

# **Baulicher Schallschutz und Schutzmaßstäbe nach FLG und 2. FLugLSV – aktuelle Auseinandersetzungen mit dem Lärmschutz**

BVF Seminar in FFM am 6.4.2019

Eckhard Bock, Verein zur Förderung der Umweltverträglichkeit des  
Verkehrs. VUV [www.vuv-verein.de](http://www.vuv-verein.de)

# Bundesregierung zur Begründung des FLG 2007

Die heutigen Fluglärmprobleme und die vielfältigen Auseinandersetzungen, denen sich die Flughäfen bei relevanten Ausbauvorhaben gegenüber sehen, haben eine wesentliche Ursache in den nicht mehr zeitgemäßen Regelungen zum Schutz vor Fluglärm. Die Bundesregierung hält es daher für erforderlich, dass die im Gesetzentwurf vorgesehenen Verbesserungen beim Fluglärmschutz rasch wirksam werden und die erforderlichen Schutzmaßnahmen zeitnah in Angriff genommen werden.

Weiterhin ist vorgesehen, künftig die Entwicklungsperspektiven des Rechts zum Schutz gegen Fluglärm unter Berücksichtigung des Standes der Lärmwirkungsforschung und der Luftfahrttechnik zu überprüfen.

deutlicher Anstieg der von Anwonnerinnen und Anwonnern angegebenen Fluglärmbedingten Belästigungsreaktionen festgestellt.

~~Eine abschließende Bewertung der Werte des § 2 Absatz 2 des Fluglärmgesetzes ist aufgrund des aktuell ermittelten, noch weitgehend unvollständigen und lediglich auf Teilbereiche beschränkten Umsetzungsstandes bei der Durchführung von Maßnahmen des baulichen Schallschutzes an Wohngebäuden und schutzbedürftigen Einrichtungen in den zum Teil erst vor relativ kurzer Zeit festgesetzten Lärmschutzbereichen derzeit noch nicht möglich.~~

Die Umsetzung des baulichen Schallschutzes nach den Vorgaben des im Jahr 2007 novellierten Fluglärmgesetzes befindet sich wegen des deutlich größeren Zeitbedarfs für die Festsetzung der neuen Lärmschutzbereiche und aufgrund der 5-Jahres-Regelung des novellierten Fluglärmgesetzes für das Entstehen von Erstattungsansprüchen in den äußeren Teilen der Tag-Schutzzone 1 und der **Nacht-Schutzzone** NachtSchutzzone bei der Mehrzahl der Flugplätze noch in einem sehr frühen Stadium. Eine umfassende Beurteilung der Auswirkungen des Fluglärmgesetzes auf den baulichen Schallschutz an Gebäuden im Umland der größeren Flugplätze in Deutschland wird voraussichtlich erst möglich sein, wenn der Vollzug des baulichen Schallschutzes in den neu festgesetzten Lärmschutzbereichen weiter vorangeschritten ist und umfangreichere Erfahrungen mit den an verschiedenen Flugplätzen realisierten baulichen Schallschutzmaßnahmen insbesondere im Hinblick auf Schutz- und

BBSR-Berichte Komp:

Gmail sidebar navigation:

- Schreiben
- Posteingang 34 539
- Markiert
- Zurückgestellt
- Wichtig
- Eckhard +

Keine Hangouts-Kontakte  
Nach Personen suchen

Flugplätzen zu einer Verringerung der berechneten Regelwerte zur Abgrenzung der Lärmschutzbereiche und der einzelnen Schutzzonen um etwa 2 Dezibel führen würde. Im Rahmen des jetzt vorliegenden Berichts ist eine umfassende und fundierte Bewertung der Auswirkungen der Werte nach § 2 Absatz 2 des im Jahr 2007 novellierten Fluglärmsgesetzes aufgrund des bisher noch unvollständigen und auf Teilbereiche beschränkten Umsetzungsstandes bei der Durchführung von Maßnahmen des baulichen Schallschutzes an Wohngebäuden und schutzbedürftigen Einrichtungen in den zum Teil erst vor kurzer Zeit festgesetzten Lärmschutzbereichen noch nicht möglich.

