

# *Fluglärm - Konflikte und Probleme*

*aus der Sicht der Betroffenen*

# Unsere Rechtsordnung



- Die Betroffenen haben primär keinen Anspruch auf Unterlassung; sie haben aber Anspruch auf wirksamen Schutz.
- Zum Schutz kann passiver Schallschutz eingesetzt werden. Wenn dieser aber nicht ausreicht, dann können auch Flugbeschränkungen erforderlich werden, um den notwendigen Schutz zu realisieren.
- Alle müssen alles tun, um den Schutz zu verwirklichen; nur so ist auch Wachstum möglich.

# Bisher in Deutschland



- Seit Düsenflugbeginn 1959 absolut unzureichender Schutz; keine Nachtgrenzwerte
- Mehrere 100.000 Betroffene gesundheitsgefährdendem Fluglärm ohne Schutz ausgesetzt
- Leq nur um 6 bis 9 dB gefallen, obwohl Zulassungspegel um 40 dB (Start) und 25 dB (Landung) gesunken sind
- Betroffenheit steigt trotzdem; Leq inzwischen auch wieder
- Also dringender Handlungsbedarf

# Kosten der Novellierung



- Senkung der Grenzwerte nur auf schon erreichte Minderung: Mehrkosten gering
- In den Niederlanden wesentlich höherer Schutzaufwand ( $L_{Aeq} = 26$  dB nachts)
- Bei Zivilflughäfen  $< 1$  DM pro Passagier
- Kosten = durchlaufender Posten, da über Landeentgelte auf Passagiere umzulegen

# Andere Kosten viel höher



Die Novellierungskosten sind  $< 1$  DM/Passagier  
Allein die Erhöhung der Luftsicherheitsgebühren  
(Personenkontrollen) zum 1.11.2000 ist höher:

Bremen	4,70 auf 10,80 = 77 %
Hamburg	2,50 auf 7,50 = 50 %
Hannover	4,60 auf 12,60 = 57 %
Münster/Osnabr.	4,80 auf 11,30 = 74 %
Erfurt	7,30 auf 16,20 = 82 %

# Unsachliche Argumente

(Wirtschaftswoche v. 22.3.01 und BMVBW/Speyer 21.3.01)



- 50 dB-Nachtzone = faktisches Nachtverbot?
- 100%/100%-Regelung > doppelte Fläche?
- Neu- u. Ausbau -5dB > unverhältnismäßig?
- 10 s Klospülung (65 dB) auch = 35 dB Leq?
- Verbändevertretung > vertreten „Natur“?
- Flugverkehr wandert in Nachbarländer ab?
- schließlich: Flughafenkonzept abgesehnet?
- Grenzwertfestlegungen aus Wirkungsfor-  
schung z.Zt. nicht begründbar

*Was sollen solche Irreführungsversuche? Es gibt offenbar keine gewichtigen Argumente.*<sub>6</sub>

# Rechtsanspruch auf 100%/100%



Der Bayrische Verwaltungsgerichtshof hat sich dazu folgendermaßen rechtskräftig geäußert (BayVGH, Urteil vom 27.7.1989 - 20 B 81 D.I, S.105):

*"Jedoch darf nicht über den Wechsel der Betriebsrichtung (Ost/West) gemittelt werden, etwa im Verhältnis 80:20, sondern es ist, wie dies die Planfeststellungsbehörde auch bei ihren neueren Berechnungen getan hat, jede Betriebsrichtung gesondert zu betrachten ("100: 100"). Denn bei stabilen Wetterlagen kann eine Betriebsrichtung über einen beträchtlichen Zeitraum beibehalten werden. Die damit verbundene durchgehende Belastung löst einen Schutzanspruch aus, dem nicht die anschließende Entlastung entgegengehalten werden kann; Lärm und Lärmpausen können nicht über einen Zeitraum von Tagen oder gar Wochen hinweg miteinander verrechnet werden."*

# Forschungsbedarf



Der aus DLR-Workshop am 18.1.01 resultierende Forschungsbedarf (lt. BMVBW):

- Lärmereignisparameter, insbesondere Frequenz
- Bewertung von Tages- und Nachtzeiten
- Reaktion auf Lärmpegeländerungen, Bewertung kombinierter Belastungen
- Bewertung von Fluglärm (Schlafstörungen, DLR-Studie über Nachtflugkriterien)

