

Aktiv gegen Lärm

Handlungsstrategien gegen Fluglärm

Mehr Informationen zum Thema Lärm finden Sie
unter www.bundgegenlaerm.de

Impressum

Autorin:
Ursula Philipp-Gerlach
Niddastr. 74
60329 Frankfurt/Main

Auftraggeber:
Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. (BUND)
Am Köllnischen Park 1
10179 Berlin

Telefon: 0 30/2 75 86-0
www.bund.net
V.i.S.d.P.: Dr. Norbert Franck
Redaktionelle Bearbeitung: Eva Prill / Sebastian Petrich
Sept. 2004

Die Studie wurde finanziell vom Bundesumweltministerium und vom Umweltbundesamt gefördert. Die Förderer übernehmen keine Gewähr für die Richtigkeit, die Genauigkeit und Vollständigkeit der Angaben sowie für die Beachtung privater Rechte Dritter. Die geäußerten Ansichten und Meinungen müssen nicht mit denen der Förderer übereinstimmen.

Die Studie erscheint gleichzeitig als Sonderheft 61 der Zeitschrift *Recht der Natur* und ist inklusive Daten-CD beim Informationsdienst Umweltrecht (IDUR) zum Preis von 10 EURO zuzüglich Porto erhältlich.

Vorwort

Lärm geht uns alle an: Lauter Verkehr belästigt viele Menschen Tag für Tag. Wie kann ich gegen den Straßenlärm vor meiner Haustür vorgehen? Der Flughafen in meiner Nähe soll ausgebaut werden, wie kann ich einen effektiven Lärmschutz erreichen? Wie kann ich den Lärm messen, der durch vorbeifahrende Züge erzeugt wird? In unserer Reihe *Aktiv gegen Lärm* geben wir die Antworten: Wir liefern Informationsmaterial und Aktionshilfen.

Zu dieser Studie

Der stetig steigende Flugverkehr wird zu noch mehr Fluglärmbelastung führen: In diesem Handlungsleitfaden werden Wege aufgezeigt, welche rechtlichen Möglichkeiten es gibt, Einfluss auf behördliche Entscheidungen zu nehmen oder selbst Anträge auf Schallschutzmaßnahmen zu stellen.

Ausgangsüberlegung für den Handlungsleitfaden war, dass wir im Kampf gegen Fluglärm nicht bei NULL anfangen müssen. Vielmehr geht es darum, die zahlreichen Quellen und Informationen miteinander zu verknüpfen.

Das BUND-Lärm-Projekt

Der BUND engagiert sich gegen Lärm: Mit unserem vom Bundesumweltministerium und Umweltbundesamt geförderten Projekt *Umwelt und Gesundheit im Bereich Lärm* zeigen wir Möglichkeiten für einen effektiven Lärmschutz vor Ort auf. Ziel ist, Umweltgruppen und Bürgerinitiativen bei ihrer Arbeit für mehr Lärmschutz zu unterstützen. Parallel sind wir auf Bundesebene aktiv, um Bewegung in die politische (Lärm-) Arena zu bringen.

Machen Sie mit! Engagieren Sie sich im Bereich Lärmschutz oder werden Sie vor Ort aktiv. Für die Aufbereitung der Informationsmaterialien und Aktionshilfen sind wir auf Ihre Erfahrungen angewiesen.

Kontakt:

Thorben Prenzel
BUND Verkehrsreferat, Projekt Lärmschutz
Am Köllnischen Park 1
10179 Berlin
Tel.: 030-275 86 467
Fax.: 030-275 86 440
Thorben.Prenzel@bund.net
www.bundgegenlaerm.de

INHALT

Vorwort	3
1. Fluglärm und Gesundheit	5
1.1 Betroffenheiten	5
1.2 Gibt es Grenzwerte für Fluglärm?	5
2. Neue gesetzliche Regelungen in Sicht?	7
2.1 Fluglärmgesetz	7
2.2 Umgebungslärmrichtlinie	7
Der Kampf gegen Fluglärm	8
3.1 Fluglärm aufgrund bestehender Flughäfen	9
3.2 Rechtliche Möglichkeiten: Aktiver und Passiver Schallschutz	9
3.3 Wie kann ich Schallschutzmaßnahmen geltend machen?	12
4. Änderung von Flugrouten	14
5. Neuanlage oder Änderung bestehender Flughäfen	15
6. Was können die Kommunen machen?	18
7. Was kann jeder Einzelne machen?	18
8. Weiterführende Adressen und Informationsmaterial	19
8.1. Überregionale Arbeitsgruppen und Organisationen:	19
8.2. Regionale Organisationen	20
8.3. Auf europäischer Ebene aktive Organisationen	21
9. Anlagen	22
9.1. Antrag auf Schallschutzmaßnahmen	22
9.2. Musterschreiben zur Durchsetzung eines Lärminderungsplans	23

Handlungsstrategien gegen Fluglärm

Methoden – Ansprechpartner – Möglichkeiten

1. Fluglärm und Gesundheit

1.1 Betroffenenheiten

Rund 37 % der Bevölkerung fühlen sich durch Fluglärm belästigt (allerdings mit sehr starken regionalen Unterschieden), davon 7 % stark (UBA 2003). Nach einer repräsentativen Umfrage, die das Umweltbundesamt seinem Umweltgutachten für 2002 zugrunde gelegt hat, stört der zivile und militärische Luftverkehr 6 % der Bevölkerung hochgradig und fast 15 % wesentlich, das sind hochgerechnet 26 Mio. Einwohner, die in irgendeiner Weise durch Fluglärm gestört oder belästigt werden (SRU, Umweltgutachten 2002, 42 (44)). Häufig tritt Fluglärm jedoch nicht alleine auf. Etwa 30 Millionen Bürger sind durch Doppelbelastungen von Straßenverkehr- und Fluglärm betroffen.

Fluglärm unterscheidet sich wesentlich vom Straßen- und Schienenlärm. Nicht eine gleichmäßige „Beschallung“ sondern das häufige, unregelmäßige Auftreten sog. Lärmspitzen verursacht hier die besondere Lärmbelastung. Dies gilt insbesondere für die Nacht.

Machen Sie mit bei der Lärmumfrage des Umweltbundesamtes. Je mehr Lärmbetroffene sich äußern, desto größer wird der politische Handlungsdruck: <http://www.umweltbundesamt.de>

1.2 Gibt es Grenzwerte für Fluglärm?

Ein Anspruch auf Fluglärmschutz für die Betroffenen ist dann zu bejahen, wenn sie nachweisen können, dass sie in ihrer Gesundheit verletzt werden. Verbindliche Grenz-, Richt- oder sonstige Lärmwerte, wonach sich beurteilen ließe, ab wann eine solche Gesundheitsbeeinträchtigung vorliegt, existieren nicht. Jedoch gibt es aufgrund der vorliegenden Gerichtsentscheidungen, der Erkenntnisse aus der Lärmwirkungsfor schung sowie aus vergleichbaren anderen rechtlichen Regelwerken Anhaltspunkte, ab wann von einer unzumutbaren Lärmbelastung ausgegangen werden kann.

Derzeit werden die Grenzen des zumutbaren Fluglärms durch die Gerichte festgelegt. Die Unzumutbarkeit ist einzelfallbezogen danach zu bestimmen, ob die Lärmeinwirkungen „der jeweiligen Umgebung mit Rücksicht auf deren durch die Gebietsart und die konkreten tatsächlichen Verhältnisse bestimmte Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit nicht mehr zugemutet werden können“, so das Bundesverwaltungsgerichts. Nach seiner Rechtsprechung bietet die Vermeidung höherer Schallpegel als 55 dB(A) im Rauminnen bei ausreichender Belüftung, gegebenenfalls mit Einbau von Belüftungsanlagen, einen hinreichenden Lärmschutz sowohl am Tage als auch in der Nacht. Insoweit wird als

wird als medizinisch gesichert vorausgesetzt, dass die Aufweckschwelle durch Fluglärm erst bei Pegelspitzen jenseits von 55 dB(A) liege. Darüber hinaus werden derzeit von der Rechtsprechung sechs nächtliche Überflüge mit Maximalpegeln von über 75 dB(A) im Freien bzw. über 60 dB(A) innen als Ausnahme zu der oben gesetzten Grenze akzeptiert. Strengere Anforderungen lassen sich aus der Sicht der Gerichte aus dem Forschungsstand 1998 nicht herleiten.

