

26. August 2013, Frankfurter Flughafen, Terminal 1

Neunundsechzigste Montagsdemonstration im Terminal

Thomas Münzel

Dank an alle Demonstranten, die sich nun schon seit vielen Monaten hier regelmäßig am Terminal A treffen um ihrem Ärger über die zunehmende Verlärmung des Rhein Main Gebietes Luft zu machen. Dank an Rolf Fritsch von Gegenwind für die tolle Plakataktion und Werner Horn für die Neuauflage der Zeitung Lärm und Gesundheit, die ihm mal wieder sehr gut gelungen ist.

Zu Beginn eine gute und eine schlechte Nachricht:

Wir hatten unserer Kanzlerin Angela Merkel, sie wissen das ist die, wie sie auf den Plakaten sehen sich so gut entwickelt hat weil sie als Kind die Ruhe genießen konnte, ja einen erst offenen dann geschlossenen Brief geschrieben in dem wir ihr unsere Sorge mitgeteilt haben, dass Mainz im Lärm ertrinken wird wenn nicht sofort etwas dagegen unternommen wird. Der Brief wurde offiziell von Frau Klöckner übergeben.

Der Brief ist nun seit ca. 2-3 Monaten bei ihr. Die Gute Nachricht ist auf Nachfrage bei dem Sekretariat von Frau Klöckner bekam ich die Antwort dass Frau Merkel bis in 2 Wochen antworten wird. Die schlechte Nachricht ist, dass die 2 Wochen vorbei sind und wir immer noch keine Antwort haben.... Aber ich halte sie auf dem laufenden, versprochen.

Protest ohne Chance lautet die Schlagzeile in den Zeitungen am 20. August 2013 Die niederschmetternde Bilanz dieser Untersuchung, die von **der Stiftung für Marktwirtschaft finanziert wurde**, eine Stiftung wiederum die von Vertretern aus Politik, Wissenschaft und Unternehmen finanziert wird und daher sospekuliere ich auch FRAPORT sehr nahe steht

Die Demonstranten werden als **älter, hochgebildet, zeitreich, ressourcenstark mit einer politischen Mitte-Links-Orientierung** charakterisiert.

In Ihrer Pressemitteilung wird geschrieben: Es liegt eine nur begrenzte gesamtgesellschaftliche Repräsentativität der Protestierenden vor.

Ich sage Ihnen, dadurch dass wir, auch wenn wir älter sind, hochgebildet sind haben wir zumindest die Zusammenhänge zwischen Lärm und Krankheit verstanden und wir wissen daher auch warum wir jeden Montag hier sind.

Die Demonstranten weisen **Merkmale einer Misstrauensgesellschaft** insbesondere gegenüber den Parteien (Manipulationsvorwurf gegenüber der Politik und der Justiz durch die Wirtschaft) auf.

Und hier sage ich, wenn man so oft wie wir auf den Arm genommen und auch belogen werden, dann würde es mich wundern wenn wir nicht die Merkmale einer Misstrauensgesellschaft hätten.

Also, das Fazit ist ganz klar, wir sind auf dem richtigen Weg und demonstrieren Montags weiter! Die Montagsdemo ist Stachel im Herzen von FRAPORT und wir werden so lange weiter demonstrieren bis wir die Ziele erreicht haben, für die wir demonstrieren.

Nun zu dem eigentlichen Thema Fluglärm und Herz-Kreislaufkrankungen

Wir alle wissen dass insbesondere Nachtfluglärm hohen Blutdruck und sekundär Herzinfarkt und Schlaganfall auslösen können. Unklar war bisher über welche Mechanismen die Gefäßschäden entstehen, die letztendlich den Bluthochdruck bedingen. Wir haben dies in einer Studie untersucht in der wir Nachtfluglärm simuliert haben

30 bzw. 60 Überflüge den gesunden Probanden in der Nacht eingespielt und mit hochauflösenden Ultraschallmethoden die Gefäßfunktion gemessen

die Ergebnisse sind wichtig und waren z.T. aber auch überraschend

- Bei der Konzeption, der Interpretation der Ergebnisse und auch beim Verfassen der Veröffentlichung war Herr Professor Mathias Basner (Philadelphia (USA), früher Deutsches Institut für Luft- und Raumfahrtforschung) kontinuierlich mit involviert. Dies ist für uns ein wichtiges Qualitätskriterium, da wir als Kardiologen Fluglärmexperten fest mit in die Gestaltung des Versuchsplans und in die Auswahl der Messparameter und Messmethoden fest eingebunden haben.

