

Das Infarktrisiko steigt ab 60 dB Fluglärm deutlich an. Es ist schon jetzt viel zu hoch.

Maßgeblich für einen Vergleich der Stärke von Lärmquellen ist der Schalleistungspegel. Er sinkt beim Kfz mit der Entfernung von der Schallquelle schnell ab. Ganz anders beim Flugzeug:

Setzt man den Anfangspegel für alle Lärmquellen z.B. auf 80 dB(A), unterschreitet der Lärmpegel des PKW bereits nach 15 und der des Lkw nach 50 m das Kriterium der Kommunikationsstörung. Der des Flugzeuges aber erst nach 3 bis 6 km! Durch Flugzeuge sind somit, trotz gleichen Anfangspegels, erheblich mehr Menschen betroffen.

Fluglärm wird von oben abgestrahlt. Er dringt von allen Seiten ein. Abschirmeffekte gibt es nicht. Im Gegenteil, Reflexionen können den Pegel noch vergrößern. Straßenlärm - so lästig er auch ist - wird durch Bebauung meist abgeschirmt. Während die Straßenseite der Häuser stark belastet wird, ist der Lärm an der Rückseite geringer. Betroffene können dem Straßenlärm durch ihr Wohnverhalten oft ausweichen.

Im Unterschied zum Fluglärm: Er wirkt von allen Seiten gleich intensiv ein.

Forschungsergebnisse zeigen, dass Fluglärm auch physiologisch stärker als Straßenverkehrslärm wirkt. Ursachen sind:

- starke Pegelveränderungen zwischen extrem laut bis relativ ruhig
- unterschiedliche Frequenzspektren
- lärmpsychologische Bedrohungswirkung aufgrund des Dopplereffektes (hoher Ton bei Annäherung).

Diese stärkere Schadwirkung von Fluglärm wurde oberlandesgerichtlich mit 10 dB(A) (!) beziffert (Fluglärm-Malus). Dieser Betrag muss also auf physikalische Lärmmessungen addiert werden, um zu einer objektiven Bewertung zu gelangen.

Die betroffene Bevölkerung protestiert über den BVBB und zahlreiche weitere Bürgerinitiativen seit nahezu 15 Jahren gegen den ignorantestmöglichen Flughafenstandort Schönefeld, der von politischen Fehlentscheidungsträgern gegen alle diesbezüglichen Fachgutachten, aber auch gegen Stolpe und weitere Vertreter der eigenen Partei durchgeprügelt wurde. Die jämmerlich unentschlossenen Grünen und Linken sind bislang keine politische Alternative.

Verantwortlich sind vor allem Wissmann und Diepgen (beide CDU) sowie nachfolgend Wowereit und Platzeck (beide SPD). Hintergrund der bizarren Standortentscheidung war und ist die lobbyistische Abschirmung der Großflughäfen Frankfurt/Main und München vor möglicher Konkurrenz aus Berlin. - Mit dem dichtbesiedelten Schönefeld wurde bewusst ein Standort gewählt, der dank fehlender Erweiterungsmöglichkeit nie zu einem ernsthaft konkurrierenden Großflughafen werden kann, durch seine Lage aber dennoch überproportional viele (konkurrenzehemmende) Fluglärmopfer erzeugt. Die Perfidie dieser Strategie ist an Menschenverachtung schwer zu überbieten.

Die Gesundheit der Bevölkerung unter den künftigen Flugrouten wird deutlich beeinträchtigt werden. Sämtliche Lärmschutz- und Feiertagsverordnungen des Landes und der Kommunen werden dort zu Makulatur und das grundgesetzliche

Anrecht auf körperliche Unversehrtheit von den derzeit führenden Landespolitikern schlicht ignoriert.

Schon jetzt ist die Fluglärmbelastung in Südberlin und im angrenzenden Brandenburg in Spitzenzeiten beträchtlich (siehe Tabelle). Sie wird sich mit der Übernahme des Tegel-Aufkommens und mit dem lobbypolitisch angestrebten Gesamtwachstum des Flugverkehrs vervielfachen.

