

Teilnehmerangaben

Persönliche Angaben [Organisation]
Arbeitsgemeinschaft Deutscher Fluglärmkommissionen (ADF)
Persönliche Angaben [Vorname]
Anja
Persönliche Angaben [Nachname]
Wollert
Persönliche Angaben [E-Mail-Adresse]
info@flk-frankfurt.de
Persönliche Angaben [Durchwahl]
069 - 97 690 788
Geben Sie bitte gegebenenfalls weitere Mitwirkende an. [Vor- und Nachname]
Geben Sie bitte gegebenenfalls weitere Mitwirkende an. [Vor- und Nachname]
Geben Sie bitte gegebenenfalls weitere Mitwirkende an. [Vor- und Nachname]
Geben Sie bitte gegebenenfalls weitere Mitwirkende an. [Vor- und Nachname]
Geben Sie bitte gegebenenfalls weitere Mitwirkende an. [Vor- und Nachname]
Geben Sie bitte gegebenenfalls weitere Mitwirkende an. [Vor- und Nachname]
Bitte wählen Sie aus, welche Art von Organisation Sie vertreten.
Interessenverband [A4]
Bitte wählen Sie aus, welche Art von Organisation Sie vertreten. [Sonstiges]
Weitere Einstellungen [Sachstandsfragen zum Vollzug ausblenden]

Erfahrungen mit der Festsetzung der Lärmschutzbereiche (LSB)

Das Verfahren zur Datenerhebung nach der Anleitung zur Datenerfassung über den Flugbetrieb (AzD) (gemäß § 2 1. FlugLSV) sieht vor, dass der voraussehbare Flugbetrieb ermittelt wird.

Überspringen Sie Fragen, die Sie nicht beantworten können.

Ist die Art der zu erfassenden Lärmquellen sachgerecht?

Nein [N]

Welche Schwierigkeiten sind Ihnen aus der Praxis bekannt? [Regelungslücken]

In einem ersten Schritt sollten auch die Lärmquellen überlagernder Flughäfen, d. h. zunächst einer gleichen Lärmart (Fluglärm), ebenfalls berücksichtigt werden (Beispiel Flughafen Frankfurt und Flughafen Egelsbach). Die Aufwendungsersatzansprüche müssten dann entsprechend des Verursacheranteils auf die Flughäfen verteilt werden. Für die Betroffenen spielt es keine Rolle für ihre Belastungssituation, ob der Flugverkehr von einem oder von verschiedenen Flugplätzen ausgeht. Perspektivisch sollten auch die Lärmquellen anderer Verkehrsträger berücksichtigt werden und insoweit eine Gesamtlärmbetrachtung vorgenommen, d. h. auch ein Gesamt-Lärmschutzbereich ausgewiesen, werden.

Welche Schwierigkeiten sind Ihnen aus der Praxis bekannt? [Unklare Formulierungen]

Welche Schwierigkeiten sind Ihnen aus der Praxis bekannt? [Fachliche Gründe]

Welche Schwierigkeiten sind Ihnen aus der Praxis bekannt? [Aufwand-Nutzen-Relation]

Welche Schwierigkeiten sind Ihnen aus der Praxis bekannt? [Andere]

Haben Sie Verbesserungsvorschläge?

Ist die bei der Datenerhebung zu Grunde zu legende Prognose bezüglich des Erhebungszeitraums (die sechs verkehrsreichsten Monate des Prognosejahrs) sachgerecht?

Ja [Y]

Ist die bei der Datenerhebung und LSB-Berechnung zu beachtende Regelung zur Berücksichtigung der Streuung der Nutzungsanteile einzelner Bahnbetriebsrichtungen (sogenannte Sigma-Regelung) sachgerecht?

Nein [N]

Welche Schwierigkeiten sind Ihnen aus der Praxis bekannt? [Regelungslücken]

Welche Schwierigkeiten sind Ihnen aus der Praxis bekannt? [Unklare Formulierungen]

siehe nachfolgende Erläuterung

Welche Schwierigkeiten sind Ihnen aus der Praxis bekannt? [Fachliche Gründe]

siehe nachfolgende Erläuterung

Welche Schwierigkeiten sind Ihnen aus der Praxis bekannt? [Aufwand-Nutzen-Relation]

Welche Schwierigkeiten sind Ihnen aus der Praxis bekannt? [Andere]

Haben Sie Verbesserungsvorschläge?

1. Bei Ausbauvorhaben ist unklar, wie die Sigma-Regelung anzuwenden ist. Am Flughafen Frankfurt wurde lediglich die Varianz der Betriebsrichtungsverteilung der vorausgegangenen 10 Jahre ermittelt. Auf dieser Grundlage wurden die Flugbewegungen auf das ausgebaute Bahnen-System verteilt. Der Sigma-Zuschlag war dementsprechend die dreifache Streuung der ermittelten flughafenbezogenen Betriebsrichtungsverteilung. Aufgrund von regelmäßig erforderlichen Grundsanierungen der Start- und Landebahnen, die in aller Regel während der kapazitätsarmen Zeiten in der Nacht vorgenommen werden, können die Bahnnutzungsanteile und damit auch der Sigma-Zuschlag jedoch erheblich von der vorgenannten Aufteilung abweichen. Am Flughafen Frankfurt lagen über die tatsächlichen bahnbezogenen Nutzungsanteile auch konkrete Erkenntnisse der Vergangenheit vor, die lediglich hätten übertragen werden müssen. Eine an den Realitäten ausgerichtete Berechnung ergab insoweit deutlich mehr Betroffene, insbesondere in der Nachtschutzzone. Mangels eindeutiger rechtlicher Vorgabe in § 2 Abs. 3 der 1. FlugLSV wurden die Berechnungen am Flughafen Frankfurt hierzu jedoch zu Lasten der Betroffenen vorgenommen. Deshalb ist eine Klarstellung der 1. FlugLSV erforderlich. Weiterführende Informationen hierzu entnehmen Sie bei Bedarf bitte einer Unterlage der 206. Sitzung der FLK-Frankfurt vom 26.8.2009: http://www.flk-frankfurt.de/eigene_dateien/sitzungen/2009-2010/sitzung-206/top-3-Praes-dr-lieber-auf-206-flk-26-8-2009.pdf

2. Bei der Ermittlung der Lärmbelastung ist nach unserer Auffassung die sog. 100:100-Regel anstelle des 3-Sigma-Zuschlags zugrunde zu legen, und zwar sowohl für die Ermittlung der Größe des Schutzgebietes, als auch des Schutzniveaus innerhalb dieses Gebietes. Hintergrund ist, dass bei stabilen Wetterlagen eine Betriebsrichtung über einen beträchtlichen Zeitraum beibehalten werden kann. Die damit verbundene durchgehende Belastung löst einen Schutzanspruch aus, dem nicht die anschließende Entlastung entgegengehalten werden kann. Lärm und Lärmpausen können nicht über einen Zeitraum von Wochen hinweg miteinander verrechnet werden (so bereits Urteil des Bayerischen VGH vom 4.11.1997, nicht beanstandet und damit bestätigt durch Urteil des BVerwG vom 29.1.1991). Insbesondere die Perioden mit Ostwind liegen zwar prozentual bei 20-35% gegenüber 65-80% Westwind (die Flughäfen in Deutschland sind aufgrund der überwiegenden Westwind-Verhältnisse in Mitteleuropa grundsätzlich auf die Betriebsrichtungen Ost- und Westbetrieb ausgerichtet). Allerdings sind die Perioden mit Ostwind häufig mit Hochdruckwetterlagen (Schönwetterperioden) verbunden und lösen damit neben einer Tendenz zu langanhaltenden Wetterlagen insbesondere im Sommer besondere Belastungen aus.

Vor diesem Hintergrund ist es nicht gerechtfertigt, eine möglicherweise wochenlang anhaltende und für sich gesehen unzumutbare Belastung durch Verrechnung mit einer anschließenden weniger belastenden Periode „wegzumitteln“ und die Betroffenen damit in diesem Zeitraum schutzlos zu lassen (vgl. Urteil des Bayer. VGH vom 3.12.2002). Deshalb ist bei der Ermittlung der Lärmbelastung grundsätzlich von einer Bewegungsverteilung von 100:100 auszugehen.

Gegen eine 100:100-Bewegungsverteilung wird seitens der Luftverkehrswirtschaft in erster Linie mit dem Missbrauchsgedanken argumentiert. Danach dürfe eine nur sehr geringe Fluglärmbelastung an beispielsweise nur 1% der Tage nicht dazu führen, dass von einer Vollbelastung ausgegangen werde.

Dieser Schutzbehauptung kann entgegen gehalten werden, dass die Betriebsrichtungsverteilungen an den Standorten stets viel höhere Betriebsrichtungsanteile auch der weniger angewendeten Betriebsrichtung aufweisen (s. o. regelmäßiger Anteil Ostbetrieb). Um einem solchen – nur theoretischen – Argument der Luftverkehrswirtschaft gleichwohl entgegenzutreten, könnte durchaus eine Mindest-Betriebsrichtungsanteil für die 100:100-Berechnung festgelegt werden. Wir schlagen vor, dass die tatsächliche Belastungssituation für einen Zeitraum von mehr als 10% der Tage typischerweise auftreten sollte (sog. Reallärmbetrachtung).

Sind die Regelungen zur Auskunftspflicht und zur Art der bereitzustellenden Daten und Dokumente bei der Datenerhebung sachgerecht?

Nein [N]

Welche Schwierigkeiten sind Ihnen aus der Praxis bekannt? [Regelungslücken]

Welche Schwierigkeiten sind Ihnen aus der Praxis bekannt? [Unklare Formulierungen]

Welche Schwierigkeiten sind Ihnen aus der Praxis bekannt? [Fachliche Gründe]

Welche Schwierigkeiten sind Ihnen aus der Praxis bekannt? [Aufwand-Nutzen-Relation]

Welche Schwierigkeiten sind Ihnen aus der Praxis bekannt? [Andere]

Auch die vom Fluglärm und der Festsetzung des Lärmschutzbereichs ggf. betroffenen Kommunen wünschen eine Einbeziehung in das Verfahren der Erstellung des Lärmschutzbereichs (Ermittlung der Datengrundlage und Berechnung).

Haben Sie Verbesserungsvorschläge?

Bei der Festsetzung des Lärmschutzbereichs sollten die betroffenen Kommunen angehört werden (s. o.).

Können die bisher praktizierten und in den nächsten 10 Jahren zu erwartenden An- und Abflugverfahren von der AzD/AzB hinreichend genau abgebildet werden?

Nein [N]

Für welche Verfahren ist das bzw. wird das der Fall sein und warum?

Schon jetzt können nicht alle bisher bewirkten Änderungen der An- und Abflugverfahren in der AzD/AzB richtig abgebildet und berechnet werden. In den Lärmberechnungen des Forums Flughafen und Region (FFR) am Flughafen Frankfurt werden deshalb immer wieder Anpassungen vorgenommen. Nähere Informationen hierzu sind beim FFR einzuholen.

Haben Sie Verbesserungsvorschläge?

Können die bisher verkehrenden und in den nächsten 10 Jahren zu erwartenden Luftfahrzeugtypen von der AzD/AzB hinreichend genau abgebildet werden?

Nein [N]

Für welche Luftfahrzeugtypen ist das bzw. wird das der Fall sein und warum?

Schon jetzt können Verbesserungen am Fluggerät, z. B. die Ausstattung mit Wirbelgeneratoren der A 320-Familie nicht unmittelbar über die Berechnungen auf der Grundlage der AzD/AzB abgebildet werden. Auch insoweit sind nähere Informationen beispielsweise beim FFR einzuholen.

Haben Sie Verbesserungsvorschläge?

Die Überarbeitszyklen der AzD/AzB sollten verkürzt werden, um aktuelle Entwicklungen schneller einzubeziehen.

Ist die Anleitung zur Berechnung von Lärmschutzbereichen (AzB, § 5 Abs. 2 der 1. Flug-LSV) sachgerecht?

Nein [N]

Welche Schwierigkeiten sind Ihnen aus der Praxis bekannt? [Regelungslücken]

Welche Schwierigkeiten sind Ihnen aus der Praxis bekannt? [Unklare Formulierungen]

Welche Schwierigkeiten sind Ihnen aus der Praxis bekannt? [Fachliche Gründe]

Welche Schwierigkeiten sind Ihnen aus der Praxis bekannt? [Aufwand-Nutzen-Relation]

Welche Schwierigkeiten sind Ihnen aus der Praxis bekannt? [Andere]

s. o., Es ist eine schnellere Anpassung an neuere Entwicklungen im Bereich Flugverfahren und Fluggerät erforderlich.

Haben Sie Verbesserungsvorschläge?

Werden die gem. FluLärmG ermittelten Datenerfassungssysteme in dieser oder angepasster Form noch für andere Fluglärmerechnungen genutzt?

Ja [Y]

Inwiefern werden die Daten oder Berechnungselemente für die weiteren Berechnungen modifiziert?

Für den Flughafenstandort Frankfurt:

- Jährliche (rückwirkende) Berechnung der Fluglärmentwicklung des vergangenen Jahres auf der Grundlage des Real-DES durch die Fraport AG. Die Berechnungen sind nach dem Planfeststellungsbeschluss verpflichtend vorgesehen, um im Vergleich zu den Festsetzungen des Lärmschutzbereichs frühzeitig Abweichungen zu erkennen. Im Unterschied zur 3-Sigma-Regelung wird hier jedoch ein die reale (bekannte) Betriebsrichtungsverteilung angenommen.
- Fluglärmkonturenkarten des UNH (abgebildet im Tool Cadenza), rückwirkend jedes Jahr
- teilweise Berechnung der Lärmwirkungen aktiver Schallschutzmaßnahmen durch die DFS

Die folgenden Fragen beziehen sich auf die Festsetzung der Lärmschutzbereiche (LSB).

Ist der Anwendungsbereich zur Festsetzung der LSB, § 4 Abs. 1, Abs. 4 FluLärmG, sachgerecht?

Nein [N]

Welchen Anwendungsbereich fänden Sie angemessen?

