

An die Mitglieder des Ausschusses für
Ordnung und Umweltangelegenheiten

Sachstandsbericht über die Fluglärmkommission unter besonderer Berücksichtigung hallescher Interessen

Formales

Die „Kommission zum Schutz gegen Fluglärm und gegen Luftverunreinigung durch Luftfahrzeuge für den Flughafen Leipzig/Halle“ hat laut § 1 ihrer Geschäftsordnung (s. Anlage 1) die Aufgabe, das Sächsische Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit als oberste luftverkehrsrechtliche Genehmigungsbehörde des Freistaates Sachsen sowie das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung und Flugsicherungsorganisation über Maßnahmen zum Schutz gegen Fluglärm und gegen Luftverunreinigung durch Luftfahrzeuge zu beraten. Die Stadt Halle ist derzeit durch die Leiterin des Umweltamtes in der Fluglärmkommission vertreten.

Die Kommission tagt regulär zwei Mal im Jahr. Daneben wurden zwei Unterarbeitsgruppen gebildet zu Thema „Prüfauftrag zur Verteilung der Flugbewegungen auf beiden Start- und Landebahnen am Flughafen Leipzig/Halle (kurz: UAG Bahnverteilung) bzw. zu einem umfangreichen Antrag der Stadt Leipzig wegen verschiedener Lärminderungsmaßnahmen (kurz: UAG Antrag Leipzig, s. Anlage 2)). Die Stadt Halle ist auch in diesen beiden Gremien vertreten, weil die Fluglärm-Betroffenheiten von Halle und Leipzig schon allein aufgrund ihrer räumlichen Nähe nicht isoliert voneinander betrachtet werden können. Aus diesem Grunde nimmt die Stadt als Gast auch an dem Leipziger Dialogforum zum Thema Fluglärm teil.

Die Zusammensetzung der Fluglärmkommission ergibt sich aus Anlage 3.
Aktuelle Sitzungsberichte der Fluglärmkommission finden sich unter [www. Halle.de](http://www.halle.de) – Leben und Gesellschaft – Umwelt - Klima/Energie/Lärmschutz.

Rechtliches

Eines der grundlegenden Probleme bei der Genehmigung aller deutschen Flughäfen ist, dass Flugrouten gesetzessystematisch bedingt nicht Teil des Planfeststellungsverfahrens sind, sondern erst in einem späteren Verfahren ohne öffentliche Anhörung per Rechtsverordnung festgelegt werden. Dadurch wurden aber für die Bürger und auch die Stadt Halle als Träger öffentlicher Belange die realen Betroffenheiten im Vorhinein nicht sichtbar. Dieses Verfahren wird vom Deutschen Städtetag deutlich kritisiert (s. Anlage 4). Der Betrieb des Flughafens Leipzig/Halle GmbH einschließlich der geflogenen Routen bewegt sich im Rahmen des genehmigten Planfeststellungsverfahrens bzw. der rechtlichen Bestimmungen. Auch eine Klage des Bürgervereins Fluglärm Halle-Ost e.V. vor dem OVG Bautzen führte zu keinem anderen Ergebnis (s. Anlage 5)

Betriebliches

Der Standort Leipzig/Halle ist neben Cincinnati und Hong Kong einer von 3 globalen Air Hubs, zuständig für gesamt Zentral-Europa. Der aktuelle Umschlag täglich beträgt gem. Aussage der DHL 1.500 Tonnen (im Vergleich: Cincinnati 450 Tonnen; Hong Kong 850 Tonnen). Die Kapazitäten des Flughafens Leipzig/Halle sind noch bei weitem nicht ausgelastet.

Beschwerdeschwerpunkte

Das Umweltamt steht mit dem Bürgerverein Fluglärm Halle-Ost e.V. in regelmäßigem Kontakt. Der Protest der betroffenen Bürger aus dem Süden und Osten von Halle bezieht sich im Wesentlichen auf schwere Frachtmaschinen (z. B. AN-26; AN-12), die in der Frühe zwischen 1.00 Uhr und 5.00 Uhr von der Südbahn aus Richtung Westen starten und über dem halleschen Osten nach Norden abkurven, da in der Tiefschlafphase wiederholt nachts Spitzenpegelbelastungen erreicht werden, die zu Aufwachreaktionen führen. Von der Südbahn starten nachts über 90 % der Frachtflüge, da DHL/EAT an der Südbahn anliegt und sich die Logistik so am effizientesten und damit wirtschaftlichsten abwickeln lässt. Eine Übersicht zu den Flugrouten ergibt sich aus Anlage 6 (hier relevant insbesondere die Route ODLUN/MAG von der Südbahn kommend). Zu beachten ist, dass die Fluglinie die idealisierte Mitte eines mehrere Kilometer breiten Flugkorridors darstellt.

Störungshäufigkeit und –intensität werden in letzter Zeit von vielen Bürgern als zunehmend empfunden. Einzelheiten lassen sich auf der Seite des Deutschen Fluglärmdienst e. V. (Messwerte Leipzig/Halle) nachlesen. Die Untere Immissionsschutzbehörde wertet die Daten zurzeit aus.

Informationen zum Nachtschutzgebiet hängen als Anlage 7 an. **Zu beachten ist, dass Anträge auf Lärmschutz nur noch bis zum 31.12.2012 möglich sind.**

In der Fluglärmkommission verfolgte Strategien

Die Fluglärmkommission lässt sich regelmäßig über die Beschwerdesituation, die Ergebnisse der stationären und mobilen Lärmmessungen und der Fortschritt bei den passiven Lärmschutzmaßnahmen berichten.

Konkret werden in der Fluglärmkommission und ihren Unterarbeitsgruppen durch die Stadt Halle insbesondere folgende Vorschläge verfolgt:

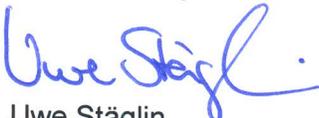
1. Antrag der Stadt Halle vom 07.03.2011 zur Optimierung der Flugrouten im Lärmschutzinteresse der Bürger im halleschen Osten
Diesen Antrag hat die Kommission in ihrer Sitzung am 23.03.2011 einstimmig angenommen und die Deutsche Flugsicherung gebeten, entsprechende Untersuchungen vorzunehmen, die in der nächsten Sitzung (am 07.12.2011) dargestellt werden sollten. Aufgrund des bis vor Kurzem laufenden Gerichtsverfahrens vor dem OVG Bautzen hat die Deutsche Flugsicherung jedoch noch keine Aussagen getroffen. Sie wollte aus prozesstaktischen Gründen das Ergebnis abwarten. In Absprache mit der Deutschen Flugsicherung ist für die kommende Sitzung im November 2012 eine Präzisierung des Antrages der Stadt Halle in Vorbereitung, der dort zur weiteren Prüfung angenommen werden soll. Die Deutsche Flugsicherung hat signalisiert, dass einer Bearbeitung des Antrages nach der vorliegenden Entscheidung des OVG Bautzen nunmehr nichts mehr entgegensteht.
2. Optimierung der Pistennutzungsstrategie mit dem Ziel, die Häufung von Maximalpegeln vor allem in der Nacht zu reduzieren (entspricht dem Auftrag der Unterarbeitsgruppe Bahnverteilung)
Wie bereits dargestellt, entsteht die wesentliche Belastung für die halleschen Bürger durch die 90%ige Nutzung der Südbahn durch schwere Frachtmaschinen in der Nacht. Ziel der Unterarbeitsgruppe ist die Reduzierung der Häufung von hohen Maximalpegeln in der Nacht durch sinnvolle Verteilung des Flugverkehrs auf beide Start- und Landebahnen.
Folgende Gutachten sind in diesem Zusammenhang erstellt worden:
 - Untersuchung alternativer Verkehrsverteilungskonzepte am Flughafen Leipzig/Halle,
 - Emissionsgutachten – Luftschadstoffe,
 - Einfluss des Bahnnutzungskonzepts auf die nächtliche Fluglärmbelastung,
 - Betroffenheitsanalyse am Flughafen Leipzig/Halle.

