

Fluglärm aus Sicht der Betroffenen



Thesen:

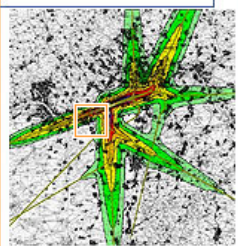
1. Sowohl Belästigungswirkung als auch gesundheitliche Folgen des Fluglärms werden bislang erheblich unterschätzt.
2. Es gibt derzeit keine hinreichende gesetzliche Grundlage für wirksamen Fluglärmschutz.
3. Die Aushebelung von Nachtflugbeschränkungen durch eine Änderung des LuftVG würde die Situation für die Fluglärm betroffenen drastisch verschärfen.



Fluglärm gibt es in Deutschland in ganz extremer Form sowohl tags...

Fluglärmkonturen
Frankfurt am Main ?
Jahr 2001

Maßstab	Ausschnittgröße
<input type="radio"/> 1:640.000	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
<input type="radio"/> 1:320.000	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
<input type="radio"/> 1:160.000	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
<input type="radio"/> 1: 80.000	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
<input type="radio"/> 1: 40.000	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
<input type="radio"/> 1: 20.000	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>



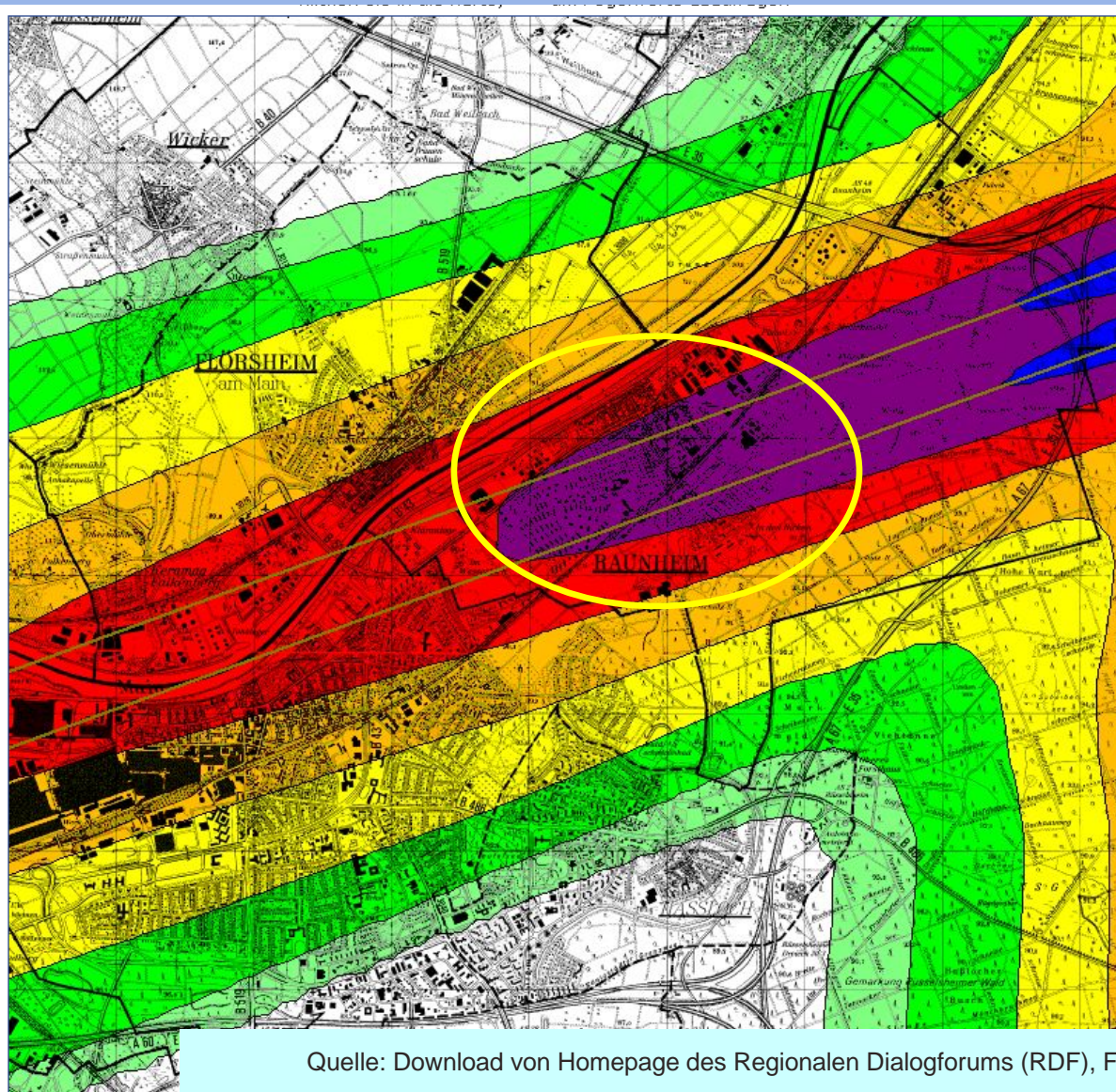
Legende	
<input type="checkbox"/> Leq3=40-45dB	<input type="checkbox"/> Leq3=55-60dB
<input type="checkbox"/> Leq3=45-50dB	<input type="checkbox"/> Leq3=60-65dB
<input type="checkbox"/> Leq3=50-55dB	<input type="checkbox"/> Leq3=65-70dB
<input type="checkbox"/> Leq3=55-60dB	<input type="checkbox"/> Leq3=70-75dB