Nach § 4 Abs. 1, Abs. 4 FluglärmG regelt die Erforderlichkeit der Festsetzung von Lärmschutzbereichen. Probleme ergeben sich in folgenden Fällen:

- Die Festsetzungsfrist für Lärmschutzbereiche bis zum Ende des Jahres 2009 steht zwar verpflichtend im Gesetz. Sie wurde jedoch in der Praxis an den Flughafenstandorten überwiegend mit teils jahrelangen Verzögerungen übergangen (vgl. Antwort der Bundesregierung auf Kleine Anfrage vom 26.8.2014: <http://dipbt.bundestag.de/dip21/btd/18/024/1802401.pdf>). Das ist insoweit problematisch, als die Ansprüche auf Aufwendungsersatz für passiven Schallschutz an die Festsetzung des LSB anknüpfen und damit ebenfalls hinausgeschoben werden, obwohl die AnwohnerInnen die Belastungen durch Fluglärm bereits zu tragen haben. Hier bedarf es insoweit einer Klarstellung im Gesetz, dass Verzögerungen bei der Festsetzung von Lärmschutzbereichen nicht zu Lasten der Ansprüche der AnwohnerInnen gehen kann, soweit bereits der Flugbetrieb durchgeführt wird.

- Am Flughafen München führt die Regelung, dass bei beantragter Erweiterung ein Lärmschutzbereich nicht mehr auf der alten Grundlage erstellt werden muss, dazu, dass gar kein neuer Lärmschutzbereich festgesetzt wird. Hier bedarf es einer maximalen Frist, bis zu der ein LSB gleichwohl spätestens festzusetzen ist. Dabei kann durchaus der Altbestand zugrunde gelegt werden, der Lärmschutzbereich ist dann im Falle des Ausbaus nach der Veränderungsklausel von 2 dB (bzw. bei Absehbarkeit) anzupassen.

Entsprechendes gilt für den Flughafen Berlin-Tegel. Auch hier erfolgte keine Festsetzung des Lärmschutzbereichs vor dem Hintergrund der für das Jahr 2012 geplanten Schließung im Zuge der Eröffnung des Flughafen BER. Das ein Eröffnungstermin weiterhin nicht feststeht, kann nicht zu Lasten der AnwohnerInnen rund um den Flughafen Berlin-Tegel gehen, die nun schon seit Jahren den stetig steigenden Flugverkehr am Flughafen Berlin-Tegel - ohne Neufestsetzung des Lärmschutzbereichs - hinnehmen müssen. Auch insoweit bedarf es eine kurzen Frist, bis zu der ein Lärmschutzbereich festzusetzen ist. Ein Zeitraum von 10 Jahren reicht insoweit nicht aus, um einen hinreichenden Schutz der Bevölkerung zu bewirken.

Ist die Regelung zur Überprüfung von Lärmschutzbereichen (2 dB-Veränderungsklausel, § 5 der 1. FlugLSV) sachgerecht?

Nein [N]

Welche Schwierigkeiten sind Ihnen aus der Praxis bekannt? [Regelungslücken]

Welche Schwierigkeiten sind Ihnen aus der Praxis bekannt? [Unklare Formulierungen]

Welche Schwierigkeiten sind Ihnen aus der Praxis bekannt? [Fachliche Gründe]

Welche Schwierigkeiten sind Ihnen aus der Praxis bekannt? [Aufwand-Nutzen-Relation]

Welche Schwierigkeiten sind Ihnen aus der Praxis bekannt? [Andere]

Haben Sie Verbesserungsvorschläge?

- Nach § 4 Abs. 5 S. 2 FluglärmG ist eine Veränderung der Lärmbelastung insbesondere, d. h. nicht ausschließlich!, dann als wesentlich anzusehen, wenn sich die Höhe des Dauerschallpegels an der Tagschutzzone 1 oder an der Nachtschutzzone um 2 dB ändert. Bisher wird diese Vorschrift von allgemein so interpretiert, dass es nur einen Grund für eine wesentliche Änderung gibt, und zwar eine Änderung von 2 dB wie oben beschrieben. Es handelt sich jedoch nur um ein Beispiel, welches der Gesetzgeber herausgegriffen hat. Auch in anderen Fällen lassen sich mithin - theoretisch - Fälle wesentlicher Änderungen begründen.

Nicht sachgerecht wäre beispielsweise, das zweite Abgrenzungskriterium für die Nachtschutzzone (Nat-Kriterium $6 \times \dots$ dB Einzelschallpegel) hier außer acht zu lassen, solange keine Änderung des Dauerschallpegels um 2 dB an der Grenze der Nachtschutzzone erreicht sind. Das hätte andernfalls zur Folge, das AnwohnerInnen, welche eindeutig vom Schutzniveau des Gesetzes erfasst sind, nicht mit hinreichendem passiven Schallschutz ausgestattet wären und hierauf auch keinen Anspruch hätten. Hier wäre eine Klarstellung im Gesetz wünschenswert.

- Ungeklärt ist bisher, wie mit Alt-Ansprüchen (gerade bei schon getätigten Aufwendungen der Betroffenen für passiven Schallschutz, ggf. nach Vorbescheiden zur Kostenübernahme), die aufgrund einer Änderung des Lärmschutzbereichs wieder wegfallen würden (z. B. aufgrund angepasster Prognosen des Flugverkehrs, anderen Flugrouten etc.), rechtlich umzugehen ist. Ein solches Problem würde sich dann nicht in dieser Dimension stellen, wenn die Ansprüche auf passiven Schallschutz unmittelbar mit Festsetzung des Lärmschutzbereichs und nicht erst mit Beginn des 6. Jahres danach entstünden. Die ADF empfiehlt, gesetzgeberisch klarzustellen, ob und ggf. unter welchen Voraussetzungen und zu welchem Zeitpunkt Vertrauensschutz für die Betroffenen besteht.

Umsetzung der LSB [Wie viele LSB in Ihrem Zuständigkeitsbereich sind fristgemäß festgesetzt worden?]

Umsetzung der LSB [Wie viele nicht?]

Wurde in Ihrem Zuständigkeitsbereich ein LSB nach § 4 Abs. 8 FluLärmG festgesetzt bzw. ist geplant, dies zu tun?
Ist zu erwarten, dass Sie Lärmschutzbereiche gemäß § 4 Abs. 5 FluLärmG, § 5 der 1. FlugLSV (neu) festsetzen müssen?
Ja [Y]
Für welche Standorte?
Flughafen Berlin-Tegel und evtl. Flughafen Frankfurt
Welche Gründe führen zu der Veränderung?
- Für den Flughafen Berlin-Tegel, s. o., wenn keine Schließung innerhalb der 10-Jahresfrist - evtl. für den Flughafen Frankfurt: bei dauerhaftem und auch in Zukunft weiter erwarteter Mehrbelegung der Nordwest-Abflugrouten aufgrund mangelnder Unabhängigkeit der Südumfliegung
Schätzen Sie bitte den Aufwand (Personal- und Sachkosten) ein... [...den Sie für die Vorbereitung und Ermittlung der Datengrundlagen für die Fluglärmbeurteilung ansetzen.]
Schätzen Sie bitte den Aufwand (Personal- und Sachkosten) ein... [...den Sie für die Berechnung selbst ansetzen.]
Wenn aus Ihrer Sicht noch Themen offen geblieben sind, nutzen Sie bitte hier die Möglichkeit für weitere Rückmeldungen. Um Bürgerinnen und Bürger nicht schutzlos zu stellen, sollte eine Überprüfung der Annahmen des Lärmschutzbereichs anhand der realen Fluglärmentwicklung im vergangenen Jahr verpflichtend für alle Flughäfen vorgeschrieben werden.

Fragen zur 2. FlugLSV

Die folgenden Fragen aktualisieren und ergänzen die im Rahmen der Evaluation der 2. FlugLSV bereits gewonnenen Erkenntnisse, siehe dazu <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/evaluation-der-2-fluglaermschutzverordnung>.

Überspringen Sie Fragen, die Sie nicht beantworten können.

Fragen 1–8 sollen pro Flughafenstandort beantwortet werden. Geben Sie hierzu bitte die Anzahl der Flughafenstandorte in Ihrem Zuständigkeitsbereich ein.
1
Benennen Sie bitte die Standorte. [Standort 1]
Die nachfolgenden Fragen werden ausschließlich für den Flughafen Frankfurt Main beantwortet, da nur für diesen Daten vorlagen.
Benennen Sie bitte die Standorte. [Standort 2]
Benennen Sie bitte die Standorte. [Standort 3]
Benennen Sie bitte die Standorte. [Standort 4]
Benennen Sie bitte die Standorte. [Standort 5]
Benennen Sie bitte die Standorte. [Standort 6]
Benennen Sie bitte die Standorte. [Standort 7]
Benennen Sie bitte die Standorte. [Standort 8]

Fragen zur 2. FlugLSV: Standortbezogene Angaben

Die Fragen in diesem Block werden für jeden der zuvor angegebenen 1 Standorte getrennt gestellt.

Falls bei Ihnen bisher kein LSB festgesetzt wurde: Existieren Abschätzungen über die Anzahl der potentiellen Anspruchsberechtigten und/oder über die Höhe der voraussichtlich anfallenden Kosten der Erstattungsbeiträge? [Die nachfolgenden Fragen werden ausschließlich für den Flughafen Frankfurt Main beantwortet, da nur für diesen Daten vorlagen.]

Falls bei Ihnen bisher kein LSB festgesetzt wurde: Existieren Abschätzungen über die Anzahl der potentiellen Anspruchsberechtigten und/oder über die Höhe der voraussichtlich anfallenden Kosten der Erstattungsbeiträge?

Falls bei Ihnen bisher kein LSB festgesetzt wurde: Existieren Abschätzungen über die Anzahl der potentiellen Anspruchsberechtigten und/oder über die Höhe der voraussichtlich anfallenden Kosten der Erstattungsbeiträge?

Falls bei Ihnen bisher kein LSB festgesetzt wurde: Existieren Abschätzungen über die Anzahl der potentiellen Anspruchsberechtigten und/oder über die Höhe der voraussichtlich anfallenden Kosten der Erstattungsbeiträge?

Falls bei Ihnen bisher kein LSB festgesetzt wurde: Existieren Abschätzungen über die Anzahl der potentiellen Anspruchsberechtigten und/oder über die Höhe der voraussichtlich anfallenden Kosten der Erstattungsbeiträge?

Falls bei Ihnen bisher kein LSB festgesetzt wurde: Existieren Abschätzungen über die Anzahl der potentiellen Anspruchsberechtigten und/oder über die Höhe der voraussichtlich anfallenden Kosten der Erstattungsbeiträge?

Falls bei Ihnen bisher kein LSB festgesetzt wurde: Existieren Abschätzungen über die Anzahl der potentiellen Anspruchsberechtigten und/oder über die Höhe der voraussichtlich anfallenden Kosten der Erstattungsbeiträge?

Falls bei Ihnen bisher kein LSB festgesetzt wurde: Existieren Abschätzungen über die Anzahl der potentiellen Anspruchsberechtigten und/oder über die Höhe der voraussichtlich anfallenden Kosten der Erstattungsbeiträge?

Falls LSB festgesetzt wurden: Wie viele Anspruchsberechtigte für Erstattungen von Aufwendungen für baulichen Schallschutz wurden ermittelt (Tag-Schutzzone 1, Nacht-Schutzzone)? [Die nachfolgenden Fragen werden ausschließlich für den Flughafen Frankfurt Main beantwortet, da nur für diesen Daten vorlagen.][Tag-Schutzzone 1]

12500

Falls LSB festgesetzt wurden: Wie viele Anspruchsberechtigte für Erstattungen von Aufwendungen für baulichen Schallschutz wurden ermittelt (Tag-Schutzzone 1, Nacht-Schutzzone)? [Die nachfolgenden Fragen werden ausschließlich für den Flughafen Frankfurt Main beantwortet, da nur für diesen Daten vorlagen.][Nacht-Schutzzone]

70000

Falls LSB festgesetzt wurden: Wie viele Anspruchsberechtigte für Erstattungen von Aufwendungen für baulichen Schallschutz wurden ermittelt (Tag-Schutzzone 1, Nacht-Schutzzone)? [Tag-Schutzzone 1]

Falls LSB festgesetzt wurden: Wie viele Anspruchsberechtigte für Erstattungen von Aufwendungen für baulichen Schallschutz wurden ermittelt (Tag-Schutzzone 1, Nacht-Schutzzone)? [Nacht-Schutzzone]

Falls LSB festgesetzt wurden: Wie viele Anspruchsberechtigte für Erstattungen von Aufwendungen für baulichen Schallschutz wurden ermittelt (Tag-Schutzzone 1, Nacht-Schutzzone)? [Tag-Schutzzone 1]

Falls LSB festgesetzt wurden: Wie viele Anspruchsberechtigte für Erstattungen von Aufwendungen für baulichen Schallschutz wurden ermittelt (Tag-Schutzzone 1, Nacht-Schutzzone)? [Nacht-Schutzzone]

Falls LSB festgesetzt wurden: Wie viele Anspruchsberechtigte für Erstattungen von Aufwendungen für baulichen Schallschutz wurden ermittelt (Tag-Schutzzone 1, Nacht-Schutzzone)? [Tag-Schutzzone 1]

Falls LSB festgesetzt wurden: Wie viele Anspruchsberechtigte für Erstattungen von Aufwendungen für baulichen Schallschutz wurden ermittelt (Tag-Schutzzone 1, Nacht-Schutzzone)? [Nacht-Schutzzone]

Falls LSB festgesetzt wurden: Wie viele Anspruchsberechtigte für Erstattungen von Aufwendungen für baulichen Schallschutz wurden ermittelt (Tag-Schutzzone 1, Nacht-Schutzzone)? [Tag-Schutzzone 1]

Falls LSB festgesetzt wurden: Wie viele Anspruchsberechtigte für Erstattungen von Aufwendungen für baulichen Schallschutz wurden ermittelt (Tag-Schutzzone 1, Nacht-Schutzzone)? [Nacht-Schutzzone]

Falls LSB festgesetzt wurden: Wie viele Anspruchsberechtigte für Erstattungen von Aufwendungen für baulichen Schallschutz wurden ermittelt (Tag-Schutzzone 1, Nacht-Schutzzone)? [Tag-Schutzzone 1]

Falls LSB festgesetzt wurden: Wie viele Anspruchsberechtigte für Erstattungen von Aufwendungen für baulichen Schallschutz wurden ermittelt (Tag-Schutzzone 1, Nacht-Schutzzone)? [Nacht-Schutzzone]

Falls LSB festgesetzt wurden: Wie viele Anspruchsberechtigte für Erstattungen von Aufwendungen für baulichen Schallschutz wurden ermittelt (Tag-Schutzzone 1, Nacht-Schutzzone)? [Tag-Schutzzone 1]

Falls LSB festgesetzt wurden: Wie viele Anspruchsberechtigte für Erstattungen von Aufwendungen für baulichen Schallschutz wurden ermittelt (Tag-Schutzzone 1, Nacht-Schutzzone)? [Nacht-Schutzzone]

Falls LSB festgesetzt wurden: Wie viele Anspruchsberechtigte für Erstattungen von Aufwendungen für baulichen Schallschutz wurden ermittelt (Tag-Schutzzone 1, Nacht-Schutzzone)? [Tag-Schutzzone 1]

Falls LSB festgesetzt wurden: Wie viele Anspruchsberechtigte für Erstattungen von Aufwendungen für baulichen Schallschutz wurden ermittelt (Tag-Schutzzone 1, Nacht-Schutzzone)? [Nacht-Schutzzone]

Wie viele Anträge sind bislang gestellt worden? [Die nachfolgenden Fragen werden ausschließlich für den Flughafen Frankfurt Main beantwortet, da nur für diesen Daten vorlagen.]
20000

Wie viele Anträge sind bislang gestellt worden?

