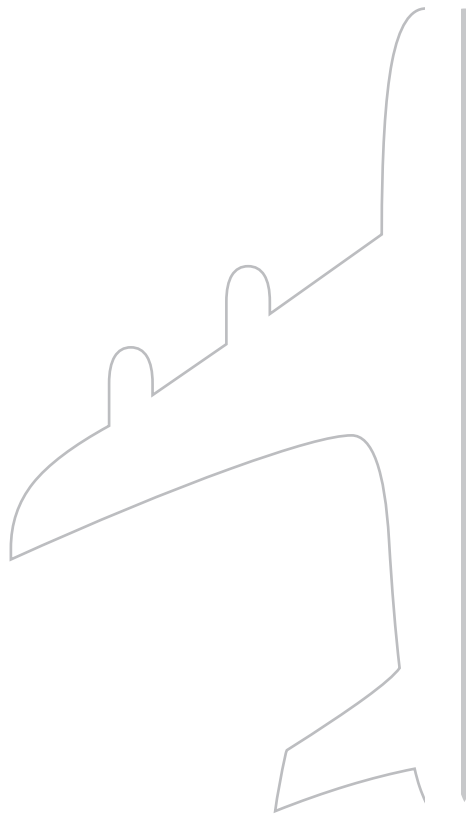


Karl-Hans Emmermann

Fluglärm über Rhein-Main

Eine Region ohne Zukunft?



Karl-Hans Emmermann

Fluglärm über Rhein-Main

Eine Region ohne Zukunft?




J.H. Röll

Über den Autor

Prof. Dr.-Ing. Karl-Hans Emmermann engagiert sich für eine wirksame Lärmbekämpfung und eine sinnvolle Umsetzung der Lärmschutzvorschriften im Bereich Flug-, Schienen- und Straßenverkehrslärm.

Er war tätig in Arbeitsgruppen gegen Fluglärm im Rhein-Main-Gebiet und Beauftragter der „Gesellschaft für humane Luftfahrt Mainz e.V.“ (GhL) im Projektteam „Anti-Lärm-Pakt“ des „Regionalen Dialogforums“ (RDF).

Heute ist Karl-Hans Emmermann Mitglied des Vereins „Institut zur Abwehr von Gesundheitsgefahren durch Lärm e.V.“ (IAGL), einer Einrichtung zur Förderung des öffentlichen Gesundheitswesens, der Wissenschaft und Forschung sowie des Umweltgedankens, vor allem im Hinblick auf die gesundheitlichen Gefahren und die Belastungen der Bevölkerung durch Fluglärm und die Kontamination durch Flugzeugabgase.

Bibliographische Information Der Deutschen Bibliothek

Die Deutsche Bibliothek verzeichnet diese Publikation in
Der Deutschen Nationalbibliographie;
detaillierte bibliographische Daten sind im Internet über
<http://dnb.ddb.de> abrufbar.

© 2006 Verlag J.H. Röhl, Dettelbach

Alle Rechte vorbehalten. Vervielfältigungen aller Art, auch auszugsweise,
bedürfen der Zustimmung des Verlages.
Gedruckt auf chlorfreiem, alterungsbeständigem Papier.

Umschlagbild: photocase.com
Fluglärm-Logo © 2006 Tobias Kellermann, Verlag J.H. Röhl
Layout: Tobias Kellermann, Verlag J.H. Röhl
Gesamtherstellung: Verlag J.H. Röhl GmbH

Printed in Germany

ISBN 3-89754-247-1

Inhalt

	Vorwort	
	Fluglärm und Flughafenbau	 7
	Zwischen Wachstum und Niedergang	
	Gedanken	
Vom Menschheitstraum Fliegen – zum Alptraum Fluglärm		 11
	Öffentliches Interesse	
	Gemeinwohl	 15
	Rechtmäßigkeit	
	Lautstärkeempfinden	 20
	Lärm	
Fluglärm Schienenlärm Straßenverkehr		 22
	Gewichtungen	 34
	Fluglärmfassung	 37
Fluglärmgesetzgebung Lärminderung		 45
	Regionales Dialogforum	 54
	Wachstum	
	Verflechtungen	 62
	Flugrouten	 74
	Aktivitäten	
Spitze Feder Scopingtermin Umweltverträglichkeit		 79
	Raumordnungsverfahren Nordwest-Bahn	 105
	Jobmaschine	 133

Naturerhaltung	137
Umweltschutz	
Gesundheit Schadstoffe	142
Bürgerverhalten	
Emissionen Nachtflugverbot Naturschutz	153
Objekthindernisse	187
Schlecht gelaufen	192
Werfthalle Airbus A380 Landungen	195
Planfeststellungsverfahren Nordwest-Bahn	214
Aus- und Rückblick	
Stimmungsmache Bürgerwille Erörterungstermin	
Antrag „Nachtflugbeschränkung“	241
Schrifttum	305

Fluglärm und Flughafenausbau Zwischen Wachstum und Niedergang

Erkenntnisse werden nicht nur durch die Inanspruchnahme sämtlicher technischer und kommerzieller Möglichkeiten gewonnen, sondern vielmehr durch Einsicht und die Veränderung von Denk- und Handlungsweisen.

Die bürgerliche Demokratie braucht „Maß“ haltende Aktionen und den Willen, sich von grundgesetzlichen Wertvorstellungen leiten zu lassen. In einem Gesellschaftssystem kann man sich nicht spezifisch aussuchen, was man gerne möchte, was einem am besten nützt, sondern aus der Solidarität erwächst die Tragfähigkeit des menschlichen Miteinanders.

Anzustreben ist ein angemessen guter und ausgewogener Lebensstandard auf wirtschaftlicher, technischer und wissenschaftlicher Grundlage – ohne Fortschrittswahn –, ohne überzogene Ansprüche und Entwicklungen an der Grenze des Beherrschbaren und Notwendigen. D.h., nicht die Uhr zurückdrehen zu wollen, aber auch nicht schneller laufen zu lassen, als es mit gutem Gewissen vertretbar ist.

Es besteht die große Herausforderung, Politik und Wirtschaft menschenachtend zu gestalten, Meinungen transparent zu machen, gegebenenfalls auch zu ändern, Gerechtigkeit zu verankern, um Menschen aller sozialen Schichten eine erstrebenswerte Zukunft zu ermöglichen.

Dieses ist nicht durch Übermaß zu erreichen, daher wird an dem von hunderttausenden von Menschen als Fehlentwicklung angesehenen Projekt „Ausbau des Frankfurter Flughafens“ an Kritik nicht gespart. Wer ohne entsprechende Zustimmung aus der Bevölkerung handelt, darf sich diesbezüglich nicht wundern.

Die folgenden Ausführungen sind eine Einwendung zur geplanten baulichen Erweiterung des Flughafengeländes (Nordwest-Bahn) durch die Fraport AG. Man wird daher zwangsläufig die Wertschätzung des Flughafens und die Huldigung seiner Bedeutung für eine weltweite Mobilität vermissen. Naturgemäß stehen sie hier nicht zur Debatte.

