

Schutzniveau Frankfurter Flughafen

Ausgangssituation

- **1978 Grundsatzurteil BVerwG**
 - **Notwendigkeit von Schutzauflagen**
 - **Frage der Kapazität**
 - **Frage des Umfangs der Konfliktbewältigung**
 -
 - **Das Startbahn West Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes hat in mehrfacher Hinsicht grundsätzliche Fragestellungen der Planfeststellung von Verkehrsflughäfen behandelt.**
 - **Das Bundesverwaltungsgericht hat in seinem Urteil erstmalig den Grundsatz des Planerhalts selbst angewandt – allerdings ohne damit eine Rechtsschutzverkürzung für die Betroffenen verbinden zu wollen.**

Schutzauflage

- Der Planfeststellungsbeschluss enthielt nämlich keinerlei Auflagen zugunsten der vom Fluglärm betroffenen Kläger, die nach § 9 Abs.2 LuftVG zwingend zu treffen sind. Das Bundesverwaltungs-gericht führt aus:

„Jeder Planfeststellungsbeschluss muss im Hinblick auf das der Planfeststellung materiell gesetzte Ziel, unter Bewältigung der mit ihr aufgeworfenen Probleme eine inhaltlich abgewogene Planung zu erreichen, unter der Voraussetzung des § 9 Abs.2 LuftVG (oder vergleichbarer Vorschriften anderer Planungsgesetze) die notwendigen Schutzauflagen anordnen. Fehlt es daran, so bleibt ein von der Planung ausgelöster Interessenkonflikt offen. Das macht den Plan insoweit objektiv rechtswidrig.“^{(115 siehe Fn.125}

Schutzaufgabe

•Der Revisionsinstanz bzw. der Planfeststellungsbehörde wurde deshalb aufgegeben, eine Auflage zum Schutz vor Lärmbeeinträchtigungen festzulegen.

„ Als im Sinne des § 9 Abs.2 LuftVG „benachbarte Grundstücke“ sind dabei entsprechend den Grundsätzen, die seit jeher für das Immissionsschutzrecht anerkannt sind, nicht nur die unmittelbar an den geplanten Flughafen angrenzenden, sondern alle diejenigen Grundstücke anzusehen, die in seinem Einwirkungsbereich liegen.“

- Mit dieser Formulierung stellt das Bundesverwaltungsgericht klar, dass gerade die Rechte von Anliegern zu wahren sind.

Kapazität

- Das Bundesverwaltungsgericht mußte sich bereits damals mit der Frage auseinandersetzen, ob eine zutreffende prognostische Einschätzung vorgenommen worden ist – möglicherweise auch deshalb, weil bereits im Zeitraum zwischen 1971 und 1978 auf den bestehenden Start- und Landebahnen erhebliche Verkehrszuwächse zu verzeichnen waren.
- Das Bundesverwaltungsgericht führt aus:
 - „Gegenstand der gerichtlichen Prüfung ist daher die Frage, ob die der Planungsentscheidung zugrundeliegende Prognose durch die spätere tatsächliche Entwicklung mehr oder weniger bestätigt oder widerlegt ist....In solchen Fällen, in denen infolge unvorhersehbarer Ereignisse die tatsächliche Entwicklung von einer im hier verstandenen Sinn – zutreffend – aufgestellten Prognose in extremer Weise abweicht, mag die Frage zu stellen sein, ob der Planfeststellungsbeschluss dadurch funktionslos und deshalb rechtswidrig geworden ist.“⁽¹³⁾ BVerwG Urteil vom 7.7.1978 4 C 79.76₃

Rechtswidriger Planfeststellungsbeschluss?

- Das Bundesverwaltungsgericht stellt einerseits Grundsätze an eine Prognose auf und betont andererseits, dass Planfeststellungsbeschlüsse funktionslos und damit rechtswidrig werden können, wenn Verkehrssteigerungen eintreten, die von der ursprünglichen Prognose extrem abweichen.
- Unter diesen Voraussetzungen hätte die Hessische Planfeststellungsbehörde spätestens zu Beginn der 90 er Jahre aber zumindest vor dem Mediationsverfahren Änderungsplanfeststellungsbeschlüsse fertigen müssen.