Vorschläge für Absenkungen der Werte des § 2 Absatz 2 Fluglärmsgesetz sollen nach Fertigstellung und Prüfung der schalltechnischen Daten neuer, lärmgeminderter ziviler Verkehrsflugzeuge sowie neuerer oder umgerüsteter militärischer Transportflugzeuge und der Aufnahme dieser Daten in die Vorschrift für die Berechnung der Lärmschutzbereiche entwickelt werden. Bisher vorliegende, vorläufige Abschätzungen zeigen, dass die Geräuschminderungen bei den oben genannten Luftfahrzeugen voraussichtlich zu Immissionsminderungen im Umland der zivilen Flughäfen von 1 bis 3 Dezibel führen.

Bei diesen Vorschlägen soll das Anliegen berücksichtigt werden, den Umfang der heutigen Lärmschutzbereiche zu sichern und beizubehalten.

Die Lärmwirkungsforschung hat gegenüber dem Jahr 2007 durch wichtige wissenschaftliche Studien und Untersuchungen in verschiedenen Bereichen Erkenntnisfortschritte erzielt und Wirkungszusammenhänge im Hinblick auf die vielfältigen nachteiligen Wirkungen hoher Fluglärmbelastungen auf die betroffenen Bürgerinnen und Bürger weiter absichern können. Die Angemessenheit und Geeignetheit der im Jahr 2007 im Rahmen einer umfassenden Abwägung vom Gesetzgeber festgesetzten Werte des § 2 Absatz 2 des Fluglärmsgesetzes wird dadurch allerdings nicht in Frage gestellt. Eine über die vorgeschlagene Verschärfung den oben vorgeschlagenen Verfahrensschritten vorgegreifende Absenkung der Werte des § 2 Absatz 2 des Fluglärmsgesetzes hinausgehende, weiterreichende Grenzwertabsenkung wird daher derzeit von der Bundesregierung nicht empfohlen.

Aus den Resultaten der Lärmwirkungsforschung lassen sich grundsätzlich keine eindeutigen Grenzwerte für Geräuscheinwirkungen ableiten. Für die somatischen und psychischen Auswirkungen dauerhafter Umweltlärmbelastungen kann in der Regel kein Schwellenwert angegeben werden, bei

Mobile interface showing a list of messages:

- Mitstreiter, ... 24. Feb.
- Rückseit... 24. Feb.
- chen Grüß... 8. Feb.
- en Klaus ... 6. Feb.
- eundliche... 29. Jan.
- ur info Mit ... 29. Jan.
- chen Grüß... 16. Jan.

und den Anspruchsberechtigten größere Umsetzungsspielräume bei den Maßnahmen des baulichen Schallschutzes eingeräumt werden. Insbesondere sollen in größerem Umfang als bisher Umschichtungen bei baulichen Schallschutzmaßnahmen nach den Vorstellungen der Anspruchsberechtigten zugelassen werden. In jedem Fall müssen die Finanzmittel jedoch für Maßnahmen des baulichen Schallschutzes verwandt werden.

9. Die Bemühungen um weitere Verbesserungen beim aktiven Schallschutz bei Fluggerät, Flugverfahren und flugbetrieblichen Verfahren sollen gestärkt werden. ~~Der aktive Lärmschutz sollte nach der Sicherheit und neben Kapazitätsaspekten einen insgesamt höheren Stellenwert erhalten.~~ Reduktionspotenziale an der Quelle und beim Betrieb sollen möglichst frühzeitig und umfassend erschlossen werden. Insbesondere gerät beim Schutz der Nachtruhe der nicht vom Regelungsbereich des Fluglärmsgesetzes erfasste aktive Lärmschutz durch technische, betriebliche und betriebsbeschränkende Maßnahmen in den Blick.
10. Auf nationaler, europäischer und weltweiter Ebene soll die Forschung zu technischen Lärminderungen im Luftverkehr und bei Luftfahrzeugen intensiviert werden. Im Vordergrund

# **Stellungnahme der Fluglärminitiativen zum aktuellen Stand des Fluglärmberichts der Bundesregierung**

Der vom BUMB am 4. April 2018 vorgelegte erste Entwurf hat nach umfangreicher Anhörung der Fachkreise und betroffenen Kommunen und erfolgter Ressortabstimmung mit der im Januar 2019 vorgelegten Fassung eine weitere Verwässerung erfahren, so dass neuere Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung (WHO 2018) schwerlich zu erkennen sind. Da eine Synopse fehlt, ist nichterkennbar, welche Vorschläge der unabhängigen Gutachter und des UBA vom BMUB übernommen worden sind.

