

**Dokumentation der
Beiträge zur
Anhörung
der Bundestagsfraktion
Bündnis 90/Die Grünen**

„Instrumente zum Schutz vor Fluglärm“

am 30. Oktober 2003

Jakob-Kaiser-Haus, Raum 1.554

Deutscher Bundestag

(Büro Winfried Hermann)

In der folgenden Dokumentation sind lediglich die Beiträge zusammengefügt, die uns als Textdateien zugesandt wurden. Einige der Beiträge wurden als Power-Point-Präsentationen vorgestellt und werden einzeln verschickt.

Ablaufplan

Einführung und Begrüßung: Winfried Hermann; MdB umweltpolitischer Sprecher Bündnis 90/Die Grünen

I. Status quo: Schwachstellen bisheriger Regelungen – Erfahrungen aus der geltenden Praxis

Moderation: Winfried Hermann

- Dr. Peter Wysk, Oberverwaltungsgericht Münster
- Dr. Bernd M. Nierobisch, Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen
- Oliver Keymis, Bündnis 90/Die Grünen Nordrhein-Westfalen
- Helmar Pless, Verkehrsclub Deutschland

II. Strategien zum passiven und aktiven Lärmschutz

Eckpunkte der Novelle zum Fluglärmgesetz

- Dr. Uwe Lahl; Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit
- Thilo Schmidt; Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

Aktiver Lärmschutz durch Betriebsbeschränkungen? – Was bietet die EU-RL zu lärmbedingten Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen für Regelungsmöglichkeiten?

- Gernot Riediger; Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
- Dr. Rudolf Brüggemann; Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit

Welche Auswirkungen hat die EU-Umgebungslärmrichtlinie auf die Lärminderungsplanung und die Fluglärmverordnung?

- Dr. Rudolf Brüggemann; Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit

III. Schlussfolgerungen – Forderungen an die Politik

Moderation: Winfried Hermann

- Martin Gaebges; Board of Airline Representatives in Germany
- Joachim Hans Beckers; Bundesvereinigung gegen Fluglärm

Einführung von Winfried Hermann, MdB umweltpolitischer Sprecher Bündnis 90/Die Grünen

Wir leben in einer lauten Gesellschaft. Lärm beeinträchtigt zunehmend die Lebensqualität der Menschen. Lärm wird zu einem Faktor von dem sich immer mehr Menschen belästigt fühlen, nach dem Straßen- und Nachbarschaftslärm steht der Fluglärm in Umfragen an dritter Stelle.

Die Quellen sind vielfältig, die größte ist der Verkehrsbereich. Fast jeder trägt so zum Lärm bei und reklamiert zugleich ein Recht auf Schutz vor Lärmbelastungen. Lärmschutz ist heute eine der größten umwelt- und gesundheitspolitischen Herausforderungen.

Hierbei sind die Interessenlagen Einzelner, der Wirtschaft und der Politik nicht nur heterogen, sondern häufig widersprüchlich. Regierung und Parlament sind aufgerufen die unterschiedlichen Interessen zu berücksichtigen und gerechte Lösung zu finden. Dies geht nicht konfliktfrei, denn es geht auch um die Konkurrenz der Verkehrsträger und letztlich um viel Geld.

Das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm von 1971 ist heute nach Einschätzung aller Experten eindeutig veraltet und eine Novellierung ist mehr als überfällig. Es kann seine Funktion längst nicht mehr erfüllen: die Siedlungsentwicklung im Flughafenumland ist nicht mehr wirksam zu steuern, da die Schutzzonen vielfach kaum noch über die Flughafengrenzen hinaus reichen; die Ansprüche auf Schallschutz sind hinter dem zurückgeblieben, was in verschiedenen anderen Bereichen zwischenzeitlich erreicht wurde. Bündnis 90/Die Grünen drängen seit Jahren auf mehr Lärmschutz. In der 14. Leg. wurde versucht das Fluglärmgesetz zu modernisieren:

- Beschluss des Deutschen Bundestages aus dem Jahr 1998
- Eckpunkte des Bundesumweltministeriums zur Novellierung aus dem Jahre 2000
- nachfolgende Novellierungsentwurf und verschiedene Kompromissvorschläge

Im November 2000 hatte der Bundesumweltminister mit Unterstützung der Bundestagsfraktion von Bündnis 90/Die Grünen einen Gesetzentwurf vorgelegt. Der Vorschlag erhielt viel Zustimmung aus Fachkreisen, aber auch Widerspruch von Betroffenen. Schließlich ist er auch an Widerständen aus einzelnen Ministerien und Bundesländern gescheitert.

