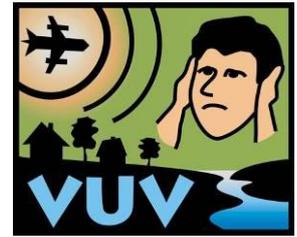




**Aktionsbündnis
Berlin
Brandenburg**



SÜDOST

Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit

Herr Hilger, Herr Dr. Salomon, Herr Dr. Brüggemann

BMU IG I 3,

Postfach 12 06 29,

53048 Bonn

1. Mai 2018, Berlin

Betr.: Evaluation des Fluglärmschutzgesetzes und der untergesetzlichen Normen
hier: Ihr Entwurf vom 4.4.2018

Sehr geehrter Herr Dr. Salomon, sehr geehrter Herr Hilger, sehr geehrter Herr Dr. Brüggemann,

die im o.a. Entwurf von Ihnen vorgelegte Evaluation des Fluglärmgesetzes und der damit in Verbindung stehenden untergesetzlichen, den Schutz maßgeblich definierenden Normen (1.-3. FlugLSV) basiert auf einer sehr umfangreichen Evaluation der 2. Fluglärmschutzverordnung, der Akteursbefragung und den Berichten des Umweltbundesamtes (UBA) 2017 hierzu. Der nunmehr von Ihnen vorgelegte Entwurf vom 4.4.2018 für einen Bericht der Bundesregierung nimmt nur in geringen Teilen auf diese Grundlagen Bezug und kommt zu Schlussfolgerungen, die wir z.T. den vorangegangenen Berichten nicht entnehmen können. Es sind sogar wesentliche Kernpunkte aus den UBA Berichten wie z.B. „Nachtflugverbot in der gesetzlichen Nacht an stadtnahen Großflughäfen“ Ihrerseits nicht aufgenommen worden.

Wir bitten Sie, im Sinne einer besseren Transparenz für alle Beteiligten, im Rahmen einer Synopse die bisherigen Erkenntnisse der beauftragten Gutachter und des UBA und ihre möglicherweise divergierenden oder aber vielleicht auch übereinstimmenden Schlussfolgerungen darzustellen.

Eine Stellungnahme zu Ihrem Bericht ist erst dann fundiert möglich, wenn Sie deutlich machen, inwieweit Sie den bisherigen vom UBA aufbereiteten fachlichen Stand aufnehmen und weitertragen wollen.

Erläuternd hierzu greifen wir exemplarisch sechs Punkte auf, die bisher Ihrerseits nicht ausreichend bearbeitet worden sind und die z.T. auch parallel zu den Novellierungsverfahren anzugehen wären:

- Beim Flughafenausbau ist uneingeschränkt das Verursacherprinzip maßgeblich; Lärmschutz vor Eröffnung des ausgebauten Flugbetriebs ist zwingend; Höchstkostengrenzen in der bisherigen Form sind abzulehnen.
- Die Festlegung eines Schutzniveaus, das sich an den positiven Erfahrungen am BER und am Flughafen München orientiert und die vollständige Berücksichtigung der Korrektursummanden der VDI 2719, mit dem Ziel ein um 9 dB besseres Schutzniveau zu erhalten, sind geboten.
- Das Schutzkonzept der „Aufwachwahrscheinlichkeit“ am Flughafen Leipzig ist keinesfalls zu übernehmen. Die Wirkung dieses Schutzkonzepts ist zunächst zu evaluieren.
- Be- und Entlüftung sind nach DIN 1946-6:2009 zumindest für Schlafräume vorzusehen.
- Gewährleistung der Eignung und Dauerhaftigkeit der eingebauten Schallschutzvorkehrungen
- Bau- und Siedlungsverbote – Entwicklung einer neuen Herangehensweise

1. Flughafenausbau

Das Fluglärmschutzgesetz von 2007 wurde als Verbesserung des Schutzes vor Fluglärm angekündigt, hat aber bereits beim ersten Ausbauprojekt – dem Bau der Nordwestbahn am Frankfurter Flughafen – zu erheblichen zusätzlichen Belastungen geführt. Grund hierfür ist die Abkehr vom immissionschutzrechtlich bedeutsamen Verursacherprinzip und von den Grundsätzen des Verwaltungsverfahrensgesetzes, die eindeutig dem Vorhabenträger die Pflicht auferlegen, vor Beginn der Beeinträchtigungen die erforderlichen Schutzmaßnahmen fertigzustellen. Diese Maßgaben sind bisher in allen Planfeststellungsverfahren (auch bei anderen Verkehrsträgern) und zuletzt beim Flughafenausbau Schönefeld (BER) vom Bundesverwaltungsgericht bestätigt worden. Beim Flughafenausbau Frankfurt waren bei Betriebsaufnahme gerade einmal die Schutzgebietszonen festgelegt worden – mit den erforderlichen Schutzmaßnahmen ist noch nicht einmal begonnen worden. Selbst anlässlich der Entscheidungen des VGH Kassel zum Ausbauprojekt war noch nicht einmal der Umfang des baulichen Schallschutzes bekannt, da die 2. FlugLSV erst im September 2009 verabschiedet wurde.