Variante wählen:
(alle Kombinationen möglich)

- ☒ Jahr 2001
- ☐ Variante 9b (Nordwest)
- ☐ Westbetriebsrichtung
- ☐ Ostbetriebsrichtung
- ☐ Tag
- ☐ Nacht

Flugrouten modifiziert: Richtung
Tabum und Einfädelbereich, 244.876
Flugb. / 6 verkehr. Mon. (ca. 53%),
nachts 10,5%, AzB-Entwurf - q=3,
(Berücksichtigung der Geländehöhen)

Impressum Home



= 65 – 70 dB(A)

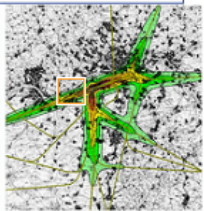


...als auch nachts!

Fluglärmkonturen Frankfurt am Main

Jahr 2005

Maßstab	Ausschnittsgröße
<input type="radio"/> 1:640.000	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
<input type="radio"/> 1:320.000	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
<input type="radio"/> 1:160.000	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
<input type="radio"/> 1: 80.000	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
<input type="radio"/> 1: 40.000	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
<input type="radio"/> 1: 20.000	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>



Legende

<input type="checkbox"/> Leq3=40-45dB	<input type="checkbox"/> Leq3=55-60dB
<input type="checkbox"/> Leq3=45-50dB	<input type="checkbox"/> Leq3=60-65dB
<input type="checkbox"/> Leq3=50-55dB	<input type="checkbox"/> Leq3=65-70dB
<input type="checkbox"/> Leq3=55-60dB	<input type="checkbox"/> Leq3=70-75dB

Variante wählen:

(alle Kombinationen möglich)

