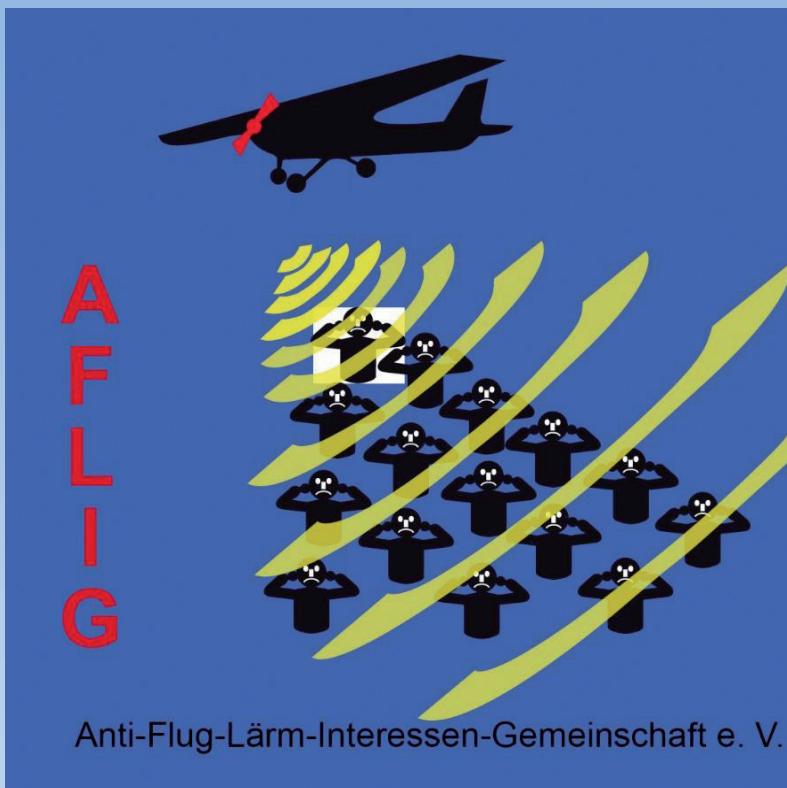


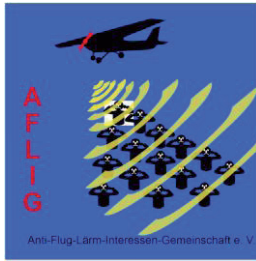
AFLIG

Anti-Flug-Lärm-Interessen-Gemeinschaft e.V.



Leiser Landeplatz

**Schutz der Bevölkerung
vor den Auswirkungen des Flugbetriebs vom
Sonderlandeplatz im Gewerbepark Breisgau**



AFLIG - Anti-Flug-Lärm-Interessen-Gemeinschaft e.V.

Positionspapier

Leiser Landeplatz

Initiative zum Schutz der Bevölkerung vor den Auswirkungen des Flugbetriebs vom Sonderlandeplatz im Gewerbepark Breisgau

Inhalt

Kurzfassung

1. Ausgangslage
 - 1.1 Entwicklung des Sonderlandeplatzes
 - 1.2 Flugbetrieb auf dem Sonderlandeplatz
 - 1.3 Auswirkungen des Flugbetriebs auf die Anwohner
2. Besonderheiten des Flugbetriebs
 - 2.1 Zeitliche Struktur der Flugbewegungen
 - 2.2 Flugbetrieb in Zeiten mit erhöhtem Ruhebedürfnis
 - 2.3 Gefährdung von Leib und Leben
 - 2.4 Widerstand formiert sich
3. Rechtsrahmen zum Schutz vor Fluglärm von Sonderlandeplätzen
 - 3.1 Landeplatz-Lärmschutz-Verordnung (LLV)
 - 3.2 Kritik der Landeplatz-Lärmschutz-Verordnung
 - 3.3 Schutz der Sonn- und Feiertagsruhe
4. Handlungsoptionen zum Schutz der Bevölkerung
 - 4.1 Bestandsaufnahme der Fluglärmimmissionen
 - 4.2 Änderung/Anpassung der Landeplatz-Lärmschutz-Verordnung
 - 4.3 Forderungen zum Interessenausgleich
 - 4.4 Schließung des Sonderlandeplatzes

Kurzfassung

Neben den Verkehrsflughäfen gibt es in Deutschland eine große Zahl von Landeplätzen, die ganz überwiegend der Freizeitfliegerei dienen. Von den bundesweit 159 Verkehrslandeplätzen finden sich 17 in Baden-Württemberg, von den 232 Sonderlandeplätzen liegen 38 im Land. Einer davon ist der Sonderlandeplatz (SLP) Bremgarten im Gewerbepark Breisgau. Der Lärm des gerade von diesem Landeplatz hauptsächlich in den Monaten März bis Oktober ausgehenden täglichen Flugbetriebs – zu mehr als 95% Freizeitfliegerei – hat ein Ausmaß angenommen, der das Nervenkostüm vieler Anwohner malträtiert, Lebensqualität kostet und Gesundheit gefährdet. Vom Lärm der Freizeit-, Hobby- und Sportfliegerei betroffene Bürgerinnen und Bürger haben sich zur Anti-Flug-Lärm-Interessen-Gemeinschaft AFLIG e.V. zusammengefunden, um ein Zeichen gegen gedankenlosen Egoismus zu setzen.

Ist der Lärm schon wochentags sehr belästigend, wächst er sich in Zeiten mit erhöhtem Ruhebedürfnis an Wochenenden, Feiertagen und in der Feierabendzeit, wenn Menschen sich erholen, entspannen, kommunizieren, lesen oder in Ruhe ihre Freizeit genießen wollen, zur Unerträglichkeit aus, da rund 70% des Flugbetriebs zu diesen Zeiten, und zwar von Sonnenaufgang bis nach Sonnenuntergang, stattfinden. Lebensqualität wird gerade an Schönwettertagen durch nahezu ständigen Lärm am Himmel zunichte gemacht. Besonders störend und belästigend ist die Fallschirmspringer-Absetzmaschine, die nahezu pausenlos in Aktion ist. Ein großes Ärgernis ist die Kunstfliegerei mit alten Kriegsflugzeugen, die nicht nur extrem laut ist, sondern angesichts schwerer tödlicher Unfälle durch unkontrollierten Absturz über dicht besiedeltem Gebiet eine Gefahr für Leib und Leben darstellt und zudem wegen unmittelbarer Nähe zu einem Atomkraftwerk unverantwortlich ist.

Ausgerechnet zu Zeiten erhöhten Ruhebedarfs ist der Freizeitfluglärm besonders präsent, lästig und störend. Da er flächendeckend von oben kommt, kann man ihm nicht entfliehen. Die vom SLP ausgehenden Flugbewegungen unterliegen einem ausgeprägten zeitlichen Ungleichgewicht: An Samstagen und Sonntagen – und auch an Feiertagen - beträgt das Flugaufkommen das Vierfache des in der Lärmschutz-Verordnung zugrunde gelegten Tagesdurchschnitts. Das ist eine extreme Massierung des Flugbetriebs zu Zeiten, in denen die Ruhe vom Gesetzgeber besonders geschützt ist. Werden nur die 6 verkehrsreichsten Monate zugrunde gelegt, entspricht die Belastung sogar dem 5,3-Fachen des Tagesdurchschnitts. Das zeigt, dass die Menschen gerade zu Zeiten, in denen unnötige lärmende Aktivitäten von Rechts wegen verboten sind, massiv unter dem vom SLP Bremgarten ausgehenden Freizeitfluglärm zu leiden haben. Dieses zeitliche Ungleichgewicht wird von der Landeplatz-Lärmschutz-Verordnung nicht angemessen thematisiert und damit auch nicht berücksichtigt.

Der Schutz der Bevölkerung vor dem Freizeitfluglärm ist völlig unzureichend. Die Privilegierung der Freizeitflieger, die zu ruhesensiblen Zeiten mehr oder weniger nach Belieben lärmern dürfen, ist ungerecht und in hohem Maße unsozial. Die Landeplatz-Lärmschutz-Verordnung, die eher die Freizeitfliegerei begünstigt, als dass sie die Bevölkerung vor unnötigem Fluglärm schützt, bietet dennoch die rechtliche Möglichkeit der Gegensteuerung durch angepasste Einschränkungen der Flugbetriebszeiten. So besagt der § 2, dass die Luftfahrtbehörden der Länder die zeitlichen Einschränkungen ausdehnen können, und dass es gemäß § 3 außer der Zahl der Flugbewegungen auch andere Kriterien für Einschränkungen geben kann. Unbedingt ist auch die Feierabendzeit in die Bestrebungen um mehr Ruhe am Himmel einzubeziehen sowie die zeitliche Massierung der Flugbewegungen in Zeiten erhöhten Ruhebedürfnisses zu berücksichtigen. Dringend geboten ist daher eine landespolitische Initiative, die für die Bevölkerung im Breisgau und im Markgräflerland und darüber hinaus die Voraussetzungen für einen deutlich besseren Schutz vor dem Freizeitfluglärm als bisher sowie vor Gefahr für Leib und Leben schafft. Landtag und Regierung von Baden-Württemberg sind aufgerufen, sich des Problems anzunehmen und in ihrer Vor-sorgeverantwortung für einen fairen Interessenausgleich zu sorgen. AFLIG e.V. listet dazu einige Handlungsoptionen auf. Sollte es nicht möglich sein, wenigstens die Sonn- und Feiertage und die Feierabendzeit vor dem Lärm der Spaßfliegerei zu verschonen, muss der Sonderlandeplatz im Gewerbepark Breisgau geschlossen werden.