Diese Niederschrift ist all denjenigen gewidmet, die sich gegen unverständlichen Zivilisationseifer und einseitiges Gewinnstreben, gegen Zerstörung der Umwelt und des Lebensraumes gewehrt haben oder noch wehren.

Sie gilt all denjenigen, die für ihre Gesundheit gekämpft haben und noch kämpfen, die bereits Opfer sind, die von Ärger und Niedergeschlagenheit geplagt sind, die hilflos unter fehlendem Verständnis durch Großwirtschaft und Politik leiden. Diejenigen, die Kraft haben, sollen sich weiterhin einsetzen gegen den Verlust an Würde und Lebensqualität.

Die Wiedervereinigung Deutschlands 1989 ist ein beredtes Zeugnis für den Willen des Volkes. Es ist der Verdienst und der Sieg eines mit Unrecht oder Scheinrecht überzogenen Teils der Bevölkerung. Die meisten lebten als Mitläufer, viele haben das System gepriesen, viele sich gut amüsiert, so mancher auch davon profitiert, viele viele darunter gelitten. Mehr und mehr wurde aufbegehrt. Der Weg war gepflastert mit Tragödien und menschlichen Schicksalen. Die Verantwortlichen trauriger Bestandteil der Geschichte. Woher nehmen Menschen die Eigenmächtigkeit, Hunderttausenden, ja Millionen vorschreiben zu wollen, was zu ihrem Besten ist?

Wie sich die Bilder gleichen und noch gleichen werden.

Die Entwicklung hat gezeigt, Menschen lassen sich weder einer wirtschaftlich ideologischen noch politisch geprägten Überheblichkeit unterwerfen. Sie widersetzen sich verordneten nicht überschaubaren Segnungen der Zivilisation. Die Zahl der Opfer ist groß, aber nicht vergebens.

Im Folgenden geht es nicht darum, generell das Fliegen in einer globalisierten Welt zu verurteilen. Hier geht es nur darum, eine Übertreibung aufzuzeigen, die jedes vertretbare, vernünftige, verantwortungsbewusste, beherrschbare, umweltverträgliche, menschengerechte Maß überschreiten wird.

Das Geschriebene dient der Aufklärung zur fachlichen und sachlichen Information, es ist kritisch und auch vorwerfend, es stellt sich dem Phänomen des Vergessens entgegen. Dieses ist die Pflicht eines bewertenden Chronisten, ob es ihm gefällt oder nicht.

Unbestritten ist der Airport Frankfurt derzeit der größte Arbeitgeber der Region, was allgemein anerkannt wird. Viele Menschen finden hier Lohn und Brot für sich und ihre Familien.

Der Flughafen sieht sich als Motor, es bei jeder Gelegenheit anderen „vor die Nase zu halten“, macht ihn nicht leiser. Er lebt mit der Region und die Region mit ihm.

Die Menschen wünschen sich ein gut nachbarliches Verhältnis, doch viele Gründe schließen es aus. Gegebenenfalls besteht eine Form von Hassliebe, manches gepriesen, manches verdammt.

Wenn seine Ansprüche und sein Expansionsdrang so ungebremst weiter wachsen, dürfte er seiner räumlichen Basis, der Region, den Abstieg ein gut Stück näher bringen. Er entzieht sich selbst seines humanen Fundaments, der Menschen, die er als Mitarbeiter braucht. Wenn seine örtlichen Ressourcen zu Grunde gegangen sind, erübrigen sich alle weiteren Überlegungen und jedes weitere Handeln. Dieses kann niemand wollen. Selbst nicht die große Zahl seiner Kritiker.

Die Bevölkerung aus Schönfärberei und falsch verstandener Zurückhaltung nicht auf eine zwiespältige Entwicklung hinzuweisen, wäre unredlich. Sie vor vollendete Tatsachen zu stellen, wie es Großwirtschaft und Politik geneigt sind zu tun, kaum zu verantworten.

Die Grenze des Maßvollen sollte nicht leichtfertig überschritten werden. Doch gute Ratschläge zu nachhaltigem Wachstum sind vergebens, zu unerwünscht, zu ungehört die Rufe, man lässt sie im Fluglärm verhallen.

Doch wie verschaffen sich Menschen dennoch Gehör? Mit undemokratischen Mitteln ist nichts getan. Wenn Reden nicht hilft, Geschriebenes bietet Gelegenheit.

Es gilt, den Finger in die Wunde zu legen. Es bleibt nichts anderes übrig, als an Schwachstellen zu rütteln, und es gibt leider zu viele. Die positiven und nützlichen Dinge, die natürlich vorhanden sind, zu beschreiben, muss anderen vorbehalten bleiben, obwohl es sicher viel angenehmer wäre, es selbst zu tun.

Zurückhaltung ist aufzugeben, Freude bereitet dieses nicht, noch nicht einmal Genugtuung.

Worte stellen sich auf die mehrheitliche Seite der Bewohner der Region, verbinden äußeren Sachstand mit innerer Gefühlslage der Menschen, versetzen sich in ihre Situation, erlauben eine emotionale Sicht und melden Protest an.

Protest hat Tradition. Seine Art hat sich gewandelt, er ist zielstrebig und vielfältiger geworden.

Allerdings wird es kaum mehr Kundgebungen und Menschenansammlungen wie zu Zeiten der Startbahn West geben.

Vornehmlich mit juristischen Mitteln suchen Bürgerinitiativen, Einzelkläger, Naturschützer und Kommunen, den Ausbau zu verhindern. Dabei vereint der Kampf gegen den Fluglärm das Rhein-Main-Gebiet auf vielen Ebenen. Das Schicksal der Menschen liegt in der Hand der Gerichte. Ob es dort in guten Händen liegt und ob sie sich ihrer hohen Verantwortung gegenüber den Bürgerinnen und Bürgern bewusst sind, bleibt zu hoffen.

Nach Verlegung der Flugrouten 2001 umfasst das Bündnis der Bürgerinitiativen 60 Gruppen. So wie die Betroffenheit von Fluglärm vom Main-Kinzig-Kreis bis nach Rheinhessen reicht, hat sich auch die Protestbewegung erweitert. Ihre Mitglieder kommen auch von weit her und aus allen Schichten. Auch Spitzenverdiener machen mit. Sie unterstützen den Protest ohne Aufsehen mit finanziellen Mitteln. Umweltschützer sind im Bündnis, aber auch kirchliche Initiativen stoßen hinzu.

Die zusammengeschlossenen Kommunen haben bereits Mittel für den Rechtsstreit bis in Millionenhöhe bereitgestellt. In der „Initiative Zukunft Rhein-Main“ sind inzwischen 27 Landkreise, Städte und Gemeinden gegen den Flughafenausbau vereint. Zehntausende Einwendungen sind gegen den Bau der Nordwest-Bahn

eingegangen, hier können sich die Ausbaugegner durchaus mit der früheren Bewegung messen.

Sind alle diese Menschen destruktive Zeitgenossen? Sicher nicht!

Sollte dieser Widerstand nicht genug Anlass sein, von fragwürdigen Ausbauplänen Abstand zu nehmen?

