



BVF-Seminar am 6.4.2019 in Frankfurt/Main

Novelle des Fluglärmschutzgesetzes

Vortrag von Helmut Breidenbach & Helmar Pless



BVF

Bundesvereinigung gegen
Fluglärm e.V.

Novellierung des Fluglärmm- gesetzes aus dem Jahr 2007

- Erstes Fluglärmmgesetz aus dem Jahr 1971
- Novellierung von 1997 bis 2007 (Dauer 10 Jahre)
- Mit den drei Rechtsverordnungen bis 2013 (16 Jahre)
- Entstehungsprozess über 5 Bundesregierungen
- Mit jedem neuen Entwurf hat sich dabei der Schutz verschlechtert



BVF
Bundesvereinigung gegen
Fluglärm e.V.

Koalitionsvereinbarung 2013

- Vorrang für eine Reduzierung des Fluglärms an der Quelle
- Forschung und Entwicklung neuer lärmarmen Technologien
- lärmreduzierende flugbetriebliche Verfahren bei der Festlegung von Flugverfahren u. Flugverkehrsfreigaben
- Verbesserung des Lärmschutzes vorwiegend in der Nacht
- Überprüfung der Grenzwerte des Fluglärmschutzgesetzes
- transparente Verfahren bei der Festlegung der Flugrouten - Beteiligung der Kommunen und der Öffentlichkeit
- Stärkung der Rolle der Fluglärmkommissionen
- Lärm- und Schadstoffminderung insbesondere durch technische Innovationen im Luftverkehr

- Erwartung an die Fluggesellschaften, in die Modernisierung der Flotten mit emissionsarmen Flugzeugen zu investieren
- Verankerung einer stärkeren Differenzierung der Flughafenentgelte nach Flugzeugtypen im Luftverkehrsgesetz - deutliche Spreizung der Tag- und Nachttarife bei lärmabhängigen Flughafenentgelten
- Ablehnung genereller Betriebsbeschränkungen und Nachtflugverbote
- Verschärfung der Lärmzulassungsgrenzwerte für neue Flugzeuge auf internationaler Ebene (ICAO)
- Erarbeitung eines Luftverkehrskonzepts im Dialog mit den Ländern und der interessierten Öffentlichkeit

- Verschärfung der Lärmzulassungsgrenzwerte für neue Flugzeuge auf internationaler Ebene (ICAO)
- Bessere Transparenz bei der Festlegung von Flugrouten und frühzeitige Einbindung der Betroffenen – Einbeziehung bei allen Planungen an Flughäfen.
- Einführung lärmarmer Flugverfahren und Anreize für den Einsatz leiserer Flugzeuge
- Bestehende Nachtflugverbote bleiben erhalten, besondere Rücksicht auf die Nachtruhe
- **Lärmgrenzwerte nach Stand der Lärmwirkungsforschung und der Luftfahrttechnik überprüfen und weiterentwickeln.**
- **Unterstützung der Arbeit der Fluglärmkommissionen**



Bestehende zivile Flugplätze

- Tag (6-22 Uhr): Zone 1: > 65 dB(A), Zone 2: > 60 dB(A)
- Nacht (22-6 Uhr): > 55 dB(A) sowie max. Innenpegel von $L_{Amax} = 6 \times 57$ dB(A) (= 6×72 dB(A) außen)

Zivile Flugplätze – neu und wesentlich ausgebaut

- Tag (6-22 Uhr): Zone 1: > 60 dB(A), Zone 2: > 55 dB(A)
- Nacht (22-6 Uhr): > 50 dB(A) sowie max. Innenpegel von $L_{Amax} = 6 \times 53$ dB(A) (= 6×68 dB(A) außen)



BVF

Bundesvereinigung gegen
Fluglärm e.V.

Heutige **Schutzzonen (militär.)**

Bestehende militärische Flugplätze

- Tag (6-22 Uhr): Zone 1: > 68 dB(A), Zone 2: > 63 dB(A)
- Nacht (22-6 Uhr): > 55 dB(A) sowie max. Innenpegel von $L_{Amax} = 6 \times 57$ dB(A) (= 6×72 dB(A) außen)

Militärische Flugplätze (neu)

- Tag (6-22 Uhr): Zone 1: > 63 dB(A), Zone 2: > 58 dB(A)
- Nacht (22-6 Uhr): > 50 dB(A) sowie max. Innenpegel von $L_{Amax} = 6 \times 53$ dB(A) (= 6×68 dB(A) außen)

1. Fluglärmschutz-VO von 2008

regelt Einzelheiten der Datenerfassung und des Berechnungsverfahrens für die Festsetzung von Lärmschutzbereichen.