Das zweistufige Verfahren – Schutzansprüche werden ausschließlich durch das FLG, nachrangig zur luftverkehrsrechtlichen Planfeststellung definiert – hat sich als vollkommen unzureichend erwiesen. Kritisch ist auch anzumerken, dass das BMUB anscheinend nichts unternommen hat, um die Verantwortlichen zum rechtzeitigen Handeln zu drängen, obwohl es rechtzeitig von Fachleuten auf die Defizite aufmerksam gemacht worden ist. Faktisch sind Flughafenanrainer in Frankfurt über Jahre nach dem Ausbau schutzlos Fluglärm ohne gesetzliche Schutzvorkehrungen ausgesetzt gewesen, weil auch dem Flughafenträger ein zeitlich auf 10 Jahre gestreckte Erstattungsphase zugestanden wurde. Bei einer Investitionssumme von 6 Mrd. € sind bislang 65 Mio. € Entschädigungen mit 1,1 % in den Bereich von üblichen Kostenschwankungen angefallen. Eine Streckung der „Finanzlast“ ist bei derart niedrigen Summen überhaupt nicht angezeigt.

Die betroffenen Bürger haben ihre Schutzlosigkeit selbst nach jahrelangem Warten auf Gerichtsanhörungen nicht kurzfristig beenden können.

Die Schlussfolgerung aus diesem Debakel kann nur heißen: es darf bei Neu- und Ausbauprojekten kein zweistufiges Verfahren geben. Das Fluglärmschutzgesetz ist hier grundlegend zu ändern, damit von vorn herein Verkehrsflughäfen gleich behandelt werden. Wenn überwiegend öffentlich rechtliche Flughafenbetreiber zusätzliche Zahlungsziele haben

möchten, bekommen sie diese nicht über das Bundesumweltministerium vermittelt, indem sie Bürger über Jahre schutzlos stellen.

Mit der klaren Verpflichtung des Vorhabenträgers rechtzeitig mit der Inbetriebnahme und umfassend für Schutzvorkehrungen zu sorgen, ist auch die vollständige Übernahme der erforderlichen Kosten verbunden. Wie in der Evaluation zur 2. FlugLSV des Umweltbundesamtes (Punkt 2.2.2.5) ausgeführt, kann es nur in atypischen Einzelfällen eine Kostengrenze geben. Dieses bewerten Sie aber in Ihrem Entwurf anders.

2. Schutzniveau für den baulichen Schallschutz unter Berücksichtigung des Stands der Schallschutztechnik

In der Evaluation der 2. FlugLSV wird sehr deutlich auf die bisherige unbefriedigende Ausgangssituation Bezug genommen: „Das Mittel zur Erreichung des angestrebten besseren Schutzes hat der Gesetzgeber vorrangig in der räumlichen Ausdehnung der Lärmschutzbereiche gesehen. Aussagen zu dem anzustrebenden Schutzniveau innerhalb der Lärmschutzbereiche bzw. zu den dort einzuhaltenden Bauschalldämm-Maßen enthalten die Gesetzesbegründung nicht. Letztlich lässt sich den die Novelle des FlulärmG 2007 tragenden Erwägungen somit zwar keine konkrete Vorgabe für die Bestimmung der Bauschalldämm-Maße in der 2. FlugLSV entnehmen, wohl aber die gesetzgeberische Annahme, dass es infolge der Ausweitung der Lärmschutzbereiche auch tatsächlich zu einer spürbaren Verbesserung des baulichen Schallschutzes bestehender und neu zu errichtender Wohnungen bzw. schutzbedürftigen Einrichtungen kommt. Auch dieser Zielsetzung müssen alle Bestimmungen der 2. FlugLSV Rechnung tragen.“ Leider ist das Gegenteil der Fall gewesen. Das mit der 2. FlugLSV verknüpfte Schutzniveau führt überwiegend zur Aufforderung die Fenster geschlossen zu halten und Lüfter einbauen zu lassen. Die Lüfter sind – auch wegen der baulichen Problematik – von der Mehrzahl der Betroffenen nicht eingebaut worden. Selbst bei stark belasteten Gebäuden sind in vielen Fällen keine Schallschutzfenster realisiert worden. Das überwiegende Versagen der 2. FlugLSV in Hinblick auf den erforderlichen Schutz vor Fluglärm ist im Wesentlichen durch eine mangelhafte gesetzliche Definition des Schutzniveaus bedingt. Es wird zwar ausgeführt, dass man sich an den Tabellen der statischen DIN 4109-89 oder auch den Werten der VDI 2719 orientiert habe – faktisch liegt aber das Schutzniveau nicht bei 30 dB Dauerschallpegel im Rauminnern, wie es die DIN 4109 vorsieht sondern bei 39dB bis 42 dB. Die eigentlich schutzerhöhend anzusetzenden Korrektursummanden der VDI 2719 in Höhe von 9 dB (3 dB Freifeldschallpegel und 6 dB wegen tieffrequenter Lärmanteile) sind faktisch schutzmindernd angesetzt worden.

