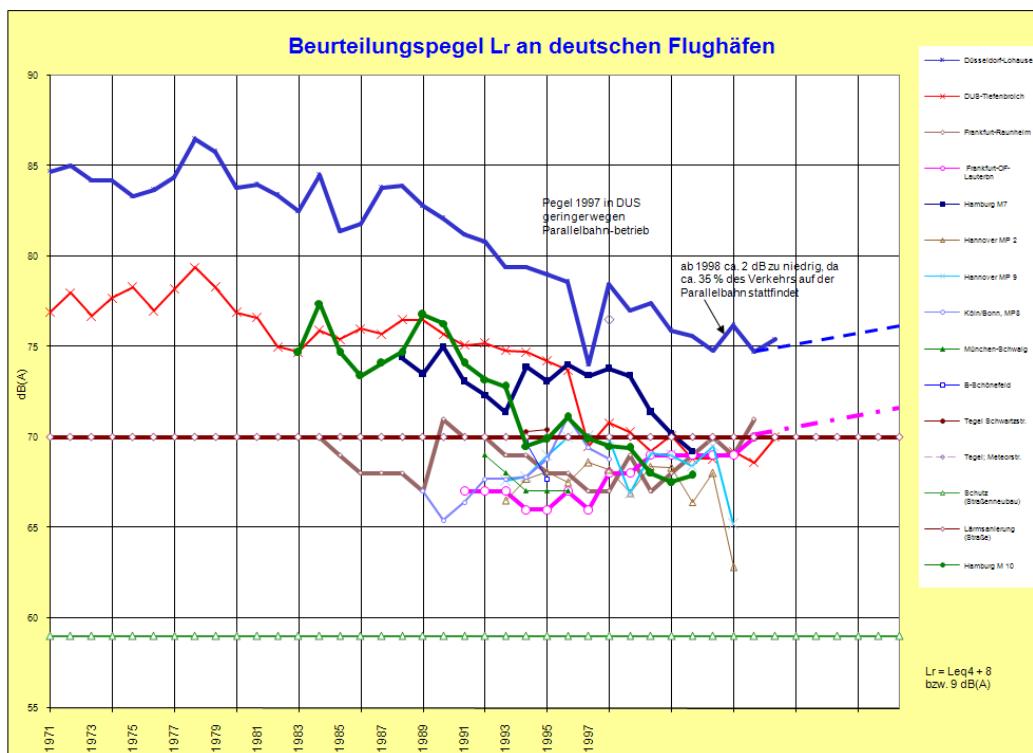


## Mitgliederversammlung der Europäischen Vereinigung gegen die schädlichen Auswirkungen des Luftverkehrs in Brüssel am 10.11.2007

### Bericht der Bundesvereinigung gegen Fluglärm e.V. zur Lage in Deutschland

Der Zeitraum 2006/2007 ist geprägt durch einen starken Wiederanstieg des Luftverkehrs als Folge des Wirtschaftsaufschwungs (2006 ca. 174 Mill. nach 2005 mit ca. 165 Mill. Passagieren). Die mittelfristigen Prognosen der ICAO sind nach wie vor auf starken Zuwachs gerichtet (Verdoppelung in 12 bis 15 Jahren). Entsprechend versuchen die Flughäfen weiter, ihre Kapazitäten erheblich auszubauen.

Die Fluglärm- und Abgasbelastungen sind in Deutschland sehr hoch. Seit der Spitze in 1978 haben die Dauerschallpegel nur um 6 bis 10 dB<sub>(A)</sub> abgenommen (s. **Bild**), obwohl die Startpegel der Strahlflugzeuge um bis über 40 EPNdB abgenommen haben. Die Ausmusterung der Kapitel 2-Flugzeuge ist weitgehend abgeschlossen; entsprechend steigen die Dauerschallpegel mit der Zunahme des Verkehrs jetzt wieder an.



*Bild: Die Beurteilungspegel L<sub>r</sub> (rating-level) an deutschen Flughäfen*

Die Pegel überschreiten teilweise die Gesundheitsgefährdungsgrenzen. Das trifft vor allem beim Nachtfluglärm zu, wo in großen Gebieten 6 mal 55 dB<sub>(A)</sub> am Ohr in jeder Nacht überschritten werden.

Das Fluglärm- und Abgasproblem wird mit Hinweis auf modernere Technik und Weiterentwicklungen von Flugzeugen heruntergespielt, ohne die langen Zeiträume von 30 bis 40 Jahren bis zu deren Wirksamkeit zu erwähnen.

An mehreren Flughäfen sollen Lärmkontingentierungen die Steigerung des Luftverkehrs ermöglichen. Dabei wird die bei den Wirkungen nicht gegebene „Energieäquivalenz“ vorausgesetzt und es werden

auch ungeeignete Überwachungssysteme eingesetzt. Der technische Fortschritt wird kaum noch an die Betroffenen weitergegeben.

Die Wirkungswissenschaften haben inzwischen niedrigere „Grenzwerte“ definiert. Insbesondere sind das Sondergutachten des Sachverständigenrates für Umweltfragen vom 15.12.1999 und die Arbeit des Umweltbundesamtes „Fluglärmwirkungen“ von Oktober 2000 zu beachten. Ein von der FRAPORT in Auftrag gegebenes Gutachten („Synopse“) setzt schlechtere Werte an und wird von den Gerichten akzeptiert.