1. Ausgangslage

1.1 Entwicklung des Sonderlandeplatzes

Der militärische Betrieb des Flugplatzes Bremgarten als Fliegerhorst der Bundesluftwaffe wurde zum 31. März 1993 eingestellt. Danach wurde er noch bis Ende 1995 von der Deutsch-Französischen Brigade genutzt. Seit Anfang Juni 1997 dient das Gelände als Sonderlandeplatz der Geschäfts- und Sportfliegerei, in der Fachsprache des Statistischen Bundesamts dem „gewerblichen und nichtgewerblichen Flugverkehr“. Mit Beginn des Jahres 1998 ist der Zweckverband Gewerbepark Breisgau GmbH für den Sonderlandeplatz Bremgarten im Gewerbepark Breisgau zuständig, der als Wirtschaftsbetrieb geführt wird. Die Luftfahrtbehördliche Aufsicht obliegt dem Regierungspräsidium Freiburg (Referat 46 Verkehr).

1.2 Flugbetrieb auf dem Sonderlandeplatz

Für Starts und Landungen zugelassen sind Flugzeuge bis 20 t und Hubschrauber bis max. 10 t Abflugmasse, darüber hinaus Motorsegler, Segelflugzeuge, Flugsportgeräte, Personenfallschirme, Freiluftballone und Luftschiffe. Ultraleichtflugzeuge, zu denen auch die lauten Gyrocopter (Tragschrauber) gehören, werden nicht als Flugzeuge, sondern als Flugsportgeräte bezeichnet. Im Bereich des Sonderlandeplatzes sind zwei Flugschulen, zwei Luftsportvereine und mehrere sog. flugaffine Betriebe angesiedelt, darunter auch ein Unternehmen, das sog. historische Flugzeuge (darunter Militärmaschinen, sog. war birds) restauriert, repariert, verkauft und vermietet. Dominiert wird der Flugbetrieb an den Wochenenden und wochentags zur Feierabendzeit nach 18 Uhr von der Fallschirmspringer-Absetzmaschine, die an Schönwettertagen praktisch pausenlos unterwegs ist.

Der Zweckverband betreibt die Nutzung des Sonderlandeplatzes Gewerbepark Breisgau als gewinnorientierten Wirtschaftsbetrieb mit dem Ziel, von möglichst vielen Flugbewegungen (Starts und Landungen) zu profitieren. Dies ruft einen Interessenkonflikt mit der anwohnenden Bevölkerung hervor, die von möglichst wenig Flugbetrieb belästigt werden möchte.

Nach Angaben des Statistischen Bundesamts lag die Zahl der Starts in den Jahren 2002 bis 2014 (https://www.destatis.de/GPStatistik/receive/DESerie_serie_00000095) zwischen 15.000 und 23.000 pro Jahr, was einer Zahl von 30.000 bzw. 46.000 Flugbewegungen entspricht, denn jedem Start muss eine Landung vorausgegangen sein (Tabelle). Im Jahr 2014 gab es auf dem Sonderlandeplatz Gewerbepark Breisgau insgesamt 18.626 Starts (in der Summe also 37.250 Flugbewegungen) von Luftfahrzeugen, wovon 17.942 auf Flugzeuge entfielen. **Damit wurde die Grenze von 15.000 Flugbewegungen, die für die zeitliche Einschränkung des Flugbetriebs gemäß Landeplatz-Lärmschutzverordnung (LLV) maßgebend ist, deutlich überschritten**, so dass der §1 der LLV für dieses Jahr ohne weitere Verfügung seitens einer Behörde anzuwenden war. Interessant ist, dass im Jahr 2014 nur 3,6 % der Flugbewegungen auf den gewerblichen Flugverkehr, demnach **über 94 % auf Hobby- und Freizeitflugverkehr** entfielen (<http://www.rp-freiburg.de/servlet/PB/menu/1398473/index.html>).

1.3 Auswirkungen des Flugbetriebs auf die Anwohner

Herrschte während der militärischen Nutzung des Sonderlandeplatzes zu den ruhesensiblen Zeiten an Wochenenden, Feiertagen, zur Mittags- und zur Feierabendzeit in aller Regel Ruhe, unterliegt der Betrieb des Sonderlandeplatzes keinen zeitlichen Einschränkungen. Er kann täglich von Sonnenaufgang bis zu einer halben Stunde nach Sonnenuntergang genutzt werden. Dies wird ausgiebig von den **Hobby- und Freizeitfliegern sowie den Fallschirmspringern genutzt, die praktisch für über 95 % des**

Flugbetriebs verantwortlich zeichnen. Damit verbunden ist ein enormer Lärmpegel, der besonders zu den genannten ruhesensiblen Zeiten, wenn die Menschen ihre Freizeit im Freien genießen und entspannen wollen, ausgesprochen störend und belästigend ist.

Tabelle: SLP Bremgarten im Gewerbepark Breisgau – Starts und Flugbewegungen gemäß § 1 Landeplatz-Lärmschutz-Verordnung (LLV) – statistisches Bundesamt

	Anzahl Starts						Anzahl Flugbewegungen			
a) 2009 hat das stat. Bundesamt die Anzahl der Flugbewegungen angegeben – Zahlen wurden halbiert										
Jahr	A gewerblich	B nichtgewerblich	C Alle A+B	D Alle (Diff.)	E ULFs	F SF oSS	G Alle C-F	H Alle G x 2	I ULFs E x 2	J H-I § 1 LLV
2014	686	17.983	18.669	17.084 (-899)	9.655	43	18.626	37.252	19.310	17.942
2013	970	19.083	20.053	20.043 (-10)	12.567	98	19.955	39.910	25.134	14.776
2012	1.022	18.901	19.923	20.226 (+303)	13.569	41	19.882	39.764	27.138	12.626
2011	1.603	21.162	22.765	22.631 (-134)	14.146	99	22.666	45.332	28.292	17.040
2010	967	16.400	17.367	16.955 (-412)	10.365	94	17.273	34.546	20.730	13.816
2009	1.622 a)	13.423	15.045	15.540 (+495)	10.210	60	14.985	29.970	20.420	9.550
2008	1.097	15.080	16.177	16.144 (-33)	10.210	53	16.124	32.248	20.420	11.828
2007	939	13.509	14.448	14.156 (-292)	8.605	143	14.305	28.610	17.210	11.400
2006	1.044	13.766	14.810	14.480 (-330)	8.104	72	14.738	29.476	16.208	13.268
2005	1.615	15.690	17.305	16.986 (-319)	9.858	235	17.070	34.140	19.716	14.424
2004	1.449	14.312	15.761	15.322 (-439)	9.227	268	15.493	30.986	18.454	12.532
2003	2.154	17.788	19.942	18.650 (-1292)	11.207	313	19.629	39.258	22.414	16.844
2002	4.066	17.704	21.770	20.305 (-1465)	12.862	358	21.412	42.824	25.724	17.100

Erläuterungen Tabelle

A Geschäftsflüge **B** Sport/Freizeitflüge **C** Alle Starts **D** Angabe Gewerbepark Breisgau mit Differenz zur Angabe des Stat. Bundesamts **E** Ultraleicht-Flüge **F** Segelflüge ohne Schlepptart durch Motorflugzeug **G** alle Starts abzüglich **F** **H** alle Flugbewegungen (Starts plus Landungen) **I** alle Flugbewegungen von ULFs (Starts und Landungen) **J** alle Flugbewegungen (Starts und Landungen) gemäß §1 Landeplatz-Lärmschutz-Verordnung

Lärm belastet zunehmend die Bürgerinnen und Bürger. Die Belastungen beeinträchtigen die Gesundheit und mindern die Lebensqualität. Studien der Lärmwirkungsforschung zeigen einen Zusammenhang zwischen Lärmbelastung und Kreislauferkrankungen oder Bluthochdruck, verbunden mit Störungen des Wohlbefindens und Konzentrationsmangel. Lärm ist das am stärksten unterschätzte Umweltproblem in Deutschland (*Prof. Thomas Münzel, Lärmwirkungsforscher am Universitätsklinikum Mainz, im ZDF-Beitrag zum Tag gegen den Lärm am 30.04.2013: „Ob Sie gesund oder krank sind, ob Sie sich ärgern oder nicht ärgern oder ob Sie lärmempfindlich sind oder nicht, Sie werden immer im gleichen Ausmaß mit Gefäßschäden reagieren“*). Es kann nicht sein, dass speziell zu Zeiten, die der Ruhe und Erholung dienen sollen, die unvermeidliche Alltagsbeschallung durch den Lärm der Freizeitfliegerei noch potenziert wird.