- Der Nachweis einer Gefäßschädigung gelang bei jungen gesunden Studenten aufgrund einer Simulation von 60 Überflügen pro Nacht. Dies ist insofern bedeutend, da man bei Gesunden von einer starken Strapazierfähigkeit des Endothels ausgeht und nicht unbedingt eine sofortige Schädigung erwartet. Dies ist ein wichtiges und hartes Argument dass Fluglärm Gefäße direkt schädigt.
- Weiterhin fanden wir eine Verstärkung des Gefäßschadens wenn unsere Probanden vorher schon einmal Fluglärmgeräuschen ausgesetzt waren. Das zeigt uns, dass man am Gefäßsystem keinen Gewöhnungseffekt an den Fluglärm hat sondern eher mit Zunahme des Gefäßschadens rechnen muss.
- Die Vitamin C Antwort zeigt uns, dass Nachtfluglärm die Bildung freier Radikale stimuliert, und dass dies wahrscheinlich der Zugrunde liegende Mechanismus der Gefäßfunktionsschädigung ist
- Das bedeutet ganz klar dass man den Fluglärm hier zu den klassischen Herzkreislaufisikofaktoren hinzuzählen muss und ich habe diesbezüglich schon mit Prof. Meinertz gesprochen, der mit Helfen wird dass in den Leitlinien für koronare Herzerkrankung Lärm als neuer RF anerkannt werden wird.
- Unser Problem ist: Das Cholesterin und den Blutzucker können wir medikamentös senken, mit dem Rauchen können wir aufhören nur der Fluglärm können wir nicht beeinflussen
- Die nächsten Studien sind schon am laufen, wir untersuchen als nächstes was passiert wenn schon kranke Nachtfluglärm ausgesetzt werden und wie der gesetzlich zugelassene lärm von 132 Flugbewegungen in den Randstunden die Gefäßfunktion und die Stresshormone beeinflussen wird

Gewundert habe ich mich über Professor Guski, dem Leiter der von FRAPORT unterstützten NORAH Studie, der, was ich als Wissenschaftler absolut unglaublich finde, unsere Studie und die damit verbundene Pressekonferenz kommentierte: da haben die Mainzer aber den Mund ziemlich vollgenommen.

Aber Hallo Herr Guski, das ist sehr emotional und nicht sehr wissenschaftlich geantwortet. Ich könnte mich jetzt stundenlang mit Sinn oder Unsinn der NORAH Studie beschäftigen, vorerst nur so viel, wenn schon gezeigt worden ist dass durch Fluglärm die Entwicklung der Kinder verzögert wird, wie Herr Guski selbst in Interviews bekannt gegeben hat, weshalb untersuchen sie dann weiter die Folgen von Lärm an Kindern?

Das ist meiner Meinung nach unverantwortlich und die Daten über gesundheitsschädigende Wirkung von Fluglärm vom Flughafen Heathrow die wir haben sollten ausreichen um in einem neuen Fluglärmgesetz aufgenommen zu werden.

Uniklinik:

Von 0 auf 5000 lautet eine **PM der Stiftung Mainzer Herz und der Gesundheitsregion Rheinessen**. Damit meinen wir die dramatische Entwicklung an Flugbewegungen über dem UM Gelände in Mainz. Der wohl gemerkt einzigen Uniklinik in RP.

Hier gilt der Dank unserer MP Frau Dreyer, die dafür verantwortlich ist dass diese Messstation auf dem UNIGELÄNDE aufgestellt worden sind

Die Werte wurden kürzlich von Dr. Hill, dem Leiter des Landesamtes für Umwelt während einer PK vorgestellt. Die Daten sind erschreckend:

Es wurden Maximale Schallpegel von über 75 dBA zwischen 5 und 6 Uhr auf dem Unigelände gemessen. Sie müssen sich überlegen, daß die Weltgesundheitsorganisation Maximalpegel in der Nacht (22 und 6 Uhr) von bis zu 55dBA empfiehlt als 20 dBA mehr werden hier gemessen, das ist unverantwortlich.

Nacht- und Tagrandzonen sind extrem belastet. Man muss sich überlegen, dass hier Patienten mit frischen Herzinfarkten und Schlaganfällen liegen. Patienten kommen aus ganz Rheinland Pfalz um sich an der Uniklinik behandeln zu lassen und sind nun zusätzlich dem gesundheitsgefährdenden Lärm ausgesetzt.