Insbesondere Letztere - erstellt durch das Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie des Freistaates Sachsen - unterstützte die Vermutung, dass eine gleichmäßigere Verteilung der Flugbewegungen auf beide Start- (und Lande-)bahnen bezogen auf die Anzahl der Betroffenen einen Entlastungseffekt hätte. DHL/EAT macht hiergegen geltend, dass sich der dadurch entstehende logistische und wirtschaftliche Mehraufwand gegenüber den Frachtkunden nicht darstellen lasse und verweist auf seine Bemühungen zur Modernisierung der Flottenstruktur. Auf Empfehlung der UAG Bahnverteilung hat die Fluglärnkommision als Zwischenergebnis folgende Beschlüsse gefasst:

- In der Sitzung im November 2012 sind Berechnungen der Auswirkungen eines längeren Geradeausflugs (Betriebsrichtung Ost und West) durchzuführen und ein diskussionsfähiger Entwurf zu erarbeiten. Bezogen auf Halle geht es hier darum, die steile Nordabkurvung im Osten von Halle zugunsten eines längeren Geradeausflugs mit einem Abdrehpunkt hinter Halle ggfs. vermeiden zu können.
 - In der Nacht zwischen 22.00 Uhr und 6.00 Uhr soll die Deutsche Flugsicherung allen Luftfahrzeugen, die den Zentralbereich (Vorfeld 1) ansteuern und von dort kommen, nach Möglichkeit die Nordbahn zuweisen. Erste Auswertungen sollen in der Sitzung im November vorliegen. Dort wird im Ergebnis über die weiteren Schritte diskutiert werden.
3. Einführung lärmoptimierter An- und Abflugrouten unter Berücksichtigung der gegebenen Siedlungsstruktur und Schonung der Anwohner
 4. Beschleunigung der Flottenmodernisierung bei DHL/EAT auf lärmärmere Modelle
 5. Prüfung zu den Lärmauswirkungen des CDA-Anflugverfahrens, d. h. eines kontinuierlichen Sinkflugverfahrens, um die Lärmauswirkungen bei Landungen zu reduzieren.

Zusammenfassung

Der Betrieb des Flughafens bewegt sich im rechtmäßigen planfestgestellten Rahmen. Die Deutsche Flugsicherung hat strenge Sicherheitsstandards einzuhalten. Die wirtschaftlichen Interessen der Flughafenbetriebsgesellschaft und der Flughafenkunden sind klar definiert und werden in der Fluglärnkommision deutlich vorgetragen. Die Beschlüsse der Fluglärnkommision haben empfehlenden Charakter, können aber deutliche Signale setzen, wenn - bei allen individuellen Betroffenheiten - eine gegenseitige weitgehende Unterstützung der lärmbelasteten Städte, Kreise und Gemeinden erreicht wird. Hier konnten bereits durch intensive Zusammenarbeit u.a. mit der Stadt Leipzig, dem Saalekreis, der Stadt Schkeuditz und mit der örtlichen Vertreterin der Bundesvereinigung gegen Fluglärm deutliche Verbesserungen erreicht werden. Dieser Weg soll weiter ausgebaut werden.



Uwe Stäglin
Beigeordneter

Anlagen

G e s c h ä f t s o r d n u n g
der Kommission zum Schutz gegen Fluglärm und
gegen Luftverunreinigung durch Luftfahrzeuge
für den
Flughafen Leipzig/Halle

§ 1

Aufgabe der Kommission

(1) Die Kommission zum Schutz gegen Fluglärm und gegen Luftverunreinigungen durch Luftfahrzeuge berät das Sächsische Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit als oberste luftverkehrsrechtliche Genehmigungsbehörde des Freistaates Sachsen für den Verkehrsflughafen Leipzig/Halle sowie das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung und die Flugsicherungsorganisation über Maßnahmen zum Schutz gegen Fluglärm und gegen Luftverunreinigung durch Luftfahrzeuge.

(2) Zu diesem Zweck lässt sich die Kommission über die beabsichtigten und die getroffenen Maßnahmen, die sich auf den Fluglärm auswirken, unterrichten und schlägt der Genehmigungsbehörde sowie dem Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung und der Flugsicherungsorganisation Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung gegen Fluglärm und gegen Luftverunreinigungen durch Luftfahrzeuge in der Umgebung des Verkehrsflughafens Leipzig/Halle vor. Halten die Genehmigungsbehörde, das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung oder die Flugsicherungsorganisation die vorgeschlagenen Maßnahmen für nicht geeignet oder für nicht durchführbar, so teilen sie dies der Kommission unter Angabe der Gründe mit (§ 32 b Abs. 1 bis 3 LuftVG).*

§ 2

Mitgliedschaft

(1) Die Mitglieder der Kommission und deren Stellvertreter werden auf der Grundlage von § 32b Abs. 5 LuftVG von der Genehmigungsbehörde berufen.*

(2) Die Vertretung eines Mitglieds erfolgt durch den zu seiner Vertretung berufenen Stellvertreter. Ist auch dieser verhindert, kann sich das Mitglied aus dem Kreis der berufenen Stellvertreter vertreten lassen. Ein Stellvertreter kann jedoch nicht mehr als ein Mitglied vertreten. Eine schriftliche Stimmabgabe ist nicht möglich.

* geändert lt. Beschluss 37. Sitzung

(3) Die Mitgliedschaft in der Kommission ist ehrenamtlich (§ 32 b Abs. 4 Satz 4 LuftVG).

(4) Die Mitglieder der Kommission sind verpflichtet, über die ihnen bei ihrer Tätigkeit bekannt gewordenen Tatsachen, Maßnahmen und Pläne Verschwiegenheit zu bewahren, soweit die Verhandlung für vertraulich erklärt worden ist.

§ 3

Wahl des Vorsitzenden und des stellvertretenden Vorsitzenden, Geschäftsführung

(1) Die Mitglieder der Kommission wählen aus ihrer Mitte für die Dauer von 2 Jahren jeweils einen Vorsitzenden und stellvertretenden Vorsitzenden. Die Wiederwahl ist zulässig.

(2) Gewählt ist, wer die Mehrheit der Stimmen der Mitglieder erhalten hat. Bei der Stimmengleichheit erfolgt ein weiterer Wahlgang, bei dem die Mehrheit der abgegebenen Stimmen entscheidet. Sollte sich erneut Stimmengleichheit ergeben, entscheidet das Los.

(3) Die Wahl des Vorsitzenden und seines Stellvertreters bedarf der Zustimmung der Genehmigungsbehörde (§ 32 b Abs 5 Satz 3 LuftVG).

(4) Die Geschäftsführung übernimmt die Genehmigungsbehörde in Abstimmung mit dem Vorsitzenden.

§ 4

Einberufung der Kommission

(1) Der Vorsitzende beruft die Kommission bei Bedarf, jedoch mindestens zweimal jährlich ein. Sitzungen sind einzuberufen, wenn wenigstens ein Drittel der Kommissionsmitglieder dieses verlangt.

(2) Die Einladung zu den Sitzungen der Kommission ergeht schriftlich. Die Einladung soll mindestens 3 Wochen vor der Sitzung erfolgen.

(3) Die Mitglieder benachrichtigen im Falle ihrer Verhinderung unverzüglich ihren berufenen Stellvertreter, bei dessen Verhinderung ein anderes stellvertretendes Mitglied. Dem Vorsitzenden ist die Stellvertretung mitzuteilen.

(4) Anträge von Mitgliedern auf Aufnahme eines zum Aufgabenbereich der Kommission gehörenden Verhandlungsgegenstandes in die Tagesordnung müssen schriftlich mit kurzer Begründung spätestens 10 Tage vor der Sitzung dem Vorsitzenden vorliegen.

(5) Die Genehmigungsbehörde, das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung sowie die Flugsicherungsorganisation sind zu den Sitzungen einzuladen (§ 32 b Abs 6 Satz 1 LuftVG)*.

(6) Der Vorsitzende kann Sachverständige oder Auskunftspersonen zur Beratung über einzelne Gegenstände zulassen oder zuziehen. Der Lärmschutzbeauftragte nimmt an den Sitzungen regelmäßig teil.

(7) Die Sitzungen der Kommission sind nicht öffentlich.

§ 5

Beschlussfähigkeit und Abstimmungen

(1) Die Kommission ist beschlussfähig, wenn bei ordnungsgemäßer Ladung mehr als die Hälfte der Mitglieder anwesend ist. Der Vorsitzende stellt die Beschlussfähigkeit bei Beginn der Sitzung fest. Die Beschlussfähigkeit gilt solange als vorhanden, bis das Gegenteil auf Antrag festgestellt ist.