Neue Erkenntnisse aus der Lärmwirkungsforschung belegen aber, dass diese Werte viel zu hoch angesetzt sind. Es wird daher gefordert, dass die Schwelle zum Schutz vor Gesundheitsbeeinträchtigungen und -gefahren auf 50 dB(A) nachts herabzusetzen ist. Unter Berücksichtigung des auch europarechtlich bedeutsamen Vorsorgegrundsatzes sei ein Abschlag von 5 dB(A) gerechtfertigt, so dass ein Wert von 45 dB(A) nachts zur Abwehr von Gesundheitsgefahren einzufordern ist.

Dies wird auch in dem neuen Umweltgutachten des Sachverständigenrates für Umweltfragen bestätigt:

Das bestehende Recht zum Schutz vor Fluglärm ist dringend novellierungsbedürftig, um das Schutzniveau für die Flughafenanrainer dem Stand der Lärmwirkungsforschung anzupassen und die erhebliche Rechtsunsicherheit für die Betroffenen zu verringern. Das seit 1971 unverändert geltende Fluglärmgesetz bedarf unverzüglich einer entschiedenen Anpassung an den Stand der Lärmwirkungsforschung. Der im Jahr 2001 gescheiterte Entwurf des Bundesumweltministeriums mit abge-

senkten Grenzwerten für die Lärmschutzzonen – 65/60 dB(A) – und der Einführung einer Nachtschutzzone (Grenzwert 50 dB(A), Maximalpegel 55 dB(A)) ist ein vertretbarer Kompromiss. Er gestattet immerhin entgegen den Lärmschutzziele der Bundesregierung die Errichtung von Wohnungsbauvorhaben in der Schutzzone 1 mit über 65 dB(A) Außenpegel tags. Außerdem erfordert die Schutzvorschrift des § 9 Abs. 2 Luftverkehrsgesetz zugunsten der Flughafenanrainer seit 44 Jahren eine Konkretisierung durch ein untergesetzliches Lärmregelwerk. Durch den Erlass einer zeitgemäßen Fluglärm-schutzverordnung sollte der derzeitige Zustand der Rechtsunsicherheit, den die Rechtsprechung trotz sehr respektabler Bemühungen (s. zuletzt BVerwGE 107, 313) naturgemäß nur ungenügend ausgleichen kann, schnell beendet werden.

Zum aktuellen Stand siehe u.a.:

Auszug aus dem Umweltgutachten 2004 - Kurzfassung: Thema Lärm Kapitel 7 - S. 55 -59

http://www.umweltrat.de/02gutach/download02/umweltg/UG_2004_kf.pdf

Joy Hensel/Ursula Philipp-Gerlach: Tagungsbericht „Neue Ergebnisse der Lärmwirkungsforschung“ des Rhein-Main-Instituts, „Viel Lärm um nichts?“

Matthias Möller-Meinecke: Fluglärm und das Grundrecht auf Gesundheit:

http://www.Rhein-Main-Institut.de/docs/2003-07-07-Vortrag_Moeller-Meinecke.pdf

2. Neue gesetzliche Regelungen in Sicht?

2.1 Fluglärmgesetz

Das bestehende Fluglärmgesetz von 1971 ist – nach einhelliger Meinung – veraltet. Novellierungsbestrebungen gibt es schon lange, denn die Koalitionsvereinbarung vom Oktober 2002 hat dies ausdrücklich festgelegt. Das Fluglärmgesetz soll mit dem Ziel novelliert werden, einen deutlich verbesserten Schutz zu erreichen.

Ein erster Versuch zur Novellierung ist in der letzten Legislaturperiode gescheitert. Der Entwurf, den das Bundesumweltministerium vorgelegt hatte, wurde aufgrund der für das Bundesverkehrsministerium zu weitgehenden Forderungen abgelehnt. Vor allem über die anzuwendenden Grenzwerten für die Schutzzonen und über die Höhe der Kostenbelastungen für die Flugplätze bestehen unterschiedliche Auffassungen.

Das sog. Fluglärmgesetz schützt nicht etwa die Bevölkerung vor Lärm, sondern umgekehrt: Es schützt die Flughäfen vor einer Bebauung, die zu Fluglärmproblemen führen kann. Es sieht einerseits Baubeschränkungen und Bauverbote im näheren, hochgradig lärmbelasteten Umfeld der rund 40 größeren zivilen und militärischen Flugplätze vor. Andererseits verpflichtet es die Flugplatzhalter, den Eigentümern bereits vorhandener Wohngebäude in der inneren Schutzzone 1 Aufwendungen für baulichen Schallschutz, vor allem für den Einbau von Schallschutzfenstern, zu erstatten. Heute ist das Fluglärmgesetz veraltet. Es ist nicht mehr in der Lage, die Siedlungsentwick-

lung im Flughafenumfeld wirksam zu steuern, da die Schutzzonen vielfach kaum noch über die Flughafengrenzen hinausreichen. Die dort zugelassenen Lärmwerte entsprechen nicht mehr den heutigen Erkenntnissen der Lärmwirkungsforschung. Sie lassen ein Wohnen dort zu, wo mit Gesundheitsbeeinträchtigungen zu rechnen ist. Die Ansprüche auf Schallschutz sind hinter dem zurückgeblieben, was in verschiedenen anderen Bereichen zwischenzeitlich erreicht wurde.

Mittlerweile, im August 2004, wird ein Entwurf des Bundesumweltministeriums zur Novellierung des Fluglärmgesetzes diskutiert. Zur aktuellen Situation siehe unter www.bundgegenlaerm.de.

2.2 Umgebungslärmrichtlinie

Verbesserungen im Bereich des Fluglärms strebt auch die Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 25. Juni 2002 (ABl. EG L 189/12) auf europäischer Ebene an. Ziel dieser Richtlinie ist eine Harmonisierung der Lärmschutzpolitik in den verschiedenen Mitgliedsstaaten. Neben der Vorsorge und der Minderung des Umgebungslärms ist die Erhaltung bisher ruhiger Gebiete von Bedeutung. Die Richtlinie ist bis zum 18. Juli 2004 in deutsches Recht umzusetzen.

Die Richtlinie verlangt für Großflughäfen (50.000 Flugbewegungen im Jahr; ca. 140 Bewegungen am Tag) die Erstellung von sog. strategischen Lärmkarten bis zum 30. Juni 2007. So soll die Belastung durch Lärm durch den Flughafen ermittelt und bewertet werden. Die sich hieraus ergebenden Lärmminde-

rungspflichten sind bis zum 18. Juli 2008 in sog. Aktionsplänen festzulegen.

Allerdings legt die Umgebungslärmrichtlinie keine „Lärmwerte“ fest, ab denen bestimmte Lärminderungspflichten ausgelöst werden. Deshalb wird den in der Novellierung des Fluglärmgesetzes festgelegten „Lärmwerten“ eine entscheidende Bedeutung bezüglich der Lärmsanierungspflichten bzw. der Anordnung von Betriebsbeschränkungen und/oder passiven Schallschutz zukommen.

Bei der Erstellung der strategischen Lärmkarten sowie der Aktionspläne ist eine Öffentlichkeitsbeteiligung vorgesehen. Wie sich diese gestalten wird, hängt maßgeblich von der Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie in das Bundesimmissionsschutzgesetz ab. Für die betroffenen Anrainer eines Flughafens bietet die Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie die Chance, zukünftig bei der Lärmschutzpolitik der Flughafenbetreiber mitreden zu können.

