

2016-07-28

Evaluation des Fluglärmgesetzes und der 2. FlugLSV sowie untergesetzlicher Verordnungen

1. **Vorbemerkung:** Das ÖKO Institut bearbeitet zurzeit in einem vom UBA finanzierten Forschungsvorhaben die Evaluation des Fluglärmgesetzes und hat dazu einen online Fragenkatalog erstellt. <http://survey.oeko-institut.de/index.php/413285>

Mit diesem sollen alle Institutionen, Städte und Gemeinden, Umweltverbände und Bürgerinitiativen und Bürger beteiligt werden. Ein darüber hinaus gehendes Beteiligungskonzept z.B. mit thematischen Informationsveranstaltungen und fachlichem Austausch ist bisher nicht angeboten.

Zudem beklagt das ÖKO Institut einen Serverausfall und ist anscheinend der Auffassung, dass der Fragenkatalog auch in schriftlicher Form beantwortet werden kann.

Der Fragenkatalog ist rein formal aufgebaut, trifft keine Aussagen zu bereits vorliegender Kritik und bezieht sich ausschließlich auf die bereits erfolgte Evaluation der 2. FlugLSV. Es werden die inhaltlichen Punkte nicht direkt benannt, so dass es für Bürger und Beteiligte, die sich nicht ständig mit der Materie des Fluglärmgesetzes und seinen Verordnungen beschäftigen, nahezu unmöglich ist, einen Überblick über den Diskussionsstand und einen Einblick in die Vorgehensweise des ÖKO Instituts und des auftraggebenden UBA zu erhalten.

Diese Form der Beteiligung ist intransparent und wenig bürgerfreundlich. Zudem ist eine sehr enge Antwort-Frist in den Sommerferien vorgegeben, so dass es vielen Organisationen gar nicht möglich ist, erforderliche Abstimmungen und Koordination vorzunehmen.

Einer der wichtigsten Kritikpunkte ist, dass wesentliche Punkte gar nicht erfasst sind und es sich um einen sehr einseitig ausgerichteten Fragenkatalog handelt.

2. Die Bundesvereinigung gegen Fluglärm hat deshalb weitere relevante Fragen entwickelt und stellt diese allen Mitgliedern (Städten und Gemeinden, Initiativen und Vereinen und Bürgern zur Verfügung). Es wird darum gebeten, Antworten an die BVF zu senden. Natürlich ist es auch möglich bei jedem Punkt eigene Anregungen frei einzutragen.

Wir fühlen uns derzeit an die Terminsetzung des ÖKO Instituts nicht gehalten und gehen davon aus, dass es möglich sein muss, auch noch bis zum 15.9.2016 Rückmeldungen zu geben. Wir würden uns aber freuen, wenn Sie unsere Fragen vorrangig beantworten und bearbeiten würden – wir wollen also durchaus auch bereits zum 15.8.2016 Rückmeldungen in einem ersten Schritt an das UBA und das ÖKO Institut geben. Natürlich können Sie auch an das BMUB, Herr Brüggemann oder das UBA, Herrn Myck oder Herrn Lindmeier direkt herantreten und Ihre Antworten zu der vom ÖKO Institut gewählten Beteiligungsform und zu Ihren Fragestellungen übermitteln.

EINORDNUNG DES FLUGLÄRMSCHUTZGESETZES 2007

Grundsätzliche Aussagen des Fluglärmschutzgesetzes (FLG)

3. Verbesserter Schutz durch das FLG

„Mit der Novelle des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm soll entsprechend der Koalitionsvereinbarung der Schutz der Menschen vor Fluglärm in der Umgebung der größeren zivilen und militärischen Flugplätze deutlich verbessert und ein auf Dauer tragfähiger Ausgleich der Belange der Luftfahrt einerseits sowie der berechtigten Lärmschutzinteressen der betroffenen Flugplatzanwohner andererseits erreicht werden.“ Soweit aus der Gesetzesbegründung 2007

- a. Ist der Schutz vor Fluglärm durch das FLG Ihrer Meinung nach deutlich verbessert worden und wie ist die Situation konkret bei den Ihnen bekannten Verkehrsflughäfen?

4. Kosten des FLG

„Für den Bereich der zivilen Flugplätze wurden auf der Grundlage des Referentenentwurfs vom 22. Juni 2004 die Kostenfolgen der Novelle des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm auf 614 Mio. Euro bis 738 Mio. Euro geschätzt. Der Gesetzentwurf enthält jedoch gegenüber dem Referentenentwurf einige Änderungen, die auch für den zivilen Bereich zu relevanten Verringerungen der Kosten führen.“

„Die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Flugplatzunternehmen, die von der Gesetzesnovelle kostenwirksam betroffen sind, wird insbesondere dadurch berücksichtigt, dass für jeden Flugplatz die Kostenfolgen für bauliche Schallschutzmaßnahmen an Wohngebäuden und schutzbedürftigen Einrichtungen in den Tag- und Nachtschutzzonen auf insgesamt rund... Jahre verteilt werden.“ aus der Gesetzesbegründung

- a. Ist Ihnen bekannt, dass es aufgrund der Einflussnahme der Luftverkehrslobby zu relevanten Verringerungen der Kosten des FLG gekommen ist?
- b. Sind die angegebenen Änderungen –
 - keine Berücksichtigung des für die EU UmgebungslärmRL maßgeblichen Dauerschallpegels L_{den}
 - keine Neuausweisung von Schutzgebieten bei einer Steigerung der Flugbewegungszahlen um 25%
 - Wegfall der Nachtschutzzone II mit 45dB/50 dB Dauerschallpegel
 - keine Berücksichtigung der 100/100 Regelung

für die Lärmsituation an Flughäfen Ihrer Meinung nach relevant?

- c. Ist der Ansatz der Kosten für Ihren Flughafen aus der Kostenschätzung des Endberichts „Kostenfolgen des FLG“ bekannt? Ist er realistisch gewesen und welche Kosten sind allein aufgrund des FLG an dem Ihnen bekannten Verkehrsflughafen umgesetzt worden?