(2) Die Kommission entscheidet mit Stimmenmehrheit. Bei Stimmengleichheit gilt ein Antrag als abgelehnt; Enthaltungen werden dabei nicht berücksichtigt.

(3) Eine überstimmte Minderheit hat das Recht, ihre abweichenden Ansichten in der Niederschrift (§ 6) und in Vorschlägen oder Stellungnahmen angemessen darstellen zu lassen.

§ 6

Niederschrift

(1) Über jede Sitzung fertigt der Geschäftsführer eine Niederschrift, in die der wesentliche Ablauf der Sitzung und die Ergebnisse der Beratungen aufzunehmen sind.

* geändert lt. Beschluss 37. Sitzung

(2) Die Niederschrift ist vom Vorsitzenden und einem weiteren aus der Mitte der Kommission zu bestimmenden Mitglied zu unterzeichnen.

(3) Die Niederschrift ist den Mitgliedern der Kommission, deren Stellvertretern, dem Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung, der Flugsicherungsorganisation und der Genehmigungsbehörde sobald wie möglich, spätestens jedoch 3 Wochen nach der Sitzung, zuzuleiten* .

§ 7

Unterrichtung der Öffentlichkeit

Die Unterrichtung der Öffentlichkeit über die Tätigkeit der Kommissionen erfolgt, soweit nicht Vertraulichkeit vereinbart wurde, durch den Vorsitzenden oder ein vom Vorsitzenden beauftragtes Kommissionsmitglied. Der Vorsitzende oder das beauftragte Kommissionsmitglied geben nach jeder Sitzung in einer Pressemitteilung Beschlüsse und wesentliche Inhalte der Sitzung bekannt.*

§ 8

Ausschüsse

(1) Die Kommission kann aus ihrer Mitte zur Vorbereitung bestimmter Angelegenheiten oder für besondere Aufgaben Ausschüsse bilden.

(2) Die Kommission regelt Aufgaben und Befugnisse der Ausschüsse. Die Ausschüsse bestellen ihren Vorsitzenden und berichten der Kommission.

(3) Für die Ausschüsse gelten die Bestimmungen der Geschäftsordnung nach Maßgabe der Kommission.

§ 9

Reisekosten, Sitzungsgeld

Nach § 32 b Abs. 6 Satz 2 des LuftVG hat der Freistaat Sachsen die durch die Sitzungen entstehenden Kosten zu tragen. Er trifft hierfür nähere Regelungen.

* geändert lt. Beschluss 37. Sitzung

§ 10

Zuziehung von Sachverständigen und Auskunftspersonen, Gutachten, Studienreisen

Die Zuziehung von Sachverständigen und Auskunftspersonen, die Einholung von Gutachten sowie die Teilnahme an Fachtagungen und die Veranstaltung von Studienreisen, für die der Freistaat die Kosten tragen soll, bedürfen der vorherigen Zustimmung der Genehmigungsbehörde.

§ 11

Erstattung von Auslagen

Der Freistaat Sachsen erstattet die durch die Einladungen und durch die Sitzungsniederschriften und sonstigen Arbeitsunterlagen entstehenden notwendigen Auslagen.

§ 12

Inkrafttreten

Diese Geschäftsordnung bedarf zu ihrer Annahme der Mehrheit der Stimmen der Mitglieder. Sie tritt nach der Zustimmung durch die Genehmigungsbehörde in Kraft (§ 32 b Abs. 5 Satz 3 LuftVG).

§ 13

Änderungen der Geschäftsordnung

Änderungen der Geschäftsordnung sind schriftlich zu beantragen. Zu ihrer Annahme bedarf es der Mehrheit der Stimmen der Mitglieder. Die Änderungen treten erst nach Zustimmung durch die Genehmigungsbehörde in Kraft.

Der Vorsitzende der Kommission
zum Schutz gegen Fluglärm für den
Flughafen Leipzig/Halle

Dieser Geschäftsordnung wird zugestimmt.

Dresden, den 26.11.2009

Sächsisches Staatsministerium
für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr



Postanschrift: Stadt Leipzig · 04092 Leipzig

SMWA

Poststelle / Registratur

Sächsisches Staatsministerium für

Wirtschaft, Arbeit und Verkehr

Ref. Luftverkehr, Binnenschifffahrt

Frau Scheiding

Wilhelm-Buck-Str. 2

01097 Dresden

21. FEB. 2011

65-3847-75/
PE-NR. 5944/M

Amt für Umweltschutz

Prager Straße 118-136, 04317 Leipzig

Postanschrift:

Stadt Leipzig, OE 36, 04092 Leipzig

gr 22-2-58

Ihre Zeichen/Ihre Nachricht vom

Unsere Zeichen
36.00-36.11.12

Telefon/Telefax
123-1652/-1695

E-mail
umweltschutz@
leipzig.de

Datum
17. Feb. 2011

Antrag zur Aufnahme in die Tagesordnung für die 40. Sitzung der Fluglärmkommission für den Flughafen Leipzig/Halle am 23.03.2011

Sehr geehrte Frau Scheiding,

mit Beschluss-Nr. RBV-650/11 der Ratsversammlung vom 19.01.2011 wurde der Oberbürgermeister der Stadt Leipzig beauftragt, sich bei nachfolgenden Behörden und Institutionen

- Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung,
- Mitteldeutsche Flughafen AG
- Flughafen Leipzig/Halle
- Deutsche Flugsicherung
- Fluglärmkommission des Flughafens Leipzig/Halle

mit allem Nachdruck dafür einzusetzen, den aktiven Lärmschutz am Flughafen Leipzig/Halle durch folgende Maßnahmen nachhaltig zu verbessern.

- Tage- oder wochenweise versetzte Nutzung der Start- und Landebahnen sowie der Start- und Landeswellen, um direkten Anrainern des Flughafens planbare Ruhezeiten zu ermöglichen
- Einführung lärmoptimierter An- und Abflugrouten unter Berücksichtigung der gegebenen Siedlungsstruktur und Schonung der Anwohner, verbunden mit der Festlegung, dass von den festgelegten An- und Abflugrouten nur um maximal 1,5 km nach links oder rechts abgewichen werden darf
- Der Anflugwinkel wird von 3 auf 3,5 Grad angehoben
- Soweit wie möglich werden Rollbewegungen der Flugzeuge – insbesondere der Turboprops - in der Zeit zwischen 22.30 und 06.00 Uhr nur noch mit Schleppfahrzeugen durchgeführt

Neues Rathaus
Martin-Luther-Ring 4 – 6
04109 Leipzig
Telefon: +49 0341 123-0
Internet: www.leipzig.de

Zahlungsverkehr Stadtkasse – Bankverbindungen:

Sparkasse Leipzig	Kto. 1 010 001 350	BLZ 860 555 92
Postbank Leipzig	Kto. 67 812 904	BLZ 860 100 90
Commerzbank Leipzig	Kto. 1 008 002	BLZ 860 400 00
Deutsche Bank Leipzig	Kto. 170 011 100	BLZ 860 700 00

UniCredit Bank – Hypo Vereinsbank	Kto. 8 410 550	BLZ 860 200 86
Volksbank Leipzig	Kto. 308 308 308	BLZ 860 956 04
Auslandszahlungsverkehr		
IBAN	DE76 8605 5592 1010 0013 50	BIC WELADE8LXXX



- Die Konzeption der vorhandenen Lärmschutzwände wird überprüft und durch eine angemessene Erhöhung bzw. Schließung der Lärmschutzwände bzw. -wälle so verbessert, dass die Belästigung durch den nächtlichen Bodenlärm des Flughafens nachhaltig vermindert wird

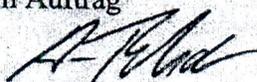
Begründet wird der Antrag mit der hohen nächtlichen, die Gesundheit beeinträchtigenden, Fluglärmbelastung durch das Luftfrachtdrehkreuz am Flughafen Leipzig/Halle.

Die Stadt Leipzig bittet daher darum, dieses Maßnahmenpaket zur Prüfung durch die zuständigen Behörden und Einrichtungen als Tagesordnungspunkt für die nächste Sitzung der Fluglärmkommission am 23.03.2011 aufzunehmen.

Ich bitte um Weiterleitung des Antrages an den Vorsitzenden der Fluglärmkommission.