Auch substantiierte Handlungsempfehlungen des SRU sowie des UBA Fluglärmberichtes 2017 werden so gut wie nicht umgesetzt. Umfangreiche Stellungnahmen der ADF und BVF, der betroffenen Länder und Kommunen bleiben unberücksichtigt.

Strengere Grenzwerte zum Schutz der Gesundheit fordert die WHO im Einvernehmen mit dem UBA.

# Verschlechterungen in Verfahrenshinsicht durch das FLG und die 2. FlugLSV im Jahre 2007

- Das FLG und die 2. FlugLSV hat niemals zu einer Verbesserung der Situation Fluglärm betroffener geführt:
  - VORHER: Anwendung Verwaltungsverfahrensgesetz
    - Sofortiger und umfassender Schutz vor Inbetriebnahme
  - Mit FLG
    - erforderlicher Schutz erst nach Jahren (nach Festlegung von Lärmschutzbereichen) - **LEIDER: Schutz ist nur theoretisch denkbar (dem Grunde nach besteht Anspruch)**
    - Kappungsgrenzen der KOSTEN UND DES SCHUTZES – während bei Straße und Schiene keine Begrenzung der Kosten des Lärmschutzes erfolgt, ist noch nicht einmal das ruhige Wohnen im Innenraum abgesichert.
  - EINZIGER neuer GESICHTSPUNKT bleiben die vergrößerten Schutzzonen
    - **RECHTSFOLGE: KEINE NACHWEISPFLICHT!!!**

Kleine Anfrage der Linken im Deutschen Bundestag im März 2019

**Ist die vom UBA auf S. 83 seines Fluglärmberichts 2017 dargestellte Sachlage richtig, dass Verkehrsflughäfen vor Erlass des Fluglärmschutzgesetzes 2007 ein besseres Schutzniveau hatten?**

**An wievielen Flughäfen ist dieser Sachverhalt festzustellen und beabsichtigt die Bundesregierung an diesem besseren Schutzniveau anzuknüpfen oder soll die bisherige Verschlechterung, die durch das Fluglärmschutzgesetz eingetreten ist, fortgeschrieben werden?**

# Schutzniveau vor dem Fluglärmschutzgesetz und der 2. FlugLSV

**PRINZIPIELLES VORGEHEN IN PLANFESTSTELLUNGSBESCHLÜSSEN:** Schutz vor Maximalpegeln durch Maximalpegelhäufigkeitskriterien; Dauerschallpegel nur für die Schutzgebietsabgrenzung **DIESES Vorgehen WIRD DURCH DAS FLG umgedreht**

- München 1990 : 0,9 x 55 dB im Rauminnern (faktisch umgesetzt; rechtlich im Nachgang verschlechtert)
- Frankfurt 2002: keine Überschreitung des Maxpegels von 52 dB im Rauminnern
- Berlin 2004 /bestätigt durch BVerwG 2006: Tagschutz keine Überschreitung des Maximalpegels von 55 dB im Rauminnern in den 6 verkehrsreichsten Monaten
- FLG geringfügig besser als Häufigkeitsmaximalpegelkriterium von gemittelten, durchschnittlichen 6 x 55 dB – bedeutet je nach Flugverkehr hunderte von Überschreitungen (Frankfurt insgesamt; BER im Nachtschutzgebiet)