Der bestehende Rechtsrahmen lässt zu, dass Menschen unter Fluglärm leiden müssen. Es ist daher ein wichtiges Zeichen an die Bürgerinnen und Bürger, wenn die für die Luftaufsicht und den Immissionsschutz zuständigen Landesbehörden sie mit diesem Thema nicht alleine ließen. Sollten sich diese durch die Rechtslage in ihrer Entscheidungsfreiheit eingeschränkt fühlen, ist der Gesetz- oder Verordnungsgeber gefordert, die Voraussetzungen zu schaffen, dass die Behörden eingreifen können. **Daher ist zum wirksamen Schutz der Bevölkerung vor Freizeitfluglärm insbesondere zu den ruhesensiblen Zeiten eine rechtliche Initiative dringend geboten. Da die bestehende Rechtslage bei weitem nicht ausreicht, ist die Politik ist gefordert, Gesetze und Verordnungen an die Lebenswirklichkeit anzupassen! Ruhe ist das erste Bürgerrecht!**

Nicht nur störend durch den Lärm, sondern auch als Gefahrenpotenzial für Leib, Leben und Eigentum der anwohnenden Menschen sind die auf dem Sonderlandeplatz praktizierten Formationsflüge und insbesondere die Kunstfliegerei mit vorwiegend Oldtimer-Kriegsflugzeugen (sog. historische war birds) zu bewerten. Dramatische, besonders von Flugschauen bekannte katastrophale Unfalldereignisse mit derartigen Flugaktivitäten sollten Grund genug sein, dass sie sich über dicht besiedeltem Gebiet und in der Nähe des Kernkraftwerks Fessenheim verbieten.

Dass die Freizeitfliegerei für einen erheblichen Ausstoß von Luftschadstoffen verantwortlich zeichnet, soll nicht unerwähnt bleiben.

2. Besonderheiten des Flugbetriebs auf dem Sonderlandeplatz

Der Sonderlandeplatz wird hauptsächlich von Sportfliegern und Flugschulen genutzt. Nach den Schilderungen der vom Fluglärm Betroffenen ist die Flugtätigkeit am Wochenende besonders hoch. Entgegen den Vorgaben des Sonderlandeplatzbetreibers werden dabei immer wieder Ortschaften direkt überflogen. Oldtimer-Flugzeuge, Trag(hub)schrauber (Gyrokopter) und die Absetzmaschine der Fallschirmspringer treten als besonders lärmintensiv in Erscheinung. Die Zahl der Flugbewegungen hat die 40.000 pro Jahr bereits überschritten, davon sind allenfalls 5% Geschäftsflugverkehr, der Rest verteilt sich auf Fallschirmspringen, Hobbyfliegerei mit Kriegsflugzeugen aus dem 2. Weltkrieg und allerlei anderen lästigen Freizeitflugverkehr. Die ca. 40.000 Flugbewegungen im Kalenderjahr finden zu 70 % in ruhesensiblen Zeiten an Wochenenden und Feiertagen, zur Mittags- und Feierabendzeit statt. Die vom Gesetzgeber besonders geschützte Sonn- und Feiertagsruhe ist in der Umgebung des Sonderlandeplatzes schon lange dahin.

Der Sonderlandeplatz wird von der Führung des Gewerbeparks als Standortvorteil herausgestellt. Der Gewerbepark sähe heute kaum anders aus, wenn es den Sonderlandeplatz nicht gäbe. Da sich der Flugbetrieb wirtschaftlich mit Geschäftsflügen allein bei weitem nicht trägt, wird unbeschränkt die Freizeitfliegerei – beim Statistischen Bundesamt als nichtgewerblicher Flugverkehr geführt – angeworben, ohne Rücksicht auf die im Umkreis lebende Bevölkerung. In den Anwohnerorten des Sonderlandeplatzes leben rd. 30.000 Menschen, in der umgebenden Raumschaft des Südlichen Breisgaus und des Nördlichen Markgräflerlandes wohnen und arbeiten im Einwirkungsbereich des SLP weitere rd. 200.000 Menschen.

2.1 Zeitliche Struktur der Flugbewegungen

Maßnahmen zum Schutz vor Fluglärm beziehen sich üblicherweise auf **über den Zeitraum eines Kalenderjahres gemittelte Flugbewegungen**. Der Deutsche Ärztetag und der bundesweite Arbeitskreis „Ärzte gegen Fluglärm“ weisen darauf hin, dass die aktuell angewandten Lärmberechnungsverfahren der Problematik der Einzelschallereignisse nicht wirklich gerecht werden (<https://www.fluglaerm-fakten.de/de/presse-infos/34-ak-aerzte-gegen-fluglaerm/59-pressemitteilung-deutscher-aerztetag-fordert-umfassenden-schutz-der-bevoelkerung-vor-fluglaerm>). Es werden sog. äquivalente Dauerschallpegel durch energetische Mittelung von Ruhe und den Lärmereignissen der Flugbewegungen

errechnet. Dies gibt die reale Belastung der Anrainer von Flugplätzen und Sonderlandeplätzen durch Fluglärm nicht adäquat wieder, denn die Höhe der Pegel und die Häufung der Lärmereignisse gerade während der ruhesensiblen Zeiten bleiben unberücksichtigt. Damit wird die Lärm „heruntergerechnet“ und die Belastung verharmlost.

Für den Sonderlandeplatz gelten die Monate März bis Oktober als die flugverkehrsreichsten acht Monate, auf die sich insbesondere die Freizeitfliegerei konzentriert. Zudem finden in dieser Zeit nach Auskunft der Flieger **70% der Flugbewegungen an Wochenenden** statt. Aus dieser besonderen Nutzungsstruktur des Sonderlandeplatzes (SLP) ergibt sich ein ausgeprägtes zeitliches Ungleichgewicht der Flugbewegungen, das sich mit Überschlagsrechnungen wie folgt quantifizieren lässt:

Alle Flugbewegungen

Im Jahr 2014 lag das gesamte Jahresaufkommen bei 37.252 Flugbewegungen (Starts oder Landungen, siehe Tabelle). Bei gleichmäßiger Verteilung über das Kalenderjahr wären das ca. 3.105 pro Monat bzw. 105 Flugbewegungen pro Tag. Ermittlung des zeitlichen Ungleichgewichts: Mit dem Ansatz, dass die 37.252 Flugbewegungen in den 8 verkehrsreichsten Monaten stattfinden, sind dies rd. **4.660 Flugbewegungen pro Monat** im Zeitraum März-Oktober. Mit 70 % der Bewegungen an Wochenenden folgen daraus 3.260 Flugbewegungen an 4 Wochenenden bzw. 815 pro Wochenende. Letztlich resultieren so rd. **410 Flugbewegungen pro Wochenendtag** (Samstag oder Sonntag) **und praktisch das Vierfache des Tagesdurchschnitts!**

Flugbewegungen ohne Ultraleichtflugzeuge (ULFs)

ULFs gelten nicht als Flugzeuge, sondern werden als Luftsportgeräte definiert und bei der für den Schutz vor Fluglärm relevanten Zahl der Flugbewegungen nicht mitgezählt. Das ist ungerechtfertigt, denn auch ULFs können sehr laut sein, speziell die als Gyrocopter bezeichneten Tragschrauber.

Die Landeplatz-Lärmschutz-Verordnung (LLV) erlaubt bis zu 15.000 Flugbewegungen (ohne ULFs) pro Kalenderjahr ohne zeitliche Einschränkung des Flugbetriebs.

Das gesamte Jahresaufkommen ohne ULFs betrug im Jahr 2014 ca. 18.000 Flugbewegungen; das sind 1.500 pro Monat bzw. 50 Flugbewegungen pro Tag. Zeitliches Ungleichgewicht: Bei 18.000 Flugbewegungen in den 8 verkehrsreichsten Monaten sind dies 2.250 Flugbewegungen pro Monat im Zeitraum März-Oktober, davon 70 % an Wochenenden, was zu rd. 1.575 Flugbewegungen an 4 Wochenenden führt bzw. zu rd. 395 pro Wochenende. Das sind rd. **195 Flugbewegungen pro Wochenendtag und praktisch das Vierfache des Tagesdurchschnitts.**

2.2 Flugbetrieb vorrangig in Zeiten mit erhöhtem Ruhebedürfnis

Damit ist ausgerechnet zu Zeiten erhöhten Ruhebedarfs der Freizeitfluglärm besonders präsent, lästig und störend. Da er flächendeckend von oben kommt, kann man ihm nicht entfliehen. Die vom Sonderlandeplatz ausgehenden Flugbewegungen unterliegen einem ausgeprägten zeitlichen Ungleichgewicht: **An Samstagen und Sonntagen – und auch an Feiertagen - beträgt das Flugaufkommen das Vierfache des in der Lärmschutz-Verordnung zugrunde gelegten Tagesdurchschnitts. Das ist eine extreme Massierung des Flugbetriebs zu Zeiten, in denen die Ruhe besonders geschützt ist.** Werden nur die 6 verkehrsreichsten Monate zugrunde gelegt, entspricht die Belastung sogar dem 5,3-Fachen des Tagesdurchschnitts. **Das zeigt, dass die Menschen gerade zu Zeiten, in denen der Gesetzgeber die Ruhe besonders schützt und zu denen unnötige lärmende Aktivitäten von Rechts wegen verboten sind, massiv unter dem vom SLP Bremgarten ausgehenden Freizeitfluglärm zu leiden haben.** Dieses zeitliche Ungleichgewicht wird von der Landeplatz-Lärmschutz-Verordnung nicht angemessen thematisiert und damit auch nicht berücksichtigt.