Wie viele Anträge sind bislang gestellt worden?

Wie viele Anträge sind bislang gestellt worden?

Wie viele Anträge sind bislang gestellt worden?

Wie viele Anträge sind bislang gestellt worden?

Wie viele Anträge sind bislang gestellt worden?

Wie viele Anträge sind bislang gestellt worden?

Aufgrund der bisherigen Erfahrungen: Wie viele Anträge erwarten Sie noch? [Die nachfolgenden Fragen werden ausschließlich für den Flughafen Frankfurt Main beantwortet, da nur für diesen Daten vorlagen.]
15000

Aufgrund der bisherigen Erfahrungen: Wie viele Anträge erwarten Sie noch? []

Aufgrund der bisherigen Erfahrungen: Wie viele Anträge erwarten Sie noch? []

Aufgrund der bisherigen Erfahrungen: Wie viele Anträge erwarten Sie noch? []

Aufgrund der bisherigen Erfahrungen: Wie viele Anträge erwarten Sie noch? []

Aufgrund der bisherigen Erfahrungen: Wie viele Anträge erwarten Sie noch? []

Aufgrund der bisherigen Erfahrungen: Wie viele Anträge erwarten Sie noch? []

Aufgrund der bisherigen Erfahrungen: Wie viele Anträge erwarten Sie noch? []

Wie viele Anträge auf Erstattung sind bislang abgeschlossen und abgewickelt worden? [Bewilligte Anträge Die nachfolgenden Fragen werden ausschließlich für den Flughafen Frankfurt Main beantwortet, da nur für diesen Daten vorlagen.]
17500

Wie viele Anträge auf Erstattung sind bislang abgeschlossen und abgewickelt worden? [Abgelehnte Anträge Die nachfolgenden Fragen werden ausschließlich für den Flughafen Frankfurt Main beantwortet, da nur für diesen Daten vorlagen.]
2000

Wie viele Anträge auf Erstattung sind bislang abgeschlossen und abgewickelt worden? [Von Betroffenen zurückgezogene Anträge Die nachfolgenden Fragen werden ausschließlich für den Flughafen Frankfurt Main beantwortet, da nur für diesen Daten vorlagen.]
250

Wie viele Anträge auf Erstattung sind bislang abgeschlossen und abgewickelt worden? [Bewilligte Anträge]

Wie viele Anträge auf Erstattung sind bislang abgeschlossen und abgewickelt worden? [Abgelehnte Anträge]

Wie viele Anträge auf Erstattung sind bislang abgeschlossen und abgewickelt worden? [Von Betroffenen zurückgezogene Anträge]

Wie viele Anträge auf Erstattung sind bislang abgeschlossen und abgewickelt worden? [Bewilligte Anträge]

Wie viele Anträge auf Erstattung sind bislang abgeschlossen und abgewickelt worden? [Abgelehnte Anträge]

Wie viele Anträge auf Erstattung sind bislang abgeschlossen und abgewickelt worden? [Von Betroffenen zurückgezogene Anträge]

Wie viele Anträge auf Erstattung sind bislang abgeschlossen und abgewickelt worden? [Bewilligte Anträge]

Wie viele Anträge auf Erstattung sind bislang abgeschlossen und abgewickelt worden? [Abgelehnte Anträge]

Wie viele Anträge auf Erstattung sind bislang abgeschlossen und abgewickelt worden? [Von Betroffenen zurückgezogene Anträge]

Wie viele Anträge auf Erstattung sind bislang abgeschlossen und abgewickelt worden? [Bewilligte Anträge]

Wie viele Anträge auf Erstattung sind bislang abgeschlossen und abgewickelt worden? [Abgelehnte Anträge]

Wie viele Anträge auf Erstattung sind bislang abgeschlossen und abgewickelt worden? [Von Betroffenen zurückgezogene Anträge]

Wie viele Anträge auf Erstattung sind bislang abgeschlossen und abgewickelt worden? [Bewilligte Anträge]

Wie viele Anträge auf Erstattung sind bislang abgeschlossen und abgewickelt worden? [Abgelehnte Anträge]

Wie viele Anträge auf Erstattung sind bislang abgeschlossen und abgewickelt worden? [Von Betroffenen zurückgezogene Anträge]

Wie viele Anträge auf Erstattung sind bislang abgeschlossen und abgewickelt worden? [Bewilligte Anträge]

Wie viele Anträge auf Erstattung sind bislang abgeschlossen und abgewickelt worden? [Abgelehnte Anträge]

Wie viele Anträge auf Erstattung sind bislang abgeschlossen und abgewickelt worden? [Von Betroffenen zurückgezogene Anträge]

Wie viele Anträge auf Erstattung sind bislang abgeschlossen und abgewickelt worden? [Bewilligte Anträge]

Wie viele Anträge auf Erstattung sind bislang abgeschlossen und abgewickelt worden? [Abgelehnte Anträge]

Wie viele Anträge auf Erstattung sind bislang abgeschlossen und abgewickelt worden? [Von Betroffenen zurückgezogene Anträge]

Aus welchen Gründen ziehen Betroffenen Anträge zurück? [Die nachfolgenden Fragen werden ausschließlich für den Flughafen Frankfurt Main beantwortet, da nur für diesen Daten vorlagen.]
zu hoher Verwaltungsaufwand, zu geringe erwartete Erstattungssumme, Verkauf der Immobilie

Aus welchen Gründen ziehen Betroffenen Anträge zurück? []

Aus welchen Gründen ziehen Betroffenen Anträge zurück? []

Aus welchen Gründen ziehen Betroffenen Anträge zurück? []

Aus welchen Gründen ziehen Betroffenen Anträge zurück? []

Aus welchen Gründen ziehen Betroffenen Anträge zurück? []

Aus welchen Gründen ziehen Betroffenen Anträge zurück? []

Aus welchen Gründen ziehen Betroffenen Anträge zurück? []

Wie hoch ist die Summe der Erstattungsbeträge, die bisher geleistet wurden (in Euro)? [Die nachfolgenden Fragen werden ausschließlich für den Flughafen Frankfurt Main beantwortet, da nur für diesen Daten vorlagen.]

10240000

Wie hoch ist die Summe der Erstattungsbeträge, die bisher geleistet wurden (in Euro)? []

Wie hoch ist die Summe der Erstattungsbeträge, die bisher geleistet wurden (in Euro)? []

Wie hoch ist die Summe der Erstattungsbeträge, die bisher geleistet wurden (in Euro)? []

Wie hoch ist die Summe der Erstattungsbeträge, die bisher geleistet wurden (in Euro)? []

Wie hoch ist die Summe der Erstattungsbeträge, die bisher geleistet wurden (in Euro)? []

Wie hoch ist die Summe der Erstattungsbeträge, die bisher geleistet wurden (in Euro)? []

Wie hoch ist die Summe der Erstattungsbeträge, die bisher geleistet wurden (in Euro)? []

Welche Summe erwarten Sie noch (in Euro)? [Die nachfolgenden Fragen werden ausschließlich für den Flughafen Frankfurt Main beantwortet, da nur für diesen Daten vorlagen.]

Welche Summe erwarten Sie noch (in Euro)? []

Welche Summe erwarten Sie noch (in Euro)? []

Welche Summe erwarten Sie noch (in Euro)? []

Welche Summe erwarten Sie noch (in Euro)? []

Welche Summe erwarten Sie noch (in Euro)? []

Welche Summe erwarten Sie noch (in Euro)? []

Welche Summe erwarten Sie noch (in Euro)? []

Existieren weitergehende Regelungen für die Erstattung von baulichem Schallschutz (aufgrund von Planfeststellungsbeschlüssen oder Ähnlichem)? [Die nachfolgenden Fragen werden ausschließlich für den Flughafen Frankfurt Main beantwortet, da nur für diesen Daten vorlagen.]

ja [Y]

Existieren weitergehende Regelungen für die Erstattung von baulichem Schallschutz (aufgrund von Planfeststellungsbeschlüssen oder Ähnlichem)? []

Existieren weitergehende Regelungen für die Erstattung von baulichem Schallschutz (aufgrund von Planfeststellungsbeschlüssen oder Ähnlichem)? []

Existieren weitergehende Regelungen für die Erstattung von baulichem Schallschutz (aufgrund von Planfeststellungsbeschlüssen oder Ähnlichem)?

Existieren weitergehende Regelungen für die Erstattung von baulichem Schallschutz (aufgrund von Planfeststellungsbeschlüssen oder Ähnlichem)?

Existieren weitergehende Regelungen für die Erstattung von baulichem Schallschutz (aufgrund von Planfeststellungsbeschlüssen oder Ähnlichem)?

Existieren weitergehende Regelungen für die Erstattung von baulichem Schallschutz (aufgrund von Planfeststellungsbeschlüssen oder Ähnlichem)?

Existieren weitergehende Regelungen für die Erstattung von baulichem Schallschutz (aufgrund von Planfeststellungsbeschlüssen oder Ähnlichem)?

Bitte benennen Sie diese Regelungen für Die nachfolgenden Fragen werden ausschließlich für den Flughafen Frankfurt Main beantwortet, da nur für diesen Daten vorlagen.. Nach welchen Berechnungsverfahren und Abgrenzungsgrößen wird der Kreis der Anspruchsberechtigten ermittelt?

- Regionalfonds (3 Säulen), vgl. Regionalfondsgesetz und Förderrichtlinie sowie Ergänzung der Richtlinie im März 2016
- Richtlinie zur Förderung von Maßnahmen des passiven Schallschutzes in Grundschulen: Ausstattung von Grundschulen in der Tagschutzzone 2 mit passiven Schallschutz durch das Land Hessen (insgesamt 29 Grundschulen)
- aktuell geplante Verstetigung des Regionalfonds im Bereich der nachhaltigen Kommunalentwicklung (kann auch für passiven Schallschutz an kommunalen Gebäuden wie schutzbedürftigen Einrichtungen genutzt werden), vgl. Unterlagen zur 237. Sitzung auf Internetseite der FLK-Frankfurt www.flk-frankfurt.de

Fragen zur 2. FlugLSV: Allgemeine Angaben

Nur sinnvoll zu bearbeiten mit Kenntnis von <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/evaluation-der-2-fluglaermschutzverordnung>

Treffen die in der Studie zur Evaluation der 2. FlugLSV identifizierten Probleme (S. 71-75 im Text) zu?

Nein [N]

Welche Punkte sehen Sie anders bzw. welche weiteren Probleme haben Sie identifiziert?

In Bezug auf eine Einbeziehung des Fluglärms in das Bundesimmissionsschutzgesetz und sollte zumindest auf die Verschiedenartigkeit der Lärmquellen und deren mögliche Auswirkungen eingegangen werden, u. a.:

- im Unterschied zu sehr lauten Einzelschallereignissen beim Fluglärm tritt Straßenlärm eher als gleichförmige Lärmquelle auf. Die Beurteilung anhand von Dauerschallpegeln entspricht dieser Gleichförmigkeit deshalb viel mehr. Beim Fluglärm sollten Einzelschallpegel stärker berücksichtigt werden als bisher.

- Die Lärmeinwirkung beim Fluglärm von oben bewirkt, dass ein Schutz durch Lärmschutzwände (wie bei Schiene und Straße) nicht möglich ist und die Betroffenen dem Lärm weiter voll ausgesetzt sind.