Weitere Informationen:

VCD Tagungsband „Europäische Lärmschutzpolitik“ – Anforderungen an die Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie in deutsches Recht, Tagung in Frankfurt am Main, 7.12.2002, download unter:

<http://www.vcd.org/themen/download/Doku07122002.pdf>, hier insbesondere: Bewertung von EU-Vorschriften zum Fluglärm durch die Bundesvereinigung gegen Fluglärm.

3. Der Kampf gegen Fluglärm

Der Kampf gegen Fluglärm findet derzeit auf verschiedenen politischen und

rechtlichen Ebenen statt. Dass es sich lohnt an jeder Stelle aktiv zu werden, zeigen erste Gerichtserfolge (wie z.B. die Flugroutenklage der Taunusanwohner) oder die Lärmkontingentierungen an verschiedenen Flughäfen sowie die Diskussion um die Einführung von Nachtflugverboten.

Der Kampf gegen Fluglärm erweist sich immer noch als sehr schwierig, weil es sich um sehr komplexe Fragestellungen handelt, die es zu klären gilt:

- Ab welchen „Lärmwerten“ liegt eine Gesundheitsbeeinträchtigung der Betroffenen vor?
- Wann ist der Fluglärm aufgrund einer erheblichen Belästigung für die Betroffenen nicht mehr hinnehmbar?
- Wie sieht die Genehmigungslage eines Flughafens aus? Welche zugelassenen Flugrouten gibt es?
- Dürfen noch mehr Menschen durch den Ausbau eines Flughafens oder einer Änderung der Flugroute durch Fluglärm belastet werden oder sollen die ohnehin schon Betroffenen noch mehr belastet werden?
- Welche Betriebsbeschränkungen sind auf einem bestehenden Flughafen möglich (Nachtflugverbot, Lärmkontingentierung)?
- Welche Möglichkeiten des passiven Schallschutzes gibt es (Schallschutzfenster, Dachisolierungen,)?
- Wie kann die (Nicht-)Nutzung des Außenwohnbereichs entschädigt werden?

Der Kampf gegen Fluglärm wird aber auch immer professioneller, so dass auf zahlreich vorhandenes Informationsmaterial, auf Gutachter, Rechtsanwälte und andere Sachverständige zurückgegriffen werden kann (Vgl. hierzu die weiterführenden Adressen in Kapitel 8)

3.1 Fluglärm aufgrund bestehender Flughäfen

Der Luftverkehr hat in den letzten Jahren extrem zugenommen, dementsprechend hat sich die Zahl der von Fluglärm Betroffenen rasant erhöht. Auf den bestehenden Start- und Landebahnsystemen der Flughäfen werden weit mehr Flugbewegungen abgewickelt, als dies bei der Konzipierung und Genehmigung der Flughäfen prognostiziert worden war. Trotzdem sind die Genehmigungen hierdurch nicht rechtswidrig und es wird auch kein neues Genehmigungsverfahren notwendig. Nach der derzeitigen Gesetzeslage und der hierzu ergangenen Rechtsprechung darf ein Flughafenbetreiber den genehmigten Flughafenbestand technisch ausnutzen, ohne dass ein Planfeststellungsverfahren notwendig wird.

3.2 Rechtliche Möglichkeiten: Aktiver und passiver Schallschutz

Der Kampf gegen Fluglärm bei bestehenden Flughäfen konzentriert sich darauf, die Fluglärmbelastung zu verringern bzw. Entschädigungen zu erreichen.

Die zuständigen Behörden versuchen das Lärmproblem durch planerische Gestaltung des Flughafens, zum Beispiel durch spezifische Anordnungen der Landebahnen, durch Betriebsregelungen nach § 8 IV LuftVG oder Schutzanordnungen gem. § 9 II LuftVG i.V. mit § 74 II 2 VwVfG zu bewältigen. Die Art und Weise der Problemlösung fällt unter ihre planerische Gestaltungsfreiheit. Auch die Auswahl konkreter Schutzauflagen unterliegt ihrem Ermessen. Die konkreten Lärminderungskonzepte, die an den einzelnen Flughäfen umgesetzt werden, setzen sich aus verschie-

denen Lärmschutzmaßnahmen zusammen, die sich in aktive und passive unterteilen lassen.

Als aktive Lärmschutzmaßnahmen im Bereich der Flugbetriebsregelungen kommen folgende in Betracht:

- Einschränkung des Flugbetriebs für bestimmte Zeiten (insbesondere nachts) oder Begrenzung auf eine bestimmte Anzahl von Flugbewegungen.
- Temporäre Nutzungsverbote für bestimmte Start- und Landebahnen oder Beschränkung auf eine bestimmte Anzahl von Flugbewegungen (z.B. nur sechs Flugbewegungen zwischen 22 h und 6 h).
- Landeverbote für laute Flugzeuge, die entweder an die ICAO-Klassifizierung, oder an die Bonusliste des Bundesministeriums für Verkehr anknüpfen.
- Festlegung von Immissionsgrenzwerten für die Umgebung des Flughafens, wie beispielsweise Maximalpegel für Nachtlärmschutzgebiete.
- Beschränkungen zur Anwendung der Schubumkehr.
- Festschreibung von Lärmkontingenten: So wurde für den Flughafen Stuttgart festgelegt, dass er nach seinem Ausbau nur so betrieben werden darf, dass durch den Flugbetrieb die für das Jahr 1978 ermittelten Dauerschallpegel an keinem Ort überschritten werden. Der Flughafen München darf nur so betrieben werden, dass der Wert von 62 dB(A) an keinem Ort und zu keiner Zeit innerhalb eines ausgewiesenen Gebietes überschritten wird. Ein ähnliches Beispiel bildet der „Hamburger Deckel“. Hamburg hat 1999 eine Fluglärmkontingentierung eingeführt, die den Fluglärm des Jahres 1997 als Obergrenze festschreibt (Vgl. hierzu Koch/Wienecke,

Umweltprobleme des Luftverkehrs, NVwZ 2003, S. 1153-1168).

Ein Anspruch auf ein generelles Nachtflugverbot wird derzeit von der Rechtsprechung abgelehnt. Die Widmung eines Flughafens für den öffentlichen Luftverkehr beziehe sich auch auf die Nacht, so dass ein Nachtflugbetrieb möglich bleiben muss.

Ob ein Nachtflugverbot angeordnet werden kann, ist rechtlich höchst umstritten. Die Diskussion um den Ausbau des Frankfurter Flughafens macht dies deutlich. In dem sog. Mediationsverfahren zum Ausbau des Frankfurter Flughafens wurde festgelegt, dass ein Ausbau des Flughafens nur erfolgen darf, wenn ein Nachtflugverbot eingeführt wird. Diese Bedingung ist nur auf den ersten Blick für die Betroffenseite positiv: Zum einen gilt als Nachtzeit nur 23 h bis 5 h, so dass zu befürchten ist, dass in den Randzeiten (also 20 h bis 23 h und 5 h bis 8 h) eine enorme Steigerung der Starts und Landungen erfolgen wird, so dass von einer Nachruhe kaum die Rede sein kann. Zum anderen fehlt eine gesetzliche Ermächtigungsgrundlage für die Anordnung eines generellen Nachtflugverbotes.

Vgl. hierzu die Gutachten, die im Rahmen des Regulären Dialogforum erstellt worden sind: Download unter www.dialogforum-flughafen.de/htm/page.asp?pageID=304

Schon heute kündigen führende Fluggesellschaften an, dass sie gegen die Anordnung eines Nachtflugverbotes klagen werden. Der BUND Hessen beobachtet kritisch die Verlautbarungen des Regionalen Dialogforums, dass ein Nachtflugverbot möglich sei. Nach An-

sicht des BUND wird mit dieser Ankündigung versucht, die Bevölkerung des Rhein-Main-Gebietes für den Ausbau zu gewinnen, ohne auf die möglichen zukünftigen Fluglärmbelastungen hinzuweisen.

