

Hessischer Verwaltungsgerichtshof
Brüder-Grimm-Platz 1

34117 Kassel

11. Juni 2004

In dem Verwaltungsstreitverfahren

xxxxxx

gegen

Land Hessen

- 2 A 1651/02

lege ich die dem Gericht aus den Klageverfahren Az. 2 A 828/01 (Baier), Az. 2 A 3013/01 (Berg) sowie Az. 2 A 2796/01 (Neu Isenburg) bekannte **Resolution** des geschlossenen Workshops in **Neufahrn** von Juni 2001 unter Beteiligung aller namhaften Fachleute zur Bewertung von Fluglärm auf die menschliche Gesundheit als Auszug der allgemein bekannten Publikation Hrsg. Karl-Hermann Bartels/ Hartmut Ising, *Nachtflugproblematik*, WaBoLu, Berlin, 2001, das dem Gericht in den Klageverfahren Az. 2 A 828/01 (Baier), Az. 2 A 3013/01 (Berg) zu den Akten gereicht wurde und Gegenstand eines Beweisantrages war, vor. Auf den Untersuchungsgrundsatz (§ 86 Abs. 1 VwGO) verweise ich.

Die führenden Umweltmediziner der Bundesrepublik Deutschland haben im Sommer 2001 zum Abschluss des Workshops in der *Resolution von Neufahrn* festgestellt:

„Bei Fluglärmbelastungen von 55 dB(A) tags und 45 dB(A) **nachts** wird die Grenze zu erheblichen Belästigungen erreicht.

Bei Fluglärmbelastungen von 60 dB(A) tags und 50 dB(A) nachts sind aus präventivmedizinischer Sicht Gesundheitsbeeinträchtigungen zu erwarten.“

Zum Problem der Gesundheitsbeeinträchtigung durch Fluglärm am **Tage** äußerte sich zuvor schon der Rat von Sachverständigen für Umweltfragen, wie im Verfahren Az. 2 A 3013/01 dem Gericht vorgetragen:

„Zum gegenwärtigen Zeitpunkt kann daher nicht abschließend dazu Stellung genommen werden, ob Umweltlärm bei der Entstehung von ischämischen Herzkrankheiten eine mitverursachende Rolle spielt. Gleichwohl ist der Umweltrat der Meinung, dass die Ergebnisse einen konsistenten Trend aufzeigen. Als Schwellenwert für mögliche lärmbedingte Infarktrisiken gelten Immissionspegel von 65 dB(A) am Tage.“ SVRU 1999, Abs. 434

In diese summarische Betrachtung des Umweltrates gingen sowohl Verkehrslärmstudien als auch Fluglärmstudien ein (vgl. Babisch W. Epidemiological studies on cardiovascular effects of traffic noise. In: Prasher D., Luxon L.: Advances in noise research; Vol. 1, Biological effects of noise; p 312-325. London: Whurr Publishers Ltd, 1998).

Hecht und Maschke verweisen in Auswertung dieser Studien darauf, daß für Fluglärm ein Lästigkeitszuschlag von 3 dB(A) geboten sei und fordern daher einen Dauerschallpegel von 60 dB(A) am Tage nicht zu überschreiten, um Gesundheitsrisiken durch Fluglärm zu vermeiden (Prof. Hecht und PD Dr. Maschke in der Stellungnahme zur Resolution von Neufahrn, S. 133 ff.).

Weiterhin lege ich die von Herrn Professor Dr. Martin Kaltenbach verfasste Zusammenfassung der Tagung des Rhein-Main-Institutes „Neue Ergebnisse der Lärmwirkungsforschung“ aus dem Jahr 2003 vor:

„Herr Privatdozent Dr. Ing. Christian Maschke von der Technischen Universität Berlin berichtete über neue Ergebnisse zum Zusammenhang zwischen Lärm und Bluthochdruck. Die Auswertung der Längsschnittstudie „Spandauer Gesundheits-Survey“, die vom Robert Koch-Institut in Zusammenarbeit mit dem Gesundheitsamt Spandau geleitet wird, hat Erkenntnisse gebracht, die über die in bisherigen Untersuchungen gefundenen hinausgehen.