Diese Schrift dient nicht unmittelbar der inneren Erbauung, wird auch nicht nur Freude bereiten, dafür ist sie nicht gedacht. Sie soll aber auch keine Schadenfreude entstehen lassen, wenn Handlungen aufgedeckt und enttarnt werden. Es geht nicht um technische und juristische Dinge, es geht vornehmlich um die menschliche oder eher um die weniger menschliche Seite, auf alle Fälle um das Bemühen um Wahrheit und um mehr nicht.

Sie rühmt nicht mehrere zehntausend von Arbeitsplätzen am Flughafen und dass von hier die Spaßgesellschaft alle Teile der Welt erreichen kann. Sie behandelt vielmehr ein düsteres Kapitel, das mit Fluglärm und Schadstoffen, das mit Verlust an Lebensqualität und Umweltverschmutzung einhergeht, das voller Traurigkeit und inneren Nöten betroffener Menschen ist, die voll Misstrauen in die Zukunft blicken und nicht wissen, wie es weitergehen soll.

Politik, Justiz und Großwirtschaft im selben Boot?

Man mag die Menschen überreden, aber nicht alle lassen sich beugen. Widerstand bleibt. Er erwächst nicht, weil es Freude macht, sondern aus bitterer Notwendigkeit.

Der Vorwurf einer einseitigen Betrachtungsweise und nicht von höherer Warte zu sehen, mag durchaus berechtigt sein. Die Menschen werden zu ihrer Sichtweise gezwungen. Die Ereignisse stellen sich für den Beobachter so und nicht anders dar. Es ist der Blick der Zeitzeugen. Es gilt, einen Kontrapunkt zu setzen zu Eigennutz dienenden Absichten der Gegenseite, die mit Wort, Bild und Tat agiert. Es besteht die Pflicht, das Vergessen an die Betroffenen zu verhindern, deren Heimat dem Niedergang entgegenzugehen droht.

Dazu bleibt keine große Wahl, da bleibt nur das Wort, gesagt – eher geschrieben.

Angaben, Äußerungen, Begründungen und Darstellungen für einen Ausbau des Flughafens können so nicht unwidersprochen im Raume stehen bleiben. Da hilft nur eine spitze Feder, manchmal gezwungen zur Ironie und Schärfe. Die Gegenseite ist wild entschlossen, sie macht bitter Ernst. Fluglärm und Abgase kennen keine Gnade, da bleibt wenig Raum für Toleranz.

Wird ein Spatenstich nicht Hunderttausende zu Verlierern machen? Können „Sieger“ sich ohne ausreichende Akzeptanz der Menschen als Gewinner fühlen? Ein schwarzer Tag, nicht nur für die Region und das gesamte Umland, sondern auch für die bürgerliche Freiheit und die Menschlichkeit droht herauf zu ziehen.

Das wäre die eine Seite der Medaille. Es gibt aber noch eine andere, die Hoffnung und Kraft geben soll und die den Glauben an eine bessere Zukunft ohne Zivil-

sationsdiktat aufrecht erhalten und stark machen wird. Sie lässt die Bevölkerung fehlende Gerechtigkeit und mangelndes Verständnis besser ertragen.

Wer nicht kämpft, hat schon verloren.

Gedanken

Vom Menschheitstraum Fliegen – zum Alptraum Fluglärm

Es sind nicht die schönen Dinge des Lebens, die es auf dieser Erde gibt und die das Dasein in Kunst und Natur, in Gedanken und Taten mit Freude und Zufriedenheit erfüllen, die hier aufgezeigt werden. Hier geht es um wirtschaftlichen Eigensinn, um wenig demokratisches Handeln, um die Zerstörung menschlicher Lebensbedingungen, um Schadstoffe, um Lärm – im Wesentlichen um Fluglärm – und seine Auswirkungen. Die Schrift ist eine Dokumentation von Eindrücken, Erlebnissen und Informationen ohne Anspruch auf Vollständigkeit. Sie ist ein Wachhalten von Geschehnissen und eingepprägten Ereignissen, die unter einem fragwürdigen Deckmantel, genannt Wirtschaftswachstum, den Menschen Fortschritt, Wohlstand und Arbeit versprechen, zum Nachteil von hunderttausenden durch Fluglärm belasteter Menschen in der Rhein-Main-Region und im Umkreis von über 100 km.

Es ist ein trübes Kapitel in der Lebensgeschichte jedes einzelnen, der betroffen ist und es darf nicht der Mantel der Schweigens über eine bedrohende Entwicklung gelegt werden, wenn Vernunft und Erfahrung aus Evolution und Geschichte an ihrer Berechtigung und Rechtmäßigkeit Zweifel aufkommen lassen. Glaube, Menschlichkeit, Gerechtigkeit und Moral sind keine leblosen Begriffe, sie werden erst zu leblosen Worthülsen in einer Gesellschaft, wenn einzelne Mitglieder glauben, sich alles Machbaren bemächtigen zu dürfen. Der Ausbau des Frankfurter Flughafens erreicht solche Züge mit einem nur schwer kalkulierbaren Sicherheitsrisiko, mit einer Belastung an Fluglärm und Abgasen. Ein hoher Preis, den die betroffenen Menschen für wenig bewiesene Versprechen in einer Region mit höchster Bevölkerungsdichte zu zahlen haben.

Die Würde des Menschen ist unantastbar. Hier verliert der Satz an Bedeutung, wenn über die Köpfe von Bürgerinnen und Bürgern beschlossen und gehandelt wird.

Erweist sich die Unantastbarkeit der Würde in diesem Satz, der mit Bedacht am Beginn der Verfassung steht und nicht in Frage gestellt werden darf, da er zu den Fundamenten des Rechtsstaates gehört? Werden nicht schon heute Menschen durch den Flugbetrieb in ihrer Lebensplanung eingeschränkt und durch einen weiteren Ausbau noch viele in Mitleidenschaft gezogen werden? Diejenigen, die sich ge-

gen entartenden Fortschritt, gegen Auswüchse der so genannten Spaßgesellschaft wenden, sind keine wachstumshemmenden Moralisten, keine ideologiegefärbten Aufschwungverhinderer oder ewig Gestrige. Sie stehen mit beiden Beinen in der heutigen Gesellschaft. Sie wollen nur eine bessere Gegenwart und eine hoffnungsvollere Zukunft, keine Diskriminierung, keine Unterwerfung unter die Macht der Unvernunft und des Lärm- und Schadstoff-bürtigen Geldes. Rundumschlagargumenten wie Wirtschaftswachstum und Arbeitsplatzbeschaffung, um einen aufgeputschten Reisemarkt zu befriedigen in einer ansonsten ruinösen Politik, trauen die Menschen schon lange nicht mehr. Es ist in der politischen Unkultur – täglich gegenwärtig – ein tiefgründiges menschenbezogenes Umdenken notwendig, nicht ein oberflächliches Manipulieren an selbstverschuldeten Symptomen.