Die Massierung der Flugbewegungen und damit des Fluglärms nimmt an Schönwetter-Wochenenden weiter zu, gerade dann, wenn Menschen ihre Freizeit im Außenbereich ihrer Wohnung genießen wollen. In Fällen extremer zeitlicher Ungleichverteilung von Flugbewegungen, die sich auf ruhesen-

sible Zeiten wie Wochenenden, Feiertage und die Feierabendzeit konzentrieren, in denen die Menschen Ruhe, Erholung und Entspannung nötig haben, Besinnung suchen und Konzentration brauchen, springt der rechtliche Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm zu kurz. Die Anzahl der Flugbewegungen, die eine zeitliche Einschränkung auslösen, gibt die Zahl wieder, die sich über die Dauer eines Kalenderjahres aufsummiert. Diese allgemeine Angabe sagt nichts über die außerordentliche Belastung zu ruhesensiblen Zeiten aus, unter der die Menschen zu leiden haben und die sie ihrer Lebensqualität beraubt.

Die Frequenz der Fallschirmspringer-Absetzflüge hat weiter zugenommen. Besonders an Wochenenden ist die Absetzmaschine nahezu pausenlos unterwegs. Ein großes Gebiet wird permanent durch das mahlende, modulierende und hochfrequente Motorgeräusch, welches beim Steigflug der Absetzmaschine entsteht, verlärm. Penetrant ist der Lärm im unmittelbaren Einzugsbereich des SLP, wenn die Maschine zum Absetzen einfliegt. Nach dem Absatz geht die Lärmbelästigung erst richtig los. Im Sturzflug mit eingebautem Kurvenflug wird die Flughöhe abgebaut. Dabei röhrt der Motor, verbunden mit einer variierenden Drehzahl und vergleichbar mit einem „Tiefflieger-Angriff à la Pearl Harbour“, äußerst laut und unangenehm.

Zudem sind Schulung und Ausbildung im Zusammenhang mit dem Fallschirmspringen auf die Wochenenden konzentriert. Dies ist zweifellos eine gewerbliche Tätigkeit, die analog der Kz-Fahrschule an Sonn- und Feiertagen untersagt sein sollte.

Offiziell gibt es auf dem SLP eine Mittagspause im Flugbetrieb. Dazu gibt der Platzbetreiber bekannt (<http://www.gewerbepark-breisgau.de/Flugplatz/News-Aktuelles>): „An Samstagen, Sonntagen und Feiertagen gilt vom 01.03.2015 bis zum 31.10.2015 von 13:00 – 15:00 Uhr Lokalzeit die Lärmschutz-Mittagspause. In der Zeit **von 13:00 - 14:00 Uhr Lokalzeit sind Landungen möglich**, jedoch aus Lärmschutzgründen keine Starts und Platzrunden. **Von 14:00 - 15:00 Uhr Lokalzeit sind nur Starts möglich**, jedoch keine Platzrunden. Diese Regelung trifft nicht auf Werkstage zu!“ Leider gibt es diese Mittagspause an Werktagen nicht, obwohl auch diese eine Zeit erhöhten Ruhebedürfnisses ist. Schlimmer noch: In der Mittagspause darf von 13 Uhr bis 14 Uhr gelandet, von 14 Uhr bis 15 Uhr gestartet werden. Zu fragen ist, was das für eine „Mittagspause“ ist, in der letztlich ohne Pause geflogen werden kann. Ein Entfall der Mittagspause nach dem 31.10. ist ebenfalls nicht nachvollziehbar.

Gyrocopter fallen als Luftsportgeräte nicht in den Geltungsbereich der Landeplatz-Lärmschutzverordnung. Sie sind dennoch besonders laut und belästigend. **Gyrocopter werden zum Großteil für entgeltliche Rundflüge mit Personenbeförderung genutzt. Da erhebt sich die Frage, warum ähnlich lärmintensive gewerbliche Tätigkeiten an Sonn- und Feiertagen verboten sind.** Zu klären ist, welche Lärmschutzverordnung auf den Gyrocopter-Lärm Anwendung findet. Für Gyrocopter-Flüge gibt es keine Einschränkungen. Immerhin konnte erreicht werden, dass wochentags zwischen 13 Uhr und 15 Uhr und nach 18 Uhr sowie an Wochenenden und Feiertagen keine Platzrunden geflogen werden dürfen.

2.3 Gefährdung von Leib und Leben

Vom Sonderlandeplatz Bremgarten aus wird Kunstflug mit Oldtimer-Kriegsflugzeugen über dicht besiedeltem Gebiet geübt. Neben der enormen Lärmbelastung gibt es dadurch ein erhebliches Gefährdungspotenzial für die Bevölkerung im Umfeld des SLP, wie Unfälle bei Luftschauen nahelegen. Erst kürzlich (23.8.2015) hat der unkontrollierte Absturz einer Oldtimer-Militärmaschine bei einer Kunstflugübung im britischen Shoreham 11 Menschenleben gefordert. Auch früher schon sind bei Luftschauen Kriegsflugzeuge abgestürzt, mit verheerenden Folgen. Menschen, die freiwillig zu solchen Flugschauen gehen, setzen sich auch freiwillig dem damit verbundenen Risiko aus. Anwohner des SLP gehen dieses Risiko bewusst nicht ein und halten sich von Flugschauen fern. **Nun müssen sie das**

10fache Risiko auf sich nehmen, denn ein Kunstflugpilot muss 10 Mal über ihren Köpfen üben, damit er einmal an einer Flugschau teilnehmen darf. Hier besteht die Forderung, dass Kunstflugpiloten nur sich selbst und nicht andere in Gefahr bringen dürfen.

Das Gebiet um den Gewerbepark Breisgau ist zwar kein urbanes Gebiet, **die Raumschaft Südlicher Breisgau-Nördliches Markgräflerland gehört aber dennoch nicht zu den dünn besiedelten Gebieten in Deutschland** - die zahlreichen Ortslagen sind nur wenige Kilometer voneinander entfernt. Angesichts der hohen Geschwindigkeit der Kriegsflugzeuge sind sie im Nu über jedem Ort. **Ein Überfliegen von Ortschaften lässt sich so grundsätzlich nicht vermeiden.** Bei unkontrolliertem Absturz sind aufgrund der Geschwindigkeit von Kriegsflugzeugen Siedlungsräume potenziell gefährdet, selbst wenn angeblich die Flüge nicht „über bebautem Gebiet“ stattfinden – in wenigen Sekunden kann sich das ändern! Die Gefährdung von Leben und Eigentum von Menschen durch Hochrisiko-Fliegerei über dicht besiedeltem Gebiet ist unverantwortlich. Fragen stehen im Raum: Wer trägt die Verantwortung, wenn so etwas wie in Shoreham passiert? Wer kann zur Rechenschaft für den Tod von Menschen gezogen werden? Wer muss bei einem Schadensersatzprozess auf die Anklagebank? Kann angemessener Schadenersatz überhaupt geleistet werden?

Und dann ist da noch der Lärm. **Die Kunstfliegerei mit Kriegsflugzeugen ist mit einem exorbitanten Lärm verbunden, der so überflüssig ist wie ein Kropf.** Die Bevölkerung um den Sonderlandeplatz hat schon genug unter dem Fluglärm der Freizeitfliegerei zu leiden. Das muss durch den Lärm kunstfliegender Oldtimer-Kriegsflugzeuge nicht noch potenziert werden.

Um Fessenheim nicht zu vergessen: Der Sonderlandeplatz Bremgarten im Gewerbepark Breisgau ist knapp 5 km vom Kernkraftwerk entfernt. Bei einer Geschwindigkeit von 700 km/h ist ein Kriegsflugzeug nach dem Start bei einem unkontrollierten Absturz in knapp 26 Sekunden über dem Kernkraftwerk! Fliegt es in der Nähe des Rheins, ist das schon nach wenigen Sekunden der Fall. Wer trägt die Verantwortung für dieses gewaltige Risiko?

2.4 Widerstand formiert sich

Es ist nicht hinzunehmen, dass Menschen Lärmbelästigungen ertragen sollen, die nicht sein müssen, und es ist völlig inakzeptabel, dass sie diese zu ruhesensiblen Zeiten hinnehmen müssen. Hier kollidiert der Fluglärm mit dem Grundrecht auf Sonn- und Feiertagsruhe. Dieses Rechtsgut hat Verfassungsrang und muss Vorrang vor dem Schutz der Fliegerei haben. Freizeitfliegerei mit der damit verbundenen Lärmerzeugung findet zum Vergnügen statt. **Wenige haben Spaß und Viele müssen darunter leiden.** Schätzungsweise 100 Fliegern, die den SLP Gewerbepark Breisgau für ihr lautstarkes Vergnügen nutzen, stehen ca. 30.000 Zwangshörer aus den umliegenden Gemeinden des Gewerbeparks gegenüber, noch viel mehr in der umgebenden Raumschaft. Auch wenn sich die weitaus meisten davon gegenüber der Fluglärmwirkung indifferent verhalten und viele resignierend auf Initiativen dagegen mit der Meinung verzichten, dass man „ja doch nichts machen kann“, ist dennoch eine zunehmende Zahl von Bürgerinnen und Bürgern entschlossen, die Störung insbesondere der Sonn- und Feiertagsruhe und die Verlärmung der Feierabendzeit nicht weiter widerstandslos hinzunehmen. Sie sind auch nicht länger bereit, mit Beruhigungsfloskeln zur Hochrisiko-Fliegerei mit Oldtimer-Kriegsmaschinen aus Weltkrieg 2 abgespeist zu werden.