Zur VO gehören zwei technische Regelwerke: **AzD** (Anleitung zur Datenerfassung über den Flugbetrieb), **AzB** (Anleitung zur Berechnung von Lärmschutzbereichen)

2. FlugLSV (Flugplatz - Schallschutzmaßnahmen-VO) von 2009

regelt bauakustische Anforderungen u. Erstattungsregelungen für passiven Schallschutz in TSZ 1 und NSZ

3. FlugLSV (Außenwohnbereichsentschädigungs-VO) von 2013

regelt die finanzielle Entschädigung für Beeinträchtigungen des Außenwohnbereichs nur innerhalb der Tagschutzzone 1

Findet nur bei Neubau- oder wesentlichen Ausbauprojekten Anwendung



BVF
Bundesvereinigung gegen
Fluglärm e.V.

Kritik am Fluglärmsgesetz aus dem Jahr 2007

- Grenzwerte entsprechen nicht den (schon damals) vorhandenen Erkenntnissen der Lärmwirkungsforschung
- Deutliche Ungleichbehandlung der Anwohner an neueren Flughäfen und Bestandsflughäfen. 5 dB(A) beim Dauerschallpegel bedeuten die 3-fache Lärmbelastung (!)
- Durch die 2. Schallschutzverordnung wird der unzureichende Schutz vor Fluglärm noch mal verschlechtert
- Umsetzung des beschlossenen passiven Schallschutzes aus 2007 nach 12 Jahren noch immer nicht abgeschlossen



BVF

Bundesvereinigung gegen
Fluglärm e.V.

Kritik am Fluglärmgesetz aus dem Jahr 2007

- **Durch das Fluglärmschutzgesetz wird es nicht leiser:**
Lediglich Erstattungsansprüche für passiven Schallschutz, Entschädigung für Beeinträchtigungen des Außenwohnbereichs bzw. bauliche Nutzungsbeschränkungen.
- **Keine gesetzliche Definition, wie viel Lärm einer Region zugemutet werden kann:**
Es fehlen echte Immissionsschutzgrenzwerte, die den Flughafenbetreiber zwingen, aktiven Lärmschutz zu betreiben.
- **Keine gesetzliche Definition des Vorranges von aktivem vor passivem Schallschutz beim Fluglärm**

Aufgabe: Evaluierung des Fluglärmgesetzes aus 2007 – Überprüfung und Weiterentwicklung der Lärmgrenzwerte nach dem Stand der Lärmwirkungsforschung und der Luftfahrttechnik

- Übertragung der Aufgabe der Evaluierung an das Umweltbundesamt
- Umweltbundesamt vergibt Gutachten an Öko-Institut (macht u.a. Umfrage)
- Juli 2017: Fluglärmbericht des Umweltbundesamtes
- April 2018: Bundesumweltministerium legt Entwurf eines Berichtes der Bundesregierung zur Evaluierung des Fluglärmgesetzes vor
- Verbändeanhörung zum Entwurf und danach interministerielle Abstimmung
- Januar 2019: Beschluss des Bundeskabinetts zum Fluglärmbericht der Bundesregierung



BVF

Bundesvereinigung gegen
Fluglärm e.V.

Fluglärmbericht der Bundes- regierung vom 16.1.2019

Besonders ärgerlich eine Passage:

"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 neuen Fluglärmgesetzes für das Entstehen von Erstattungsansprüchen in den äußeren Teilen der Tag-Schutzzone 1 und der Nacht-Schutzzone 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 den verschiedenen Flugplätzen realisierten Schallschutzmaßnahmen insbesondere im Hinblick auf Schutz- und Akzeptanzprobleme vorliegen."

Heißt auf gut Deutsch: Weil man nicht in der Lage war, den Schallschutz zeitnah zu verwirklichen, bekommen zunächst auch keine weiteren Betroffenen einen Schallschutz. Das Schlimme ist, dass diese Passage aus der Stellungnahme der Luftverkehrsverbände übernommen wurde, die sicher nicht die Richtigen sind, um Schutz- und Akzeptanzprobleme zu beurteilen.



BVF
Bundesvereinigung gegen
Fluglärm e.V.

