

Die neue Schallschutzverordnung muss die Vorgaben des novellierten Fluglärmmgesetzes umsetzen!

Stand: 15.08.2008

Das novellierte Fluglärmmgesetz stellt einen angemessenen Kompromiss dar.

Die über viele Jahre diskutierte Novellierung des Fluglärmmgesetzes aus dem Jahre 1971 markiert einen Meilenstein im Verkehrslärmschutz. Aus Sicht der deutschen Luftverkehrsbranche wird mit dem neuen Gesetz, das im Juni 2007 in Kraft trat, der angestrebte Interessenausgleich zwischen allen Beteiligten erzielt. Dem berechtigten Schutzinteresse der Flughafenanwohner wird ebenso Rechnung getragen wie den Entwicklungszielen der Flughäfen und Airlines.

Das neue Fluglärmmgesetz verlangt von den Flughafenbetreibern ein Schutzniveau zugunsten der betroffenen Anwohner, das Maßstäbe setzt. Im Gegenzug für die Übernahme der Folgekosten wird der deutschen Luftverkehrsbranche die von allen Beteiligten seit langem geforderte Rechts- und Planungssicherheit für die dringend notwendige Weiterentwicklung der Flughafeninfrastruktur eingeräumt. Dieser Interessenausgleich setzt allerdings voraus, dass im Zuge der Überarbeitung des untergesetzlichen Regelwerks der erzielte Kompromiss nicht gefährdet wird.

Das untergesetzliche Regelwerk muss baldmöglichst überarbeitet werden.

Voraussetzung für eine schnelle Umsetzung des neuen Fluglärmmgesetzes ist die zügige Überarbeitung des untergesetzlichen Regelwerkes. Dies gilt insbesondere für die Schallschutzverordnung, in der technische Vorgaben zur Dimensionierung der zu realisierenden Schalldämm-Maßnahmen festgeschrieben werden.

Eine baldige Verabschiedung des untergesetzlichen Regelwerks ist im Interesse aller Beteiligten (Behörden, Luftfahrt und insbesondere Anwohner).

Die Vorgaben des Fluglärmmgesetzes sind zu beachten.

Derzeit gibt es Bestrebungen, im Zuge der Überarbeitung der Schallschutzverordnung die Schallschutzvorschriften drastisch zu verschärfen. Eine solche neuerliche Diskussion über das anzustrebende Lärmschutzniveau ist aus Sicht der deutschen Luftverkehrsbranche schon deshalb verfehlt, weil der Gesetzgeber mit dem novellierten Fluglärmmgesetz hierzu bereits klare Vorgaben getroffen hat, so auch hinsichtlich der Differenzierung zwischen Bestands- und Ausbauflyghäfen, letztere wiederum differenziert danach, ob die Zulassungsentscheidung vor oder nach dem 01.01.2011 ergangen ist.



Gerade für die in besonderem Maße schutzbedürftige Nachtzeit wird die Höhe und Häufigkeit zulässiger Maximalpegel im Rauminnen in § 2 Abs. 2 des Fluglärngesetzes vom Juni 2007 eindeutig bestimmt. Die nächtlichen Dauerschall-Innenschutzziele können direkt aus dem Fluglärngesetz abgeleitet werden (minimal $L_{eq} = 35$ dB(A) innen im Neu- und Ausbaufall), die Maximalpegelhäufigkeiten stellen ohnehin Innenpegel dar. An diese gesetzlichen Vorgaben ist der Ordnungsgeber gebunden. Gleiches gilt für den Tagschutz, für den der Gesetzgeber mit dem Verweis auf die sog. Fluglärm-synopse in der Begründung zum Fluglärngesetz deutliche Hinweise gegeben hat. Hier kommt es darauf an, Kommunikationsstörungen im Rauminnen von Aufenthaltsräumen zu verhindern.

Eine erneute Diskussion über die Anwendung der sogenannten 100/100-Regelung in der Schallschutzverordnung entbehrt ebenfalls jeglicher Grundlage, denn auch zum Fluglärm-Berechnungsverfahren hat der Gesetzgeber mit der 3-Sigma-Regelung auch für die Innenwerte eine Festlegung getroffen (vgl. § 3 Abs. 1 i.V.m. der Anlage zu § 3 des neuen Fluglärngesetzes). Die deutsche Luftverkehrsbranche fordert daher, die eindeutigen Festlegungen des Fluglärngesetzes vom Juni 2007 in der neuen Schallschutzverordnung 1:1 umzusetzen.

Aktuelle Forderungen nach nächtlichen Dauerschall-Pegelwerten im Rauminnen von 25 dB(A) sind unrealistisch, wissenschaftlich unbegründet und praktisch kaum umsetzbar.

Bereits Atemgeräusche erzeugen Mittelungspegel von etwa 25 dB(A). Schnarchen, die Geräusche der Haustechnik oder der Trittschall von Nachbarn in Mehrfamilienhäusern sind merklich lauter. Folglich liegen die gemittelten nächtlichen Innenpegel von Schlafräumen bereits ohne äußere Lärmeinwirkungen oberhalb von 25 dB(A).