Eine Gruppe von Bürgerinnen und Bürgern haben sich in der **Anti-Flug-Lärm-Interessengemeinschaft** zusammengeschlossen und im Frühjahr 2015 den gemeinnützigen Verein AFLIG e.V. gegründet (eingetragen im Registergericht Freiburg unter VR 701047 mit Anerkennung der Gemeinnützigkeit durch das Finanzamt Müllheim). **Zweck des Vereins ist die Förderung von Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm, der vom Sonderlandeplatz Gewerbepark Breisgau ausgeht. Den Mitgliedern liegt am Herzen, an Wochenenden, Feiertagen, zur Mittags- und Feierabendzeit durch Einschränkung der Betriebszeiten des SLP, für den keine Betriebspflicht besteht, Ruhe**

am Himmel einzufordern. Konstruktive Gespräche zwischen Vertretern der Flieger und der AFLIG haben zum Ziel, durch Festlegung von An- und Abflugrouten das Überfliegen der Ortslagen zu vermeiden. Dies kann zu einer Lärmentlastung bei Überlandflügen führen, lässt aber das Problem des Fluglärms aufgrund der hohen Zahl der Flugbewegungen, der zahlreichen Platzrunden und der Absetzflüge der Fallschirmspringer ungelöst.

Der bestehende Interessenkonflikt zwischen der uneingeschränkten Hobby-Fliegerei, verbunden mit dem Gewinnstreben der Geschäftsführung des Gewerbeparks, und dem Schutz der Menschen vor Fluglärm in den ruhesensiblen Zeiten braucht einen fairen Ausgleich. Die AFLIG setzt sich dafür ein.

3. Rechtsrahmen zum Schutz vor Fluglärm von Sonderlandeplätzen

Gelegentlich wird die Meinung vertreten, dass der massive Flugverkehr in der arbeitsfreien Zeit charakteristisch für Sonderlandeplätze sei, da die Menschen gerade dann Zeit für ihr Hobby hätten. Dies kann kein Freibrief für den Raub von Lebensqualität an denjenigen sein, die der Freizeitfliegerei nichts abgewinnen können. Das gilt gerade auch für Aktivitäten, die die Ausübung einer Vereinstätigkeit darstellen. Mitglieder flugaffiner Vereine reklamieren dafür vorrangig die Wochenenden und Feiertage für sich – mit dem Hinweis darauf, dass ja auch die Motorradfahrer vorwiegend an Wochenenden und Feiertagen unterwegs seien. **Zwischen Fluglärm und Motorradlärm gibt es jedoch einen gravierenden Unterschied: Während Motorradlärm örtlich sehr begrenzt und in wenigen Sekunden vorbei ist, kommt der Fluglärm von oben und ist flächendeckend längere Zeit zu hören. Mit seiner Vielzahl an Flugbewegungen wächst er sich gerade in ruhesensiblen Zeiten zur Unerträglichkeit aus.** An konzentriertes Lesen, genussvolles Musikhören, angeregte Gespräche, einfach nur ungestörte Ruhe nach anstrengender Berufstätigkeit oder sonstige Freizeitbeschäftigung ist nicht zu denken. **Niemand hat das Recht, Menschen durch unnötigen Lärm zu stören, zu belästigen und dadurch ihre Lebensqualität zu beeinträchtigen. Dies gilt ganz besonders dann, wenn dies zu Zeiten geschieht, die vom Gesetzgeber als ruhesensibel besonders geschützt werden.** Rücksichtslosigkeit und gedankenloser Egoismus können nicht die Basis gedeihlichen Zusammenlebens sein. Wenn das Hobby des einen das Hobby des anderen stört, muss es einen fairen Kompromiss zum Ausgleich der Interessen geben.

Gelegentlich machen die Freizeitflieger durch Benefizveranstaltungen (z.B. für krebserkrankte Kinder) mit dem damit verbundenen sozialen Engagement den Versuch, der Fliegerei ein positives Image angedeihen zu lassen. Das Engagement ist durchaus lobenswert, wirkt aber aufgesetzt und ist unaufrichtig, **denn die Freizeitflieger handeln in hohem Maße unsozial, wenn sie Menschen an Wochenenden, Feiertagen und zur Feierabendzeit pausenlos durch Fluglärm belästigen.**

3.1 Landeplatz-Lärmschutz-Verordnung (LLV)

Hinsichtlich des Fluglärms bildet für den Betrieb aller auf dem Sonderlandeplatz im Gewerbepark Breisgau zugelassenen Luftfahrzeuge die Landeplatz-Lärmschutz-Verordnung (LLV) vom 5. Januar 1999 den Rechtsrahmen. Zum Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm sind unter bestimmten Voraussetzungen Starts und Landungen von Flugzeugen, Motorseglern und Drehflüglern (Hubschrauber) zeitlich eingeschränkt. Solche Voraussetzungen sind nach §1 LLV gegeben, wenn mindestens 15.000 Flugbewegungen (Starts und Landungen) in einem Kalenderjahr stattfinden. Dann ist im Folgejahr der Flugbetrieb an Wochenenden und Feiertagen zeitlich eingeschränkt. Ausgenommen sind Überlandflüge. Bei der Ermittlung der Anzahl von Flugbewegungen sind Ultraleichtflugzeuge (ULF, höchst zulässige Startmasse 472,5 kg) ausgenommen, da bei ihnen „akzeptable“ Lärmpegel unterstellt werden. Das kann nicht für Gyrocopter (Tragschrauber) gelten, die zwar der ULF-Kategorie zugerechnet werden, aber aufgrund hoher Lärmemission erheblich belästigend sind. Durch ihre geringe Geschwindigkeit ist die Lärmbelästigung anhaltend. **Dass Gyrocopter-Flüge bei der Ermittlung der An-**

zahl der Flugbewegungen nicht mitgezählt werden, ist daher inakzeptabel. Diese ließe sich durch geeignete Formulierung des Verordnungstexts leicht korrigieren.

Von den zeitlichen Einschränkungen des §1 LLV ausgenommen sind Flugzeuge, die erhöhten Schallschutzanforderungen genügen. Die zugrunde gelegten Lärmgrenzwerte sind den Anlagen 1 und 2 der LLV zu entnehmen. Ab 1.1.2010 wurden diese Werte um weitere 2 dB(A) verschärft, sie gelten jetzt für alle Luftfahrzeuge unabhängig vom Baujahr. Die maximalen Lärmpegel (L_{Amax}) aller gängigen Flugzeugtypen sind auf einer Lärmliste veröffentlicht (aktuelle Ausgabe vom 15.10.2009). Damit lässt sich überprüfen, ob ein Flugzeug den (von wem auch immer) definierten Anforderungen des erhöhten Schallschutzes entspricht.

3.2 Kritik der Landeplatz-Lärmschutz-Verordnung

In der Tat schützt die Landeplatz-Lärmschutz-Verordnung die Menschen nicht ausreichend vor Fluglärm, denn

- der Lärm aller Flugbewegungen wird gleichmäßig über ein Kalenderjahr verteilt („gemittelt“), obwohl in den Wintermonaten kaum Flugverkehr stattfindet;
- die Häufung der Flugbewegungen in den verkehrsreichsten Monaten, insbesondere zu Zeiten erhöhten Ruhebedürfnisses wie Wochenenden und Feiertagen, bleibt unberücksichtigt;
- Samstage, Sonntage und Feiertage beginnen erst um 13 Uhr;
- die Feierabendzeit ab 18 Uhr, die gemäß EU-Umgebungslärmrichtlinie besonders zu schützen ist, wird nicht thematisiert;
- Flugsportgeräte sind von der Verordnung ausgenommen, obwohl sie besonders laut sein können;
- Flugzeuge, die die Anforderungen des erhöhten Schallschutzes nicht erfüllen, dürfen an Wochenenden und Feiertagen dennoch fliegen;
- die Grenzwerte für erhöhten Schallschutz sind zu hoch (*Prof. Rainer Guski, Umweltpsychologe an der Ruhr-Universität Bochum: „Grenzwerte sind politische Werte, keine medizinischen, die werden von Interessengruppen ausgehandelt“*);
- die standardisierten Lärmberechnungsverfahren sind ungeeignet, die Belastung der Bürger zu erfassen („äquivalente Dauerschallpegel“ geben nicht die realen Spitzenbelastungen durch Lärm und die Häufigkeit des Auftretens wieder);
- die Betriebszeiten (bis nach Sonnenuntergang!) sind zu lang;
- die belästigende Wirkung des Fluglärms darf nicht nur von der Pegelhöhe bestimmt werden.

Damit ist klar, dass die Ausformulierung der LLV von den Lärmverursachern, nicht von den Lärmleidtragenden vorgenommen wurde. Sie trägt eindeutig die Handschrift der Flieger-Lobby, die für den Lärm verantwortlich ist und gleichzeitig den Schutz davor organisiert. **Ergebnis ist, dass nicht die Bevölkerung vor dem Fluglärm, sondern der Fluglärm – und die ihn erzeugenden Flieger – vor der Bevölkerung geschützt werden.**

Unzureichend und nicht mehr dem Stand der Lärmwirkungsforschung entsprechend ist, dass sich der „Lärmbonus“ des erhöhten Schallschutzes ausschließlich an der Pegelhöhe orientiert, unabhängig davon, dass die Grenzwerte zu hoch sind. Maßgebend sollten die Erkenntnisse der Psychoakustik sein. Belästigung und Ruhestörung durch Fluglärm lassen sich nicht generell an der Höhe des Schall(druck)pegels mit der Angabe von Dezibel-Zahlen festmachen. Für die Belästigungswirkung ist vielmehr die Dynamik des Geräuschs bezüglich Lautstärke, Frequenzspektrum und Impulshaltigkeit sowie Örtlichkeit, Zeitpunkt und Häufigkeit maßgeblich. **Auch relativ leise Flugzeuge können so extrem belästigend sein, insbesondere dann, wenn es durch nahezu permanenten Flugverkehr kaum Lärmpausen gibt.**

Nicht nachvollziehbar ist, dass die lauten Gyrocopter der Kategorie der Flugsportgeräte zugerechnet werden, wodurch die Anzahl ihrer Flugbewegungen bei der LLV komplett unter den Tisch fallen, obwohl sie enorm zum unerträglichen Fluglärm beitragen. Inakzeptabel ist auch, dass die LLV zeitliche Ungleichgewichte im Flugbetrieb nicht berücksichtigt. Von den rd. 40.000 Flugbewegungen - Starts und Landungen - sind knapp 2.000 Geschäftsflüge, die über die Woche stattfinden. **Der große Rest von gut 38.0000 Flugbewegungen konzentriert sich zu 70% auf das Wochenende** - mit praktisch permanentem Lärm, dem man nicht entfliehen kann und der dadurch unerträglich wird. Die Mittelung des Lärms aller zählbaren Flugbewegungen über den Jahreszeitraum sagt nichts über die enorme Wochenendbelastung aus. Ähnlich verhält es sich mit dem Lärmgutachten. Auch dieses errechnet einen Jahresmittelwert, der dann vergleichsweise niedrig ausfällt, die Zeitstruktur des Flugbetriebs aber völlig ausblendet. Würde der Schallpegel über ein Wochenende gemittelt werden, ergäbe sich ein ganz anderes Bild.

3.3 Schutz der Sonn- und Feiertagsruhe

Als Rechtsgut hat der Schutz der Sonn- und Feiertagsruhe Verfassungsrang. Artikel 140 Grundgesetz gilt unmittelbar, unterliegt nicht der Abwägung (z.B. hinsichtlich wirtschaftlicher Argumente wie Ansiedlung flugaffiner Betriebe, Amortisation von Fluggerätebeschaffungen, Gewinnerzielung des SLP-Betreibers) und kann durch eine Verordnung nicht außer Kraft gesetzt werden. Zu Recht sind an Sonn- und Feiertagen mit Lärm verbundene Tätigkeiten in der Regel untersagt. Art. 140 hat einige Artikel der Weimarer Verfassung wörtlich und uneingeschränkt als Bestandteil des Grundgesetzes übernommen. So gilt Artikel 139 der Weimarer Verfassung (Sonn- und Feiertagsruhe) weiterhin. Er lautet: *"Der Sonntag und die staatlich anerkannten Feiertage bleiben als Tage der Arbeitsruhe und der seelischen Erbauung gesetzlich geschützt."* Aus diesem Artikel ist abzulesen, dass die Sonntagsruhe schon vor der Weimarer Verfassung Schutz genoss; Sonn- und Feiertage "bleiben" geschützt. Der Schutz der Sonn- und Feiertage hat tiefe kulturelle und religiöse Wurzeln. Sonn- und Feiertage als Tage der Ruhe und Entspannung sind uns auch heute selbstverständlich.

Der gesetzliche Schutz der Sonn- und Feiertage wird durch Gesetze der Länder geregelt, so z.B. auch in Baden-Württemberg durch das Gesetz über die Sonntage und Feiertage. Der § 6 dieses Gesetzes besagt: „(1) An den Sonntagen und den gesetzlichen Feiertagen sind öffentlich bemerkbare Arbeiten, die geeignet sind, die Ruhe des Tages zu beeinträchtigen, verboten, soweit in gesetzlichen Vorschriften nichts anderes bestimmt ist“. Bei erlaubten Arbeiten sind unnötige Störungen und Geräusche zu vermeiden. **In dem Gesetz ist der Schutz vor Störungen durch Geräusche ausdrücklich genannt. In diesem Sinne ist das Gesetz auch eine Lärmschutzvorschrift.**

Im Bewusstsein der Bürger ist mit den Sonn- und Feiertagen somit auch Ruhe im akustischen Sinn verbunden. Die größte Zahl der Gewerbe- und Industriebetriebe ruht, Lastkraftwagen fahren nicht. Diese Sonn- und Feiertagsruhe führt gerade in den eng besiedelten Gebieten, in der Nähe von Gewerbe- und Industriegebieten und in der Nähe stark befahrener Straßen zu einer Entlastung von Geräuscheinwirkungen. Das muss auch für Landeplätze gelten, die der mit Lärm verbundenen Freizeitfliegerei dienen. Es ist nicht hinnehmbar, dass der Schutz der Sonn- und Feiertage durch Privilegierung der Hobbyflieger aufgeweicht wird. Gewerbsmäßige Schulungsaktivitäten (z.B. Kfz-Fahrschulen) dürfen an Sonn- und Feiertagen nicht ausgeübt werden. Schulungen im Bereich der Fliegerei und des Luftsports, die gewerblich durchgeführt werden, müssen an Sonn- und Feiertagen ebenfalls unterbleiben.

Mit Lärm verbundene Aktivitäten, die nicht sein müssen, sind zu ruhesensiblen Zeiten zu Recht vom Gesetzgeber untersagt. Das muss auch für den Lärm der Freizeitfliegerei gelten – eine Ausnahme ist unzulässig, sonst hat das Rechtssystem einen Mangel. Nach aktueller Rechtslage (LLV) ist Freizeitflugverkehr zu ruhesensiblen Zeiten erlaubt. **Aber nicht alles, was juristisch rechtens ist, ist auch richtig.** Es ist nicht richtig, dass lärmige Freizeitfliegerei gestattet ist, während andere mit Lärm verbundene

Aktivitäten verboten sind. **Die Privilegierung des Freizeitfluglärms gegenüber anderen Lärmquellen ist ungerecht und muss beendet werden.**

4. Handlungsoptionen zum Schutz der Bevölkerung

Wenn keine Ruhe herrscht, dann kann es auch keine Besinnung und Erholung geben. Die vom Sonderlandeplatz im Gewerbepark Breisgau ausgehenden Flugereignisse mit ihrer Häufung bei sehr geringen Pausenzeiten sind mit ihrer unerwünschten Schallimmission Ruhestörungen, die dem Schutz der Sonn- und Feiertagsruhe zuwider laufen. Dabei ist die Ruhestörung durch unerwünschten Schall (Lärm) keine Frage der Dezibels, sondern ein Ärgernis, das Lebensqualität raubt. Niemand hat das Recht, mit seiner lärmenden Freizeitbeschäftigung die Lebensqualität anderer Menschen zu beeinträchtigen. Die Sport-, Hobby- und Freizeitfliegerei ist mit dem von ihr ausgehenden Lärm an Wochentagen bereits belastend genug. In ruhesensiblen Zeiten ist sie eine Zumutung und zeugt von der Rücksichtslosigkeit gedankenloser Egoisten, die unsozial und somit inakzeptabel ist.

4.1 Bestandsaufnahme der Fluglärmimmissionen

Nach den Vorgaben der im Jahr 2008 novellierten **Landeplatz-Fluglärmleitlinie** sind für Landeplätze mit mehr als 5.000 Flugbewegungen im Jahr die Fluglärmimmissionen zu ermitteln und zu beurteilen. **Dies entspricht der Lärmkartierung an Straßen- und Schienenwegen, wie sie als erste Stufe der EU-Umgebungslärmrichtlinie durchgeführt wird. Diese Bestandsaufnahme der vorhandenen Fluglärmbelastung ist nach den neuen Vorschriften aufzubereiten, z.B. differenziert nach Wochentagen, Samstagen und Sonntagen. Eine solche Erfassung der aktuellen Fluglärmsituation zur Einsichtnahme durch die Bevölkerung hat für den SLP Bremgarten bisher nicht stattgefunden. Gemäß Umweltschutzgesetz (§ 3 Satz 1 UIG) sind Behörden verpflichtet, Bürgerinnen und Bürgern Informationen mit Umweltrelevanz zugänglich zu machen. Umweltrelevanz ist beim Fluglärm zweifellos gegeben.**

Die neuen Vorschriften besagen, dass die Eingangsdaten für die Berechnung der Fluglärmbelastung mit dem Datenerfassungssystem für Landeplätze (DES-L) zu ermitteln sind (Anhang B der DIN 45684-1). Das DES-L ist vom Landeplatzunternehmer gemeinsam mit der für die Flugsicherung zuständigen Stelle, der zuständigen Luftfahrtbehörde des Landes und der zuständigen Immissionschutzbehörde des Landes zu erstellen. Als Bezugsjahr im DES-L wird das vorausgegangene Kalenderjahr festgelegt.

Gemäß Landeplatz-Fluglärmleitlinie werden Starts, Landungen und Platzrunden motorgetriebener Luftfahrzeuge als je eine Flugbewegung gezählt, d.h. beispielsweise, dass Start-Platzrunde-Landung für ein Luftfahrzeug drei (3) Flugbewegungen bedeuten. Die Anzahl der Flugbewegungen ist auf eine den Besonderheiten des Landeplatzes – z.B. großes zeitliches Ungleichgewicht der Flugbewegungen - angemessene Kennzeichnungszeit zu beziehen. Solche Kennzeichnungszeiten für den Sonderlandeplatz sind "alle Werkstage", "alle Samstage" und "alle Sonntage" der sechs verkehrsreichsten Monate des Jahres. Das Hauptflugbuch des SLP muss die dazu erforderlichen Angaben enthalten.

Für die in den Kennzeichnungszeiten ermittelten Flugbewegungen sind die maximalen A-Schallpegel, die gemittelten Maximalpegel (5%-Anteil der lautesten Ereignisse) und die äquivalenten Dauerschallpegel tabellarisch aufzulisten. Des Weiteren sind die für die maßgebende Kennzeichnungszeit berechneten Immissionspegel in Form von Fluglärmkonturen darzustellen. Sie bestimmen sich jeweils als die Umhüllende aller Orte mit gleichem Immissionspegel. Die Darstellung der Isophonen ist mit den vereinbarten An- und Abflugrouten in einfacher Weise möglich. Das entstandene Lärmkataster ist als erste Stufe Voraussetzung für die Erstellung eines Lärmaktionsplans in Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie, aus der Lärmaktionspläne zur Minderung der Lärmbelastung abzuleiten sind. **Auch für den Sonderlandeplatz im Gewerbepark Breisgau ergäben sich hieraus Ansätze für**

Lärminderungsmaßnahmen zum wirksamen Schutz der Bevölkerung vor dem vom SLP ausgehenden Freizeitfluglärm.

4.2 Änderung/Anpassung der Landeplatz-Lärmschutz-Verordnung

Die Landeplatz-Lärmschutz-Verordnung (LLV) schützt die Menschen nicht ausreichend vor Fluglärm. Das zentrale Lärmproblem in der Raumschaft Südlicher Breisgau – Nördliches Markgräflerland wie überhaupt in der Umgebung von Landeplätzen, die der Freizeitfliegerei dienen, ist die Beschallung von oben, die vorwiegend zu ruhesensiblen Zeiten stattfindet und inzwischen ein Ausmaß angenommen hat, das für die davon betroffenen Menschen eine Zumutung ist. Vor allem an Samstagen, Sonntagen, Feiertagen und in der Abendzeit bei schönem Wetter gibt es für die Menschen keine Regenerationspausen mehr – nahezu ununterbrochen wird die Raumschaft um den Sonderlandeplatz vom Lärm der mit ihm verbundenen Flugbewegungen beschallt. Eine nachhaltige Lösung des Fluglärmproblems in der Raumschaft kann nur durch Rücksichtnahme und einen fairen Kompromiss gelingen.

Wenn ein Rechtsrahmen derart massive Lärmbelastungen zulässt, muss er an die Realität angepasst und geändert werden. Die Mängel der LLV aus Sicht der durch den Fluglärm belastigten Bevölkerung sind im Abschnitt 3.2 dargelegt. Abhilfe lässt sich durch **§ 2 LLV „Regelungen durch die Landesbehörden“** schaffen, der die rechtlichen Voraussetzungen für weitergehende Beschränkungen des Flugbetriebs formuliert:

(1) Die zuständigen Luftfahrtbehörden der Länder können, soweit zusätzliche Einschränkungen zum Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm **unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten** erforderlich sind,

1. weitere Landeplätze den Einschränkungen nach § 1 unterwerfen;
2. zusätzliche Einschränkungen für propellergetriebene Flugzeuge und Motorsegler an den Landeplätzen einführen, insbesondere
 - a) die zeitlichen Einschränkungen nach § 1 Abs. 1 und 2 ausdehnen.

Auch der **§ 3 LLV** formuliert deutlich, dass die Zahl der Flugbewegungen **nur eine Möglichkeit für eine Einschränkung** nach § 1 darstellt, dass es also durchaus auch andere Kriterien geben kann.

Damit eröffnet die LLV Spielraum, die zeitlichen Einschränkungen nach §1 LLV auszudehnen oder zusätzliche Einschränkungen einzuführen, z.B. den Schutz der Feierabendzeit ab 18 Uhr, der gemäß EU-Umgebungslärmrichtlinie bis 22 Uhr als „evening“ ein höheres Schutzniveau als dem Tagzeitraum zuzubilligen ist. Die „besondere örtliche Gegebenheit“ ist, dass neben dem nicht unerheblichen Flugverkehr an den Wochentagen eine unerträgliche Massierung des Flugbetriebs an Wochenenden, Feiertagen und zur Feierabendzeit zu ertragen ist. **Solche Kriterien wie die große zeitliche Ungleichverteilung der Flugbewegungen, die sich gerade in den ruhesensiblen Zeiten massiv häufen, und die Störung der Feierabendruhe sind als Gründe für zeitliche Einschränkungen explizit in der Verordnung zu verankern**, um so den Luftfahrtbehörden rechtssichere Eingriffsmöglichkeiten zum besseren Schutz der Bevölkerung vor dem Lärm der Freizeitflieger zu eröffnen.

Vermehrte Beschwerden über Fluglärm aus der Bevölkerung haben die Länder Rheinland-Pfalz, Baden-Württemberg und Hessen mit dem **Entwurf eines Gesetzes zum besseren Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm** zu einen Gesetzesantrag im Bundesrat veranlasst (Bundesrats-Drucksache 550/15 vom 17.11.2015). In Anbetracht „*wachsender Flugbewegungszahlen ... ist es notwendig, dem Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm bei der Planung und Festlegung von Flugverfahren sowie in der betrieblichen Praxis ein größeres Gewicht beizumessen. ... Schließlich sollen mit dieser Gesetzesänderung die Bürgerinnen und Bürger, die im Umfeld von Flugplätzen leben, wo Kunstflüge mit motorgetriebenen Luftfahrzeugen stattfinden, besser vor den hiervon ausgehenden Fluglärmbelastungen geschützt werden*“.

Auf dem Sonderlandeplatz Bremgarten gibt es bereits mit Bürgerbeteiligung Bestrebungen, durch Festlegung verbindlicher An- und Abflugrouten den Fluglärm zu begrenzen. Dies mag bei Überlandflügen eine gewisse Entlastung bringen, indem Ortschaften in geringer Höhe nicht direkt überflogen werden. Diese notwendige Regelung ist jedoch nicht hinreichend, denn sie ändert nichts an der Zahl der Flugbewegungen und bringt für Platzrunden sowie platznahe Flüge wie die der Fallschirmspringer-Absetzmaschine keine Entlastung. Im praktischen Flugbetrieb dürfen sich gemäß Gesetzesantrag die Lärmschutzmaßnahmen daher auch nicht auf die Festlegung von Flugverfahren beschränken.

Hinsichtlich der Kunstfliegerei konstatiert der Gesetzesantrag, dass „*motorgetriebene Luftfahrzeuge bei Kunstflügen einen deutlich höheren Lärmpegel als im Reiseflug verursachen*“. Darüber hinaus wird der Gesetzestext explizit neu gefasst: „*Kunstflüge in Höhen von weniger als 450 m über Grund und Wasser, bei motorisiertem Kunstflug in Höhen von weniger als 600 m sowie über Flughäfen, Menschenansammlungen, Städten sowie anderen dicht besiedelten Gebieten und in einem Abstand von weniger als 2.000 m zur nächstgelegenen zusammenhängenden Wohnbebauung sind verboten*“.

Das hat Konsequenzen. Das Nördliche Markgräflerland und der Südliche Breisgau gelten gemäß wikipedia (<https://de.wikipedia.org/wiki/Bev%C3%B6lkerungsdichte>) als "dicht besiedelt"; da Ortschaften selten mehr als 4 km voneinander entfernt sind, kann die Regelung des 2.000 m-Abstands zur nächst gelegenen zusammenhängenden Wohnbebauung nirgends gewährleistet werden. Folglich sind Kunstflüge im Nördlichen Markgräflerland und im Südlichen Breisgau verboten. Damit verbietet sich bei Annahme des Gesetzentwurfs auch der Betrieb von kunstfliegenden Oldtimer-Flugzeugen vom Sonderlandeplatz Bremgarten aus.

Die §§ 1 und 2 LLV und nun auch der o.g. Gesetzesantrag im Bundesrat eröffnen also durchaus Gestaltungsmöglichkeiten für den wirksamen Schutz der Bevölkerung vor unerwünschter akustischer Belästigung durch die Freizeitfliegerei – gerechtigkeitssensible politische Verantwortungs- und Entscheidungsträger müssen ihn lediglich ausschöpfen. Zu fragen ist, **was der Landtag Baden-Württemberg als gesetzgebende Versammlung konkret und zeitnah zu tun gedenkt, um die Menschen insbesondere zu Zeiten erhöhten Ruhebedürfnisses vor dem Lärm der Freizeitflieger zu schützen, ebenso, was die Landesregierung als Verordnungsgeber in den Blick nimmt, um die LLV zu einem wirksamen Instrument des Schutzes vor Fluglärm zu machen.** Die LLV ist zwar eine Bundesverordnung, aber niemand hindert das Land Baden-Württemberg daran, über die Länderkammer aktiv zu werden, wie dankenswerter Weise bereits beim zitierten Bundesrats-Gesetzesantrag geschehen, zumal es auch in anderen Bundesländern Initiativen gegen den Freizeitfluglärm gibt.

4.3 Forderungen zum Interessenausgleich

Die Freizeitflieger und die Ruhe Suchenden haben im Grunde zwei nicht vereinbare Interessenlagen – die einen wollen ohne Einschränkung fliegen, die anderen wollen zumindest Ruhe zu den ruhesensiblen Zeiten. Letztere sehen in der Privilegierung des Freizeitfluglärms einen Rechtsmangel, zu dessen Behebung bisher seitens des Regierungspräsidiums Freiburg als zuständiger Luftaufsichtsbehörde keine Unterstützung erkennbar war. Die Resonanz der Behörde auf die Anmahnung der Ruhe vor Freizeitfluglärm erschöpfte sich stets in einem Verweis auf die bestehende Rechtslage. Deshalb bedarf es einer Änderung des Rechtsrahmens, der angesichts weiter zunehmenden Lärms durch Freizeitflieger überfällig ist und endlich angegangen werden muss.

Im geltenden Luftverkehrsrecht ist der Lärmschutz völlig unzureichend. Der Sachverständigenrat für Umweltfragen - ein Beratergremium der Bundesregierung - stellt fest, dass wirtschaftliche Aspekte des Flugverkehrs im deutschen Recht wichtiger sind als der Schutz der Bürgerinnen und Bürger vor Fluglärm. Dies ist auch für den Betrieb des Sonderlandeplatzes Bremgarten im Gewerbepark Breisgau zweifelsfrei der Fall.

Es kann nicht sein, dass flächendeckender Freizeitlärm durch Freizeitflieger gerade zu Zeiten, in denen Menschen sich erholen und entspannen wollen, den Schutz des Ordnungsgebers genießen darf. Niemand hat das Recht, mit lärmender Freizeitbeschäftigung die Lebensqualität anderer Menschen zu beeinträchtigen und ihre Gesundheit zu gefährden. Der Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm muss einen weitaus höheren Stellenwert haben als der Schutz der Spaßfliegerei. Ruhezeiten, die üblicherweise einzuhalten sind, müssen auch von den Freizeitfliegern und Luftsportlern respektiert werden. Ihr Hobby erfordert auch Rücksicht auf die Bedürfnisse und Belange anderer. Dazu gehört insbesondere das Recht auf Ruhe. Die Freizeitflieger berufen sich darauf, dass der Luftraum frei sei – aber das kann er nicht zu jeder Zeit sein. Die Freiheit des Einen stößt an Grenzen, wenn sie die Freiheit des Anderen tangiert. Wenige Hobby-Flieger dürfen nicht Tausenden von Bürgern das Erleben ihrer Freizeit beeinträchtigen. Die Freizeit- und Spaßflieger haben nicht jederzeit das Recht, ihr Hobby zu Lasten ruhebedürftiger Menschen zu pflegen.

Hier ist ein fairer Interessenausgleich gefordert. Da bereits an Wochentagen reger Flugbetrieb herrscht, kann die Regelung für den Flugbetrieb vom Sonderlandeplatz Bremgarten in der Landeplatz-Lärmschutz-Verordnung (LLV) wie folgt neu gefasst werden:

Samstags ist der Flugbetrieb um 13 Uhr einzustellen, an Sonn- und Feiertagen muss er unterbleiben; generell sind eine Mittagspause von 13.00 Uhr bis 15.00 Uhr und der Feierabendschutz ab 18 Uhr einzuhalten

– sonst kann geflogen werden. Das ist immer noch genug Zeit für das lärmende Hobby von Wenigen zu Lasten Vieler. In Ausnahmefällen sind Landungen zu allen Zeiten erlaubt. Aufgrund des hohen Lärmpegels, der wegen des langsamen Vorbeiflugs lange einwirkt, ist die Zulässigkeit von Gyrocopern auf dem Sonderlandeplatz zu hinterfragen und zumindest in den ruhesensiblen Zeiten zu untersagen.

Unter Würdigung der Ausführungen im Abschnitt 2.3 **darf** aus Sorge um Leib, Leben und Eigentum der Bevölkerung im Umkreis des Sonderlandeplatzes Bremgarten

Kunstflug mit Oldtimer-Kriegsflugzeugen nicht weiter genehmigt werden.

Diese Art der Risikofliegerei ist über dicht besiedeltem Gebiet, noch dazu in unmittelbarer Nähe eines Kernkraftwerks, nicht zu verantworten. Neben dem Gefahrenpotenzial ist der damit verbundene exorbitante Lärm heutzutage niemandem mehr zuzumuten.

Der im Abschnitt 4.2 zitierte Gesetzesantrag der Länder Rheinland-Pfalz, Baden-Württemberg und Hessen vom 17.11.2015 im Bundesrat schafft die Voraussetzung für ein Verbot der vom Sonderlandeplatz ausgehenden Kunstfliegerei. Eine Annahme des Antrags hat jedoch keinerlei Rückwirkung auf die aktuelle Landeplatz-Lärmschutz-Verordnung (LLV). Die Beteiligung des Landes Baden-Württemberg ist allenfalls ein erster Ansatz. **Der Landtag und die Landesregierung unter Federführung des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur werden daher dringend gebeten, die überfällige Neufassung der LLV zum wirksamen Schutz der Bevölkerung vor ausuferndem Freizeitfluglärm zügig in Angriff zu nehmen.**

4.4 Schließung des Sonderlandeplatzes als Möglichkeit zur weiteren Expansion des Gewerbeparks Breisgau

Das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur sowie der Landtag des Landes Baden-Württemberg sind aufgerufen, die Grundlagen für eine Änderung der Rechtslage zu schaffen, sonst ist die Raumschaft Freiburg, südlicher Breisgau und nördliches Markgräflerland auf Dauer nicht zu befrieden. Es muss gelingen, den Schutz der Ruhe zu ruhesensiblen Zeiten – an Wochenenden und Feiertagen, zur

Mittagszeit und zur Feierabendzeit - sicherzustellen. Gelingt dies nicht, muss die Schließung des Sonderlandeplatzes Bremgarten im Gewerbepark Breisgau die Folge sein.

Die Schließung des Sonderlandeplatzes darf kein Tabu sein, denn sie hätte außer der Abwesenheit von Fluglärm auch positive Auswirkungen auf die künftige Entwicklung des Gewerbeparks. Der Verzicht auf die sog. „Flugaffinität“ des Gewerbeparks schafft Raum für weitere Expansion und die Eröffnung zusätzlicher wirtschaftlicher Potenziale für die Region. Angesichts des Flächenverbrauchs durch die Landebahnen und die damit verbundenen Verkehrsflächen sowie der Unterbringung der Luftfahrtgeräte und sog. flugaffiner Firmen werden die wenigen „flugaffinen Arbeitsplätze“ mit einem unverhältnismäßig hohen Flächenverbrauch bezahlt. Hier wird Potenzial für Arbeitsplatzangebot und Gewerbesteuererinkommen massiv verschenkt, zum wirtschaftlichen Nachteil der am Zweckverband beteiligten Kommunen. Durch Beenden des Flugbetriebs und die Verfügbarkeit von Gewerbeflächen durch Bebauung bis an den westlichen Rand der Asphaltlandebahn ließe sich dieses Potenzial realisieren. Die Aufgabe des dahin dümpelnden Geschäftsbereichs Sonderlandeplatz, der chronisch defizitär ist, wäre kein Verlust, sondern ein Gewinn für den Gewerbepark Breisgau und für das Wohl einer ganzen Region.

Heitersheim, im Februar 2016

AFLIG Anti-Flug-Lärm-Interessen-Gemeinschaft e.V.

Geschäftsstelle: Baldensteinstr. 3 · 79423 Heitersheim
info@aflig.de · www.aflig.de