

An die Mitglieder des Parlamentarischen Arbeitskreises Fluglärm
Deutscher Bundestag

11011 Berlin

Berlin, 02.05.2019

Fünf Kernforderungen an eine Novellierung des Fluglärmgesetzes

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Arbeitskreis Luftverkehr im Deutschen Naturschutzring (DNR), in dem verschiedene Verbände und Initiativen zusammenarbeiten, begrüßt es, dass Sie im Rahmen eines parlamentarischen Arbeitskreises begonnen haben, sich mit Fragen des Fluglärms und insbesondere mit der Novellierung des Fluglärmgesetzes intensiver parteiübergreifend zu befassen. Mit Sorge beobachten wir, dass bereits die Erstellung des Fluglärmberichts 2017 durch die Bundesregierung eher als politischer Kompromiss, denn als Bestandsaufnahme des aktuellen Standes der Lärmwirkungsforschung und der Erfahrungen mit dem Vollzug des Fluglärmgesetzes in der bisherigen Fassung formuliert wurde. Die speziell durch das Umweltbundesamt als Fachbehörde auf der Grundlage einer Befragung von Stakeholdern erarbeiteten Berichte zum Fluglärmgesetz und dessen untergesetzlichem Regelwerk finden sich im Fluglärmbericht der Bundesregierung nur ansatzweise wieder, ohne dass erkennbar wäre, welche Umstände zum Herausgreifen einzelner Punkte durch die Bundesregierung geführt haben. Eine Synopse o.ä. existiert leider nicht.

Deshalb wenden wir uns hiermit an Sie, um auf einige aus Sicht des Arbeitskreises Luftverkehr zentrale Gesichtspunkte aufmerksam zu machen, die es bei der anstehenden Novellierung dringend zu beachten gilt und die auch aufgrund der besonderen Komplexität der in Rede stehenden Materie in der aktuellen Debatte häufig aus dem Blick geraten.

Dazu gehört – erstens – die dringende Bitte, in all Ihren Überlegungen und in der parlamentarischen Debatte zu berücksichtigen, dass die eigentliche Entscheidung darüber, in welchem Umfang ein lärm betroffener Bürger Schutz vor Fluglärm erhält, (bisher) nicht im Fluglärmgesetz selbst, sondern vor allem in den untergesetzlichen Regelwerken getroffen wird. Denn hier wird festgelegt, wie die Höhe der Fluglärmimmissionen berechnet wird (1. FlugLSV) und in welchem Umfang für die so festgestellte Lärmbelastung Schallschutz in den Innenräumen zu gewähren ist (2. FlugLSV) bzw. eine Entschädigung für Beeinträchtigungen des Außenwohnbereichs beansprucht werden kann (3. FlugLSV). Die für die Grundrechte auf Gesundheit aus Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG und aus Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG wesentlichen Entscheidungen sollten aber nicht im Rahmen von Rechtsverordnungen getroffen werden, sondern durch den Bundestag selbst. Erweiterte Schutzzonen allein – und damit die Debatte um die Höhe der Werte des § 2 Fluglärmgesetz – sind nicht zielführend, wie die bisherige Vollzugspraxis belegt. Gerade in den Nachtschutzzonen erhalten Bürger häufig nur einen Lüfter und selbst bei hohen Belastungen nur Schallschutzfenster, die einen effektiven Schutz in den Innenräumen nicht sicherstellen.

Setzen Sie sich bitte – zweitens – für ein Ende der Ungleichbehandlung der Fluglärmbeeinträchtigten mit den Betroffenen anderer Infrastrukturen, aber auch untereinander ein. Denn während bei der Planung von anderen Verkehrsinfrastrukturen ein Schutz der Anwohner bereits mit Eintritt der Lärmbelastung gewährleistet sein muss, müssen Bürger und Kommunen bei Fluglärm jahrelang auf den erforderlichen Schutz warten. Zugleich werden im Fluglärmgesetz die Bürger, die durch militärischen Fluglärm betroffen sind, zusätzlich schlechter gestellt, indem hier erhöhte Lärmwerte gelten, bevor passiver Schallschutz gewährt werden muss. Anders als bei anderen „Lärmarten“ sind zudem die Ansprüche auf passiven Schallschutz pauschal mittels sog. „Kappungsgrenzen“ willkürlich verkürzt, so dass in vielen Fällen nicht einmal der nach der 2. FlugLSV erforderliche passive Schallschutz finanziert wird.