# Weitergeltende Regelungen nach § 13 FLG

- Einspruch der BVF im Novellierungsverfahren 2007 hatte Erfolg – es sollte keine Verschlechterung des Schutzniveaus bei den Verkehrsflughäfen geben.
- Die Bundestagsfraktionen der SPD und CDU veränderten § 13 FLG dahingehend, dass es keine Verschlechterungen geben sollte, wenn in Planfeststellungsbeschlüssen weitergehende Regelungen getroffen worden sind.
- **DAMIT SIND DIE SCHUTZMASSTÄBE BEI DEN JEWEILIGEN FLUGHÄFEN NOCH HEUTE GÜLTIG (WEITERGEHEND UND WEITERGELTEND).**
- Weder das BMU noch das UBA geben Hinweise, wie § 13 FLG anzuwenden ist – als Beispiel:
  - **Die Werte des FLG sind bei der Lärminderungsplanung zu beachten.**
  - **DAS BEDEUTET, dass auch die weitergehenden Werte zu beachten sind und nicht die schlechteren Werte.**
  - **Keine Auseinandersetzung mit der Frage, warum vom Stand der Schallschutztechnik abgewichen werden soll und warum andere Verkehrsflughäfen nicht an den Stand der VF mit besserem Schutzniveau herangeführt werden.**

# Vergleich von Schutzmaßstäben altes und neues FLG

- Fluglärmenschutzgesetz von 1971 – Dauerschallpegel – darauf basierender pauschaler Dämmwert
  - Bei Überschreitung des Außenlärmpegel
  - von 75 dB 50 dB Bauschalldämmmaß
  - von 67 dB 45 dB Bauschalldämmmaß
- In der Anwendung für heutige Pegel würde das alte FLG 1971 bedeuten:
  - Bei 60 dB – immerhin 38 dB Bauschalldämmmaß
- Realisiert nach neuem FLG wird aber nur 32 dB (bei Bestandsbauten) erzielt (Beispiel FFM) also eine um 8 dB schlechtere Schalldämmung!!!

# Schutzmaßstäbe in der Anwendung

- Die 2. FlugLSV übernimmt das Verfahren der DIN 4109:1989, das im Prinzip auch in der DIN 4109:2016 beibehalten worden ist.
- Schutzmaßstab ist das Ziel 30dB Dauerschallpegel im Rauminnern nicht zu überschreiten.
- Konkret (vereinfacht ohne Raumkorrektur) berechnet bedeutet dieses: Gerechneter prognostizierter Außenlärmpegel PLUS Korrektursummand (maßgeblicher Außenlärmpegel) MINUS Bauschalldämmmaß = Innenraumwert
- Beispiel FFM: 60 dB Dauerschallpegel + 9 dB (69 dB) – 39 dB (Bauschalldämmmaß) = 30 dB (Innenraumwert)

# Stellungnahme des Hess. Ministeriums zum FLG und Schutzmaßstäben

3. Der Schwerpunkt der Aktualisierung sollte auf die 2. Fluglärmverordnung gelegt werden. Dort wird indirekt über die einzuhaltenden Schalldämmmaße geregelt, welche Schutzziele innerhalb von Gebäuden tatsächlich durch das Gesetz sichergestellt werden, während die Grenzwerte nach § 2 FluglärmG lediglich beeinflussen, wie groß der Lärmschutzbereich ist. Auf die einzuhaltenden Lärmwerte innen haben sie nach der jetzigen Konstruktion des Gesetzes keinen Einfluss. Ohne eine deutliche Anpassung der 2. FlugLSV würden Immobilien zwar im Lärmschutzbereich liegen, dem stünden aber keine nennenswerten Ansprüche auf Kostenerstattung für Schallschutzmaßnahmen gegenüber. Das Fluglärmgesetz muss sicherstellen, dass innerhalb des Lärmschutzbereichs die erforderliche Schutzwirkung im Rauminneren auch tatsächlich gegeben ist. Dies gilt insbesondere für Höchstbetroffene.