Mit freundlichen Grüßen

im Auftrag



A. von Fritsch
Leiterin des Amtes
für Umweltschutz

**Kommission zum Schutz gegen Fluglärm und gegen Luftverunreinigungen durch
Luftfahrzeuge am Flughafen Leipzig/Halle
(Fluglärmkommission gem. § 32b Luftverkehrsgesetz -FLK)**

Mitglieder (Stand 01/2010)

Betroffene Gemeinden:

- Stadt Leipzig
- Stadt Halle (Saale)
- Stadt Schkeuditz
- Stadt Schkeuditz - Ortsteilvertretung
- Gemeinde Kabelsketal
- Gemeinden Rackwitz und Krostitz
- Gemeinde Schkopau
- Landkreis Nordsachsen
- Saalekreis
- Landkreis Leipzig

Bundesvereinigung gegen Fluglärm:

- Je ein örtlicher und ein überörtlicher Vertreter

Luftfahrzeughalter:

- Deutsche Lufthansa AG (Passage)
- DHL-Hub Leipzig GmbH (Fracht)
- Board of Airline Representatives in Germany (BARIG)

Flugplatzunternehmer:

- Flughafen Leipzig/Halle GmbH

Von der Landesregierung bestimmte oberste Landesbehörden:

- Sächsisches Staatsministerium für Umwelt und Landwirtschaft
- Sächsisches Staatsministerium des Innern
- Ministerium für Landwirtschaft und Umwelt Sachsen-Anhalt

Weitere Mitglieder:

- Industrie- und Handelskammer zu Leipzig
- Industrie- und Handelskammer zu Halle-Dessau

Ständige Sitzungsteilnehmer:

- Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
(Genehmigungsbehörde)
- DFS Deutsche Flugsicherung GmbH
- Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung

An die

- a) unmittelbaren Mitgliedstädte
- b) Mitgliedsverbände
- c) außerordentliche Mitglieder
- d) Mitglieder des Ausschusses für Wirtschaft und Europäischen Binnenmarkt
- e) Mitglieder des Umweltausschusses
- f) Mitglieder der Fachkommission Umwelt
- g) Mitglieder des Bau- und Verkehrsausschusses
- h) Mitglieder der Fachkommission Verkehrsplanung

des Deutschen Städtetages

15.03.2012/pu

Telefon +49 221 3771-0
Durchwahl 3771-2 81
Telefax +49 221 3771-1 78

E-Mail

axel.welge@staedtetag.de

Bearbeitet von

Axel Welge (VI)

Folkert Kiepe (V)

Aktenzeichen

70.20.34 D

66.96.00

Umdruck-Nr.

K 6082

DST-Positionspapier zum Fluglärm

Sehr geehrte Damen und Herren,

der DST hat bereits im Jahre 2002 nach Beratungen in den Fachgremien sowie im Präsidium ein Positionspapier zum Fluglärm erarbeitet (Präsidiumsbeschluss vom 04.06.2002 mit den Eckpunkten siehe **Anlage 1**). Darin wurden insbesondere eine Ausweitung des Anwendungsbereichs des Fluglärmgesetzes auf alle zivilen und militärischen Flugplätze, die Definition von Lärmschutzbereichen mit Nacht-Schutzzonen zur Vermeidung gesundheitlich relevanter Schlafstörungen bei den betroffenen Anwohnern sowie eine kommunale Beteiligung bei der Flugroutenfestlegung gefordert. Bei der Novellierung des Luftverkehrsgesetzes im Jahr 2007 konnte der DST erreichen, dass der Schutz der Anwohner vor Lärm besonders zu berücksichtigen ist (siehe § 29b, Abs. I, Satz 2 Luftverkehrsgesetz).

Das DST-Positionspapier zum Fluglärm ist inzwischen von Mitgliedern der Fachkommission Umwelt fortgeschrieben und durch aktuelle Positionen ergänzt worden. Die darin formulierten Forderungen der Städte wurden nach den Beratungen im Umweltausschuss sowie im Bau- und Verkehrsausschuss dem Präsidium des DST zur Beschlussfassung in der 387. Sitzung am 8. Februar 2012 in Freiburg vorgelegt. Das Präsidium hat sich hiermit eingehend befasst und – nach Veränderung der Flugroutenpassage – einstimmig folgenden Beschluss gefasst:

1. Das Präsidium hält eine bedarfsgerechte Weiterentwicklung der Flughafeninfrastruktur für erforderlich, um den Wirtschaftsstandort Deutschland zu sichern und zu stärken. Gleichzeitig müssen alle technischen und gesetzgeberischen Möglichkeiten zur Fluglärmreduzierung ausgeschöpft werden. Bund, Länder und die Städte haben hier eine hohe Verantwortung gerade auch gegenüber der durch Fluglärm betroffenen Bevölkerung.
2. Das Präsidium plädiert daher nachdrücklich für die Beibehaltung der heutigen Regelung im § 29b (Abs. I, Satz 2) Luftverkehrsgesetz (LuftVG), wonach der Schutz der Menschen vor Lärm besonders zu berücksichtigen ist. Zudem spricht sich das Präsidium dafür aus, dass bei allen Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm den aktiven Lärminderungsmaßnahmen Vorrang vor passiven Schallschutzmaßnahmen eingeräumt wird.
- X 3. Das Präsidium fordert den Bundesgesetzgeber außerdem auf, eine frühzeitige Beteiligung der betroffenen Städte und Gemeinden bei der Festlegung von Flugrouten sicherzustellen.
4. Das Präsidium nimmt das Positionspapier zum Fluglärm zustimmend zur Kenntnis. Die HGSt wird beauftragt, die Forderungen gegenüber dem Bund und den Ländern offensiv zu vertreten.“

Das Positionspapier (siehe **Anlage 2**) ist insbesondere vor dem Hintergrund der Aussage im Koalitionsvertrag von CDU, CSU und FDP aus dem Jahre 2009 zu sehen, der zufolge neben einer Kapazitätsentwicklung der Flughäfen insbesondere international wettbewerbsfähige Betriebszeiten sichergestellt werden sollen. Hierzu soll das Luftverkehrsgesetz so geändert werden, dass eine gleichberechtigte Abwägung von betrieblichen, wirtschaftlichen und Lärmschutzbelangen gesichert ist. Damit würde die besondere Berücksichtigung des Anwohnerschutzes relativiert und eine Priorisierung wirtschaftlicher Interessen gegenüber den Belangen der Bevölkerung zum Schutz vor Fluglärm möglich, die sich insbesondere in einer Ausweitung des Nachtflugbetriebs bzw. der Lockerung des an vielen Verkehrsflughäfen bestehenden Nachtflugverbots niederschlagen könnte. Dadurch würde sich der Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm zukünftig fast ausschließlich auf passive Schallschutzmaßnahmen beschränken.

Vor diesem Hintergrund wird im Positionspapier der Städte u. a. gefordert, dass sich die Flughäfen besser untereinander vernetzen (vor allem im interkontinentalen Verkehr) sowie verstärkt Infrastrukturanstrengungen anderer Verkehrsträger im Sinne von Intermodalität, Verkehrsanbindung und Logistik ergriffen werden. Die bereits im Jahre 2002 erhobene und im Zusammenhang mit dem Fluglärmgesetz von 2007 vom DST bekräftigte Forderung nach einer Beteiligung der Städte und Gemeinden an der Flugroutenfestlegung wird erneut aufgegriffen und in dem Beschluss besonders herausgestellt. Dies gilt auch für die Forderung nach Beibehaltung der heutigen Regelung im § 29 b Abs. 1 Satz 2 des Luftverkehrsgesetzes, wonach der „besondere Schutz der Nachtruhe“ nicht eingeschränkt werden sollte. Darüber hinaus enthält das Positionspapier den Appell, dass bei allen Überlegungen zum Schutz der Bevölkerung von Fluglärm grundsätzlich aktiven Lärminderungsmaßnahmen der Vorrang vor passiven Schallschutzmaßnahmen eingeräumt werden sollte. So könnten z. B. Start- und Landegebühren nach der Lärmintensität der Flugzeuge gestaffelt sowie finanzielle Anreize zur Nachrüstung von Flugzeugen und zur Flottenerneuerung gewährt werden, um die Lärmemissionen zu senken.

Wir werden diese Positionen an den Bund herantragen und wären Ihnen für eine gelegentliche Rückmeldung aus der Länderebene dankbar.

