber nicht als Abschlussbericht bekannt, die jedoch nicht durch das Umweltbundesamt beauftragt und begleitet wurde.

2. Handelt es sich hierbei um neue Erkenntnisse, die einen weiteren Handlungsbedarf rechtfertigen?

a. Wenn ja, welche weiteren „Anti-Lärm-Maßnahmen“ sind aus Sicht der Verwaltung denkbar und sinnvoll?

b. Wenn nein, welcher weiteren Aufklärung bedarf es aus Sicht der Verwaltung, um Art und Ausmaß gesundheitlicher Gefährdungen für die Bürgerinnen und Bürger durch Fluglärm aufzuklären?

Antwort der Verwaltung:

Unabhängig von den Ergebnissen der Studien sind der Verwaltung auch aus der Lärmwirkungsforschung der Störungsgrad und die Beeinträchtigung der Schlafqualität durch nächtlichen Fluglärm bewusst. Sie begründet hieraus auch ihren Handlungsbedarf für Lärminderungsmaßnahmen. In erster Linie erfolgt dies im Rahmen der Fluglärmkommission. Die grundsätzlichen Möglichkeiten zur Fluglärminderung sind in der Anlage 1 dargestellt.

Sollten sich die Ergebnisse der Studien mit ihren Assoziationen zu konkreten Gesundheitsbelastungen bestätigen, sind dies natürlich konkretere Erkenntnisse, die diese Bemühungen bekräftigen. Eine gezielte Aufklärung der Bevölkerung mit dem Ziel individueller Schutz- und Vorbeugemaßnahmen wäre nur mit den Möglichkeiten passiver Schallschutzmaßnahmen zu verknüpfen, die aus Sicht der Verwaltung im Hinblick auf die individuellen Realisierungsmöglichkeiten und der Wohn- und Lebensqualität unbefriedigend bleibt. Der aktive Schallschutz wäre mit einzubeziehen, dieser entzieht sich jedoch der Einflussnahme und Realisierung durch die Bevölkerung.

Um zu einer weitergehenden Information und Aufklärung der kontrovers diskutierten Ergebnisse der vorliegenden Untersuchungen über gesundheitliche Gefährdungen durch Nachtfluglärm beizutragen, plant die Verwaltung ein Experten-Hearing durchzuführen.

3. Wie stellt die Verwaltung sicher, dass auch unter dem Gesichtspunkt der Vorsorge die Entwicklungen des Flugaufkommens zukünftig in die Bewertung der Fluglärmbelastungen aufgenommen werden?

Antwort der Verwaltung:

Ziel der Verwaltung ist generell die Verringerung der Fluglärmbelastung, etwa durch Optimierung der An- und Abflugrouten und –verfahren, durch die Einführung lärmabhängiger Landeentgelte und den Einsatz leiserer Fluggeräte. Aufgrund der Erkenntnisse hat die Entwicklung des Flugaufkommens speziell im Nachtzeitraum unter dem Aspekt des gesundheitlichen Schutzes der Bevölkerung für die Bewertung der Fluglärmbelastung eine

besondere Bedeutung. Die Verwaltung betrachtet daher die Minderung der vom Flugaufkommen in der Nachtzeit ausgehenden Lärmbelastungen zumindest als gleichrangiges Entwicklungsziel wie die Gewährleistung einer stabilen Entwicklung der wirtschaftlichen Leistungs- und Konkurrenzfähigkeit des Flughafens. Unter diesem Aspekt sind daher im regionalen und politischen Konsens all die Minderungsmaßnahmen zu prüfen, die beides zumindest im Sinne eines Kompromisses gewährleisten können.

Einen direkten Einfluss auf das Flugaufkommen ist durch die Verwaltung jedoch nicht gegeben, da diese durch die geltenden Nachtflugregelungen für den Flughafen bestimmt werden, die 2008 zunächst bis 2030 verlängert wurden und nur alle 5 Jahre anhand der Entwicklung der Lärmbelastungen durch das Landesverkehrsministerium überprüft werden können.

Durch den Wegzug zweier Frachtflugcarrier nach Leipzig (DHL und Lufthansacargo) hat sich das Frachtflugaufkommen in der Nacht am Köln/Bonner Flughafen derzeit reduziert. Der Zuzug von FedEx im Hinblick auf das nächtliche Flugaufkommen in diesem Jahr gleicht dies zum Teil nur aus, muss aber in der weiteren Entwicklung, insbesondere auch unter dem Aspekt des Einsatzes des Fluggerätes besonders beobachtet bleiben.

gez. Bredehorst

Anlage 1

Überblick über mögliche Instrumente und Maßnahmen

Technische Maßnahmen

- Minderung des Triebwerks- und Umströmungslärms

Flugbetriebliche Maßnahmen

- Optimierung der Anflug- und Abflugrouten
- Lärmindernde An- und Abflugverfahren
- Einsatz leiserer Fluggeräte
- Zeitliche Beschränkungen des Flugbetriebes
- Einführung von Lärmobergrenzen

Planerische Maßnahmen

- Verkehrskonzepte zur Vermeidung und Verlagerung von Flugverkehr
- Bau- und Nutzungsbeschränkungen im Umfeld der Flughäfen

Ökonomische Maßnahmen

- Lärmabhängige Start- und Landeentgelte
- Abschaffung der Steuersubvention im Flugverkehr

Rechtliche Maßnahmen

- Fortschreibung der Lärmvorschriften
- Ahndung von Verstößen
- Grenzwertverschärfungen