Stimmen Sie den Verbesserungsvorschlägen der Studie (S. 75-89 im Text) zu? [Die Einschränkung des Begriffs Schlafräum nach § 2 Nr. 1 der 2. FlugLSV sollte zukünftig entfallen, um zukünftig auch Gästezimmer und Einraumappartements als Schlafräume einstufen zu können (Empfehlung 1).]

ja [Y]

Stimmen Sie den Verbesserungsvorschlägen der Studie (S. 75-89 im Text) zu? [Es wird eine Klarstellung zum Einbau von Belüftungseinrichtungen bei Räumen für eine größere Zahl von Personen vorgenommen (Empfehlung 2a) und ...]

ja [Y]

Stimmen Sie den Verbesserungsvorschlägen der Studie (S. 75-89 im Text) zu? [... es wird eine Konkretisierung der Anzahl in Relation zur Raumgröße ermittelt (Empfehlung 2b)]

ja [Y]

Stimmen Sie den Verbesserungsvorschlägen der Studie (S. 75-89 im Text) zu? [Nach § 5 Abs. 6 der 2. FlugLSV soll bei der Entscheidung über einen Erstattungsantrag die tatsächliche oder zu erwartende Raumnutzung maßgeblich sein. Im Interesse eines wirksamen Schutzes wird auf die zu erwartende Raumnutzung abgestellt, wenn objektive Anhaltspunkte dafür sprechen (Empfehlung 3).]

ja [Y]

Stimmen Sie den Verbesserungsvorschlägen der Studie (S. 75-89 im Text) zu? [Es wird ein bundesweiter Bauteilkatalog zur 2. FlugLSV aufgestellt, der die typischen aktuellen Bauweisen und Bauteile mit den dazugehörigen Bauschalldämm-Maßen dokumentiert (Empfehlung 4).]

ja [Y]

Stimmen Sie den Verbesserungsvorschlägen der Studie (S. 75-89 im Text) zu? [Der 8 dB Abschlag nach § 5 Abs. 3 der 2. FlugLSV wird in der Praxis unterschiedlich interpretiert und angewandt. Der Wortlaut des § 5 Abs. 3 der 2. FlugLSV spricht dafür, diese Vorschrift allein als Ausschlusstatbestand zu verstehen (Empfehlung 5a).]

ja [Y]

Stimmen Sie den Verbesserungsvorschlägen der Studie (S. 75-89 im Text) zu? [Der Ausschluss soll nur dann eingreifen, wenn es in der Vergangenheit tatsächlich bereits einmal zur Erstattung von Aufwendungen für baulichen Schallschutz gekommen ist (Empfehlung 5b).]

ja [Y]

Stimmen Sie den Verbesserungsvorschlägen der Studie (S. 75-89 im Text) zu? [Es erfolgt eine Klarstellung, dass der Errichtung baulicher Anlagen im Sinne von § 6 FluLärmG und § 3 Abs. 1 der 2. FlugLSV die Änderung oder Nutzungsänderung baulicher Anlagen gleichsteht (Empfehlung 6).]

Stimmen Sie den Verbesserungsvorschlägen der Studie (S. 75-89 im Text) zu? [Die bisherige Abstufung der erforderlichen Schalldämm-Maße in 5 dB Stufen ist zu verfeinern, z. B. in 1 dB Stufen (Empfehlung 7).]

ja [Y]

Stimmen Sie den Verbesserungsvorschlägen der Studie (S. 75-89 im Text) zu? [Der bislang berücksichtigte Stand der Schallschutztechnik ist zu erweitern und die Anknüpfungspunkte zur DIN 4109 (1989) sind zu prüfen (Empfehlung 8).]

ja [Y]

Stimmen Sie den Verbesserungsvorschlägen der Studie (S. 75-89 im Text) zu? [Es wird wissenschaftlich untersucht, ob eine Berücksichtigung der Bauteilalterung sinnvoll möglich ist (Empfehlung 9).]

ja [Y]

Stimmen Sie den Verbesserungsvorschlägen der Studie (S. 75-89 im Text) zu? [Die Maßstäbe des Schallschutzniveaus zur Nachrüstung des Baubestands und zur Einhaltung der Anforderungen beim Neubau werden harmonisiert, d.h. die bisherigen Abschläge von 3 dB bzw. 8 dB werden gestrichen (Empfehlung 10).]

ja [Y]

Stimmen Sie den Verbesserungsvorschlägen der Studie (S. 75-89 im Text) zu? [Das Schutzniveau des nachträglichen baulichen Schallschutzes wird anhand einer Irrelevanzschwelle flexibilisiert, um die Anwendungspraxis zu vereinfachen (Empfehlung 11).]

ja [Y]

Stimmen Sie den Verbesserungsvorschlägen der Studie (S. 75-89 im Text) zu? [Es ist ein Überprüfung und Verbesserung der bisherigen Höchstkostengrenze notwendig. Einerseits ist eine Erhöhung anzustreben, die allein Fälle ausschließt, in denen die baulichen Schallschutzmaßnahmen einer umfassenden Gebäudesanierung gleichkämen (Empfehlung 12a).]

Stimmen Sie den Verbesserungsvorschlägen der Studie (S. 75-89 im Text) zu? [... Andererseits ist die Bestimmung nach § 4 WoFIV für Wohnflächen unterhalb von Dachschrägen auszunehmen (Empfehlung 12b).]

ja [Y]

Stimmen Sie den Verbesserungsvorschlägen der Studie (S. 75-89 im Text) zu? [Falls Empfehlung 10 nicht umgesetzt wird, erfolgt hilfsweise eine Anpassung der Regelung nach § 5 Abs. 3 der 2. FlugLSV nur noch für Fälle, in denen tatsächlich Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen erstattet worden sind (Empfehlung 13).]

ja [Y]

Stimmen Sie den Verbesserungsvorschlägen der Studie (S. 75-89 im Text) zu? [Der Verzicht auf den Einbau eines schallgedämmten Lüfters durch den Eigentümer ist ohne die Einschränkung des Verlusts der Aufwendungen zum baulichen Schallschutz möglich (Empfehlung 14).]

ja [Y]

Stimmen Sie den Verbesserungsvorschlägen der Studie (S. 75-89 im Text) zu? [Es wird planerisch eine Kopplung von Schall- und Wärmeschutzmaßnahmen vorgenommen, die in der Ausführungsplanung als integrierte Lösung Berücksichtigung findet (Empfehlung 15).]

ja [Y]

Stimmen Sie den Verbesserungsvorschlägen der Studie (S. 75-89 im Text) zu? [Die Auswahl der für erstattungsfähige Lüfter betroffenen Räume wird (im Abgleich mit der 24. BImSchV) vereinheitlicht, z.B. für Räume mit sauerstoffverbrauchenden Energiequellen (Kamine) (Empfehlung 16).]

ja [Y]

Stimmen Sie den Verbesserungsvorschlägen der Studie (S. 75-89 im Text) zu? [Es wird parallel zur Durchführung der baulichen Schallschutzmaßnahmen eine obligatorische (nicht-akustische) Qualitätssicherung vorgesehen, die die erforderliche Wirksamkeit im eingebauten Zustand sicherstellt (Empfehlung 17a).]

ja [Y]

Stimmen Sie den Verbesserungsvorschlägen der Studie (S. 75-89 im Text) zu? [Außerdem wird im Nachgang eine Wartung und Überprüfung der baulichen Schallschutzmaßnahmen vorgenommen, um eine nachhaltige Wirksamkeit zu gewährleisten (Empfehlung 17b).]

ja [Y]

Welche Vorschläge sehen Sie anders bzw. welche weiteren Vorschläge würden Sie unterbreiten?

- Bei den Empfehlungen, bei denen Ansprüche nur dann ausgeschlossen sein sollen, in denen tatsächlich frühere passive Schallschutzprogramme in Anspruch genommen wurden, darf gleichwohl das aktuell vom FluglärmG festgesetzte Schutzniveau nicht ausgeschlossen werden. D. h. hier darf es nicht zu einem Ausschluss der Ansprüche oder eine Herabsetzung des Schutzniveaus kommen, sondern das aktuelle Bauschalldämm-Maß der Umfassungsbauteile ist zu vermitteln. Auf dieser Grundlage muss geprüft werden, ob gleichwohl auch nach den neuen Vorschriften ein Anspruch auf passiven Schallschutz besteht (im Rahmen der Irrelevanzschwelle).
- Die Nutzungsänderung darf nur dann einer Errichtung gleichgestellt werden, wenn auch Empfehlung 3 tatsächlich umgesetzt wurde. D. h. die zu erwartende Raumnutzung muss maßgeblich sein (objektive Anhaltspunkte).
- Der Stand der Schallschutztechnik ist zu prüfen. Die Regelungen der DIN 4109 entsprechen diesem Stand u. E. nicht mehr in allen Fällen (vgl. auch Gutachten des Fraunhofer Instituts für Bauphysik IBP "Schalltechnisches und bauphysikalisches Gutachten zur Umsetzung des baulichen Schallschutzes beim Flughafen Berlin-Schönefeld" vom 11.8.2016).
- Grundsätzlich empfiehlt die ADF die Berücksichtigung von Innenpegeln anstelle von Außenpegeln (vgl. auch Entwurf der UBA-AG zur letzten Novellierung des FluglärmG). Sollte dies nicht möglich sein, fordern wir im Rahmen der Überprüfung und Validierung des Fluglärmschutzgesetzes auch eine messtechnische Prüfung der Berechnungswerte aufgrund der Bauschalldämm-Maße an Standardwohnobjekten.
- Bei nachvollziehbarer Zugrundelegung einer Irrelevanzschwelle sollte gleichzeitig die zu dessen Begründung im Gutachten zur Evaluation der 2. FlugLSV dargestellte Mindestverbesserungsschwelle (Vorschlag 5 dB) bewirkt werden.
- Im Gesetz ist zu Regeln, dass Wartung, Unterhalt und ggf. Erneuerung der passiven Schallschutzmaßnahmen verursachergerecht vom Flughafenbetreiber finanziert und nicht auf die Fluglärmbetroffenen abgewälzt werden.
- Da Kindertageseinrichtungen wie Kinderkrippen und Kindergärten regelmäßig auch tagsüber in den dafür vorgesehenen Räumlichkeiten schlafen, muss der erforderliche Nachtschutz auch in diesen Räumen vorgehalten werden.
- Es ist klarzustellen, dass das Urteil des OVG Berlin-Brandenburg zum Anspruch auf Lüfterplanung auch in Bezug auf die Vorgaben des FluglärmG und der 2. FlugLSV einzuhalten ist (vgl. hierzu auch die Urteilsbegründung des OVG Berlin-Brandenburg und das Gutachten des Fraunhofer Instituts für Bauphysik IBP "Schalltechnisches und bauphysikalisches Gutachten zur Umsetzung des baulichen Schallschutzes beim Flughafen Berlin-Schönefeld" vom 11.8.2016).

Wenn aus Ihrer Sicht noch Themen offen geblieben sind, nutzen Sie bitte hier die Möglichkeit für weitere Rückmeldungen.

Fragen zu den Bauverböten sowie Beschränkungen der baulichen Nutzung

Überspringen Sie Fragen, die Sie nicht beantworten können.

Schätzen Sie bitte die Auswirkungen der Regelungen des §§ 5 - 7 FluLärmG (Bauverbote und sonstige Beschränkungen der baulichen Nutzung) auf die Entwicklungsmöglichkeiten der im Umfeld der Flugplatzstandorte betroffenen Kommunen und/oder des Flughafenbetriebs ein. Sind sie in der Lage, eine sinnvolle Siedlungssteuerung zu bewirken?

Nein [N]

Bitte begründen Sie Ihre Antwort.

Die Ausnahmen von Bauverböten 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. Das bedeutet aber auch, dass Flughafenbetreiber mit Erweiterungsplanungen auf die tatsächliche Bebauung in den Gemeinden und auf die verbindliche Bauleitplanung Rücksicht nehmen müssen.

Flankierend sollten deshalb Lärmobergrenzen und verbindliche Lärminderungspläne an den einzelnen Standorten etabliert werden, um Anreize für aktive Schallschutzmaßnahmen zu setzen und hierdurch auch zukünftig Entwicklungsmöglichkeiten der Kommunen zu ermöglichen, indem der Fluglärm in den betroffenen Regionen reduziert wird.

Haben Sie Verbesserungsvorschläge?
s. o.

§ 5 Abs. 3 Nr. 1 bis 6 FluLärmG: Hat sich die Regelung über Ausnahmen des Bauverbots für Wohnungen Ihrer Einschätzung nach bewährt?
Nein [N]

Welche Kritikpunkte sehen Sie?
s. o. Die Ausnahmen konterkarieren die Bauverbote.

Wurden an den betroffenen Standorten Ausnahmen vom Bauverbot beantragt? [Die nachfolgenden Fragen werden ausschließlich für den Flughafen Frankfurt Main beantwortet, da nur für diesen Daten vorlagen.]
ja [Y]

Wurden an den betroffenen Standorten Ausnahmen vom Bauverbot beantragt?

Wurden an den betroffenen Standorten Ausnahmen vom Bauverbot beantragt?

Wurden an den betroffenen Standorten Ausnahmen vom Bauverbot beantragt?

Wurden an den betroffenen Standorten Ausnahmen vom Bauverbot beantragt?

Wurden an den betroffenen Standorten Ausnahmen vom Bauverbot beantragt?

Wurden an den betroffenen Standorten Ausnahmen vom Bauverbot beantragt?

Wurden an den betroffenen Standorten Ausnahmen vom Bauverbot beantragt?

Wie viele beantragte Ausnahmen vom Bauverbot wurden zugelassen, nach... [Die nachfolgenden Fragen werden ausschließlich für den Flughafen Frankfurt Main beantwortet, da nur für diesen Daten vorlagen. § 5 Abs. 1 Satz 1 FluLärmG]
2

Wie viele beantragte Ausnahmen vom Bauverbot wurden zugelassen, nach... [Die nachfolgenden Fragen werden ausschließlich für den Flughafen Frankfurt Main beantwortet, da nur für diesen Daten vorlagen. § 5 Abs. 1 Satz 2 FluLärmG]
2

Wie viele beantragte Ausnahmen vom Bauverbot wurden zugelassen, nach... [§ 5 Abs. 1 Satz 1 FluLärmG]

Wie viele beantragte Ausnahmen vom Bauverbot wurden zugelassen, nach... [§ 5 Abs. 1 Satz 2 FluLärmG]

Wie viele beantragte Ausnahmen vom Bauverbot wurden zugelassen, nach... [§ 5 Abs. 1 Satz 1 FluLärmG]

Wie viele beantragte Ausnahmen vom Bauverbot wurden zugelassen, nach... [§ 5 Abs. 1 Satz 2 FluLärmG]

Wie viele beantragte Ausnahmen vom Bauverbot wurden zugelassen, nach... [§ 5 Abs. 1 Satz 1 FluLärmG]

Wie viele beantragte Ausnahmen vom Bauverbot wurden zugelassen, nach... [§ 5 Abs. 1 Satz 2 FluLärmG]

Wie viele beantragte Ausnahmen vom Bauverbot wurden zugelassen, nach... [§ 5 Abs. 1 Satz 1 FluLärmG]

Wie viele beantragte Ausnahmen vom Bauverbot wurden zugelassen, nach... [§ 5 Abs. 1 Satz 2 FluLärmG]

Wie viele beantragte Ausnahmen vom Bauverbot wurden zugelassen, nach... [§ 5 Abs. 1 Satz 1 FluLärmG]

Wie viele beantragte Ausnahmen vom Bauverbot wurden zugelassen, nach... [§ 5 Abs. 1 Satz 2 FluLärmG]

Wie viele beantragte Ausnahmen vom Bauverbot wurden zugelassen, nach... [§ 5 Abs. 1 Satz 1 FluLärmG]

Wie viele beantragte Ausnahmen vom Bauverbot wurden zugelassen, nach... [§ 5 Abs. 1 Satz 2 FluLärmG]

Wie viele beantragte Ausnahmen vom Bauverbot wurden zugelassen, nach... [§ 5 Abs. 1 Satz 1 FluLärmG]

Wie viele beantragte Ausnahmen vom Bauverbot wurden zugelassen, nach... [§ 5 Abs. 1 Satz 2 FluLärmG]

Wie viele Anträge sind abschlägig beschieden worden? [Die nachfolgenden Fragen werden ausschließlich für den Flughafen Frankfurt Main beantwortet, da nur für diesen Daten vorlagen.]