Fragen

- **Massivste Steigerung der Flugbewegungen und kein- kaum-Schutz für Betroffene in 23 Jahren**
- **Wirtschaftlicher Druck hat zur Konfliktlage geführt bestimmt dieser auch das Ausbauverfahren ??**

Ist die Folge ein

- **ungeeignetes Schutzkonzept**
- **oder ist aufgrund der besonderen Konfliktlage ein besonders ambitioniertes Schutzkonzept zu erwarten??**

Mediation

- **1999 Mediation Schutzniveau:**
- **Mediationsnacht**
- **6-11mal Einzelschallpegel von 52 bis 53 dB(A)**
- **Tags Lequ= 60-62 dB(A) auf der Grundlage AzB 1984 und Betriebsverteilung 100/100**
- **Parallel zur Mediation 10 Punkte Programm**

Schutzniveau Frankfurter Flughafen

Ausgangssituation II.

- 2001 Bescheid des hess.Verkehrsministeriums Folge:
Schallschutzprogramm des Frankfurter Flughafens
Nacht: 6 mal 75; AzB 99; 100/100; 500Td.Bewegungen; 20xx
- 2001 Spreng Stellungnahme zur Verteilung der
Flugbewegungen im Auftrag ??
- 2002 Gutachten im Auftrag des Frankfurter Flughafens der vier
Lärmwissenschaftler ?? Veröffentlicht??
- 18.2.2002 Veröffentlichung Lärmsynopse ZfL
- Parallel ROV; Regionalplan; Landesplanung

Synopse

- **Auftragsarbeit für den Frankfurter Flughafen**
einseitig und nicht objektiv
Wissenschaftliche Grundlagen sind nicht veröffentlicht
und nicht überprüfbar
- **Ziele der Gutachter:** „Weitere Verbesserung des Lärmschutzes der Bevölkerung“
- **Fakt:** Massive Verschlechterung im Vergleich zu anderen Flughäfen und dem Schutzniveau der Bundesrepublik
- Autoren haben sich auf ein Schutzniveau **„geeignet“** ohne sich über die Auswirkungen der Parameter (AzB 99 statt AzB 84) auf die Schutzgebietsgröße im klaren zu sein.
-
- **Frage: Liegt Unkenntnis oder fehlendes Unrechtsbewußtsein vor?**

Synopse

- Vermeidung unrealistischer Ziele, um überhaupt eine Veränderung erreichen zu können“
-
- „Die Vorschriften des BImSchG werden hier in adäquater Weise für die Bewertung von Lärmwirkungen herangezogen.“
-
- Langfassung: Begriffe??
-
- Schutzniveau „Weit über den Stand der Rechtsprechung hinaus“
- Scheuch Anhörung November 2005
-
- Kastka Mediation 1999
-
- POLIS ???
- Zeus – Belästigungssituation in den hessischen Landkreisen
-
- Guski – Wesentliche Änderung von Verkehrsflughäfen
- Nur sehr wenige Untersuchungen , die jünger als 15 Jahre sind

Schutzniveau im Vergleich zu anderen Flughäfen

- München 1991 Dauerschallpegel des Durchschnittstages im folgenden 6 x 70 Nachtschutz Tagschutz 60 dB(A) z.T.AzB 84
- Hannover 1996 6 x 75 Nachtschutz 100/100 AzB 84
- Berlin 2004 6 x 70 Nachtschutz 100/100; 60 dB(A) Tag AzB 99
- Hahn Schutzniveau durch Spreng festgelegt 6 x 52
- Düsseldorf Tagschutz 60 dB(A) Anfang der 90 er Jahre
- Hamburg differenziertes Schutzkonzept; nahezu vollständiges Nachtflugverbot; Berücksichtigung von Tagesrandzeiten

Synopse

- **Autoren benennen Kriterium:**
- **„Vermeidung unrealistischer Ziele, um überhaupt eine Veränderung erreichen zu können“**
- Was sind unrealistische Ziele?
- Was ist überhaupt eine Veränderung und für wen ist etwas zu erreichen?
- Gutachter sind eingeschränkt worden oder haben sich selbst eingeschränkt. Wissenschaftlich ist ein derartiges Vorgehen nicht zu vertreten.
- Die gewählten Begriffe Schwellenwert; kritischer Toleranzwert werden in der Langfassung (lt.Guski) nicht erläutert
- **Sind die Werte unter Repression zustande gekommen? Handelt es sich zumindest für Betroffene um repressive Richtwerte?**