Inwieweit der nächtliche Fluglärm von den Betroffenen hingenommen werden muss, hat die Rechtsprechung bislang wie folgt beantwortet:

„Die Festlegung einer Grenze von sechs Lärmereignissen mit einem Außenpegel von 70 dB(A) in Verbindung mit einem Dauerschallpegel von höchstens 50 dB(A) als Zumutbarkeitsschwelle für nächtlichen Fluglärm ist nicht zu beanstanden.“ (VGH München, Urteil vom 03.12.2002 – 20 A 01.40019 – Natur und Recht 2004, S. 175).

Den Behörden steht es frei, ob sie ein (partielles) Nachtflugverbot erlassen oder passiven Schallschutz anordnen. Hierzu folgende interessante Erläuterungen des VGH München:

„Erhöhter Nachtschutz bedeutet unstrittig ein erhöhtes Schutzniveau, d.h. eine niedrigere Zumutbarkeitsschwelle, bei passiven Schallschutzmaßnahmen. Da diese Maßnahmen aber mit Nachteilen verbunden sind, stellt sich die Frage, ob und inwieweit i.S. eines verstärkten Nachtschutzes auch aktive Schallschutzmaßnahmen, also Betriebsbeschränkungen gefordert werden können. Denn passive Schutzmaßnahmen, also Schallschutzfenster mit Belüftung, helfen nur, wenn sich der Betroffene hinter dem geschlossenen Fenster aufhält. Den Zwang, seine Verhaltensfreiheit in dieser Weise einzuschränken oder sich ungeschützt dem Lärm auszusetzen, halten die Kläger zu Recht für

eine Beeinträchtigung (sie sprechen von „akustischer Käfighaltung“) und sehen sich damit im Einklang mit dem lärmpsychologischen Sachverständigen, der gerade in warmen Sommermonaten entsprechende Belästigungsreaktionen festgestellt hat (Kastka, Verhandlungsniederschrift S. 5). Damit ist weiter der durch passiven Schallschutz ebenfalls nicht abgedeckte Belang berührt, sich an warmen Abenden im Freien aufhalten und von einem fluglärmbelasteten Tag erholen zu können. ..., die Menschen erwarten die Nacht als eine Zeit der Stille, in der das natürliche und soziale Umfeld zur Ruhe komme. Dies alte und in den Menschen tief verwurzelte Erwartung verdiene Respekt und dürfe nicht durch Erwägungen verdrängt werden, die sich auf „Schlaftechnik“ beschränkten.“

Trotz dieser für die Betroffenen sehr anrührenden Ausführungen des Gerichtes kommt die Rechtsprechung zu dem Ergebnis, dass der aktive Schallschutz, also Betriebsbeschränkungen nicht den passiven Schallschutzmaßnahmen vorgehen.

Wie bereits ausgeführt, gibt es keinen generellen Vorrang aktiver Schallschutzmaßnahmen vor den passiven Schallschutzmaßnahmen: Speziell zu Schallschutzfenstern hat das Bundesverwaltungsgericht festgestellt:

„Etwas Unzumutbares wird den Anwohnern damit in der Regel nicht angezogen, weil es Stand der Technik ist, Schallschutzfenster bei Bedarf mit geeigneten Lüftungseinrichtungen zu versehen.“

Diese „akustische Käfighaltung“ wird vielen Anwohnern mittlerweile zugemutet.

An bestimmten Flughäfen (wie z.B. dem Frankfurter Flughafen) wurde per Bescheid ein Schallschutzprogramm angeordnet. Hier muss jeweils für den Einzelfall geklärt werden, ob derjenige, der Schallschutz begehrt, die in dem Bescheid festgelegten Voraussetzungen erfüllt.

Der Außenbereich eines Grundstückes kann nur durch aktive Schallschutzmaßnahmen geschützt werden. Passive Schallschutzmaßnahmen gibt es nicht. Dies stellt ein großes Problem dar. Während bei Straßen- und Schienenlärm Schallschutzwände wenigstens ein Teil des Lärms abhalten können, gilt dies für Fluglärm nicht.

Auf verschiedenen Ebenen wird derzeit von den Betroffenen gefordert, dass aktive Schallschutzmaßnahmen auf den Flughäfen Vorrang vor den passiven Schallschutzmaßnahmen bzw. Entschädigungen der Außenbereichsnutzung haben sollte. Denn nur auf diese Art und Weise können die Betroffenen wirksam vor Fluglärm geschützt werden. Sowohl bei der Novellierung des Fluglärmgesetzes als auch gegenüber den Behörden und in Gerichtsverfahren wird derzeit versucht, den Vorrang von aktiven Schallschutz (Betriebsbeschränkungen) einzuführen.

So versuchen derzeit verschiedene Kommunen und private Betroffene, Betriebsbeschränkungen des Frankfurter Flughafens einzuklagen. Zum Stand der Klage siehe www.zukunft-rhein-main.de. Ohne die Gerichtsurteile abzuwarten, wurde die Aufsichtsbehörde, der Hessische Minister für Wirtschaft, Verkehr und Landes aktiv. Er forderte von dem Flughafenbetreiber des Frankfurter Flughafens, der Fraport AG mit Be-

scheid vom 26.04.2001 eine Reduktion der Lärmbelastung. U.a. wurde mit diesem Bescheid dem Flughafenbetreiber ein Schallschutzprogramm auferlegt. Allerdings bleibt dieses Schallschutzprogramm bei weitem hinter den Vorstellungen der Betroffenen zurück.

Vgl. hierzu die Kritik des BUND:
www.bund-hessen.de/airport/schallschutz.html

3.3 Wie kann ich Schallschutzmaßnahmen geltend machen?

Die Betroffenen müssen Ansprüche gegenüber der für den Flughafen zuständigen Behörde geltend machen. Welche Behörde dies ist, muss in den einzelnen Bundesländern herausgefunden werden. I.d.R. ist für die größeren Flughäfen das jeweilige Landesverkehrsministerium zuständig.

Um derartige Ansprüche geltend zu machen, sollten Sie anhand der folgenden Fragen darlegen, wie sich ihre Fluglärmsituation darstellt und so konkret wie möglich Schallschutzmaßnahmen beantragen. Sollten Sie die eine oder andere Frage nicht beantworten können bzw. keine ausreichenden Informationen zur Verfügung haben, werden Hinweise gegeben, wie Sie an bestimmte Informationen gelangen können.

I. Fragen zur tatsächlichen Fluglärmbelastung

- Wie vielen Flugbewegungen sind Sie am Tag ausgesetzt?
- Wie teilen sich die Flugbewegungen auf? (6-8 h, 8-20 h, 20-22 h, 22-6h)?
- Handelt es sich um Starts und/oder Landungen?

- Von welcher Flugroute sind Sie betroffen (falls vorhanden, Karte beilegen)?
- In welcher Überflughöhe fliegen die Flugzeuge?
- Gibt es aufgrund von Flugverhalten der Flugzeuge Besonderheiten (z.B. Sinkflug, ...)?

II. Fragen zu Lärmwerten

- Können Sie Lärmwerte angeben?
- Von wem wurden sie gemessen oder berechnet?
- Welche Methode lag der Messung bzw. Berechnung zugrunde?
- Gibt es Angaben zu Dauerschallpegeln (Unterscheidung nach Tag und Nacht)?
- Wurden Lärmspitzen (Spitzenpegel) gemessen?

Um geltend machen zu können, dass eine unzumutbare Lärmbeeinträchtigung vorliegt, müssen sich die Betroffenen informieren, welcher Lärmbelastung sie ausgesetzt sind. Hierzu besteht zum einen die Möglichkeit, sich bei den jeweiligen Flughäfen zu informieren, am besten über die jeweiligen Internetseiten. Hier zwei Beispiele:

<http://www.Munich-airport.de/DE/Areas/Company/Umwelt/Umweltschutz/laerm/>

http://www.leipzig-halle-airport.de/de/7_4/7_4_2.html

Zum anderen wird es in der Regel notwendig sein, eigene Messungen oder Berechnungen vornehmen zu lassen, um die Lärmsituation speziell für ein betroffenes Grundstück zu ermitteln. Vgl. hierzu die Internetseite des BUND: <http://bundgegenlaerm.de>, Stichwort Lärmmessungen.