Wie viele Anträge sind abschlägig beschieden worden? []

Wie viele Anträge sind abschlägig beschieden worden? []

Wie viele Anträge sind abschlägig beschieden worden? []

Wie viele Anträge sind abschlägig beschieden worden? []

Wie viele Anträge sind abschlägig beschieden worden? []

Wie viele Anträge sind abschlägig beschieden worden? []

Wie viele Anträge sind abschlägig beschieden worden? []

Erwarten Sie noch Anträge auf Ausnahmen?

Sind Entschädigungen bei Bauverboten nach § 8 Abs. 1 FluLärmG fällig geworden?

Erwarten Sie noch (weitere) Anträge auf Entschädigungen bzgl. Bauverboten nach § 8 Abs. 1 FluLärmG? [Die nachfolgenden Fragen werden ausschließlich für den Flughafen Frankfurt Main beantwortet, da nur für diesen Daten vorlagen.]

Erwarten Sie noch (weitere) Anträge auf Entschädigungen bzgl. Bauverboten nach § 8 Abs. 1 FluLärmG? []

Erwarten Sie noch (weitere) Anträge auf Entschädigungen bzgl. Bauverboten nach § 8 Abs. 1 FluLärmG? []

Erwarten Sie noch (weitere) Anträge auf Entschädigungen bzgl. Bauverboten nach § 8 Abs. 1 FluLärmG? []

Erwarten Sie noch (weitere) Anträge auf Entschädigungen bzgl. Bauverboten nach § 8 Abs. 1 FluLärmG? []

Erwarten Sie noch (weitere) Anträge auf Entschädigungen bzgl. Bauverboten nach § 8 Abs. 1 FluLärmG? []

Erwarten Sie noch (weitere) Anträge auf Entschädigungen bzgl. Bauverboten nach § 8 Abs. 1 FluLärmG? []

Erwarten Sie noch (weitere) Anträge auf Entschädigungen bzgl. Bauverboten nach § 8 Abs. 1 FluLärmG? []

Schätzen Sie bitte den Aufwand (Personal- und Sachkosten) ein, den Sie mit der Anwendung der §§ 5, 6 und 8 FluLärmG haben.

Wenn aus Ihrer Sicht noch Themen offen geblieben sind, nutzen Sie bitte hier die Möglichkeit für weitere Rückmeldungen.

Fragen zu den Außenwohnbereichsentschädigungen

Überspringen Sie Fragen, die Sie nicht beantworten können.

Ist der Anwendungsbereich der 3. FlugLSV (Tag-Schutzzone 1 bei Neu- oder Ausbauf Flughäfen) sachgerecht?

Nein [N]

Welchen Anwendungsbereich fänden Sie angemessen?

Entschädigungsansprüche können die durch Fluglärm verursachten Einbußen an Lebensqualität und die Risiken gesundheitlicher Beeinträchtigungen und Belästigungen nicht aufwiegen. Vor diesem Hintergrund weisen wir vorab darauf hin, dass die Entschädigung nicht von der Pflicht zur Ermittlung und Ausschöpfung aller zur Verfügung stehenden aktiven Schallschutzmaßnahmen entbindet. In einem zweiten Schritt können die Beeinträchtigungen durch Fluglärmbelastung durch passiven Schallschutz gemindert werden. Die Außenwohnbereichs-Entschädigung stellt lediglich das letzte Mittel dar, um aktuelle Nutzungsbeeinträchtigungen zu entschädigen. Sie darf jedoch nicht in dem Sinne gewertet werden, dass durch die Entschädigungszahlungen ein besonderes Fluglärmgebiet im Sinne eines Vorranggebietes erkannt wird, in welchem Flugbewegungen gebündelt werden können, um an anderen Stellen Fluglärm zu vermeiden.

Allenfalls zur Befriedung der Bevölkerung können Entschädigungszahlungen somit teilweise einen eigenständigen Zweck erfüllen. Voraussetzung hierfür ist jedoch, dass die Entschädigungszahlungen, hier konkret für den Verzicht auf umfassende Nutzung des Außenwohnbereichs, ein Gebiet abdecken, in denen die zu entschädigende Störwirkung auftritt. Darüber hinaus muss die Höhe des Entschädigungsbetrages einen spürbaren Befriedungseffekt veranlassen können. Um diese Bedingungen zu erfüllen, bedarf es in der Regel jedoch sehr großer finanzieller Anstrengungen der Luftverkehrswirtschaft. Diese sollten nach Auffassung der ADF jedoch in die eigentliche Verbesserung der Fluglärmsituation (z. B. leiseres Fluggerät) investiert werden.

Im Lichte dieser Vorbemerkungen gehen wir nachfolgend auf die konkreten Regelungen der 3. FlugLSV ein.

Der Anwendungsbereich der Verordnung ist mit der Tagschutzzone 1 und eine Einschränkung auf Neu- oder Ausbauten nicht sachgerecht. Der Gesetzgeber selbst erkennt mit der Tagschutzzone 2 ein Schutzbedürfnis der Bevölkerung an und setzt konkrete Auslösewerte für die Abgrenzung zwischen zumutbarem und – ohne weitere Maßnahmen – unzumutbarem Fluglärm fest. Im Hinblick auf den Schutz der Bevölkerung vor gesundheitlichen Beeinträchtigungen müssen diese Werte - wie oben bereits beschrieben - unabhängig davon gelten, ob es sich um einen Bestandsflughafen oder um einen Neu- und Ausbau handelt. Zur absoluten Höhe dieser Auslösewerte in § 2 FluglärmG, d. h. zum Schutzniveau des Lärmschutzbereichs, siehe oben. Aus unserer Sicht ist es sachgerecht, das gesetzlich festgestellte Schutzniveau für die Feststellung unzumutbaren Fluglärms, und damit die TSZ 2, als Abgrenzungskriterium für die 3. FlugLSV heranzuziehen.

Erfüllt die Entschädigungszahlung eine Befriedungsfunktion?

Nein [N]

Warum ist das nicht der Fall?

Neben dem zu kleinen Anwendungsbereich (siehe Frage zuvor) ist vor allem die Höhe der Zahlungen viel zu gering, als tatsächlich eine Befriedungsfunktion entfalten zu können für die dauerhafte Beschneidung des Rechts, den eigenen Außenwohnbereich zu nutzen.

Nach der 3. FlugLSV werden zwei Isophonen-Bänder differenziert, in denen die Entschädigungszahlungen unterschiedlich hoch sind. Abgrenzungswert zwischen diesen beiden Isophonen-Bänder ist ein Dauerschallpegel von 65 dB(A). Erst ab diesem Wert werden höhere Entschädigungszahlungen gezahlt. Selbst am größten deutschen Flughafen in Frankfurt am Main wird dieser geforderte Dauerschallpegel jedoch nur in wenigen Fällen, also praktisch gar nicht, erreicht. Das strengere Isophonen-Band mit einer pauschalen Entschädigung für den Außenwohnbereich eines Einfamilienhauses i. H. v. 5.000 Euro führt damit faktisch ins Leere. Sofern Eigentümer von Grundstücken überhaupt einen Anspruch auf Entschädigung haben, kommt damit nur die geringere Entschädigungspauschale von 3.700 Euro (Einfamilienhaus) zur praktischen Anwendung. Am Flughafen Berlin-Brandenburg wurde deshalb bereits im Planergänzungsbeschluss vom 20.10.2009 die Grenze für die erhöhte Pauschale auf 62 dB(A) Leq festgelegt. Vor diesem Hintergrund empfiehlt die ADF, in der Tagschutzzone 1 keine weitere Unterscheidung in Isophonen-Bänder vorzunehmen, zumindest jedoch nicht hinter dem erkannten Entschädigungsniveau am Flughafen Berlin-Brandenburg zurück zu bleiben.

Unabhängig davon ist auch die absolute Höhe der Pauschalentschädigungen als zu gering einzuordnen. Nach der Begründung der Verordnung wurde bei der Beurteilung der Pauschalwerte von einem allgemeinen Verkehrswert für ein Einfamilienhaus von 250.000 Euro (Zweifamilienhaus 300.000 Euro, Wohnungen 100.000 Euro) ausgegangen. Insbesondere in Ballungsräumen ist es einige Jahre nach Abschätzung der AG Kostenschätzung jedoch nahezu ausgeschlossen, selbst durchschnittlich so niedrige Verkehrswerte anzusetzen.

Das Ziel, das mit der von uns grundsätzlich begrüßten Pauschalregelung verfolgt wird, nämlich einen geringeren Verwaltungsaufwand zu verursachen, wird mit den sehr niedrig angesetzten Verkehrswerten ins Gegenteil verkehrt, da viele Betroffene von der Möglichkeit nach § 6 Gebrauch machen (Entschädigung nach dem Verkehrswert). Dies führt nicht nur zu einem erheblich höheren Verwaltungsaufwand, sondern auch zu viel höheren Kosten, da jeweils im Einzelfall ein Verkehrswertgutachten vorgelegt werden muss.

Darüber hinaus wird die im Verhältnis zur erlebten Einbuße geringe Entschädigungsleistung nur einmalig gezahlt, der Verlust der Nutzungsrechte besteht jedoch weiter fort. Um die Anwohnerinnen auch dauerhaft zu entschädigen bedürfte es mithin einer sich regelmäßig wiederholenden Entschädigungsleistung, z. B. durch jährliche Zahlungen oder eine Art Lärmrente.

Schließlich ist die Frist für die Entstehung der Ansprüche auf Außenwohnbereichs-Entschädigung bei Dauerschallpegeln von unter 65 dB(A) mit Beginn des 6. Jahres nach Festsetzung des LSB viel zu lang. Wie bei den Ansprüchen auf Aufwendungsersatz (s. u.), bedarf es einer sofortigen Anspruchsentstehung, so dass die Entschädigungszahlungen mit Beginn der Fluglärmbelastungen abgewickelt werden können. Mit der aktuellen Regelung werden zwar Kapitalkosten (Zinsen) von fünf Jahren eingespart. Allerdings für den Preis, dass sich bereits fünf Jahre lang eine große Unzufriedenheit über die Fluglärmbelastung entstanden ist. Wenn von vornherein eine Entschädigung (in relevanter Höhe) gezahlt wird, dürfte u. E. der Befriedungseffekt größer sein.

Haben Sie Vorschläge zur Verbesserung oder Veränderung der 3. FlugLSV?

Um Wiederholungen zu vermeiden, verweisen wir zunächst auf die vorgenannten Kritikpunkte an der 3. FlugLSV, welche beseitigt werden sollten. Darüber hinaus haben wir folgende Verbesserungsvorschläge:

- Vereinfachung des Verfahrens

Im Vollzug bereitet die Möglichkeit, neben der Pauschalentschädigung auch eine Entschädigung über den Verkehrswert der Immobilie zu beantragen, erheblichen Aufwand, der in keiner Relation zur eigentlichen Entschädigungssumme steht. Das im Regelfall erforderliche Gutachten des örtlich zuständigen Gutachterausschusses für Grundstückswerte verursacht beispielsweise am Flughafenstandort Frankfurt für die Begutachtung eines Immobilienwertes zwischen 200.000 und 250.000 Euro Kosten von ca. 1.500 Euro. Im Vergleich zum Pauschal-Entschädigungswert von 3.700 Euro für ein Einfamilienhaus mit einem Wert von 250.000 Euro sind diese Kosten unverhältnismäßig hoch. Hinzu kommt, dass der Flughafenbetreiber nach der 3. FlugLSV zur Übernahme der Gutachterkosten nur dann verpflichtet ist, wenn der tatsächliche Verkehrswert zum Stichtag höher war, als der Wert, welcher der Pauschale zugrunde lag.

Die ADF plädiert dafür, kostenintensive Gutachterkosten so weit wie möglich zu vermeiden. Wenn auch künftig überhaupt weiter an einer alternativen Ermittlung der Entschädigung festgehalten werden soll, empfehlen wir das am Standort Frankfurt zwischen dem Land Hessen und dem Flughafen entwickelte vereinfachte Verfahren: um das Risiko und die Höhe der Gutachterkosten so gering wie möglich zu halten und die Bearbeitungszeiten zu verringern, wurden von vielen Gutachterausschüssen Kalkulationsprogramme zur vereinfachten sog. „überschlägigen Wertermittlung“ entwickelt, die von der zuständigen Behörde (Regierungspräsidium Darmstadt) als Verkehrsermittlung anerkannt wird.

- Mindestgröße

Nach § 3 Abs. 2 der 3. FlugLSV werden Balkone und Vorgärten nicht vom Entschädigungsanspruch umfasst, wenn sie aufgrund ihrer Größe oder Beschaffenheit nicht für den regelmäßigen Aufenthalt geeignet sind. Auch kleinere Balkone und Vorgärten können jedoch zu Erholungszwecken genutzt und deshalb auch in ihrer Nutzbarkeit durch Fluglärm eingeschränkt werden. Auch im Hinblick auf den hohen Verwaltungsaufwand, der mit einer Beurteilung einer zu geringen Größe verbunden wäre, sollte deshalb auf eine Größenbeschränkung verzichtet werden.