Mit einem Dauerschallpegel von 39 dB im Rauminnern, der ca. 9 dB über dem des anerkannten Stands der Schallschutztechnik liegt, kann nicht vor unzumutbaren Belastungen geschützt werden.

Der Abschlag von 3 dB für Bestandsbauten – so die Gutachter der Evaluation der 2. FlugLSV – ist auch nicht durch eine Ermächtigungsnorm des FLG gedeckt und führt zu weiteren, nicht hinnehmbaren Verschlechterungen (dieses sind dann 42 dB Dauerschallpegel im Rauminnern).

Hier ist also eine grundlegende Neuorientierung gefragt. Es darf auch nicht so getan werden, als ob möglichst große Schutzgebiete automatisch Schutz bedeuten würden. Das Gegenteil ist bisher der Fall gewesen.

3. Schutzkonzept am Leipziger Verkehrsflughafen – die Aufwachwahrscheinlichkeit

Jeder Bürger und jeder Politiker, dem gesagt wird, dass man Aufwachen verhindern will, ist bereits von der Formulierung, dass man eine lärmbedingte Aufwachreaktion verhindern will, positiv angetan – ohne zu wissen, dass er irregeleitet wird.

Die Wirklichkeit sieht nämlich anders aus: Am Verkehrsflughafen Leipzig ist das höchst umstrittene Konzept der Aufwachwahrscheinlichkeit realisiert worden. Die lärmmedizinischen Bedenken sind nicht ernst genommen worden, so dass am Verkehrsflughafen Leipzig eines der schlechtesten Schutzkonzepte der Republik realisiert wurde. Das Schutzkonzept sieht vor, dass keine mittleren Maximalpegel über 65 dB am Ohr des Schläfers auftreten sollen. Das bedeutet, dass das Schutzniveau um mindestens 10 dB schlechter ist, als das, was am Flughafen München für den Nachtzeitraum und am Flughafen BER für den Tagzeitraum realisiert worden ist (keine Überschreitung von Maximalschallpegeln mit 55 dB). Der Schutz vor mittleren Maximalpegeln bedeutet, dass die Höhe der effektiv auftretenden Maximalpegel gemittelt wird – also nur vor wesentlich niedrigeren durchschnittlichen Maximalpegeln geschützt wird. Das ist abzulehnen.

Trotz massiver Proteste aus der Bevölkerung und in der Fluglärmkommission wird eine Evaluation dieses sogenannten „Schutzkonzeptes“ nicht vorgenommen. Das Ergebnis wäre sicherlich absolut ernüchternd, weil das Schutzkonzept der „Vermeidung von Aufwachreaktionen“ leider faktisch zum Aufwachen führt.

Wir bitten Sie, sich klar und deutlich von derartigen nicht evaluierten „Schutzkonzepten“ zu distanzieren und zum Stand der Lärmwirkungsforschung zurückzukehren.

4. Be- und Entlüftung zumindest für Schlafräume

Sie sind ausführlich über das Urteil des Oberverwaltungsgerichts Berlin Brandenburg (2015) informiert worden, dass es als Stand der Technik angesehen hat, die Planung der Be- und Entlüftung beim Einbau von Schallschutzfenstern vorzusehen. Bisher sind an fast allen Verkehrsflughäfen leider nur reine Zulüfter genehmigt und teilweise eingebaut worden, die Feuchtigkeitsschäden in den Innenräumen mit sich bringen können, da feuchte Luft nach innen gedrückt wird, ohne dass für eine geregelte Abluftführung gesorgt worden ist.

Diese bautechnisch unhaltbaren Zustände sind spätestens seit der Entscheidung des OVG Berlin Brandenburg nicht mehr hinnehmbar.

Da in der Begründung der 2. FlugLSV auf die DIN 1946-6 Bezug genommen worden ist, ist es überhaupt nicht vertretbar, dass die Behörden in der Lüftungsfrage bisher sich nicht veranlasst gesehen haben, den Stand der Technik zu beachten. Wenn nunmehr in Ihrem Berichtsentwurf ausgeführt wird, dass man sich ja beispielhaft auf die DIN 1946-6 von 1998 bezieht, obwohl bereits der „Stand der Technik“ zum Zeitpunkt der Veröffentlichung der 2. FlugLSV durch die DIN 1946-6 von 2009 gegeben war, ist dies völlig unverständlich.