Die Politik hängt an dünnen Fäden, an einer vielfach egozentrischen Großwirtschaft. Die Flughafenbetreiberin Fraport, die Lufthansa und die Deutsche Bahn AG sind „würdige“ Beispiele. Macht es nicht stutzig, dass sich größere Anteile der Konzerne in der Hand des Staates befinden? Ist es nicht eine unheilvolle Verbindung? War nicht ein Ministerpräsident viele Jahre gleichzeitig auch Aufsichtsratsvorsitzender eines dieser Unternehmen? Gab es dabei keine bevorzugten Interessen? Es ist schwer zu beurteilen, wer an wem hängt, wer sind die Puppenspieler und wer die Puppen? Ist hier eine freie Entscheidung, ein freier Wille für die Politik noch gegeben oder ist sie im Gespinnst der Fäden so verstrickt, dass sie nach jedem Faden greift, auch nach einem, der in Form von Arbeitsplatzversprechungen vor ihr heruntergaukelt.

Wem ist die Politik verantwortlich, wenn nicht den Bürgerinnen und Bürgern? Wenn aber schon alles vorbestimmt ist, so wie sich das Ausbauverfahren des Flughafens gegenwärtig den Menschen darstellt, wenn das Ergebnis schon feststehen sollte oder nur noch passend gemacht wird, wenn amtlich und staatlich vorgeschriebene Planungs- und Entscheidungsmechanismen den Eindruck von Scheinaktionen – trotz tonnenschwerer Aktenordner – hinterlassen, wenn eine Fluglärm- und Abgas-betroffene Bevölkerung ein Szenario von durchaus schauspielhafter Qualität erlebt, dann scheinen in diesem Staate jede sittlichen und moralischen, jede Anstands-, Gerechtigkeits- und Gleichheitsregeln ins Wanken geraten zu sein. Ist hier nicht „etwas faul im Staate Dänemark“?

Dabei ist es Menschen gleichgültig, was anderen angetan wird. Leid und Verzweiflung, Zorn und Resignation wollen nicht gesehen werden. Weder sachlichen noch menschlichen Argumenten zugänglich, werden Lebens- und Wohnqualität zerstörende opportunistische Entscheidungen getroffen. Die Hemisphäre Verantwortlicher wird dabei kaum berührt, die meist weitab von Fluglärm und negativen Einflüssen zu finden ist.

Unzweifelhaft werden auch Menschen von den Ausbaumaßnahmen profitieren, aber nicht alles, was machbar ist, sollte auch bewerkstelligt werden. Wie bilanzieren sich Vorteil und Nachteil nach „Maßnahmen für die Allgemeinheit“? Was sind

neben einem scheinbar positiven, aber eher ausartendem Wachstum die nachhaltigen Schäden? Wie wird sich zukünftig das Leben der Bewohner in Lärm- und Smog-verseuchten Gebieten gestalten, wie wird sich lokales Klima, wie Umwelt und Infrastruktur in der Region und im weiteren Umfeld entwickeln? Trotz der Verkündung „blühender Landschaft“ stehen die Zeichen schlecht. Glimmer und Glanz werden eines Tages matt und zerbrochen sein. Im Sog sind Natur, Landschaft, Städte und Dörfer geschunden. Was bleibt, zivilisatorische Wüste, verlorene Heimat? Man glaubt, diese Welt wird noch lange bestehen, bis dahin wird sich ausgetobt. Gerechtfertigte Warnungen werden in den Wind geschrieben, diejenigen, die sich gegen einen Ausverkauf wenden, verlacht, bedroht.

Die Befürwortung einer kaum für alle vorteilhaften Entwicklung trennt die Menschen in Nützliche und Unnütze. Die beim Tanz um das Goldene Kalb vergessenen Opfer liegen schon heute im wahrsten Sinne am Boden.

Solidarität, von der Politik ansonsten so vehement eingefordert, hier kann sie fehlen. Solidarität, eines der Dinge, auf die man sich nicht verlassen kann. Darauf wird gebaut oder sollte Einsicht, Vernunft und Menschlichkeit doch noch die Oberhand gewinnen. Wenn ja, dann müsste es bald geschehen. Zweifel bleiben.

Trotz Steuer- und Arbeitsmarktreform rechnete z.B. das Handwerk 2005 mit einer Fortsetzung des Stellenabbaus. Nach 200.000 Arbeitsplätzen im Jahr 2004 dürften weitere zigtausend Menschen in der Bundesrepublik ihre Stelle verlieren. Neue Betriebe sind zwar aus der Arbeitslosigkeit heraus entstanden, bieten aber nur wenig neue Arbeitsplätze. Nun glaubt die Politik, sich an ein Großunternehmen hängen zu müssen, das mit zweifelhaften Arbeitsplatzzahlen – mit meist Billigarbeitsplätzen – nach dem Ausbau nur so hausieren geht. Eine merkwürdige Politik, die Arbeitsstellen zu Grunde gehen lässt und nun ihr Seelenheil bei einem einzigen Großunternehmen sucht, das stark konjunkturabhängig ist. Glaubt man allen Ernstes, das Fluggeschäft würde sich, anfällig wie es ist, immer so weiterentwickeln und nach dem 50millionsten Fluggast im Jahr 2004 käme im Jahr 2010 der 60millionste und 2015 der 80millionste? Niemand kann die bevorstehende Entwicklung so genau vorhersagen.

Die Menschen sind inzwischen klug geworden, sie trauen den Aktionen des Übermuts nicht. Man spielt zu oft mit falschen Karten. Nichts ist ohne Berechnung. Dazu ein Leserbrief vom 21.12.04 in der Allgemeinen Zeitung (AZ) Mainz unter der Überschrift:

„Scheinheilig“.

Da hat die Fraport einem Kindergarten in einem Mainzer Stadtteil 10.000 Euro gespendet. Mir stehen die Haare zu Berge ob solcher Scheinheiligkeit. Nicht, dass ich dem Kindergarten das Geld missgönne. Aber von der Fraport! Die wollen eine weitere Landebahn bauen mit einer quasi Verdoppelung der Flugbewegungen und damit des Fluglärms, gerade auch über Mainz. Vor einem solchen Hintergrund

überreicht der Fraport-Beauftragte das Geld für die Umgestaltung des Außengeländes, weil es „Kindern und Jugendlichen ermöglicht werden soll, die Natur mit all ihren Sinnen zu erleben“. Und die lieben Kinderlein singen dazu „Einfach Spitze, dass ihr da seid“, während Fraport die Landschaft immer stärker mit Fluglärm vermüllt. Da kommen einem glatt die Tränen, aber nicht vor Rührung. Wie wäre es denn, wenn Fraport auch gleich die Lärmschutzwände bezahlen würde, aber möglichst waagrecht über dem Kindergartengelände? Aber nein, hinter der Hand kann man es ja sagen, sie haben es gerade geschafft, das neue Lärmschutzgesetz weitgehend auszuhebeln. „Geld stinkt nicht“, sagt man. Wirklich nicht?

(Unterschrift)

- So sieht es mit der Solidarität aus, mit Geld ist fast alles zu kaufen, auch die Zustimmung eines Kindergartens.

Leider wird man eines Tages der „Verantwortung“ des Lärmesasters nicht mehr den Spiegel der Erkenntnis vorhalten können. Biologischer Schwund und Alterserscheinung lassen Missetaten nicht mehr erkennen.

