



## **Gesetzlicher Schutz vor Fluglärm ?**

**Welche Grenzwerte gelten überhaupt für Fluglärm?**

**Müssen nicht gesetzliche Regelungen solche Risiken verhindern?**

Ja, sie müssen das, weil sich das aus den Bestimmungen des Grundgesetzes der Bundesrepublik Deutschland so ergibt. Leider tun sie das nicht, obwohl laut Grundgesetz die Unantastbarkeit der Menschenwürde eine Fundamentalnorm ist. Sie schließt sowohl das Grundrecht auf ein gesundes, von unzumutbaren Lärmbelastungen freies Leben ein (Art. 2, Abs.2 S 1 GG), als auch das Grundrecht von Grundstückseigentümern ihr Eigentum so nutzen zu dürfen, wie es im Rahmen der verfassungsmäßigen Ordnung zulässig ist (Art. 14, Abs. 1 GG) ein.

Die Lärmentwicklung eines Verkehrsflughafens stellt zweifelsfrei einen Eingriff in das Grundrecht auf körperliche Unversehrtheit dar, sofern sie zu Gesundheitsgefahren führt bzw. ein Ausmaß erreicht, welche das körperliche Befinden negativ verändert (vgl: BVerfGE 56, 54, 75 ff). Die Lärmwirkungsforschung hat inzwischen ausreichend wissenschaftlich gesicherte Erkenntnisse dafür erbracht, dass sich Fluglärm in vielfältiger Weise negativ auf die Gesundheit der Anwohner von Flughäfen auswirkt.

Ungeachtet dessen hat es der Staat aber verabsäumt, seiner im GG verankerten Schutzpflicht entsprechende Rechtsnormen zu schaffen:

**Es gibt in Deutschland kein allgemein gültiges Lärmschutzgesetz!**

Zwar existiert das (2007 novellierte) „Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm“ (abgekürzt: FluLärmG). Dieses enthält jedoch keinerlei aktive Fluglärm-Schutzkriterien und ist schon alleine deswegen unbrauchbar, weil es keinen einzigen Flug verhindert.

Es regelt nämlich ausschließlich Siedlungsbeschränkungen im Umfeld der Flughäfen, Beihilfen für passive Schallschutzmaßnahmen (z.B. Schallschutzfenster, Lüfter) und ggfs. Entschädigungsansprüche.

Ausschließlich zur Beurteilung der Frage, ob Bürger wegen nächtlichen Fluglärms Anspruch auf Beihilfen („Passiver Schallschutz“) haben, enthält das **FluLärmG** zwei Eckwerte, den maximalen nächtlichen Mittelungspegel (LNIGHT) und eine maximale Zahl von extrem lauten nächtlichen Fluglärm-Ereignissen.

Mit anderen Worten: Auch dann, wenn diese Eckwerte regelmäßig übertroffen werden, hat das für die Flugbetrieb als solchen überhaupt keine Konsequenzen, er darf ohne Einschränkungen weitergehen! Im juristischen Sinne handelt es sich bei diesen Eckwerten des **FluLärmG(4)** bestenfalls um "Prüfwerte" (weil sie, je nach Prüfergebnis weitere Maßnahmen auslösen können), nicht jedoch um wirkliche Grenzwerte, denn sie haben weder eine rechtliche noch eine faktische Verbindlichkeit für die Begrenzung des Flugbetriebs!

Schließlich enthält das Luftverkehrsgesetz (**LuftVG**) noch eine (wenn auch ziemlich allgemein gehaltene) Verpflichtung (**§ 29b LuftVG**), welche alle im Flugverkehr aktiven Teilnehmer (Flughäfen, Fluggesellschaften, Piloten, DFS) dazu verpflichtet, in der Luft und am Boden vermeidbare Geräusche und deren Ausbreitung zu vermeiden. Es wurde jedoch unterlassen im Gesetz festzulegen, was "vermeidbare Geräusche" sind. Auch der Satz, dass „auf die Nachtruhe der Bevölkerung in besonderem Maße Rücksicht zu nehmen" sei, ist nirgendwo näher erläutert.

Einen einklagbaren Rechtsanspruch haben Fluglärm-betroffene auf Grund des § 29b LuftVG auch nicht.

