

# Bündnis der Initiativen gegen den Weiterbetrieb des Flughafens Berlin-Tegel



## Klaus Dietrich

Tessenowstraße 23 <sup>xx</sup> 13437 Berlin  
Telefon (030) 4787271  
Mobil 0170 8029434  
Email: [kdiet@gmx.de](mailto:kdiet@gmx.de)

## Janik Feuerhahn

Gaillardstr. 14 13187 Berlin  
Tel.: 0173 6218430  
Email: [janik.feuerhahn@gmx.de](mailto:janik.feuerhahn@gmx.de)

An die Abgeordneten des Bundestages  
im „Parlamentskreis Fluglärm“

28. November 2018

Sehr geehrte Abgeordnete,  
sehr geehrte Damen und Herren,

die Tatsache, dass das Fluglärmenschutzgesetz (FLSchG) in der Fassung von 2007 zur Zeit in der Evaluierung steht nehmen wir zum Anlass, Ihnen unseren Standpunkt dazu zur Kenntnis zu bringen.

Zunächst erlauben wir uns, kurz die Definitionen für die Lärmschutzzonen gemäß FLSchG noch einmal zu interpretieren. Die Lärmschutzbereiche werden demnach durch eine Grenze gekennzeichnet, deren Verlauf durch einen Grenzwert (z. B. 60 dB(A)) für den äquivalenten Dauerschallpegel bestimmt wird. Das bedeutet, dass innerhalb einer Lärmschutzzone die äquivalenten Dauerschallpegel größer oder gleich und außerhalb kleiner oder gleich dem Grenzwert sein können.

Zur weiteren Erläuterung ist zu sagen, dass der äquivalente Dauerschallpegel als ein über den Erfassungszeitraum (die sechs verkehrsreichsten Monate, gleich 180 Tage) gemittelter Wert aller erfassten Lärmereignisse berechnet wird. Zu diesen Lärmereignissen zählen die Starts und die Landungen, die sich in ihrem Schallpegel deutlich unterscheiden.

Der äquivalente Dauerschallpegel unterstellt somit rechnerisch, als ob die Lärmereignisse sich gleichmäßig über den Erfassungszeitraum verteilen.

Leider verteilen sich in der Realität diese Ereignisse nicht gleichmäßig über die täglichen Betriebszeiten eines Flughafens. Vielmehr gibt es deutlich ausgeprägte Zeiträume, in denen sich die Lärmereignisse häufen. Während solcher Spitzenzeiten starten oder landen die Flugzeuge oft in einem Abstand von 45 – 150 Sekunden und das teilweise über Zeitspannen von 2 bis 3 Stunden. Das bedeutet, dass die Menschen innerhalb einer Lärmschutzzone im Außenbereich ihrer Wohnung dann für solche Zeitabschnitte alle 45 bis 150 Sekunden einem Lärmereignis von bis zu 89 dB(A) ausgesetzt sein können.

## Bündnis der Initiativen gegen den Weiterbetrieb des Flughafens Tegel

**TEGEL SCHLIESSEN.  
ZUKUNFT ÖFFNEN.**

Am Beispiel Berlin Tegel stehen in den aktuellen Flugplänen ab 06:00 Uhr bis 07:15 ausschließlich 33 Startereignisse, d. h. alle 150 Sekunden. In den übrigen Betriebszeiten sind dann wiederum deutliche Spitzenzeiten zu erkennen.

Anmerkung: In der Arbeitsstättenverordnung sind Lärmpegel von 56 dB(A) festgelegt.

In zahlreichen Veröffentlichungen aus dem Wissenschaftsbereich und einschlägigen Verbänden liegen Bewertungen und Stellungnahmen zum FLSchG vor (z. B. NORAH 09-2015, Stellungnahme der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Fluglärmkommissionen ADF, Sondergutachten Sachverständigenrat 2014\_HD, UBA Fluglärmbericht 56-2017, Noppeney-Fluglärm aus Sicht der Ärzte, Babisch-Fluglärmwirkungen auf die Gesundheit 2010, uva.).

Trotz der teilweise unterschiedlichen Aussagen sind sich die meisten Wissenschaftler weitgehend einig, dass die derzeitigen Schutzvorschriften bei weitem nicht ausreichen, die Menschen wirksam vor den Auswirkungen von Fluglärm zu schützen. Die aufgeführten Schädigungen der Gesundheit betreffen praktisch alle Bereiche von Herz-Kreislauf, Nerven, Psyche und Verdauungsapparat. Dabei muss insbesondere festgestellt werden, dass diese Untersuchungen dort gemacht wurden, wo Menschen in der Umgebung von Flughäfen innerhalb und außerhalb der ausgewiesenen Lärmschutzzonen leben.

Die US-Umweltbehörde EPA hat festgestellt, dass von 1990 bis 2020 in Europa die Anzahl der vom Fluglärm betroffenen Menschen um 42% zunehmen wird.