Siehe auch: <http://www.oeko.de/publikationen/p-details/kostenfolgen-der-novelle-des-gesetzes-zum-schutz-gegen-fluglaerm/> S. 9 enthält die zusammenfassende Übersicht

5. Ist Ihnen bekannt, dass das FLG aktiven Schallschutz nach LuftVG nicht ausschließt?

Die Bundestagsfraktionen der CDU und der SPD haben nach Kritik der BVF an dem Formulierungsvorschlag der Arbeitsgruppe RA Dr. Gronefeld und Richter am BVerwG Dr. Paetow a.D., dass die Werte des FLG mit „abschließender Wirkung“ gelten sollen (siehe hierzu die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts in Sachen Befangenheit von der Kanzlei Baumann vorgetragen) folgende Formulierung für § 8 Abs.1 LuftVG gewählt:

„Hierbei sind zum Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Fluglärm die jeweils anwendbaren Werte des § 2 Abs. 2 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm zu beachten. Satz 4 ist auf Genehmigungen nach § 6 Abs. 1 und § 6 Abs. 4 Satz 2 entsprechend anzuwenden.“

Begründung:

Die Änderung passt die Vorschriften des Luftverkehrsgesetzes an die mit dem novellierten Fluglärmschutzgesetz verfolgten Ziele an und vermeidet Auslegungs- und Abgrenzungsprobleme zwischen beiden Gesetzen. Sie dient der Klarstellung, dass **die Regelungen des Fluglärmschutzgesetzes zum passiven Schallschutz allein nicht ausreichen**, um den vom Luftverkehrsgesetz geforderten Schutz der Bevölkerung vor unzumutbarem Fluglärm Rechnung zu tragen. Gerade weil den Anwohnern von Flughäfen im öffentlichen Interesse durch Fluglärm Lärmwirkungen zugemutet werden, **muss geprüft werden, ob Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes notwendig sind** oder besonders sensible Bevölkerungsteile besonders geschützt werden müssen.“

- a. Ist die Intention des Gesetzgebers, auch Maßnahmen aktiven Lärmschutz an den Verkehrsflughäfen zu berücksichtigen, Ihrer Meinung nach beachtet worden?
- b. Kennen Sie konkrete positive oder auch negative Umsetzungsbeispiele an Flughäfen?
- c. Sollte das FLG konkretere Regelungen zu aktivem Schallschutz enthalten?

6. Zeitnaher Schutz durch das Fluglärmschutzgesetz

a. Wie beurteilen Sie die folgende Aussage der Bundesregierung (Drucksache 16/508 – Begründung des Gesetzentwurfs)?

„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.“

- b. Sind Ihrer Meinung nach Lärmschutzbereiche zeitnah festgelegt worden oder sind Bürger ungeschützt Fluglärm ausgesetzt worden, weil das FLG nicht vorgesehen hat, dass vor Betriebsaufnahme die notwendigen Schallschutzmaßnahmen funktionsfähig hergestellt sein müssen?
- c. Welchen Zeitraum umfasste der Begriff „zeitnah“ in ihrem konkreten Fall?
- d. Sind Ihnen folgende Aussagen der Bundestagsfraktionen der CDU und SPD, die als Begründung zur endgültigen Fassung des FLG dokumentiert sind, bekannt und wie bewerten Sie diese?

„Die Festsetzung soll vorgenommen werden, sobald die Genehmigung, die Planfeststellung oder die Plangenehmigung für die Anlegung oder die Erweiterung des Flugplatzes erteilt ist.“

e. Anregungen:

1. Verzicht auf Festlegung von Lärmschutzzonen nach FLG bei Planfeststellung

Insbesondere am Flughafen Frankfurt hat sich die nachträgliche Festlegung von Lärmschutzzonen nach FLG als kontraproduktiv herausgestellt, da Betroffene selbst nach Aufnahme des Flugbetriebs ungeschützt gewesen sind. Eine Kostenersparnis entsteht, wenn bei Festlegungen von Lärmschutzbereichen in der Planfeststellung auf Lärmschutzzonen nach FLG verzichtet werden würde. Damit würde auch die direkte Anwendbarkeit des Verwaltungsverfahrensgesetzes wieder Vorrang erhalten. Hinsichtlich der Kostenfolgen würde sich dann auch herausstellen, dass nicht das FLG sondern die jeweilige Planfeststellung Kosten verursachen würde. Das würde dem Prinzip der Internalisierung von Kosten auch besser entsprechen. In der Untersuchung könnte dieser Ansatz bei der zukünftigen Kostenermittlung (alternativ oder führend wäre hier die Frage?) vertreten werden.

7. Verursacherprinzip

Bis zur Verabschiedung des Fluglärmschutzgesetzes von 2007 galt das Verursacherprinzip bei Neu- und Ausbauf Flughäfen. Die Verursacher der Lärmbelastung – öffentlich rechtlich sind das die Verkehrsflughäfen – haben rechtzeitig und umfassend Schutzvorkehrungen und Entschädigungsregelungen vorzusehen. Das FLG hat durch die Festlegung, dass Lärmschutzbereiche vorab festzulegen sind, dafür gesorgt, dass Bürger ungeschützt geblieben sind (hier insbesondere Frankfurt am Main). Parallel legt das FLG fest, dass ausschließlich Eigentümer von Gebäuden in der Tagschutzzone 1 und in der Nachtschutzzone Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen haben – Eigentümer in der Tagschutzzone 2 sollen Schallschutz selbst finanzieren. Ansprüche soll es erst nach langen 5 jährigen Übergangsfristen geben und zudem wird der Anspruch auch noch kostenmäßig begrenzt. Diese kostenmäßige Begrenzung gab es vorher nicht!! Außerdem werden Bestandsgebäude grundsätzlich schlechter behandelt als Neubauten – ob diese Regelung verfassungsrechtlich überhaupt haltbar ist, ist niemals geprüft worden.

- a. Sind Sie der Auffassung, dass die bis zur Neufassung des FLG von 2007 geltenden Vorschriften des Verwaltungsverfahrensgesetzes, das vor in Betriebnahme Schallschutz zu leisten ist, wieder Geltung erlangen sollten?
- b. Sind Sie der Auffassung, dass Bürger, die aufgrund des FLG Belastungen ohne Schutz ausgesetzt worden sind, Entschädigungszahlungen erhalten sollten?
- c. Wie hoch würden Sie den bereits am Standort München realisierten „Lärmtaler“ heute ansetzen wollen?

8. Schutzniveau des Fluglärmgesetzes

Schutzziel und Schutzgebiet

Die Unterscheidung zwischen dem(n) Schutzziel(en) und dem(n) Schutzgebiet(en) an einem konkreten Flughafen ist eine wichtige fachliche und rechtliche Setzung. Beide Gesichtspunkte stellen eine entscheidende Eingangsgröße dar, die über den Umfang sowie den Grad des vorgesehenen Schallschutzprogramms entscheiden und an den deutschen Flughäfen (fast) durchgängig in Form von Lärmpegeln definiert sind.

Schutzgebiet: Definition eines durch eine Fluglärmisophone abgegrenzten Gebiets, in dem Bürger vom Grunde her (also rechtstheoretisch und nicht praktisch!), ohne dass von den Bürgern ein konkreter Nachweis erbracht werden muss, Anspruch auf passiven Schallschutz besteht (Prinzip der Meistbegünstigung). Die Ermittlung erfolgt rechnerisch anhand eines definierten Lärmberechnungsprogramms (z. B. AzB, ECAC Doc. 29 etc.).

