

"LAUTSTARK"- Initiative gegen
Fluglärm und Umweltverschmutzung
Im Umweltzentrum
Werkstättestraße 7
67655 Kaiserslautern

E-Mail: vorstand@lautstark-kl.de
Tel.: (06 31) 37 10 04 68
Fax: (06 31) 6 17 31

**An den
Deutschen Bundestag
Petitionsausschuss
Platz der Republik 1
11011 Berlin**

02. September 2002

P e t i t i o n

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir sind eine Bürgerinitiative aus Kaiserslautern und Umland, die sich gegen den geplanten Ausbau des Militärflugplatzes Ramstein in der beantragten Form wendet und werden in diesen Zielen auch von zahlreichen Nichtmitgliedern unterstützt (Siehe beiliegende Unterschriftenliste).

Mit Schreiben vom 03.05.2002 beantragte die Oberfinanzdirektion Koblenz im Rahmen der Verfahrensstandschaft gemäß Art. 53A des Zusatzabkommens zum NATO-Truppenstatut für die US-Streitkräfte als Halter des Militärflughafens Ramstein nach Maßgabe der Vorschriften des Luftverkehrsgesetzes den Ausbau des Militärflughafens Ramstein zu genehmigen und damit Anlage und Betrieb des Flugplatzausbaus nach § 30 Abs. 1, § 6 LuftVG, § 42 LuftVZO zuzulassen (s. a. <http://www.mwvlw.rlp.de/index3.asp?page=/inhalt/themen/wirtschaft/verlegungsprogramm.asp>).

Gegen v. g. Antrag sind über 11.000 Einwendungen eingegangen. Von Seiten der Politik als auch der Verwaltung wurde bei zahlreichen Gelegenheiten signalisiert, dass die Genehmigung bloße Formsache sei; schließlich habe man sich hierzu vertraglich verpflichtet.

Beispielhaft erwähnt seien

- ? Broschüre "Informationen zum Ausbau des NATO/ US-Flugplatzes Ramstein", herausgegeben vom Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau, Mainz
- ? Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses der Stadt Kaiserslautern am 02. Juli 2002
- ? Informationsveranstaltung mit den Bundestagsabgeordneten Hans- Jörg Schäfer und Gustav Herzog sowie der parlamentarischen Staatssekretärin Brigitte Schulte am 17. Juli 2002 im Bürgerhaus von Rodenbach

Wir haben daher große Sorge, daß mit einer eingehenden Prüfung der Einwendungen und einer sorgfältigen Abwägung der betroffenen Belange nicht zu rechnen ist.

Wir ersuchen Sie daher

- 1. die Genehmigungsbehörde aufzufordern, eine umfassende Prüfung der Einwendungen durchzuführen. Insbesondere bitten wir, auf eine Ergänzung der Gutachten bzw. des Antrags hinzuwirken.**
- 2. um die umgehende Umsetzung der geplanten Novellierung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm.**

BEGRÜNDUNG:

Zu 1.:

Der geplante Ausbau berücksichtigt nicht in ausreichendem Maß das Grundrecht der betroffenen Einwohner auf körperliche Unversehrtheit und Eigentum. Künftig werden ca. 50 Prozent der Stadtfläche von Kaiserslautern in die Zone $62 \text{ dB(A)} > L_{\text{eq}(4)} > 55$ fallen. Darüber hinaus weisen die dem Antrag zugrunde liegenden Gutachten schwerwiegende Mängel auf und eignen sich daher nicht zur Gewinnung einer fehlerfreien Prognosegrundlage.

Im Einzelnen führen wir aus:

Der geplante Ausbau der Air Base entspricht nicht den Erfordernissen der Raumordnung, § 6 Abs. 2 LuftVG. Die Erfordernisse des Naturschutzes und der Landschaftspflege sowie des Städtebaus und der Schutz vor Fluglärm wurden nicht angemessen berücksichtigt.

A. LÄRMPHYSIKALISCHES UND MEDIZINISCHES GUTACHTEN

I. Unterschiedliche Flugrouten

Das schalltechnische Gutachten ist als Prognosegrundlage ungeeignet.

Ein Vergleich der eingezeichneten Flugwege in den Karten Plan 7/15 und den Plänen 8-11/15 zeigt deutliche Abweichungen. In den Plänen 8-11/15 ist der VFR-Anflug für die Combined Arrivals 26 rund 250 m nördlich vom Rathaus eingetragen, während Plan 7/15 einen Anflug direkt über das Rathaus vorsieht. Auch die südliche Anflugroute ist in diesen Plänen (8-11) um etwa 300 m nach Norden verschoben, bezogen auf das Rathaus.

Verschiebungen von einigen hundert Metern führen laut Herrn Univ.-Prof. Dr.-Ing. habil. Volker Hans zu deutlich verschobenen Lärmbereichen und beeinflussen die Festlegung der Standorte der Messstationen. Damit stellt sich auch die Frage, welche Flugstrecke der Berechnung der Fluglärmkonturen zugrunde gelegt wurde. Es ist daher zu überprüfen, welche Flugrouten die richtigen sind.

Aufgrund der signifikanten Flugroutenabweichungen ist die Aussagekraft des Gutachtens anzuzweifeln; eine entsprechende Korrektur bzw. Ergänzung des Gutachtens ist unabdingbar.

II. Unsicherheiten bzgl. der Verringerung der An- und Abflughöhen

In Kapitel 4.5 über die Bewertung der Fluglärmbelastung an den ausgewählten Immissionsorten wird über die Verringerung der An- und Abflughöhen bei den Sichtflugverfahren (VFR)

berichtet. Die Abflüge werden von bisher 900 m über Grund auf künftig 375 m, bei Anflügen von 680 m auf 375 m und bei Platzrunden von 520 m auf 375 m abgesenkt, vgl. S. 43, 45.

Es werden keinerlei Angaben gemacht, auf welche Entfernung von der Landebahn sich diese An- und Abflughöhen beziehen. Es ist aber erforderlich zu wissen, ob hiervon auch der Stadtkern mit zahlreichen Schulen betroffen sein wird, zumal die Einzelereignispegel sich deutlich um 4-8 dB(A) erhöhen können. Das entspricht dem doppelten bis vierfachen Flugaufkommen.

Daher ist auch in diesem Punkt eine Nachbesserung des Gutachtens zwingend geboten.

III. Keine Berechnung einer Nachtlärmschutzzone

Eine Nachtlärmschutzzone für 4 bzw. 6 mal 55 dB(A) am Ohr wird nicht berechnet und damit Gesundheitsgefährdungen aufgrund willkürlicher Annahmen in Kauf genommen.

Die in Karte 11 ausgewiesene Dauerschallpegelkontur ist völlig unzureichend; der Stand der Wirkungswissenschaften fordert 30 bis 32 dB(A) am Ohr.

Auch ein Mittelwert über die 6 verkehrsreichsten Monate ist nicht maßgeblich: der Schutzanspruch entsteht, wenn in 4 % der Beurteilungszeit die 4 bzw. 6 Bewegungen erreicht oder überschritten werden. Diese Werte werden bspw. in Manöver- und Krisenzeiten weit überschritten.

IV. Zweifelhafte Messergebnisse

Das schalltechnische Gutachten prognostiziert für unseren Stadtteil im Ausbauzustand einen signifikant erhöhten Mittlungspegel.

Ort	Ausgang	Ausbau	Differenz
Fischerrück-Schule, Stettiner Straße	56,2	60,0	+3,8
Kindergarten „Sonnenberg“, Hussongstraße	52,7	54,7	+2,0
Stadt Klinikum KL, Albert-Schweizer-Str.	53,8	55,3	+1,7
Kindergarten, Am Nussbäumchen	51,9	53,9	+2,0
Burggymnasium, Burgstraße	54,5	57,7	+3,2

Tabelle 1: Ausgangs- und Prognosewerte des schalltechnischen Gutachtens (Werte in dB(A))

Die Messergebnisse von Herrn Dipl.-Wirtschaftsingenieur Georg Müller haben ergeben, dass v. g. Prognosewerte bereits jetzt durch das veränderte Anflugverfahren erreicht werden. Ferner wurde festgestellt, dass mehrmals täglich Momentanpegel von 90 dB(A) überschritten werden.

Im Hinblick auf die starken Abweichungen der Werte des schalltechnischen Gutachtens von den Messungen von Herrn Müller ist schon jetzt absehbar, dass die Lärmprognose der Realität nicht entsprechen wird.

Das schalltechnische Gutachten ist daher ungeeignet, Entscheidungsgrundlage für das Schicksal einer ganzen Region zu sein. Die Erstellung eines neuen Gutachtens, bzw. entsprechende Nachbesserungen in Verbindung mit erneuten Messungen sind unerlässlich.

Abschließend ist zu rügen, dass ein Lärminderungsplan nicht vorliegt.

V. Keine Untersuchung wesentlicher raumrelevanter Auswirkungen

Grundsätzlich ist zu bemängeln, dass die Gutachter wesentliche raumrelevante Auswirkungen nicht geprüft bzw. berücksichtigt haben. So wurden verschiedene Effekte wie Wirbelschleppen, Erschütterungen, Treibstoffablässe, blue-ice, Lichtimmissionen und Störfälle in der Wirkungsanalyse nicht untersucht. Gerade diese Effekte sind aber raumrelevant. So sind Wirbelschleppen in der Lage, Dächer abzudecken. Die Wirbelschleppen halten sich je nach Situation über mehrere Minuten, bleiben zunächst auf geringem Umfang, wobei in ihrem Kern Windgeschwindigkeiten bis zu 360 km/h bereits gemessen wurden. Sie haben eine Lebensdauer von mehreren Minuten und können sich in einer Länge von 30 km hinter großen Maschinen herziehen. Wirbelschleppen sinken im Allgemeinen auf den Boden ab. Welche Auswirkungen sie dort erzeugen, wurde nicht geprüft. Es ist darüber hinaus zu vermuten, dass sie zu einer Veränderung der Klimaverhältnisse am Boden führen. Auch die durch Wirbelschleppen hervorgerufenen Gefahren für den Luftverkehr - insbesondere im Fall der „Verdichtung des Luftraumes“ - wurden nicht untersucht. Dies ist zu rügen.

VI. Auswirkungen auf die Gesundheit

Gemäß dem vorgelegten Lärmschutzgutachten fallen ca. 50 Prozent der Stadtfläche von Kaiserslautern erstmals in die Zone **62 dB(A) > L_{eq(4)} > 55**, die erhebliche Gesundheitsbeeinträchtigungen u. a. in Form von Herz-Kreislauf-Erkrankungen erwarten lassen. Die folgende Tabelle zeigt eine zusammenfassende Darstellung der vom UBA empfohlenen Schutzziele.

Schutzbereich:	Zeitbereich	Beurteilungsgröße L _{eq3}
Vermeidung von Hörschäden	24 h	< 70 dB(A)
Vermeidung gesundheitlicher Beeinträchtigungen	Tag (16 h)	< 60 - 65 dB(A)
	Nacht (8 h)	< 50 - 55 dB(A) < 30 dB(A) (innen)
Vermeidung von Belästigungen und Beeinträchtigungen	Tag	< 55 dB(A)
Vermeidung von Kommunikationsstörungen	Tag	< 50 - 55 dB(A) (ausßen) < 35 - 45 dB(A) (innen)

Tabelle 2: Zusammenfassende Darstellung der vom UBA empfohlenen Schutzziele

Das Thema Gesundheit wurde in den Gutachten grundsätzlich vernachlässigt. Gerade im Zusammenhang mit dem Thema Lärm wäre das Thema Gesundheit als raumrelevantes Kriterium zwingend zu untersuchen gewesen. Hierin liegt ein grundlegender Mangel im Verfahren.

Gutachten, die sich mit der Frage der aktuellen Gesundheitsbeeinträchtigung und ihrer künftigen Verschärfung durch den geplanten Ausbau auseinandersetzen, liegen überhaupt nicht vor.

Des Weiteren wurde nicht die Problematik der Einzelschallereignisse und ihre Auswirkung auf die menschliche Gesundheit aufgearbeitet.

Ferner beachtet das medizinische Gutachten offensichtlich den Stand der Wirkungswissenschaften in keiner Weise. Es kann keine Rede davon sein, dass „das lärmmedizinische Gutachten auf der Grundlage der bestehenden Gesetze und Vorschriften zur Beurteilung von Fluglärm und dem heute erreichten Stand der Wissenschaft und Forschung zur Beurteilung der Auswirkungen von Fluglärm erstellt worden ist“ (Genehmigungsantrag, S. 32).

Die Antragssteller gehen davon aus, dass es zur Beurteilung der Grenzziehung zwischen Belästigung und Gesundheitsbeeinträchtigung nach wie vor auf das „Jansen-Kriterium“ ankomme, obwohl dieses in eingehenden wissenschaftlichen Untersuchungen seit Jahren berechtigter Weise in der Kritik steht. Spätestens seit der Tagung der Lärmwirkungsforscher in Neufahrn ist das sogenannte „Jansen-Kriterium“ als medizinisch unhaltbar zu den Akten gelegt worden. **Die Unterzeichner verweisen im Zusammenhang mit dem medizinischen und lärmphysikalischen Gutachten vollinhaltlich auf die Stellungnahme der Bundesvereinigung gegen Fluglärm e.V. in gleicher Sache (Ramstein) und machen diese ausdrücklich auch zum Gegenstand dieser Petition. Dies gilt auch für die von der Bundesvereinigung zitierten wissenschaftlichen Erkenntnisse und Urteile des Europäischen Gerichtshofs, des Bundesverwaltungsgerichts sowie diverser Oberverwaltungsgerichte. V. g. Stellungnahme vom 3.7.2002 ist der Petition als Anlage beigefügt.**

Abschließend bleibt zu bemerken, dass die Antragssteller offensichtlich keine Veranlassung sahen, den tatsächlichen Lärmwirkungen nachzugehen und dafür zu sorgen, Gesundheitsbeeinträchtigungen, die nach der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts und des Bundesverwaltungsgerichts keiner Abwägung zugänglich sind, zu unterbinden. Im Hinblick auf die Bedeutung des grundrechtlichen Schutzgutes Gesundheit ist eine Belastung mit Fluglärm, die nachweisbar zu Gesundheitsschäden führt, nicht mit den öffentlichen Interessen am Betrieb eines Militärflughafens vereinbar. Schon eingetretene oder absehbare Gesundheitsschäden, insbesondere bei der Erweiterung einer bereits bestehenden Anlage, können im Wege der planerischen Abwägung mit militärischen Interessen nicht gleichsam aufgerechnet oder in der Abwägung überwunden werden. Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG schützt jeden einzelnen Menschen vor nachweisbaren Gesundheitsschäden. Auch die öffentlichen Interessen, die mit dem Betrieb eines Militärflughafens verbunden sind, begründen keine Pflicht des Einzelnen zur Hinnahme von Gesundheitsschäden im Interesse des Allgemeinwohls.

Der größte Fehler im vorliegenden Genehmigungsverfahren liegt darin, dass den Fragen der Gesundheit in keiner Weise weiter nachgegangen wird, insbesondere die tatsächliche Gesundheitsbeeinträchtigung der Bevölkerung durch den gegenwärtigen Flugbetrieb keiner Untersuchung gewürdigt, geschweige denn aus den vorliegenden Gesundheitsbeeinträchtigungen für weitere Ausbaumaßnahmen, die raumbedeutsam sind, Konsequenzen gezogen werden. Stattdessen wird mit wissenschaftlich völlig veralteten Kriterien gearbeitet, die zwischenzeitlich auch von der Rechtsprechung als „veraltete Kamellen“ erkannt worden sind.

In diesem Kontext ist ferner auf die Erhöhung der Schadstoffe hinzuweisen. Der Ausbau des Flughafens und des damit verbundenen vermehrten Flugverkehrs führt zu einer signifikanten Steigerung der Schadstoffbelastung der Luft.

	NOx [t/a]	CO [t/a]	SO2 [t/a]	Benzol [kg/a]	B(a)P [g/a]	Ruß [t/a]	PM-10 [t/a]
Ausgang (1997-2000)	593,5	1465,0	77,5	50351, 3	239,0	118,2	236,4
Ausbau	1142,5	2223,4	135,5	78599, 7	414,7	194,4	388,7
Proz. Zunahme	+92%	+51%	+75%	+57%	+75%	+64%	+64%

Tabelle 3: Schadstoffkonzentration

Zu rügen ist, dass das Gutachten über Luftschadstoffe sich nicht mit der eigentlichen Gefahr für die Menschen auseinandersetzt: erhöhte Belastungen im Sekundenbereich können bereits akute Wirkungen bis zu lebensgefährlichen Anfällen verursachen. Den Kurzzeitbelas-

tungen muss daher große Aufmerksamkeit gewidmet werden.

Nach den in den Jahren 1993 bis 1995 für Ratingen angefertigten Luftschadstoffgutachten können im Kurzzeitbereich deutliche Grenzwertüberschreitungen vorkommen, die für Risikogruppen erhebliche Gefährdungen mit sich bringen; folgerichtig sind bei den direkten Immissionen die Kurzzeitwerte maßgeblich. V. g. Gutachten stellen im Ergebnis fest, dass unter ungünstigen Umständen, also bei austauscharmen Wetterlagen, die an etwa 5 % der Tage eines Jahres vorkommen können, erhebliche Grenzwertüberschreitungen in Ratingen-West und Ratingen-Tiefenbroich vorkommen können.

In diesem Kontext sind einige akute Wirkungspotentiale von Inhaltsstoffen des Kerosins zu nennen: Augen- u. Atemwegsreizungen, Nervensystembeeinträchtigungen, beeinträchtigte Sauerstoffaufnahme und Beeinträchtigung der Abwehr. Chronische u. kanzerogene Wirkungen: Herz- Kreislaufveränderungen, Förderung von Allergien, Tumorbildung (s. Tabelle 4).

	A	AK	AR	B	C	G	N	O	P	PK
Akute Wirkungen										
Augen- u. Atemwegsreizungen	<input type="checkbox"/>						<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Nervensystembeeinträchtigungen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>				
Beeinträchtigte Sauerstoffaufnahme					<input type="checkbox"/>					
Beeinträchtigung der Abwehr							<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	
Chronische u. kanzerogene Wirkung										
Herz- Kreislaufveränderungen									<input type="checkbox"/>	
Förderung von Allergien							<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Tumorbildung				<input type="checkbox"/>					<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Tabelle 4: Wirkungspotentiale von Inhaltsstoffen des Kerosins

A = Aldehyde; AK = Alkane; AR = Aromaten; B = Benzol; C = CO;
 G = Geruch; N = NO₂; O = Ozon; P = Partikel; PK = PAK
 Vor allem bei den hinterlegten Stoffen gibt es Grenzwertüberschreitungen.

VII. Fehlender Generalentwässerungsplan

Ein Generalentwässerungsplan ist den Planungsunterlagen nicht beigelegt. Insoweit ist zu erwähnen, dass bereits jetzt durch die Bodeneinträge der US-Liegenschaften in der Region eine Reihe von Trinkwasserbrunnen geschlossen werden musste.

B. ABSTURZRISIKEN

Die Absturzrisiken wurden nicht ausreichend geprüft.

Es wird gerügt, dass der Untersuchungsumfang für Vogelschlagrisiken der technischen Beschreibung, Zone 2 nicht entnommen werden kann. Mangels Anhaltspunkten muss davon ausgegangen werden, dass die Untersuchungen nicht mit der erforderlichen zeitlichen und inhaltlichen Tiefe erfolgten, mithin der Untersuchungsraum für das Vogelschlagrisiko zu gering bemessen ist. Hierfür spricht auch die Formulierung, dass „in einer weiteren zukünftigen Phase zusätzliche ornithologisch Bestandserhebungen erfolgen sollen“. Wären bereits die erforderlichen Daten vorhanden, wären künftige Bestandserhebungen nicht erforderlich.

Außerdem „beschränkt sich das in diesem Programm vorgeschlagene Maßnahmenkonzept im wesentlichen auf habitatverändernde Maßnahmen innerhalb des Flugplatzes“. In diesem Zusammenhang ist anzumerken, dass sich die meisten Zusammenstöße mit Vögeln beim Landeanflug ereignen, d.h. nicht bei der Landung selbst und damit nicht zwangsläufig in den engen Grenzen des Flughafengeländes. Gerade für die Einwohner von Kaiserslautern und Umland bestehen deswegen schon jetzt erhöhte Gefahren. Mit einer weiteren Zunahme des Flugverkehrs werden sich diese Gefahren vergrößern.

Die pauschale Behauptung, dass der Flugbetrieb im Hinblick auf die Vogelschlaggefahr mit den vorgeschlagenen Maßnahmen weiterhin ordnungsgemäß und sicher durchgeführt werden kann, vermag nicht zu überzeugen. Aufgabe des Gutachters ist es festzustellen, wie hoch das Vogelschlagrisiko in Kaiserslautern und Umgebung ist und ob dieses Risiko einem Ausbau entgegensteht. Darüber hinaus schlägt der Gutachter naturschutzrechtlich relevante Eingriffe wie z.B. die Anhebung der Schnitthöhen für Grünflächen, Rodung von Gehölzbeständen, Installierung von Nadelkissen an Aufsitzpunkten sowie Abdeckung von Wasserflächen mit Drähten vor, die im Übrigen in den Unterlagen nicht bewertet wurden. Insoweit fehlt es gänzlich an dem zu beziffernden Vogelschlagsrisiko.

C. RAUMORDNUNGSPLAN

Die geplanten Maßnahmen am Ramsteiner Militärflughafen sind mit dem verbindlichen Regionalen Raumordnungsplan nicht vereinbar.

Der Ausbau beeinträchtigt die Ziele des Raumordnungsplans in den Festsetzungen für Erholung/Fremdenverkehr sowie Arten- und Biotopschutz. Ferner wirkt sich das Vorhaben auf den regionalen Grünzug aus.

Es finden gravierende Eingriffe in das NATURA 2000 FFH-Gebiet Nr. 6310-301, Westricher Moorniederung statt.

Bei der Westpfälzer Moorniederung handelt es sich um ein Naturschutzgebiet nach § 21 Landespflegegesetz. In diesem Gebiet ist durch eine Rechtsverordnung der besondere Schutz von Natur und Landschaft festgeschrieben. In § 21 Abs. 2 des Landespflegegesetzes heißt es: In einem Naturschutzgebiet sind alle Handlungen, die zu einer Zerstörung, Beschädigung oder Veränderung des Gebietes oder seiner Bestandteile oder zu einer nachhaltigen Störung führen können, nach Maßgabe näherer Bestimmungen der nach Absatz 1 zu erlassenden Rechtsverordnung verboten.

Ohne ein weiteres eigenständiges Verfahren zur Änderung der Rechtsverordnung für das Naturschutzgebiet "Westpfälzer Moorniederung" kann das geplante Erweiterungsvorhaben nicht betrieben werden

D. SIEDLUNG

I. Allgemeines

Der Bereich Siedlung wird vollständig ausgeklammert. Die Gutachten beschäftigten sich nicht mit der Frage, welche Planungen überhaupt rechtlichen Bestandschutz genießen. Es hätte zunächst einmal die Flächennutzungsplansituation untersucht werden müssen. Anschließend hätte die gleiche Untersuchung gemeindeweise für jeden Bebauungsplan stattfinden müssen.

Es ist überhaupt nicht untersucht worden, welche Auswirkungen der gegenwärtige Flugbetrieb auf Bebauungspläne und den Vollzug solcher Pläne hat, geschweige denn, wie sich bei einem künftigen weiteren Ausbau das ausgeführte Vorhaben auf vorhandene und gegebenenfalls bestandsgeschützte Planungen und Bebauungen auswirkt.

Auf der Hand liegende Nutzungskonflikte finden keine Beachtung. Eine Bewertung des Eingriffs in die gemeindliche Planungshoheit fehlt. Welche Konsequenzen ein entsprechender Eingriff für die Entwicklung der Gemeinden hat, bleibt ungeprüft.

Mit keinem Wort wird erwähnt, dass der Ausbau für weite Teile des Flughafenumlands zu einer Verschlechterung der Lebensbedingungen führt, die mit den Zielen der Raumordnung und Landesplanung, sowie sie in § 1 ROG dargestellt sind, nicht in Einklang zu bringen ist.

Diese Untersuchungen sind im Raumordnungsverfahren anzustellen, denn kommunale Bauleitplanungen gehören bei der Aufstellung Regionaler Raumordnungsprogramme grundsätzlich zu dem abwägungsrelevanten Material. Nachdem auch im luftverkehrsrechtlichen Genehmigungsverfahren zu prüfen ist, ob die geplante Maßnahme den Erfordernissen der Raumordnung entspricht, ist das Fehlen entsprechender Untersuchungen zu rügen.

II. Soziostrukturelle Auswirkungen

Die Gutachten untersuchen nicht soziale Auswirkungen der Verlärmung von Wohngebieten.

Insbesondere Familien mit Kindern ziehen aus den verlärmten Gebieten fort. In der Regel verbleiben alte Menschen, die den Umzug scheuen, oder sozial Schwache, die sich einen Umzug nicht leisten können. Dies kann bis hin zu einer Verslumung solcher Gebiete führen. Einer derartigen Entwicklung kann die Raumrelevanz nicht abgesprochen werden.

Ferner wurden negative soziale Auswirkungen auf Gebiete mit Naherholungsfunktion nicht untersucht. Werden Naherholungsgebiete verlärmte, sinkt nicht nur die Wohn- und Lebensqualität der Einwohner; auch Abwanderungstendenzen können hierdurch gefördert werden.

Daher sind eine Sozialstudie sowie eine Untersuchung zu Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen unerlässlich.

III. Wertverfall

Eine Untersuchung eines möglichen Preisverfalles durch den geplanten Ausbau der Air Base fehlt gänzlich.

Es ist davon auszugehen, dass nach einem Flughafenausbau Häuser sowie Eigentumswohnungen in den Gegenden unterhalb der Anflug- und Abflugrouten unverkäuflich oder nur mit extremen Verlusten zu verkaufen sind. Flächenhafte Wertverluste, denen eine Raumbedeutbarkeit nicht abgesprochen werden kann, werden zwangsläufig auftreten.

E. RECHTSVERSTÖßE DES ÄNDERUNGSGENEHMIGUNGSANTRAGS - STANDORTAUSWAHL

Eine schalltechnische Untersuchung der verschiedenen Planvarianten I-V findet nicht statt. Vielmehr wird die Wahl zugunsten der Planvariante V mit günstigeren Ausbaukosten (ca. 50 Mio. EUR) sowie einer geringeren Flächenversiegelung begründet. Zahlen hinsichtlich der zu erwartenden Flächenversiegelung der unterschiedlichen Planvarianten werden allerdings nicht genannt. Ferner ist zu rügen, dass die Fluglärmbelastung offensichtlich keinen Einfluss auf die Auswahl zwischen den verschiedenen Planvarianten hatte (S. 18 Technische Beschreibung, Zone 2).

Letztlich müssen ausschließlich Kostengründe ausschlaggebend gewesen sein, warum nicht eine gesundheits- und eigentumsverträgliche Alternative gewählt wurde. Im Hinblick auf den Schutz der Güter Leben, Gesundheit und Eigentum durch das Grundgesetz ist daher schon aus diesem Grund die Genehmigung zu versagen.

Zu 2.:

Das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm, welches in der Literatur als „gesetzgeberische Fehlleistung“, „desolate Gesetzeslage“ oder als „dringend reformbedürftig“ bezeichnet wird,

bietet auch nicht annähernd eine Grundlage für die Lösung der sich zuspitzenden Konflikte im Bereich der Verlärmung durch Flugzeuge.

Dies hat zwischenzeitlich auch der Gesetzgeber festgestellt und plant eine Novellierung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm. Eckpunkte der geplanten Novelle sind unter anderem die **Modernisierung des Berechnungsverfahrens** (Ermittlungsverfahren für die Bestimmung der Schutzzonen 1 und 2 auf der Grundlage des bei anderen Geräuschquellenarten gebräuchlichen energieäquivalenten Mittelungspegels LAeq(3) für den Tag) sowie die **Absenkung der Grenzwerte für die Schutzzone 1 und 2** (bei militärischen Flugplätzen Absenkung der Grenzwerte für die Schutzzone 1 auf zunächst 68 dB und für die Schutzzone 2 auf zunächst 63 dB unter Berücksichtigung der sich aus der unterschiedlichen zeitlichen Verteilung des militärischen und zivilen Flugbetriebs ergebenden Wirkungsunterschiede. Nach Ablauf einer angemessenen Übergangsfrist sollen die für Verkehrsflughäfen geltenden Grenzwerte der Schutzzonen 1 (65 dB) und 2 (60 dB) auch auf die Militärflugplätze angewandt werden, vgl. auch <http://www.bmu.de/fset1024.php>).

Die geplante Novellierung ist sehr zu begrüßen. Wir bitten Sie, den beschrittenen Weg weiterhin zu verfolgen und die Novellierung zügig umzusetzen.

Wir ersuchen Sie, unseren Antrag wohlwollend zu prüfen. Im Hinblick auf den Umstand, dass eine Entscheidung über die Einwendungen wahrscheinlich in Kürze fallen wird, wären wir für eine baldige Bearbeitung unserer Bitte zu 1. sehr dankbar.

Vielen Dank für Ihre Bemühungen.

Mit freundlichen Grüßen

"LAUTSTARK"- Initiative gegen Fluglärm und Umweltverschmutzung

Stephanie Hamann

Jürgen Hamscher

Sabine Preßer

Susanne Schmitt

Christine Triebel