Kritik an der Synopse

- Kritik von Guski in der ZfL „Neuer Fluglärm gleich alter Fluglärm“
- Keine Auseinandersetzung mit dem Thema „Wesentliche Änderung“ - Werte beruhen auf stationärem Betrieb
- Wesentliche Änderung bedeutet erhöhte Belästigungswirkung um ca. 6dB(A) sogenannte Überschussreaktion (10 Jahre? Wegzug?)
- Keine Begründung der wesentlichen Begriffe – Langfassung kennt weder kritische Toleranzwerte noch Schwellenwerte
- Keine Berücksichtigung der steigenden Empfindlichkeit der Bevölkerung gegenüber Verkehrslärm
- Vorsorge bei der Belästigung nicht ausreichend bedacht
- Werte der Synopse basieren überwiegend auf Erkenntnissen aus den 80 er Jahren oder sogar noch älteren Untersuchungen

Fluglärmmalus

- Fluglärm wirkt im Vergleich zu anderen Verkehrslärmarten um ca. 5 dB(A) belästigender (wiss.Erkenntnisstand Miedema et.al.)
- OLG Koblenz erkannte Mitte der 90 er Jahre bei militärischem Fluglärm 10 dB(A)
- Fluglärmexperten erkannten in der Mediation einen Fluglärmmalus von bis zu 10 dB(A) - (Expertenhearing ‚Notwendigkeit von Maßnahmen im Bereich Fluglärm‘ am 05. Oktober 1999)
- Der Planfeststellungsantrag kennt – trotz fehlender 100/100 Regelung und AzB 99 statt AzB 84 keinen Fluglärmmalus
- **Fluglärmmalus von 5 dB(A) bedeutet:
Erhebliche Belästigung und Schutz ab 55 dB(A)**

Lästigkeitswirkung Fluglärm

- Die Rechtsauffassung, dass nicht nur der Dauerschallpegel sondern auch die Impulshaltigkeit, die Zahl der Ereignisse und insgesamt die Störwirkung von Lärm angemessen zu beurteilen ist, ist durch eine Vielzahl von Gerichtsurteilen insbesondere des BGH bestätigt worden. Die Bedeutung der Störwirkung ist bei Verkehrslärm – ganz im Gegensatz zu dem Lärm technischer Anlagen — wahrscheinlich auch aufgrund der Festlegungen der 16. und 24. BImSchV immer mehr in den Hintergrund gedrängt worden. Bei Fluglärm wäre eine derartige eingeeengte Betrachtungsweise fatal und rechtlich auch nicht korrekt.
- Bereits der BGH führt in seinem Urteil vom 22.3.1968 aus: „Zur Wesentlichkeit gehört auch die Lästigkeit, die durch die Zusammensetzung des Geräusches und die Frequenz bedingt ist. ...Eine einzelfallorientierte Bewertung der Lästigkeit ist erforderlich.“
- In jüngster Zeit führt das Landgericht Bonn in seinem Urteil vom 29.7.2003 (AktZ.10 0 505/99) aus: „Zur speziellen Lästigkeit von Fluglärm: Die Gesamtbeurteilung der Lästigkeit von Fluglärm kann außerdem nicht maßgeblich auf den Dauerschallpegel/Mittelungspegel abgestellt werden. Auch hängt die Lästigkeit eines Geräusches nicht allein vom Messwert ab, sondern von einer Reihe von anderen Umständen. So ist Fluglärm gegenüber anderem Verkehrslärm durch kurzzeitige, verhältnismäßig hohe Schalldrücke und bestimmte Frequenzzusammenhänge gekennzeichnet.“

Kostenfolgen

- Würden Werte des RE Fluglärmmgesetzes (Stand 6/2004) oder der Fluglärmmalus mit dem Schutzniveau 55 dB(A) nicht zu finanzieren sein?
- AG Kostenfolgen Fluglärmmgesetz hat eine Schätzung vorgenommen. Positiv: Zahl der Wohneinheiten und Flächen sind nachvollziehbar. Negativ:
 - Kosten sind „hoch“gerechnet worden:
 - Kein Abzug von Wohneinheiten mit bereits durchgeführten Schutzmaßnahmen
 - Kein Abzug von Wohneinheiten mit Bauherrnschallschutz
 - Kein Abzug von Betroffenen, die keine Lüfter wünschen**FAZIT: Angesetzte Kosten sind zu hoch; Schutzgebiete noch zu klein**