Schutzziel: Definition eines einzuhaltenden Lärm-Zielwertes im Rauminnern (z. B. als NAT-Kriterium); die Dimensionierung der Schallschutzeinrichtungen orientiert sich an diesem Zielwert, der rechnerisch oder messtechnisch kontrolliert werden kann.

- a. Während im Fluglärmgesetz die Schutzgebiete (Lärmschutzbereiche für Neu- und Ausbauf Flughäfen und für Bestandsflughäfen) festgelegt werden, werden in der 2. FlugLSV Schutzziele definiert. Die Schutzziele der 2. FlugLSV haben sich nicht an den Schutzzielen bisheriger Neu- und Ausbauf Flughäfen orientiert, sondern fallen hinter den festgelegten Schutzziele der Flughäfen München und Schönefeld und dem Stand der Rechtsprechung zurück.

Dieses hat zu einer Diskussion im Rahmen der Gesetzgebung geführt und zu einem Initiativantrag der Regierungsfractionen der CDU und SPD, der in einem wesentlichen Punkt von der Bundesvereinigung gegen Fluglärm unterstützt worden ist. Das FLG sollte auf keinen Fall bestehende bessere Regelungen (mit diesem allgemeinen Begriff sind sowohl Schutzzonen, Schutzziele wie auch konkrete Umsetzungen von Schallschutzmaßnahmen gemeint) verschlechtern. Folgende Formulierung ist „in letzter Minute“ im Jahr 2007 in das FLG eingefügt worden:

„Soweit in einer Genehmigung, Planfeststellung oder Plangenehmigung, die bis zum 6. Juni 2007 erteilt worden ist, weitergehende Regelungen getroffen worden sind, bleiben diese unberührt.“

Begründet wird: „Darüber hinaus wird klargestellt, dass bereits festgesetzte strengere Auflagen ihre Gültigkeit behalten, soweit sich die zugrunde liegenden Zulassungsbescheide als bestandskräftig erweisen.“

Hierzu hat es auch eine Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts gegeben:

„Eine Rückwirkung dieser Lärmgrenzwerte [gemeint sind die des FLG d.V.] zu Lasten des Klägers stünde auch § 13 Abs.1 Satz 2 FlugLärmG im Wege, der vorsieht, dass weitergehende Regelungen, die in einer Planfeststellung bis zum 6. Juni 2007 getroffen worden sind, unberührt bleiben. Aus dieser Regelung ergibt sich ohne Weiteres, dass sich das Fluglärmgesetz die vom Kläger befürchtete rückwirkende Geltung zu seinen Lasten selbst nicht beimisst.“

b. Es ist also von erheblicher Bedeutung, ob an den Flughäfen bereits im Jahre 2006 weitergeltende Regelungen bestanden haben. Diese können sein:

- Größere Schutzgebiete (z.B. am Flughafen Hannover und Hamburg)
- Ein Maximalpegelkriterium für den Tag (z. B. am Flughafen München mit keine Überschreitung des Maximalpegels von $0,9 \times 55\text{dB}$ in den sechs verkehrsreichsten Monaten des Jahres; oder am Flughafen Schönefeld mit keine Überschreitung des Maximalpegels von $0,005 \times 55\text{ dB}$ in den sechs verkehrsreichsten Monaten des Jahres), das schärfer als die 2. FlugLSV ist
- Ein Maximalpegelkriterium in der Nacht, das schärfer als die 2. FlugLSV ist
- Die Geltung des VwVfG vermittelt über Planfeststellungsbeschlüsse, so dass
 - keine Kostenobergrenze für Schallschutzmaßnahmen besteht.
 - keine Streckung von Ansprüchen über Jahre vorgesehen wird
 - keine Abschlüsse für Bestandsbauten vorzunehmen sind
- Planfeststellungsbeschlüsse, in denen auch außerhalb der Schutzzone 1 des FLG Ansprüche entstanden sind.
- Planfeststellungsbeschlüsse, in denen das Verursacherprinzip gilt und in denen Schutzansprüche direkt vermittelt worden sind.
- Planfeststellungsbeschlüsse, in denen keine Bauverbote für die besiedelte Ortslage ausgesprochen worden sind und in denen Schallschutzmaßnahmen für „bebaute und bebaubare Grundstücke“ vorgesehen werden. (z.B. Flughafen Schönefeld)

Um Ihren Aufwand klein zu halten, haben wir in einer Ausarbeitung des ÖKO Instituts aus dem Jahre 2006 nachgesehen und fügen den link zu dem damaligen Stand an den Verkehrsflughäfen bei.

Leider können wir nicht sagen, wie das Schutzniveau an den jeweiligen Flughäfen konkret ausformuliert und in den Schallschutzprogrammen gehandhabt worden ist und ob die damalige Aufstellung korrekt gewesen ist.

<http://www.oeko.de/oekodoc/342/2006-025-de.pdf>

Quelle: Passiver Schallschutz

Erfassung und Darstellung passiver Schallschutzmaßnahmen an großen europäischen Verkehrsflughäfen

Endbericht Im Auftrag des Instituts für Organisationskommunikation (IFOK)

Zur Vorlage im Regionalen Dialogforum Flughafen Frankfurt/Main (RDF)

Autoren: Henning Arps, Büro Darmstadt Regine Barth, Büro Darmstadt Andreas Hermann LL.M, Büro Darmstadt Falk Schulze LL.M., Büro Darmstadt

Darmstadt, November 2006

Es ist selbstverständlich Aufgabe der Behörden des Landes, des BMUB und des UBA gewesen, über diese Zusammenhänge rechtzeitig und vollständig zu informieren.

- c.) Bitte nehmen Sie also diese Information zum Anlass, das ÖKO Institut aufzufordern, hier für Klarheit zu sorgen und die notwendigen Recherchen zu der Frage der weitgeltenden Regelungen vor einer erneuten Befragung durchzuführen. Wenn Sie allerdings den Überblick über die weitgeltenden Regelungen – vor allem vermittelt über vorliegende Planfeststellungsbeschlüsse haben, teilen Sie uns Ihre Auffassung mit.
- d.) Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass die bisherige Handhabung des FLG bei der Festlegung der Lärmschutzbereiche rechtsfehlerhaft ist.

9. Vorhandene Defizite und Einschätzung des FLG hinsichtlich der Kostenfolgen

Das FLG ist 2007 trotz massiver Proteste der BVF und Bürgerinitiativen vom Bundestag verabschiedet worden.

Noch viel schlimmer ist allerdings, dass das BMUB oder das UBA bislang nichts unternommen haben, um gravierende Defizite, die im Vollzug aufgetreten sind, anzusprechen oder gar einzuschreiten. Zum Beispiel wäre es notwendig gewesen, Behörden zu kritisieren, die die Festlegung der Lärmschutzzonen viel zu lange heraus gezögert haben.