- Schutzbedürftige Einrichtungen

Nach § 9 Abs. 1 der 3. FlugLSV wird pauschal die gleiche Entschädigung wie bei einem Einfamilienhaus angesetzt, d. h. 3.700 Euro (im relevanten Isophonen-Band 2). Begrüßt wird zwar grundsätzlich, dass eine Pauschale zum Ansatz gebracht wird. Allerdings gehören gerade in Kitas und Schulen der Freibereich und dessen Nutzung zum wesentlichen Bestandteil des pädagogischen Konzepts. Der Außenbereich ist damit untrennbar mit dem Bildungsauftrag der jeweiligen Einrichtung verbunden und insofern mit einer Außenwohnbereichs-Entschädigung von Wohnungen nicht direkt vergleichbar. Die Höhe der Außenwohnbereichs-Entschädigung für schutzbedürftige Einrichtungen darf deshalb nicht der für reine Wohnnutzung gleichgesetzt werden, sondern sollte deutlich höher ausfallen.

Werden an den Standorten in Ihrem Zuständigkeitsbereich Entschädigungszahlungen nach der 3. FlugLSV zu leisten sein?

Ja [Y]

Zu den Entschädigungszahlungen: [Wie viele Anspruchsberechtigte wurden ermittelt?]

12500

Zu den Entschädigungszahlungen: [Wie viele Anträge sind bislang gestellt worden?]

3700

Zu den Entschädigungszahlungen: [Wie viele sind davon abschlägig beschieden worden?]

400

Nennen Sie bitte – generalisierend – die Gründe.

Die Antragsteller lagen außerhalb des Anspruchsgebietes.

Wie hoch ist die Summe der Entschädigungszahlungen, die bisher geleistet wurden?

110000

Welche Summe erwarten Sie noch?

Haben Sie bisher Auslegungsfragen zu klären gehabt?

Ja [Y]

Welche Auslegungsfragen waren zu klären und wie haben Sie sie geklärt?

Nach Auskunft der zuständigen Behörde (Regierungspräsidium Darmstadt), u. a.:

- Einstufung des Häusertyps
- Notwendige Größe des Außenwohnbereichs
- Frage der Minderung oder Erhöhung der Entschädigung (§§ 7 und 8)
- Ausschluss der Entschädigung wegen Teilnahme am CASA-Programm

Die Fragen wurden über eigene juristische Ausarbeitungen des RP Darmstadt in Abstimmung mit dem Hessischen Wirtschafts- und Verkehrsministeriums und der Flughafenbetreiberin geklärt.

Können (freiwillige bzw. flankierende) Maßnahmen im Rahmen der Entschädigungszahlungen in Anspruch genommen?

Ja [Y]

Welcher Art sind diese Maßnahmen?

Möglichkeiten der Entschädigung über eine kalkulatorische Wertermittlung der Gutachterausschüsse (s. o.).

Schätzen Sie bitte den Aufwand (Personal- und Sachkosten) ein, den Sie mit der Umsetzung der 3. FlugLSV haben.

Wenn aus Ihrer Sicht noch Themen offen geblieben sind, nutzen Sie bitte hier die Möglichkeit für weitere Rückmeldungen.

Die Belastungen durch Fluglärm sollten bei der Bewertung für die Grundsteuer berücksichtigt werden.

Fluglärmbeschwerdesituation

Überspringen Sie Fragen, die Sie nicht beantworten können.

Gibt es an Ihrem Standort/an Ihren Standorten einen Fluglärmenschutzbeauftragten?

Ja [Y]

Wo ist diese Person organisatorisch verankert?

Bundesweit unterschiedlich je nach Standort

Wurde für Ihren Standort/Ihre Standorte auf Landesebene eine rechtliche Grundlage geschaffen (Verordnung, Dienstanweisung, etc.)?

- Die Aufgaben der/des Fluglärmenschutzbeauftragten am Flughafen Frankfurt Main sind in einer Dienstanweisung festgelegt, die im Staatsanzeiger für das Land Hessen Nr. 2 am 10.1.2005 veröffentlicht worden ist, abrufbar unter: http://stanz.ms-visucom.de/anwendungen/ms-visucom/bilder/firma80/2005_public/0111.pdf

- Am Standort Hamburg wurde Juli 2016 ein Landesgesetz (Fluglärmenschutzbeauftragtengesetz) als Rechtsgrundlage verabschiedet: <http://www.hamburg.de/contentblob/6535148/118016f8d2b0ba6ab0cda271ebaf12db/data/d-fluglaermenschutzbeauftragtengesetz.pdf>

- Am Flughafen Hannover wurde ein Vertrag zwischen dem Niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr und dem Fluglärmenschutzbeauftragten geschlossen.

Welche Akteure sind an Ihrem Standort in die Bearbeitung der Fluglärmbeschwerden eingebunden?

Bundesweit sind folgende Akteure mit der Bearbeitung der Beschwerden befasst:

- Flughafenbetreiber
- Fluglärmenschutzbeauftragte bzw. Genehmigungsbehörde
- DFS
- Fluglärmkommissionen
- Umwelt- und Nachbarschaftshaus
- Kommunen und kommunale Vereinigungen

Am Flughafen Frankfurt liegt die Hauptbeschwerdestelle beim Flughafen.

Diese Festlegung ist einerseits historisch gewachsen. Bereits 1968 richtete die Flughafengesellschaft ein Beschwerdetelefon ein. Damals lag auch die Geschäftsführung der Fluglärmkommission noch bei der staatlichen Flughafengesellschaft. Auch nach Übernahme der Geschäftsführung durch das Hessische Wirtschaftsministerium ab dem Jahr 1971 blieb das Beschwerdetelefon bei der Flughafengesellschaft, weil die Beschwerdestelle eng an Informationen aus der Fluglärmüberwachungsanlage gekoppelt sein sollte.

Im Rahmen der Mediation zum Ausbau des Frankfurter Flughafens erklärte sich die Flughafenbetreiberin dann dazu bereit, ein effizientes Beschwerdemanagement aufzubauen, die heutige „Servicestelle Nachbarschaftsanfragen“.

Die offizielle Beschwerdestatistik wird – trotz eingehender Beschwerden auch bei anderen Akteuren (siehe nachfolgende Frage) – deshalb von der Fraport AG, bezogen auf die Servicestelle Nachbarschaftsanfragen, erstellt und in den letzten Jahren auch veröffentlicht (früher an den Fluglärmenschutzbeauftragten gesendet und von diesem in der FLK vorgestellt).

Wie hat sich die Anzahl der Beschwerden in den letzten 9 Jahren (Zeitraum Juni 2007 - bis Juni 2016) am Standort bzw. an den Flugplatzstandorten in Ihrem Bundesland entwickelt?

An vielen Standorten bundesweit sind die Beschwerden - insbesondere in den letzten Jahren und in Bezug auf Nachtflüge - deutlich angestiegen. An einigen Standorten sind sie jedoch auch zurückgegangen.
Am Flughafenstandort Frankfurt Main gab es im Jahr 2007 beispielsweise 990.000 Beschwerden von 1.800 Beschwerdeführern (vgl. Statistik 2003-2010: http://www.flk-frankfurt.de/eigene_dateien/sitzungen/2011/sitzung-211/top7-bericht-fluglaerschutzbeauftragter.pdf), wobei seit 2003 ein abnehmender Trend bis 2010 zu verzeichnen war. Mit Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest (in Teilen bereits im März 2011) stieg die Anzahl der Beschwerden und auch der Beschwerdeführer deutlich an. Seit Anfang 2012 hat die Anzahl der Beschwerdeführer wieder abgenommen und lag Ende 2015 auf vergleichbarem Niveau wie vor dem Ausbau. Festzustellen ist jedoch weiter, dass seit 2012 die Anzahl der Beschwerden und die Anzahl der Beschwerdeführer weit auseinander klaffen. Im Jahr 2014 lag die Anzahl der Beschwerden bei 3 Mio., übermittelt von 3.700 verschiedenen Personen. Von insgesamt 340.000 Beschwerden im Monat 2015 wurden beispielsweise 180.000 von zwei Personen erzeugt. Vor diesem Hintergrund weist die Fraport AG seit Anfang 2016 Beschwerden von Vielbeschwerdeführern gesondert aus (sog. Meldungen im Vergleich zu individuellen und flugereignisbezogenen Fluglärmbeschwerden). Vgl.: http://www.flk-frankfurt.de/eigene_dateien/sitzungen/sondersitzung_am_27.01.2016/top_5_-_praes._fraport__erfassung_und_darstellung_v_on_fluglaermbeschwerden.pdf

Welche Gründe sehen Sie für ein gleichbleibendes Niveau oder für eine Veränderung?

Bei Zunahme der Beschwerden:

- neu betroffene Gebiete, dadurch gewachsene Zahl betroffener Menschen
- Zunahme der Flugbewegungen bzw. Einsatz größerer Flugzeugmuster, hierdurch auch bei stagnierenden Flugbewegungen höhere Einzelschallpegel
- Abweichungen von Flugrouten durch Direktfreigaben
- Flüge im Nachtzeitraum trotz kommunizierter Nachtflugbeschränkungen bzw. -verbote.
- Erhöhung der Belästigungswirkung an allen Standorten (siehe Ergebnisse Norah-Studie unten)
- vereinfachte Beschwerdemöglichkeiten, u. a. durch Online-Beschwerdeformulare

Bei Abnahme der Beschwerden: Es hat sich Resignation bzw. eine gewisse Anpassung an die Realität breit gemacht.

Welche Themen werden seitens der Beschwerdeführer überwiegend adressiert?

- Tatsächliche oder vermeintliche Abweichung von den Flugrouten, sowohl lateral als auch vertikal (Höhe)
- Nichteinhaltung der Nachtruhe, Ausweitung der Nachtflugbeschränkungen, -verbote
- Große Anzahl von Einzelschallereignissen bei bestimmter Betriebsrichtung
- Laute Überflugpegel (Maximalpegel), teilw. bei geringem Dauerschallpegel
- Bevölkerung fühlt sich ungeschützt, da trotz hoher Belästigung außerhalb des Lärmschutzbereichs, bzw. außerhalb der TSZ1 und der Nachtschutzzone
- Bodenschall
- Kompliziertes Verfahren bei der Erstattung von baulichem Schallschutz
- Lange Horizontalflugstrecken auf verhältnismäßig niedrigen Höhen (4.000 Fuß) auch in weit vom Flughafen entfernten Bereichen

Schätzen Sie bitte den Aufwand (Personal- und Sachkosten) für die Bearbeitung der Beschwerden ein!

Wenn aus Ihrer Sicht noch Themen offen geblieben sind, nutzen Sie bitte hier die Möglichkeit für weitere Rückmeldungen.

- Unabhängige Fluglärmbeauftragte sollten an jedem Flughafenstandort, oder - soweit rechtlich möglich - über eine bundesrechtliche Normierung festgeschrieben werden.
- Darüber hinaus sollte ein/e Bundes-Fluglärmbeauftragte/r (angelehnt an den Bundesdatenschutzbeauftragten) rechtlich implementiert werden, um aktive Schallschutzmaßnahmen bundesweit besser zu koordinieren und Synergieeffekte zu nutzen.

Abschließende Bewertung des FluLärmG

Das FluLärmG soll in der Umgebung von Flugplätzen durch bauliche Nutzungsbeschränkungen und baulichen Schallschutz den Schutz vor Gefahren, erheblichen Nachteilen und erheblichen Belästigungen durch Fluglärm sicherstellen (§ 1 FluLärmG).

Überspringen Sie Fragen, die Sie nicht beantworten können.

Ist das FluLärmG mit seinem Instrumentarium (baulicher Schallschutz und Bauverbote) grundsätzlich in der Lage diesen Zweck zu erfüllen?

Nein [N]

Bitte begründen Sie Ihre Antwort.

Die Unzulänglichkeiten des erst im Jahr 2007 novellierten Gesetzes wurden sehr schnell deutlich. Unmittelbar nachdem sich erste Anwendungsfälle aufgrund der Neufestsetzung der LSBe ergaben, wurden an einzelnen Flughafenstandorten (z. B. Frankfurt, Bremen, Hamburg) sog. „freiwilligen“ Nachbesserungen erforderlich und implementiert. An anderen Standorten wurden bereits unter dem Eindruck der sich abzeichnenden Regelungen des FluglärmG 2007 strengere Regeln in den Planfeststellungsbeschlüssen einzelner Standorte (Berlin-Schönefeld, Halle-Leipzig) festgeschrieben. Die seinerzeit maßgeblich von der Interessenlage der Luftverkehrswirtschaft bestimmte Gesetzesnovellierung sieht Ansprüche auf passiven Schallschutz in der Regel erst im sechsten Jahr nach Festsetzung der Lärmschutzbereiche vor (als „Lex Fraport“ verspottete Fristenregelung) und bestimmt aufgrund ungeeigneter Berechnungsgrundlagen die Schutzgebiete und Schutzbedarfe deutlich zu gering.

Stimmen die Schutzzonen (Tag- und Nacht-Schutzzonen, § 2 FluLärmG) grundsätzlich mit den Gebieten überein, in denen Fluglärmprobleme auftreten?

Nein [N]

Geben Sie bitte an, wie die Fluglärmprobleme identifiziert wurden. [persönlicher Einschätzung]

Ja [Y]

Geben Sie bitte an, wie die Fluglärmprobleme identifiziert wurden. [Eindruck aufgrund Fluglärmbeschwerden]

Ja [Y]

Geben Sie bitte an, wie die Fluglärmprobleme identifiziert wurden. [Messungen]

Ja [Y]

Geben Sie bitte an, wie die Fluglärmprobleme identifiziert wurden. [Sonstiges]

Berechnungen

Mit der Novelle des FluLärmG sollte der Schutz der Menschen vor Fluglärm in der Umgebung der größeren zivilen und militärischen Flugplätze deutlich verbessert und ein auf Dauer tragfähiger Ausgleich der Belange der Luftfahrt einerseits sowie der berechtigten Lärmschutzinteressen der betroffenen Flugplatzanwohner andererseits erreicht werden.

Sind diese Ziele erreicht worden?

Nein [N]

Bitte begründen Sie Ihre Antwort.