Fluglärmbericht der Bundes- regierung vom 16.1.2019

- Absenkung der Schutzzonengrenzwerte voraussichtlich um 1 bis 3 Dezibel, aber erst nach Prüfung der schalltechnischen Daten lärmgeminderter Flugzeuge und Überarbeitung der AzB (BVF-Bewertung: viel zu geringe Absenkung der Werte, AzB-Überprüfung liegt vermutlich erst 2021 vor)
- Keine Verkleinerung der Lärmschutzbereiche bei Neufestsetzungen (BVF: positiv!)
- Wegfall der zeitlichen Staffelung des Entstehens von Erstattungsansprüchen, Sonderregelung für Tegel (BVF: positiv!)
- Ausdehnung der Kostenerstattungsansprüche für baulichen Schallschutz für Kitas, Grundschulen und Krankenhäuser in der Tag-Schutzzone 2 (BVF: positiv, aber auch bei weiterführenden Schulen notwendig)

Kostenfolgen des Fluglärm- gesetzes aus dem Jahr 2007

Die mit Vertretern der Luftverkehrswirtschaft besetzte UBA-Arbeitsgruppe zu den Kostenfolgen der Novelle des Fluglärmgesetzes **schätzte** 2005:

Kosten für zivile Flugplatzunternehmer:	max. 738 Mio. €
Kostenschätzung des UBA für militärische Flugplätze:	max. 95 Mio. €
Summe:	ca. 830 Mio. €

Vom UBA erwartete Gesamtkosten des Gesetzes: **ca. 150 Mio. €**

Fluglärmbericht Umweltbundesamt (2017):

„Hinsichtlich der entstehenden Kosten lässt sich feststellen, dass nach dem aktuellen Vollzugsstand und aller Voraussicht nach auch nach Abschluss des kompletten Vollzuges insgesamt nur ein geringerer Prozentsatz der Erstattungskosten für baulichen Schallschutz entsteht, als in der Folgeschätzung für das FluLärmG 2007 prognostiziert wurde.“



BVF

Bundesvereinigung gegen
Fluglärm e.V.

Fluglärmbericht der Bundes- regierung vom 16.1.2019

- Die Toleranzmarge von 5 Dezibel zur Berücksichtigung von früher durchgeführten freiwilligen oder behördlich angeordneten Schallschutzmaßnahmen soll grundsätzlich entfallen (BVF-Bewertung: positiv, aber weitergehende Forderungen:
 - Streichung Abschlag von 3 dB bei Bestandsimmobilien,
 - Streichung Höchstkostengrenze für Schallschutzmaßnahmen!)
- Zulassung zeitgesteuerter automatischer Fensterschließeinrichtungen als erstattungsfähige Schallschutzmaßnahmen für Schlafräume anstelle von Lüftern, Zu- und Abluftanlagen für Schlafräume (BVF: positiv, Regelung sollte aber auch auf alle Aufenthaltsräume ausgeweitet werden; Schallschutz sollte auch bei einer Umnutzung von Wohnräumen gewährt werden)
- größere Umsetzungsspielräume der Anspruchsberechtigten bei baulichen Schallschutzmaßnahmen (BVF: positiv!)



BVF

Bundesvereinigung gegen
Fluglärm e.V.

Fluglärmbericht der Bundes- regierung vom 16.1.2019

- Höhere Gewichtung des aktiven Schallschutzes
(BVF-Bewertung: prinzipiell richtig, Entwurf lässt aber konkrete
Vorschläge vermissen)
- Sehr ärgerlich ist, dass sich folgende Formulierung aus dem Entwurf
des Bundesumweltministeriums nicht mehr in der endgültigen
Fassung des Fluglärmbericht befindet:

„Wünschenswert erscheint die Prüfung entsprechender
Klarstellungen und Verbesserungen im Luftverkehrsrecht, die dem
aktiven Lärmschutz nach der Sicherheit und neben
Kapazitätsaspekten einen insgesamt höheren Stellenwert
zuweisen, damit vorhandene und künftige Reduktionspotenziale an
der Quelle und im Betrieb möglichst frühzeitig und umfassend
erschlossen werden.“



BVF
Bundesvereinigung gegen
Fluglärm e.V.

Fluglärmbericht der Bundes- regierung vom 16.1.2019

- Stärkung von Forschung und Entwicklung zu technischen Lärminderungen im Luftverkehr und bei Luftfahrzeugen (BVF: positiv!)
- Appell an Bundesländer: Länder sollen ergänzende Regelungen auf der Ebene der Raumordnung und Landesplanung bzgl. vorbeugender, lärmschutzorientierter Siedlungsentwicklung im Flugplatzumland treffen (BVF: positiv!)
- Regelungen der AzD (Anleitung zur Datenerfassung über den Flugbetrieb) zur Berechnung der Lärmschutzbereiche sollen beibehalten werden (BVF: zu wenig, realitätsbezogene Berechnung 100:100 bei Mindest-Betriebsrichtungsanteil von 10% erforderlich)
- Beibehaltung der Regelungen zur Außenwohnbereichsent-schädigung (BVF: zu wenig!)