Tabelle

Ausgewählte Fluglärmereignisse über 55 dB(A) in Erkner im Zeitraum vom 14.7. bis 2.10.2011

Tag	Uhrzeit				Messwerte in db(A)				
Messpunkt									
<i>Bahnhofsiedlung (Unter den Eichen/Am Wachtelschlag)</i>									
14.07	13:43	13:46			64	65			Start
15.08	16:50	17:28	17:50	17:55	65	66	68	66	Start
	18:00	18:05	18:07		66	63	66		Start
16.08	17:44	17:47	18:00		66	66	66		Start
10.09	16:56	17:00	17:05	17:08	66	68	64	65	Start
	17:20	18:03	18:32		67	68	68		Start
Messpunkt									
<i>Am Schützenwäldchen</i>									
24.09.	12:16				56				Landung
25.09.	10:28	10:32	13:17	13:18	62	67	67	63	Start
28.09.	10:45				55				Landung
02.10.	10:28	10:50	16:24	16:58	65	56	55	57	Landung
	18:39				68				Landung

Die Messungen wurden mit dem digitalen Schallpegelmessgerät *Peak Tech 8005* durchgeführt.

Erkner befindet sich vergleichsweise weit entfernt von der Kernbelastung. Es ist indes anhand dieser sporadisch durchgeführten Messungen erkennbar, dass nach dem jahrelangen Anwachsen des Flugverkehrs durch steuergestützte Billigflieger selbst hier und bereits heute erhebliche Fluglärmbelastungen auftreten.

Zehn Jahre nach Eröffnung von Schönefeld wird man im Umfeld mit mindestens 5.000 zusätzlichen Herz-Kreislaufpatienten rechnen müssen. Darunter mit etwa 1.350 mit Schlaganfällen.

Das ist Ergebnis ausgesprochen fundierter medizinischer Prognosen von GREISER 2009, die durch weiterführende Untersuchungen von EGGER et al. 2010 in ihrer Aussage noch vertieft werden konnten. Einbezogen waren 1 Mio bzw. 4,5 Mio Probanden.

Das Risiko, unter einer dauerhaften Belastung ab 60 dB Fluglärm einen tödlichen Herzinfarkt zu erleiden, ist um 50 Prozent höher als bei Menschen, die weniger als 45 Dezibel ausgesetzt sind.

Über 40-jährige Frauen, die tagsüber einer Fluglärmbelastung ab 60 dB ausgesetzt sind, haben ein fast doppelt so hohes Risiko, wegen einer Herz-Kreislauf-Erkrankung in einer Klinik behandelt werden zu müssen, als Frauen aus Wohngebieten ohne Fluglärm.

Bei Männern dieses Alters steigt das Erkrankungsrisiko um etwa 69 Prozent. Bei Frauen in Fluglärm-Gebieten wurde zudem ein höheres Erkrankungsrisiko für Brust-

und Blutkrebs festgestellt.

Schon im Interesse der Kinder ist es daher geboten, die betroffenen Wohnorte baldmöglichst zu verlassen, wenn Platzeck und Wowereit ihre bürgerverachtende Ausbaupolitik von Schönefeld beibehalten und die Standortalternative Sperenberg und ein mindestens achtstündiges Nachtflugverbot weiter ignorieren.

Der Lärm wirkt als psychosozialer Stressor auf das Nerven- und Hormonsystem. Die Abwehrkräfte des Körpers werden geschwächt. Auch das allgemeine Erkrankungsrisiko steigt.

Übrigens fühlten sich ausgerechnet Sprecher des Flugbusiness kompetent, die Ergebnisse dieser medizinischen Studien anzuzweifeln.

Ohne jedes medizinische Sachargument.

Dr. rer. nat. Franz Rudolf
für die BVBB Ortsgruppe Erkner