# Schutzmaßstäbe in der Diskussion Hess. Min. zum FLG und 2. FlugLSV

4. Ohne die erheblichen zusätzlichen Anstrengungen des Landes Hessen durch das Regionalfondsgesetz und die damit einhergehenden „Sofortansprüche“ für baulichen Schallschutz nach FluglärmG wären die vom Bundesgesetzgeber formulierten Schutzziele und die erhoffte „Befriedungsfunktion“ in wichtigen Teilbereichen z.B. in den durch den Neubau der NW-Landebahn neu betroffenen An- und Abflugbereiche unerfüllt geblieben. Eine vollständige Abfederung der bestehenden Defizite durch freiwillige zusätzliche Maßnahmen der Länder kann aber nicht die Lösung sein, zumal hiermit das Verursacherprinzip durchbrochen wird.

# Kostenfolgen FLG: Was wurde aus den zugesagten 330 Mio.€? Bzw. den bundesweit zugesagten ca. 800 Mio.€?

	TSZ 1	NSZ
Zahl der Wohneinheiten im LSB	12500	69500
Anträge* nach 2. FlugLSV (baulicher Schallschutz)	11.743	
Anträge* nach 3. FlugLSV (Außenwohnbereichstentschäd.)	6.448	
Anträge* nach Regionalfondsgesetz Säule 1 (baul. Schallsch.)	7504	
Verbindlich zugesicherte Mittel 2. FlugLSV	39,9 Mio. €	
prozentuale Verteilung	56%	44%
Vom RP positiv beschiedene Mittel RegFonds Säule 1	36,4 Mio. €	
Bisher von Fraport ausgezahlt 2. FlugLSV	19,9 Mio. €	
prozentuale Verteilung	70%	30%

# Aktueller Rechtsstreit der Frankfurter Bürger vor dem VGH Kassel und dem BVerwG zur Anwendung der gesetzlichen Regelungen

- Fehlende Ermächtigung durch das FLG
- Verfassungswidrigkeit
- Lüftungsplanung
- Bauteilkatalog
- FEHLERHAFTE ANWENDUNG
  - Korrektursummand wird schutzmindernd statt schutzerhöhend angesetzt
  - Stand der Schallschutztechnik in FLG vorgeschrieben und auch in 2. FlugLSV
  - Nach Gericht aber nur teilweise Anwendung (teildynamisch)
  - Konkret: wenn Bauteil vorhanden ist, das keinem Ausführungsbeispiel der DIN 4109 entspricht, soll der Stand der Schallschutztechnik angewandt werden (Beispiel Schiebetür)
  - Keine Anwendung der C<sub>tr</sub> Werte
  - Missachtung schalltechnischer Festlegungen – keine Ermittlung von Flankenschalleinträgen

# Fehlende Ermächtigung

- Dieser Punkt ist von großer Bedeutung: in der Evaluation der 2. FlugLSV hat RA Lieber herausgearbeitet, dass § 9 Abs.3 Satz 1 und 2 sowie Abs.4 keine Ermächtigung für die Regelung der 2. FlugLSV hergibt, wonach ein um 3 dB schlechterer Schallschutz bei Bestandsbauten angesetzt wird.
- Ich hatte bei diesem Punkt schon rechtssystematisch eingewandt, dass derartige Abschläge nur bei vorhandenen Flughäfen (Lärmsanierung) denkbar wären aber nicht bei Neu- und Ausbaurverfahren (Vorsorge).
- „Auch jenseits der Frage nach der einschlägigen Ermächtigungsgrundlage findet sich für die Differenzierung des angestrebten baulichen Schallschutzes zwischen Neubauten und Bestandsgebäuden sowie – erst Recht – für die Differenzierung zwischen dem 3-dB-Abschlag in § 5 Abs. 2 und dem 8-dBAbschlag in § 5 Abs. 3 der 2. FlugLSV keine normative Grundlage im FluLärmG.“

## **Aktuelle Auseinandersetzung: fehlerhafte Anwendung der 2. FlugLSV durch RP Darmstadt und Hessisches Ministerium**

- Grundlage der 2. FlugLSV ist die VDI 2719 von 1986 – wie an allen Verkehrsflughäfen vor dem FLG wird ein Korrekturzuschlag von 9 dB angesetzt. Dieser ist festgelegt worden, wegen der erheblichen Auswirkungen tieffrequenten Lärms (6 dB) und des Freifeldschallpegels (3dB)
- In der 2. FlugLSV wird hierauf Bezug genommen, Berechnungen des BMU machen deutlich, dass der Korrektursummand nicht schutzerhöhend sondern schutzmindernd angesetzt worden ist.