Das FluglärmSchutzgesetz kann mit seinen Aufgabenstellungen (Bauverbote, passiver Schallschutz und Entschädigungen) nur nachrangig zur Verbesserung des Schutzes vor Fluglärm beitragen. Der Schutz der Bevölkerung vor gesundheitlichen Beeinträchtigungen und Belästigungen muss in erster Linie über den aktiven Schallschutz, d. h. die Reduzierung des Lärms an der Quelle, erfolgen.

Für eine wirksame Verbesserung des Schutzes der Bevölkerung vor Fluglärm sind mithin vor allem die Regelungen im Luftverkehrsgesetz anzupassen und der Vorrang des aktiven Schallschutzes festzuschreiben. Alternativ kann insoweit auch im FluglärmSchutzgesetz festgeschrieben werden, dass die Regelungen dieses Gesetzes dem Luftverkehrsgesetz nachzuordnen sind. Auch damit würde die Vorrangstellung des aktiven Schallschutzes wirksam unterstrichen und der Charakter der Regelungsbedarf im FluglärmSchutzgesetz als „Ultima Ratio“ unmissverständlich deutlich.

Die angestrebte Vorrangstellung des aktiven Schallschutzes schließt jedoch das Erfordernis nicht aus, betroffene Bevölkerung zumindest bis zum Eintreten einer hinreichenden Minderungswirkung der aktiven Schallschutzmaßnahmen auch weiterhin über passiv ausgerichtete Maßnahmen durch technische Einrichtungen in den Wohngebäuden zu schützen. Die gegenwärtigen Bestimmungen des FluglärmSchutzgesetzes sind im Hinblick auf diesen Schutzbedarf unzureichend.

Können die Vorschriften des § 13 FluLärmG (Bezugnahme auf Planfeststellung und Genehmigung); § 14 FluLärmG (Lärmaktionsplanung) und die Wertung der Pegelwerte des § 2 FluLärmG als Fluglärm-Zumutbarkeitsschwelle (v.a. für Flugverfahren) einen Beitrag leisten zur Zielerreichung?

Wurde bezüglich weiterer im Zuge der Novelle FluLärmG 2007 getroffenen Regelungen (insbes. die Vollzugs-Zuständigkeitsverlagerung vom Bund auf die Länder, UBA-Beteiligung bei Lärmbewertung von Flugverfahren) eine deutliche Verbesserung der Fluglärmsituation erzielt?

Nein [N]

Bitte begründen Sie Ihre Antwort.

Die Beteiligung des UBA im Rahmen der Benehmensregelung ist wichtig und ein wichtiges Korrektiv, um bundesweit mit einheitlichem Maßstab Lärmauswirkungen zu beurteilen. Ob hierdurch gleichwohl eine echte Verbesserung der Fluglärmsituation der Betroffenen erzielt werden konnte, ist jedoch fraglich. Das UBA unterstützt die Länder zudem bei der Erstellung der Lärmschutzbereiche, indem die DESe überprüft werden. Auch diese Aufgabe des UBA ist sehr hilfreich und unterstützt den Prozess einer einheitlichen Anwendung der Regeln des FluglärmG.

Zur anstehenden Evaluation des FluLärmG schreibt die Bundesregierung, dass sie „den Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm deutlich verbessern“ will und „für eine spürbare Verbesserung der Fluglärmsituation ...umfassendere Lösungsansätze“ prüft (BT-Drs. 1802401).

Ist eine Veränderung der Werte in § 2 FluLärmG erforderlich - unter Berücksichtigung des aktuellen und in den nächsten Jahren absehbaren Standes der Luftfahrttechnik und der Lärmwirkungsforschung?

Ja [Y]

Bitte begründen Sie Ihre Antwort.

Das Fluglärmschutzgesetz beinhaltet zahlreiche offensichtliche Defizite, die an vielen Flughafenstandorten bereits zu vermeintlich freiwilligen Ergänzungsprogrammen der Flughafenbetreiber und/oder des jeweiligen Landes geführt haben, z. B. Regionalfonds des Landes Hessen, Kommunales Schallschutzprogramm der Stadt Kelsterbach, beides am Flughafen Frankfurt oder das 9. Lärmschutzprogramm am Flughafen Hamburg, bzw. das Programm CALMAR am Flughafen Bremen.

Aufgrund der staatlichen Schutzpflichten, basierend auf Grundrechten, ist der Gesetzgeber gehalten, den Erkenntnisstand der Wissenschaft zu verfolgen und das Schutzziel nachzubessern. Die Auslösewerte für die Lage eines Grundstücks in den Lärmschutzzonen beruhen auf einem zwischenzeitlich überholten Stand der Lärmwirkungsforschung. Insbesondere die weltweit größte Lärmwirkungsstudie NORAH weist nach, dass auch unterhalb der Dauerschallpegel, wie sie im FluglärmG als Zumutbarkeitsschwelle ohne weitere Schutzmaßnahmen festgelegt sind, gesundheitliche Auswirkungen und ein erhöhtes Maß an Belästigung auftreten können. Der Gesetzgeber ist deshalb gehalten, die bisher gewählten Schwellenwerte zu überprüfen.

Die Ergebnisse der NORAH-Studie im Einzelnen:

1. Gesundheitsrisiken

Untersucht wurden die Auswirkungen von Verkehrslärm auf konkrete Krankheiten sowie auf den Blutdruck. Der größte Zusammenhang zwischen dem 24h-Mittelungspegel von Verkehrslärm und einer Krankheit wurde zu Depressionen gefunden. Im Vergleich zu Straßen- und Schienenverkehrslärm hat Fluglärm einen doppelt so hohen Effekt mit einem Risikoanstieg von 8,9% pro 10 dB Dauerschall-Pegelanstieg. Es handelt sich um statistisch signifikante Zusammenhänge zwischen Erkrankung und Verkehrslärmpegel. Fest steht, dass in belasteten Gebieten nach wissenschaftlicher Auswertung von etwa einer Million Krankenkassendaten in der Rhein-Main Region das Risiko an einer Depression zu erkranken deutlich messbar höher ist als in unbelasteten Gebieten, selbst wenn der genaue Weg, wie die Lärmbelastung zur Krankheit beiträgt bislang nicht beforscht ist.

Festgestellt wurde weiter ein statistisch signifikanter Zusammenhang des 24h-Mittelungspegels von Fluglärm auf das Risiko, an Herzschwäche (Herzinsuffizienz) zu erkranken. Der Risikoanstieg lag bei 1,6% pro 10 dB Anstieg der Lärmbelastung. Auch bei Straßen- und Schienenverkehrslärm wurden hier Risikoanstiege nachgewiesen, die geringfügig über dem des Fluglärms lagen. Die Wissenschaftler der NORAH-Studie wiesen dabei ausdrücklich auf die Bedeutung der Herzschwäche in Deutschland als dritthäufigste Todesursache und zweithäufigste Ursache für Krankenhausaufenthalte hin.

Bezogen auf den 24h-Mittelungspegel wurden statistisch signifikante Risiken des Fluglärms auf Herzinfarkt, Schlaganfall und Brustkrebs nicht nachgewiesen. Festgestellt wurden allerdings statistisch signifikante Risikoerhöhungen bei Betrachtung von bestimmten möglichen Wirkungszusammenhängen, und zwar von Nachtfluglärm im Zusammenhang mit dem Auftreten hoher Maximalpegel, Fluglärm in der morgendlichen Nachtrandstunde von 5-6 Uhr sowie der Wirkung von Fluglärm auf den Krankheitsverlauf.

Festgestellt wurde, dass sich das Risiko für einen Herzinfarkt bei einem hohen Dauerschallpegel von 55-60 dB in der Zeit von 5-6 Uhr (also nachts) um 25% statistisch signifikant erhöht. Auch das Risiko, an Brustkrebs zu erkranken erhöht sich bei einem hohen nächtlichen Dauerschallpegel ab 55 dB zwischen 23 und 5 Uhr auf das Dreifache (allerdings bisher nur wenige Fallzahlen). Bei allen Herz-Kreislauf-Erkrankungen (Herzinfarkt, Schlaganfall und Herzschwäche) erhöht sich das Risiko einer Erkrankung bei hohen nächtlichen Maximalpegeln statistisch signifikant (6% Herzschwäche, 7% Schlaganfall). Hierdurch wird die Bedeutung von nächtlichen Maximalpegeln für die Gesundheit im Unterschied zum 24h-Mittelungspegel aufgezeigt. Schließlich weist die Studie einen statistisch signifikanten Zusammenhang zu den sehr schweren, weil häufig tödlich verlaufenden Krankheiten, Herzinfarkt (ab 60 dB) und Herzschwäche (3,1%) nach, wenn nur solche Patienten in die Analyse einbezogen wurden, die nach drei Jahren bereits verstorben waren. Hierin sehen die Wissenschaftler einen Hinweis auf die Wirkung von Fluglärm auf den Verlauf einer Erkrankung im Unterschied zur Entstehung der Krankheit.

Vor diesem Hintergrund ist es geradezu absurd, die vorgenannten statistisch signifikanten und teilweise erheblichen Auswirkungen auf die Gesundheit inklusive eines 9%igen Anstiegs des Risikos an Depression zu erkranken pro 10 Dezibel - wie teilweise seitens der Luftverkehrswirtschaft öffentlich bekundet - verniedlichend als „minimal“ und „sehr gering“ zu bezeichnen. Anders als andere Risikofaktoren wie z. B. Rauchen oder Fettleibigkeit für Herz-Kreislauferkrankungen können die Betroffenen nicht selbst beeinflussen, wie stark sie an ihrem Wohnort Verkehrslärm ausgesetzt sind. Daher sind auch Vergleiche, die darauf abzielen, dass solche Risikofaktoren stärker als die Lärmbelastung zu Krankheitsrisiken beitragen nicht angemessen. Sachgerechter wäre insoweit ein Vergleich zum Risiko eines anderen nicht vom Einzelnen beeinflussbaren Umweltrisikos, z. B. des Feinstaubes.

Neben den eigentlichen Krankheiten wurde auch die Wirkung von Verkehrslärm auf den Blutdruck untersucht. Hier konnte für alle Verkehrsarten kein statistisch signifikanter Zusammenhang zwischen dem Mittelungspegel und der Höhe des Blutdrucks nachgewiesen werden. Damit ist zumindest nicht ein verkehrslärmbedingt erhöhter Blutdruck Ursache für das Entstehen der dargestellten Krankheiten. Es muss insoweit andere Wirkzusammenhänge geben, welche von der Studie entsprechend des Auftrags jedoch nicht näher beleuchtet wurden.

2. Belästigung

§ 29b Abs. 1 des Luftverkehrsgesetzes schreibt vor: „Flugplatzunternehmer, Luftfahrzeughalter und Luftfahrzeugführer sind verpflichtet, beim Betrieb von Luftfahrzeugen in der Luft und am Boden vermeidbare Geräusche zu verhindern und die Ausbreitung unvermeidbarer Geräusche auf ein Mindestmaß zu beschränken, wenn dies erforderlich ist, um die Bevölkerung vor Gefahren, erheblichen Nachteilen und erheblichen Belästigungen durch Lärm zu schützen. Auf die Nachtruhe der Bevölkerung ist in besonderem Maße Rücksicht zu nehmen.“ Auch nach § 1 des FluglärmsG ist Zweck des Gesetzes, bauliche Nutzungsbeschränkungen und baulichen Schallschutz zum Schutz vor Gefahren, erheblichen Nachteilen und erheblichen Belästigungen durch Fluglärm sicherzustellen.

Der Schutz vor Belästigung ist damit nicht nur ein Eingehen auf „subjektive Befindlichkeiten“, sondern normiertes Schutzziel des geltenden Bundesrechts. Im Rahmen des Modul 1 von NORAH wurden deshalb 30.000 Menschen, die in Abhängigkeit zu ihrer Lärmbelastung zufällig ausgewählt wurden, zu verschiedenen Zeiten an unterschiedlichen Standorten nach ihrer Belästigung in Bezug auf die drei Verkehrslärmarten befragt. Neben der Rhein-Main Region waren dies die betroffenen Regionen des Flughafens Köln/Bonn, Stuttgart und Berlin-Schönefeld. Die Ergebnisse überraschten:

Fluglärm ist die mit großem Abstand lästigste und störendste Lärmquelle im Vergleich mit Schienen- und Straßenverkehrslärm. An allen vier Standorten gaben z. B. bei einem 24 h Dauerschallpegel von 55 dB(A) 60% oder mehr aller Befragten an, hoch oder äußerst belästigt zu sein. Das sind die beiden höchsten Kategorien auf der international standardmäßig für Belästigungsstudien anerkannten 5stufigen Skala. Wenn neben Fluglärm noch eine weitere Verkehrslärmart (Straße oder Schiene) auftritt, ist nur der Fluglärm ausschlaggebend für die Gesamt-Belästigung (nicht der Pegel). Die Fluglärm-Belästigung ist bundesweit an allen 4 untersuchten Standorten deutlich angestiegen und liegt weit über den national und auf EU-Ebene zu Grunde gelegten Lärmwirkungskurven.

Die Ursachen für diese deutliche Belästigungszunahme gegenüber früheren Studien sind unklar. Da auch an den untersuchten Flughäfen, die in den letzten Jahren keiner Ausbaudiskussion oder betrieblichen Änderung unterworfen waren (Stuttgart und Köln), eine vergleichbar hohe Zahl an hoch Belästigten in Abhängigkeit der Lärmpegel ermittelt wurden, hat sich die teilweise geäußerte Vermutung nicht bestätigt, die deutlichen Anstiege z. B. in Frankfurt in der Vergangenheit wären wesentlich durch die Ausbaudiskussion an sich stimuliert worden. Zwar wurde ein leichter Rückgang der Zahlen im Rhein-Main-Gebiet von 2012 auf 2013 festgestellt und insgesamt waren die Werte in Frankfurt am höchsten. Aber an allen vier Standorten sind vergleichbare Größenordnungen festgestellt worden.

