Pressekonferenz der Zukunft Rhein-Main im Bürgerhaus Zeppelinheim am 8. April 2013

Prof. Dr. med. Eberhard Greiser
Prognose der Krankheitskosten und Erkrankungen durch nächtlichen Fluglärm im Umfeld des Flughafens Frankfurt am Main

Dass nächtlicher Fluglärm krank machen kann, ist mittlerweile fast ein alter Hut. Welche Folgen nächtlicher Fluglärm aber für die Gesundheit der lärmgeplagten Anwohner des Frankfurter Flughafens haben kann und welche sozialen Folgekosten der Allgemeinheit durch fluglärmbedingte Erkrankungen entstehen, ist bisher noch kaum Gegenstand wissenschaftlicher Untersuchungen gewesen. Hierzu liegt nun eine erste Untersuchung, die vor wenigen Tagen veröffentlicht wurde. Die Methoden und Ergebnisse der Prognoseberechnungen sind im Märzheft der medizinischen Fachzeitschrift „Gesundheitswesen" des Stuttgarter Thieme-Verlages erschienen [1].

Prof. Eberhard Greiser, emeritierter Umweltepidemiologe am Zentrum für Sozialpolitik der Universität Bremen, hat nun gemeinsam mit seinem Kollegen Prof. Gerd Glaeske eine Prognose vorgelegt, die für einen Zehn-Jahres-Zeitraum (2012-2021) die Krankheitskosten und Krankheitsfälle für die wichtigsten Krankheiten schätzt, die durch nächtlichen Fluglärm gehäuft auftreten.

Prof. Greiser: „Wir haben die Risiko-Koeffizienten aus einer großen epidemiologischen Studie im Umfeld des Flughafens Köln-Bonn[2] auf die Bevölkerung übertragen, die um den Flughafen Frankfurt von nächtlichem Fluglärm betroffen ist. Es ist extrem unwahrscheinlich, dass Menschen nahe dem Frankfurter Flughafen auf Fluglärm anderes reagieren als Menschen in Köln."
Bei der Kölner Studie zu Erkrankungen infolge nächtlichen Fluglärms[2], war untersucht worden, ob Fluglärm zu unterschiedlichen Tageszeiten in ähnlicher Weise zu erhöhte Krankheitsrisiken, z.B. für Herz- und Kreislaufkrankheiten, führte. Dabei kam

---

[1] Eberhard Greiser, Gerd Glaeske: Soziale und ökonomische Folgen nächtlichen Fluglärms im Umfeld des Flughafens Frankfurt/Main. Gesundheitswesen 2013; 75: 127-134., im Internet abrufbar unter: https://www.thieme.de/de/gesundheitswesen/profil-1875.htm

[2] Eberhard Greiser, Claudia Greiser. Risikofaktor nächtlicher Fluglärm. Abschlussbericht über eine Fall-Kontroll-Studie zu kardiovaskulären und psychischen Erkrankungen im Umfeld des Flughafens Köln-Bonn. Schriftenreihe Umwelt und Gesundheit 01/2010. Im Auftrag des Umweltbundesamtes. Berlin, 2010.

heraus, dass das Risiko für einen Herzinfarkt oder für einen Schlaganfall am stärksten anstieg durch Fluglärm zwischen 23 und 1 Uhr. Dieses Ergebnis ist plausibel, weil verschiedene Studien gezeigt haben, dass eine Schlafstörung in der ersten Nachthälfte zu den heftigsten Reaktionen des menschlichen Körpers führen kann.

Der Flughafen Köln-Bonn hat seit jeher eine unbeschränkte Nachtfluggenehmigung. Des Nachts findet vor allem Frachtflugverkehr statt – und zwischen 23 und 1 Uhr fliegen die meisten Frachtmaschinen ein. In den sechs verkehrsreichsten Monaten des Jahres 2004 gab es in diesen zwei Stunden im Durchschnitt 38 Flugbewegungen.

Auf dem Frankfurter Flughafen gibt es trotz des Nachtflugverbots zwischen 23.00 Uhr und 5.00 regelmäßig aufgrund von Ausnahmen Flugbewegungen, betrachtet werden soll hier aber nur der Zeitraum zwischen 22 und 23 Uhr. In dieser Stunde tut sich eine Menge. Die offiziellen Statistiken[3] zeigen für die sechs verkehrsreichsten Monate des Jahres 2012 durchschnittlich 71 Flugbewegungen, also bereits fast das Vierfache der Kölner Zahlen aus dem Jahre 2004 (38 Flugbewegungen/2 Stunden). Zwischen 5 und 6 Uhr am Morgen fanden in den sechs verkehrsreichsten Monaten des Jahres 2012 in Frankfurt durchschnittlich weitere 51 Flüge statt. Das bedeutet, dass - ohne die Ausnahmeflüge im Zeitraum von 23:00 bis 5:00 Uhr - durchschnittlich etwa 122 Flugbewegungen pro Nacht in Frankfurt stattfinden

Um berechnen zu können, wie viele Menschen im Umfeld des Frankfurter Flughafens von nächtlichem Fluglärm betroffen sein könnten, wurden die Flugbewegungen nach dem Flugplan des Jahres 2005 herangezogen und die Lärmausbreitung um den Flughafen für die sechs verkehrsreichsten Monate berechnet: Danach waren ca. 1 Million Menschen von Fluglärm mit einem Dauerschallpegel ab 40 dB(A) betroffen.

Für eine Prognose der Krankheitskosten wurden Berechnungen des Statistischen Bundesamtes herangezogen. Die Statistiker dort haben seit 2002 alle zwei Jahre für verschiedene Gruppen von Krankheiten die Gesamtkosten der Krankheitsbehandlung aus allen Bereichen von Arzneirezepten über Krankenhausbehandlung bis zu

[3] http://blog.umwelthaus.org/2012/12/04/flugbewegungen-am-flughafen-frankfurtmain-jan-okt-2012/

Reha-Maßnahmen zusammengefasst. Für Zwecke der Prognose wurden Sonderauswertungen für das Jahr 2008 bereitgestellt.

Die Krankheitskosten pro Person wurden mit einem durchschnittlichen Teuerungsfaktor für die Jahre 2012 bis 2021 fortgeschrieben.

Im nächsten Schritt der Prognoseberechnungen wurden die durchschnittlichen Erkrankungshäufigkeiten für verschiedene Krankheiten von der Köln-Bonner Bevölkerung auf die Bevölkerung im Umfeld des Frankfurter Flughafens übertragen.

Prof. Greiser dazu: “Wir haben keinen Anlass zu glauben, dass in Frankfurt weniger Menschen an Herzinfarkt oder an Demenz erkranken als in der Nähe des Kölner Flughafens.“

Aus der Erhöhung der Erkrankungsrisiken infolge nächtlichen Fluglärms und der betroffenen Bevölkerung lässt sich schließlich berechnen, wie viele Menschen im Umfeld des Frankfurter Flughafens infolge Fluglärms zwischen 22 und 23 Uhr in einem Zeitraum von 10 Jahren erkranken könnten. Die Ergebnisse sind durchaus beeindruckend: Bei Männern und Frauen ab 40 Jahren fanden sich für

- Herz und Kreislaufkrankheiten	6.700
- psychische Erkrankungen (Depression, Psychose)	7.700
- Demenz und Alzheimer	3.700
- Zuckerkrankheit	4.400
- Krebserkrankungen (außer Krebs der Atmungsorgane)	900
Insgesamt	23.400

Diese zusätzlichen Erkrankungen führen voraussichtlich in einem 10-Jahreszeitraum zu 3.400 vorzeitigen Todesfällen.

Die zusätzlichen Krankheitskosten belaufen sich auf voraussichtlich 1.6 Milliarden €.

Prof. Greiser merkte zu diesen Ergebnissen selbstkritisch an: „Wir müssen davon ausgehen, dass diese Prognosen nicht genau sind, da wir keine exakte Zahlen über

die Krankheitshäufigkeiten im Umfeld des Frankfurter Flughafens haben. Wir wissen auch, dass die tatsächlich geflogenen Flugrouten, die Flughöhen und auch die Belegung der einzelnen Routen durch Luftfahrzeuge in der Praxis von dem prognostizierten Flugplan des Jahres 2005 abweichen, der unseren Berechnungen zugrunde lag. Außerdem konnten wir die die Veränderungen durch die Inbetriebnahme der Nordwest-Landebahn nicht berücksichtigen. Mit anderen Worten: Man muss annehmen, dass die in Zukunft entstehenden Krankheitskosten unter Umständen weit über unseren Prognosezahlen liegen."

Laut Prof. Greiser könne die Epidemiologie nur die möglichen sozialen und ökonomischen Folgen nächtlichen Fluglärms prognostizieren: „Es ist jetzt an den Politkern und der breiten Öffentlichkeit,, gemeinsam mit den Verantwortlichen eine Abwägung gegenüber dem wirtschaftlichen Nutzen des Flughafens vorzunehmen."

Die Initiative Zukunft Rhein-Main[4], ein Bündnis aus 28 Mitgliedsgemeinden und -kreisen sowie weiteren Verbänden und Initiativen fordert unverändert seit Jahren ein Nachtflugverbot von 22:00 bis 6:00 für den Flughafen Frankfurt am Main.

[4] weitere Informationen unter http://www.zukunft-rhein-main.de