

S T E L L U N G N A H M E

zum Entwurf eines Gesetzes zur Verbesserung des Schutzes vor Fluglärm in der Umgebung von Flugplätzen - Novelle Fluglärm- gesetz - vom 22.06.2004

Nach sorgfältiger Überprüfung und nach Abwägung der Folgen für die vom Fluglärm betroffene Bevölkerung und die Kommunen in der Umgebung von Flughäfen und letztendlich für die Passagiere und Frachtversender nimmt die Arbeitsgemeinschaft Deutscher Fluglärmkommissionen (ADF) zu dem vorliegenden Entwurf eines Gesetzes zur Verbesserung des Schutzes vor Fluglärm in der Umgebung von Flugplätzen - Novelle Fluglärmgesetz - vom 22.06.2004 wie folgt Stellung:

1. Die ADF begrüßt grundsätzlich die bisherigen Bemühungen zur Novellierung des derzeit noch gültigen Fluglärmgesetzes aus dem Jahr 1971.
2. Der vorliegende Entwurf bleibt allerdings in weiten Teilen deutlich hinter den allgemeinen Erwartungen zurück und ist insoweit nicht geeignet, die Fluglärmproblematik nachhaltig im Sinne der betroffenen Bürger in der Umgebung von Flughäfen zu lösen und Perspektiven für die Zukunft aufzuzeigen.
3. Der Entwurf bleibt in der Rechtssystematik des geltenden Gesetzes und ist daher wiederum nur ein Entschädigungsgesetz, in dem zwar neben einer Erstattung für passive Schallschutzmaßnahmen erstmals eine Entschädigung für den Außenwohnbereich vorgesehen ist. Allerdings soll diese Entschädigung für den Außenwohnbereich nur gelten bei einem neuen oder wesentlich baulich erweiterten Flugplatz. Eine Unterscheidung für die vorgesehene Entschädigung zwischen bestehenden Flugplätzen und neuen oder wesentlich baulich erweiterten Flugplätzen ist ein gravierender Mangel, der keinesfalls hinzunehmen ist.

4. Möglichkeiten des aktiven Schallschutzes in jeder Form sind nicht einmal erwähnt und somit auch nicht geregelt. Insoweit wird der Inhalt des Gesetzentwurfes der vorgesehenen Bezeichnung „Gesetz zur Verbesserung des Schutzes vor Fluglärm in der Umgebung von Flugplätzen“ keinesfalls gerecht.
5. Gleichfalls ungeregelt ist das anstehende Problem der Absiedlung, wenn gewisse Fluglärmbelastungen dauerhaft überschritten werden, sich nicht durch alternative flugbetriebliche Möglichkeiten entschärfen lassen und die Wohn- und Lebensqualität für die Betroffenen durch eine Entschädigung für den Außenwohnbereich und die Erstattung von Schallschutzmaßnahmen objektiv nicht (wieder) hergestellt werden kann.
6. Die Differenzierung der Tages- und Nachtschutzzonen sowie die rechnerische Bestimmung der Fluglärmbelastung für die verschiedenen Betriebsrichtungen werden ausdrücklich begrüßt und müssen im Rahmen einer Kompromissfindung als nicht verhandelbar vertreten werden. Die Behauptung der Lufthansa, „die sogenannte 100/100-Regelung berechnet zwei Flugbewegungen, wo nur eine stattfindet“, verkennt die reale Belastungssituation in Gebieten, die regelmäßig, wenn auch nicht fortlaufend, überflogen werden. Zu berücksichtigen ist hierbei ebenso, dass die wetterabhängige Wahl der Betriebsrichtung häufig qualitativ unterschiedliche Belästigungswirkungen auslöst. So können belastete Wohngebiete zwar im Jahresmittel in geringerem Umfang überflogen werden, dafür aber stellt sich die Häufigkeit und Dauer der Überflugereignisse gerade in besonders lärmsensiblen Jahreszeiten (z.B. an Tagen mit hohen Temperaturen während der Sommermonate) überdurchschnittlich dar.
Solchen spezifischen Belastungssituationen ist durch die Anwendung der 100/100-Regelung konsequent Rechnung zu tragen.
7. Bei der Festlegung der Tag-Schutzzonen sollte zusätzlich zum äquivalenten Dauerschallpegel (L_{eq}) auch ein Maximalpegelkriterium herangezogen werden, weil insbesondere an hoch belasteten Flughäfen nicht der L_{eq} alleine, sondern die Vielzahl unterschiedlicher Maximalpegel in hohem Maße die Störwirkung beschrieben. Zusätzlich sind die lärmsensiblen Tagesrandzeiten von 20.00 bis 22.00 Uhr und von 06.00 bis 08.00 Uhr in das Regelwerk aufzunehmen.
8. Tages- und Nachtschutzzonen sind als Umhüllende des L_{eq} und des L_{max} zu bilden.

9. Die definierten Unterscheidungen der Tag- und Nachtschutzzonen zwischen den Werten für neue oder wesentlich baulich erweiterte Flugplätze und bestehenden zivilen Flugplätzen sind nicht nachvollziehbar und wissenschaftlich nicht begründbar und sind deshalb einheitlich auf das Niveau der Werte für neue oder wesentlich erweiterte Flugplätze festzulegen.

10. Sollte der Regelungsumfang weiterhin bestehende militärische Flugplätze einschließen, ist zu befürchten, dass das begonnene Novellierungsvorhaben - wie in der Vergangenheit - entweder scheitert oder der Schutz vor Fluglärm insgesamt sich nach den äußerst eingeschränkten finanziellen Möglichkeiten des Bundes richtet, was in der Konsequenz weniger Lärmschutz sowohl an militärischen als auch an zivilen Flugplätzen bedeuten würde. Deshalb muss der Schutz vor militärischem Fluglärm besonders geregelt werden, was auch auf Grund der extrem unterschiedlichen flugbetrieblichen Gegebenheiten mehr als gerechtfertigt wäre.

11. Die von diesem Gesetz generierten Kosten sind von den Verursachern - Passagiere und Frachtversender - zu tragen.

12. Da durch den vorliegenden Entwurf die Mehrgleisigkeit im planerischen Fluglärmschutz nicht behoben wird, sind weitere umfassende und ergänzende Regelungen erforderlich. Auf dieses Erfordernis ist bereits im Gesetz (in Form einer Präambel) dahingehend hinzuweisen, dass das „Gesetz zur Verbesserung des Schutzes vor Fluglärm in der Umgebung von Flugplätzen“ lediglich die Aspekte *passiven Schallschutz* und *Entschädigung* behandelt. Die Vermeidung von unverträglich belastendem Fluglärm - mit entsprechenden Festsetzungen zu Grenzwerten - wird unter Berücksichtigung der Erkenntnisse der Fluglärmwirkungsforschung in unmittelbar anschließenden Gesetzesinitiativen geregelt.

In diesem Zusammenhang verweist die Kommission auf die Resolution der ADF vom 24. Oktober 2002, der sie sich in ihrer 182. Sitzung am 04.12.200(4???) angeschlossen hatte, und fordert erneut entsprechende Ergänzungen im BImSchG vorzunehmen. Beispielhaft seien hier insbesondere der nächtliche Bodenlärm und die nächtlichen Triebwerksstandläufe erwähnt.