Mit freundlichen Grüßen
In Vertretung



Folkert Kiepe
Beigeordneter für Stadtentwicklung,
Bauen, Wohnen und Verkehr



Detlef Raphael
Beigeordneter für Umwelt
und Wirtschaft, Brand und
Katastrophenschutz

Anlagen

Postfach 12 03 15
10593 Berlin

Straße des 17. Juni 112
10623 Berlin

Juli 2002

Telefon (0 30) 3 77 11-0
Durchwahl 3 77 11-0
Telefax (0 30) 3 77 11-5 09

E-Mail

post@staedtetag.de

Aktenzeichen

66.96.00

Anlage 1

DST-Forderungen zur Verbesserung des Fluglärmschutzes

Der Luftverkehr in der Bundesrepublik Deutschland hat in den letzten Jahren stark zugenommen. Parallel hierzu stieg die Lärmbelastung der Bevölkerung. Nach aktuellen Umfragen fühlt sich inzwischen fast jeder zweite Bundesbürger durch Fluglärm belästigt. Darüber hinaus kann massiver Fluglärm die Gesundheit der Bevölkerung in den betroffenen Städten beeinträchtigen.

Die Hauptgeschäftsstelle hat deshalb gemeinsam mit der Fachkommission „Umwelt“ sowie dem Umweltausschuss des Deutschen Städtetages Positionen zur Verbesserung des Fluglärmschutzes formuliert, die sowohl eine Aktualisierung des Fluglärmgesetzes aus dem Jahre 1971 erfordern, als auch eine kommunale Beteiligung bei der Festlegung von Flugrouten anmahnen.

Das Präsidium des Deutschen Städtetages hat hierzu in seiner Sitzung am 4. Juni 2002 folgendes beschlossen:

1. „Die Bedeutung des Luftverkehrs für den Wirtschaftsstandort Deutschland erfordert einen bedarfsgerechten Ausbau der Flughäfen. Vor diesem Hintergrund hält das Präsidium des Deutschen Städtetages eine Verbesserung des Fluglärmschutzes der Bevölkerung für dringend erforderlich. Das Fluglärmgesetz aus dem Jahre 1971 entspricht diesen Anforderungen nicht mehr und sollte deshalb in der nächsten Legislaturperiode des Deutschen Bundestages novelliert werden. Im Rahmen eines solchen Gesetzgebungsverfahrens muss auch eine kommunale Beteiligung bei der Flugroutenfestlegung gesichert werden, da die Bevölkerung gerade in dicht besiedelten Gebieten durch eine häufige Änderung der Flugrouten unter einer zunehmenden Lärmbelastung leidet.“
2. Das Präsidium beauftragt die Hauptgeschäftsstelle, die in ihrem Positionspapier zum Fluglärm formulierten Forderungen an den Bundesgesetzgeber heranzutragen.“

Die von der Hauptgeschäftsstelle des Deutschen Städtetages formulierten und vom Präsidium gebilligten Forderungen zum Fluglärmenschutz beziehen sich vor allem auf folgende Punkte:

- Ausweitung des Anwendungsbereichs des Fluglärmgesetzes auf alle zivilen und die militärischen Flugplätze.
- Absenkung der Grenzwerte für die Schutzzonenfestlegung bei vorhandenen Verkehrs- und Militärflughäfen zum verbesserten Schutz insbesondere der hochbelasteten Anwohner.
- Definition von Nacht-Schutzzonen zur Vermeidung gesundheitlich relevanter Schlafstörungen bei den betroffenen Anwohnern.
- Verbesserte Regelungen für den Neubau und die wesentliche Änderung von Flugplätzen, allerdings ohne Entschädigungspflichten der Städte; hier sind in erster Linie die Flughafenbetreiber nach dem Verursacherprinzip heranzuziehen, zumal sie die Möglichkeit haben, entsprechende Aufwendungen über die Gestaltung der Start- und Landegebühren zu finanzieren.
- Bestellung von Fluglärmenschutzbeauftragten für alle größeren zivilen Flugplätze.
- Beteiligung der Städte bei der Flugroutenfestlegung.

Anlage 2

Gereonshaus
Gereonstraße 18 - 32
50670 Köln

08.02.2012

Telefon +49 221 3771-0
Durchwahl 3771-281
Telefax +49 221 3771-178

E-Mail

axel.welge@staedtetag.de

Bearbeitet von
Oliver Mietzsch

Axel Welge

Aktenzeichen
70.20.34 D
66.96.00 D

Positionspapier Fluglärm

Fluglärm ist eine der wesentlichen Umweltbeeinträchtigungen durch den Flugverkehr. Er wird von den Bürgerinnen und Bürgern zunehmend als störend empfunden. Nach dem Straßenverkehr ist der Luftverkehr die bedeutendste verkehrsbedingte Ursache für Lärmbelästigungen in Deutschland. Bundesweit fühlt sich fast jeder Dritte durch Fluglärm belästigt. Hauptquellen des Lärms sind die Triebwerke, aber auch das Fahrwerk und die das Flugzeug umströmende Luft. Trotz positiver Entwicklungen bei der technischen Lärminderung, vornehmlich am Flugzeug selbst, nehmen die Belastungen der Bevölkerung durch Fluglärm weiter zu. Grund ist die Zunahme der Flugbewegungen, das Fehlen früher vorhandener Flugpausen und das Heranrücken der Wohnbebauung an den Flughäfen.

Zahlreiche Untersuchungen haben gezeigt, dass der Flughafenbetrieb und hier insbesondere der Fluglärm die Gesundheit der Anwohner belastet. Die bis Sommer 2008 vorliegenden epidemiologischen Studien aus der internationalen Literatur sind in dem Bericht „Fluglärm und Gesundheit - Literaturübersicht“ des Amtes für Gesundheit der Stadt Frankfurt am Main vom Dezember 2008 dargestellt. Demnach zeigen alle entsprechenden Studien: Fluglärm erhöht das Risiko für Bluthochdruck und Herzinfarkt. Darüber hinaus sind Assoziationen mit Schlafstörungen und dem Verkauf, der Einnahme oder der Verschreibung von Schlafmitteln beschrieben.

Rechtsgrundlagen

Um die Bevölkerung vor Fluglärm zu schützen, hat die EU verschiedene Vorgaben gemacht. Insbesondere hat sie die Umgebungslärmrichtlinie und die Richtlinie über Regeln und Verfahren für lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen der Gemeinschaft erlassen. Diese Richtlinien wurden unter anderem durch das Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 24.06.2005 umgesetzt.

Mit dem Fluglärmgesetz aus dem Jahr 2007, den dazugehörigen untergesetzlichen Regelwerken (der Anleitung zur Berechnung von Lärmschutzbereichen [AzB] und der Anleitung zur Datenerfassung über den Flugbetrieb [AzD] und der Zweiten Verordnung zur Durchführung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (Flugplatz-Schallschutzmaßnahmenverordnung - 2. FlugLSV) wurde 2009 die Novellierung der alten Fluglärmschutzvorschriften abgeschlossen. Zusammen mit dem Luftverkehrsgesetz sind damit die Grundlagen definiert, in welcher Weise den Lärmauswirkungen des Flugbetriebs zu begegnen ist. Eine Regelung für die Außenwohnbereichsentschädigung entsprechend der Vorgaben des Fluglärmgesetzes steht noch aus. Grundsätzlich ist dabei festzustellen, dass die gesetzlichen Grundlagen zum Fluglärmschutz weder konsistent noch ausreichend sind. So sieht das LuftVG grundsätzlich einen Vorrang der Flughafennutzung vor; werden im FlugLG und im BImSchG werden aber unterschiedliche technische Bemessungsgrundlagen und -zeiträume herangezogen. Darüber hinaus handelt es sich beim Fluglärmgesetz entgegen der Begrifflichkeit um eine Regelung zur Entflechtung konfligierender Bodennutzungen. In dem anlagenbezogenen BImSchG sind Flugplätze komplett ausgenommen. Besonders gravierend ist das Auseinanderfallen von Flughafenbezogener Planfeststellung einschl. der Einbeziehung möglicher Umweltauswirkungen und der davon zeitlich und hinsichtlich der Betroffenenbeteiligung völlig losgelösten Festlegung der Flugverfahren als Rechtsverordnung ohne öffentliches Anhörungsverfahren. Auch fehlt es an gebietsbezogenen Immissionsrichtwerten. Im Ergebnis ist die kommunal verantwortete Bebauungsplanung gegenüber den Interessen der Flugplatzbetreiber nachrangig.