Die Evolution hat den Menschen zu einem Monstrum gemacht. So wie sich ein Volk gegenüber Tieren verhält, verhält es sich mit- und untereinander. Der Naturforscher Alexander von Humboldt (1769 – 1859) hat es wie folgt charakterisiert: „Dem Tier gegenüber sind heute alle Völker mehr oder weniger Barbaren, es ist unwahr und grotesk, wenn sie ihre vermeintlich hohe Kultur bei jeder Gelegenheit betonen und dabei täglich die scheußlichsten Grausamkeiten an Millionen von wehrlosen Geschöpfen begehen oder doch gleichgültig zulassen. Können wir uns wundern, dass diese so genannten Kulturvölker immer mehr einen furchtbaren Weg des Abstiegs entgegengehen.“

Zivilisation und eine zweifelhafte Moral haben eine Ellenbogengesellschaft entstehen lassen, die sich an ihren eigenen menschlichen Schwächen zu Grunde richten wird. Nicht heute, nicht morgen, aber übermorgen. Das Übermorgen hat schon begonnen. An ihren Taten werden sie gemessen, nicht an schönen Reden und Versprechungen, denen noch zu viele geneigt sind zu glauben, obwohl sie immer wieder eines Besseren belehrt werden. Wenn es um den eigenen Vorteil geht, hat so mancher ein leeres Gedächtnis und eine nehmende Hand.

werden können. Bei Projekten, die einer naturverträglichen Strukturentwicklung dienen, würde es ohne Beteiligung von Wirtschaftspartnern oft gar nicht gehen. Beispielsweise sind wir beim Abaca-Projekt auf den Philippinen auf Großabnehmer für nachwachsende Rohstoffe angewiesen.

Wir wollen ökologische Lösungen ökonomisch tragfähig machen, weil sie sonst auf Dauer nicht durchzuhalten sind. Dabei müssen wir um die Beteiligung von Wirtschaftsunternehmen werben. Deswegen sind wir offen für den Dialog und prüfen das von Fall zu Fall, aber wir sind als Stiftung nicht auf Einnahmen aus Sponsoring angewiesen. Denn natürlich muss man auch seine Grenzen ziehen, und im Einzelfall kann man darüber streiten, ob man da nicht sagen muss: Da machen wir nicht mit.

Ich kann – auch wegen der Gestaltung der Seiten – Ihren Unmut verstehen. Sicher wäre es besser gewesen, die – im Vergleich mit anderen Fluglinien unbestreitbar vorhandene – Vorreiterrolle der Lufthansa in Sachen Umweltschutz zu nennen, aber in diesem Zusammenhang auch auf die ökologischen Auswirkungen des Luftverkehrs und die individuelle Verantwortung jedes Einzelnen bei der Wahl des jeweils angemessenen Verkehrsmittels aufmerksam zu machen.

Wir respektieren selbstverständlich Ihre Entscheidung, sich aus unserer Kartei streichen zu lassen, würden uns jedoch freuen, wenn Sie das noch einmal überdenken würden. Es könnte jedoch passieren, dass Sie nochmals Informationsmaterial von Euronatur erhalten, da die Aussendungen einen großen Vorlauf haben. Wir bitten Sie, das zu entschuldigen.

Mit freundlichen Grüßen
(Unterschrift)

Umweltschutz

Gesundheit | Schadstoffe

Trotz der schwierigen wirtschaftlichen Situation des internationalen Luftverkehrs stellte die Fraport AG 2002 aus ihrem Unternehmensergebnis ca. 1.25 Millionen Euro in den Umweltfond für Projekte in der Region Rhein-Main ein, so der Tenor in „Start frei“, 1. März 2003.

Glaubt man, sich mit Geld und Einweihungen beim Volk beliebt zu machen? Erfolgt dieses alles wirklich so uneigennützig?

Bis 2005 hat die Flughafengesellschaft insgesamt 18 Millionen Euro gespendet, um das Engagement für Natur- und Umweltschutz in ihrer Nachbarschaft zu unterstreichen.

Für 2002 erteilte Fraport 32 Förderzusagen. Die Zahl der Ökoprojekte im Flughafen-umland stieg inzwischen auf 300. Der Regionalpark Rhein-Main Südwest GmbH kam dabei mit 500.000 Euro nicht zu kurz. Kein Wunder, der Vorsitzende der Regionalpark-Gesellschaft zählt zu den eifrigsten Verfechtern des Ausbaus. „Wes' Brot ist eß, des' Lied ich sing.“

Man kann natürlich sagen, egal, was die Fraport macht, nichts wird positiv bewertet. Aber dieses ist nicht die Schuld der Menschen, nein, sie werden zu oft getäuscht. Sie haben immer wieder feststellen müssen, das Unternehmen tut nichts ohne berechnendes Kalkül.

Die Gutgläubigkeit ist weitgehend erschöpft.

Wird hier nicht versucht, mit Geld sich Akzeptanz zu verschaffen und ein schlechtes Gewissen freizukaufen?

Manchmal gelingt es, die Leute nehmen das Geld an, Geld stinkt eben nicht. Letztlich kommt es der Natur zu Gute und dieses ist das wirklich Gute daran.

Wenn man aber die Natur nicht nachhaltig zerstören würde, brauchte man auch keine Wiedergutmachungen, brauchte an anderen Stellen keine Ökoprojekte im Umland zu fördern. „So wird ein Schuh daraus.“

Im Blickpunkt: „Die Umwelt“

„Fraport hat eigenen Umwelt-Index geschaffen / Fünf relevante Aspekte nach Priorität gewichtet.“ (Start frei, 3. September 2005).

Mit dem FUX-Fraport Umweltindex sollen mit einem Kennwert erreichte Umwelt-Ziele ausgedrückt werden. Ein löbliches Unterfangen.

FUX-Schwergewicht ist der Fluglärm mit einem Anteil von 40 Prozent, der sich an der Zahl betroffener Anwohner (60 dB(A)-Zone) orientiert. Mit 25 Prozent ist die Intermobilität, d.h. die Nutzung der verschiedenen Verkehrsträger beteiligt, mit 20 Prozent fließt der Themenkomplex Luft wie die Emissionen von Flugzeugen, mobilen Arbeitsmaschinen, LKW's und PKW's ein, mit 10 Prozent der Verbrauch an Strom und Nutzenergie und mit 5 Prozent der Trinkwasserverbrauch.

Mehr als 100 Daten aus dem Unternehmen beinhaltet das Kennzahlensystem der einzelnen Bereiche. Der Aufwand ihrer Bearbeitung ist unterschiedlich. Es kann zwischen ein paar Monaten und einem Jahr schwanken bis der FUX ein Ergebnis zur Verfügung stellt.

Bezug ist der Ist-Zustand des Jahres 2003 und ein festgelegtes Punktesystem von 2000.

Beim FUX des Jahres 2004 konnte eine leichte Verbesserung festgestellt werden.