Konflikte gab es über die Grenzwerte für die Schutzzonen und die Höhe der Kostenbelastungen für die Flugplätze, zuletzt scheiterte die Novelle auch vor dem Hintergrund der Ereignisse des 11. September 2001 und der damit zusammenhängenden Belastung für die Fluggesellschaften.

Inzwischen muss ein neuer Anlauf genommen werden, auch fordern europäische Richtlinien zum Handeln auf nationaler Ebene.

Aus unserer Sicht gibt es demnach verschiedene Vorhaben zur Verbesserung des Schutzes vor Fluglärm:

1. **Novelle des Fluglärmgesetzes** (FF BMU)
2. **Vorschriften zur Lärminderung an der Quelle**, also am Flugzeug und seinen Triebwerken, sind im Luftverkehrsrecht verankert; diese setzen für die Verkehrsflugzeuge internationale Vereinbarungen um (die BR unterstützt die Forschung in diesem Sektor, vor allem die Entwicklung leiserer Flugzeugantriebe und lärmindernder Betriebsweisen; Forschungsverbund „Leiser Verkehr“)
3. **EU-Richtlinie 2002/30/EG vom 26. März 2002 über „Regeln und Verfahren für lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen der Gemeinschaft“**. Diese Richtlinie sieht vor, bei Flughäfen mit spezifischen Lärmproblemen Betriebsbeschränkungen und Betriebsverbote für besonders laute Kapitel-3-Flugzeuge zu erlassen (vor allem für sogenannte Hush-Kit-Flugzeuge); darüber hinaus enthält die EU-Betriebsbeschränkungsrichtlinie das Konzept des sogenannten **„Balanced Approach“ der ICAO**: Der Ansatz sieht die Anwendung abgestimmter Lärminderungsmaßnahmen für Flughäfen vor (z.B. Einsatz leiserer Flugzeuge, Festlegung lärmoptimierter Betriebsverfahren, Baubeschränkungen und baulicher Schallschutz in Flughafennähe sowie lärmbedingte Betriebsbeschränkungen); mit der Umsetzung in deutsches Recht eröffnet sich die Möglichkeit, Lärmschutzaspekte im Luftverkehrsrecht also der Grundlage der Betriebsregelungen zu verankern
4. **EU-Richtlinie 2002/49/EG „über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm“**, die EU-Richtlinie sieht vor, dass in den kommenden Jahren unter anderem für die Gebiete um die größeren Flughäfen Lärmkarten zur Darstellung der Belastungssituation erarbeitet und für lärmbelastete Bereiche Aktionspläne zur Lärminderung entwickelt werden, überdies soll die Öffentlichkeit in die Lärminderungsplanung eingebunden werden

Die Fachanhörung hat den Anstoß für eine Diskussion der drei zentralen Instrumente im Schutz vor Fluglärm gegeben: die anstehende Novelle des Fluglärmgesetzes, die EU-Richtlinie zu lärmbedingten Betriebsbeschränkungen an Flughäfen und die EU-Umgebungslärm-Richtlinie. Unserer Auffassung nach ist die Kombination dieser Maßnahmen eine vielversprechende Option für einen Neubeginn beim Schutz vor Verkehrs- insbesondere vor Fluglärm.