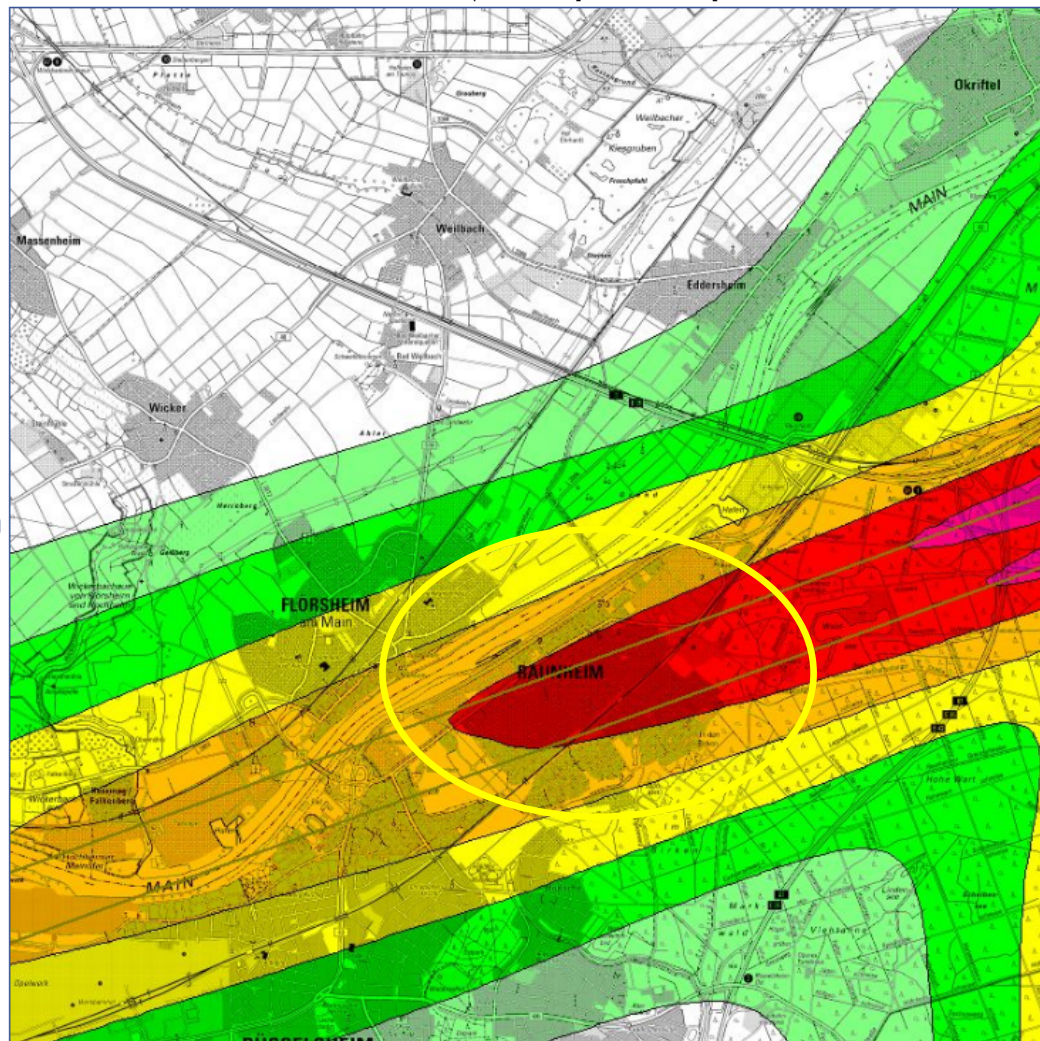
- ☒ Jahr 2005
- ☐ Jahr 2020 (Ausbau / ohne Maßnahmen Anti-Lärm-Pakt)
- ☐ Westbetriebsrichtung
- ☐ Ostbetriebsrichtung
- ☐ Tag
- ☐ Nacht

Anflugrouten modifiziert, DES aus den Ergänzungen der Planfeststellungsunterlagen vom 07.09.2006 mit 259.698 Flugbewegungen / 6 verkehrsreichsten Monate, nachts 11,5 %, berechnet nach dem AzB-Verfahren mit den Daten der AzB_99 mit q=3, (Berücksichtigung der Geländehöhen)

Impressum

Home

Klicken Sie in die Karte, um Pegelwerte abzufragen



= 60 – 65 dB(A)



Fluglärmereignisse an einem beispielhaften Anflugtag am Flughafen Frankfurt (Raunheim)

Verteilung der gemessenen Pegel an der Fluglärmmessstation der Fraport innerhalb von 24 Stunden

65-69 dB (A)	70-74 dB (A)	75-79 dB (A)	80-84 dB (A)	85-89 dB (A)	>90 dB (A)
33	241	323	93	12	2

Gesamtzahl der Fluglärmereignisse durch Landungen innerhalb von 24 Stunden = 704,
davon 68 in der Nacht

Zeitliche Häufigkeit der Lärmereignisse gemittelt über 24 Stunden = alle 2 Min.