„Sorgenkind ist der Fluglärm.“ „Zunehmender Flugverkehr und der Trend zu größerem Fluggerät sorgen dafür, dass sich hier im FUX kurzfristig keine Erfolge verzeichnen lassen.“

Soviel unerwartete Ehrlichkeit, ist schon fast schockierend. Hier werden nicht schon wieder kleine Fortschritte zu unglaublichen Erfolgserlebnissen hoch stilisiert, hier werden nicht schon wieder leichtfertig Eigenlobzahlen, von denen die Zeilen sonst nur so strotzen, feilgeboten, sondern der schwierigen Situation Rechnung getragen. Hoffentlich wurde nicht nur ausnahmsweise diese wohlthuend sachliche Darstellung gewählt.

Selbstverständlich steht für ein Unternehmen das gewinnmaximierende Wirtschaften im Vordergrund, aber es ist erfreulich, dass auch der Gedanke an nachhaltiges Handeln hier Einzug gefunden hat, wenn auch nur kleine Schritte nach vorne gemacht werden.

Die Vorgabe: „Ziel ist die Entkopplung von Umweltbelastung und Wachstum“ könnte sich als schwierig erweisen. Der Ausbau dürfte dieses, trotz unterstellt gutem Willen, weitgehend unmöglich machen.

„Wir betrachten die Region“ und „bekennen uns in diesem Zusammenhang (gemeint ist der Umweltschutz) klar zur gesellschaftlichen Verantwortung unseres Unternehmens.“

Das Bekenntnis ist die eine Seite der Medaille, die Realität für die nachteilig Betroffenen die andere. Absichtserklärungen, „dass die mit der Entwicklung des Luftverkehrs verbundenen Belastungen von Natur, Umwelt und Menschen auf ein Mindestmaß reduziert werden“ sind voll und ganz zu begrüßen, aber die Flughafenerweiterung dürfte alles zu Nichte machen.

Während mit dem Umweltprogramm nur die vom Flugbetrieb verursachten Symptome behandelt werden können, wächst die eigentliche Ursache durch laufende Aufsattelungen kontinuierlich.

Dadurch dürften die Maßnahmen zum Umweltschutz stets erheblich hinterher hinken, wenn sie überhaupt in notwendigem Maße zu verwirklichen sind.

Es ist zu hoffen, dass das Umweltmanagement, trotz aller erkennbaren Schwierigkeiten, weiterhin unbeirrt seine Arbeit fortsetzen wird und sich nicht von vordergründigen Überschriften wie „ungebrochene Dynamik“, „Die Zukunft hat schon begonnen“ oder „Ausgezeichnete Arbeit“ beeinflussen lässt.

Apropos „Ausgezeichnete Arbeit“. Hierzu das vollständige Zitat aus Start frei (3. September 2005): Der Aufsichtsratsvorsitzende der Fraport AG und Staatsminister „hat dem Vorstand und allen Mitarbeitern der Fraport AG für die „ausgezeichnete Arbeit im Planfeststellungsverfahren“ gedankt. In einem Brief an den Vorstandsvorsitzenden und seinen Stellvertreter heißt es, mit dem Beschluss des Bundesverwaltungsgerichts in Leipzig zum Bau der Wartungshalle für die A380 sei, „die erfolgreiche Arbeit der Fraport AG in besonderer Weise anerkannt“ worden. Wörtlich schreibt der Minister: „ Mir ist klar, dass ein solches Verfahren außerordentlich schwierig zu betreiben ist, höchsten Sachverstand erfordert und nur mit zäher Ausdauer betrieben

werden kann. Der Gerichtsbeschluss sei auch Ansporn für alle, das weitere Planfeststellungsverfahren für den großen Ausbau mit derselben Energie weiter zu führen.“ Eine schöne Lobhudelei; hierin eine Interessenverquickung erkennen zu wollen, wäre sicherlich unterstellend.

Und – peinlich, peinlich, auch ohne eine vorgeprägte Einstellung zum Widerspruch dürften die Teilnehmer an den Veranstaltungen im Rahmen der Planfeststellungsverfahren ein völlig anderes Bild bekommen haben, das auch den Befürwortern vor Ort nicht erspart geblieben sein dürfte.

Im Laufe der Anhörungen wurden Mängel, Fehler, Pannen und unzureichender Sachverstand – die Liste der Beanstandungen ließe sich bequem fortsetzen –, sehr deutlich offen gelegt. Ein einziges Waterloo für die Anträge und deren Verhandlung, was in jedem anderen Falle ein Scheitern des Verfahrens unabdingbar machen würde.

Steht „Schaden vom Deutschen Volke abzuwenden“ nur auf dem Papier? Ein beschämendes, trauriges Kapitel deutscher Wirtschaftsgeschichte zu Lasten von hunderttausenden Männern, Frauen und Kindern, ein tragischer Verlust an Vertrauen in die Demokratie und in die Wahrung der Grundrechte, aber eine „ausgezeichnete Arbeit“.

Wo bleiben Verständnis, wo bleiben menschliche und christliche Werte? Wird hier nicht ein Missionskrieg geführt, in dem man glaubt, sich alles technisch Machbaren bedienen zu dürfen. Sieht so eine friedvolle, zukunftssichere und menschengerechte Entwicklung in einer Gesellschaft aus, die sich modern, aufgeklärt und umweltbewusst nennt.

Nur eine Waage, auf der die Gewichte gleichwertig verteilt sind, ist eine gerechte Waage. Wäre es nicht ein lohnendes Ziel diese Ausgewogenheit zum Wohle aller Menschen anzustreben?

Dass Fluglärm mehr Auswirkungen auf die Gesundheit der Menschen hat, wie bisher zugegeben und auch eingeschätzt wurde, ist inzwischen unbestritten. Der BUND Rheinland-Pfalz hat dazu am 18. Dezember 2004 eine Tagung veranstaltet unter dem Titel „Junk Science – oder seriöse Wissenschaft?“

„Junk Science“ heißt soviel wie „Wissenschaftsmüll“ und spielt auf eine Studie an, die im März vom Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) veröffentlicht worden ist.

Das DLR hatte untersucht, wie sich Nacht-Fluglärm auf den Schlaf auswirkt. Fazit: Durch den Fluglärm kommt es zu Veränderungen im Schlaf, die aber nicht gravierend seien. So will man z.B. herausgefunden haben, dass die Schlafzeit im Labor bei eingespieltem Fluglärm um lediglich zwei Minuten gegenüber ruhigen Nächten gesunken wäre. Allerdings verringere sich der Tiefschlafanteil etwas gegenüber dem leichteren Schlaf. Doch dies sei nicht signifikant, so der „wissenschaftliche“ (?) Befund.

Für wie einfältig muss man eigentlich Menschen halten, um allen Ernstes so etwas auf den Markt zu bringen. Selbstkritik gibt es wohl nicht, man sollte die Wissenschaft nicht so blamieren.

Die für die Studie zu Grunde gelegten Parameter sind nicht diskutabel und sollen deshalb auch hier nicht näher auf den Prüfstand kommen.

Allein die Behauptung, durch Fluglärm würde der Schlaf nur um zwei Minuten verkürzt, dürfte viele lärmgeplagte Flughafenanwohner buchstäblich aus dem Bett fallen lassen.

