

**BVF**Bundesvereinigung gegen
Fluglärm e.V.**BVF-Positionspapier**

Stand: 21.3.2006

**Bundesvereinigung gegen Fluglärm zur Novellierung des
Fluglärmmgesetzes**

Die bei bestehenden Flughäfen für den Einsatz von passivem Schallschutz vorgesehenen Grenzwerte liegen mit einem Dauerschallpegel von 65 dB(A) für den Tag und 55 dB(A) für die Nacht deutlich zu hoch und genügen nicht den Anforderungen des Art. 2 (2) GG zum Schutz der Gesundheit der Bevölkerung..

Ein Dauerschallpegel von 65 dB(A) wird mit Ausnahme von zwei Messstellen an keinem Verkehrsflughafen der Bundesrepublik erreicht. Die vorgesehenen Grenzwerte erlauben bis zum Einsatz von passivem Schallschutz täglich mehrere hundert laute Überflüge.

Insbesondere der Schutz vor nächtlichem Fluglärm ist bei einem vorgesehenen Grenzwert von 55 dB(A) für die Einrichtung von passivem Schallschutz völlig unzureichend und berücksichtigt nicht die neueren Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung. Nach unserem Wissen dürfen Dauerschallpegel von 45 dB(A) nicht überschritten werden.

Die neueren Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung, repräsentiert durch die DLR-Untersuchung mit den weltweit umfangreichsten Untersuchungen, legen nahe, dass die Aufwachwahrscheinlichkeit als Dosis / Wirkungsbeziehung zugrunde zu legen ist.

Gar nicht vorgesehen sind aktive Schutzmaßnahmen (z.B. Nachtflugbeschränkungen). Damit widerspricht der Gesetzentwurf der EU-Regelung, die in der sog. Betriebsbeschränkungsrichtlinie einen ausgewogenen Ansatz vorsieht und den Schutz vor Fluglärm nicht allein auf passiven Schutz beschränkt.

Nicht berücksichtigt wurde von den zuständigen deutschen Ministerien auch eine von der EU-Kommission vorgegebene neue Kenngröße "Lden" (day, evening, night) -, die zu einer stärkeren Gewichtung der Nacht- und Nachtrandzeiten führt. Damit genügt die deutsche Gesetzgebung nicht dem künftigen europäischen Standard der Lärmbeurteilung.

Entgegen den Aussagen des Verkehrsministeriums reduzieren sich die bisherigen Schutzzonen bei einer Anwendung der Werte des Kabinettsbeschlusses zum Fluglärmmgesetz bei vielen Verkehrsflughäfen wie Düsseldorf, Hamburg, Hannover, Leipzig/Halle, München, Münster/Osnabrück und Schönefeld, die bereits ein besseres Schutzniveau durch Vorgaben in den Genehmigungen oder durch Gerichtsentscheidungen erreicht haben. In Düsseldorf z. B. würden die Schutzzonen dramatisch auf ca. 40 % des bisherigen Umfangs reduziert.

In dem Gesetzentwurf werden keine Aussagen darüber getroffen, dass das vorhandene Schutzniveau beizubehalten ist. Im Regelungsteil für das LuftVG ist hingegen vorgesehen, dass bei Genehmigungsverfahren im Rahmen der Abwägung die neuen Grenzwerte des Fluglärmmgesetzes zugrunde gelegt werden sollen (§ 2 Abs. 2 FLG). Eine solche Regelung ist nicht tragbar. Bereits erreichtes Schutzniveau darf nicht wieder reduziert und weitergehende Maßnahmen müssen erlaubt werden.

Mit der zunächst vorgesehenen 100/100 Regelung sollte sichergestellt werden, dass die Bevölkerung auch dann den notwendigen Schutz vor Fluglärm durch passiven Schallschutz erhält, wenn eine Betriebsrichtung (i.d. Regel bei Ostwetterlagen) nur zu bestimmten Phasen des Jahres befliegen wird. Die nunmehr in der Novelle vorgesehene Sigma-Regelung würde die Rechtslage der Betroffenen gravierend verschlechtern und diese bei den entsprechenden Wetterlagen weitgehend ungeschützt lassen. Als Ersatz für die 100:100-Regelung kann das unter Experten nicht umstrittene Verfahren "lautester Monat" zur Anwendung kommen.