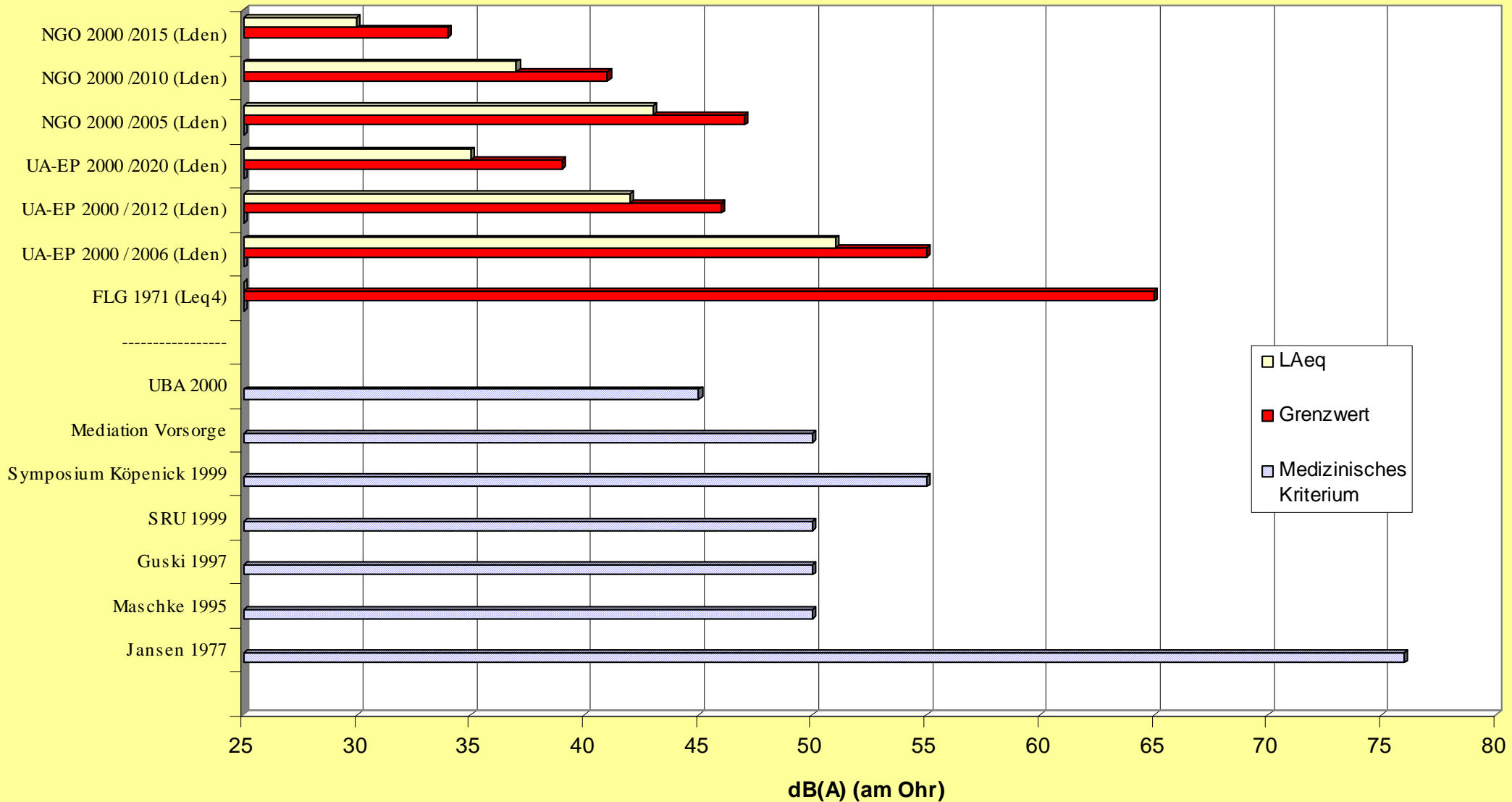
*Dieser Bedarf betrifft im wesentlichen bisher nicht berücksichtigte Kriterien und stellt die bisherigen Erkenntnisse nicht infrage; daher sind vor allem Verschärfungen wegen neuer Gesichtspunkte zu erwarten.*



# Grenzwerte tags



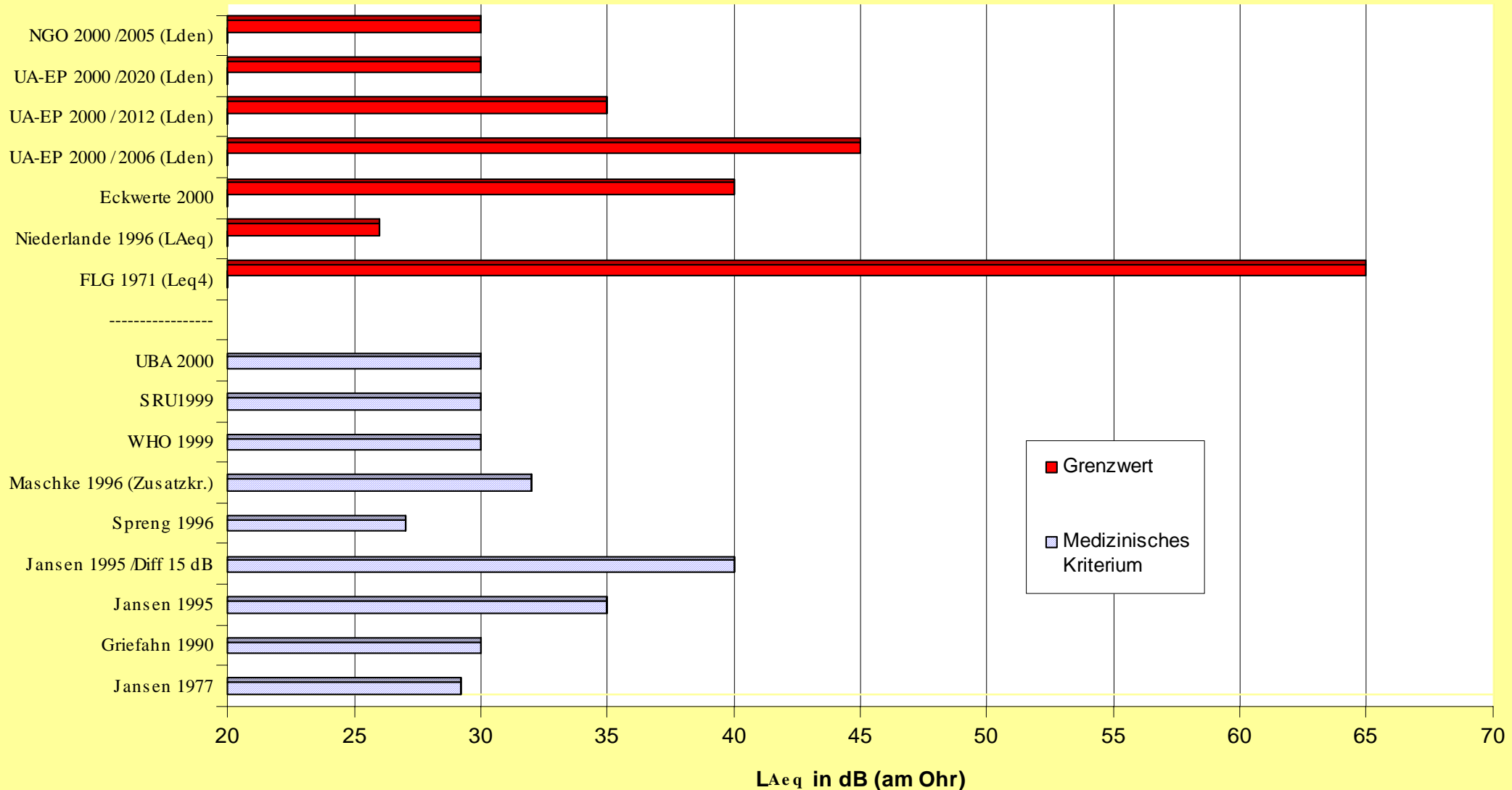
## Medizinische Kriterien und Grenzwerte für Tagesfluglärm



# Grenzwerte nachts



## Medizinische Kriterien und Grenzwerte bei Nachtfluglärm



# Mil. Fluglärm ist ungleich



- Sehr hohe Pegel, weniger Ereignisse
- Höhere Schallschutzklassen erforderlich, deshalb ist gleiche SchallschutzVO Unsinn
- Extreme Schalleistungspegel auch bei Neuentwicklungen (Eurofighter)
- Nachbrenner
- Erhöhte Flugleistungen; senkrechte Startabschnitte
- Rottenstarts und Rottentieflüge
- Unerwartete Flugkurse; schockartige Pegelanstiege
- Verschiedene Differenzen zu Prognosewerten
- Wochenendruhe; geringer Nachtverkehr

# Fazit



- Dringender Handlungsbedarf auch für die Luftfahrt, um Wachstum zu ermöglichen
- Insbesondere der Nachtschutz muß noch verbessert werden, um Gesundheitsgefährdungen zu verhindern (nicht nur für Gesunde bzw. „Normalmenschen“)
- Finanzierung durch Streckung kein Problem
- Dritte Schutzzone mit Planungsbeschränkungen erforderlich, um das Heranbauen zu verhindern
- Militärischer Fluglärm ist ungleich
- Weitere zahlreiche Details siehe Vorschläge