## **Kann der gern zitierte “Passive Schallschutz” die Lösung des Nachtfluglärmproblems sein?**

Bedauerlicherweise hat das für Fluglärmfragen federführende Bundesverkehrsministerium bei der Novellierung des **FluLärmG** nicht die vom Bundesministerium für Umwelt und Naturschutz (BMU) vorgeschlagenen Eckwerte ins Gesetz übernommen! Vorgeschlagen war ein nächtlicher Mittelungspegel (LNIGHT) von 50 dB(A) außen. Stattdessen hat das BMVI für die sogenannten „Bestandsflughäfen“ festgelegt (und die Flugbetriebs-Lobby hat daran in erheblichem Maße mitgewirkt!), dass der Dauerschallpegel-Eckwert (LNIGHT) vielmehr auf 55 dB(A) festgesetzt wurde. Die Differenz von +5dB(A) zum BMU-Vorschlag mag Laien zwar klein erscheinen. Tatsächlich verhält es sich jedoch ganz anders:

Weil bei Geräuschen die Beurteilungs-Skala nicht linear sondern logarithmisch verläuft, bedeuten diese zusätzlichen fünf dB(A) im Dauerschallpegel eine Erhöhung der Lärmimmissionen um den Faktor 3,16. **Für Bestandsflughäfen wie Köln/Bonn liegt demnach der Eckwert bei rund 300 Prozent dessen, was für neu anzulegende bzw. erheblich zu erweiternde Flughäfen gilt!**

Somit drängt sich folgende Schlußfolgerung geradezu auf: Der Gesetzgeber mutet den Anwohnern aller bereits bestehenden Flughäfen (darunter auch Köln/Bonn!) zu, ohne nähere Begründung die **dreifache** nächtliche Lärmbelastung hinzunehmen bevor ein Rechtsanspruch auf „Passiven Schallschutz“ greifen kann. Das ist sowohl ein Verstoß gegen den im Grundgesetz verankerten Gleichheitsgrundsatz, als auch gegen das Willkürverbot<sup>(5)</sup>

Was den „Passiven Schallschutz“ in seiner praktischen Anwendung angeht, ist festzustellen, dass sich damit die Nachtlärmproblematik nicht lösen wird. Das ergibt sich zum einen aus der Tatsache, dass große Teile der Anspruchsberechtigten „Passiven Schallschutz“ schon deswegen ablehnen, weil Ihnen damit auferlegt wird, nachts im Schlafräum (auch in der warmen Jahreszeit) die Fenster geschlossen zu halten. Andererseits ist das durch den Passiven Schallschutz zu erreichende Schalldämm-Niveau viel zu niedrig: Nach Auskunft des zuständigen Sachbearbeiters am Flughafen Köln/ Bonn beispielsweise, garantiert der Passive Schallschutz lediglich, dass im Innenraum keine höheren Schallpegel als 55 dB(A) hörbar sind. Aus der großen Schlafstudie des DLR geht jedoch hervor, dass bereits ab Innenraumgeräuschen von 33 dB(A) [am Ohr des Schläfers] Aufwachreaktionen feststellbar sind.

## Fazit:

### **Keine wirksamen gesetzlich verankerten Grenzwerte Ungenügender „Passiver Schallschutz“**

---

<sup>(4)</sup> Nachtschutzzone ist da, wo der gemittelte nächtliche Dauerschallpegel außen an Wohngebäuden 55 dB(A) oder mehr erreicht

oder wo im Mittel der Jahresnächte min-destens 6 Fluglärmereignisse im Innenraum mit einem Maximalschallpegel von 57 dB(A) auftreten

<sup>(5)</sup> (Auszüge aus Rechtslexikon.net): Aus den Grundsätzen des [Rechtsstaats](#) folgt, dass [Behörden](#) und Gerichte bei ihren [Entscheidungen](#) nicht willkürlich vorgehen dürfen, sondern stets die Gesetze und insbes. - soweit ihnen ein Ermessensspielraum zusteht - den

[Gleichbehandlungsgrundsatz](#) zu beachten haben.

Willkürverbot - ist das aus dem [Gleichheitsgrundsatz](#) folgende Verbot, staatliches Handeln durch unsachliches und unmotiviertes Verfahren zu mißbrauchen und damit ohne angemessenen Grund Gleiches ungleich und Un-gleiches gleich zu behandeln.