Bei 1.718 Probanden wurde geprüft, in wie weit zwischen Lärmbelastung durch Straßenverkehr und behandlungsbedürftigem Bluthochdruck ein Zusammenhang besteht. Es fand sich eine Zunahme von Probanden mit behandlungsbedürftigem Bluthochdruck um 60 % in der Gruppe mit nächtlicher Lärmbelastung von 50-55 dBA und eine Zunahme um 90 % in der Gruppe mit Lärmbelastung von über 55 dBA, jeweils im Vergleich mit der Gruppe unter 50 dBA. Wurden die Probanden, die bei offenem Fenster schliefen, gesondert betrachtet, ergab sich beim Vergleich eines Außenpegel unter 50 dBA mit einem Pegel von über 55 dBA sogar eine Zunahme um das Sechsfache. Damit zeigt diese Studie deutliche Dosis-Wirkungsbeziehungen, das heißt je mehr Lärm, desto häufiger die Behandlungsnotwendigkeit wegen Bluthochdrucks. Für die Kausalität ist dieser Zusammenhang zwischen Stärke der Noxe und Ausmaß der Schädigung ein wichtiges Indiz.

Andrerseits fand sich kein eindeutiger Zusammenhang zwischen Häufigkeit der Hypertonie und der Lärmbelastung während des Tages und auch keine Beziehung zu der Stärke der subjektiv empfundenen Lärmbelästigung. Es folgt daraus, dass die Regulation des Herz-Kreislaufsystems besonders durch Nachtlärm beeinträchtigt wird, und dass diese Beeinträchtigung auch diejenigen betreffen kann, die sich durch den Lärm nicht gestört fühlen.

Die Grenze zur nachweisbaren Schädigung scheint etwa bei 50 dBA Straßen-Verkehrslärm außen zu liegen. Um vor einer Schädigung geschützt zu sein, dürfte also ein Außenpegel von 45 dBA keinesfalls überschritten werden. Bedenkt man, dass Fluglärm gegenüber Straßelärm nach internationaler Übereinstimmung mit einem „Malus“ von 5 dBA zu versehen ist, so liegt die Grenze für Fluglärm bei 40 dBA außen. Diese Grenze deckt sich gut mit internationalen Empfehlungen und mit der von fast allen deutschen Lärmwirkungsforschern in der Stellungnahme von Neufahrn abgegebenen EntschlieÙung, wonach der nächtliche Fluglärm 45 dBA außen nicht überschreiten darf.

Dr. Mark Matheson von der Medizinischen Fakultät der Queen Mary Universität in London berichtet über den Einfluss von Fluglärm auf die intellektuelle Leistungsfähigkeit und psychologische Eigenschaften von Kindern. In zahlreichen früheren Studien sei ein Einfluss von Lärm auf Lesefähigkeiten, Gedächtnis und Motivation beschrieben worden, so zum Beispiel in der über zwei Jahre durchgeführten Längsschnittstudie vor und nach Inbetriebnahme des neuen Franz Joseph Strauss- Flughafens in München.

Die neuere in Schulen im Westen von London durchgeführte „West London School Study“ zeigte in Bestätigung der früheren Untersuchungen eine Beeinträchtigung der intellektuellen Fähigkeiten von Schulkindern unter vermehrter Fluglärmbelastung, wobei die Beeinträchtigungen speziell beim Lösen schwieriger Aufgaben gefunden wurden.

