

Antrag an die Fluglärmkommission des Flughafens Leipzig/Halle für die Beratung am 25.03.2015

Aktiver Schallschutz:

Einführung von Lärmbedingten Betriebsbeschränkungen nach § 48b LuftVZO in der Nachtzeit zwischen 20.00 und 6.00 Uhr

Antragstext:

Die Fluglärmkommission des Flughafens Leipzig/Halle empfiehlt dem Sächsischen Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit der Landesluftfahrtbehörde Sachsen, Landesdirektion Sachsen Referat 36, aus Lärmschutzgründen eine schnellstmögliche Einführung von Lärmbedingten Betriebsbeschränkungen nach § 48b Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung für knapp die Vorschriften erfüllende zivile Unterschallstrahlflugzeuge in der Nachtzeit zwischen 20.00 und 6.00 Uhr.

Begründung:

Nach § 48b (2) LuftVZO kann bei einem Stadtflughafen – wie der Flughafen Leipzig/Halle - die zuständige Luftfahrtbehörde wegen der objektiv höheren Lärmsensitivität Maßnahmen im Sinne von § 48a Nr. 5 hinsichtlich der in Nummer 4 dieser Vorschrift genannten Luftfahrzeuge anwenden, sofern die im Band I Teil II Kapitel 3 des Anhangs 16 des Abkommens vom 7. Dezember 1944 über die Internationale Zivilluftfahrt festgelegten Höchstwerte um eine kumulative Marge von bis zu zehn EPNdB in Dezibel) unterschritten werden. Dabei ist die kumulative Marge die in EPNdB ausgedrückte Zahl, die man durch Addition einzelner Margen (d.h. der Differenzen zwischen dem bescheinigten Lärmpegel und dem zulässigen Lärmhöchstpegel) jeder der drei Referenzlärmesspunkte erhält, wie sie im Band I Teil II Kapitel 3 des Anhangs 16 des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt festgelegt sind. Darunter fallen z. B. die Flugzeugmuster An 124-100, An 225, Boeing 747-200 usw.

Den Lärmschutzinteressen der Menschen muss eindeutig Vorrang vor den wirtschaftlichen Interessen der Flughafenbetreiber oder der Fluggesellschaften eingeräumt werden. Seit der Einführung der Bonusliste im Jahr 1994 wurde diese lediglich viermal angepasst – letztmalig im Jahr 2003. Bei den Anpassungen sind jedoch keine Luftfahrzeuge von der Liste gestrichen worden, sondern die Liste wurde immer nur um neue Luftfahrzeuge ergänzt. Die Bonusliste ist bekanntlich Grundlage für Nachtflugbeschränkungen und wird auch in den Entgeldifferenzierungen herangezogen.

So wurde beispielsweise für den Flughafen Frankfurt/Main festgelegt, dass die AN 124 als ICAO Annex 16 Chapter 3-Marginal zertifiziertes Fluggerät grundsätzlich nur an Werktagen (Mo-Fr) in der Zeit von 8.00 bis 19.59 Uhr landen und starten darf.

Bei einer dauerhaften Lärmbelastung zur Nachtzeit kann dies zu ernsten Gesundheits-Störungen beitragen, insbesondere zu einem erhöhten Risiko für Herz-Kreislauf-Erkrankungen. Am Flughafen Leipzig/Halle gibt es weder in der Nachtkernzeit noch in den Nachrandzeiten irgendwelche Lärmbedingten Betriebsbeschränkungen für Fracht- und Militärflugzeuge – egal wie laut!

Eine der grundlegenden Annahmen der DLR-Studie von 2004 war, dass nächtlicher Fluglärm keine langfristigen Auswirkungen habe, wenn lediglich primäre Schlafstörungen (keine erinnerbare Aufwachreaktionen, im Mittel weniger als eine nicht erinnerbare AWR) vermieden würden. An der aktuellen Mainzer Studie mitgewirkt hat auch der Mediziner Dr. Mathias Basner, mittlerweile Assistant Professor of Sleep and Chronobiologie in der

Psychiatrie University of Pennsylvania School of Medicine, der verantwortliche Autor der alten DLR-Studie von 2004.

Mit der Mitarbeit an dieser Studie hat Dr. Mathias Basner die DLR-Studie von 2004, die seinen völlig unzureichenden Lärmschutzbestimmungen zugrunde liegt (Mathias Basner; Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. V. Forschungsbericht 2004-07/D, Institut für Luft- und Raumfahrtmedizin Köln) - fußt sich jedoch gerade auf der Annahme, dass die Aufwachreaktionen die entscheidende Größe wären - als ad absurdum geführt.

Anlage

Deutsches Ärzteblatt: Wie nächtlicher Fluglärm die Blutgefäße stresst
Beschlussprotokoll 117. Deutscher Ärztetag vom 27. – 30.05.2014