Flughafenkonzept 2009

Mit dem vom Bundeskabinett am 27.05.2009 beschlossenen Flughafenkonzept 2009 wird festgestellt, welche Bedeutung der Flugverkehr für die gesamtwirtschaftliche Entwicklung als unerlässliche Grundlage für die Export- und Importwirtschaft sowie Tourismus und Mobilität hat.

Die internationale Wettbewerbsfähigkeit soll in Balance mit ökologischen und sozialen Belangen sichergestellt werden. Zum Schutz vor Fluglärm sind ordnungspolitische (z.B. Lärmkontingente), technische (Minderung an der Fluglärmquelle) und operative (z.B. An- und Abflugstrecken) Lärminderungskonzepte erforderlich.

Luftverkehrsgesetz (LuftVG)

Nach § 29b (1) Luftverkehrsgesetz (LuftVG) ist der Schutz der Menschen vor Lärm besonders zu berücksichtigen:

„Flugplatzunternehmer, Luftfahrzeughalter und Luftfahrzeugführer sind verpflichtet, beim Betrieb von Luftfahrzeugen in der Luft und am Boden vermeidbare Geräusche zu verhindern und die Ausbreitung unvermeidbarer Geräusche auf ein Mindestmaß zu beschränken, wenn dies erforderlich ist, um die Bevölkerung vor Gefahren, erheblichen Nachteilen und erheblichen Belästigungen durch Lärm zu schützen. Auf die Nachtruhe der Bevölkerung ist in besonderem Maße Rücksicht zu nehmen.“

In einem Positionspapier der ADV Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (Planungssicherheit für deutsche Flughäfen – Nachtflugbetrieb an ausgewählten Flughäfen ermöglichen!) vom 16.01.2009 heißt es:

„Dem unbestrittenen Schutzbedürfnis der Bevölkerung wird durch umfangreiche Maßnahmen des passiven Schallschutzes entsprochen.“

Im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und FDP vom 24.10.2009 ist vereinbart, dass neben einer Kapazitätsentwicklung der Flughäfen insbesondere international wettbewerbsfähige Betriebszeiten sichergestellt werden sollen. Hierzu soll das Luftverkehrsgesetz so geändert werden, dass eine gleichberechtigte und konsequente Abwägung von betrieblichen, wirtschaftlichen und Lärmschutzbelangen gesichert ist. Der Schutz der Nachtruhe soll damit nicht mehr vorrangig gelten, sondern ggfls. hinter wirtschaftlichen Interessen zurücktreten. Der Schutz der Bevölkerung würde dann ausschließlich auf passive Schallschutzmaßnahmen fokussiert werden:

„Die Koalition ist sich der großen Bedeutung der Luftverkehrswirtschaft für den Standort Deutschland bewusst. Wir wollen die erfolgreiche Arbeit der „Initiative Luftverkehr“ als übergreifendes Steuerungsinstrument fortsetzen und die Länder daran beteiligen. Wir werden uns für einen koordinierten Ausbau der Flughafeninfrastruktur einsetzen. 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.“

Positionen der Städte

- **Standort Deutschland**

Als Wirtschafts- und Transitland mit günstigen Umweltbedingungen und hoher Lebensqualität kann der Standort Deutschland wettbewerbsfähig weiterentwickelt werden, ohne dass Fluglärm Auswirkungen ansteigen. Hierzu bedarf es aber einer Neustrukturierung der Zusammenarbeit der Flughäfen untereinander - insbesondere der Flughäfen mit internationalen Verbindungen, verstärkter Infrastrukturmaßnahmen anderer Verkehrsträger (Intermodalität, Verkehrsanbindung, Logistik) und umsetzbarer Konzepte für effiziente Personen- und Frachtmobilität sowie der bereits im Flughafenkonzept 2009 angesprochenen anderen Lärminderungskonzepte. Hierfür sind auch ökonomische Steuerungsinstrumente und Anreizmechanismen zu entwickeln.

- **Verbesserung der Zusammenarbeit von Bund, Ländern, Kommunen und Verkehrsträgern**

Zur Lösung von Konflikten der Raum- und Verkehrsplanung sind neue Strukturen und Verfahren zu entwickeln sowie vorhandene Einrichtungen (z.B. verbindliche Beteiligung der Fluglärmkommissionen im Rahmen der Festlegung von Flugrouten auch bei relevanten militärischen Flugplätzen) zu stärken. Beispielhaft könnten Flugverfahren und Flugrouten im Rahmen von Mediationsverfahren, die unabhängig von Planfeststellungsverfahren sind, bewertet und geändert werden.

- **Festlegung von Flugrouten**

Die Belastung der Bevölkerung durch zivilen und militärischen Fluglärm wird maßgeblich durch die Festlegung der An- und Abflugrouten beeinflusst. Im Gegensatz zu Autobahnen oder Schienenverkehrswegen erfolgt die Festlegung von Flugrouten durch Rechtsverordnungen und damit ohne die Beteiligung der betroffenen Kommunen. Die im derzeitigen Verfahren beteiligten Fluglärmkommissionen werden nur beratend gehört. Um die Betroffenen in den Planungsprozess einzubeziehen und die Auswirkungen der Routenfestlegung umfassend zu untersuchen, sollte die Festlegung von An- und Abflugstrecken im Flughafennahbereich im Gegensatz zur bisherigen Praxis im Benehmen mit den Fluglärmkommissionen und den betroffenen Gemeinden als Träger öffentlicher Belange erfolgen. Noch besser wäre es allerdings, wenn die Festlegung der Flugverfahren bereits Bestandteil der Planfeststellung würde, wenngleich in diesem Falle eine ausreichende Flexibilität bei der Anpassung von Flugverfahren sicherzustellen wäre.

- **Schutz der Bevölkerung vor nächtlichem Fluglärm**

Im Oktober 2009 hat die WHO/Europa Leitlinien zur nächtlichen Lärmbelastung veröffentlicht und mit möglichen Gesundheitsschäden begründet. Als erste Festlegung hat der Präsident des Umweltbundesamtes deshalb vorgeschlagen, kurzfristig eine Lärmobergrenze von 55 dB und langfristig von 40 dB anzustreben.

Die im Koalitionsvertrag enthaltene Formulierung zur Sicherstellung wettbewerbsfähiger Betriebszeiten läuft darauf hinaus, dass der in § 29b (1) S. 2 Luftverkehrsgesetz geforderte *„besondere Schutz der Nachtruhe“* relativiert wird. Die geplante Änderung würde in der Nacht Fluglärm ermöglichen, auf den dann lediglich durch passive Schallschutzmaßnahmen Einfluss genommen werden könnte. Aufgrund der besonderen gesundheitlichen Belastungen der betroffenen Anwohner durch nächtlichen Lärm wird eine Änderung des § 29b LuftVG als unvertretbar angesehen.

Im Einzelfall sollten Nachtflugregelungen in Mediationsverfahren erörtert werden. Insbesondere über dicht besiedelten Ballungsräumen sollten nächtliche Flugbewegungen vermieden werden. Bei der Festlegung der Flugverfahren sollten die Luftaufsichtsbehörden verpflichtet werden, insbesondere im Nachtzeitraum, den Lärminteressen der Bevölkerung Vorrang vor wirtschaftlichen Interessen einzuräumen.

- **Fluglärmmonitoring**

Die Flughäfen sollten auf die Installation eines umfassenden und aussagekräftigen Lärmmonitoring, d.h. die fortlaufende Ermittlung, Darstellung und Kommunikation bestimmter fluglärmrelevanter Situationen und Gegebenheiten verpflichtet werden. Der Datenzugang für die Bevölkerung ist zu gewährleisten.

- **Umfassende Umsetzung des „Balanced Approach“ der Internationalen Zivilluftfahrt - Organisation (ICAO)**

Die Umsetzung des von der ICAO beschlossenen „Ausgewogenen Ansatzes“ - Reduzierung des Fluglärms an der Quelle, Maßnahmen lärmschutzbezogener Flächennutzungsplanungen, lärmindernde Betriebsverfahren und lärmbedingte Betriebsbeschränkungen - wird im Flughafenkonzept 2009 der Bundesregierung als Grundlage genannt. Als Baustein für eine umfassende Fluglärminderungsstrategie sind flughafenspezifische und allgemein geltende Regeln zu entwickeln (Anreize zur Flottenerneuerung oder Flottenumrüstung, lärmärmere Flugverfahren, passive Schallschutzmaßnahmen, Flächennutzung), um die

technischen Maßnahmen mit ordnungspolitischen und operativen Lärminderungskonzepten zu ergänzen.