# Konkrete Innenraumwerte und Bauschalldämmwerte – angesetzt vom BMU

- Es wird die Anwendung der DIN 4109:1989 und die Anwendung der VDI 2719 vom BMU betont
- Faktisch wird aber nicht von 30 dB Innenwerten ausgegangen (siehe Begründung) sondern von 39 – 42 dB
- Warum diese Werte – die auch die direkten Werte der VDI 2719 massiv überschreiten, angemessen sein sollen und der DIN 4109:1989 entsprechen sollen, bleibt das Geheimnis des Ministeriums
- Faktisch wird von folgender Gleichung ausgegangen:
- Bauschalldämmmaß = Innenwert + Korrektursummand

# Fehlerhafte Anwendung des Korrekturfaktors in Höhe von 9 dB (VDI 2719)

- $L_i = L_a - R'_{w}$

$$L_i = 61 \text{ dB} - 35 \text{ dB} = 26 \text{ dB}$$

Man bekommt also ohne Korrektursummand einen besseren Innenraumwert als mit Korrektursummand. Das ist schlichtweg nicht die Absicht des Verordnungsgebers gewesen.

- Dass diese Formel die richtige Grundformel ist und das RP nur durch fehlerhaftes Einsetzen falsche Schalldämmmaße herausbekommen hat, geht auch aus der aktuell auf exakt diese Formel umgestellte DIN 4109-1 A1 (jüngst veröffentlicht) hervor. In dieser Änderung wird nicht mehr mit Tabellen gearbeitet sondern ausschließlich mit einer Formel. Diese lautet:
- " $R'_{w,ges} = L_a - K_{Raumart} \dots$
- $K_{Raumart} = 30 \text{ dB}$  für Aufenthaltsräume in Wohnungen, Übernachtungsräume in Beherbergungsstätten, Unterrichtsräume und Ähnliches;..."
- Der Raumkorrekturfaktor kommt wie bisher zum Tragen.

## **Aktuelle Diskussion in der Rechtsprechung und Normung – Verschlechterung des Schutzes vor Verkehrslärm ist abzuwenden?**

- DIN 4109-1:2018 Verschlechterung um bis zu 4 dB bei allen Verkehrslärmarten; Noch im Schiedsverfahren DIN 4109-2:2018 Wiedereinführung des Schienenbonus
- Gutachten des Wissenschaftlichen Dienstes des Dt. Bundestages: Gesetzgeber hat die Abschaffung des Schienenbonus abschließend verbindlich geregelt.
- Lüftungsplanung ist zwingend erforderlich – nutzerunabhängige geregelte Luftführung ( Nennlüftung nach DIN 1946-6); OVG BERLIN BRANDENBURG
- Ergänzte Maxpegelregelung bei Schienenlärm – das Dreimalige Aufwachen soll verhindert werden – GREISER GUTACHTEN
- Lärminderungsplanung, bei der aktiver Lärmschutz und passiver Lärmschutz vorbildlich gelöst wird. Umsetzung des Urteils, dass bereits ab Pegeln von 57 dB in der Nacht und 67 dB am Tag (Dauerschallpegel) Gesundheitsgefahren bestehen.
- Nur mit der Lärminderungsplanung wird man überhaupt die BetriebsbeschränkungsRL aushebeln können - denn beides ist EU VO - also zwingend einzuhalten. Nur bei der Lärminderungsplanung ist der Umweltbereich federführend.