Die Ergebnisse sind anzuzweifeln, sagt ein bekannter Epidemiologe, der sich mit der Verbreitung von Krankheiten und Krankheitsrisiken bestens auskennt.

Aus seiner Sicht sind die Aussagen nicht repräsentativ und keinesfalls auf die Bevölkerung übertragbar. Zum einen hätte man keine Zufallsstichproben aus der Bevölkerung gezogen, sondern Freiwillige ausgewählt. „Das allein reicht aus, um die gesamte Studie in Zweifel zu ziehen.“ Ein weiterer Vorwurf: Wichtige Personengruppen waren von der Teilnahme ausgeschlossen, beispielsweise Herz-Kreislauf-Kranke oder Menschen mit Schlafstörungen. Auch Nacht- und Schichtarbeiter seien nicht untersucht worden, obwohl gerade diese Menschen einen besonders schwierigen Schlafrhythmus hätten. Der Epidemiologe fürchtet, dass die Ergebnisse jetzt instrumentalisiert würden, um geltende Lärmschutzstandards aufzuweichen. Daher fordert der BUND, da der Flugverkehr, auch in der Nacht, in Rhein-Main nicht mehr zu tolerieren sei, die Grenzwerte für die Lärmbelastung zu senken.

Fluglärmforscher kommen 2005 zu dem Schluss, dass Nachtlärm deutlich gesundheitsschädigender ist, als Lärmimmissionen am Tage.

Die Lärmgrenze, ab der mit behandlungsbedürftigem Bluthochdruck zu rechnen sei, zieht man bei 50 dB(A). Zudem hat eine Studie an der Berliner Charité bei einer Langzeitstudie mit 4115 Patienten ergeben, dass gerade nächtlicher Lärm das Infarktisiko deutlich erhöhe. Bei Männern steige die Gefährdung um 10 Prozent, bei Frauen um 28 Prozent an.

An einem Zusammenhang zwischen vor allem nächtlichen Fluglärm und Herz-Kreislauf-Erkrankungen sei kaum mehr zu zweifeln.

Fraport baut jedoch, entgegen allen möglichen Beteuerungen einer Verbesserung der Situation, die jedoch bisher noch auf sich warten lässt, auf den Satz: „Ich-kann-so-laut-sein-wie-ich-will.“ „Wer seine Ruhe haben will, ist spießig“ und selbst dran Schuld.

Doch wie viel Lärm aus der Luft kann dem Rhein-Main-Gebiet und seinem Umland noch zugemutet werden?

Die Ruhebeauftragte der Stadt Hattersheim bringt es auf den Punkt: Arbeitsplätze gegen Fluglärm abwägen, gehe nicht. „Gesundheit ist nicht abwägungsfähig.“ Der Gesundheitsschutz stehe in der Verfassung, – ein Recht auf Arbeit aber nicht.

Dieses bedeutet jedoch keineswegs, irgendjemand Arbeit zu versagen. Nur, Arbeit auf dem Rücken lärmgeplagter Männer, Frauen und Heranwachsender zu verkünden, verträgt sich nicht mit dem Grundgesetz und dürfte generell kaum erwünscht sein.

Daher müssen auf einer anderen Ebene Arbeitsplätze geschaffen werden, die anderen Menschen nicht schaden, die nachhaltig breit gefächert im Mittelstand zur Verfügung stehen und nicht monopolistisch von einem Unternehmen abhängen.

„Lärm versus Jobs.“ Was kostet und was bringt ein Ausbau des Frankfurter Flughafens, so lautet das Motto einer Veranstaltung im Dezember 2004 im Zeppelinheim. Der Ort ist gut gewählt. Als 1936 dort eine Luftschiffahrtshalle errichtet wurde, ließ die Zeppelin-Reederei östlich des Flughafengeländes Häuser für ihre Beschäftigten bauen. Der Ort Zeppelinheim war geboren. Heute stöhnen die Bewohner unter dem Lärm. Doch die Fraport verweist schon gebetsmühlenartig auf eine selbst in Auftrag gegebene Studie, der zufolge 100.000 neue Arbeitsplätze durch den Ausbau entstünden.

Der Vorsitzende des Regionalen Dialogforums warnt jedoch davor, wirtschaftliche Argumente und Arbeitsplätze sowie die Lärmbelastung der Menschen gegeneinander aufzurechnen. So leicht ist dieses nicht, so auch der Präsident der TH Darmstadt: „Gesundheit kann man nicht in Geld ausdrücken.“ Was nutzt eine Schaffung von Arbeitsplätzen, wenn dabei das gesundheitliche Wohlergehen verloren geht.

In Geld ausdrücken lässt sich jedoch der Verlust bei den Immobilien, die bei einem Lärmpegel über 50 Dezibel erheblich an Wert verlieren.

Das Projektteam „Ökologie und Gesundheit“ des Regionalen Dialogforums wird sich mit Fragen, wie sich die Fluglärmbelastung auf die gesundheitliche Lebensqualität auswirkt und ob und wie die Eltern-Kind-Beziehung gestört wird, beschäftigen. Außerdem soll untersucht werden, wie sich Fluglärm auf das soziale Verhalten von Jugendlichen sowie die Kommunikation in Nachbarschaften auswirkt.

Wenn es nicht für notwendig befunden würde und Fluglärm keine negativen Auswirkungen auf das menschliche Leben hätte, käme man überhaupt nicht auf den Gedanken, sich mit derartigen Themen zu befassen.

Fluglärm stört das Wohlbefinden. So haben 24 Umweltmediziner schon 2001 in einer Resolution die Senkung der Grenzwerte für Fluglärm gefordert. Die Unterzeichner, die im Verein „Ärzte für vorbeugende Umweltmedizin“ zusammengeschlossen sind, fordern, die Schwelle auf 45 Dezibel in der Nacht und 55 Dezibel am Tage festzulegen.

Das Rhein-Main-Institut weist auf neue Studien hin, nach denen Menschen schon bei weniger Lärm aus dem Schlaf erwachen als bisher bekannt. Fluglärm störe

aber nicht nur das Wohlbefinden, sondern erhöhe auch das Risiko eines Herzinfarktes oder Schlaganfalles. Zudem habe eine Studie am Münchener Flughafen gezeigt, dass Fluglärm die geistige Leistungsfähigkeit und Motivation von Kindern negativ beeinflusse. Kinder, die dem Lärm überfliegender Flugzeuge ausgesetzt seien, zeigten in der Schule schlechtere Leistungen. „Lärm kann nicht nur krank machen, man könnte auch sagen, Lärm macht dumm“, gibt ein Vorstandsmitglied des Rhein-Main-Instituts zu bedenken.