Ein andere Aussage lautet, dass die technischen Entwicklungen zur Lärmreduzierung nicht mit der Entwicklung der Flugbewegungen standhalten. **Daraus folgt: Der Fluglärm wird noch weiter zunehmen, wenn nicht massiv gegengesteuert wird!**

Durch die hohe Besiedlungsdichte in Europa bedingt können viele Maßnahmen aus dem ICAO Konzept „Guidance on the Balanced Approach to Aircraft Noise Management – DOC 9828“ so nicht umgesetzt werden. Die Europäer müssen deshalb im Umgang mit Fluglärm eigene Konzepte und Standards entwickeln.

Die Ergebnisse aus den o. g. Studien haben unter anderem auch das Umweltbundesamt UBA dazu veranlasst, die Erkenntnisse daraus in seine Evaluierung des FLSchG einzubeziehen und entsprechende Vorschläge zu dessen Novellierung zu unterbreiten.

Es wäre sicherlich auch aus ökonomischer Sicht interessant der Frage nachzugehen, welche Folgekosten im Gesundheitsbereich aus den Auswirkungen des unzureichenden Schutzes vor Fluglärm resultieren.

Dem Entwurf der Bundesregierung zum Bericht zur Evaluierung des FISchG (vorgelegt durch BMUN) ist jedoch zu entnehmen, dass wesentliche Vorschläge zur Novellierung des FISchG hierin nicht aufgegriffen werden.

## Bündnis der Initiativen gegen den Weiterbetrieb des Flughafens Tegel

**TEGEL SCHLIESSEN.  
ZUKUNFT ÖFFNEN.**

Als die besonders vom Fluglärm betroffenen Bürger schließen wir uns in unserer eigenen Bewertung des FLSchG den Forderungen der ADF und der anderer Institutionen an. Insbesondere sehen wir als dringend notwendige Verbesserungen:

Das für alle zivilen Flughäfen dieselben Grenzwerte für die Festlegung von Lärmschutzzonen zu Grunde gelegt werden und zwar die, welche für die neu errichteten Flughäfen festgelegt wurden (60 dB(A) Tag-Lärmschutzzone 1 und 55 dB(A) Tag-Lärmschutzzone 2, sowie 50 dB(A) Nachtschutzzone).

Die Korrektur des in § 9 mit 70 dB(A) in Abweichung von den in § 2 für den äquivalenten Dauerschallpegel mit 60 dB(A) festgelegten Wert für die Lärmschutzzone 1, auf ebenfalls 60 dB(A) für den Außenbereich als Bewertungsgrundlage für Entschädigungen.

Die Regelung im geltenden FLSchG, dass nur die Eigentümer von Immobilien im Lärmschutzgebiet Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen oder Entschädigungen haben ist zu korrigieren. Da die Mieter in der Regel keinen Zwang ausüben können, bleiben die meisten von ihnen hilflos dem Fluglärm ausgeliefert. Sie haben auch eher Angst davor, dass ihnen nach einer Lärmsanierung die Mieten erhöht werden. Das ist ein unhaltbarer Zustand, der im Sinne der Mieter neu zu regeln ist.

Die bestehenden Beschränkungen des Flugbetriebes in den gesetzlichen Nachtzeiten von 22:00 – 06:00 sind restriktiver zu formulieren und auf alle Flughäfen in Deutschland anzuwenden. Für die Zeit von 22:00 – 23:00 sollten Flüge nur im Einzelfall und als Ausnahmen dann genehmigt werden, wenn dem eine eindeutig nachprüfbare Begründung zu Grunde liegt. Die bisherigen Vorgaben sind viel zu lasch und undifferenziert formuliert. Die Pauschalgenehmigungen von 23:00 – 23:59 sind durch absolute Ausnahmegenehmigungen zu ersetzen (z. B. medizinische Notfälle, Sicherheitsflüge). Die sonstigen Betriebs- und Postflüge sind aus den Regelungen zu streichen.

In das FISchG ist eine Regelung aufzunehmen die vorsieht, die Verteilung der Flugbewegungen stärker auf die Tag-Betriebszeiten zu beschränken. Den Fluggesellschaften sollten nur limitierte Lärmkontingente für die Zeiten nach 21:00 und vor 07:00 zugeteilt werden (Beispiel London Heathrow).

Alle erteilten Genehmigungen für eine Flugbewegung in den gesetzlichen Nachtflugzeiten sind zu dokumentieren, um sie einer nachträglichen Überprüfung zugänglich zu machen. Ein entsprechender Sanktionskatalog mit Buß- und Strafzahlungen sollte dann greifen, wenn sich die vorgegebenen Begründungen im Nachhinein als nicht genehmigungsfähig erweisen.

Die Möglichkeiten für Piloten, durch Freigabe durch die Flugkontrolle frühzeitig von den vorgegebenen (Abflug-)Routen abzuweichen sind abzuschaffen. Schließlich wurden insbeson-

## Bündnis der Initiativen gegen den Weiterbetrieb des Flughafens Tegel

**TEGEL SCHLIESSEN.  
ZUKUNFT ÖFFNEN.**

dere auch die Kriterien für Lärmvermeidung bei der Festlegung der Routen berücksichtigt. Zur Festlegung dieser Routen gab es immer wieder zahlreiche gerichtliche Auseinandersetzungen.