AG Kostenfolgen Fluglärmgesetz

- Tabelle Kostenschätzung der AG zu FRA

Schutzzone	Pegelwert	Flächen	Anzahl Wohneinheiten	Kostenpauschalen	Summen
Einheit	$L_{eq(3)}$ in dB(A)	In km ²		in € pro WE	in Mio. €
Aufwendungen baulicher Schallschutz					
TNSZ	>65	58,3	3.920	5.800	22,74
TNSZ	60<x<65	87,3	20.953	3.300	69,14
NSZ	>55	72,4	27.413	3.800	104,17
NSZ	50<x<55	165,8	76.089	800	60,87
Entschädigung Beeinträchtigung Außenwohnbereich					
AWBE	>65		90 % v. 3.920	5.000	17,64
AWBE	60<x<65		90 % v. 20.953	3.700	69,77
Dachstuhl-sanierungen					
		Anzahl WE	Anteil WE	Kostenpauschalen	Summe
In Nachtschutzzonen		100.962	10 %	5.400	54,52
Summe					398,85
Bisherige Aufwendungen					65,00
Endsumme					333,85

Schutzkonzept

- Schutzniveau Passiver Schallschutz
-
- Schutzniveau Aktiver Schallschutz
-
- Nachtflugeinschränkung / -Verbot
-
- Bewegungszahl zeitlich beschränken

Schutzkonzept Grundstücksbeeinträchtigungen

- **Eingriff in Planungshoheit**
- Zone 55 dB(A) Siedlungsbeschränkung für neue Wohngebiete und Entschädigung der Gemeinden (Konfliktbewältigung??)
- **Eingriff in Grundstücksrechte**
- Zone 60 dB(A) – bestehende, noch nicht genutzte Baurechte sollten nicht weiter ausgeschöpft werden (RE FlugLG);
Verhinderung des Heransiedelns bedeutet Einschränkung der **Baurechte und Entschädigung**
- Zone 65 dB(A) Enteignungsähnlicher Eingriff. Hier sind Bauverbote und Vorkaufsrechte anzusetzen.
Erkenntnis aus der Anhörung zur Planfeststellung Schönefeld zu Wertverlusten:
- „Die Entschädigung nach § 9 Abs. 2 LuftVG, § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG ist bislang auf die Kompensation der eingeschränkten Nutzbarkeit von Außenwohnbereichen und als Ersatzleistung für untunliche aktive und passive Schallschutzmaßnahmen konzentriert. Entscheidungen für Wertverluste im hier vorliegenden Umfang sind von den Gerichten soweit ersichtlich nicht anerkannt. Gleichwohl ist die zumindest naheliegende Sonderentwicklung der Immobilienpreise im Umfeld des Flughafens nach Auffassung der Anhörungsbehörde ein wichtiger Belang, der in die Abwägung einzustellen ist.“ (aus dem Anhörungsbericht)

Referentenentwurf Fluglärmgesetz

- Der Referentenentwurf zum Fluglärmgesetz sieht ein nächtliches Schutzniveau in der Schutzzone I von 6×53 dB(A) und einen Dauerschallpegel von 50 dB(A) vor. Dieses soll Außenwerten von 6×68 dB(A) entsprechen. Tags 60 dB(A) mit 100/100 Verteilung
-
- Der Planfeststellungsbeschluss zu Schönefeld sieht Außenwerte von 6×70 dB(A) vor. Er ist also eindeutig um 2 dB(A) schlechter.
-
- Darüber hinaus wird eine Schutzzone II (z.B. für schutzbedürftige Einrichtungen) mit Werten von nachts 45 dB(A) und tags 55 dB(A) Dauerschallpegel und 4×52 dB(A) Maximalpegel im Referentenentwurf festgelegt. Offensichtlich handelt es sich hierbei um echte Vorsorgewerte, die zunächst nur den öffentlichen Planungsträgern beim Bau und der Planung öffentlicher Einrichtungen abverlangt werden

Referentenentwurf Fluglärmgesetz

- Der Referentenentwurf ist im übrigen – aufgrund der Ressortabstimmung – in einigen Punkten im Vergleich zu der ursprünglichen Vorlage des BMU abgemildert worden. Der Schutzmaßstab für den Dauerschallpegel in der Nacht war in der vorherigen Fassung sogar um 5 dB(A) niedriger angesetzt worden.
-
- Auf den Kabinettsbeschluss wird nicht weiter eingegangen, da er in mehrfacher Beziehung ausschließlich Partikularinteressen widerspiegelt