Status quo: Schwachstellen bisheriger Regelungen

- Erfahrungen aus der geltenden Praxis

Dr. Peter Wysk, Richter am Oberverwaltungsgericht Münster

Die "Schwachstellen" der heutigen Regelungen zum Schutz vor Fluglärm aus der richterlichen Sicht lassen sich klar ausmachen. Fluglärm beschäftigt die Verwaltungsgerichte vor allem im Zusammenhang mit Nachbarklagen: Flughafenanwohner oder Gemeinden wehren sich gegen den Ausbau von Flugplätzen oder - neuerdings sehr stark- gegen die Festlegung von "Flugrouten". In beiden Fällen handelt es sich um Planungsentscheidungen, die von der jeweils zuständigen Luftfahrtbehörde getroffen werden und von den Verwaltungsgerichten eigenständig daraufhin zu überprüfen sind, ob in ihnen ein gerechter Ausgleich herbeigeführt worden ist zwischen den Interessen des Luftverkehrs (insbesondere des Flughafens, der ihn nutzenden Fluggesellschaften, der Passagiere und Frachtunternehmer, der Flugsicherheit) auf der einen Seite und den Belangen seiner Nachbarn auf der anderen. Aus der Sicht verwaltungsgerichtlicher Verfahren problematisch ist der erforderliche Interessenausgleich vor allem hinsichtlich der Lärmbelastung. Nun gibt es im Luftverkehrsrecht für die Bestimmung des nicht oder nicht ohne flankierende Maßnahmen hinzunehmenden (unzumutbaren) Lärms und die darüber hinaus gebotene Abwägung auch des zumutbaren Lärms praktisch keine gesetzlichen Vorgaben, die unmittelbar die konkrete Handhabung im Einzelfall vorprägen würden. Das ist als solches noch kein Schwachpunkt, sondern strukturentypisch für jede Art von Planung, die eben nur final - durch das zu erreichende Ziel - gesteuert werden kann und nicht durch konditionale Normprogramme (mit Tatbeständen und Rechtsfolgen), wie sie Richtern bei der Rechtsanwendung ansonsten regelmäßig vorgegeben sind. Bei der Prüfung von planerischen Entscheidungen können sich Gerichte auf richterrechtlich entwickelte, seit langem bewährte Methoden und ausgefeilte Grundsätze verlassen. Der Gesetzgeber müsste hier dickleibige Bücher verfassen, wollte er versuchen, all dies zu regeln (was er zweifellos dürfte und punktuell gelegentlich auch tut). Die Schwierigkeiten beginnen aber bei der Frage, anhand welchen Materials und welcher Kriterien die Gewichtung der in einem konkreten Fall widerstreitenden Interessen vorzunehmen ist, was also in die beiden Waagschalen der Abwägung zu werfen ist. Insofern nimmt das Luftverkehrsrecht eine unglückliche Sonderstellung ein, denn im Straßen- und Eisenbahnplanungsrecht gibt es dazu durchaus Vorgaben.

1. Schwachpunkt: Konkretisierung des Stellenwerts des Verkehrsgeschehens, dem ein Flughafen oder Ausbauvorhaben jeweils dient (Waagschale 1)

Die Zumutbarkeit einer Belastung durch Lärm hängt nach gefestigten Grundsätzen ganz wesentlich von der Bedeutung ab, die dem lärmenden Unternehmen zuzuerkennen ist. Dabei kommt einem durch das Unternehmen zu bewirkenden Vorteil für die Allgemeinheit im Sinne des öffentlichen Interesses der wesentliche Stellenwert zu. Gerade bei planerischen, auf Wirkungen in der Zukunft gerichteten Entscheidungen über Infrastruktureinrichtungen wären nachvollziehbare und legitimierte Aussagen zu dem, was im öffentlichen Interesse liegt, sowie dazu, wo und wie das Interesse befriedigt werden soll, nicht nur für die Gerichte, sondern für alle Beteiligten hilfreich. Solche Aussagen müssten im politischen Raum getroffen werden. Für Straßen und Schienenwege finden sie sich insbesondere im Bundesverkehrswegeplan oder in Bedarfsgesetzen. Ein dort festgeschriebener vordringlicher Bedarf, etwa für eine Bundesstraße, kann praktisch nicht mehr in Frage gestellt werden. Im Luftverkehr gerät man hingegen nur allzu leicht ins Philosophieren oder gar ins Schwadronieren: Geht mit dem zweifellos gegebenen Interesse von Luftfahrtunternehmen am Nachtflug ein öffentliches Interesse einher (über die generelle Billigung von Nachtflug im Luftverkehrsgesetz hinaus) und - wenn ja - soll es an jedem Flughafen oder nur an bestimmten (und welchen?) Flughäfen befriedigt werden? Besteht ein öffentliches Interesse an einem Flughafen, der überwiegend dem Tourismusflugverkehr dient - insbesondere wenn die Nachfrage erst durch "Billigfliegerei" geweckt wird-, oder ist ein solcher Flughafen so zu betrachten wie jedes lärmverursachende Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft? Zu diesen und ähnlichen Fragen fehlen handfeste, aussagekräftige Vorgaben der maßgeblichen politischen Gremien, aus denen die Luftfahrtbehörden und die Gerichte die öffentliche Bedeutung eines konkreten Flughafenvorhabens ableiten könnten.