Ca. 50% aller Flugzeuge haben die Räder über dem Unigelände schon ausgefahren und da fragt man sich, kann denn hier jeder machen was er will und anfliegen wie er will auch wenn lärmsensible Strukturen unter den Anflugsrouten liegen? Wird alles Computergesteuert und per Autopilot abgewickelt oder gibt's es da noch so etwas wie Fluglotsen die aktiv diese Lärmentwicklung möglicherweise entscheidend reduzieren könnten, wenn sie denn in ausreichender Zahl vorhanden wären?

Wichtig ist festzuhalten, daß in der **direkten Verlängerung der Landebahndie einzige Uniklinik in Rheinland Pfalz** liegt, und ich verspreche ihnen Herr Dr. Schulte, dass genau dieser Umstand verhindern wird dass sie ihre ehrgeizigen Ziele erreichen werden.

Es ist Wahlkampfzeit und vielleicht sollte man hier nochmal erwähnen wie Ministerien und Politiker mit dem Thema Lärm über Krankenhäuser umgehen.

Wenn sie in Deutschland in verschiedenen Ämtern nachfragt was **man denn tun kann um die Krankhäuser zu schützen** und was denn eigentlich die exakten Lärmgrenzwerte für diesen sensiblen Bereich sind, **d a werden sie vom Umweltbundesamt zum Bundesministerium für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin, dann wieder zu Firmen im Münchner Raum und wieder zurück nach Berlin an das Umweltministerium verwiesen.**

Zugegeben wird, dass es hier eine Gesetzeslücke gibt und in einem inisterium hat man mir den Rat gegeben:

„Herr Münzel machen wir uns nichts vor, da werden Milliarden verdient und die Lärmgrenzwerte interessiert niemand. In der Politik kann sich niemand mit Kampf gegen den Fluglärm profilieren.

Machen sie ihren Einfluss aus dem Bereich der Universitätsmedizin auf die Politik geltend **und lassen sie nach dem TICONA Vorbild die Uniklinik abreisen und an neuer Stelle wieder aufbauen** , die hierfür erforderlichen Geldsummen sind angesichts dessen was hier verdient wird Peanuts.“

Diese Gedankenspiele sollten so rasch wie möglich wieder aufgegeben werden. Ich hoffe auf die Landesregierung dass sie alles erdenkliche Tun wird um die einzige Uniklinik in RP und damit auch unsere Patienten vor diesem Fluglärmterror in Zukunft schützen wird.

Kommen wir zu Herrn Dr. Schulte, sie erinnern sich vielleicht daran, das ist der mit der Kopfsache, oder besser, wenn wir unseren Kopf ausschalten (was er wohl gerne hätte) dann bekommen wir vom Fluglärm keinen Herzinfarkt.

In den letzten Jahren wurde **Herr Dr. Schulte immer wieder als ehrbarer Kaufmann zitiert** . Dieser Begriff wurde von der IHK geprägt und wir wollen uns mal kurzanschauen was man mit diesem Begriff genau meint:

- 1) Die Konsumenten zu schützen ist sein inneres Anliegen.
- 2) Er steht für ein ausgeprägtes Verantwortungsbewusstsein für die Gesellschaft und man höre und staune für die Umwelt
- 3) Der feste Charakter schützt den Kaufmann auch vor unüberlegten Handlungen, um sich kurzfristig auf Kosten anderer Vorteile zu verschaffen.

Berücksichtig man diese Punkte dann kann ich nur wiederholen:

Sie sind kein ehrbarer Kaufmann.

Ich verstehe ebenfalls nicht wie es sein kann, dass FRAPORT Businesspläne für den Flughafen bis 2020 erstellt und nur die Mehrumsätze die man machen wird, kalkuliert, aber die Kosten die entstehen z.B. durch die Behandlung von Fluglärm bedingten Erkrankungen, komplett unter den Tisch fallen lässt. Die Schätzungen bis 2020 liegen hier bei 450 Mio bis 1.5 Milliarden!

Herr Dr. Schulte, sie haben keine Sensibilität für die Gesellschaft in der sich ihr Unternehmen befindet, Sie setzen weiter auf Wachstum ein 3. Terminal und reden zusätzlich noch von 700.000 Flugbewegungen im Jahre 2020.

Herr Dr. Schulte ich fordere sie hiermit noch einmal auf zurückzutreten weil sie der falsche Mann am falschen Ort sind um die Probleme die hier in der Region existieren zu lösen!

Als nächstes möchte ich kurz über die Deutsche Flugsicherung sprechen und damit sind wir bei Axel Raab dem Pressesprecher der Deutschen Flugsicherung der in seinen Interviews einem eigentlich immer klar macht, wie brutal, unsensibel und selbtherrlich die DFS agiert.

Wir ärgern uns, dass die Dinge die die Anwohner mit am meisten schützen, nämlich aktive Schallschutzmaßnahmen wie zB der kontinuierliche Sinkflug von der DFS nicht rechtzeitig eingeführt worden sind.

Besonders irritierend sind hierbei die Äußerungen von Axel Raab der sinngemäß von sich gab:

Der kontinuierliche Sinkflug führt dazu dass weniger Flugzeuge abgefertigt werden können und es damit zu Kapazitätseinbußen kommen wird und dann hätten wir die neue Landebahn gar nicht bauen brauchen !

Da fragt man sich was hat die DFS mit Rentabilitätskalkulationen für FRAPORT zu tun, ich dachte die sollten sich nur um die Sicherheit kümmern und nicht um deren finanzielle Erträge?

In Mainz haben wir das Problem dass die Anzahl der Flugbewegungen 2012 niedriger war als z.B. 2005, der Lärm im Mittel aber um 5-7 dBA zugenommen hat. Warum? Weil die Flugzeuge drastisch tiefer gelegt wurden.

Axel Raab sagt in der Sendung von **Frau Barich, Jenseits der Stille**

O Ton: Nach Eröffnung der Landebahn durften die Flugzeuge erstmals tiefer fliegen um die Kapazität zu steigern. Jetzt wird korrigiert

In der Praxis hat sich nämlich jetzt nach einem Jahr gezeigt, dass es geht doch wir können doch höher fliegen und den Gegenanflug um 300 m höher legen!

Um zu dieser Erkenntnis zu gelangen hat die DFS sage und schreibe ein Jahr gebraucht. Das ist ein absoluter Skandal

Meiner Meinung kann man mit modernen Simulationsverfahren entsprechende Entwicklungen schon im voraus absehen.

Aber nein, die DFS macht was sie will. Man hat einfach mal die Flugzeuge tiefer gelegt und hat damit Anwohner aus Hessen und Rheinhessen und auch hunderte von Patienten in Mainz, Offenbach und Frankfurt, Patienten mit frischen Schlaganfällen und Herzinfarkten höherem Lärm ausgesetzt und damit ihre Gesundheit gefährdet und kommt dann nach einem Jahr zu Einsicht wir hätten das eigentlich gar nicht gebraucht.

Das ganze geht meiner Meinung nach schon in Richtung versuchte Körperverletzung und ich möchte nochmal betonen was ich schon mehrmals gesagt habe **die DFS und FRAPORT dürfen nicht bestimmen wer letztendlich einen Herzinfarkt und Schlaganfall bekommt** und ich frage nun schon zum x ten mal nach und das **geht an die Adresse der Politik**, wann endlich Kontrollbehörden für die DFS eingeführt werden die dem z.T. unverantwortlichen, unkontrollierten, und meiner Meinung nach auch gesundheitsgefährdenden Treiben endlich ein Ende setzen?

Die Gesundheitsregion Rheinhessen und die Stiftung Mainzer Herz fordern

- Stilllegen der Landebahn
- Sofortiges Anheben der Anflughöhen
- Überflugverbot der Kliniken für laute Flugzeuge
- Sofortiges Einführen von aktiven Schallschutzmaßnahmen wie den kontinuierlichen Sinkflug
- Deckelung der Anzahl der Flugbewegungen
- Sofortiger Stopp der Pläne zum Ausbau des Terminal 3
- Neufassung eines Fluglärmsgesetzes das die Anwohner und nicht die Flughafenbetreiber schützt

Ich denke mit unseren Studien zur Erkennung von Gefäßschäden aufgrund von Fluglärm sind wir auf einem guten Weg. Wichtig ist dass wir diese Botschaft in der wichtigsten Herzkreislaufzeitschrift Europas publiziert haben und damit auch die internationale Anerkennung für unsere Fluglärmstudie bekommen haben.

Die Planung und Durchführung von Studien ist teuer. Unterstützt uns daher indem ihr für die Fluglärmforschung der Gesundheitsregion Rheinhessen spendet. Ihr werdet es nicht bereuen.