Einseitig und teilweise falsch dargestellt sind demgegenüber die Erklärungsversuche der Luftverkehrswirtschaft zu diesem Phänomen, nach denen die Belästigung nur in geringem Maß von Lärmpegel beeinflusst sei und vielmehr stark von subjektiven Faktoren abhängt. Der BDL spitzt diese Argumentation noch mit der Formulierung zu, dass weniger Flugbewegungen nicht zu einem geringeren Belästigungsempfinden führen würden.

Richtig ist, dass die Studie zu dem Ergebnis kommt, dass der Verkehrslärmpegel mit 20,2% der mit Abstand größte Einflussfaktor auf das von den Befragten angegebene Ausmaß an Belästigung ist. Mit deutlichem Abstand folgt die Einstellung zum Verkehrsträger und das Vertrauen in die handelnden Institutionen mit 7,2%, das individuelle Lärmbewältigungsvermögen mit 4,1 % und die Lärmempfindlichkeit mit 3,6 %. Selbst zusammengenommen haben alle weiteren ermittelten Faktoren nicht das Gewicht der akustischen Belastung an sich. Das bedeutet, dass vor allem eine Reduzierung der Verkehrslärmbelastung zu geringeren Belästigungswerten führen würde.

Die Studie konnte nachweisen, dass die AnwohnerInnen seit Einführung des Nachtflugverbotes am Flughafen Frankfurt zwischen 23 und 5 Uhr insgesamt besser schlafen. Der Anteil stark durch Fluglärm schlafgestörter Personen ist deutlich zurückgegangen. Allerdings bezieht sich dieses Urteil bei genauerer Betrachtung nur auf die (deutlich zurückgegangenen) Durchschlafstörungen. Da mit dem Nachtflugverbot ein Großteil des Nachtflugverkehrs auf die Nachtrandstunden 22-23 und 5-6 Uhr verlagert wurde, haben die Ausschlafstörungen noch einmal zugenommen. Die höchsten Belästigungswerte im Tagesverlauf treten seit dem Nachtflugverbot in den Nachtrandstunden auf.

Der Effekt von Verkehrslärm auf die Lebensqualität ist nach der Studie insgesamt verhältnismäßig gering, wenn auch statistisch signifikant. An allen Standorten war eine leichte Minderung der Lebensqualitätswerte in höheren Pegelklassen zu beobachten. Insbesondere beim Fluglärm kam es jedoch bei Personen mit einer lokalen Fluglärmszunahme in hohen Pegelbereichen ab 55 dB zu einer deutlichen Verschlechterung der psychischen Lebensqualität. Dieses Ergebnis muss im Zusammenhang mit der festgestellten hohen Zunahme an Depressionen gesehen werden.

3. Schlaf

Auch die Schlafstudie, bei welcher das Schlafverhalten von über 200 Personen direkt zu Hause untersucht wurde, konnte erfreulicherweise nachweisen, dass die AnwohnerInnen mit Einführung des Nachtflugverbots tatsächlich besser schlafen. Sie wachten weniger häufig auf.

Nachgewiesen wurde darüber hinaus ein deutlicher statistisch signifikanter Einfluss der Anzahl an Überflügen und des Mittelungspegels auf die Belästigung durch den Fluglärm in der vergangenen Nacht.

4. Wirkung von Fluglärm auf kognitive Fähigkeiten von Kindern

Nachgewiesen wurde, dass Fluglärm die Leseleistungen von Kindern verringert: 10 dB höhere Dauerschallpegel verzögern das Lesenlernen um 1 Monat. In stark belasteten Gebieten beträgt der Rückstand 2 Monate. Lehrer aus stark fluglärmbelasteten Gebieten berichten zudem übereinstimmend, dass der Fluglärm den Unterricht beträchtlich stört. Der Unterricht wird durch Fluglärm unterbrochen und die Aufmerksamkeit der Kinder abgelenkt.

Der Aussagewert von 1-2 Monaten Leselern-Verzögerung wird bei Gesprächen mit GrundschullehrerInnen deutlich, die auf die nur kurze Phase des Lesenlernens verweisen, werden Ferien und Einführungszeit vom ersten Schuljahr abgezogen. Im Verhältnis dazu erhält eine Leselern-Verzögerung von 1-2 Monaten ein viel realistischeres Gewicht im Hinblick auf die Bedeutung für die Kinder und deren Entwicklung.

Die Studie stellte weitere fest, dass sich Kinder in stark lärmbelasteten Gebieten gesundheitlich weniger wohlfühlen als Kinder an ruhigeren Orten. Darüber hinaus erhalten Kinder in stark fluglärmbelasteten Gebieten häufiger ärztlich verordnete Medikamente und haben häufiger Sprech- oder Sprachstörungen.

Auffallend in Bezug auf alle betrachteten Bereiche ist, dass die größten Wirkungen zwar bei hohen Pegeln und vor allem in der Nacht auftreten. Allerdings muss auch konstatiert werden, dass der Anstieg aller Wirkungen bereits bei verhältnismäßig geringen Pegeln beginnt, die weit außerhalb der aktuellen Schutzzonen des LSB liegen. Festgestellt wurde weiter, dass hohe Einzelschallpegel in der Nacht bei relativ geringen Hintergrundpegeln ebenfalls zu signifikante gesundheitliche Auswirkungen haben können.

Forderungen

Aus den vorgenannten Ergebnissen der NORAH-Studie ergibt sich dringender Handlungsbedarf für die Anpassung des Fluglärmgesetzes:

- Ausdehnung der Gebietsgrenzen und des Schutzniveaus durch Änderung der Berechnungsmethoden (100:100, s.o.) und Reduzierung der Grenzwerte
- Angleichung der unterschiedlichen Schutzwerte für Bestandsflughäfen (s. u.)
- sofortige Anspruchsentstehung (s. u.)
- stärkere Berücksichtigung bzw. Gewichtung von Einzelschallpegeln im Vergleich zu Dauerschallpegeln, insbesondere in der Nacht

Im Einzelnen:

Nach § 2 FluglärmG gelten unterschiedliche Schutzwerte für Bestandsflughäfen auf der einen Seite und neuen oder baulich wesentlich erweiterten Flughäfen. Diese Differenzierung sollte künftig abgeschafft werden, weil der nach dem FluglärmG gewährte passive Schallschutz vor gesundheitsgefährdenden Lärmimmissionen sowie vor erheblichen Belästigungen durch Fluglärm bewahren soll. Vor diesem Hintergrund ist ein unterschiedliches Schutzniveau nicht gerechtfertigt. Die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung oder erheblichen Belästigung ist für alle Anwohner des Umlandes von Flughäfen gleich zu bewerten.

Nach der rechtlichen Vorgabe entsteht der Anspruch auf passiven Schallschutz erst im sechsten Jahr nach Festsetzung des LSB. Ausgenommen hiervon sind ausschließlich außerordentlich hohe Lärmbelastungen, welche nur in ganz geringem Umfang an den einzelnen Flughafenstandorten erreicht werden. Für die Anwohner aller übrigen – nach der Wertung des FluglärmG immer noch unzumutbar hohen – Fluglärmbelastungen gilt, dass sie fünf Jahre lang einer Lärmbelastung ausgesetzt werden, ohne hinreichend geschützt zu sein. 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 Vollauslastung. Die freiwilligen Ergänzungsprogramme (s. o.) und/oder von vornherein strengeren Vorgaben in Planfeststellungsbeschlüssen (z. B. BER) an einzelnen Standorten haben dieses eklatante Schutzdefizit bereits an einzelnen Standorten beseitigt. So ermöglicht der Regionalfonds am Flughafen Frankfurt das Vorziehen der Maßnahmen (ebenso in Bremen und Hamburg). Der Bundesgesetzgeber darf sich jedoch nicht auf notwendige Nachbesserungen der bundesgesetzlichen Regelungen durch Vereinbarungen an den einzelnen Standorten verlassen. Vielmehr bedarf es der sofortigen Anspruchsentstehung mit dem Ziel, die Umsetzung des passiven Schallschutzes noch vor der Entstehung der Fluglärmbelastung zu bewirken.

Zur Weiterentwicklung der Luftfahrttechnik:

Der Stand der Luftfahrttechnik hat sich in den letzten Jahren und Jahrzehnten zwar stets weiter entwickelt. So ist durchaus anerkennend festzuhalten, dass bei den Einzelschallpegeln eine signifikante Reduzierung erreicht werden konnte. Die Reduzierungen der Einzelschallereignisse dürfen jedoch nicht darüber hinweg täuschen, dass die Anzahl der Flugbewegungen in den letzten Jahrzehnten drastisch gestiegen ist und nach den in allen Flughafenausbauvorhaben (zuletzt am Flughafen Frankfurt für den Bau von Terminal 3) vorgelegten Prognosen auch in den kommenden Jahren und Jahrzehnten immer weiter ansteigen wird. Vor diesem Hintergrund wurden die Verbesserungen am Fluggerät in der Vergangenheit in der Regel durch die drastische Zunahme der Flugbewegungen überkompensiert. Die EU-Kommission geht in ihrem Umweltbericht von Januar 2016 davon aus, dass sich die Zahl der Flüge bis 2035 verdoppeln wird.

Die weiterhin dringend notwendigen Verbesserungen am Fluggerät selbst können mithin nicht davor bewahren, dass der Fluglärm insgesamt ansteigen wird. Vor dem Hintergrund der o. g. festgestellten Auswirkungen von Fluglärm sind die gesetzlichen Regelungen mithin dringend anzupassen.

Ist eine Veränderung des FluLärmG bezüglich rechtlicher Klarstellungen und Regelungen des Vollzuges erforderlich?

Ist eine umfassende Veränderung der Regelungen zum Schutz gegen Fluglärm insgesamt erforderlich?

Ja [Y]

Welche Lösungsansätze empfehlen Sie?

Da das FluglärmG rein die Ansprüche auf passiven Schallschutz, Bauverbote und Entschädigungen regelt, eine Verbesserung der Fluglärmsituation der Betroffenen demgegenüber jedoch zwingend mit verbesserten Vorgaben des aktiven Schallschutzes (also des Lärmschutzes an der Quelle) verbunden ist, sind vor allem im Luftverkehrsgesetz zahlreiche Änderungen vorzunehmen.

Nicht nur die Gutachten des die Bundesregierung beratenden Sachverständigenrates für Umweltfragen und des Umweltbundesamtes aus dem Jahr 2014, sondern auch die vorgenannten Ergebnisse der NORAH-Studie weisen hier dringenden politischen Handlungsbedarf nach.

Die wichtigsten Änderungsbedarfe (überwiegend im LuftVG) sehen wir in folgenden Bereichen:

- Vorrang des aktiven Schallschutzes vor passivem Schallschutz
- höhere Gewichtung des Schutzes vor Fluglärm bei der Verfahrensplanung und -anwendung
- Etablierung eines Lärmminimierungsgebotes
- Einführung von Lärmobergrenzen bzw. Schaffung der rechtlichen Grundlagen für eine solche Implementierung
- ganzheitliches Luftverkehrskonzept (mit Betrachtung der Lärm- und Umweltwirkungen)
- Verbesserung des gesetzlichen Schutzniveaus für die Nacht von 22-6 Uhr: Ziel sollte es dabei sein, insbesondere in dicht besiedelten Gebieten sowie an lärmsensiblen Standorten die Zahl nächtlicher Flugbewegungen kontinuierlich abzusenken und perspektivisch ganz auszuschließen, hohe nächtliche Dauerschallpegel ab 55 dB und häufige nächtliche Einzelschallpegel zu vermeiden.
- angemessene Berücksichtigung von Fluglärm auch außerhalb des engeren Lärmschutzbereichs

Die ADF hat sich in zahlreichen Stellungnahme ausführlich zu den vorgenannten Punkten Stellung genommen, auf die wir nachfolgend verweisen:

- ADF-Stellungnahme zur Anhörung des Verkehrsausschusses des Bundestages zum Entwurf eines 15. Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes, 22.2.2016: http://www.flk-frankfurt.de/eigene_dateien/stellungnahmen/pdf-2016/18_15_302-f.pdf
- Gemeinsame Stellungnahme von ADF, BVF, BUND, VCD und AK Ärzte gegen Fluglärm zur Bundesratsinitiative von Hessen, Rheinland-Pfalz und Baden-Württemberg zur Verbesserung des Fluglärmschutzes, 24.11.2015: http://www.flk-frankfurt.de/eigene_dateien/aktuell/2015-aktuelles/151123_stellungnahme_zur_fluglaerm_br-initiative_bawue_hes_rhpf.pdf
- Schr. ADF zu Ergebnissen der NORAH-Studie mit Zusammenfassung, 10.11.2015: http://www.flk-frankfurt.de/eigene_dateien/aktuell/2015-aktuelles/schr._adf_ergebnisse_norah-studie_mit_zusammenfassung__nov._2015.pdf
- Forderungen der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Fluglärmkommissionen an die neue Bundesregierung, 8.11.2013: http://www.flk-frankfurt.de/eigene_dateien/stellungnahmen/pdf-2013/forderungen_an_die_neue_bundesregierung__8.11.2013.pdf
- Eckpunkte der Arbeitsgruppe "Schutz vor Fluglärm" beim Umweltministerium Rheinland-Pfalz, 24.4.2013: http://www.flk-frankfurt.de/eigene_dateien/sitzungen/220_sitzung_am_24.04.2013/top_3_-_rheinland-pfalz_eckpunkte_verbesserung_gesetzlicher_schutz_fluglaerm_24.4.2013.pdf
- Das 10-Punkte-Programm der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Fluglärmkommissionen, 19.4.2013: http://www.flk-frankfurt.de/eigene_dateien/stellungnahmen/pdf-2013/das_10-punkte-programm_der_adf__19.4.2013.pdf

Wenn aus Ihrer Sicht noch Themen offen geblieben sind, nutzen Sie bitte hier die Möglichkeit für weitere Rückmeldungen.

- Um durch einen regelmäßigen Austausch der Fluglärmkommissionen die Beratungsleistungen an den einzelnen Standorten zu verbessern und die Bundesregierung über bundesweit relevanten Regelungen und Entwicklungen im Bereich des Fluglärmschutzes zu beraten, ist es entsprechend der Vorgaben zum Ausschuss nach § 32a LuftVG erforderlich, die Arbeitsgemeinschaft Deutscher Fluglärmkommissionen (ADF) gesetzlich zu verankern.