Datengrundlage: Messergebnisse der Fraport aus dem Jahr 1999, damals bei 546 Anflügen. Aktuelle Darstellung: Projektion bezogen auf 704 Anflüge



Wie wird mit Fluglärmbelastung umgegangen? - Darstellung von Fluglärm -

Die Fluglärmbelastung wird maßgeblich über den Dauerschallpegel bestimmt.

Diese **Form der Darstellung** wird der **Lärmwirklichkeit nicht gerecht**, weil **Intensität, Ereignisfolge** und **Tonalität der Einzelschallpegel weitgehend unberücksichtigt** bleiben.

Die **Mittelung** über 6 Monate – auch mit Sigma-Aufschlag – **verzerrt** die **reale Belastungssituation** bei Auftreten der Fluglärmereignisse.

Ergebnis:

**Die Darstellungspraxis verharmlost die tatsächliche Lärmsituation.
Dem Gesetzgeber ist daher die Fluglärmproblematik nicht hinreichend bewusst.**



Wie wird mit Fluglärmbelastung umgegangen? - Ermittlung von Lärmwirkungen -

Die **Ermittlung von Wirkungen des Fluglärms** auf die betroffene Bevölkerung stellt sich **äußerst komplex** dar. Dementsprechend liegen derzeit **noch keine Studien** vor, die eine **Kausalität** im Hinblick auf gesundheitliche Folgen des Fluglärms **belegen** könnten.

Ohne Nachweis, oder zumindest hinreichend bestätigten Verdacht, **fühlt sich der Gesetzgeber**, wie jahrzehntelang beim Rauchen, offenkundig **nicht veranlasst**, wirksame **Schutzmaßnahmen zu beschließen**.

Ergebnis:

Der Gesetzgeber erkennt in Ermangelung nachgewiesener gesundheitlicher Folgen bislang keinen hinreichenden Handlungsanlass, die betroffene Bevölkerung vor Fluglärm wirksam zu schützen.



Wie wird mit Fluglärmbelastung umgegangen? - Lärmwirkungsforschung unter dem Einfluss der ADV -

Die Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) stellt mit hohem Einsatz neuere Erkenntnisse von Lärmwirkungsforschern/Lärmmedizineren infrage (DLR, Greiser, Kaltenbach etc.). Den ADV-Bemühungen liegen folgende Erkenntnisse zu Grunde:

„In der jüngeren Vergangenheit ist zu beobachten, dass verschiedene Fluglärmgegner, insbesondere die Bundesvereinigung gegen Fluglärm, eine wachsende Zahl von Wissenschaftlern dazu motivieren, sehr kritische Gutachten zu Fluglärmwirkungen vorzulegen.

*Die ADV bzw. betroffene Flughäfen haben bislang meist erfolgreich auf die mangelnde Qualität dieser Gutachten hingewiesen, jedoch muss befürchtet werden, dass eine Verschiebung der Wahrnehmung nicht nur im öffentlichen Raum, sondern auch vor Gericht bzw. im politischen Raum stattfindet. **Parallel schrumpft altersbedingt auch die Zahl der aktiven Lärmwirkungsforscher, die aus Flughafensicht realistische Beurteilungen der Fluglärmwirkungen abgeben.**“ (...) „Es wird angeregt, über die DFG oder einzelne der ADV bekannte Lärmwirkungsforscher Impulse für Forschungsprogramme zu setzen (...).“*

Niederschrift 58. Sitzung des ADV-Fachausschusses Umwelt am 18./19.9.2008



Wie wird mit Fluglärmbelastung umgegangen? - gesetzliche Grundlagen -

Das novellierte **Fluglärmschutzgesetz** zielt **nur** auf **passiven Schallschutz**, **Entschädigung** und **Bauverbote**.

