



Pressemitteilung

Frankfurt 11.Juli 2016 Rhein-Main-Institut Wissenschaftsforum:

Notwendige Novellierung des Fluglärm Schutzgesetzes nach aktuellen

Erkenntnisstand der internationalen Lärmwirkungsforschung incl. NORAH

Mit den Ergebnissen der heutigen, international renommierten Expertenrunde setzen die Veranstalter Rhein-Main-Institut, Zukunft Rhein-Main und stop-fluglaerm.de bedeutende Impulse für eine verbesserte nationale Lärmschutz Gesundheits- Prävention. Denn **„Lärm schädigt nachweislich die Gesundheit und als Konsequenz sterben mehr Leute am Lärm, als am Verkehr“** so mahnte bereits Prof. Dr. Wolfgang Hoffmann nach Vorstellung der NORAH Lärmwirkungsstudie am 12.11.2015 auf der ICANA-Health in Frankfurt.

Die im nächsten Jahr im Bundestag anstehende Novellierung des Fluglärm Schutzgesetzes und die zurzeit stattfindende Expertendiskussion fordert eine substanzielle Verbesserung des Schutzniveaus vieler hochbetroffener Bürger. Ferner steht eine Einführung längst überfälliger Immissionsgrenzwerte gegen übermäßige, steigende Fluglärmbelastungen und eine mächtige Flugverkehrslobby an. Auf der derzeitigen Gesetzesgrundlage und der daraus abgeleiteten Rechtsprechung haben alle Anrainerkommunen und deren Bürger in der Rhein-Main-Region unseres Weltflughafens keinen hinreichenden, präventiven Schutz ihrer Gesundheit vor Fluglärm.

Engagiert seit Jahren um die Lärmreduzierung in der Stadt und dem Umland des Flughafens heißt der Oberbürgermeister der Stadt Frankfurt, Peter Feldmann die Referenten, Teilnehmer und Veranstalter willkommen und wünscht dem Engagement aus der Region die notwendige Ausdauer, inspiriert am Marathonlauf der letzten Woche.

„Lärminderung für die Flughafen Region ist der Schlüssel für den Frieden mit dem Flughafen. Die Bürgerinnen und Bürger erwarten Ergebnisse und keine Placebos wie Lärmverschiebungen, die sich dann großspurig "Lärmpausen "nennen. Wir müssen zur Ausweitung des Nachtflugverbotes auf acht Stunden kommen. Schritt für Schritt müssen die Flugbewegungen- wie im Frankfurter Koalitionsvertrag festgeschrieben- reduziert werden, bis wir dieses Ziel erreicht haben.

_2-



Das zweite große Ziel bleiben feste, lokale und überprüfbare Lärmobergrenzen. Es geht nicht um gefühlten Lärm, es geht um den realen Lärm. Mit der neuen Stabsstelle Fluglärm der Stadt Frankfurt unter politischer Leitung von Dr. Ursula Fechter werden wir gemeinsam mit der Region Kriterien für Lärmobergrenzen entwickeln, die alle einem Ziel folgen: Es muss für die Region spürbar leiser werden. **Gesundheit geht vor Profit!**

Seit der NORAH Studie spätestens wissen alle, zwei Gruppen sind die besonders Leidtragenden des Lärms: Die ohnehin gesundheitlich geschwächten Menschen und unsere Kinder. **Die Zukunft unserer Kinder sollte uns jeden Marathonlauf wert sein!**

Aber alle wirtschaftlichen und politischen Argumente werden niemals ausreichen, um Entwicklungshemmnisse, die Minderung von Zukunftschancen unserer Kinder aufzuwiegen!

Diese Herausforderung wird **Frankfurt nicht ohne die Region und die Region umgekehrt nicht ohne Frankfurt meistern.**

Darum ist Ihre gemeinsame Veranstaltung heute auch eine weitere richtige Etappe des immer engeren regionalen Schulterschlusses. Die Initiative Zukunft Rhein-Main ist hier herausragend und beispielhaft. Hier muss sich die Stadt Frankfurt anschließen. Für mich ist klar: der Lärm muss für alle Anrainer des Flughafens gleichermaßen sinken. Erster Schritt dazu ist das unabhängige kommunale DFLD Fluglärm Monitoring der Zukunft Rhein-Main. Es darf nicht um Lärmverlagerungen, es muss um echte Lärmreduzierungen gehen!“ soweit die politische Einordnung des Frankfurter Oberbürgermeisters.

Für die Veranstalter begrüßt Prof. Dr. jur. Martin Führ, Rhein-Main-Institut (RMI), der auch mit seinem Vorstandskollegen und Ökonomen Prof. Dr. Friedrich Thießen das Forum moderiert.

Das RMI – vor über 15 Jahren gegründet, um „Wissenschaft, Kultur und Wirtschaft für eine lebenswerte Region“ voranzubringen – hat sich in hochrangig besetzten Veranstaltungen mit Fragen wie „Cluster-Entwicklung“, „Weiche Standortfaktoren“ und „Qualität der Arbeit“ auseinandergesetzt. Das RMI hat sich von Anfang an aber auch mit der Entwicklung des Luftverkehrs befasst z.B. „Leistungsfähigkeit von Verbundkonzepten.

Das RMI stellte aber auch – um nur zwei weitere Themen herauszugreifen -

- im Jahr 2006 die Arbeitsplatzprognosen, der der „Mediation“ und die dann später dem Planfeststellung Beschluss zugrunde lagen, auf den Prüfstand wissenschaftlicher Methodenkonsistenz (mit ernüchterndem Ergebnis) und
- zeigte bereits im September 2000 Möglichkeiten der Lärminderungsplanung auf. -3-



Von Anfang an befasste sich das RMI (so wie heute) mit Fragen der medizinischen Lärmwirkungsforschung. Am 12.10.2001 ging es um „Neue Grenzwerte für Fluglärm“, weil sich schon damals die Befunde verdichteten und ein Handeln des Gesetzgebers geboten erschien. Im Jahre 2012 konnte das RMI gemeinsam mit dem Umweltbundesamt und erstmals auch im Schulterschluss mit der Landesvertretung der deutschen Ärzteschaft feststellen, dass ein Nachtflugverbot in der Zeit von 22 – 6 Uhr geboten ist.

Aktuell untersucht das RMI – in Kooperation mit gut einem Dutzend kardiologischen Zentren und koordiniert durch das Klinikum Rüsselsheim (Prof. Dr. Hans-Jürgen Rupprecht und sein Team) – die Frage, ob Fluglärm die Rückfallhäufigkeit von Herzinfarkten steigert. Zu den Förderern der RaN –Studie ("Recurrence and Noise") zählen die deutsche Herzstiftung und die Initiative Zukunft Rhein-Main (ZRM).

Die Initiative Zukunft Rhein-Main, eine mit über 25 regionalen Gemeinden, Landkreisen und NRO's gegründete überparteiliche Arbeitsgemeinschaft, widmet sich schwerpunktmäßig dem Ausbau des Frankfurter Flughafens und den damit verbundenen Problemen der Anrainer. Sie verfolgen die Entwicklung der Diskussion um Flugrouten, Fluglärm und die Verteilung des Fluglärms - durch den Ausbau und nachfolgende Maßnahmen von FRAPORT, FFR, DFS und der Hessischen Landesregierung.

Mit der im Oktober 2011 eröffneten Nordwest Landebahn soll laut Planfeststellung die Zahl der Flugbewegungen von jetzt 460 000 auf 700 000 im Jahr 2020 steigen. 900 000 FLBW sind laut FFR Forum Flughafen & Region Vorstand Prof. Dr. Wörner technisch möglich. Schon wegen der neuen Nord-West Landebahn wurden neue Flugrouten eingeführt oder bestehende geändert und damit der Fluglärm auch in Frankfurt neu verteilt, bis weit ins Nachbarland Rheinland-Pfalz hinein. So manche Kommune wie Frankfurt, in der der Ausbau bisher kein Thema war, musste inzwischen feststellen, dass sie wider Erwarten jetzt doch heftig davon betroffen ist. Das führt zu Konflikten mit dem Flughafenbetreiber und deren Hauptgesellschaftern Stadt Frankfurt und Land Hessen, denn Gewinner und Verlierer stehen erst teilweise fest.

Nur eins ist sicher: durch den weiteren Ausbau wird es viel mehr Fluglärm geben und die Zahl der Betroffenen wird drastisch ansteigen.

Mit den Differenzkarten des ZRM Fluglärm Monitorings auf Basis der DFLD Flugspuren-aufzeichnungen wurde der erhebliche Lärmzuwachs in Frankfurt von 2008 -2012 dokumentiert. Die Frankfurter Bürgerinitiativen, so der Vorstandssprecher stop-fluglärm.de, Klaus Rehnig fordern die Stadt auf, sich an der ZRM Projektgruppe für weitere Auswertungen zu beteiligen, -



um dergestalt auch in Zukunft die Einhaltung von Lärmobergrenzen zeitnah beobachten zu können.

(http://www.zukunft-rhein-main.de/docs/Fluglaermmonitoring/RheinMain_2012-2008_Day.jpg und

http://www.zukunft-rhein-main.de/docs/Fluglaermmonitoring/RheinMain_2012-2008_Nght.jpg)

Für die wissenschaftlichen Vorträge der Referenten verweisen wir auf die Anlage in der Pressemappe sowie auf die beigefügte Kongresspublikation Interdisziplinäre Medizin IM7/16.

Die Veranstaltung wurde aufgezeichnet und wird fast vollständig bei den Veranstaltern in Kürze im Internet veröffentlicht.

Pressekontakt Klaus Rehnig KR@stop-fluglaerm.de mobil 0171 77 80 931