Wir halten ein sofortiges Umsteuern der Behörden – unabhängig von der Novellierungsdiskussion – für erforderlich. Auch bei der Evaluation der Flugzeug Technik beziehen Sie sich ja auf den aktuellen „Stand der Technik“.

5. Gewährleistungsansprüche bei umgesetzten Schutzvorkehrungen

Aufgrund der Akteursbefragung liegt Ihnen die Stellungnahme aus der Region München vor, dass Fluglärm-betroffene von Folgekosten freizustellen sind, die in Zusammenhang mit dem Einbau von Schallschutzvorkehrungen entstehen können.

Der Hintergrund dieser klaren und eindeutigen Forderung ist einfach erklärt: Der Verkehrsflughafen München hat sehr umfangreiche Schutzvorkehrungen zu Beginn der 90er Jahre veranlasst und sah sich gerade beim Einbau von Schallschutzfenstern auch mit diversen Mängel- und Gewährleistungsfragen konfrontiert. In der Region München sind Nachbesserungen an Schutzvorkehrungen über einen längeren Zeitraum (ca. 20 Jahre) direkt vom Verkehrsflughafen München übernommen worden. Deswegen ist vollkommen unverständlich, warum Sie diese praktischen Erfahrungen nicht aufnehmen und sogar eine gegenteilige Auffassung in Ihrem Bericht vertreten.

Wir halten das Vorgehen von einzelnen Flughafenbetreibern – in Reaktion auf die Münchner Erfahrungen, alle Mängel- und Gewährleistungsfragen auf den jeweiligen Bürger zu schieben, für äußerst problematisch und halten es für erforderlich, dass Sie sich auch hier klar im Interesse der fluglärm-betroffenen Bürger äußern.

6. Siedlungsbeschränkungen und Bauverbote

In einer Reihe von Planfeststellungsbeschlüssen findet sich die Formulierung, dass Anspruch auf Schallschutz bei bebauten und bebaubaren Grundstücken besteht. Diese klare und deutliche Formulierung betrifft im Wesentlichen die vorhandenen Ortslagen, in denen ein normales Baugeschehen nicht behindert werden sollte.

Wenn man bebaubare Grundstücke aufgrund des Fluglärms für unbebaubar erklärt hätte, hätte man diese Grundstücke enteignen müssen – das wollte und will man nicht. Aktuell hat die Brandenburger Landesregierung am Flughafen BER mit einer sehr positiven Regelung für bebaubare Grundstücke ein neues Signal gesetzt: Bei Neubauten in den Lärmschutzzonen nach Planfeststellungsbeschluss wird der Mehraufwand für Schallschutzvorkehrungen durch den Flughafenbetreiber erstattet. Diese Regelung bietet einen sehr guten Kompromiss für Gemeinden, die sich ansonsten mit großflächigen Einschränkungen aufgrund Fluglärms auseinandersetzen müssen. Es wäre also hilfreich, eine derartige Regelung für alle Lärmschutzzonen in einem neuen Fluglärm-schutzgesetz zu finden. Da die bisherigen Aufwendungen der Flughafenbetreiber verschwindend gering gegenüber der Kostenschätzung zur Gesetzesnovelle 2007 gewesen sind, ist es auch geboten und möglich, den Anspruch auf Schallschutz auf das Tagschutzgebiet 2 auszuweiten. Damals sind die Entschädigungsniveaus auf die absolut ermittelte Entschädigungssumme (z.B. in Frankfurt mit 335 Mio €) entsprechend niedrig angesetzt worden. Für Bestandsgebäude sollte auch gelten, dass der Abschlag von 3 dB entfallen sollte, da er weder von einer Verordnungsermächtigung ermöglicht, noch fachlich gerechtfertigt ist.

Sobald uns eine Synopse vorliegt, aus der man erkennen kann, welche Positionen Sie im weiteren Verfahren unterstützen oder auch nicht übernehmen wollen, werden wir zusätzlich eine detaillierte Stellungnahme verfassen.

Wir bitten um Verständnis, dass wir aus diesem Grund nur sechs Kernpunkte herausgegriffen haben, die besonders problematisch erscheinen.

Mit freundlichen Grüßen

Markus Sprißler

für das Aktionsbündnis für ein lebenswertes Berlin-Brandenburg

Mario Hausmann

für das Bündnis SüdOst gegen Fluglärm

Klaus Rehnig

für Stop Fluglärm Frankfurt

Eckhard Bock

für den Verein zur Förderung der Umweltverträglichkeit des Verkehrs