- a. **Es kommt also nicht nur darauf an, sich auf eine Gesetzesnovellierung vertrösten zu lassen, sondern sofortiges Handeln der Umweltbehörden einzufordern.**

Dieses umso mehr, weil bei der Entstehung des FLG sich Interessensverbände durchgesetzt haben und es anscheinend überhaupt kein Unrechtsbewusstsein bei dieser Lobby gibt.

Hierzu wird ein kleines Resümée zu den Verhandlungen insbesondere in der AG Kostenfolgen des FLG und dem 2005 vorgelegten Endbericht zu den Kosten gezogen:

Nachdem die überschlägigen Kosten gemeinsam eingeschätzt wurden, hatten bestimmte Interessensverbände nichts Besseres zu tun, als bei der Politik um niedrigere Grenzwerte zu bitten – das BMUB oder die damals verantwortlichen Politiker haben diesen Bitten nachgegeben (siehe hierzu auch die Begründung des Gesetzes und die entsprechende Bundestagsdrucksache). Hauptargument von damals waren die hohen Kosten, die angeblich überhaupt nicht tragbar seien.

Siehe auch: <http://www.oeko.de/publikationen/p-details/kostenfolgen-der-novelle-des-gesetzes-zum-schutz-gegen-fluglaerm/> S. 9 enthält die zusammenfassende Übersicht

- b. Interessant ist deshalb, ob und wie hoch der Mitteleinsatz jedes einzelnen Flughafens gewesen ist und welcher Flughafen Kosten bewusst oder unbewusst zu hoch eingeschätzt hat. Zusätzlich besteht die Frage, ob Flughäfen aufgrund Planfeststellungsbeschlüssen ohnehin zu Schutzvorkehrungen gezwungen gewesen sind und insofern das FLG überhaupt nicht maßgeblich war.
- c. Hier ist auch interessant, ob es früher größere Schutzgebiete gegeben hat und ob die zuständigen Behörden mit der Begründung des FLG diese Schutzgebiete reduziert haben.

Bereits aus der Begründung des FLG geht hervor, dass die Kosten, die in der AG Kostenfolgen ermittelt worden sind, deshalb zu hoch angegeben worden sind, weil es im Gesetzgebungsverfahren Reduktionen der Schutzansprüche gegeben hat.

- d. Am besten fragen Sie die jeweiligen Verantwortlichen des Flughafens – entweder direkt in der Fluglärmkommission oder auch die zuständigen Stellen über parlamentarische Anfragen, für wie viele Wohneinheiten und Gebäude er Geld für Schallschutzmaßnahmen (möglichst getrennt nach Fenstereinbau und weitergehenden Maßnahmen), deren Planung, Lüftereinbauten und Entschädigungen für die Beeinträchtigung des Außenwohnbereichs ausgegeben hat.
- e. Da einige Flughäfen auch Vorbereitungskosten und Kosten der Erstellung von Karten und die Kosten der schallschutztechnischen Gebäudebeurteilung gerne angeben, wäre im Einzelfall auch hiernach zu fragen.

Sie können aus dem Endbericht der AG Kostenfolgen die für Ihren Flughafen eingeschätzten Kosten entnehmen und Ihrem Flughafen und ihren örtlichen Behörden Fragen zum Kostenumfang stellen. (siehe oben)

10. Konkrete Zahl der schutzbedürftigen Wohnungen und der „geschützten“ Wohnungen damals (2007) und heute

Für die weitere Arbeit wäre noch eine weitere Frage wichtig:

Das Ökoinstitut hat die AG Kostenfolgen 2004-2005 moderiert und ist von der BVF damals mehrfach gebeten worden, entweder die konkrete Zahl geschützter und zu schützender Wohneinheiten von den Flughäfen abzufragen oder aber – bei fehlenden oder nicht plausiblen Antworten – eine eigene Ermittlung zu erarbeiten.

Dies ist leider unterblieben. Es gab damals nur eine Hochrechnung der Wohneinheitenszahl aufgrund von Durchschnittswerten der Besiedlungsdichte – mit allgemeinen pauschalen Ansätzen kann natürlich jeder Wert hochgerechnet werden. Es fehlt eine Aufstellung über die Wohneinheiten in den Lärmschutzzonen jedes einzelnen Flughafens. Vielleicht ergibt sich die Wohneinheitenszahl durch die Lärmaktionsplanung der UmgebungslärmRL. Aber Vorsicht: natürlich sind die Lärmzonen nach FLG nicht identisch mit den Lärmschutzgebieten der UmgebungslärmRL.

- a. Ist die Zahl der Anspruchsberechtigten und eine Abschätzung der Zahl der schutzbedürftigen Wohnungen und des Umfangs der Schutzbedürftigkeit dieser (Einschätzung der Gebäudehüllen) anhand eines zutreffenden Schutzniveaus vorgenommen worden?
- b. Soll sich die Erhebung bereits realisierter baulicher Schutzmaßnahmen allein auf den Zeitraum des zu evaluierenden Fluglärmschutzgesetzes beziehen oder ist auch beabsichtigt, bereits vorher realisierte Schutzmaßnahmen zu beurteilen? Gibt es also eine Gesamtmenge aller in den Isofonengebieten liegender Wohngebäude und in jeweiligen Untermengen die bereits vor dem FLG geschützt und bzw. nach dem FLG geschützt und/oder zu schützenden Wohneinheiten? Gibt es einen Kostenansatz und/oder Erfahrungen mit der Handhabung der Regelungen in 2. FlugLSchV § 5 Abs.2; Abs.3; Abs.4 und § 3 Abs.5 Satz 3 und 4 sowie Abs.6?
- c. Liegen konkrete Zahlen über die Zahl der bereits geschützten Wohneinheiten und deren Baualter an zu untersuchenden Verkehrsflughäfen vor?

- d. Sind Mängel der Datenlage und Defizite insbesondere zur Zahl schutzbedürftiger Wohnungen, die im Rahmen der Arbeit der AG Kostenfolgen des Fluglärmschutzgesetzes festgestellt worden sind, mittlerweile geschlossen worden?
- e. Sind die Daten und Ermittlungen aus den Lärmaktionsplanungen und Lärmkartierungen direkt verwendbar oder gibt es bereits –weil nicht direkt verwendbar – Schnittstellen offizieller Stellen, die genutzt werden können?

11. Schutzmaßstäbe nach der 2. FlugLSV

Leider ist die Bundesvereinigung gegen Fluglärm nicht bei der Evaluation der 2. FlugLSV beteiligt worden. Gleichwohl hat die BVF die Zusage erhalten, dass auch Kritikpunkte an der 2. FlugLSV im Rahmen der Evaluation des FLG berücksichtigt werden sollen.