2. Schwachpunkt: Generalisierende Wertungen zum individuellen Lärmschutz, d.h. zum zumutbaren Belastungs- und zum notwendigen Schutzniveau der Flughafennachbarschaft (Waagschale 2)

Zwar sind die planerisch einzustellenden Belange der Betroffenen in der Rechtsprechung seit langem klar herausgearbeitet (Gesundheit und Eigentum, aber ebenso Wohnen, Kommunikation, Lebensqualität). Doch geraten alle entscheidenden Stellen auch hier auf schwankenden Boden, wenn es (1) um das genaue Maß dessen geht, was an Einschränkungen dieser Belange - insbesondere in den sensiblen Tageszeiten - hingenommen werden muss, und (2) Art und Reichweite des zu gewährenden Schutzes in den Fällen verfügt werden soll, wenn das Maß überschritten wird; auch insoweit fehlen normative Aussagen. Für Straßen und Schienenwege finden sie sich in der 16. und

24. BImSchV, wo die Grenzen des Zumutbaren und der zu gewährende Schutz zahlenmäßig fixiert sind. Nichts Vergleichbares findet sich für den Luftverkehr! Sicher, es gibt ein Fluglärmgesetz; doch hat dieses Gesetz für den individuellen Lärmschutz noch nie eine Rolle gespielt. Um das zu erkennen, muss man einen kurzen Blick auf das derzeitige Schutzkonzept für Fluglärm werfen, das auf drei unabhängigen Ebenen funktionieren soll:

1. Ebene: **Fluglärmgesetz.** Es dient der überindividuellen Konfliktvorbeugung (dem Schutz der "Allgemeinheit", nicht: der Nachbarschaft). Planerische Konflikte mit Bebauung sollen von vornherein verhindert werden, indem Flächen in der Umgebung von Flughäfen von lärmempfindlichen Nutzungen freigehalten werden. Zielrichtung ist demgemäß die gemeindliche Planungshoheit (§§ 1-7 FlugLG), weshalb die Gesetzgebungskompetenz des Bundes dem Bodenrecht entstammt (Art. 74 Nr. 18 GG, also nicht der Lärmbekämpfung nach Nr. 24).
2. Ebene: **Landesplanerische Vorsorge.** Ergänzend - aber mit derselben Zielrichtung - tritt die Lärmvorsorge der Länder hinzu, die in Raumordnungsplänen (Gebietsentwicklungs-, Regionalpläne usw.) weitergehende Lärmschutzbereiche (bis hin zu 62 dB(A)-Konturen) festlegen. Charakteristisch für den Vorsorgegedanken ist die Orientierung am Endausbauzustand und am prognostischen Maximalflugbetrieb des jeweiligen Flugplatzes. Rechtsgrundlage ist das Raumordnungsrecht, für das dem Bund nur eine Rahmenkompetenz (Art. 75 Abs. 1 Nr. 4 GG) zusteht, die von den Ländern eigenständig auszufüllen ist.
3. Ebene: **Individueller Lärmschutz.** Darüber, was dem einzelnen Flugplatznachbarn an Fluglärm konkret zugemutet werden darf, wird auf den ersten beiden Ebenen noch nicht entschieden, sondern erst mit der behördlichen Gestattung eines konkreten Vorhabens (durch Genehmigung, Planfeststellungsbeschluss usw.). Die von der Luftfahrtbehörde dort festgelegten Tag- oder Nacht-Schutzgebiete dürfen daher mit den Lärmschutzbereichen und Schutzzonen der vorgelagerten Ebenen nicht verwechselt werden: Sie dienen der Fixierung der Zumutbarkeit des Fluglärms auf der Grundlage einer die Verhältnisse am konkreten Flugplatz zulässigerweise generalisierenden Betrachtung. Es ist diese Ebene, auf der die normativen Vorgaben fehlen, die der 16. BImSchV entsprechen würden (Gesetzgebungskompetenz für sie wäre der Titel Luftverkehr, Art. 73 Nr. 6 GG.). Die Rechtsprechung sieht sich nun aus kompetenzrechtlichen Gründen gehindert, abstrakt-generelle (also für alle Flugplätze und Vorhaben gültige) Aussagen über die zumutbare Belastung und gegebenenfalls zu ergreifende Abhilfemöglichkeiten zu formulieren. Das Maß des Zumutbaren muss daher für jedes einzelne Vorhaben immer neu

herausgearbeitet werden - nach den Gegebenheiten des Einzelfalls und den jeweils aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnissen, im Grunde also mit für alle Beteiligten unvorhersehbaren Ergebnissen.

