

Fluglärm jenseits von Lufthansa und Co.

Das Problem der nervigen kleinen Maschinen

Fluglärm, hervorgerufen von meist kleineren Maschinen außerhalb des Linien- und Charterverkehrs (und als „allgemeine Luftfahrt“ bezeichnet), stellt für die Lärmbetroffenen oft eine besondere Herausforderung dar. Schließlich fliegen diese Maschinen nach Sicht, und sie müssen sich nicht immer an vorgegebene Streckenführungen halten.

Zudem fliegen und stören sie oft zu Zeiten, in denen man als Lärmbetroffener ein besonderes Ruhebedürfnis hat, nämlich an Wochenenden, an Sonn- und Feiertagen, in den Mittags- und Abendstunden.

Wer oder was fliegt denn da so alles?

- Platzrunden von Flugschulen (Flugschüler)
- Platzrunden zum Erhalt der Lizenz
- Segelschleppflüge
- Fallschirmspringer
- Rundflüge (Sight-Seeing)
- Erprobungsflüge
- Kunstflüge

Bei genauerer Betrachtung dieser Aufzählung erkennt man, dass es sich um „standorttreue“ Flüge handelt, d.h., ein und derselbe Flieger kommt immer wieder und stört auch immer wieder. Bei dieser Problematik geht es also nicht immer um viele Flugzeuge, nein, ein paar wenige Flieger reichen oft, um das ganze Wochenende zu verlärmern.

Was also kann man dagegen tun?

Standardrezepte, solchen Fluglärm zu reduzieren oder gar zu unterbinden, gibt es nicht. Zwar gibt es in der Fliegerei auch so etwas wie den § 1 im Straßenverkehr, welcher nämlich das unnötige Überfliegen bewohnter Gebiete und damit unnötigen Lärm untersagt, aber im konkreten Fall den Piloten einer nicht erlaubten Handlung zu überführen, ist sehr schwierig.

Dennoch gibt es einige Möglichkeiten, dem Lärm zu Leibe zu rücken. Und gleich dies sei an den Anfang gestellt:

Selbst aktiv werden (und nicht den Ärger in sich „reinfressen“)

Allein das Aktiv-werden, allein das Gefühl, man tut etwas gegen den Lärm, kann womöglich den Lärm etwas erträglicher machen. Das geschieht natürlich auf der psychologisch emotionalen Ebene, denn auch Lärm wirkt nicht nur mit der Lautstärke, sondern eben auch psychologisch.

Also, werden Sie aktiv, nur wie?

Kontakt mit Gleichbetroffenen, Lärminiativen

Suchen Sie Kontakt mit Gleichbetroffenen, z.B. Nachbarn, sprechen Sie Bekannte (oder auch Unbekannte) an, von denen Sie annehmen, dass auch sie betroffen sein könnten. Recherchieren Sie, ob es in Ihrem Umkreis schon Lärminiativen gibt, versuchen Sie, Mitstreiter zu finden, schließen Sie sich zusammen und teilen Sie sich den Lärm und die Arbeit, Wege zu finden, den Lärm zu mindern.

Medien, Politiker, Stadt/Gemeinde

Suchen Sie den Kontakt zur örtlichen Zeitung, überzeugen Sie einen Lokalredakteur, einen Artikel über die Lärmsituation zu schreiben, oder versuchen Sie zumindest, einen entsprechenden Leserbrief unterzubringen.

Sprechen Sie örtliche Politiker an, schreiben Sie an die im Stadt- Gemeinde- oder Bezirksrat vorhandenen politischen Parteien, holen Sie sich Auskunft oder Rat bei der Stadt-/Gemeindeverwaltung.

Flugplatzbetreiber, Luftsportvereine, Privatflieger

Und /Oder gehen Sie den direkten Weg: Rufen Sie bei dem Flugplatzbetreiber an, oft gibt es Ansprechpersonen, die Lärmbeschwerden entgegennehmen, z.B. die Luftaufsicht des Flugplatzes. Auch Flugsportvereine und Privatflieger können Ziel Ihrer Anliegen und Beschwerden sein, bei entsprechend höflichem und sachlichen Auftritt kommt man durchaus ins Gespräch.

Genehmigungs / Aufsichtsbehörden

Ein dritter Weg geht über die Genehmigungs/Aufsichtsbehörde des Flugplatzes. Erkundigen Sie sich, welche Behörde für die Genehmigung und Aufsicht über den Flugplatz zuständig ist. Fragen Sie sich zum zuständigen Sachbearbeiter durch, schildern Sie Ihre Probleme und stellen Sie ggfs. Fragen. Sie sollten zumindest Gehör finden.