Viele wissenschaftliche Publikationen setzen sich kritisch mit der Vorgehensweise bei der Datenerhebung und Berechnung der Lärmschutzzonen auseinander und stellen fest, dass wesentliche Faktoren, die für die Lärmentstehung und Verbreitung maßgeblich sind, in den zu Grunde liegenden Modellen nicht berücksichtigt werden. Dies gilt auch für die „Anleitung zur Datenerhebung...“ AzD und „Anleitung zur Berechnung ...“ AzB aus 2008. Dass hierin die Realität nur unzureichend abgebildet wird mag der Tatsache geschuldet sein, dass zum Zeitpunkt der Erstellung der AzD und AzB bestimmte Rechenmethoden und Rechenleistung noch nicht zur Verfügung standen und deshalb Vereinfachungen notwendig waren. Die Entwicklung gerade auf den genannten Gebieten hat aber in den letzten Jahren rasante Fortschritte gemacht. Dies muss sich nun auch im FLSchG und den zugehörigen Verordnungen AzD und AzB niederschlagen, die somit entsprechend zu überarbeiten sind.

Insgesamt fordern wir, dass sowohl das Luftverkehrsgesetz als auch das Fluglärmgesetz sich in ein Gesamtkonzept für die Verkehrspolitik einbinden. Es muss darum gehen, die Mobilität der Gesellschaft sinnvoll auf alle Verkehrsträger auch nach ökologischen Gesichtspunkten zu verteilen. Dabei ist die Erkenntnis zu berücksichtigen, dass Fluglärm die bei weitem schädlichste Quelle für die negativen Auswirkungen auf die Gesundheit der Menschen darstellt. Die „Quote“ für den Luftverkehr ist deshalb in einem Verkehrskonzept mit einem entsprechenden Abschlag zu berücksichtigen.

Wie dem EASA Bericht „Aviation Environmental Report 2016“ zu entnehmen ist, resultiert das Wachstum des Luftverkehrs in Europa seit 1997 fast ausschließlich aus dem Angebot der Billigflieger (siehe Kapitel 1.1 Air traffic).

Der Anteil der innerdeutschen Verbindungen am Gesamtaufkommen beträgt ca. 20%, an vielen deutschen Flughäfen jedoch bis zu 38%.

Ein Mittel zur Reduzierung des Flugverkehrs könnte in der Beschränkung der innerdeutschen Flugverbindungen auf Entfernungen liegen, die größer als 600 Km sind. Als Ersatz für die fortfallenden Flugverbindungen sind entsprechende Angebote durch den Schienenverkehr einzurichten.

Es sollten Vorgaben gemacht werden, die Entgeltordnungen für die Flughäfen stärker als Steuerungsinstrument einzusetzen. Damit diese auch einen echten Anreiz für die Fluggesellschaften schaffen, modernes leiseres Fluggerät einzusetzen, müssen in den Entgeltordnungen die Nacht- und Lärmzuschläge deutlich angehoben werden. Die Entgeltordnungen sind dann ohne Ausnahmen anzuwenden. Auf diese Weise muss ein Zwang ausgeübt werden, dass sich die Nachtfliegerei deutlich und spürbar in den Flugpreisen niederschlägt.

## Bündnis der Initiativen gegen den Weiterbetrieb des Flughafens Tegel

**TEGEL SCHLIESSEN.  
ZUKUNFT ÖFFNEN.**

Eine wie auch immer geartete Rabattstaffelung von Gebühren ist zu streichen (z. B. für neue Destinationen).

Was speziell den Flughafen Berlin Tegel (TXL) angeht so dürfen wir Sie darauf aufmerksam machen, dass auf Grund seiner besonderen Lage im dicht bebauten Siedlungsgebiet bestimmte Maßnahmen zur Lärmvermeidung nicht anwendbar sind. Dazu gehören z. B. die besonderen An- und Abflugrouten, weil praktisch alle (Ausweich-)Routen immer auch über dichte Wohnbebauung, Krankenhäuser, Kitas und andere sensible Einrichtungen führen. Die Einschränkungen bei der Besiedlung sind angesichts der Wohnraumknappheit auch kein probates Mittel. Auf Grund seiner Lage stellt der TXL eine besondere Gefahrenquelle dar. Deshalb ist unsere Kernforderung, den TXL unmittelbar nach der Eröffnung des BER zu schließen.

Wir würden uns freuen, wenn die Bürgerinitiativen in einen intensiven Dialog mit Ihnen eintreten könnten. Es geht uns, genauso wie Ihnen (wie Sie in einer Pressemitteilung vom 16. September 2018 angekündigt haben) um einen fairen Ausgleich zwischen den Interessen aller am Luftverkehr teilnehmenden und davon betroffenen Bürgern zu erzielen.

Mit freundlichem Gruß

Klaus Dietrich

Janik Feuerhahn

Sprecher im Bündnis „Tegelschliessen-Zukunftöffnen“