3. Schwachpunkt: Keine volle Disposition der planenden Behörden über lärmbestimmende Faktoren und lärmindernde Instrumente

Schließlich steht der planenden Landes-Luffahrtbehörde in den Zulassungsverfahren für ein konkretes Vorhaben aus Rechtsgründen nicht das gesamte Tableau der Maßnahmen zur Verfügung, die für die konkrete Lärmbelastung bestimmend sind und mit denen diese gesteuert werden kann. Das heißt: Die Lärmbelastung der Umgebung kann sich völlig anders entwickeln, als von der Behörde in ihrer Planungsentscheidung vorausgesehen; und überdies steht ihr in einem solchen Fall nicht die volle Spannweite der Möglichkeiten zu Gebote, Belastungen zu mindern. Neben immer noch diskutierten Fragen zur allgemeinen Befugnis, im Zulassungsverfahren flugbetriebliche Regelungen zu treffen, ist hier vor allem und beispielhaft an die so genannten Flugrouten zu erinnern, die organisatorisch selbständig, nämlich vom Luffahrt-Bundesamt, festgelegt werden und mit den Zulassungsverfahren für Neubau, Ausbau und Änderung von Flughäfen auch nicht anderweitig - d.h. normativ - verkoppelt sind. Der Grund findet sich in der luftverkehrstypischen Aufteilung der Maßnahmekompetenzen auf Bundesbehörden, beliebige Private (DFS) und Landesbehörden. Diese organisationsrechtliche Aufteilung ist durch das verfassungsrechtliche Konzept der Luftverkehrsverwaltung in Art. 87d, 85 GG (grundsätzlich bundeseigene Verwaltung mit "Auslagerungs"möglichkeiten für einzelne Angelegenheiten, aber einer unaufgebaren, vollen Sachkompetenz und Direktionsmacht des Bundes) vorgegeben und schwerlich zu ändern; dennoch darf man normative Mechanismen erwarten, die eine uneingeschränkte Verfügbarkeit aller lärmrelevanten Maßnahmen in den Zulassungsverfahren der Landesbehörden oder zumindest die reibungslose Verzahnung der Maßnahmen und Verfahren sicherstellen, wie dies jetzt übrigens die Betriebsbeschränkungs-Richtlinie 2002/30/EG als selbstverständlich voraussetzt.

Gerade die Festlegung der Abflugwege wird neuerdings so heftig diskutiert, dass man fragen darf, ob der Gesetzgeber gut beraten ist, die in vollem Gange befindliche Entwicklung der Maßstäbe den zuständigen Verwaltungsstellen und wiederum letztlich den Gerichten zu überlassen. Abflugwege sind mittlerweile in ihrer zentralen Rolle für die tatsächliche Lärmverteilung erkannt. Dabei hat das Zusammentreffen von zwei Umständen ein besonders scharfes Schlaglicht auf diese Problematik geworfen und erhebliche Unruhe in der Bevölkerung erzeugt: die Neuordnung des europäischen Luftraums (EAM04), die nachwirkend praktisch an sämtlichen größeren Flugplätzen

Streckenänderungen erzwungen hat, und die Anerkennung ihrer gerichtlichen Überprüfbarkeit durch das Bundesverwaltungsgericht im Juni 2000. Das völlige Fehlen von Regelungen sogar zu den grundlegenden Wertungen (etwa: Bündelung oder Streuung von Flugspuren? Beibehaltung einer Altbelastung oder Schaffung von Neubelastungen?) muss angesichts dieser Situation als unglücklich bezeichnet werden, wenngleich mit den von der Rechtsprechung bislang formulierten Standards fraglos gearbeitet werden kann. Die Vorgaben der Rechtsprechung und das wenig klare Zusammenspiel der an den Festlegungen beteiligten Behörden und Stellen (Luftfahrt-Bundesamt, Flugsicherung, Fluglärmkommissionen) werfen zudem die Frage auf, ob die personelle und sächliche Ausstattung der entscheidenden Behörde den heutigen Anforderungen noch gerecht werden kann.