Die zulässigen Geräuschemissionen von Luftfahrzeugen sind international im Anhang 16 Band I zum Luftfahrtabkommen der ICAO geregelt. Diese Lärmvorschrift enthält für die unterschiedlichen Luftfahrzeuge die an genau definierten Lärmmesspunkten festgelegten Lärmgrenzwerte. Angesichts der Zunahme des Luftverkehrs ist eine Senkung der Lärmgrenzwerte für Flugzeuge entsprechend des fortschreitenden Standes der Technik für eine Verringerung der Fluglärmbelastung erforderlich.

- **Gesetzliche Verankerung aktiver Schallschutzmaßnahmen**

- Bei allen Überlegungen zum Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm sollte grundsätzlich aktiven Schallschutzmaßnahmen der Vorrang vor passiven Schallschutzmaßnahmen eingeräumt werden.
- Als Anreiz zur Flottenerneuerung sollten die Start- und Landegebühren nach der Lärmintensität der Flugzeuge festgelegt werden. Dabei dürfen sich die Start- und Landegebühren nicht – wie bisher – an der Höhe der diesbezüglichen Kosten der Flughäfen orientieren, da ansonsten externe Lärmquellen, die zusammen mit der Fluglärmbelastung zur einer Überschreitung der medizinisch und sozial vertretbaren Gesamtlärmbelastung führen, nicht adäquat bekämpft werden können. Dies ist auch deshalb erforderlich, weil die technischen Einwirkungsmöglichkeiten zur Reduzierung des Fluglärms im Laufenden Flugbetrieb dort am geringsten sind, wo die Lärmbelastung am stärksten ist (15 km vor der Landung bzw. nach dem Start).
- Gestaffelt nach den Emissionen (Lärm und Abgase) sollte bundeseinheitlich eine differenzierte Kennzeichnung der Flugzeuge einschließlich Regelungen zur Beschränkung (z.B. abhängig von der Tageszeit) eingeführt werden. Dabei ist auf eine regelmäßige Aktualisierung der technischen Anforderungen an den konstruktiven Fluglärmschutz zu achten.
- Einführung einer bundeseinheitlichen Regelung zur Nachrüstung von Flugzeugen, um die Lärmemissionen zu senken.

- **Entschädigung der Außenwohnbereiche**

Mit der Dritten Verordnung (3. FlugLSV) zum Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm soll erstmals die Außenwohnbereichsentschädigung (wie beispielsweise Balkons und Terrassen) beim Neu- oder Ausbau von Flughäfen geregelt werden. Vier Jahre nach Inkrafttreten des Fluglärmgesetzes im Jahr 2007 liegt jedoch noch kein entsprechender Verordnungsentwurf vor. Der Gesetzgeber wird aufgefordert, umgehend die notwendigen gesetzlichen Grundlagen zu schaffen.

- **Forschungsbedarf zu den gesundheitlichen Auswirkungen von Fluglärm**

Um die Lärmwirkungsforschung intensiv weiterzuführen und zur Vorbereitung von Gesetzesänderungen, sind auf Bundesebene finanzielle Mittel bereitzustellen und entsprechende Untersuchungen zu beauftragen.

PRESSEERKLÄRUNG

OVG Bautzen: Flugroutenklage abgewiesen

Hauptsitz

Annastraße 28 • 97072 Würzburg
Telefon 0931-46046-0
Telefax 0931-46046-70

info@baumann-rechtsanwaelte.de

ZWEIGSTELLE

Floßplatz 35 • 04107 Leipzig
Telefon 0341-149697-60
Telefax 0341-149697-58

leipzig@baumann-rechtsanwaelte.de

Kanzlei-Homepage:

www.baumann-rechtsanwaelte.de

Das Sächsische Obergerverwaltungsgericht in Bautzen hat die Klagen von zwei Einwohnern der Stadt Halle gegen zwei Abflugverfahren vom Flughafen Leipzig/Halle abgewiesen. Das Urteil nebst Begründung wurde unserer Kanzlei gestern übermittelt.

Grund für die Klagen war, dass im Planfeststellungsverfahren für den Ausbau des Flughafens Leipzig/Halle davon ausgegangen worden war, dass die Stadtgebiete von Halle von Fluglärm entlastet werden sollen. Die damals angenommenen Flugrouten ließen eine Betroffenheit von Hallenser Gebieten nicht erkennen. Auch der Stadt Halle war vom Flughafen versprochen worden, dass über Halle nie geflogen würde. Die beiden Klägerinnen hatten im Vertrauen hierauf ihren Wohnort in Halle-Ost gewählt und zwar in einer Gegend, in der die Stadt Halle das so genannte 1000-Häuser-Programm initiiert hatte, das sich gerade an Familien mit Kindern richtete und diesen vergünstigte Möglichkeiten des Eigentumserwerbes in Halle-Ost bot. Für die Klägerinnen war deshalb nicht akzeptabel, dass eine Neufestsetzung der Flugrouten ihren Wunsch von einem Familienleben in einem ruhigen Gebiet vereiteln und die hierfür getätigten Investitionen entwerten sollte.

Das Obergerverwaltungsgericht in Bautzen hat nun mit dem gestrigen Urteil die Hoffnungen der Hallenser Bürger zunichte gemacht, die für sie nur schwer erträgliche Lärmsituation rückgängig zu machen. Das Gericht hat die Abweisung der Klage im Wesentlichen darauf gestützt, dass die Festlegung der Abflugverfahren nur einer Überprüfung auf Einhaltung der "Willkürgrenze" unterliege und deshalb ein plausibler Grund für die Einführung der Flugroute ausreichend sei. Zudem nahm das Gericht - wenig überzeugend - an, dass ein bloßer „Verteilungsfall“ von Fluglärm vorliege, da angeblich jegliche denkbaren Routenvarianten zu vergleichbaren Lärmbelastungen führen würden und es deshalb nur noch darum ginge, wer im Ergebnis die Lärmbelastung zu tragen habe. Diese Lärmbelastung, so das Gericht, überschreite nicht die Schwelle der Zumutbarkeit und sei deshalb von den Anwohnern hinzunehmen, obwohl die Flugbewegungen vor allem in der Kernzeit der Nacht stattfinden.

Soweit von den Klägerinnen geltend gemacht wurde, dass im Ausbaufverfahren für den Flughafen die Entlastung der Stadtgebiete von Halle ein wesentliches Planungsziel war, könnten sie sich hierauf nicht berufen, weil ihre Grundstücke östlich vom Zentrum in Halle lägen und nicht so stark besiedelt seien wie das

Zentrum und der Norden bzw. der Süden von Halle. Nicht gewürdigt hat das Gericht zudem, dass im Verfahren der Fluglärmkommission gegenüber behauptet worden war, bei den Routen über Halle handele es sich um bloße "Notabflurouten", wodurch die Vertreter der Stadt Halle in der Fluglärmkommission getäuscht wurden.

Rechtsanwältin Franziska Heß von der Kanzlei Baumann Rechtsanwälte ist von der Entscheidung enttäuscht: "Das Gericht hat aus meiner Sicht die Bindung, welche der Planfeststellungsbeschluss auch bei der Flugroutenfestsetzung erzeugt, nicht hinreichend gewürdigt. Auch die Annahme, das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung habe einen so weiten Entscheidungsspielraum, dass das Gericht im Ergebnis nur eine Willkürkontrolle vorzunehmen habe, halte ich angesichts der für die Hallenser Bürger im Planfeststellungsverfahren nicht erkennbaren Betroffenheit durch Fluglärm für verfehlt. Schließlich mutet die Behauptung, Halle-Ost solle nicht von dem Ziel der Planfeststellung, die Hallenser Stadtgebiete von Fluglärm zu entlasten, profitieren, schon fast zynisch an."