Ansätze für aktiven Schallschutz bieten sich derzeit **nur gänzlich unzureichend** über das **Luftverkehrsgesetz für den Nachtzeitraum** (§ 29 b Absatz 1 Satz 2).

Maßnahmen des aktiven Schallschutzes, wie z. B.:
Betriebsbeschränkungen auf Basis von Lärmemissionen und navigatorischem Ausstattungsstand, **lärmmindernde An- und Abflugverfahren** sowie Lärmminderung durch **technische Lösungen am Fluggerät** bedürfen einer geeigneten gesetzlichen Grundlage, die bislang fehlt.

Ergebnis:

Das Fehlen hinreichender gesetzlicher Grundlagen für aktiven Schallschutz behindert das Vorankommen beim wirksamen Fluglärmschutz.



Wie wird mit Fluglärmbelastung umgegangen?

- Reduktion des Schutzes auf passive Maßnahmen -

PS **zielt nur auf den Schutz des Schlafes** – außerhalb des Schlafraumes wirkt er weiter ungehindert auf die Bewohner ein.

PS **verhindert den Fluglärm im Schlafraum nicht**, er mindert nur.

Die **Schutzziele** des PS werden **bei Wohnungen in Dachgeschossen nur selten erreicht**.

PS **koppelt den Schläfer von** der natürlichen **Außenwelt** (Frischluft/Kühlung in lauen Sommernächten) **ab**.

Die **Einblaslüfter** sind **laut**, mit **Wartungsaufwand** verbunden, bewirken **kaum Kühlung** und schaffen **lufthygienische Probleme**.

Ergebnis:

Passiver Schallschutz ist kein wirksamer Schutz vor Fluglärm. Der technische Lösungsansatz wird der Komplexität der Lärmproblematik nicht gerecht.



Schutz vor Fluglärm in der Nacht durch passiven Schallschutz?

Bayerischer Verwaltungsgerichtshof zum Nachtflug

*Die Menschen erwarten die **Nacht als eine Zeit der Stille**, in der das natürliche und soziale Umfeld zur Ruhe kommt. Diese alte und in den Menschen tief verwurzelte Erwartung verdient Respekt und darf nicht durch Erwägungen verdrängt werden, die sich auf Schlaftechnik beschränken.*

Im Rahmen des Lärmschutzes sind lärmfreie oder lärmarme Zeiten wichtig, die der Betroffene voraussehen und auf die er sich freuen kann. Vor dem Hintergrund eines schwer machbaren aktiven Schallschutzes gewinnt der Nachtschutz eine zusätzliche Funktion, nämlich die des Ausgleichs für den stark belärmten Tag.

Auch würde die Bestimmung der Zumutbarkeit von Lärm an einem ärmlichen Menschenbild ausgerichtet, hielte man es für ausreichend, wenn der Betroffene seine natürliche Umgebung immer nur durch dicke Fensterscheiben oder aber belastet durch schwer erträglichen Lärm erlebt.

Dadurch dass der Schutz von Freiräumen zwangsläufig nur in die Nacht fällt, setzt seine Inanspruchnahme ohnehin voraus, dass der Betroffene seine Schlafgewohnheiten verschiebt oder einschränkt. Das mindert offenkundig den Wert dieses Schutzes. Aber gerade der Umstand, dass sich nur mehr Restzeiträume schützen lassen, macht die Bewahrung des Restes umso wichtiger.

(Urteil vom 27.9.1989, AZ: 20 B 81 D.I.)



Geht's noch schlechter?