# Schutz vor Spitzenpegel – die Diskussion um Schienenverkehrslärm

- BMV und Hess. Umweltministerium beauftragen die Gutachter Schreckenbergs (Zeuss); Möhler (Akustikbüro) und die DLR Möller mit der Frage, wie zusätzlich neben der 16. BImSchV vor Spitzenpegel bei
  - Strecken mit hoher Güterzugbelastung (Beispiel Rheintal)
  - Strecken mit geringer Belegung aber hohen SpitzenpegelnGeschützt werden kann
- ERGEBNIS: Es soll vor der 3 maligen Aufwachwahrscheinlichkeit geschützt werden.
- In der Folge wird Prof. Greiser von der Gemeinde Blankenfelde-Mahlow beauftragt, zu untersuchen, wie die Ergebnisse des Gutachtens zu beurteilen sind.

PROF. Greiser kommt zu folgenden Schlussfolgerungen:

für die gesamte deutsche Bevölkerung zu entwickeln.

3. Der Vorschlag des Gutachtens, den Immissionsgrenzwert für nächtlichen Schienenlärm um das Kriterium von nicht mehr als drei Aufwachreaktionen zu erweitern, würde den Schutz der Bevölkerung vor nächtlichem Schienenlärm massiv verschlechtern. Diese Einschätzung ergibt sich daraus, dass bereits eine Aufwachreaktion infolge nächtlichen Fluglärms bei fast allen analysierten Erkrankungen zu nahezu doppelt so vielen lärmbedingten Erkrankungen führen würden, als sich aus der gesamten Fluglärmbelastung durch den Flughafen Köln-Bonn ergibt.

4. Da Maximalpegel, ganz gleich aus welcher Verkehrslärmquelle sie stammen, beim Menschen zu vergleichbaren Reaktionen infolge maximaler Ausschüttung von Stresshormonen führen, ist eine Übertragung der Effekte von Maximalpegeln des Fluglärms auf Maximalpegel durch Güterzuglärm zulässig.

5. Eine Anwendung der beiden Kriterien zur Verbesserung des Schutzes des Schlafs ist in der Praxis nicht möglich, da weder ein akzeptiertes Verfahren zur Berechnung von Maximalpegeln des Schienenverkehrs existiert noch eine Ermittlung von 3 Aufwachreaktionen an Orten mit Schienenverkehr möglich ist.

6. Weder aus hochgradiger Belästigung noch aus selbstberichteten Schlafstörungen oder

## **Politische Forderungen:**

Anhörung der Verbände BVS und BVF seitens des LAI

Expertengespräch mit dem ALD und Experten der Verbände

Anhörung von Prof. Greiser und Dr.Maschke

Schonungslose Evaluation des Kriteriums der „Aufwachwahrscheinlichkeit der DLR“ am Verkehrsflughafen Leipzig

Veränderung des vollkommen unzureichenden Schutzniveaus von 65 dB Maxpegel am Ohr des Schläfers.

**Danke für die Aufmerksamkeit**

gestellt. Eine über die vorgeschlagene Verschärfungen oben vorgeschlagenen Verfahrensschritten vorgeifende Absenkung der Werte des § 2 Absatz 2 des Fluglärmsgesetzes hinausgehende, weiterreichende Grenzwertabsenkung wird daher derzeit von der Bundesregierung nicht empfohlen.

Die Bundesregierung begrüßt, dass die Stellungnahme des Bundesrates die Notwendigkeit einer Modernisierung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm ausdrücklich bejaht. Sie bekräftigt ihre Einschätzung zu dem Gesetzentwurf, dass durch die Novelle der Schutz der Menschen im Umland der größeren Flugplätze deutlich verbessert wird und die Flughafenbetreiber die gebotene Rechts- und Planungssicherheit erhalten.

Die heutigen Fluglärmprobleme und die vielfältigen Auseinandersetzungen, denen sich die Flughäfen bei relevanten Ausbauvorhaben gegenüber sehen, haben eine wesentliche Ursache in den nicht mehr zeitgemäßen Regelungen zum Schutz vor Fluglärm. Die Bundesregierung hält es daher für erforderlich, dass die im Gesetzentwurf vorgesehenen Verbesserungen beim Fluglärmschutz rasch wirksam werden und die erforderlichen Schutzmaßnahmen zeitnah in Angriff genommen werden. Weiterhin ist vorgesehen, künftig die Entwicklungsperspektiven des Rechts zum Schutz gegen Fluglärm unter Berücksichtigung des Standes der Lärmwirkungsforschung und der Luftfahrttechnik zu überprüfen.