Sorgfältige Schallpegelmessungen sind sehr aufwändig und können nur von Fachleuten durchgeführt werden. Gesetzliche Vorschriften zur Lärmbekämpfung verlangen deshalb auch keine Messung, sondern eine Berechnung des Lärms.

Vor Gericht haben nur Messungen von zugelassenen schalltechnischen Beratungsbüros Bestand. Dennoch machen eigenständige Lärmmessungen Sinn. Sie vermitteln den Betroffenen einen Eindruck über tatsächliche Lärmpegel im Wohnumfeld. Sie begleiten Aktionen gegen Lärm öffentlichkeitswirksam und können über längere Zeit berechnete Lärmpegel kritisch hinterfragen, wenn diese z.B. nicht mehr aktuell sind.

Sie können Lärm selbst messen, z.B. mit Hilfe des „Lärmkoffers“ des VCD. Unter dem Dach des „Deutschen Fluglärm-dienstes“ betreiben mehrere Umweltinitiativen ein über ganz Deutschland verteiltes Messnetz (www.dfld.de).

Im Gegensatz zur Lärmmessung werden bei der Berechnung verschiedene Einflussfaktoren berücksichtigt. Der „Deutsche Arbeitsring für Lärmbekämpfung“ bietet einen Lärmrechner im Internet an (www.dalaerm.de). Damit kann der Zusammenhang zwischen Mittelungspegel und Verkehrsmenge, LKW-Anteil, Geschwindigkeit, Straßenoberfläche, Steigung/Gefälle sowie dem Abstand zur Quelle bestimmt werden. Nicht berücksichtigt werden topografische Eigenheiten, Abschirmungen und die Bebauung. Die Stiftung Wahrentest bietet einen ähnlichen Service per Post an.

Liegen Lärmmessungen vor, haben Sie das Recht, diese einzusehen. Manche Behörden tun sich allerdings schwer

damit, Umweltinformationen herauszugeben. Das Umweltinformationsgesetz (UIG) schützt hier die Rechte der Bürger. Alle Behörden, die Aufgaben des Umweltschutzes wahrnehmen, sind grundsätzlich auf Antrag zur Herausgabe ihrer Informationen verpflichtet. Einschränkungen sind nur zum Schutze öffentlicher oder privater Belange vorgesehen.

III. Planungsrechtliche Gesichtspunkte

- In welchem planungsrechtlichen Gebiet liegt ihr Wohngrundstück (allgemeines oder reines Wohngebiet, etc.)?
- Wie hat sich die Lärmsituation in den letzten Jahren verändert?
- Welchen weiteren Lärmquellen sind Sie ausgesetzt (Straßen-, Schienen-, Gewerbe-, Freizeit-, Bodenlärm eines Flughafens, ...)?
- Beschreibung der Gesamtlärmsituation: Wie sieht die aktuelle Genehmigungssituation des bestehenden Flughafens aus (gibt es schon Schallschutzaufgaben?)?

IV. Nutzung des Wohngrundstückes und persönliche Angaben

- Wie nutzen Sie ihr Haus (wie viele Schlafräume, Kinderzimmer, Arbeitszimmer ...)?
- Wo liegen die Schlafräume?
- Sind schon Schallschutzvorrichtungen vorhanden?
- Wie nutzen Sie die Außenfläche?
- Alter?
- Angaben zur Familie (wer wohnt noch auf dem Grundstück)?
- Beruf (wird der Beruf auf dem Wohngrundstück ausgeübt)?
- Krankheiten?

- Aufenthalt auf dem Grundstück (je nach Familienmitglied, Mieter, ...)

V. Möglichkeiten der Reduzierung der Lärmbelastung

Wie könnte die (Flug-)Lärmbelastung verringert werden? Beispiele:

- Verbot von besonders lauten Fluggeräten
- Betriebsbeschränkungen (Nachtflugverbot, Lärmkontingentierung, ...)
- Lärmschutzfenster
- Anderweitige Schalldämmung (z.B. bei Dachausbau)
- Andere Flugrouten
- Anderes Flugverhalten

Mit der Beantwortung der Fragen bereiten Sie einen Antrag auf Schallschutzmaßnahmen vor. Im Anhang befindet sich ein Musterantrag.

4. Änderung von Flugrouten

Durch die Änderung von Flugrouten sind häufig andere Personen erstmals oder intensiver von Fluglärm betroffen. Oft merken es die Betroffenen erst, wenn die Flugzeuge über sie hinwegfliegen. Ein Genehmigungsverfahren für eine solche Änderung der Flugrouten ist gesetzlich nicht vorgesehen. Dies führte in der Vergangenheit schon häufig zu gerichtlichen Auseinandersetzungen, weil die Belange der Betroffenen überhaupt nicht in die Entscheidung über die Wahl einer Flugroute berücksichtigt werden.

Was können Betroffene *vor* einer Entscheidung über die Änderung einer Flugroute machen?

Es gibt schon vor der Entscheidung erste Anhaltspunkte, ob, wann und wie Flugrouten geändert werden. So ist z.B. die sog. Fluglärmkommission an einem solchen Änderungsverfahren beteiligt. Häufig werden auch die betroffenen Kommunen benachrichtigt. Häufig berichtet auch die Presse schon im Vorfeld über eine geplante Änderung.

In solchen Fällen sollte man/frau hellhörig werden und sich aktiv darum kümmern, Informationen zu erhalten. Dies kann entweder über die Kommune oder über ein Mitglied der Fluglärmkommission oder direkt bei der Deutschen Flugsicherheit (DFS) geschehen. Über die Standorte sowie die Aufgaben der DFS können Sie sich auf folgender Internetseite informieren:

www.dfs.de/dfs/deutsch/index.html

Sollte ihre Kommune von einer neuen Flugroute betroffen sein, gilt es alle Argumente zu sammeln und in das Verfahren einzubringen, um eine andere Flugroute durchzusetzen.

Allerdings ist in einem solch dicht besiedelten Gebiet wie die Bundesrepublik Deutschland bei größeren Flughäfen kaum eine Flugroute denkbar, die zu keiner bzw. zu einer geringen Belastung der Bevölkerung führt. Trotzdem gibt es Möglichkeiten, Flugrouten entlang von Autobahnen oder wenig besiedelten Gebiet zu legen. Auch spielt eine wesentliche Rolle in welcher Höhe die Flugzeuge über die Gebiete fliegen.

Ein sehr guter Handlungsleitfaden ist als Merkblatt der Umweltvereinigung gegen Fluglärm (BV008) erschienen: „Checkliste für Änderungen oder Neufestlegungen von Flugstrecken sowie Änderungen vorgeschriebener Flugver-

fahren“ vom 25.03.04. Neufassung des Merkblattes LT008 unter:
<http://www.fluglaerm.de/bvf/BVMBBV008-ChecklisteRouten301.pdf>

Die rechtliche Diskussion geht dahin, zu überlegen, zukünftig die Änderung von Flugrouten einem Genehmigungsverfahren zu unterziehen, welches ähnlich der Planfeststellung unter Beteiligung der Öffentlichkeit durchzuführen ist.

Was können Betroffene *nach* der Änderung einer Flugroute machen?

Der Rechtsschutz gegen die Änderung von Flugrouten ist lückenhaft. Die Gerichte erkennen mittlerweile immerhin an, dass im Wege einer Feststellungsklage gegen die erlassene Rechtsverordnung eine Klage möglich sein soll. Allerdings ist die gerichtliche Kontrolle darauf beschränkt, ob die Flugrouten willkürlich festgelegt worden sind.

Siehe dazu auch: Joy Hensel, Recht der Natur 57, S. 14ff: Aktueller Stand der rechtlichen Diskussion zum Rechtsschutz gegen Flugrouten, zu beziehen über: Informationsdienst Umweltrecht e.V., eMail: IDURev@aol.com.