Aufgrund solcher im Gebäudeinneren üblicher Geräusche könnte ein Innenpegel von 25 dB(A) offensichtlich selbst dann nicht erreicht werden, wenn die Außendämmung betroffener Wohneinheiten auf diesen Innenpegel hin bemessen würde. Eine Dimensionierung der Schalldämmung auf ein derart niedriges Pegelniveau wäre zudem bei einer Vielzahl von Häusern im Flughafenumfeld mit massivem Mehraufwand verbunden, der bis zum kompletten Neubau von Dachstühlen reichen kann.

Darüber hinaus würde die generelle Absenkung auf 25 dB(A) durch die dafür notwendige massive Dämmung von Fenstern, Außenwänden und Dächern zu einem Verbunkerungseffekt führen, vor dem von Seiten der Lärmwirkungsforschung ausdrücklich gewarnt wird.

Eine tragfähige wissenschaftliche Begründung für ein derartiges Schutzziel im Rauminnen gibt es nicht. Folgerichtig wird in der Lärmwirkungsforschung und der jüngsten Rechtsprechung als Vorsorgewert für den Neu- und Ausbau von Flugplätzen ein Innenschutzziel von $L_{eq3} = 35$ dB(A) nachts definiert.

Die deutsche Luftverkehrsbranche lehnt deshalb Forderungen nach Festlegung von im Rauminnen einzuhaltenden Dauerschallpegeln, die für die Nachtzeit unterhalb von 35 dB(A) liegen, ab.

Bisherige Schutzmaßnahmen der Flughäfen müssen einer überarbeiteten Schallschutzverordnung genügen können.

Bisherige, häufig freiwillig geleistete Schallschutzmaßnahmen sind vorsorglich auf das übliche Schutzniveau von $L_{eq} = 35$ dB(A) innen ausgerichtet. Schärfere Schutzziele von $L_{eq} = 25$ dB(A) oder auch 30 dB(A) innen würden nicht nur zu ungerechtfertigten, überdimensionierten Schallschutzanforderungen führen, sondern darüber hinaus auch einen

erheblichen Teil der bisherigen Leistungen der Flughäfen für Schallschutzmaßnahmen im Wert von mehr als 400 Mio. € in Frage stellen. Entsprechende Zusatzkosten, die wegen höherer Schutzanforderungen deutlich über diesem Niveau liegen würden, wären die Folge.

Die deutsche Luftverkehrsbranche fordert daher Bestandsschutz für bisherige Schallschutzmaßnahmen, der durch eine 1:1-Umsetzung der Vorgaben des novellierten Fluglärmsgesetzes sichergestellt wird.

Die einzelnen Verordnungen des untergesetzlichen Regelwerks sind sachgerecht aufeinander abzustimmen und müssen sich nach dem erzielten Konsens richten.

Insbesondere die Schallschutzverordnung, welche die Vorgaben zur Dimensionierung von Schalldämm-Maßnahmen festschreibt, und die Höchstkostenverordnung, die Regelungen zur maximalen Höhe der Entschädigung von Fluglärm-betroffenen für diese Maßnahmen bestimmt, stehen in einem unmittelbaren Zusammenhang. Die Höchstkostenverordnung muss so ausgelegt werden, dass sie angemessene Kosten für die erforderlichen Schallschutzmaßnahmen abdeckt.

Das bedeutet, dass sich die Dimensionierung der Schallschutzmaßnahmen nicht nur an den Vorgaben des Fluglärmsgesetzes zu orientieren hat, sondern auch an den im bisherigen Gesetzgebungsverfahren ermittelten Kostenpauschalen (Kostenansätzen) für die jeweiligen baulichen Schallschutzmaßnahmen. Forderungen nach einzuhaltenen Innenwerten von weniger als $L_{eq} = 35 \text{ dB(A)}$ für die Nachtzeit führten dazu, dass diese den bisherigen Kostenschätzungen zugrunde liegenden Pauschalen deutlich überschritten werden würden. In diesem Fall hätten die Betroffenen erhebliche Mehrkosten selbst zu tragen. Würden dagegen in der Höchstkostenverordnung wesentlich höhere Kostenpauschalen festgesetzt, um den überzogenen Schallschutzanforderungen gerecht zu werden, würde der politische Konsens zur Höhe der Kostenpauschalen verlassen werden.

Auch aus diesem Grunde fordert die deutsche Luftverkehrsbranche die Festschreibung der im Jahre 2005 durch eine gemeinsame Experten-Arbeitsgruppe festgelegten Höchstbeträge für die Erstattung von Aufwendungen in der Höchstkostenverordnung. Diese entsprechen den Vorgaben des Fluglärmsgesetzes.

Fazit

Bei einem nächtlichen Dauerschall-Innenpegel von 35 dB(A) würde dem novellierten Fluglärmsgesetz Genüge getan, ein Bestandsschutz für bisherige Maßnahmen der Flughäfen sichergestellt, der bisher prognostizierte Kostenrahmen eingehalten und zusätzliche Kostenbelastungen für die Fluglärm-betroffenen ausgeschlossen. Eine Diskussion über nächtliche Maximalpegel-Innenschutzziele erübrigt sich, da diese explizit im Fluglärmsgesetz vom Juni 2007 festgeschrieben wurden.

Auch beim Tagschutz sind Innenpegel unter Beachtung der in der Rechtsprechung bestätigten Lärmwirkungsforschung (Fluglärmsynopse) festzusetzen.