Matheson berichtete anschließend über eine neue, internationale Studie, die in Großbritannien, Spanien und den Niederlanden durchgeführt wurde. Als vorläufiges Ergebnis teilte er mit, dass auch nach akribischem Ausschluss aller möglicher Irrtumfaktoren die Beeinträchtigung intellektueller Leistungsfähigkeiten durch Fluglärm bestätigt worden sei. Dabei waren das Leseverständnis und bestimmte Gedächtnisfunktionen besonders betroffen. Auch in dieser Studie wurde eine Dosis-Wirkungsbeziehung nachgewiesen beim Vergleich von Lärmbelastungen am Tag mit 50,5, 56,5 und 62,5 dBA außen. Wie oben für die Hypertonie bei Erwachsenen ausgeführt,

macht diese Wirkungszunahme mit Zunahme der Lautstärke des Lärms den kausalen Zusammenhang zwischen Fluglärm und den intellektuellen Störungen bei Kindern besonders deutlich.

Es handelt sich um vorläufige Ergebnisse, die Studie wird derzeit noch im Detail ausgewertet. Die endgültigen Ergebnisse werden in die europäische Stellungnahme über zulässige Lärmgrenzen für die Sicherstellung der körperlichen und seelischen Gesundheit von Kindern eingehen.

Herr Dr. Babisch vom Umweltbundesamt in Berlin berichtete über Zusammenhänge zwischen Lärmbelastung und vermehrtem Auftreten von Herzinfarkten. Da der arterielle Bluthochdruck einen Hauptrisikofaktor für den Herzinfarkt darstellt, liegt ein Zusammenhang nahe. Er zeigte, dass die bisher vorliegenden, älteren Studien auf einen Zusammenhang hinweisen. So ergaben 25 von 34 Auswertungen einen Zusammenhang, wenn auch eine statistische Signifikanz nur selten erreicht wurde.

Das Umweltbundesamt hat eine neue Studie an 32 Berliner Krankenhäusern durchgeführt, wobei insgesamt 4 115 Patienten mit und ohne Infarkt bezüglich Verkehrslärmbelastung verglichen wurden. Es fand sich eine Zunahme der Infarkthäufigkeit durch Lärm um 20 – 30 % , wobei wiederum die Ergebnisse auch in dieser Studie nur teilweise statistisch signifikant waren. Die Untersuchung bestätigt aber die früheren Befunde sowohl hinsichtlich der gerichteten Beziehung als auch quantitativ. Herr Babisch wies darauf hin, dass eine in Holland durchgeführte Metaanalyse den Zusammenhang zwischen Lärm und vermehrtem Auftreten von Infarkten erhärtet habe, wenn man die neue Studie zusätzlich in Betracht zieht, sei an der Evidenz einer Erhöhung des Infarktrisikos durch Fluglärm kaum zu zweifeln.

Die Zunahme der Infarkthäufigkeit um 20 – 30 % hat bei dieser sehr häufigen Erkrankung mit 300 000 Fällen pro Jahr in Deutschland beträchtliche Konsequenzen. Man muss davon ausgehen, dass 20 % der Bevölkerung durch Lärm erheblich belastigt werden, die Zunahme der Infarkthäufigkeit um 20 - 30 % entspricht also 12 000 bis 18 000 Herzinfarkten pro Jahr. Die Verminderung dieser Gefahr ist eine Herausforderung für die Krankheitsvorsorge, vor einer zusätzlichen Lärmbelastung großer Bevölkerungsanteile muss aus medizinischer Sicht dringend gewarnt werden.

Der Jurist Möller-Meinecke ging der Frage nach, ob die neuen wissenschaftlichen Erkenntnisse juristische Konsequenzen haben. Er wies einleitend darauf hin, dass der Schutz der Gesundheit in den Artikeln 1 und 2 des Grundgesetzes verankert sei und aus der Staatszielbestimmung zugunsten des Umweltschutzes (Art. 20 a GG) ein Verbot der Verschlechterung von Fluglärmbelastungen abgeleitet werden könne. Ansonsten würde das Luftverkehrsgesetz die Berücksichtigung des Fluglärms einfordern.

Gegen den in Auswertung des Spandauer Gesundheits-Survey ermittelten Anstieg der Hypertonieerkrankungen oberhalb von einem nächtlichem äquivalenten Dauerschall von 50 dB(A) seien Anlieger einer neu geplanten Straße durch dem Grenzwert von 49 dB(A) in der 16. BImSchV wirksam geschützt. Juristische Konsequenzen hätten die Ergebnisse aber für die Pflicht des Staates zur Sanierung des Lärms an bestehenden Straßen; hier müsse die derzeit praktizierte Schwelle eines Schutzanspruchs von 62 dB(A)

bei Bestätigung der Hypertonieerkrankungen deutlich um ca. 10 dB(A) gesenkt werden.

Da die vorgetragenen wissenschaftlichen Erkenntnissen Belastungen durch nächtlichen Lärm des Straßenverkehrs untersucht hätten, seien die ermittelten Schwellen nicht 1 : 1 auf den Luftverkehrslärm übertragbar. Da der Luftverkehrslärm wegen der tiefen Töne und der fehlenden Ausweichmöglichkeit im Wohnhaus wesentlich störender sei, sei nach Ansicht des OLG Koblenz und dem Entwurf internationaler Normierungen ein Malus von 6 dB(A) berechtigt. Unter Berücksichtigung dieses Malus dürften nach den Erkenntnissen der Hypertonie-Studie vom Betrieb neuer Bahnen von Flughäfen mit starkem Nachtflugverkehr keine stärkeren Außenlärmpegel als Leq nachts 44 dB(A) ausgehen. Bei derzeit mit Genehmigung betriebenen Flughäfen begründete Studie eine Sanierungspflicht ab einer Nachtbelastung von ca. 47 dB(A).

Ein weitergehender Schutz auch des psychischen Wohlbefindens und der von der Londoner Studie untersuchten Lernfähigkeit ergebe sich, wenn zur Definition des „körperlichen Wohlbefindens“ (Art. 2 GG) auf die weite Definition des Gesundheitsbegriffes entsprechend der WHO vom 22. Juli 1946 abgestellt werde. Dafür ließen sich gute Argumente aus einer Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts anführen. Weil unter diesen Gesundheitsbegriff auch das seelische und soziale Wohlbefinden verstanden wird, leite sich daraus ein staatlicher Schutzanspruch gegen Verkehrslärm am Tage und zur Nachtzeit ab der Schwelle einer erheblichen Belästigung der Menschen ab. Die neuen in Deutschland erhobenen Befunde und die internationalen Empfehlungen seien ein Indiz für eine Herabsetzung der zumutbaren Schwellenwerte für Fluglärm auf unter 45 dBA außen nachts und unter 55 dBA außen tags. Ähnliche Werte fordere auch die Technische Anleitung Lärm mit 40 dB(A) für den mit dem Fluglärm vergleichbar störenden Gewerbelärm. Im Ergebnis seien der Bundesgesetzgeber und die Verwaltungsgerichte zur Herabsetzung der Schwellen für nächtlichen Verkehrslärm gehalten.

Herr Prof. Führ wies abschließend darauf hin, dass die Belastung durch Verkehrslärm für den einzelnen kaum beeinflussbar ist im Gegensatz zu anderen Infarktrisiken wie zum Beispiel Zigarettenrauchen. Der gesetzliche Schutz des einzelnen ist daher erforderlich. Während nach Bekanntwerden der wissenschaftlichen Beweise für die Schädlichkeit des Rauchens die Politik mit entsprechenden Gesetzen reagiert hat, steht eine Reaktion auf die wissenschaftlichen Erkenntnisse über die Auswirkungen von Lärm auf die Gesundheit aus. Für eine entsprechende Gesetzesnovelle in Bezug auf Lärm besteht Handlungsbedarf, insbesondere ist die Novellierung des Fluglärmgesetzes dringend erforderlich.“

Mit dieser Ausarbeitung liegt dem Gericht auch eine Zusammenfassung der beiden von Herrn Dr. Mark Matheson bei dieser Tagung in englischer Sprache vorgestellten Fluglärmstudien vor, die in Anlage zum Schriftsatz vom 29. März 2003 vorgelegt wurden.

Möller-Meinecke
Rechtsanwalt