



DAL



**Gemeinsame Stellungnahme der Umwelt- und Lärmschutzverbände zum Referentenentwurf des Bundesumweltministeriums für das „Gesetz zur Verbesserung des Schutzes vor Fluglärm in der Umgebung von Flugplätzen“ vom 22. Juni 2004**

Anhörung des Bundesumweltministeriums am 13./14.9.2004 in Bonn

## 1. Grundsätzliche Bemerkungen

Die Mehrzahl der vorgeschlagenen Bestimmungen stellen eine deutliche Verbesserung gegenüber der bestehenden Rechtslage im Sinne des Umweltschutzes und des Gesundheitsschutzes der Fluglärmbeeinträchtigten dar. Die Erwartungen der Umwelt- und Lärmschutzverbände an eine grundlegende Reform des Fluglärmrechts erfüllt der Entwurf jedoch nicht. Das Fluglärmgesetz bleibt weiterhin ein reines Erstattungs- und Entschädigungsgesetz ohne jegliche Elemente einer aktiven Lärmschutzpolitik. Geregelt werden lediglich die Erstattungsansprüche für passiven Schallschutz sowie die Entschädigung für Beeinträchtigungen des Außenwohnbereichs im direkten Flugplatzumfeld.

### 1.1 Grundlegende Regelungsdefizite des Referentenentwurfs

Für folgende Sachverhalte, die dringend gesetzlich geregelt werden müssten, bietet der Gesetzentwurf keine Lösungen an:

- a. Das Gesetz liefert weiterhin keine echten **Immissionsschutzgrenzwerte**, die den Flughafenbetreiber zwingen, aktiven Lärmschutz zu betreiben, z.B. mit Hilfe von Nachtflugbeschränkungen, Betriebsbeschränkungen für besonders laute Flugzeuge oder Lärmkontingentierungen. Damit wurde es versäumt, ein besonders wirksames Instrument gesetzlich zu verankern, mit dem sich unzumutbare Fluglärmbelastungen auf ein gesundheitlich verträgliches und angemessenes Maß vermindern lassen.
- b. Das Gesetz liefert auch keine **Rechtsgrundlage zum Erlass von Nachtflugverboten oder Nachtflugbeschränkungen** durch die Landesregierungen. Eine hierfür notwendige Änderung des Luftverkehrsgesetzes ist nicht zuletzt aufgrund der EU-Betriebsbeschränkungsrichtlinie<sup>1</sup> dringend geboten.
- c. Die Verpflichtung, an allen Flugplätzen mit Lärmschutzbereich einen **Fluglärmschutzbeauftragten** festzulegen, war noch im nicht veröffentlichten Entwurf des Bundesumweltministeriums vom Oktober 2003 Regelungsgegenstand. Für die Umwelt- und Lärmschutzverbände ist es völlig unverständlich, warum diese sinnvolle Regelung aus dem Gesetzentwurf wieder gestrichen wurde. Ein solcher Fluglärmschutzbeauftragter sollte den Flugplatzunternehmer und Flugplatznutzer beraten, die Einführung lärmarmen Betriebsweisen unterstützen und die Behörden und Flughafenwohner informieren. Übrigens hat auch der Beratende Ausschuss nach § 32 a Luftverkehrsgesetz am 2.8.2001 einstimmig (!) beschlossen: „Der Ausschuss begrüßt die gesetzliche Verankerung eines Fluglärmschutzbeauftragten in § 32 d LuftVG. Es muss dafür Sorge getragen werden, dass er seine Aufgaben unabhängig erfüllen kann. Die Regelung in § 32 b Abs. 6 sollte dahingehend ergänzt werden, dass der Fluglärmschutzbeauftragte ständig als Gast zu den Sitzungen einzuladen ist.“
- d. Die Erweiterung der **Rechte für anerkannte Umwelt- und Lärmschutzverbände** im Zuge der Umsetzung der EU-Öffentlichkeitsrichtlinie<sup>2</sup> war ursprünglich vom Bundesumweltministerium vorgesehen, wurde aber bedauerlicherweise wieder aus dem Entwurf gestrichen. Die Bundesregierung hat nun bis zum 25. Juni 2005 die Möglichkeit, einen anderen Weg bei der Umsetzung dieser EU-Richtlinie zu wählen. Gegenstand dieser Regelung sollte u.a. die Einführung eines Verbandsklagerechtes gegen die Festsetzung des Lärmschutzbereiches und gegen Rechtsverordnungen, die An- und Abflugstrecken oder Warte-

---

<sup>1</sup> Richtlinie 2002/30/EG über „Regeln und Verfahren für lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen der Gemeinschaft vom 26. März 2002. Die Frist für die Umsetzung dieser Richtlinie (März 2004, Federführung liegt beim Bundesverkehrsministerium) hat die Bundesregierung bereits untätig verstreichen lassen.