Fluglärmkommission/Gesprächsrunden

Für Verkehrsflughäfen ist gesetzlich geregelt, dass eine sog. Lärmschutzkommission eingerichtet sein muss, ein Gremium, das einige Male im Jahr tagt und Lärmprobleme diskutiert und ggf. Vorschläge zu deren Minderung macht. Sie wird von der zuständigen Behörde eingesetzt und setzt sich aus Nutzern, Behörden, kommunalen Vertretern und einem oder zwei Vertretern der Bundesvereinigung gegen Fluglärm zusammen.

Für untergeordnete Flugplätze gibt es eine solche Kommission nicht, versuchen Sie, auf freiwilliger Basis die Einrichtung eines solchen Gremiums zu erreichen, auch eine Gesprächsrunde zwischen Flugplatzbetreiber und Lärmbetroffenen ist denkbar. Ansprechpartner ist dazu also der Flugplatzbetreiber und/oder die Aufsichtsbehörde.

Machen Sie sich schlau

Lassen Sie sich die Genehmigung des Flugplatzes geben, fragen Sie nach festgelegten Platzrunden, fragen Sie nach sonstigen Regelungen oder Vereinbarungen für den Flugverkehr, z.B., ob die Landeplatzlärmschutzverordnung zur Anwendung kommt.

Fallstricke, Negativerfahrungen

Alle vorstehenden Ausführungen hören sich gut an, und es wäre zu schön, wenn sie alle zum Erfolg führen würden. Leider ist das nicht so. Meist erlebt man Ablehnung, Abfuhr oder, wenn es gut kommt, wohlwollende Beschwichtigungen ohne Konsequenz. Dennoch, manchmal ergibt sich irgendwo ein hoffnungsvoller Strohhalm, an dem man sich vielleicht ganz behutsam entlang hangeln kann.

Kommen wir erst zu den Fallstricken. Bevor ich sie konkret benenne, sei auf eine sehr entscheidende Voraussetzung in Ihrem Handeln und Auftreten hingewiesen, so schwer es auch im Einzelfall sein mag:

Sachlich bleiben

Fluglärm schafft bei Betroffenen Frust und Ärger, man fühlt sich ausgeliefert und vielleicht auch verschaukelt. Ärger und Emotionen lässt man allzu gerne an seinen „gegnerischen“ Gesprächspartnern aus. Tuen Sie das nicht. Lassen Sie Ihren Ärger abklingen, bevor Sie irgendwo anrufen oder mit irgendwem sprechen. Schreiben Sie statt dessen alle objektiven Fakten auf, die Sie zum Flugzeug, zu Ort und Zeit sowie zur Art der Belästigung beobachten konnten. Je sachlicher Sie Ihre Probleme vortragen, um so leichter werden Sie ernst genommen, und um so leichter wirken Sie überzeugend. Doch es gibt eine Vielzahl von Gründen, die Sie trotz aller Sachlichkeit und guter Begründung scheitern lassen:

Flieger haben eine starke Lobby

Flieger haben oft eine gute Lobby und auch Einfluß. Diese Tatsache ist bei Geschäftsfliegern naheliegend, zahlen Sie doch gute Steuern und schaffen Arbeitsplätze. Aber auch Hobby- und Freizeitflieger sind oft gut situiert, mit Politik und Wirtschaft gut vernetzt und haben dadurch einen „Heimvorteil“. Deswegen schlagen sich Politiker nicht so gern auf die Seite der spaßverderbenden Lärmbetroffenen, auch die örtliche Presse ist da aus selbigen Grund sehr vorsichtig, könnten doch Anzeigenkunden verprellt werden, und die Kommune ist oftmals am Flugplatz beteiligt. Jede Landung bringt Gebühren und ist eine Einnahme, meist, um das Defizit des Flugplatzes zu verringern. Ein Flugplatz ist für eine Kommune ein Aushängeschild, ein Prestigeobjekt, das Tor zur weiten Welt, und jeder Angriff gegen den Lärm wird für die Lobby als einen Angriff gegen den Flugplatz selbst gewertet.

Setzen sich Aufsichtsbehörden immer mit ganzer Kraft für die Lärmbetroffenen ein?

Bei den Aufsichtsbehörden gibt es Mitarbeiter, die selber fliegen, man könnte deshalb leicht auf die Idee kommen, dass ihr Herz näher bei den Fliegern ist als bei den Beschwerdeführern. Zudem macht eine Lärmbeschwerde zusätzliche und auch unangenehme Arbeit für die Sachbearbeiter. Das sollten Sie zumindest wissen, wenn Sie in einem entsprechenden Dialog sind.

Jetzt mutlos?

Nun, wenn Sie der Mut jetzt immer noch nicht verlassen hat, etwas zu unternehmen, und wenn Sie nach diesen Ausführungen immer noch sachlich bleiben können, dann haben Sie gute Voraussetzungen, den von mir zuvor erwähnten hoffnungsvollen Strohalm zu finden und Ihre Lärmsituation - zumindest etwas - zu verbessern. Springen wir also fast an den Anfang zurück:

Werden Sie aktiv, bauen Sie Wissen auf!

Werden Sie aktiv. An welcher Stelle und bei welcher Person, bei welcher Institution, das ist egal. Machen Sie sich sachkundig. Nicht durch theoretische Vorlesungen, nein, durch konkrete Gespräche über Ihr Anliegen. Merken Sie sich, oder schreiben Sie auf, was Sie nicht verstehen, fordern Sie ihren Gesprächspartner auf, Ihnen alles zu erläutern. So bauen Sie Wissen auf, und ich verspreche Ihnen, es kann sogar Spaß machen. Flugverkehr und Lärmbeurteilung gehört mit zu den kompliziertesten physikalischen und administrativen Gegebenheiten unserer Zeit, da steigt man meist zunächst nicht durch, aber man kann sich „Wissensinseln“ schaffen, die sich im Laufe der Zeit erweitern. Und Sie merken vielleicht, wo Sie Verbündete bekommen. Und Sie merken, dass der Fluglärm Sie nicht mehr allzu ohnmächtig beherrscht. Vielleicht erkennen Sie vielmehr den Strohalm, der Ihnen einen Weg zeigt.

Stichworte und Ansatzpunkte zum Aktivwerden

An dieser Stelle sind noch einmal die typischen Sachverhalte zusammengefasst, welche den Lärm in der Umgebung kleinerer Flugplätze befördern:

- Aufgrund fehlender Kontrollzonen an vielen Flugplätzen gibt es bestenfalls eine informelle Flugaufsicht, die keine Weisungsbefugnis hat.
- Platzrunden werden einerseits oftmals nicht eingehalten, andererseits ist das Überfliegen von Siedlungen bzw. Ortschaften nicht oder äußerst schwer nachzuweisen (s. Pkt 3. des Forderungskataloges am Ende dieser Abhandlung).
- Ebenso ist die Nichteinhaltung der Mindesthöhen (300 m über dem höchsten Hindernis im Umkreis von 600 m über Städten und Menschenansammlungen, 150 m sonst; außer, soweit bei Start und Landung notwendig) ein wesentlicher Grund für erhöhte Lärmbelastung.
- Einige wenige Hobbypiloten sind in der Lage, vielen Anwohnern eines Flugplatzes die Ruhe zu stehlen und ein ganzes Wochenende zu „verlärmen“.
- Es gibt, anders als an Verkehrsflughäfen (Lärmschutzkommission) , keine Gremien, in denen der Lärm problematisiert wird.

Leider sind im Einflussbereich eines Landeplatzes auch immer nur eine begrenzte Anzahl von Lärmbetroffenen vorhanden, sodass sich gegenüber der fliegenden Lobby, die bundesweit bestens organisiert ist, immer ein Gefühl der Machtlosigkeit einschleicht.

Wichtige Ansatzpunkte sind

- An vielen Landeplätzen gibt es Betriebsbeschränkungen gerade auch am Wochenende – allerdings nicht für lärmarme Flugzeuge und Luftsportgeräte (z.B. UL-Flieger).
- Sinnvoll ist eine Entgeltordnung mit höheren Gebühren für laute Luftfahrzeuge und an Wochenenden und Feiertagen (siehe z.B. Freiburg). Eine Begünstigung von Schulflügen sehen wir zumindest am Wochenende als nicht gerechtfertigt an.
- Sofern Luftfahrzeuge Transponder mit sich führen, können Flughöhen und -strecken unter www.flightradar abgerufen werden (Kein Playback!). Im Frankfurter Raum werden unter inaa.umwelthaus.org auch Flüge von Kleinluftfahrzeugen dargestellt; in vielen Fällen kann man dabei für ein Flugzeug Start- oder Landezeit und -ort ermitteln.
- Sofern das Flugzeugmuster bekannt ist, kann die Distanz durch Auswertung von Fotografien unter Anwendung des Strahlensatzes bzw. der Linsengleichung festgestellt werden,
- **Versuchen Sie nicht die Entfernungsmessung mit einem Lasergerät!**

Und wenn alles nichts hilft?

Sie wenden sich an den Flughafenbetreiber, an Flugsportvereine, an die Kommunen, die vielleicht am Flughafen beteiligt sind, und sie rennen gegen eine Mauer? Gegen eine Mauer der Abwehr? Eine Mauer des Hinhaltens, eine Mauer der Belehrung („Was wir machen ist rechtens“)? Sie wenden sich an Behörden, und bekommen die Daten und Informationen nicht, die sie angefragt haben? Sie werden hingehalten?

Nun, es gibt das „Umweltinformationsgesetz“. Danach müssen Behörden ihren Bürgern umweltrelevante Daten zur Verfügung stellen. Tun sie das auch? Und aufgepasst, gerade bei Kleinfliegern wird mit dem Datenschutz argumentiert, und der steht über alles. Und bei Verstößen, die Sie klar erkennen können: Zeigen Sie den Verursacher bei der zuständigen Behörde an (I.d.R. der Regierungspräsident der Region).

Und: Wenn Sie absolut nicht weiterkommen, ist als letztes Mittel der Wahl vielleicht der rechtliche Beistand. Aber das kostet Geld! Ist also gut zu überlegen. Außerdem ist es wichtig, einen sachkundigen Anwalt zu finden, der Ihr Anliegen auch zum Erfolg führen kann. Denn das Luftrecht ist kompliziert und hat seine Tücken. Dennoch, gute Anwälte mit Erfahrung gibt es, in reichlicher Auswahl, nur eben nicht immer nebenan. Und es gibt die Bundesvereinigung gegen Fluglärm e.V.:

Was kann man überregional tun, um regional überall weniger Lärm zu haben?

Nein, Sie sind nicht völlig allein mit Ihrem Problem der kleinen Flieger. Auch in der Bundesvereinigung gegen Fluglärm gibt es das Arbeitsgebiet der „allgemeinen Luftfahrt“.

Während an Großflughafen die Abläufe weitestgehend geregelt sind, findet an Provinzlandeplätzen oftmals der hier beschriebene „wilde Westen“ statt:

Wir machen uns auch in der Bundesvereinigung gegen Fluglärm Gedanken, das meist lokale Problem des Lärms der kleinen Flieger etwas grundsätzlicher anzugehen. Dazu gibt es einen Forderungskatalog, der im folgenden aufgelistet ist. Und unsere Bitte, helfen Sie uns, durch Ihre Mitarbeit! Gemeinsam können wir eine starke Position gegen die Fliegerlobby aufbauen. Zum Wohle einer gesunden Umwelt. Und hier die Forderungen:

Forderungskatalog der Bundesvereinigung gegen Fluglärm zur Allgemeinen Luftfahrt

1. Der Schutz des Sonntages, der Feiertage und der Mittagspausen vor Fluglärm, der von der allgemeinen Luftfahrt ausgeht, ist sicher zu stellen.
2. Die Landeplatzlärmschutzverordnung aus dem Jahr 1999 ist mit dem Ziel zu novellieren, die Schallschutzanforderungen für propellergetriebene Flugzeuge und Motorsegler zu erhöhen. Auch der Betrieb von Hubschraubern, Ultraleichtflugzeugen, motorisierten Gleitschirmen und Tragschraubern (Gyrokopter) ist den Regelungen der Landeplatzlärmschutzverordnung zu unterwerfen.
3. Durch verschärfte Regelungen der Luftverkehrsordnung sollte ein besserer Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm durch Kunstflüge geschaffen werden. Dazu ist über die bisherige Regelung hinaus eine Abstandsvorgabe von 2000 Meter zur nächstgelegenen Wohnbebauung vorzunehmen. Daneben ist eine Unterscheidung der Kunstflüge nach Mindesthöhen erforderlich, weil Motorflugzeuge insbesondere im Vergleich zu Segelfliegern deutlich mehr Lärm verursachen.
4. An allen Landeplätzen sind Kommissionen einzurichten, die den Lärmschutzkommissionen an Verkehrsflughafen entsprechen.
5. Alle motorisierten Kleinflieger haben aus Sicherheits- und Lärmschutzgründen Transponder zu nutzen, die eine nachträgliche Verfolgung des Flugweges sicherstellen.
6. Eine Kontrolle der Flugwege ist seitens der Behörden zu dokumentieren und bezüglich der Möglichkeit von Lärmbeschwerden vorzuhalten (Beweissicherung).
7. Ein Beschwerdemanagement ist zentral einzurichten und darf nicht den örtlichen Entscheidungsträgern überlassen werden.
8. Die Emissionen der oftmals völlig veralteten Fluggeräte (Blei, NO_x, CO₂) sind dem wachsenden Umweltbewusstsein in anderen Lebensbereichen anzupassen.