Die kurze Zusammenfassung eines Berichtes aus dem Institut zur Erforschung von Mensch-Umwelt-Beziehungen der Universität Oldenburg lautet: „Studien erbrachten bei Kindern, die in der Nähe großer Flughäfen wohnten, Einflüsse von Fluglärm auf deren Wachstum. Kinder aus lärmbelasteten Gebieten zeigen verschiedentlich geringere Leistungen beim Erlernen des Lesens, weil der Lärm häufig den Prozess der lautlichen Diskrimination verdreht und stört. Flughafenkinder geben bei Denkaufgaben schneller auf als solche Kinder, die in ruhig gelegenen Schulen unterrichtet werden. Kinder aus Lärmzonen arbeiten langsamer und ermüden schneller.“

Sollen alle diese Erkenntnisse in den Wind geschrieben werden, nur weil ein Flughafenbetreiber wenig verantwortlich und unverhältnismäßig durch weiteren Ausbau Fluglärm auf die Bevölkerung niedergehen lässt? Wo bleibt die Verpflichtung des Staates? Kann sich das ein Unternehmen leisten, das vorgibt, zum Wohle der Menschen zu handeln, das Arbeitsplätze schaffen will, aber die Menschen durch Fluglärm krank machen lässt?

Aus einem Bericht des Umweltbundesamtes „Fluglärmwirkungen“ geht Folgendes hervor:

„Die Entwicklung von Qualitätszielen für den Bereich Fluglärm muss sich nach BImSchG an dem Schutz vor Gefahren, erheblichen Belästigungen aber auch an der Vorsorge orientieren. Es besteht Einigkeit dahin gehend, dass das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm in der derzeitigen Fassung nicht einmal den Schutz vor gesundheitlichen Beeinträchtigungen sicherstellt. Der nach dem BImSchG über die reine Gefahrenabwehr hinreichende geforderte Schutz vor erheblichen Belästigungen ist somit zwangsläufig auch nicht gewährleistet. Unter dem Aspekt des Schutzes vor Gefahren und vor erheblichen Belästigungen sowie der Vorsorge werden die Ergebnisse nationaler und ausländischer Lärmwirkungsstufen analysiert, wobei die Wirkungsbereiche

- „Beeinträchtigung der Gesundheit“ inkl. „Beeinträchtigung des Nachtschlafes“ durch Fluglärm und vor allem der Wirkungsbereich „Belästigung“ durch Fluglärm im Vordergrund stehen.

Für die menschliche Gesundheit hat ungestörter Schlaf nach allgemeiner Auffassung eine besondere Bedeutung.

Geräuschauswirkungen während des Schlafes können sich direkt bemerkbar machen als

- Änderung der Schlaftiefe mit und ohne Aufwachen
- Erschwerung und Verzögerung des Einschlafens und Wiedereinschlafens
- Verkürzung der Gesamtschlafzeit, der Tiefschlafzeit oder der Traumschlafzeit
- vegetative Reaktionen (z.B. Herzfrequenz, Blutdruck, Fingerpulsamplitude)
- biochemische Reaktionen
- Körperbewegungen

oder indirekt als

- Minderung der subjektiven Schlafqualität
- Beeinträchtigung der Arbeitseffektivität am nächsten Tag.

Das Ausmaß lärmbedingter Schlafstörungen hängt nicht nur von den akustischen Eigenschaften (Pegel, Dauer, Häufigkeit, Dynamik, Frequenzspektrum) der Geräusche ab, sondern wird auch bestimmt durch eine Reihe weiterer Faktoren wie

- Schlafstufe bei Geräuscheinwirkung
- Alter und Geschlecht
- physischer und psychischer Zustand (Müdigkeit, Gesamtbelastung, Gesundheit)
- Informationsgehalt des Geräusches (Quellenart, Gewöhnung).

Zusammenfassend ist zur Beeinträchtigung der menschlichen Gesundheit Folgendes festzuhalten:

Gesundheitliche Beeinträchtigungen können bei folgenden Fluglärmbelastungen auftreten bzw. müssen befürchtet werden:

1. Aureale Schädigungen durch Fluglärmwirkungen bei Belastungen oberhalb von 70 dB(A) (Leq (24 h), außen).
2. Herz-Kreislaufkrankungen können oberhalb von etwa 65 dB(A) (Leq (16 h), außen) nicht mehr ausgeschlossen werden.
3. Gesundheitliche Beeinträchtigungen durch Störungen des Nachtschlafes sind bei Einzelereignissen mit Pegeln über 50 dB(A) (L_{max}, innen) und/oder bei nächtlichen Dauerschallpegeln oberhalb 30 dB(A) (Leq, 8 h) zu befürchten.

Bezüglich der Störungen des Nachtschlafes ist festzustellen:

- Einzelereignisse oberhalb 50 dB(A) (L_{max}, innen) führen zu Veränderungen des Schlafablaufes bzw. zum Aufwachen.
 - Bei Dauerschallpegeln (Leq < 30 dB(A), innen) dürfte ein weitgehend ungestörter Schlaf noch möglich sein.
4. Bei Dauerschallpegeln (Leq > 50 dB(A), außen) ist mit zunehmendem Belästigungserleben der Betroffenen zu rechnen.

Nach VDI Lexikon Umwelttechnik werden die Grenzwerte, d.h. die Mittlungspegel trotz ihrer Abhängigkeit von Umweltfaktoren hinsichtlich ihrer Auswirkung auf die Gesundheit folgendermaßen beurteilt:

Grenzwert	Medizinische Beurteilung	Eindruck der Bevölkerung
bis ca. 38 dB(A) innen	gesund	
ab ca. 38 dB(A) innen		Veränderung des Schlafs
38 – 45 dB(A) innen	eher gesund	Störung der Kommunikation
45 – 55 dB(A)		1/5 fühlt sich gestört
55 – 75 dB(A)	indifferent, aber Leistungs- und Emotionsbeeinflussung	
bis 65 dB(A)		30 – 70 % fühlen sich gestört, 5 – 15 % klagen über Beschwerden
75 – 85 dB(A)	klinisch eher krank	
ab 80 dB(A) außen		60 – 90 % empfinden starke Störung
ab 140 dB(A)	Schmerzgrenze und unmittelbare organische Schäden	

Darüber hinaus schließen die pauschalierten Grenzwerte nicht aus, dass auch die besondere Empfindlichkeit einzelner Personen beim Lärmschutz berücksichtigt werden muss. So müssen auch bei diesen Grenzwerten Gebiete mit besonders schutzbedürftigen Bevölkerungsanteilen (z.B. Krankenhäusern, Kurheimen) entsprechend mit in die Betrachtungen einbezogen werden.

Im Jahr 2003 hat das Regionale Dialogforum durch Gutachten die Externen Kosten durch Fluglärm für den Frankfurter Flughafenbereich ermittelt.

Nach mittlerer Schätzung entstehen mit der Nordwest-Bahnvariante jährlich Externe Kosten von rund 120 Millionen Euro. Heute betragen diese rund 80 Millionen. Einen wesentlichen Anteil dieser Externen Kosten sind dabei die Folgekosten des Lärms, insbesondere durch die Belästigung. Mögliche Folgekosten dieser Belastung durch Fluglärm werden teilweise über die Krankenkassensysteme auf die Allgemeinheit abgewälzt.

Ein weiterer wesentlicher Teil der Externen Kosten ergibt sich durch mögliche Unfälle oder durch Folgekosten der Emission von Luftschadstoffen.