



29.9.2014

MITTEILUNG AN DIE MITGLIEDER

Betrifft: Petition Nr. 1153/2012, eingereicht von Gabi Schäffer, deutscher Staatsangehörigkeit, zur Lärmbelästigung durch den Frankfurter Flughafen

Petition 0891/2013, eingereicht von Torsten Jäger, deutscher Staatsangehörigkeit, zu Fluglärm und der daraus resultierenden Gesundheitsbelastung

1. Zusammenfassung der Petition 1153/2012

Die Petentin beklagt sich über starke Lärmbelästigung durch den Flugverkehr auf dem Frankfurter Flughafen. In ihrer Gemeinde sei der Aktionsplan zur Lärmbekämpfung nicht durchgeführt worden, da ihr Wohnort angeblich nicht zu den betroffenen Gemeinden gehöre. Immer häufiger werde die Flugroute über ihre Region genutzt, um den Raum südlich von Frankfurt zu entlasten und das Lärmproblem zu verlagern. Wirklich behoben werde das Problem damit nicht. Sie ist der Auffassung, dass Daten und Lärmkarten aus den Jahren 2005 und 2006 und die daraus berechneten Prognosen fehlerhaft und die bisher ergriffenen Maßnahmen wirkungslos seien. Überdies kämen die heutigen Flugrouten in der ursprünglichen Planung nicht vor; die Lärmberechnungen seien unrealistisch; die Grenzwerte für Lärmemissionen (einschließlich der WHO-Normen) würden nicht eingehalten, und es werde nicht berücksichtigt, dass es sich auf Menschen schädlich auswirke, wenn sie infolge vorläufiger Nachtfluggenehmigungen nur noch fünfeinhalb Stunden oder weniger Nachtruhe bekämen. Es dürfe nicht sein, dass die gesundheitlichen Auswirkungen auf die Anwohner erst untersucht würden, nachdem sie jahrelang starker Lärmbelästigung ausgesetzt waren.

Zusammenfassung der Petition 0891/2013

Der Petent lebt in einer deutschen Kleinstadt in der Nähe von An- und Abflugschneisen des Flughafen Frankfurt. Vor kurzem wurde am Flughafen eine neue Flugschneise in Betrieb

genommen, die eine Steigerung des Luftverkehrs zur Folge hat. Trotz der daraus resultierenden finanziellen Vorteile ergäben sich durch übermäßigen Lärm negative Gesamtfolgen für die Lebensqualität in der Region sowie für die Einwohner der Kleinstadt, in der der Petent lebt. Laut seiner Aussage halte sich der Flughafenbetreiber nicht an das Nachtflugverbot, und die meisten Einwohner litten unter gestörtem Schlaf, was zu verminderter Leistungsfähigkeit und Einkommenseinbußen führe. Er legt Ergebnisse von Studien der Weltgesundheitsorganisation (WHO) vor, die belegen, dass Lärm eine Gefahr für die öffentliche Gesundheit darstellt und eine Dauerbelastung eine Reihe chronischer und schwerer Gesundheitsschäden und Erkrankungen verursacht, wobei Umgebungslärm nach Umweltverschmutzung an zweiter Stelle als Ursache für Gesundheitsprobleme steht. Er spricht sich für eine Minderung des Fluglärms in der Umgebung von Essen und eine konsequente Einhaltung des Nachtflugverbots aus.

2. Zulässigkeit

Die Petition 1153/2012 wurde am 11. Januar 2013 für zulässig erklärt.

Die Petition 0891/2013 wurde am 20. Januar 2014 für zulässig erklärt.

Die Kommission wurde um Auskünfte gebeten (Artikel 202 Absatz 6 der Geschäftsordnung).

3. Antwort der Kommission, eingegangen am 28. Juni 2013

Gemäß Artikel 8 der Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm¹ mussten die Mitgliedstaaten bis zum 18. Juli 2008 Lärmaktionspläne für Orte in der Nähe von Großflughäfen (Flughäfen mit mehr als 50 000 Flügen pro Jahr) ausarbeiten. Die Lärmaktionspläne sollten die Lärmprobleme und Lärmauswirkungen regeln und gegebenenfalls Maßnahmen zur Lärminderung umfassen. In Artikel 8 Absatz 7 der Richtlinie werden die Mitgliedstaaten dazu verpflichtet, dafür Sorge zu tragen, dass die Öffentlichkeit in Bezug auf die Vorschläge für Lärmaktionspläne konsultiert wird. In Anhang V werden die Mindestanforderungen für den Inhalt der Aktionspläne aufgezählt.

Die Kommission hat Fragen zu den Lärmaktionsplänen für Orte in der Nähe des Frankfurter Flughafens gegenüber den deutschen Behörden angesprochen. Der Kommission wurde mitgeteilt, dass ein Aktionsplan zur Lärminderung ausgearbeitet werde, der im zweiten Quartal des Jahres 2013 veröffentlicht werden sollte. Den deutschen Behörden zufolge seien in den Jahren 2006 bis 2011 rund 19 100 Menschen von einem L_{night}-Wert von über 50 dB und 119 500 Menschen einem L_{den}-Wert von über 55 dB betroffen gewesen.

Lärminderungsmaßnahmen bleiben nach wie vor ein Vorrecht der Behörden der Mitgliedstaaten, und die Kommission kann die Mitgliedstaaten nicht dazu verpflichten, spezifische Lärminderungsmaßnahmen zu ergreifen. Eine Änderung der Flugrouten zur Verringerung der Anzahl von Personen, die von dem einhergehenden Lärm betroffen ist, ist eine der möglichen rechtmäßigen Lärminderungsmaßnahmen.

Den bereits von den deutschen Behörden übermittelten Auskünften zufolge ist die Stadt Maintal nicht von einem L_{den}-Wert von über 55 dB oder einem L_{night}-Wert von über 50 dB betroffen, weshalb ein Aktionsplan und eine damit verbundene Anhörung der Öffentlichkeit im Rahmen der Richtlinie nicht zwingend vorgeschrieben sind.

¹ ABl. L 189 vom 18.7.2002.

Fazit

Die Kommission hat die deutschen Behörden um Auskünfte über einen Lärmaktionsplan für Orte in der Nähe des Frankfurter Flughafens – wie in Artikel 8 der Richtlinie 2002/49/EG vorgeschrieben – ersucht. Die Annahme des Aktionsplans wird in den nächsten drei Monaten erwartet. Die Kommission wird den Petitionsausschuss über die weitere Entwicklung in diesem Fall auf dem Laufenden halten.

4. Antwort der Kommission (REV), eingegangen am 31. März 2014

Petitionen 1153/2012 und 891/2013

Die Kommission verfolgt u.a. die Lage bei den Lärmaktionsplänen weiter, die die Mitgliedstaaten gemäß Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm annehmen und der Kommission vorlegen müssen¹.

Der Entwurf des Lärmaktionsplans für den Frankfurter Flughafen, der sich auf die auf nationaler Ebene festgelegten Lärmschutzwerte stützt, stand von Anfang September bis Mitte Oktober 2012 zur öffentlichen Konsultation zur Verfügung und kann auf folgender Website eingesehen werden: www.rp-darmstadt.hessen.de.

Eine Zusammenfassung des Entwurfs des Lärmaktionsplans wurde der Kommission am 17. Januar 2014 vorgelegt und ist unter folgender Adresse abzurufen:

http://cdr.eionet.europa.eu/de/eu/noise/df10/colutzdvw/envutzj0q/DE_HE_DF10_MAir_EDDF_v1.pdf.

Fazit

Der endgültige genehmigte Aktionsplan nach der Richtlinie 2002/49/EG wurde der Kommission noch nicht übermittelt. Die Kommission wird die Angelegenheit deshalb weiterhin verfolgen.

5. Antwort der Kommission (REV II), eingegangen am 29. September 2014

Petitionen 1153/2012 und 891/2013

Gemäß der Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm² müssen für Ballungsräume, Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und Großflughäfen Lärmkarten und Aktionspläne ausgearbeitet werden. Die Richtlinie gilt auch für Lärm, der von Geländen für industrielle Tätigkeiten gemäß Anhang I der Richtlinie

¹ Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (ABl. L 189 vom 18.7.2002).

² ABl. L 189 vom 18.7.2002.

2010/75/EG ausgeht¹.

Die Aktionspläne, die der Kommission in zusammengefasster Form vorzulegen sind, müssen die in Anhang VI der Richtlinie genannten Bedingungen erfüllen. Die deutschen Behörden haben die Zusammenfassung des Lärmaktionsplans für den Frankfurter Flughafen vorgelegt. Die Zusammenfassung kann unter folgendem Link eingesehen werden:

http://cdr.eionet.europa.eu/de/eu/noise/df10/colu0alng/envu705wg/DE_HE_DF10_MAir_EDDF_v2.pdf

Der vollständige Aktionsplan ist unter folgendem Link aufrufbar:

http://www.rp-darmstadt.hessen.de/irj/RPDA_Internet?rid=HMdI_15/RPDA_Internet/sub/aec/aec40079-4fac-2731-79cd-aa2b417c0cf4,,22222222-2222-2222-2222-222222222222.htm

Die Ausarbeitung der jeweiligen Lärmkarten erfolgte im Jahr 2012.

In der Richtlinie sind weder Maßnahmen für Aktionspläne noch für Grenz- oder Zielwerte vorgeschrieben; es bleibt den Mitgliedstaaten vorbehalten, Maßnahmen zu beschließen und die von ihnen als zweckdienlich oder notwendig erachteten Lärmgrenz- oder Zielwerte festzulegen.

In der Richtlinie wird vorgeschrieben, dass die Lärmindizes L_{den} und L_{night} für die Ausarbeitung strategischer Lärmkarten² verwendet werden; in Anhang I der Richtlinie sind die Definitionen der Lärmindizes aufgeführt. Sie beruhen in der Tat auf langfristigen mittleren Lärmpegeln. Zusätzliche Hintergrundinformationen über den Prozess der Harmonisierung der Lärmindizes finden sich im Positionspapier über EU-Lärmindizes unter folgendem Link: <http://ec.europa.eu/environment/noise/pdf/noiseindicators.pdf>. Des Weiteren kann eine Übersicht über die Gesundheitsauswirkungen der verschiedenen Lärmpegel in einer neueren Veröffentlichung der Weltgesundheitsorganisation unter folgendem Link eingesehen werden: http://www.euro.who.int/_data/assets/pdf_file/0017/43316/E92845.pdf

Gemäß Artikel 5 Absatz 4 der Richtlinie können die Mitgliedstaaten andere Indizes als L_{den} und L_{night} für die akustische Planung und die Ausweisung von Lärmschutzzonen anwenden.

Die Mitgliedstaaten müssen zudem sicherstellen, dass die Öffentlichkeit angehört wird und ihr frühzeitig und effektiv Gelegenheit geboten wird, sich an der Aufstellung und der Überarbeitung der Aktionspläne zu beteiligen. Laut den Informationen, die der Kommission vorgelegt wurden, fand im Zusammenhang mit dem laufenden Aktionsplan eine Konsultation der Öffentlichkeit statt. Die Ergebnisse der Konsultation wurden in den Aktionsplan und die

¹ ABl. L 334 vom 17.12.2010. Der Verweis in der Richtlinie 2002/49/EG auf Anhang I der Richtlinie 92/61/EWG muss jetzt als Verweis auf Anhang I der Richtlinie 2010/75/EG verstanden werden. Diese Richtlinie gilt für die in den Kapiteln II bis VI genannten industriellen Tätigkeiten, die Umweltverschmutzung verursachen.

² Bis der neue Entwurf der Richtlinie der Kommission über die Erarbeitung gemeinsamer Lärmbewertungsmethoden gemäß der Richtlinie 2002/49/EG in Kraft tritt, können die Mitgliedstaaten andere nationale Indizes anwenden, müssen diese jedoch in die oben erwähnten Indizes umwandeln.

Zusammenfassung miteinbezogen.

Fazit

Auf der Grundlage der derzeit vorliegenden Informationen kann die Kommission keinen Verstoß gegen das EU-Recht feststellen.