Tragen Sie bitte – drittens - dafür Sorge, dass insbesondere das Schutzniveau für die Innenräume der betroffenen Wohngebäude dem aktuellen Stand der Lärminderungstechnik angepasst wird, wie er bspw. durch die DIN 4109:2016 definiert wird. Der bisherige Zustand eines um bis zu 8-12 dB schlechteren Schallschutzes für Fluglärmbeeinträchtigten in den Innenräumen ist nicht tragbar. Dies zeigt sich bereits daran, dass sogar das alte Fluglärmgesetz mit seinem untergesetzlichen Regelwerk bei hohen Belastungen um ca. 5-8 dB bessere Bauschalldämmwerte als das neue Fluglärmgesetz vorsah und deshalb stellenweise einen besseren Schutz bot als das Fluglärmgesetz in seiner aktuellen Fassung. Aus dem bisherigen Fluglärmgesetz wird nur dann ein Fluglärmgesetz, wenn speziell bei den Regelungen, die bisher in der 2. FlugLSV vorgesehen sind, der grundrechtlich und unionsrechtlich gebotene Vorsorgegrundsatz stärker in den Fokus genommen wird. Hierfür ist mindestens eine Anpassung an die Vorgaben der DIN 4109:2016 erforderlich, wenn vermieden werden soll, dass sich der Fluglärmenschutz dauerhaft in seiner Wirksamkeit vermindert, weil das „neue“ Gesetz einen schlechteren Schutz bereithält, als behördliche Regelungen, die erst kurz vor Inkrafttreten des Fluglärmgesetzes 2007 getroffen wurden, wie an den Flughäfen Berlin Brandenburg oder schon im Jahre 1990 dem Flughafen München.

Setzen Sie sich bitte – viertens – für eine am Stand der Lärmmedizin und nicht an Kostenfolgen orientierte Umsetzung des Vorsorgeprinzips ein und sorgen Sie für eine ehrliche Debatte über die Kosten. Denn wie das Umweltbundesamt festgestellt hat, wurden im Rahmen des Fluglärmgesetzes 2007 die erwarteten Kostenfolgen völlig überschätzt. Von den damals durch die Verkehrsflughäfen zugesagten ca. 700 Mio. EUR wurden bisher nur ca. 150 Mio. EUR für Schallschutz und Außenwohnbereichsschädigung ausgegeben, wobei die Ausgaben für baulichen Schallschutz ca. 18,3 Mio. EUR betragen. Erklären Sie Ihren Fraktionen, dass effektiver Schallschutz ohne weiteres finanzierbar ist und die Flughäfen, die ohnehin weit überwiegend in staatlicher Hand sind, nicht in nennenswertem Umfang belastet. Dies gilt umso mehr, wenn in die Berechnungen richtigerweise die volkswirtschaftlichen Folgekosten des Lärms einberechnet und über die lärmabhängigen Landeentgelte refinanziert werden.

Machen Sie bitte – fünftens – Schluss mit dem schleppenden Vollzug des Fluglärmgesetzes, indem Sie sich für eine Entkoppelung der Lärmschutzansprüche der Bürger von der Festsetzung der Lärmschutzbereiche stark machen. Wegen der über Jahre verzögerten Festsetzung der Lärmschutzbereiche haben viele Betroffene noch gar keinen Schallschutz erhalten. Dass der Fluglärmbericht der Bundesregierung aus der dem mangelnden Vollzug geschuldeten fehlenden Erfahrung mit diesem Gesetz folgern möchte, dass deshalb auch kein Handlungsbedarf bestünde, ist schlicht grotesk (siehe im Bericht Seite 40 unten). Denn die Verwaltung war offenbar nicht in der Lage, den nach dem Gesetz gebotenen Schallschutz zeitnah zu verwirklichen. Hieraus kann der Gesetzgeber nicht ableiten, dass

deshalb eine Ausweitung des Schutzes auf weitere Betroffenen nicht geboten sei. Bürgerinnen und Bürger sollten einen Anspruch unabhängig von der Festsetzung der Lärmschutzbereiche innehaben bzw. nicht erst auf deren Festsetzung klagen müssen, bevor Schallschutz beansprucht werden kann.

Wir bitten Sie, diese fünf Punkte und auch die weiteren Ihnen vorliegenden Stellungnahmen der Verbände, Initiativen und Kommunen zu berücksichtigen und in Form einer qualifizierten Anhörung gemeinsam mit dem Umweltausschuss des Deutschen Bundestages klare Maßgaben zu formulieren, damit unsere Bürger ein echtes FluglärmSCHUTZgesetz erhalten. Selbstverständlich brauchen wir über diese hier angesprochenen Aspekte des passiven Schallschutzes hinaus deutliche Verbesserungen im aktiven Schallschutz, weil diese Lärm vermeiden und wirksamer sind. Hier unterstützen wir die Aussage des BMU-Berichts nachdrücklich, wonach „Die Bemühungen um aktiven Schallschutz bei Fluggerät, Flugverfahren und flugbetrieblichen Verfahren [...] weiter gestärkt werden' sollten.

Die Bürger und Verbände hoffen auf Ihre parlamentarische Initiative und vertrauen darauf, dass in der parlamentarischen Debatte neben dem Fluglärmbericht der Bundesregierung dank Ihrer Hilfe auch die fachlichen Erkenntnisse des Umweltbundesamtes und der WHO in gebührender Weise berücksichtigt werden. Gern stehen wir für Rückfragen oder ein vertiefendes Gespräch zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Florian Schöne

DNR-Geschäftsführer

auch im Auftrag der mitzeichnenden Organisationen BUND, BVF und VCD