Mit Verwunderung haben wir allerdings zur Kenntnis genommen, dass unsere bereits im Februar vorgetragenen Kritikpunkte vom ÖKO Institut anscheinend nicht weiterverfolgt worden sind.

Wesentlich ist in diesem Zusammenhang, dass die BVF fordert, Änderungen in der Verwaltungspraxis unverzüglich vorzusehen. Der ständige Verweis des UBA und des BMUB auf eine geplante Gesetzes- oder Verordnungsänderung lenkt davon ab, dass Bundes- und Landesbehörden schon längst im Rahmen der Gesetze hätten tätig werden müssen.

Die bisher geäußerten Kritikpunkte der BVF lauten:

- a. **Die BVF ist der Auffassung, dass vorhandene Gebäude in den Schutzzonen nach FLG bei Neu- und Ausbaufughäfen (inklusive wesentliche Änderung) ohne Kostenobergrenzen für Schallschutzmaßnahmen zu schützen sind, da immissionsschutzrechtliche Vorsorgemaßstäbe und der Gesundheitsschutz zu beachten sind. Die BVF ist der Meinung, dass der Verursacher entsprechend den Regelungen bei Straßen- und Schienenvorhaben die Kosten unbegrenzt zu tragen hat und eine anderslautende Interpretation verfassungswidrig sein würde.**
- b. **Die BVF ist der Auffassung, dass der Korrektursummand in Höhe von 6 dB (tieffrequenter Schall) und die Erhöhung des Freifeldschallpegels um 3 dB entsprechend der Begründung der 2. FlugLSV bei der Ermittlung des maßgeblichen Außenlärmpegels zu berücksichtigen sind und hierauf die Schutzmaßnahmen de lege lata abzustellen sind. Bisher wird nach Aussage des ÖKO Instituts der Korrektursummand berücksichtigt und es ist zu klären, wie die Korrektur des Freifeldschallpegels rechtlich zu behandeln ist.**
- c. **Die BVF ist der Auffassung, dass entsprechend der Begründung der 2. FlugLSV die DIN 1946-6 anzuwenden ist und Lüftungskonzepte auch aufgrund dieser Vorschrift bei der Umsetzung von Schallschutzmaßnahmen (z.B. Einbau von Lüftern oder Austausch von einem Drittel der Fenster) erforderlich werden. Die bestehende 2. FlugLSV sollte in dieser Form angewandt werden.**

Mittlerweile hat das Oberverwaltungsgericht Berlin Brandenburg am 3.5.2016 hierzu klare Festlegungen getroffen. Auch insofern ist sofortiges Handeln der Bundes- und Landesbehörden möglich.

- d. Die BVF ist der Auffassung, dass zum Zeitpunkt des Erlasses der 2. FlugLSV der Verordnungsgeber im Jahr 2009 sich bereits einen Überblick über die Rechtsprechung des BGH von 2007 und eine Einschätzung zu der Frage, ob die DIN 4109 den Stand der Technik abbildet, hätte verschaffen können, zumal der „erhöhte“ Schallschutz ab 2006 nicht mehr in der DIN 4109 geregelt werden sollte. Aufgrund weiterer Grundsatzurteile des BGH 2009 und einer Reihe weiterer Urteile von Landgerichten und Oberlandesgerichten zum baulichen Schallschutz wie auch den Veröffentlichungen im Bauphysikkalender 2009 und 2014 ist es nicht mehr anzuzweifeln, dass die DIN 4109 dem Stand der Technik nicht mehr entspricht. (Siehe auch Hettler, Geschuldeter Schallschutz nach BGH, in Der Bausachverständige 4, 2013 S. 64ff.) Für diese Einschätzung spricht auch dass die aktuelle DIN 4109, die allerdings noch durch die Bauaufsichtsbehörden einzuführen ist, den Titel trägt: „Mindestanforderungen an den baulichen Schallschutz“ und damit eine jahrelange Diskussion zu einem Abschluss gekommen ist.**

- e. Die BVF ist der Auffassung, dass bei den laufenden Schallschutzprogrammen, bei denen die 2. FlugLSV zur Anwendung kommt, überprüfbare, vollständige und nachvollziehbare Planungsleistungen den Schallschutzbetroffenen übergeben werden sollten, aus denen die entsprechenden Schallschutznachweise und planerische Unterlagen hervorgehen. Ein derartiges bürgerfreundliches Vorgehen bedarf keiner Gesetzes- oder Ordnungsänderung, sondern könnte bereits durch ein Rundschreiben des BMUB an die zuständigen Behörden erfolgreich implementiert werden. Nachvollziehbare Planungsleistungen und Schallschutznachweise wären die Grundlage für eine nachfolgende Qualitätssicherung.**

Wir würden uns freuen, wenn Sie uns hierzu Ihre Erfahrungen bzw. Ansichten mitteilen würden – unsere dokumentierten Auffassungen sollen den Einstieg in die Diskussion erleichtern!

12. Weitere Punkte zur 2. FlugLSV:

Da wir nicht davon ausgehen, dass jede Gemeinde /Stadt und jede Bürgerinitiative/Bürger die Zeit hat, die Studien des ÖKO Instituts durchzuarbeiten, führen wir einige Punkte der 2. FlugLSV, die in der Diskussion sind, auf. Natürlich können Sie auch weitere Punkte benennen.