<sup>2</sup> Richtlinie 2003/35/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Mai 2003 über die Beteiligung der Öffentlichkeit bei der Ausarbeitung bestimmter umweltbezogener Pläne und Programme und zur Änderung der Richtlinien 85/337/EWG und 96/61/EG des Rates in Bezug auf die Öffentlichkeitsbeteiligung und den Zugang zu Gerichten.

räume für einzelne Flugplätze festlegen sowie gegen Planfeststellungsbeschlüsse und Plangenehmigungen über lärmrelevante Vorhaben sein. Ein Verzicht auf die Verbandsklage kann auch nicht im Interesse der Wirtschaft sein, denn faktisch führt eine frühzeitige Einbindung sowie ein Klagerecht der Umwelt- und Lärmschutzverbände zu einer Verkürzung von Verfahren.

- e. Das Bundesumweltministerium sah in dem nicht veröffentlichten Fluglärmgesetzentwurf vom Oktober 2003 noch eine Ausweitung der **Beteiligungsrechte für von Fluglärm betroffene Gemeinden** vor (z.B. Anhörungs- und Klagerechte bei der Festlegung von Flugrouten sowie bei Plangenehmigungen und Planfeststellungen). Die Rücknahme dieser Regelungsvorschläge ist aus Sicht der Umwelt- und Lärmschutzverbände kritikwürdig und widerspricht auch einem Beschluss des Umweltausschusses des Bundesrates aus dem Jahre 2002 (Drucksache 509/02).
- f. Es fehlt eine klare gesetzliche Regelung, dass der vom **Rollen der Luftfahrzeuge auf dem Flugplatzgelände** und dem **Betrieb von Triebwerksprobelauf-Anlagen** herrührende Lärm nach der TA-Lärm zu beurteilen ist und nicht dem Fluglärmgesetz unterliegt.
- g. Die Einführung der **Umweltkapazität als Orientierungs- und Planungsgröße** bei Flughafenplanungen wird von den Umwelt- und Lärmschutzverbänden seit Jahren angemahnt. Flughafenstandort- und -ausbauplanung unterliegen keiner an Umwelt- oder Effektivitätsmaßstäben orientierten Gesamtplanung. Die Folge sind überwiegend Unterauslastungen der durch spezifische Länder- oder Gemeindeinteressen geprägten Verkehrsflughäfen. Auch hier bietet das Gesetz keine Lösungsansätze.
- h. Der Gesetzentwurf verzichtet auf die Einführung einer **dritten Schutzzone** auf der Basis der Endausbauprognosen, wie sie auch die Länderarbeitsgemeinschaft Immissionsschutz in ihrem Gesetzentwurf vom 12.9.2000 und der Beratende Ausschuss nach § 32 a Luftverkehrsgesetz vorgeschlagen hat. Die Festlegung der Lärmschutzbereiche beruht auf einer Prognose von 10 Jahren, erfasst aber nicht einen denkbaren Endausbau des Flugplatzes. Durch eine Nichtberücksichtigung des denkbaren Endausbaus werden jedoch Bauwillige im Umfeld von Flughäfen nicht hinreichend auf das künftige Lärmproblem aufmerksam gemacht. Damit werden bereits heute Lärmsanierungsfälle von morgen geschaffen. Sinnvoll wäre deshalb die Einführung einer Schutzzone 3, in der ausschließlich Planungsbeschränkungen für die Regional- und Bauleitplanung geregelt werden sollen und die damit eine langfristige Planungs- und Rechtssicherheit schaffen könnte.
- i. Mit dem Gesetzesvorhaben werden keine konkreten **Lärminderungsanforderungen an die Fluglotsen** festgelegt, damit wesentliche Entscheidungen zur Lärmbelastung nicht – wie bisher – den Fluglotsen im Tagesbetrieb überlassen wird.

## **1.2 Grundsätzliche Verbesserungen des Referentenentwurfs gegenüber der bestehenden Rechtslage, die noch im Einzelnen weiterentwickelt werden müssen**

Die Umwelt- und Lärmschutzverbände unterstützen die im folgenden angeführten Verbesserungen des Referentenentwurfs, weil sie ein wesentlicher Fortschritt gegenüber der heutigen Rechtslage sind. Allerdings dürfen diese Verbesserungen auf keinen Fall zurück genommen, sondern müssen in Einzelpunkten im anstehenden Beratungsverfahren sogar noch nachgebessert werden, wenn das Schutzziel erreicht werden soll.

Jenseits der in Punkt 1.1 genannten Forderungen, die sich teilweise auch nicht in einem Fluglärmenschutzgesetz alleine regeln lassen, halten die Umwelt- und Lärmschutzverbände folgende Forderungen für ein zustimmungsfreies (Bundesrat) Fluglärmenschutzgesetz unverzichtbar:

#### **a. Lärmwerte, die sich an den neuesten Erkenntnissen der Lärmwirkungsforschung orientieren:**

Die Umwelt- und Lärmschutzverbände begrüßen die grundsätzliche Orientierung der Grenzwerte an der Lärmwirkungsforschung. Demnach beginnt eine erhebliche Belästigung mit einem Mittelungspegel von 55 dB(A) (berechnet als  $L_{eq(3)}$ ) tagsüber. Um eine Gesundheitsschädigung von Flughafenwohnern auszuschließen, sollte für die Tag-Schutzzone 1 ein maximaler Wert von 60 dB(A) eingeführt werden. Um erhebliche Schlafstörungen zu vermeiden, sollte der Wert für die Nacht-Schutzzone 1 max.  $L_{eq3} = 45$  dB(A) betragen. Ein Wert von  $L_{eq3} = 45$  dB(A) wurde auch im alten Referentenentwurf des BMU vom 15.11. 2000 für die Nachtschutzzone vorgeschlagen. Auch nach der Rechtssprechung des Bundesverwaltungsgerichts liegen die Schwellenwerte für gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse entsprechend der Richtwerte der TA Lärm für Mischgebiete bei einem äquivalenten Dauerschallpegel von 60 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts.

Positiv am Referentenentwurf des Bundesumweltministeriums ist, dass erstmals die Nachtschutzzeiten auch mit Hilfe eines Maximalpegel-Kriteriums (maximale Anzahl von Einzelschallereignissen am Ohr des Schläfers) definiert werden. Aus Sicht der Umwelt- und Lärmschutzverbände sollten die Maximalpegel am Ohr des Schläfers allerdings 4 mal 52-53 dB(A) nicht überschreiten.

Entsprechend dem Stand der Lärmwirkungsforschung müssen auch Dosis/Wirkungsbeziehungen berücksichtigt werden und es muss ein Fluglärmalus von mindestens 5 dB(A) eingeführt werden. Außerdem ist eine summative Lärmbewertung einzuführen.

#### **b. Anspruchsvollere Lärmwerte bei Neubau und wesentlicher baulicher Erweiterung:**

Die Umwelt- und Lärmschutzverbände begrüßen ausdrücklich, dass im Gesetzentwurf um 5 dB(A) niedrigeren Werte für neue oder wesentlich baulich erweiterte Flugplätze gegenüber den Werten für bestehende Flugplätze vorgesehen sind. Eine solche Regelung entspricht auch der Systematik des Bundes-Immissionsschutzgesetzes, das bei Neubau und wesentlicher baulicher Erweiterung von Straßen und Schienenwegen strengere Immissionsschutzanforderungen als beim Bestand vorsieht.

Die vorgeschlagene Definition einer wesentlichen baulichen Erweiterung (Erhöhung der Zahl der Flugbewegungen um 30 Prozent oder Erhöhung des äquivalenten Dauerschallpegels  $L_{Aeq, Tag}$  an der Grenze der Tag-Schutzzone 1 oder des äquivalenten Dauerschallpegels  $L_{Aeq, Nacht}$  an der Grenze der Nacht-Schutzzone 1 um mindestens 3 dB(A)) stellt eine unverzichtbare Neuerung im Gesetz dar, auch wenn die Umwelt- und Lärmschutzverbände die Grenze bereits bei 25 % Erhöhung der Flugbewegungszahlen sehen.

#### **c. Anwendung der 100-100-Regelung:**

Die 100-100-Regelung ist ein unverzichtbares Element der Fluglärmgesetz-Novellierung. Die Anwendung der 100 zu 100-Regelung bei der Festsetzung der Lärmschutzbereiche trägt dem Vorsorgegedanken Rechnung, indem sie die Wirkung von Verkehrsverlagerungen bei langanhaltenden, ungewöhnlichen Witterungsbedingungen oder bei umfangreichen Sanierungsmaßnahmen einer stark belasteten Start- und Landebahn berücksichtigt. Für den Flughafen Frankfurt/Main gilt z.B., dass er nur zu 25 % aller Tage bzw. nur von 25 % aller Landungen aus Westen angefliegen wird. Gleichwohl können bei Schönwetterperioden Phasen von über einer Woche auftreten, in denen nahezu alle Maschinen im Minutentakt und dichter die Wohngebiete von Mainz, Rüsselsheim und weiteren Orten überfliegen. Die 100 zu 100 Regelung trägt diesem Problem Rechnung, indem sie die volle Belastungssituation für alle Betriebsrichtungen unterstellt. Die 100-prozentige Berücksichtigung der Betriebsrichtungen wird von der Luftverkehrslobby scharf bekämpft. Sie stellt aus Sicht der Umwelt- und Lärmschutzverbände aber einen unverzichtbaren Bestandteil eines fortschrittlichen Gesetzes dar. Denn effektiver

Lärmschutz an Gebäuden kann nicht kurzfristig und vorübergehend angebracht werden. Möglichen Spitzenbelastungen muss vielmehr dauerhaft Rechnung getragen werden. Die Anwendung der 100-100-Regelung ist außerdem bereits vielfache Praxis der Immissionsschutzbehörden (z.B. Planfeststellungsverfahren am Flughafen München, Regionalplanung in Hessen, LAI-Leitlinie).

#### **d. schärfere Rechtsfolgen für die Schutzzone 2:**

Es fehlen nach wie vor deutlichere Rechtsfolgen für die Tag- und Nacht-Schutzzone 2. Auch der Gesetzentwurf sieht für diese Zonen lediglich ein Bauverbot für schutzbedürftige Einrichtungen (z.B. Krankenhäuser, Altenheime, Erholungsheime, Schulen und Kindergärten) vor, von dem im öffentlichen Interesse abgewichen werden kann. Wohnungen und ausnahmsweise errichtete schutzbedürftige Einrichtungen müssen bestimmten Schallschutzanforderungen genügen. Aus Sicht der Umwelt- und Lärmschutzverbände sollte eine Regelung getroffen werden, dass für die Schutzzonen 2 mittelfristig die gleichen Rechtsfolgen gelten wie für die Schutzzonen 1 (Erstattungsanspruch für passiven Schallschutz).

## **2. Weitere Kritikpunkte am Referentenentwurf des Bundesumweltministeriums**

### **2.1 Entwurf für ein Fluglärmschutzgesetz**

#### **a Zweck des Gesetzes (§ 1)**

In der Zielbestimmung des Gesetzes sollte eine klare Schutzzieldefinition enthalten sein. Die Umwelt- und Lärmschutzverbände schlagen deshalb folgende Formulierung für § 1 vor:  
„Zweck dieses Gesetzes ist es, Menschen und Tiere, schutzwürdige Gebiete sowie Kultur- und sonstige Sachgüter vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch den Flugbetrieb, insbesondere auch vor Gefahren, erheblichen Nachteilen und erheblichen Belästigungen zu schützen und dem Entstehen schädlicher Umwelteinwirkungen vorzubeugen. Dabei soll die Zahl der durch Fluglärm Betroffenen und Zahl und Umfang schutzwürdiger Gebiete und Einrichtungen so gering wie möglich gehalten werden.“

#### **b. Lärmindizes (§ 2 Abs. 2)**

Eine Verwendung der Lärmindizes  $L_{AeqTag}$  bzw.  $L_{AeqNacht}$  statt der europaweit gültigen Indizes  $L_{den}$  und  $L_{night}$  wird von den Umwelt- Lärmschutzverbänden abgelehnt. Denn im Durchschnitt führt die Verwendung des  $L_{eq}$  bei zivilen Flugplätzen zu einer um 1-2 dB(A) niedrigeren (weniger scharfen) Bewertung des Lärmgeschehens gegenüber einer Verwendung des  $L_{den}$ . Noch gravierender sieht es bei ausgeprägten Nachtflughäfen wie Köln/Bonn aus. Hier verschafft die Lärmbeurteilung auf Basis des  $L_{eq}$  dem Flughafenbetreiber einen Vorteil von 4 bis 5 dB(A) gegenüber einer Lärmbeurteilung auf der Basis des  $L_{den}$ . Da die EU-Umgebungslärmrichtlinie die Erstellung von Lärmkarten (bis 30.6.2007) für alle Großflughäfen (mehr als 50.000 Flugbewegungen pro Jahr) auf der Basis des  $L_{den}$  verbindlich vorschreibt, schafft die Verwendung anderer Lärmindizes nur unnötige Mehrarbeit und verhindert die nötige Transparenz, wenn es künftig zwei Lärmkarten nach Fluglärmschutzgesetz bzw. nach EU-Umgebungslärmrichtlinie gibt.

#### **c. Rechtsfolgen für den Lärmschutzbereich (§ 5 Abs. 1)**

Für den ersten Satz in Absatz 1 wird folgende Formulierung vorgeschlagen "Im Lärmschutzbereich dürfen Krankenhäuser, Altenheime, Erholungsheime und ähnliche in gleichem Maße schutzbedürftige Einrichtungen und in den Tag-Schutzzonen Schulen, Kindergärten und ähnliche in gleichem Maße schutzbedürftige Einrichtungen nicht errichtet werden, sofern nicht durch aktiven Lärmschutz und Betriebsbeschränkungen dem Ruhebedürfnis der Einrichtungen Rechnung getragen werden kann."

#### **d. zeitliche Befristung des Baurechts in der Schutzzone 1 (§ 5 Abs. 3)**

Die deutlich schärfere Regelung des Verbotes der Errichtung von Wohnungen in der Tag- bzw. Nachtschutzzone 1 durch Einführung einer zeitlichen Befristung der Möglichkeit, Wohnungen zu errichten, wird von den Umwelt- und Lärmschutzverbänden ausdrücklich begrüßt. Zwar dürfen nach dieser Bestimmung weiterhin solche Wohnungen errichtet werden, wenn dies ein Bebauungsplan oder § 34 Baugesetzbuch zulässt. Allerdings erlischt diese Möglichkeit künftig sieben Jahre nach der Festsetzung des Lärmschutzbereiches.

Der Katalog der Ausnahmeregelungen war im alten Fluglärmschutzgesetz so umfangreich, dass das eigentliche Ziel des Gesetzes (Verhinderung von lärmempfindlichen Nutzungen einschließlich Wohnungen im besonders betroffenen Flughafenumfeld) nicht erreicht wurde.

#### **e. zeitliche Streckung der Erstattung von Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen (§ 9 Abs. 1 und Abs. 2)**

Die starke zeitliche Streckung der Erstattung von Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen stellt ein großes Entgegenkommen an die Luftverkehrswirtschaft dar. Die Lärmbetroffenen warten teilweise bereits seit über 30 Jahren auf eine Erstattung von Aufwendungen für baulichen Schallschutz. Nach dieser Regelung müssen die Lärmbetroffenen jedoch bis zu weitere 11 Jahre auf Kostenerstattung warten.

Andere Verkehrsflughäfen, die durch Gerichtsentscheidungen verpflichtet worden sind, Schutzmaßnahmen sofort durchzuführen, würden im Vergleich zu Flughäfen, die von den neuen Bestimmungen profitieren, benachteiligt werden.

Grundsätzlich ist das an den Verkehrsflughäfen Hamburg und München eingeführte Schutzniveau durch den Referentenentwurf als nicht zu unterschreitendes Niveau zu bestätigen. Zeitliche Streckungen sind nur denkbar, sofern dieses gerichtlich bestätigte Schutzniveau verbessert werden soll.

Innerhalb der Nacht-Schutzzone 1 soll sich der Erstattungsanspruch für baulichen Schallschutz nur auf Schlafräume beziehen. Dies ist kritikwürdig, denn Schlafräume können im Laufe der Zeit geändert werden. Außerdem haben die Flughafenbewohner ein Recht darauf, in der Zeit von 22 bis 6 Uhr (Definition der Nacht nach diesem Gesetz) auch in anderen Räumen ruhige Verhältnisse anzutreffen.

Grundsätzlich sollte diese Regelung so formuliert werden, dass der Anspruch auf Lärmschutz bei den Betroffenen bereits mit Inkrafttreten des Gesetz entsteht, während die Zahlungen hingegen mit Rücksichtnahme auf die Luftverkehrswirtschaft zeitlich gestreckt werden können.

#### **f. Beteiligung der Umwelt- und Lärmschutzverbände an Rechtsverordnung (§ 9 Abs. 5)**

Bei einer solch wichtigen Rechtsverordnung möchten die Lärmschutz- und Umweltverbände gerne mitreden. Analog der Verordnungsermächtigungen in § 3 Abs. 2 und § 7 des Entwurfes sollte auch hier eine Anhörung der beteiligten Kreise festgeschrieben werden.

### **2.2 Entwurf für eine Novellierung des Luftverkehrsgesetzes**

#### **a. Beteiligung des Bundesumweltministeriums an Rechtsverordnungen des Bundesverkehrsministeriums (§ 32 Abs. 1)**

Diese Regelung ist sehr zu begrüßen. Allerdings ist nicht zu verstehen, warum das Einvernehmen mit dem BMU nicht auch für die Nummern 5, 8, 13, 15 und 16 gilt.

#### **b. Erweiterung der Pflicht zur Einrichtung von Fluglärmkommissionen (§ 32 b Abs. 1)**

Die Regelung stellt einen leichten Fortschritt dar, weil künftig auch an folgenden Verkehrsflughäfen Fluglärmkommissionen verpflichtend einzurichten sind: Braunschweig, Dortmund,

Essen-Mülheim, Friedrichshafen, Lübeck-Blankensee, Schwerin-Parchim, Siegerland und Westland/Sylt. Allerdings sollte diese Pflicht zur Bildung von Fluglärmkommissionen für alle Flugplätze mit Lärmschutzbereichen (also auch Verkehrslandeplätze mit Fluglinien- oder Pauschalflugreisen) gelten.

## **2.3 Entwurf für eine Novellierung der Luftverkehrs-Ordnung**

### **a. Beteiligung des Umweltbundesamtes an Rechtsverordnungen des Luftfahrt-Bundesamtes (27 Abs. 2)**

Rechtsverordnungen des Luftfahrt-Bundesamtes zum Flugverfahren (einschließlich der Flugwege, Flughöhen und Meldepunkte), die von besonderer Bedeutung für den Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm sind, sollten nach Auffassung der Umwelt- und Lärmschutzverbände nicht nur im Benehmen, sondern auch im Einvernehmen mit dem Umweltbundesamt erlassen werden.

Außerdem sollte in die Luftverkehrs-Ordnung folgende Formulierung eingefügt werden: „Um Fluglärm zu vermeiden oder die Bevölkerung zu schützen, kann eine Flugroute mit betrieblichen Auflagen, Bedingungen und Schutzmaßnahmen, die durch die Luftfahrtbehörde festzulegen sind, verbunden werden. Der Festlegung einer Flugroute kommt eine auf den engen örtlichen Bereich des Flughafens bezogene Konzentrationswirkung zu.“

#### **Ansprechpartner:**

BUND, Dr. Werner Reh, Tel.: 0211/ 302005-16, Email: werner.reh@bund-nrw.org

BUND, Thorben Prenzel, Tel.: 030/ 275864-67, Email: thorben.prenzel@bund.net

BVF, Joachim Hans Beckers, Tel.: 02102/ 93133-0, Email: joachimhans.beckers@t-online.de

DAL, Ludger Visse, Tel.: 0211/ 488499, Email: Visse@dalaerm.de

DNR, Helmut Röscheisen, Tel.: 0228/ 359005, Email: helmut.roescheisen@dnr.de

Germanwatch, Dr. Manfred Treber, Tel.: 0228/ 60492-14, Email: treber@germanwatch.org

NABU, Dietmar Oeliger, Tel.: 030/ 28 49 84-28, Email: dietmar.oeliger@NABU.de

Robin Wood, Monika Lege, Tel.: 040/ 380 892-12, Email: verkehr@robinwood.de

VCD, Helmar Pless, Tel.: 0228/ 98585-20, Email: helmar.pless@vcd.org