



Flasbarth

MARC DARCHINGER

U MW E LT

„Höheres Risiko“

Der Präsident des Umweltbundesamts, Jochen Flasbarth, 49, über den Krach durch Autos, Flugzeuge und Züge

SPIEGEL: In Frankfurt am Main demonstrieren jede Woche Tausende gegen Fluglärm, andernorts protestieren die Bürger gegen Güterzüge oder neue Umgehungsstraßen. Ist die Belastung durch Verkehrslärm in Deutschland gestiegen – oder sind die Menschen empfindlicher geworden?

Flasbarth: Beides. Trotz technischer Verbesserungen an Autos, Zügen und Flugzeugen wächst der Lärm allein durch die Zunahme des Verkehrs. Gleichzeitig nimmt das Umwelt- und Gesundheitsbewusstsein der Menschen zu. Nach unseren Umfragen fühlen sich 55 Prozent der Deutschen durch Straßenlärm belästigt. Bei Fluglärm ist es jeder Dritte, bei Schienenlärm jeder Fünfte.

SPIEGEL: Welche Folgen hat der Krach?
Flasbarth: Lärm ist das am stärksten unterschätzte Umweltproblem in Deutschland. Wir wissen durch eine Reihe von Studien definitiv, dass er – gerade wenn er nachts auftritt – die Gesundheit schädigt.

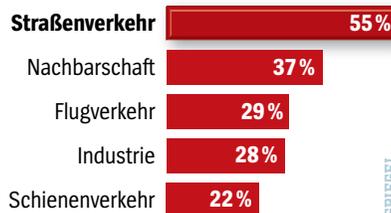
SPIEGEL: Wer an der Schnellstraße oder in der Einflugschneise lebt, stirbt eher?

Flasbarth: Er hat ein höheres Risiko. Hinzu kommt auch ein ökonomischer Aspekt: Auf europäischer Ebene rechnet man mit Kosten durch Verkehrslärm in Höhe von 40 Milliarden Euro pro Jahr, unter anderem durch Gesundheitsschäden. Allein im Raum Frankfurt werden nach unseren Schätzungen in den nächsten zehn Jahren durch Fluglärm zusätzliche Kosten von etwa 400 Millionen Euro nur für die Behandlung von Herz-Kreislauf-Patienten entstehen.

SPIEGEL: Es gibt gesetzliche Grenzwerte gegen unzumutbare Belastungen.
Flasbarth: Die Werte reichen nicht aus, die Belastung ist deutlich zu hoch. Die Weltgesundheitsorganisation (WHO)

Lästiger Lärm

Wodurch sich die Deutschen am meisten gestört fühlen



Quelle: Umweltbundesamt 2010

DER SPIEGEL

empfiehlt etwa in der Nacht Grenzwerte von 40 Dezibel, in Deutschland gelten deutlich höhere Werte.

SPIEGEL: Das Meeresrauschen im Urlaub stört nicht, aber wenn zu Hause in gleicher Lautstärke Autos vorbeirauschen, steigt der Blutdruck?

Flasbarth: Lärm ist eben mehr als nur Geräusch. Der Mensch bewertet Geräusche unterschiedlich. Wenn er den Eindruck hat, diese wären vermeidbar oder werden sogar absichtlich erzeugt, stören sie ihn viel mehr als Geräusche, die er als neutral einstuft.

SPIEGEL: Das Bundesverwaltungsgericht verhandelt in dieser Woche über ein Flugverbot in Frankfurt nachts zwischen 23 und 5 Uhr. Reicht ein solches Verbot aus?

Flasbarth: Erwachsene brauchen nach Empfehlungen der WHO 7,5 bis 8 Stunden Schlaf, Kinder deutlich mehr. Deshalb halten wir für stadtnahe Flughäfen Nachtflugverbote in der Zeit von 22 bis 6 Uhr für notwendig.

SPIEGEL: Das sei völlig unrealistisch, meint die Luftverkehrswirtschaft.

Flasbarth: Eine führende Wirtschaftsnation wie Deutschland wird wohl nicht ganz ohne Nachtflüge auskommen. Die Frage ist aber, ob die überall stattfinden müssen. Deshalb brauchen wir dringend eine nationale Flugverkehrsplanung. Derzeit wird ein unseliger Standortwettbewerb zwischen den Flughäfen auf dem Rücken der Bevölkerung ausgetragen. Viel vernünftiger wäre es doch, wenn sich alle Beteiligten einigen, dass Verkehr, der unvermeidlich ist, nur noch dort abgewickelt wird, wo er am wenigsten Probleme bereitet.

ATOMENERGIE

Rückbau verzögert sich

Ein Jahr nach dem endgültigen Aus für acht Atomreaktoren in Deutschland ist unklar, wann und wie die Anlagen abgebaut werden sollen. Derzeit liegt noch keiner Aufsichtsbehörde eines Bundeslands ein Antrag auf Stilllegung nach dem Atomgesetz vor. Das ergibt sich aus einer Umfrage der atompolitischen Sprecherin der Grünen im Bundestag, Sylvia Kotting-Uhl, unter den betroffenen Ländern. Experten vermuten, dass die Betreiber keine Fakten schaffen wollen, bevor über ihre Schadensersatzforderungen entschieden ist, die sie wegen des Atomausstiegs gegen den Bund erheben.

Der Rückbau der Anlagen könnte sich auch deswegen verzögern, weil Behälter für nicht mehr benötigten Kernbrennstoff fehlen. So kann die Firma GNS derzeit keine Castoren für Brennelemente aus Siedewasserreaktoren

produzieren, weil die Genehmigung fehlt, wie die Firma bestätigte. Die Zulassung wird nicht vor Ende 2013 erwartet. Für die Lagerung nicht vollständig abgebrannter oder beschädigter Brennelemente gibt es nicht einmal



Kraftwerk Brunsbüttel

PATRICK LUX