1. Als erstes ist zu betonen, dass es nicht sinnvoll ist, die Systematik des FLG und der 2. FlugLSV beizubehalten. Warum sollen Bürger in der Lärmschutzzone 2 selbst für den Schallschutz sorgen? Warum sollen nicht durchgängig die Verkehrsflughäfen für den Schallschutz verantwortlich gemacht werden?
2. Das Schutzniveau der 2. FlugLSV ist vollkommen ungenügend und sollte sich mindestens am Schallschutzniveau des Flughafen München (keine Überschreitung des Maximalpegels von $0,9 \times 55 \text{ dB(A)}$ im Rauminnern in den sechs verkehrsreichsten Monaten ,wenn nicht am Tagschutzniveau des Flughafens Schönefeld orientieren.
3. Sofern ein eigenes Schutzkriterium und klare Festlegungen für die Definition des maßgeblichen Aussenlärmpegels entwickelt werden, sind Bezüge zur DIN 4109 – die ohnehin als überholte Richtlinie nur Mindestanforderungen an den Schallschutz anführt – entbehrlich.
4. Die erhebliche Belästigung durch tieffrequenten Fluglärm ist durch den Ansatz des Korrektursummanden der VDI 2719 in Höhe von 6 dB und des Freifeldkorrektursummanden in Höhe von 3 dB bei der Ermittlung des maßgeblichen Aussenlärmpegels zu berücksichtigen. (siehe vorgehend)
5. Auf 5 dB Abstufungen und die Bezugnahme auf die überholte DIN 4109 wird dann ohnehin verzichtet, da das resultierende Bauschalldämmmaß detailliert über den Ansatz des prognostizierten Außenlärmpegels und dem einzuhaltenden Schutzniveau im Rauminnern ermittelt wird.
6. Abschläge für Bestandsgebäude sind nicht sachgerecht. Abschläge (bis zu 8 dB) auch für bereits geschützte Wohngebäude sind nicht vertretbar – Irrelevanzschwellen, die sachlich begründet sind, wären zu überlegen.
7. Alle Aufenthaltsräume – auch Wohndielen und Küchen – sind unabhängig von ihrer Größe schützenswert.
8. Der folgende Vorschlag des ÖKO Instituts könnte unterstützt werden:
9. Eine Regelung analog § 3 Abs. 1 S. 2 der 24. BImSchV, wonach eine Verbesserung der vorhandenen Bauschalldämm-Maße beim einzelnen Umfassungsbauteil mindestens 5 dB betragen soll, sollte in die 2. FlugLSV aufgenommen werden.
10. Die Höchstkostengrenze für Schallschutzmaßnahmen sollte prinzipiell fallengelassen werden, da sie verfassungsrechtlich problematisch ist.
11. Bauteilkataloge mit schallschutztechnischen Prüfberichten, vorbildliche Planungen und modellhafte geschützte Gebäude sollten vom BMUB und vom UBA bereits vor der Novellierung der Gesetze und Verordnungen unverzüglich erarbeitet bzw. gefördert werden – würden Sie diese Auffassung unterstützen?
12. Nutzungsänderungen und Erweiterungen sollten ebenfalls Förderungen für Schallschutzmaßnahmen erhalten können. Dieses gilt grundsätzlich auch in der Lärmschutzzone 2 – da es den vorhandenen Nutzern in den Lärmschutzbereichen nicht verwehrt werden kann, bestandsgeschützte Gebäude an neue Wohnbedürfnisse anzupassen. Der Neubau von Wohnungen ist anders zu bewerten als die Erweiterung und Nutzungsänderung bestehender Wohnungen.

13. Veränderung der Fluglärmbelastung und/oder höhere Störwirkung; Lärm außerhalb der Schutzgebiete

- a. Wenn es an Ihrem Flughafen eine Steigerung der Flugbewegungen am Tag oder besonders auch in der Nacht gegeben hat oder es durch einen veränderten Flugzeugtypenmix zu mehr Lärmbelastungen gekommen ist oder auch die Maximalpegel zugenommen haben, wäre dieses auch für die weitere Betrachtung wesentlich. Könnten Sie hierzu Aussagen treffen?
- b. Hat es ansonsten Verschlechterungen der Umweltbedingungen an dem jeweiligen Flughafen gegeben? (hier kann auch das Stichwort Hallen für Triebwerksprobeläufe – funktionstüchtig in Hamburg, nicht jedoch in Leipzig und die APUs – also die Versorgung der Luftfahrzeuge beim Abstellvorgang eine Rolle spielen)
- c. Laut FLG soll es ab einer Erhöhung des Dauerschallpegels um 2 dB eine Neuausweisung von Schutzgebieten geben – eine derartige Regelung halten wir für unzureichend – wir hatten in der Novellierungsdiskussion (siehe Referentenentwurf) eine Steigerung von 25% der Flugbewegungszahl für einen Anhaltswert für Neuausweisungen angesehen. Zusätzlich könnte man sich auch niedrigere Werte beim Nachtflug vorstellen z.B. Steigerung um 5% wäre vielleicht ein geeignetes Auslösekriterium.

14. Lärm durch neue Flugrouten

Wenn der Flughafen und/oder die DFS durch eine Streuung der Flugbewegungen oder Änderungen von Flugroutenverläufen zusätzliche Menschen als vor dem Inkrafttreten des FLG verlärmten, wäre dieses auch von Interesse.

- a. Grundsätzlich sollte es auch Schutzansprüche außerhalb der Schutzgebiete geben.
Die Problematik von Schutzansprüchen außerhalb der Schutzzonen hat das FLG bisher ausgeblendet. Faktisch werden Ansprüche nur in seltenen Fällen erfolgreich angemeldet werden können, da die Gebäudehüllen bei massiver Bauweise und neuen Fenstern ausreichend Schutz vermittelt. Wenn es sich allerdings um leichte Bauweisen (z.B. Gasbetonsteine oder nicht verstärkte Holzständerbauweisen handelt), ist über Schutzmaßnahmen nachzudenken.
- b. Deshalb der Vorschlag, der insbesondere die Flugroutenthematik wesentlich entschärfen könnte: Unter der Voraussetzung, dass vor störenden Maximalpegeln im Rauminnen zu schützen ist und der Eigentümer den Nachweis erbringt, dass die Gebäudehülle störende Maximalpegel nicht abschirmt, stehen ihm Schutzansprüche zu. (eine ähnliche Regelung wird am Flughafen Düsseldorf praktiziert)
- c. **Diese Regelung könnte an allen Flughäfen angewandt werden – das würde bedeuten, dass die maßgeblichen Außenlärmpegel für ein größeres Gebiet und nicht nur für die Lärmschutzbereiche zu ermitteln wären. Dann gäbe es keine umständlichen Nachweisverfahren mehr und es würde ausschließlich von den Umfassungsbauteilen des jeweiligen Gebäudes abhängen, ob Schutzansprüche bestehen.**

15. Fluglärm – störende Maximalpegel und tieffrequente Anteile

Von großer Bedeutung für die weitere Novellierungsdiskussion ist die Frage, ob die besondere Schädlichkeit des Fluglärms (hohe Anteile tieffrequenten Lärms) in den Planfeststellungsbeschlüssen oder luftrechtlichen Genehmigungen erkannt worden ist und die Korrektursummanden der VDI 2719 bei der Ermittlung des maßgeblichen Außenlärmpegels angesetzt worden sind. Auf jeden Fall kommt in Leipzig und Schönefeld die VDI 2719 zur Anwendung.

Das bedeutet ganz konkret, dass zu dem berechneten Außenlärmpegel ein Wert von 9 dB zu addieren ist, um auf den maßgeblichen Außenlärmpegel zu kommen. Die besondere Störwirkung von Maximalpegeln mit tieffrequenten Anteilen ist nach unserer Auffassung zu erfassen und zu berücksichtigen.

- a. Wie ist der Stand bei Ihnen?
- b. Anregungen zum „Maßgeblichen Außenlärmpegel“:

Während das FLG auf einen Schutzmaßstab Maximalpegel und Überschreitenshäufigkeit für die Bestimmung der Nachtschutzzone abzielt, kennt die 2. FlugLSV nur Dauerschallpegel bei der Bestimmung des für die Schallschutzmaßnahmen maßgeblichen Außenlärmpegels.

Wie soll mit der Tatsache umgegangen werden, dass Verkehrslärm mit tieffrequenten Anteilen und insbesondere intermittierende Maximalpegel als besonders störend erlebt werden? Ist hier der Ansatz der Korrektursummanden nach VDI 2719 plus Freifeldschallpegelkorrekturwert ausreichend (siehe Begründung zur geltenden 2. FlugLSV)? Kann man sich bei der Bestimmung von Bauschalldämmmaßen an den in der Normbezeichnung verankerten C_{tr} -Werten oder sogar an der fortschrittlichen Lärmschutzpraxis anderer Länder (England und Schweden) orientieren?

Sollten Erfahrungen von Schallschutzexperten bei der Abschirmung von Verkehrslärm mit tieffrequenten Anteilen durch bauliche Maßnahmen kommuniziert und dokumentiert werden? Sofern es möglich ist, Kostenansätze hierfür zu bestimmen, sollten diese vom Öko Institut oder anderen erhoben werden?

16. Zu den konkreten Schallschutzprogrammen und ihre Umsetzung:

- a. Gibt oder gab es eine Qualitätssicherung der Planung, Durchführung und Nachbesserung von Schallschutzmaßnahmen?
- b. Ist die schallschutztechnische Gebäudeaufnahme nachvollziehbar gewesen?
- c. Gab es unterschiedliche Auffassungen zur Einschätzung des Bauschalldämmmaßes von Außenbauteilen? Wie wurden die Bauschalldämmmaße begründet?
- d. Hat der jeweilige Flughafen die gutachterlichen Aussagen geändert (s.a.Frankfurt) und haben die Behörden die Änderungen des jeweiligen Flughafens übernommen?

- e. Sind die vorgeschlagenen Maßnahmen nachvollziehbar und umsetzbar gewesen? Gab es alternative Planungskonzepte, unter denen Sie sich die geeignetsten aussuchen konnten? Sind Ihnen vor Auftragserteilung schalltechnische Prüfberichte für die geplanten Baukonstruktionen (Außenbauteile, Rollläden, Fenster) seitens des Ingenieurbüros vorlegt worden?
- f. Wer beauftragt bei Ihnen die Baufirmen und ist für die Qualitätssicherung verantwortlich? Es gibt ganz unterschiedliche Modelle. Da nicht jeder Eigentümer Fachmann in Bau- und Schallschutzfragen ist, haben z.B. die Flughäfen München und Hamburg die Maßnahmen direkt – allerdings im Einvernehmen mit den Bürgern beauftragt. Damit sind sie auch juristisch und finanziell die Ansprechpartner der Baufirmen.
- g. Wissen Sie, dass der Flughafen München mindestens 15 Jahre nach Planfeststellung Wartungsarbeiten an den Schallschutzmaßnahmen übernommen hat? Wie verhält es sich bei Ihrem Flughafen?**
- h. Wir vermuten, dass die kostenaufwändigen Nachbesserungen und Wartungsarbeiten dazu geführt haben, dass die Flughäfen Frankfurt und Schönefeld die Eigentümer gerne als Auftraggeber für die Firmen sehen. Es wird dann nur noch ein – meistens unvollständiges - Leistungsverzeichnis den Bürgern in die Hand gedrückt. Damit wollen sich die Flughäfen von weiteren Ansprüchen freihalten, die im Zuge der Baumaßnahmen oder auch aufgrund von Wartungsfragen auftreten.
- i. Wie beurteilen Sie die Kostenobergrenzen der 2.FlugLSV? Haben Sie Erfahrungen damit gesammelt? Kann damit überhaupt der erforderliche Schutz sichergestellt werden?

- j. Gibt es Beratungsstellen, in denen sich Eigentümer oder auch Bauherrn über notwendige Schallschutzmaßnahmen informieren können. Gibt es Hinweise von öffentlichen Stellen, dass das Schutzniveau des FLG keinen ausreichenden Schutz vor dem Aufwachen(NORAH Schlafstudie) und/oder Kommunikationsstörungen vermittelt?
- k. Informieren öffentliche Stellen regelmäßig über bauliche Schallschutzfragen? Gibt es einen öffentlich zugänglichen Bauteilkatalog, aus dem jeder Eigentümer Musterlösungen entnehmen kann?

- l. Haben Sie Erfahrung mit reinen Zulüftern gesammelt? Reine Zulüfter, die von Flughäfen z.T. ohne Wärmerückgewinnung und ohne Lüftungskonzept eingebaut werden, können schwere bauphysikalische Mängel verursachen. **Sind Sie informiert, dass nach DIN 1946-6 ein Lüftungskonzept für vor Fluglärm zu schützenden Wohneinheiten notwendig wird und dass das OVG Berlin Brandenburg hierzu ein Urteil verfasst hat? Wird dieses von Ihrem Flughafen erkannt und wird danach gearbeitet?**
- m. Haben Sie im Vollzug Probleme mit der Anerkennung der Schutzbedürftigkeit von Räumen?

17. Vergleich von Kosten und Nutzen von Nachtflugverboten

Auch wenn im Fluglärmschutzgesetz nur die Kostenfolgen passiver Schutzmaßnahmen direkt abgebildet werden, gibt es die Möglichkeit auch andere Folgekosten im Rahmen von Analysen volkswirtschaftlicher Art - beispielsweise cost benefit analysis am Flughafen Heathrow zur Verlagerung von

Nachtflügen in den Tag - zu erwähnen. Hierfür spricht auch die Formulierung in §13 FLG, dass weitere Maßnahmen nicht ausgeschlossen werden und sich die Betrachtung nicht allein auf passiven Schallschutz beschränken darf. (siehe hierzu die diesbezügliche Gerichtsentscheidung des BVerwG aus 2006)

- a. Wenn es eine Kosten- Nutzenanalyse über den Nachtflug an Ihrem Flughafen gibt, sind die erhöhten Aufwendungen für die Flugsicherung und für den Unterhalt der Flughafeninfrastruktur eingerechnet worden?
- b. Diese müssten vom Flughafen getragen oder von den Luftverkehrsgesellschaften bezahlt werden. Ist das der Fall? Gibt es Angaben zu den Gesundheits- und Umweltkosten(s.a. Rösli und Lercher RMI 7/2016) im Vergleich zu den wirtschaftlichen Vorteilen an Ihrem Flughafen?
- c. Gibt es an Ihrem Flughafen gesundheitsbezogene - oder lärmmedizinische Gutachten? Sind diese beabsichtigt und wo sehen Sie Bedarf?

18. Kostenfolgen des Fluglärms hinsichtlich Wertverlusten von Grundstückswerten

In einer Reihe von wissenschaftlichen und rechtlichen Veröffentlichungen sind die Auswirkungen von Fluglärm auf Wertverluste von Grundstücken thematisiert worden. Es wäre denkbar, diesen Aspekt mit zu erfassen.