Die Umsetzung der Schallschutzmaßnahmen wurde zudem auf eine unzumutbar lange Zeitschiene geschoben. An bestehenden Flughäfen sollen nur bei fast nicht vorkommenden Dauerschallpegeln

von über 70 dB(A) am Tage (!) und über 60 dB(A) in der Nacht (!) Schutzmaßnahmen *sofort* erfolgen. Für Aus- und Neubauprojekte gelten die strengeren Werte erst ab 2010. Fluglärm Betroffene sollen darüber hinaus, zeitlich gestaffelt, erst bis zum Jahr 2018 passiven Schallschutz erhalten.

Das neue Fluglärmgesetz entspricht in seinem Aufbau dem alten Fluglärmgesetz und soll das Heranwachsen der Wohnbebauung an die Flughäfen verhindern. Die in einem früheren Referentenentwurf vorgesehenen Siedlungsbeschränkungen sind aber in dem Kabinettsbeschluss fallengelassen worden, weil einzelne Kommunen und Städte keinerlei Baubeschränkungen dulden wollten.

Durch die räumliche Reduktion der Schutzzonen und viele Ausnahmeregelungen können Siedlungsgebiete wiederum so dicht an die Verkehrsflughäfen heranrücken, dass eine der Zielsetzungen des Fluglärmgesetzes, gesunde Wohnverhältnisse sicherzustellen, überhaupt nicht erreicht wird. In dieser Hinsicht widerspricht das Fluglärmgesetz sogar den Interessen der Flughafentreiber.

Die Bundesvereinigung gegen Fluglärm ist der Auffassung, dass zumindest folgende Punkte bei der Novellierung beachtet werden müssen:

- Die Umweltsituation und die Lärmbelastung dürfen nicht weiter verschlechtert werden. Schutzmaßnahmen müssen sofort greifen.
- Die Beeinträchtigung der Gesundheit durch ständige Ausweitung des Nachtflugbetriebs widerspricht der Verfassung und den europäischen Rechtsnormen und ist deshalb aktiv zu bekämpfen. Grundsätzlich müssen Nachtflugbeschränkungen und Nachtflugverbote möglich sein.
- Erhebliche Belästigungen durch den Flugbetrieb können nicht mehr hingenommen werden. Dauerschallpegel von 55 dB_(A) am Tage sowie 45 dB(A) in der Nacht (dazu nachts ein Maximalpegel von 50 dB_(A) am Ohr des Schlafers) dürfen nicht überschritten werden.
- Ein nächtlicher Dauerschallpegel von 55 dB_(A) wäre nicht verfassungskonform, weil ab 50 dB_(A) Gesundheitsbeeinträchtigungen möglich sind.
- Schutzziele in der Nacht sollten sich an der Aufwachwahrscheinlichkeit orientieren und nicht mehr von NAT (number above threshold)-Werten ausgehen.
- Bei der Berechnung der Schutzzonen ist die (auch vom § 32a-Ausschuss beschlossene) 100:100-Regelung bzw. ein gleichwertiges Verfahren, z.B. "lautester Monat", einzuführen.
- Grenzwerte müssen eine Ausweitung der Schutzgebiete mit sich bringen und ein Heranrücken von Wohnbebauung an Verkehrsflughäfen verhindern.
- Bei künftigen Abwägungen dürfen die Grenzwerte des Fluglärmgesetzes nicht der alleinige Maßstab sein. Bereits bestehende günstigere Regelungen müssen in Kraft bleiben und den Behörden dürfen weitergehende Maßnahmen nicht verwehrt werden.
- Nationale gesetzliche Regelungen sollten sowohl mit dem Gemeinschaftsrecht als auch mit dem nationalen Verfassungsrecht in Übereinstimmung stehen.
- Auf dem Fluglärmgesetz basierende Rechtsverordnungen müssen die o. g. Bedingungen einhalten und dürfen diese nicht abschwächen.
- Im Gesetz und in den Rechtsverordnungen muss klar geregelt werden, welche Daten und Informationen wann und von wem bereitzustellen sind, in welcher Form sie aufbereitet werden müssen und wer die Kompetenz zur Abforderung hat.