Seit dem 6. Juni 2007 ist das neue Fluglärmgesetz in Kraft. Der alte  $L_{eq4}$  wird durch den energieäquivalenten  $L_{Aeq}$  ersetzt. Die Grenzen der Schutzzone 1 wurden von 75 dB<sub>(A)</sub> auf 65 dB<sub>(A)</sub>, der Schutzzone 2 von 67 dB<sub>(A)</sub> auf 60 dB<sub>(A)</sub> gesenkt und es wurde eine Nachtschutzzone mit 55 dB<sub>(A)</sub> neu eingeführt, Außerdem sollen die Bürger mehr beteiligt werden. Für Lärminderungsmaßnahmen ist jetzt die neue EU-Umgebungslärmrichtlinie mit ihren Aktionsplänen zu beachten.

Die deutsche Norm DIN 45643 "Messung und Beurteilung von Flugzeuggeräuschen" von 1984 wird novelliert. Dabei werden die sich aus der internationalen Norm DIN-ISO 20906 ergebenden Änderungen weitgehend berücksichtigt. Mit dem Übergang auf den  $L_{Aeq}$  wird auch das "Dreiecksverfahren" durch eine echte Integration ersetzt werden.

In Deutschland werden z. Zeit die geänderten Flugstrecken (EAM04) durch Eurocontrol eingeführt. Dadurch wurden auch im Flughafenbereich insbesondere die Streckenbelegungen teilweise sehr stark verändert, was zu erheblichen Bevölkerungsreaktionen geführt hat. Neuerdings werden auch an sehr verkehrsreichen Flughäfen sogenannte „Gegenanflugverfahren“ eingeführt, die die stark beschallten Flächen in Flughafennähe sehr vergrößern.

In den letzten Jahren haben einige Gerichtsurteile die Rechtssituation der Betroffenen verbessert:

Gericht	Datum	AZ	Themen
BundesverfassungsG	14.10.1997	1 B 164/97	Verwaltungsgerichte müssen Gesundheitsfragen prüfen
OLG Koblenz	6.5.1998	1 U 1568/93	Fluglärmalus 10 dB <sub>(A)</sub>
OVG Münster	16.5.1999	20 B 2493/98.AK	"...eine Lückenhaftigkeit des Abwägungsmaterials, die - wiewohl vom Ausgangspunkt der Genehmigung her erklärlich - den durch die Genehmigung in Wahrheit aufgeworfenen Konflikt und die schutzwürdigen Belange der Anwohnerschaft gar nicht erst in das Blickfeld der Abwägung kommen lässt." (S. 15)
BundesverwaltungsG	28.6.2000	11 C 13.99	Beteiligung bei Routenänderung; Drittschutz
OVG Koblenz	26.9.2000	7 C 10154/99.OVG	Bedarf muß konkret geprüft werden
OVG Frankfurt/Oder	24.8.2001		Fehlende Beteiligung der Gemeinden; Abwägung
OVG Hamburg	3.9.2001	3 E 32/98.P	Medizinische Grenzwerte um ca. 5 dB <sub>(A)</sub> gesenkt; Schalldifferenz innen/außen ist vom Einzelfall abhängig (entspricht im Mittel weiteren 5 dB <sub>(A)</sub> Absenkung)
EuGH	11.9.2001	C 71/99	Urteil des Europäischen Gerichtshofs wegen mangelhafter Umsetzung der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie durch die Bundesrepublik Deutschland
VGH Mannheim	22.3.2002	8 S 1271/01	Keine Beteiligung der Gemeinden und keine eigene Prüfung durch das LBA
OVG Münster	5.9.2002	20 D 53/99.AK	Der Angerlandvergleich ist weiterhin gültig
BundesverwaltungsG	20.4.2005	4 C 18.03	Luftverkehr nicht unnötig in Nachtzeit verlagern
BundesverwaltungsG	16.3.2006	4 A 1075,04	Anerkanntes Schutzniveau innen: 55 dB(A)

Seit Aufnahme der Bekämpfung der Luftschadstoffe aus dem Luftverkehr in die deutschen gesetzlichen Regelungen hat auch die Bundesvereinigung ihre Arbeiten auf diesem Gebiet verstärkt. Das Klimaproblem trifft alle Menschen und somit können eher Mehrheiten bei den politischen Entscheidungen erreicht werden.

Die Bundesvereinigung gegen Fluglärm hat seit 1999 ihre Präsenz im Internet ([fluglaerm.de](http://fluglaerm.de)) sehr stark ausgebaut. In 2007 wurde die Präsenz völlig überarbeitet. Zahlreiche Informationen und viele Links geben einen umfassenden Überblick über die Fluglärmprobleme. Auch die einzelnen Schutzvereinigungen haben Gelegenheit, ihre lokalen Probleme anschaulich darzustellen. Durch intensive Nutzung der e-mail hat sich die Information der Mitglieder und Interessenten sehr stark verbessert. Die internationalen Kontakte konnten dank Internet stark ausgebaut werden.

Die Bundesvereinigung gegen Fluglärm besteht z. Zeit aus 40 Gemeinden, Städten und Kreisen, sowie aus 87 Schutzvereinigungen. Außerdem hat sie 52 Einzelmitglieder. Seit dem 6.10.2001 hat sie einen von 11 auf 16 Personen erweiterten Vorstand und es wurden 5 Regionen in Deutschland eingeführt, die mit Regionalbeauftragten aus dem Vorstand intensiver betreut werden.