Rechtsanwalt Wolfgang Baumann zieht Parallelen zu dem Flugrouten-Streit in Berlin: „ Es ist an allen Flughafenstandorten das gleiche unwürdige Spiel. Die Behörden und der Flughafen erklären während des Planfeststellungsverfahrens unisono, dass am Wohnort der späteren Betroffenen kein Fluglärm zu erwarten sei, da dort Flugrouten nicht vorbeiführen werden. Nach Bestandskraft des Planfeststellungsbeschlusses und der Inbetriebnahme des neuen oder erweiterten Flughafens sind ganz andere Personen lärmbeeinträchtigt, als vorher angegeben wurde. Die Gerichtsbarkeit nimmt sich dieses Konfliktes bisher nur völlig unzureichend an: Im Planfeststellungsbeschluss ist keine Regelung für Flugrouten gesetzlich vorgesehen, sodass der Fehler nur bei der Flugroutenregelung liegen kann. Die Festlegung der Flugrouten wird fast ausnahmslos rechtmäßig sein, weil Gerichte nur überprüfen, ob die geregelten Flugrouten nach völlig unsinnigen und willkürlichen Kriterien festgesetzt worden sind. Damit haben die Kläger gegen Flugrouten keine Chance. Das ist ein rechtlicher Missstand. Nachdem die Gerichtsbarkeit entweder nicht willig oder nicht in der Lage ist, diese für die Lärmbetroffenen fatale Situation erträglich zu regeln, ist der Deutsche Bundestag aufgerufen, eine vernünftige gesetzliche Regelung zu schaffen.“

Die Kanzlei Baumann Rechtsanwälte wird das Urteil dennoch nun ausführlich prüfen und gemeinsam mit den Mandanten entscheiden, ob gegen die Entscheidung Nichtzulassungsbeschwerde mit dem Ziel einer Überprüfung durch das Bundesverwaltungsgericht eingelegt wird.

Würzburg, den 05.07.2012

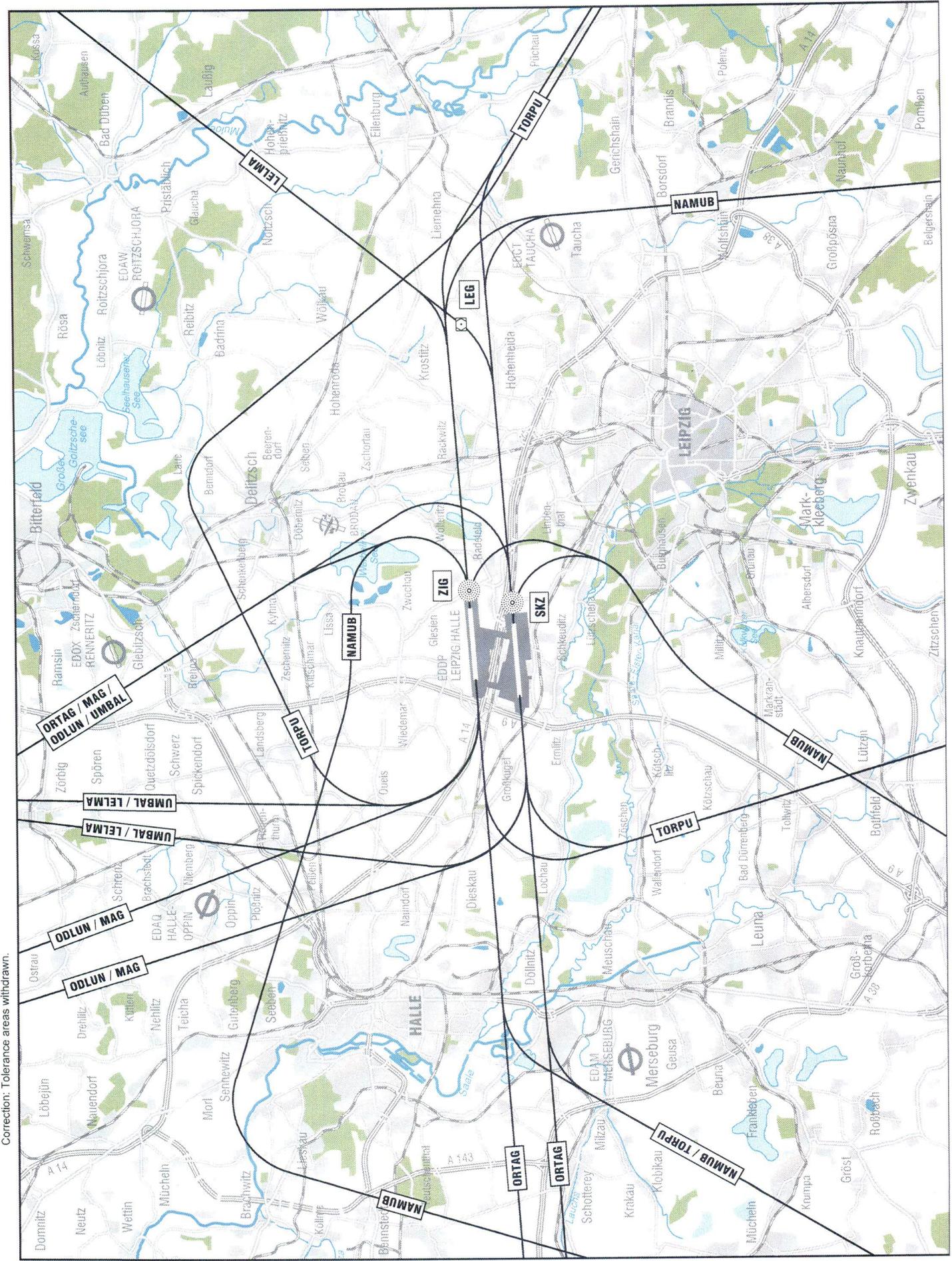
gez. Wolfgang Baumann / Fachanwalt für Verwaltungsrecht

Bei Rückfragen:

Jessica Hinkley
Tel. (0931) 4 60 46-63
Fax (0931) 4 60 46-70

MINIMUM NOISE ROUTINGS
(SID)

LEIPZIG/HALLE



Correction: Tolerance areas withdrawn.

Anlage 7



Schallschutzmaßnahmen gegen Fluglärm beantragen

Die Untere Immissionsschutzbehörde der Stadt Halle informiert, dass noch bis 31.12.2012 Anträge auf Durchführung von Schallschutzmaßnahmen gegen Fluglärm im Zusammenhang mit der im Jahr 2007 erfolgten Inbetriebnahme der Start- und Landebahn Süd auf dem Flughafen Leipzig/Halle gestellt werden können.

Die Schallschutzmaßnahmen können ausschließlich für Schlafräume, Kinderzimmer und ständig genutzte Gästezimmer beantragt werden. Auch für Schlafräume in Übernachtungsbetrieben können unter Umständen Schallschutzmaßnahmen gefördert werden.

Antragsberechtigt sind Eigentümer, Miteigentümer und Erbbauberechtigte eines innerhalb des Nachtschutzgebietes gelegenen Grundstückes, das am 22.11.2003 bebaut oder bebaubar war. Nach Einzelfallprüfung sind auch Förderungen für Schallschutzvorrichtungen an Grundstücken außerhalb des Nachtschutzgebietes möglich. Verbindliche Auskünfte erteilt in jedem Fall die unten genannte Hotline.

Die Grenze des Nachtschutzgebietes ist in einer topografischen Karte im Maßstab 1 : 50.000 dargestellt. Auf Grund der Kartengröße ist eine brauchbare Kartenabbildung im Amtsblatt nicht möglich. Die Karte kann im Internet unter www.leipzig-halle-airport.de in der Rubrik Umweltschutz/Aktuelles Schallschutzprogramm/Karte zum Nachtschutzgebiet betrachtet werden. Darüber hinaus ist die Karte auch in der unentgeltlichen Broschüre "Das aktuelle Schallschutzprogramm" enthalten. Diese kann über die kostenfreie Hotline des Flughafens 0800 0078766 bestellt werden.

Wegweiser

Umweltamt

*Hansering 15
06108 Halle (Saale)*

 [zum Stadtplan](#)

Postanschrift

Herr Hegner

 0345 221-4673

 0345 221-4667

 info@halle.de

Öffnungszeiten

Dienstag

09:00 – 12:00 Uhr und 13:00 – 18:00 Uhr

Donnerstag

09:00 – 12:00 Uhr und 13:00 – 15:00 Uhr

oder nach telefonischer Vereinbarung

Weitere Informationen

 [Flughafen Leipzig – Halle](#)

© Stadt Halle 2012