Erfolgreich war eine Klage von Bürgern aus dem Taunus, die eine Flugroutenänderung am Frankfurter Flughafen im April 2001 vor dem Verwaltungsgerichtshof in Kassel bekämpft hatten: Am 11.03.2003 gewannen die Bürger den Prozess gegen die Flugroutenfestlegung. Näheres erfahren Sie unter: www.fluglaerm-taunus.de

5. Neuanlage oder Änderung bestehender Flughäfen

Bei der Neuanlage eines Flughafens oder bei der wesentlichen Änderung eines Flughafens ist gem. §§ 8 und 10 Luftverkehrsgesetz ein Planfeststellungsverfahren durchzuführen. Der Flughafenbetreiber muss für alle Betroffenen genau darlegen, welche Auswirkungen der zukünftige Flugverkehr haben wird. Hierzu sind Gutachten vorzulegen, die es den Betroffenen ermöglichen, herauszufinden, mit welchen Fluglärmwirkungen sie in Zukunft rechnen müssen.

Ein spezielles Problem ergibt sich, wenn es lediglich um bauliche Veränderungen auf einem bestehenden Flughafen geht (z.B. Erweiterung der Passagierabfertigung oder Errichtung einer Wartungshalle). Für solche Änderungen bedarf es nach Auffassung des Bundesverwaltungsgerichts nur dann eines luftverkehrsrechtlichen Genehmigungsverfahrens gem. § 8 LuftVG, wenn mit der Änderung eine luftseitige Kapazitätserhöhung verbunden ist. In den letzten Jahren konnten sich die Flughäfen erweitern, ohne dass Planfeststellungsverfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung durchzuführen gewesen wären.

Es gibt noch zwei weitere Möglichkeiten, von einem luftverkehrsrechtlichen Planfeststellungsverfahren abzusehen (vgl. hierzu: § 8 Abs. 2 und Abs. 3 LuftVG). Dies sind die Fälle von unwesentlicher Bedeutung, sowie die Fälle, bei denen auf ein Plangenehmigungsverfahren – ohne Öffentlichkeitsbeteiligung – ausgewichen werden kann.

Bei einem Neubau oder einer wesentlichen Änderung muss jedoch ein Plan-

feststellungsverfahren durchgeführt werden (§§ 8 und 10 LuftVG). Den Betroffenen muss Einsicht in diese Planunterlagen gewährt werden. Hierzu findet eine öffentliche Auslegung der Planunterlagen statt. Innerhalb von sechs Wochen können die Betroffenen diese Unterlagen sichten und eine Einwendung abgeben.

Jeder und jede kann Einwendungen abgeben. Egal, ob eine persönliche Betroffenheit im Sinne einer Eigentumsbeeinträchtigung oder einer Gesundheitsverletzung vorliegt.

Allerdings können nur diejenigen, die in ihrem Eigentums- und/oder Gesundheitsrecht beeinträchtigt werden, auch später gegen eine Entscheidung zugunsten des Flughafenbau- oder -ausbaus klagen. Wird die Möglichkeit einer späteren Klage in Betracht gezogen, sollte schon rechtzeitig anwaltliche Hilfe zugezogen werden, damit die komplizierten formalen und inhaltlichen Gesichtspunkte einer Einwendung gerichtsfest formuliert werden.

Eine Einwendung sollte wie folgt aufgebaut sein: Zunächst die Darlegung, weshalb der zukünftige Flughafenbetrieb zur persönlichen Betroffenheit führt:

- Wird in Eigentumsrechte eingegriffen?
- Werden die zukünftigen Fluglärmbelastungen meine Gesundheit beeinträchtigen?

Weitere Gesichtspunkte, die gegen eine Flughafenerweiterung sprechen:

- Inanspruchnahme von wertvollen ökologischen Flächen.
- Eingriff in den Wasserhaushalt.

- Zunahme der Schadstoffbelastung im Boden und in der Luft.

Argumente gegen die von den Flughafenbetreibern angeführten wirtschaftlichen Effekte:

- Die Gutachten zur Arbeitsplatzentwicklung sind nicht haltbar.
- Die Prognosen des Luftverkehrs berücksichtigen nicht die aktuelle Entwicklung.

Alle örtlichen Besonderheiten sollte man in den Einwendungen berücksichtigen.

Jeder und jede, die eine Einwendung abgeben möchte, muss dringend auf die fristgerechte Einreichung der Einwendung bei der Anhörungsbehörde achten. Denn nicht fristgerecht abgegebene Einwendungen sind präkludiert, also vom weiteren Verfahren ausgeschlossen.

Häufig sind einzelne Bürger und Bürgerinnen mit der Sichtung der Unterlagen und der Bewertung der Gutachten überfordert. Bei größeren Ausbauprojekten handelt es sich um mehrere dicke Ordner, die mit Gutachten und Karten gefüllt sind. Eine spezielle Aussage, zu einem Grundstück oder zu einem Ort finden sich in diesen Unterlagen nicht. Die konkrete Auswirkung auf einen einzelnen Betroffenen ist deshalb nur mit einem Sachverständigen herauszubekommen. Deshalb muss schon rechtzeitig die Bereitstellung von Fachverständigen zur Verfügung gestellt werden. Dies kann entweder von Seiten der Bürgerinitiativen oder/und von kommunaler Seite organisiert werden.

Nahezu alle deutschen Flugplätze sollen nach dem Willen der Flughafenbetreiber

ausgebaut werden. Deshalb haben sich Interessengemeinschaften und Bürgerinitiativen gebildet.

Die meisten der Bürgerinitiativen oder Interessengemeinschaften haben eine eigene Homepage eingerichtet. Dort ist der aktuelle Verfahrensstand beschrieben und es sind Kontaktadressen zu finden. Eine Übersicht über diese Gruppen findet sich unter:

www.fluglaerm.de/bvf/adr.htm

Wenn Sie von Fluglärm betroffen sind und noch keine örtliche BI vorhanden ist, sollten Sie überlegen, eine solche zu gründen und ggf. Mitglied im BUND werden. Zu Beginn einer Neugründung einer Initiative stellen sich häufig folgende Fragen:

- Wie gründe ich eine Bürgerinitiative oder eine BUND-Gruppe?
- Wann müssen Einwendungen mit welchem Inhalt abgegeben werden?
- Wann müssen Sachverständige hinzugezogen werden?
- Wann sollte anwaltliche Beratung erfolgen?
- Wo erhalte ich Informationen zum geplanten Ausbau (Kontakt zur Kommune, zu politischen Parteien, zu Behörden)?

Hier muss keine Initiative von Neuem beginnen. Da jedoch an jedem Flughafenstandort andere Sachverhalte zu beurteilen sind (Flugbewegungszahlen, Betriebsrichtungen, Entfernung zur nächsten Wohnbebauung, bestehende Genehmigungssituation, Ausbauvorhaben, ...) müssen die Aktivitäten danach ausgerichtet werden.

So werden in den Planfeststellungsverfahren von den Initiativen Musterein-

wendungen formuliert, die allen zur Verfügung gestellt werden. Vgl. hierzu: <http://www.bi-viersen.de>.

Bezüglich der Ausbaupläne am Frankfurter Flughafen haben sich die Ausbaueegner zusammengeschlossen und bieten über www.profutura.net die Möglichkeit an, individuelle Einwendschreiben fertigen zu lassen. Hierzu wurde ein Fragebogen entwickelt, der die persönliche Betroffenheit abfragt und in einen Text umwandelt. Mit Hilfe von Textbausteinen, die weitere Argumente gegen den Ausbau des Flughafens beinhalten, werden auf diese Weise individualisierte Einwendungen verfasst, die während des Planfeststellungsverfahrens innerhalb der Frist von sechs Wochen abgegeben werden können bzw. müssen.

Die Einwendungen werden von der Anhörungsbehörde ausgewertet. Danach muss ein Erörterungstermin stattfinden, der sich bei größeren Vorhaben durchaus über einen langen Zeitraum hinziehen kann (mehrere Wochen, wenn nicht sogar Monate). Am Erörterungstermin müssen die Einwender und Einwenderinnen angehört werden. Es soll für sie die Möglichkeit bestehen, mit dem Antragsteller (also dem Flughafenbetreiber) und den zuständigen Behörden (z.B. Naturschutzbehörden, Immissionschutzbehörden, ...) die vorgebrachten Einwendungen inhaltlich zu besprechen.

Nach Auswertung des Erörterungstermins wird das Ergebnis der Anhörung zusammengefasst an die entscheidende Behörde gesandt (in der Regel sind das die Landesverkehrsministerien). Diese entscheidet dann, wie es weiter geht. Entweder die Anhörung hat ergeben,

dass weitere Sachverhaltsermittlungen stattzufinden haben, dann wird der Flughafenbetreiber aufgefordert, weitere Unterlagen beizubringen. Oder der Antrag auf Flughafenerweiterung ist entscheidungsreif und es ergeht ein Planfeststellungsbeschluss. Dieser Planfeststellungsbeschluss muss dann öffentlich bekannt gegeben werden. Seine Inhalte müssen dann daraufhin überprüft werden, ob und wenn ja, welche Schallschutzmaßnahmen angeordnet worden sind.

6. Was können die Kommunen machen?

Die von Fluglärm betroffenen Kommunen haben eine Reihe von Möglichkeiten, sich gegen bestehenden und zunehmenden Fluglärm zu wehren. Häufig werden die rechtlichen und politischen Möglichkeiten nicht ausreichend genutzt, um wirksam und effektiv vorzugehen. Deshalb kann es auch Aufgabe einer örtlichen Initiative sein, alles von der Kommune zu fordern, was zum Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm erforderlich ist.

1. Festlegung von Flugrouten
2. Planerische Festlegungen in der Landes- und Regionalplanung
3. Kommunale Lärminderungsplanung: Durch öffentlichen Druck (z.B. Schreiben an Kommunalverwaltung, Pressemitteilungen, Leserbriefe) können Kommunen zum Aufstellen eines Lärminderungsplanes angeregt werden. Je nach Größe der Kommune sind verschiedene Verfahren möglich. In einem Musterschreiben liefern wir Ihnen Hilfestellungen für die Formulie-

rung von Anträgen, Briefen oder Stellungnahmen. Siehe dazu das Musterschreiben zur Durchsetzung einer Lärminderungsplanung im Anhang.

4. Änderung eines bestehenden Flughafens – Einwendungen im Planfeststellungs- und Plangenehmigungsverfahren.

Hierzu hat im vergangenen Jahr eine Tagung der BVF stattgefunden. Die Ergebnisse sind in einer Broschüre: „Fluglärm – Aufgaben und Möglichkeiten für die Kommunen“ zusammengefasst. Siehe dazu unter

http://www.fluglaerm.de/bvf/tagung2003_Kommunen/index.html

7. Was kann jeder Einzelne machen?

Die Prognosen gehen von einer enormen Zunahme des Luftverkehrs aus (5 % jährlich). Selbst wenn aufgrund technischer Neuerungen Flugzeuge leiser werden sollten, wird die Zunahme der Flugbewegungen zu weiteren Lärmbelastungen der Bevölkerung führen. Vielen Menschen ist nicht bewusst, dass sie mit ihrer persönlichen Lebensweise (z.B. Billigflüge, sonstige Flugreisen, Konsum von nicht-regionalen Produkten) einerseits Verkehr und damit Lärm erzeugen und andererseits auch Opfer sind, die unter dem Lärm leiden.

Das BUND Positionspapier „Schutz vor Lärm und Schutz der Ruhe“ fordert daher einen Diskurs über die gewünschte eigene Lebensqualität. Es soll der eigene Anteil an den Risiken erfahrbar gemacht werden, die durch die persönliche Lebensweise und das Verhalten der Gesellschaft entstehen. Mit dem Ziel „Schutz der Ruhe“ soll Interesse an ei-

ner Lebensumwelt geweckt werden, die den Lärm trotz notwendiger Mobilität durch kurze Wege und die Wahl lärm- armer Transportmittel reduziert. Hierzu bieten sich bestehende oder zu grün- dende lokale Gruppen an.

Was können Sie noch tun, um sich ge- gen den bestehenden und zunehmenden Fluglärm zu schützen?

- in einer Bürgerinitiative oder im BUND mitarbeiten,
- Veranstaltungen und Demonstrationen besuchen,
- Leserbriefe schreiben,
- spenden,
- Nachbarn informieren,
- Standpunkte zeigen (Autoaufkleber, Plakate, usw.),
- Fluglärmbeschwerden formulieren.

Einige Flughafenbetreiber haben sog. Beschwerdestellen eingerichtet. Hier können sich Betroffene melden, wenn sie sich durch Fluglärm gestört fühlen. Die Beschwerden werden bearbeitet und i.d.R. auch beantwortet. Vor allem wird anhand der eingegangenen Beschwerden auch nachvollzogen, ob und in welchem Maße sich die Anwohner betroffen fühlen. Deshalb ist es wichtig, diese Möglichkeit zu nutzen, um die Belastung für die Anwohner zu dokumentieren.

Beispiel aus Frankfurt: Fraport AG Fluglärm Beschwerdetelefon: 0800 / 234 5679. Oder komfortabel online be- schwerden bei der Beschwerdeseite www.profutura.net/flb/flbform.html.

8. Weiterführende Adressen und Informationsmaterial

Wer Interesse hat, auf irgendeiner Ebene – ob lokal, regional oder überregional – den Kampf gegen den Fluglärm aufzunehmen, erfährt hier einige Kontaktadressen und Ansprechpersonen:

8.1. Überregionale Arbeitsgruppen und Organisationen:

Verbandsübergreifender Arbeitskreis „Luftverkehr“

Kontakt: Dr. Werner Reh, für den BUND:

Werner.Reh@bund-nrw.org

Der Arbeitskreis beschäftigt sich verbandsübergreifend mit Themen, wie z.B. Luftverkehrskonzept, europäische Initiativen, Auswirkungen des Billig-Flugverkehrs, Fluglärmgesetz etc. Eine kritische Stellungnahme zum „Flughafenkonzept der Bundesregierung, in der Entwurfsfassung vom 30.08.2000 nach Ressortabstimmung“ ist vom BUND erarbeitet worden. Der Arbeitskreis ist ebenfalls Herausgeber des Flyers: „Der Traum vom Fliegen. Für ganze 20 Euro.“ Kostenlos zu beziehen über: BUND Bundesgeschäftsstelle, Am Köllnischen Park 1, 10171 Berlin

BUND AK Immissionsschutz

Kontakt: Prof. Wilfried Kühling

Wilfried.kuehling@bund.net

Der Arbeitskreis ist Mitverfasser des BUND-Positionspapiers 39 „Schutz vor Lärm und Schutz der Ruhe“ gemeinsam mit der Bundesvereinigung gegen Fluglärm (BVF), Bundesvereinigung gegen Schienenlärm e.V. (BVS), Deutscher

Arbeitsring für Lärmbekämpfung (DAL), Verkehrsclub Deutschland e.V.(VCD). Zum Download auf folgender Seite als pdf-Datei:

<http://bundgegenlaerm.de>

BUND – Bundesgeschäftsstelle

Kontakt: Verkehrsreferat/Thorben Prenzel, www.bund.net, email: laerm@bund.net

Bundesvereinigung gegen Fluglärm e.V. (BVF)

Zentrales Ziel der Bundesvereinigung gegen Fluglärm e.V. ist der Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm und anderen nachteiligen Auswirkungen des Luftverkehrs sowie durch den Schutz der Landschaft in der Umgebung von Flughäfen.

Die vielfältigen Aktivitäten, Facharbeiten, Tagungen sowie Bearbeitungstätigkeiten können Sie der Internetseite des BVF entnehmen:

www.fluglaerm.de

Sehr zu empfehlen ist die BVF-Publikation „Fluglärm 2000, 40 Jahre Fluglärm bekämpfung, - Forderungen und Ausblick“; zu beziehen über <http://www.technikwissen.de/laerm/aktuell/buecher.asp>

Weiterhin hat die Bundesvereinigung gegen Fluglärm zu vielen der derzeit diskutierten Probleme im Zusammenhang mit Fluglärm Merkblätter verfasst, die auf der Homepage kostenfrei heruntergeladen werden können. Dort finden sich auch Kontaktadressen zu bestehenden Initiativen.