- a. Würde hier eine grobe qualitative Erfassung ausreichend sein, oder wären hier quantitative Angaben erforderlich?
- b. Als Unterpunkt sind in diesem Zusammenhang auch Umsiedlungsverfahren auf freiwilliger oder gesetzlicher Basis (Planfeststellungsverfahren) zu betrachten, die Kosten auslösen können aber andererseits zur Reduktion von Kosten bei den durch das FLG vorgesehenen Maßnahmen führen.

19. Grenzwerte unter Berücksichtigung von Siedlungs- und Außenbereichen

Es ist durch anerkannte Umweltrechtsexperten (siehe hierzu Prof. Schulze-Fielitz anlässlich der Tagung zum Nachtfluglärm des UBA und die SRU Gutachten) festgestellt worden, dass das Fluglärmgesetz keine Grenzwerte mit Handlungsnotwendigkeiten wie z.B. zur Abschirmung von Lärm, wie es bei anderen Verkehrslärmarten üblich ist, kennt. Da Fluglärm nicht aktiv abschirmbar ist und die Anwendung der BetriebsbeschränkungsRL ja auch eher Fragen als Antworten aufwirft, müsste es einen Grenzwert für die Belastung von öffentlichen Einrichtungen, Wohngebäuden und Siedlungen, die auf eine möglichst lärmarme Freiraumnutzung angewiesen sind, geben.

- a. Es stellt sich also die Frage, ob man entsprechende Analysen aus Lärmwirkungssicht auswertet und diese Problematik auch in Gesprächen mit beteiligten Kreisen thematisiert und anschließend auswertet.
- b. Und die Forderung wäre dann erstmalig, dass ab einer bestimmten Belastung (Stichwort Umweltkapazität) Schluss mit der Belastung von Siedlungsgebieten sein muss. Ein dickes Brett!
- c. Seit 1987 sind in der VDI 2719 relativ vernünftige Grenzwerte formuliert worden. Auch wenn diese rechtlich nur eingeschränkt umgesetzt worden sind, lohnt sich ein Blick in die VDI 2719! Dort sind auch Maximalschallpegel angegeben und nicht nur Dauerschallpegel.

- d. Im Fluglärmschutzgesetz gibt es kaum spezifische Regelungen für öffentliche Einrichtungen. Welcher Stellenwert hat diese Problematik an den Ihnen bekannten Flughäfen? Auch hinsichtlich der Schutzmaßnahmen ist hier eine spezifische Betrachtung erforderlich und eine besondere Gesprächsaufbereitung mit für die Bauplanung verantwortlichen Experten im Rahmen der Evaluation des FLG und der 2. FlugLSV.

20. Siedlungsbeschränkungen und Rücksichtnahme des Flughafens auf Siedlungsgebiete

Abschließend einige Aspekte zu Siedlungsbeschränkungen bzw. zum Ausschluss von Nutzungen in den Schutzgebieten:

- a. Wie beurteilen Sie diese Regelungen? Gibt es in ihrem engeren Siedlungsumfeld einen Siedlungsstopp und hat dieses Auswirkungen auf die Altersstruktur des Gebietes?
- b. Sind regional- oder landesplanerische Regelungen umfassender als die Regelungen des FLG?

Bauplanungsbeschränkungen werden im Wesentlichen aufgrund von regional- oder landesplanerischen Festsetzungen oder auch örtlichen Festlegungen der Bauleitplanung im Einzelfall getroffen. Hierzu gibt es eigene planungsrechtliche Regelungen, die Regelungen aus dem Fluglärmschutzgesetz verstärken aber auch diesen widersprechen können. Zudem sind rechtlich verbindliche Regelungen aus Planfeststellungsbeschlüssen zu beachten. Da die Frage von Bauverbote und -beschränkungen ein zentraler Punkt des Referentenentwurfs zum FLG gewesen ist, diese Regelungen aber nicht umsetzbar waren, wird um Einschätzung gebeten, wie es sich am konkreten Flughafen verhält. Da es hier durchaus sich widersprechende Regelungen an einzelnen Flughafenstandorten geben kann, ist auch eine repräsentative Betrachtung nicht einfach möglich.

- a. Gibt es an Ihrem Flughafen Bauverbote aufgrund von Planfeststellungsbeschlüssen und wie wird mit ihnen umgegangen?
- b. Kennen Sie die Regelung am Flughafen Schönefeld, dass es Schutzvorkehrungen selbst für Gebäude in der bebauten Ortslage geben soll, die nach dem Planfeststellungsbeschlüssen errichtet werden und dass die Mehrkosten für den Schallschutz vom Flughafen übernommen werden sollen?
- c. Wenn die Siedlungsentwicklung auf den Flughafen Rücksicht nehmen soll, wäre es denkbar, dass auch der Flugbetrieb Rücksicht auf die benachbarten Siedlungsgebiete nimmt. Ist das bei Ihrem Flughafen der Fall und wird insofern Rücksicht genommen, dass zumindest ein Nachtflugverbot besteht? Wird morgens vor 6:30 Uhr mit dem Flugbetrieb begonnen? Gibt es hiergegen Proteste aus der Bevölkerung?
- d. Wie schätzen Sie den Schutz der öffentlichen Einrichtungen und deren Außenanlagen ein? Sind Schallschutzmaßnahmen bereits durchgeführt worden und welche Erfahrungen haben Sie gesammelt? Wie viele öffentliche Einrichtungen sind bisher nicht geschützt worden?
- e. Werden aktive Schutzvorkehrungen aus Rücksicht auf die umliegenden Gemeinden vom Flughafen durchgeführt?

21. Fluglärmbeschwerden

Soll sich die Analyse der Beschwerden ausschließlich auf die von den jeweiligen Fluglärmenschutzbeauftragten erfassten Beschwerden beziehen oder sollen auch allgemeine Äußerungsformen von Betroffenen (Versammlungen etc.) erfasst und bewertet werden? Wie würden Sie dieses Thema angehen wollen?

22. Schlussbemerkung

Wir möchten Sie bitten, sich Gedanken zu diesen und/oder weiteren Fragen zu machen und diese öffentlich zu diskutieren.

Das Themenfeld ist sehr umfangreich und es ist vollkommen ausreichend, wenn Sie sich nur auszugsweise mit den Themen beschäftigen, die Sie interessieren.

Wir wären Ihnen dankbar, wenn wir bezüglich der Evaluation des FLG weiter in Kontakt bleiben würden und wir uns über gemeinsame Aktivitäten verständigen würden.

Bundesvereinigung gegen Fluglärm e.V.

gez. Rainer Teschner-Steinhardt

Klaus Rehnig