- Initiativen zur Verschlechterung der gesetzlichen Grundlagen -

Bundesregierung:

Aus: Koalitionsvertrag, 2009

„Neben einer Kapazitätsentwicklung der Flughäfen werden wir insbesondere international wettbewerbsfähige Betriebszeiten sicherstellen. Die dazu erforderliche Präzisierung im Luftverkehrsgesetz soll eine gleichberechtigte und konsequente Nachhaltigkeitsabwägung von wirtschaftlichen, betrieblichen und dem Lärmschutz geschuldeten Erfordernissen auch bei Nachtflügen sicherstellen. Die Wahrung des öffentlichen Erschließungsinteresses der Bundesrepublik Deutschland ist dabei zu gewährleisten.“



Geht's noch schlechter?

- Initiativen zur Verschlechterung der gesetzlichen Grundlagen -

Wie kommt die Bundesregierung auf solche Ideen?

Aus: Protokoll der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) vom 22./23.03.2007:

„Herr Mäder (Flughafen Dresden) weist darauf hin, dass infolge jüngerer Urteile des BVerwG (...) ein generelles Nachtflugverbot für alle Flughäfen droht, die eine Planfeststellung anstreben und den Nachweis eines dringenden Bedarfs an Nachtflugverkehr nicht gerichtsfest führen können. Dies ist ein Paradigmenwechsel der Rechtsprechung, dem die ADV entgegenwirken muss. Dazu wären Anforderungen an einen qualifizierten Bedarfsnachweis für Nachtflüge festzulegen und auf eine Änderung bzw. Klarstellung des § 29b LuftVG hinzuwirken, auf den sich das BVerwG bei seinen Entscheidungen stützt. (...) Herr Lurz (Fraport) weist darauf hin, dass insbesondere klargestellt werden muss, was unter Nachtruhe zu verstehen ist. Nachtruhe muss mit „ungestörtem Schlaf“ gleichgesetzt werden, nicht mit absoluter Nachtruhe im Außenbereich. Er (...) sieht die Notwendigkeit (...) ADV-intern tätig zu werden“.



Geht's noch schlechter?

- Initiativen zur Verschlechterung der gesetzlichen Grundlagen -

Wie kommt die Bundesregierung auf solche Ideen?

Aus: ADV-Position, Planungssicherheit für deutsche Flughäfen – Nachtflugbetrieb an ausgewählten Flughäfen ermöglichen!, 16.01.2009

Folgende Änderung des § 29b Abs. 1 Satz 2 LuftVG soll nach Auffassung der ADV erfolgen:

(„Klarstellung“ des § 29 b Abs. 1 S. 2 LuftVG):

*„Auf die Nachtruhe der Bevölkerung ist **bei Durchführung von Betrieb von Luftfahrzeugen in der Luft und am Boden** im besonderen Maße Rücksicht zu nehmen.“* (S. 7)

Die „besondere Rücksichtnahme“ stellt sich wie folgt dar:

*„Dem unbestrittenen Schutzbedürfnis der Bevölkerung **wird durch umfangreiche Maßnahmen des passiven Schallschutzes entsprochen.**“*
(S. 6)



Geht's auch besser?

- Forderungen der Fluglärm betroffenen -

- Keine Änderung des § 29b Abs. 1 Satz 2 LuftVG
- Systematische und interessensneutrale Untersuchungen zur Wirkung von Fluglärm auf den Organismus, insbesondere im Hinblick auf den Nachtschlaf
- Schaffung hinreichender gesetzlich verankerter Grundlagen für den aktiven Schallschutz (Nacht und Tag) zur Schaffung von Anreizen für ‚leises Fliegen‘
- Überarbeitung des FluglärmG (Nachrangigkeit des passiven Schallschutzes, Reduzieren der Grenzwerte, Eliminieren zeitlicher Streckungen)
- Gesamtverkehrskonzept für Nachttransport-Dienstleistungen
- Etablieren von standortspezifischen Lärmobergrenzen und Fluglärminderungsplänen.



**Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit**