

24. April 2013

10+9 Eckpunkte
zur
Verbesserung des gesetzlichen Schutzes vor Fluglärm

Arbeitsgruppe „Schutz vor Fluglärm“ beim Ministerium für Umwelt, Landwirtschaft, Ernährung, Weinbau und Forsten Rheinland-Pfalz

Der Arbeitsgruppe gehören an Vertreter der Verkehrs- und Umweltministerien von Ländern, der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Fluglärmkommissionen, der Bundesvereinigung gegen Fluglärm, der Fluglärmschutzbeauftragte für den Flughafen Frankfurt a. D. und Mitglieder des Beratenden Ausschusses nach § 32a Luftverkehrsgesetz. Unter fachlicher Beratung durch das Umweltbundesamt hält die Arbeitsgruppe insbesondere nachfolgende Verbesserungen der rechtlichen Regelungen für dringend erforderlich:

I Fluglärmschutzgesetz (FluLärmG) und Verordnungen

1. Die Lärmwerte nach § 2 zur Bestimmung von Lärmschutzbereichen sind einheitlich zu fassen. Insbesondere sind die Werte für bestehende zivile Flugplätze an die für neue oder wesentlich baulich erweiterte zivile Flugplätze anzugleichen. Militärische Flugplätze sind den zivilen grundsätzlich gleichzustellen.
2. Bei der Ermittlung der Lärmbelastung (§ 3) im Geltungsbereich des Gesetzes, die insbesondere maßgeblich ist für die Größe der Lärmschutzbereiche (§ 2) und die Dimensionierung des baulichen Schallschutzes (Flugplatz-Schallschutzmaßnahmenverordnung – 2. FlugLSV), ist eine Reallärbetrachtung einzuführen. Damit ist die tatsächlich auftretende Belastungssituation abzubilden, die je nach Windrichtung oder anderen Umständen sowie unterschiedlichen Betriebszuständen am Flugplatz für einen Zeitraum von mehr als 10 % der Tage typischerweise auftreten kann (Anlage zu § 3, Verordnung

über die Datenerfassung und das Berechnungsverfahren für die Festsetzung von Lärmschutzbereichen – 1. FlugLSV).

3. Die Berechnungsmethode für die Ermittlung der Lärmbelastung gemäß § 3 ist unter der Maßgabe der Reallärmbetrachtung mit dem Verfahren zu harmonisieren, das mit der Novelle der Umgebungslärmrichtlinie europaweit verbindlich bei der Lärmkartierung anzuwenden sein wird (Anlage zu § 3, 1. FlugLSV).
4. Bei der Festsetzung der Lärmschutzbereiche durch Rechtsverordnungen der Landesregierungen sind die betroffenen Kommunen anzuhören (§ 4 Abs. 2).
5. Die Ausnahmen von Bauverboten sind mit dem Ziel anzupassen, dass Nachverdichtungen nur noch in dem Maße zulässig sind, dass die Anzahl der Bewohner in den siedlungsbeschränkten Bereichen nicht noch zusätzlich erhöht wird.
6. Die Schallschutzanforderungen sowie die Rahmenbedingungen für die Erstattung von Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen nach der 2. FlugLSV sind an den aktuellen Stand der Technik und der Erkenntnisse anzupassen. Alternativ könnte die 2. FlugLSV sich an dem 2008 von der UBA-Arbeitsgruppe beschlossenen Entwurf orientieren, der auf die Innenpegel statt auf das Schalldämmmaß abstellt.
7. Bei bestehenden Gebäuden, an denen bereits früher bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt wurden, ist die Differenz, ab der weitere bauliche Schallschutzmaßnahmen erstattet werden, von 8 dB(A) auf 3 dB(A) – bezogen auf den Innenpegel - abzusenken (§ 5 Abs. 3 der 2. FlugLSV).
8. Die Ansprüche auf Kostenerstattung durch den Flughafenbetreiber entstehen mit Erlass der Rechtsverordnung zu den Schutzzonen. Die zeitliche Streckung entfällt (§ 9), damit der Schutzzweck sofort erfüllt wird. Bei Inbetriebnahme einer neuen Start- oder Landebahn entsteht zwangsläufig Fluglärm an Stellen, an denen bisher noch keine Schallschutzvorkehrungen getroffen wurden. Hier bedarf es sofortigen Schallschutzes auch bei noch nicht erreichter Volllauslastung. Der Höchstbetrag für die Erstattung von Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen sollte vor dem Hintergrund der im Zusammenhang mit dem Ausbau des Frankfurter Flughafens gemachten Erfahrungen von 150 € pro Quadratmeter Wohnfläche angehoben werden um damit im Regelfall die Nebenleistungen, die Lüftungseinrichtungen und die schalltechnische

Verbesserung eines Daches abdecken zu können. (§ 5 Abs. 4 der 2. Flug-LSV). Unabhängig davon sollte auch die Verklammerung der Dächer gegen Wirbelschleppen berücksichtigt werden.

II Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG), Luftverkehrsgesetz (LuftVG) und Verordnungen

9. Zum Schutz vor schädlichem Fluglärm und anderem Umgebungslärm ist eine Gesamtlärbetrachtung erforderlich. Insbesondere bei der Lärmaktionsplanung und der Durchführung von Maßnahmen ist auf den Gesamtlärm abzustellen. Der Geltungsbereich des Bundes-Immissionsschutzgesetz ist entsprechend anzupassen.
10. Aktive Schallschutzmaßnahmen sind prioritär anzuwenden. Baulicher Schallschutz wie Schallschutzfenster mit Lüftungseinrichtungen kommen wie beim Bau von öffentlichen Verkehrswegen nur als letztes Mittel in Betracht. Entsprechend soll nach dem Stand der Technik vermeidbarer Fluglärm verhindert und unvermeidbarer Fluglärm auf ein Mindestmaß beschränkt werden, soweit die Kosten der Schutzmaßnahmen nicht außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen (vgl. BImSchG §§ 41, 22 Abs. 1 Nr. 1 und 2).
11. Die Luftfahrtbehörden und die Flugsicherungsorganisationen haben ebenso wie Flugplatzunternehmer, Luftfahrzeughalter und Luftfahrzeugführer (§ 29 b Abs. 1) die Bevölkerung vor vermeidbarem Fluglärm zu schützen. Für den Schutz der Nachtruhe der Bevölkerung gilt dies in besonderem Maße. Die Verpflichtung gilt insbesondere für die Erarbeitung und Festlegung von Flugverfahren, für die Erteilung von Flugverkehrskontrollfreigaben sowie für weitere lärmrelevante Entscheidungen, z. B. über die Betriebsrichtung, über Bahn-nutzungskonzepte, über die Zulassung von Flügen in der Nacht oder über die Zulassung von Triebwerksprobeläufen auf dem Rollfeld. Von den festgelegten und lärmabgewogenen Flugrouten darf nur im Fall von Sicherheitserwägungen abgewichen werden.
12. Bei der Festlegung und wesentlichen Änderung von Flugverfahren durch das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) sind die öffentlichen und privaten Belange einschließlich des Lärm- und Gesundheitsschutzes sorgfältig abzuwägen (§10a neu).

13. Fluglärm ist wie bei zivilen auch bei militärischen Flugplätzen, für die nach Fluglärmgesetz Lärmschutzzonen auszuweisen sind, durch die Betreiber durch Messungen nach dem Stand der Technik fortlaufend zu überwachen (§19a).
14. Die Festlegung von Flugrouten durch das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) erfolgt unter Wahrung der sicheren Abwicklung des Luftverkehrs im Einvernehmen mit dem Umweltbundesamt, wenn sie von besonderer Bedeutung für den Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm ist.
15. Bei der erstmaligen Festlegung oder einer wesentlichen Änderung von Flugrouten ist eine Anhörung wie bei einer Planfeststellung durchzuführen. Die Einzelheiten zur Wesentlichkeit einer Änderung sind über eine Rechtsverordnung zu bestimmen.
16. Ein Bundesfluglärmenschutzbeauftragter zur Beratung und Berichterstattung gegenüber dem Deutschen Bundestag, sowie zur bundesweiten Koordinierung der gegenwärtigen Vielzahl national bedeutsamer umzusetzender Schutzmaßnahmen, ist einzurichten. Er wird vom Deutschen Bundestag auf Vorschlag der Bundesregierung für eine Amtszeit von fünf Jahren gewählt und ist beim Bundesverkehrsministerium mit eigener Dienststelle anzusiedeln. Der Bundesfluglärmenschutzbeauftragte muss in der Ausübung seines Amtes fachlich unabhängig sein und nur dem (zu schaffenden) Gesetz unterworfen sein.
17. Zum Schutz und zur Vorsorge vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Fluglärm sind Lärmobergrenzen festzusetzen. Dadurch können Lärmzuwächse begrenzt und Planungssicherheit für die zu erwartende Lebensqualität für Luftverkehrswirtschaft und Anwohner erreicht werden.
18. Bei der Festsetzung lärmabhängiger Entgelte durch die Luftfahrtbehörden ist das Umweltbundesamt zu beteiligen (Benehmen). Lokale Voraussetzungen sind bei der Bemessung der jeweiligen Entgelte zu berücksichtigen.
19. Zur langfristigen Sicherung eines nachhaltigen Luftverkehrs sollte das Heranrücken von Wohnbebauung an die Flugplätze verhindert werden. Hierzu sollte die Festsetzung von Siedlungsbeschränkungsbereichen bundeseinheitlich geregelt werden.