Die im Gesetzentwurf erläuterten Kostenfolgen der Novelle des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm, auf die auch der Bundesrat in seiner Stellungnahme hinweist, wurden von einer Arbeitsgruppe, der auch Vertreter der Flughäfen angehörten, detailliert ermittelt und in einem gemeinsam getragenen Abschlussbericht dargestellt. Die Flughafenunternehmen dürften bestrebt sein, die Aufwendungen für Schallschutzmaßnahmen verursachergerecht weiterzugeben. Die Bundesregierung erwartet von den vorgesehenen Maßnahmen des Fluglärmschutzes relevante Beiträge zur Sicherung der Akzeptanz des Luftverkehrs und zur Gewährleistung der erforderlichen Freiräume um die Flughäfen. Damit dient der Gesetzentwurf auch der Wahrung der wirtschaftlichen Entwicklungsperspektiven des Luftverkehrs in Deutschland.

schalltechnischen Gegebenheiten bei der einzelnen baulichen Anlage nur ein Anspruch auf Kostenerstattung für Lüfter besteht, nicht jedoch für Schallschutzfenster in Schlafräumen. \_

~~Um~~ Es ist zu prüfen, ob eine erhöhte Realisierungsquote bei den Maßnahmen zum Schutz von Schlafräumen zu erreichen, wird empfohlen, und ein wirksamerer Schutz erreicht werden kann, wenn in der Nacht-Schutzzone ziviler Flugplätze ~~den~~ der Anspruch auf schallgedämmte Zu- und Abluftanlagen für Schlafräume auszuweiten, ausgeweitet wird. Die Kostenerstattungsansprüche ~~sollten~~ müssten sich künftig dabei auf Be- und Entlüftungsanlagen erstrecken, die auf einer Lüftungsplanung nach dem Stand der Technik basieren. Die Amtliche Begründung zur 2. FlugLSV verweist für die Bemessung schallgedämmter Lüftungsgeräte und sonstiger Belüftungseinrichtungen auf den Stand der Schallschutztechnik im Hochbau. ~~Diesen Stand der Technik beschreibt danach beispielsweise die DIN 1946-6, Raumlufttechnik: Lüftung von Wohnungen, Ausgabe Oktober 1998.~~

~~Insbesondere bei Flugplätzen mit regelmäßigem Flugbetrieb in Randstunden der Nacht sollen anstelle von Lüftern auch neuartige technische Lösungen als erstattungsfähige~~

würde. Im Rahmen des jetzt vorliegenden Berichts ist eine umfassende und fundierte Bewertung der Auswirkungen der Werte nach § 2 Absatz 2 des im Jahr 2007 novellierten Fluglärmsgesetzes aufgrund des bisher noch unvollständigen und auf Teilbereiche beschränkten Umsetzungsstandes bei der Durchführung von Maßnahmen des baulichen Schallschutzes an Wohngebäuden und schutzbedürftigen Einrichtungen in den zum Teil erst vor kurzer Zeit festgesetzten Lärmschutzbereichen noch nicht möglich. Vorschläge für Absenkungen der Werte des § 2 Absatz 2 Fluglärmsgesetz sollen nach Fertigstellung und Prüfung der schalltechnischen Daten neuer, lärmgeminderter ziviler Verkehrsflugzeuge sowie neuerer oder umgerüsteter militärischer Transportflugzeuge und der Aufnahme dieser Daten in die Vorschrift für die Berechnung der Lärmschutzbereiche entwickelt werden. Bisher vorliegende, vorläufige Abschätzungen zeigen, dass die Geräuschkinderungen bei den oben genannten Luftfahrzeugen voraussichtlich zu Immissionsminderungen im Umland der zivilen Flughäfen von 1 bis 3 Dezibel führen. Bei diesen Vorschlägen soll das Anliegen berücksichtigt werden, den Umfang der heutigen Lärmschutzbereiche zu sichern und beizubehalten.