Die Internetseite des BVF ist in folgende Rubriken gegliedert:

Gesamtübersicht

<http://www.fluglaerm.de/bvf/themen.htm>

Aktuelles

<http://www.fluglaerm.de/BVF/news.htm>

Merkblätter

<http://www.fluglaerm.de/bvf/daten.htm>

Mitgliedsorganisationen:

<http://www.fluglaerm.de/bvf/adr.htm>

Deutscher Arbeitsring für Lärmbekämpfung (DAL)

Eine informative Homepage zu allen Fragen des Lärms. Insbesondere auch die vollständige Veröffentlichung des „Lärm-Report“ ermöglicht den schnellen Zugriff auf aktuelle Diskussionen zum Thema Lärm. Besonders hinzuweisen ist auf die Zeitschrift für Lärmbekämpfung. www.dalaerm.de

Verkehrsclub Deutschland (VCD)

Zahlreiche Materialien zum Thema „Lärm“ finden Sie als Download-Angebote auf dieser VCD-Internetseite. Hier müssen Sie sich über die Leiste „Themen“ zum Thema „Lärm“ durchklicken.

www.vcd.org

Kontakt: Helmar Pless

8.2. Regionale Organisationen

Adressen der Landesverbände, Orts-, Kreis- und Regionalverbände des BUND finden Sie über

www.bund.net. „Kreis und Ortsgruppen“

Kontaktadressen zu bestehenden Bürgerinitiativen aus der gesamten Bundesrepublik unter:

www.fluglaerm.de/bvf/adr.htm

Aufgrund der aktuellen Diskussion um den Ausbau des Frankfurter Flughafens beschäftigt sich derzeit mit allen Fragen im Zusammenhang mit dem Flugverkehr sehr intensiv der BUND-Landesverband Hessen.

www.bund-hessen.de; Rubrik: Flughafen

Auf dieser Internetseite sind auch die Stellungnahmen des BUND-Hessen im Raumordnungsverfahren sowie zum Scopingverfahren und zum Planfeststellungsverfahren „A380-Werfthalle“ veröffentlicht. Weiterhin finden Sie dort alle aktuellen Pressemitteilungen.

Einige sehr engagierte Bürgerinitiativen, die Sie auf der Homepage des Bündnisses der Bürgerinitiativen finden:

www.flughafen-bi.de

Im Kampf gegen Fluglärm schon sehr erfahren und derzeit mit den Klagen gegen einen bevorstehenden Planfeststellungsbeschluss beschäftigt:

Bürgerverein Brandenburg-Berlin e.V. (BVBB)

www.bvbb-ev.de

8.3. Auf europäischer Ebene aktive Organisationen

Auf europäischer Ebene ist weiterhin die Europäische Vereinigung gegen die schädlichen Auswirkungen des Luftverkehrs (EVGSAL) tätig.

www.UECNA.org

Ansprechpartner:

Martin Kessel, eMail:

Kessel.Marketing@t-online.de

Derzeit wird für die Einführung eines europaweiten Nachtflugverbotes gekämpft. Fünf Abgeordnete haben an die europäische Kommission in Brüssel einen Antrag auf ein europaweites Nachtflugverbot gestellt. Unterstützen Sie diese Aktion unter

www.geennachtvluchten.be

9. Anlagen

9.1 Antrag auf Schallschutzmaßnahmen

An das
Landesministerium für Verkehr
.....

Hiermit beantrage ich, Herr/Frau, folgende Schallschutzmaßnahmen für den ... Flughafen: ...
... vgl. hierzu Frage V

Begründung:

Ich werde unzumutbar durch den Fluglärm in meinem Recht auf Eigentum gem. Art. 14 GG sowie in meinem Recht auf Gesundheit gem. Art. 2 II GG beeinträchtigt. Dies ergibt sich aus Folgendem:

Fluglärmbelastung

Vgl. Fragen zu 3.3 I und II

Beeinträchtigung meines Eigentums und meiner Gesundheit

Vgl. Fragen zu 3.3 III und IV

Sollte es noch weitere Möglichkeiten für einen aktiven und/oder passiven Schallschutz geben, wird darum gebeten, auch diese in die Entscheidung mit einzubeziehen. Einer baldigen Entscheidung meines Antrages sehe ich entgegen.

Mit freundlichen Grüßen

.....

9.2 Musterschreiben zur Durchsetzung eines Lärminderungsplans

Die Satzbausteine sind verwendbar für Anträge beim Gemeindevorstand bzw. im Kommunalparlament, für Presseerklärungen oder Leserbriefe.

Umfragen des Umweltbundesamtes zeigen, dass Verkehrslärm inzwischen von den Deutschen als die schlimmste Umweltbeeinträchtigung im Wohnumfeld empfunden werden. Zwei Drittel aller Deutschen fühlen sich durch Straßenverkehrslärm gestört. Jeder sechste Deutsche fühlt sich sogar hochgradig von Straßenverkehrslärm belästigt. Verkehrslärm erzeugt enorme volkswirtschaftliche Kosten.

Permanente Verkehrslärmbelastungen über 65 Dezibel am Tage bzw. 55 Dezibel in der Nacht sind gesundheitsschädigend (erhöhtes Risiko für Herz-Kreislauf-Erkrankungen). Bei Mittelungspegeln von über 60 Dezibel am Tage und 50 Dezibel in der Nacht gehen Fachleute von einer erheblichen Belästigung durch Verkehrslärm aus.

Sofern vorhanden, Hinweis auf lokale Belastung.

Kinder, die in lärmreicher Umgebung aufwachsen, können sich schlechter konzentrieren und lernen schlechter lesen und sprechen. Unter Lärm nimmt die Qualität der Arbeit ab und die Leistungsfähigkeit und Belastbarkeit wird verringert. Grundstücke und Häuser an lauten Straßen erleiden einen starken Wertverlust. Fenster müssen geschlossen bleiben, Balkone zur Straße sind nicht nutzbar. Lärm ist einer der Hauptgründe für Umzug und Stadtflucht. Aber nur Menschen, die es sich leisten können, fliehen vor dem Lärm (und den Abgasen) in die Außenbezirke und aufs Land - und produzieren bei ihren Fahrten in die Stadt, den Lärm, vor dem sie selbst geflohen sind. An den besonders lauten Straßen mit entsprechend hohem Mietverfall konzentrieren sich finanziell schlechter gestellte Bevölkerungsgruppen. Es kommt zu einer sozialen Teilung der Stadt infolge des Lärm mit entsprechenden negativen Folgen für die Gesellschaft.

Mit der Lärminderungsplanung hat die Gemeinde erstmals die Möglichkeit, alle Geräuschquellenarten zusammenfassend zu beurteilen. Die Belastungssituation und die Anzahl von belasteten Menschen wird transparent. Lärmkonflikte werden frühzeitig erkannt bzw. können vermieden werden. Die Ergebnisse der Lärmanalyse lassen sich auch in anderen Bereichen der Stadtplanung nutzen und somit Kosten sparen. So entfallen künftig die Kosten für Einzelgutachten bei der Erstellung von Bauleitplänen oder Baugenehmigungen.

Die Lärminderungsplanung liefert außerdem eine umfangreiche Datenbasis zur Vorbeugung planerischer Fehlentwicklungen und damit verbundenen Folgekosten. Schließlich werden dadurch das Bewusstsein der Bürger/innen der Gemeinde / Stadt für den Lärmschutz erhöht und damit langfristig neue Potenziale zur nachhaltigen Lärminderung erschlossen.

Das Schreiben sollte außerdem Hinweise auf die Rechtslage haben (Lärminderungspläne nach § 47a BImSchG bzw nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie).