

## Zehn Forderungen der Bundesvereinigung

1. Einführung von achtstündigen Nachtflugverboten an den Flughäfen
2. Stärkung des § 29 b Luftverkehrsgesetz mit dem Vorrang der Nachtruhe
3. Erstellung eines Flughafenkonzepts mit Aufgabenzuweisungen für einzelne Flughäfen und Aufhebung der gegenseitigen Kannibalisierung
4. Kein unbeschränkter Ausbau von Flughäfen, sondern Ausrichtung an der jeweiligen Umweltverträglichkeit einer Region
5. Verlegung von Flügen unter 500 km auf die Schiene
6. Vorrang aktiver vor passiven Schallschutzmaßnahmen durch Betriebsbeschränkungen
7. Erstellung von Lärmminderungskonzepten für die Flughäfen unter Beteiligung der Öffentlichkeit und der Fluglärm betroffenen mit der Vorgabe von messbaren Lärmminderungszielen und der Bestimmung geeigneter Maßnahmen für deren Zielerreichung
8. Novellierung des Fluglärmgesetzes und der Fluglärm-schutzverordnungen mit dem Ziel deutlich gesenkter Grenzwerte und präventivem Charakter
9. Einbeziehung der Flugroutenfestlegungen bei Neu- und Ausbauten von Flughäfen in die Planfeststellungsverfahren
10. Beibehaltung der Luftverkehrssteuer und stärkere Einbeziehung des Luftverkehrs in den Emissionshandel sowie Einführung der Kerosinbesteuerung

## Wenn Sie uns unterstützen wollen

- werden Sie Mitglied!  
Den Aufnahmeantrag finden Sie im Internet unter <http://www.fluglaerm.de/bvf/Mitglied-werden.htm>
- oder spenden Sie auf folgendes Konto:  
Commerzbank Konto 855 003 00, BLZ 300 400 00

## Publikationen

Zu den bedeutendsten Veröffentlichungen gehören zwei Bücher:

Fluglärm – ein Kompendium für Betroffene (1987) und Fluglärm 2000 – 40 Jahre Fluglärm bekämpfung, Forderungen und Ausblick (1999) Daneben viele Fachveröffentlichungen vor allem in der Zeitschrift für Lärmbekämpfung im Lärm-Report.

Ein umfangreicher Internet-Auftritt unter: [www.fluglaerm.de](http://www.fluglaerm.de) gibt einen aktuellen Überblick über technische, medizinische, juristische und auch politische Entwicklungen zu Fluglärmfragen.

## Mitgliedschaften

Die Bundesvereinigung selbst ist Mitglied

- im Deutschen Naturschutzring (DNR),
- im Arbeitsring Lärm der DEGA (ALD) der Deutschen Gesellschaft für Akustik (DEGA)
- in der Europäischen Vereinigung gegen die schädlichen Auswirkungen des Luftverkehrs (UECNA)

## Kooperationen

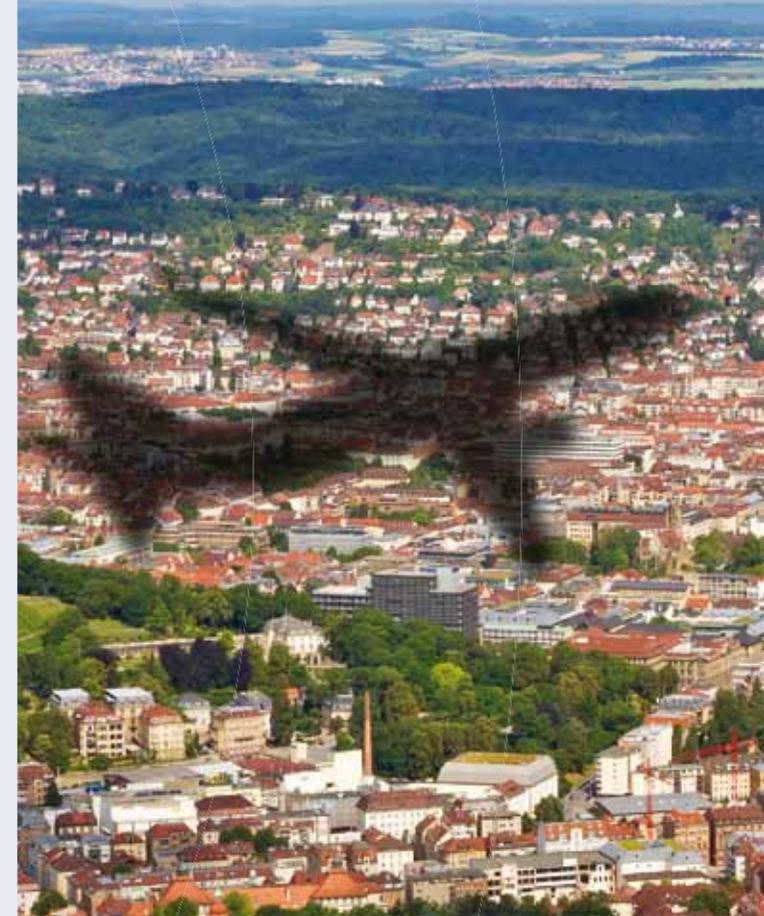
- Deutscher Fluglärmdienst DFLD e.V.
- Arbeitsgemeinschaft deutscher Fluglärmkommissionen ADF



**BVF**  
Bundesvereinigung gegen  
Fluglärm e. V.

# FLUGLÄRM

jetzt aktiv werden!



## Bundesvereinigung gegen Fluglärm

Grupellostr. 3 · 40210 Düsseldorf · Tel.: 0211 - 6685071  
Fax: 0211 - 6685073 · [geschaeftsstelle@fluglaerm.de](mailto:geschaeftsstelle@fluglaerm.de)

[www.fluglaerm.de](http://www.fluglaerm.de)



**BVF**  
Bundesvereinigung gegen  
Fluglärm e. V.

## Lärm

wird von der Bevölkerung in Deutschland als die bedeutendste aktuelle Umweltbelastung wahrgenommen und nimmt bei Befragungen den ersten Platz ein. Ganz vorne dabei der Fluglärm, von dem sich bereits jeder Dritte in Deutschland belästigt fühlt.

Fluglärm stört überall im Alltag: beeinträchtigt die Konzentration beim Lernen und Arbeiten, stört in der Freizeit und vor allem beim Schlafen. Millionen Bürger erleiden durch lang andauernde Lärmbelastungen eine Beeinträchtigung ihrer Gesundheit, vorrangig durch Herz- Kreislaufkrankungen bis hin zu Herzinfarkten.

Die Bekämpfung des Fluglärms ist daher eine vorrangige umweltpolitische aber auch gesamtgesellschaftliche Aufgabe.

## Geschichte

Die Bundesvereinigung gegen Fluglärm e.V. wurde 1967 in Mörfelden-Walldorf im Rahmen des Konfliktes um die Startbahn West und die Erweiterungspläne des Frankfurter Flughafens von Prof. Dr. Kurt Oeser gemeinsam mit Ingenieuren, Medizinern, Juristen und aktiven fluglärm betroffenen Bürgern gegründet.

Sie vereinigt seitdem Städte, Gemeinden und Schutzvereine gegen die schädlichen Auswirkungen des Luftverkehrs.

## Aufgaben und Ziele

Zweck des Vereins ist die Förderung des Umweltschutzes. Dabei stehen der Schutz vor Fluglärm sowie der Schutz der Landschaft in der Umgebung der Flughäfen im Vordergrund.

Ziel ist die Sicherung des Lebensraumes der Menschen und vor allem der Schutz der Nachtruhe. Die Ausdehnung der Flughäfen muss sich dabei an der zulässigen Umweltkapazität ausrichten.

## Vereinsstruktur

Die Bundesvereinigung gegen Fluglärm e.V. ist ein parteiunabhängiger, gemeinnütziger eingetragener Verein, in dem fast 100 Schutzvereinigungen an Verkehrs- und Militärflughäfen sowie an Landeplätzen der Allgemeinen Luftfahrt zusammen geschlossen sind – dazu kommen ca. 40 Städte und Gemeinden aus dem Umland von Flughäfen.

Die Vereinigung wird von einem Vorstand geleitet, dem Mitglieder aus vielen deutschen Flughafenstandorten angehören.

Beratend steht ein Beirat zur Seite, der vom Vorstand berufen wird und dem vorwiegend Ingenieure, Juristen, Mediziner, und weitere Fachleute aus Verwaltung und öffentlichem Leben angehören.

## Aktivitäten

Die Bundesvereinigung entsendet gemäß § 32 b LuftVG Mitglieder in die Fluglärmkommissionen zur Beratung der Genehmigungsbehörden über Maßnahmen gegen Fluglärm und Luftverunreinigungen an den deutschen Verkehrsflughäfen.

Die Bundesvereinigung stellt ein Mitglied für den Beratungsausschuss nach § 32 a LuftVG bei den Bundesministern für Umwelt und Verkehr. Dieser wird vor dem Erlass von Rechtsverordnungen und Verwaltungsvorschriften zum Luftverkehr angehört.

Die Bundesvereinigung wirkt mit in Anhörungen von Parlamenten und Ausschüssen und berät den Gesetzgeber. Sie verfolgt die Gesetzgebung des Europäischen Parlaments und begleitet die Umsetzung von Beschlüssen in deutsches Recht.

Die Bundesvereinigung beobachtet die wesentlichen Gerichtsentscheidungen vor allem in Fluglärmfragen und beim Ausbau von Flughäfen. Ein besonderes Augenmerk liegt dabei auf dem Schutz der Nachtruhe.

Die Fachleute der Bundesvereinigung veranstalten Seminare, beraten die Mitglieder aus Schutzvereinigungen, Städten und Gemeinden in Genehmigungs- und Planfeststellungsverfahren und beobachten die richtige Anwendung von Regelwerken in Rechtsprechung und Technik.

**»Eines Tages wird der Mensch den Lärm ebenso unerbittlich bekämpfen müssen, wie die Cholera und die Pest.« Robert Koch, 1910**

Fluglärm führt über eine Aktivierung des vegetativen Nervensystems zu einer Steigerung von Atemfrequenz, Herzschlagfrequenz und Blutdruck. Bei lang dauernder Fluglärmbelastung können dabei Herz-Kreislaufkrankungen ausgelöst werden, v.a. Bluthochdruck und dessen Folgeerkrankungen – wie Herzinfarkt und Schlaganfall. Die Effekte sind bereits bei einem Dauerschallpegel von über 50 dB(A) (Tag) bzw. über 40 dB(A) (Nacht) nachweisbar und nehmen mit zunehmendem Pegel zu.

Das Fluglärmschutzgesetz bietet für die betroffenen Bürger keinen Schutz, da es nur Bauverbote und Entschädigungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen regelt. Die im Umweltrecht geltenden Bestimmungen verpflichten den Verursacher von schädlichen Emissionen (Lärm, Luftschadstoffe, ionisierende Strahlen) grundsätzlich, die Emissionen und Immissionen auf ein bestimmtes Ausmaß zu beschränken. Dies ist bei Fluglärm nicht der Fall. Aktive Schallschutzmaßnahmen – wie etwa lärmmindernde Flugverfahren oder Betriebsbeschränkungen – sieht das Gesetz nicht vor. Hinzu kommt, dass die festgesetzten Grenzwerte willkürlich festgelegt wurden und deutlich zu hoch sind.

Bei der Neuanlage oder Erweiterung von Flughäfen erfolgt grundsätzlich keine Risikoberechnung, d.h. es ist nicht bekannt, welches zusätzliche Erkrankungsrisiko durch die Maßnahme ausgelöst wird und ob dieses Risiko überhaupt zumutbar ist. Es ist auch nicht bekannt, wie viele zusätzliche Erkrankungs- und Todesfälle durch das Vorhaben verursacht werden. Daher ist auch keine sachgerechte Abwägung durch die genehmigende Behörde möglich, da dieser zwar die (angeblichen) wirtschaftlichen Vorteile durch den Flughafenbetreiber (»Arbeitsplätze, wirtschaftliche Prosperität«) vorgerechnet werden, nicht jedoch die externen Kosten, die durch zusätzliche Erkrankungs- und Todesfälle verursacht werden.

So zahlen die Solidargemeinschaft über Versicherungsbeiträge und zusätzlich die betroffenen Bürger über Wertverluste ihrer Immobilien die Gewinne, die bei den Fluggesellschaften und dem Flughafenbetreiber verbleiben.