Resümee

Die beschriebenen Schwachstellen führen in der Summe zu einer für alle Beteiligten sehr unbefriedigenden Situation. Der Zwang, die maßgeblichen Fragen immer wieder neu beantworten zu müssen, bewirkt eine tiefgreifende Verunsicherung nicht nur der betroffenen Bevölkerung, sondern auch der Flughafenbetreiber: Die Menschen in einem weiten Umfeld der Flughäfen können schlechthin nicht absehen, was ihnen auf Dauer zugemutet werden wird und worauf sie sich einstellen müssen. Die Betreiber greifen, um schwer kalkulierbare Planungsrisiken zu minimieren, zu kleinschrittigen Ausbau- und Betriebserweiterungsplanungen, die in der Bevölkerung oft als unlautere "Salamitaktik" gedeutet werden und den verständlichen Unmut der Flughafennachbarn ständig neu entfachen. Daraus erklärt sich, dass es im Luftverkehr - wie in keinem anderen Planungsbereich - zu einer Emotionalisierung und zu organisiertem Widerstand der Betroffenen gekommen ist. Wer die unerträglich langen Planungszeiten und Rechtsschutzverfahren mit erheblichen unproduktiven Kosten hinzu nimmt und das Belästigungserleben der Betroffenen, das nur zu einem kleinen Teil durch physikalische Merkmale des Lärms bestimmt wird, ernsthaft ins Kalkül zieht, der vermag in etwa die nachhaltige Bedeutung zu ermessen, die klare, parlamentarisch legitimierte Aussagen für die gegenwärtige gesellschaftliche Diskussion und die Absicherung von Behördenentscheidungen haben.

Oliver Keymis, Bündnis 90/Die Grünen Nordrhein-Westfalen

Unbestritten ist die Forderung, dass das gegenwärtig geltende Fluglärmgesetz von 1971 (!) in wichtigen Punkten dringend novelliert werden muss. Insbesondere die Neufassung bundeseinheitlicher Grenzwerte, differenziert für die Lärmbelastung am Tag und während der Nacht, ist erforderlich. Dabei muss dringend darauf geachtet werden, dass die Novelle keinesfalls hinter dem bereits „gesprochenen Recht“ (Stand 2003) zurück bleibt.

Dies gilt insbesondere auch vor dem Hintergrund, dass die ohne Zweifel erreichten technischen Lärminderungen bei den Flugzeugen durch das Wachstum des Luftverkehrs überkompensiert werden. Am Flughafen Köln/Bonn in NRW kann dies besonders exemplarisch seit nunmehr einem Jahr mit dem neuen Angebot des Billigflugsegmentes erlebt werden.

Folgende neun Punkte weisen einige Schwachstellen der bisherigen Regelung auf:

1. Bundeseinheitliche Regelungen zu Start- und Landeentgelten

Der Luftverkehrsmarkt ist derzeit von einem ruinösen Wettbewerb der Flughäfen und Landeplätze um Luftfahrtunternehmen geprägt. Dieser wird durch zwei Stellschrauben bestimmt: die Öffnungszeiten und die Entgelte.

GermanWings und Hapag-Lloyd haben sich für Köln-Bonn entschieden, weil die Nachtoffenheit des Flughafens vier Umläufe ermöglicht. Ryan-Air scheint eine Betriebsaufnahme von der Zahlung erheblicher Summen oder vom Verzicht auf Entgelte durch die Flughafenbetreiber abhängig zu machen. Selbst große Flughäfen wie etwa Düsseldorf, generieren neue Linienangebote über die massive Senkung der Landegebühren in den freien Kapazitäten.

Durch die Einführung eines bundesweit einheitlichen Mindestentgeltes werden gleiche Wettbewerbsbedingungen hergestellt. M.E. deutet die LKW-Maut zumindest eine gesetzgeberische Kompetenz des Bundes hierfür an.

2. Flugzeug-Lärmkategorien (Bonus-Liste) mit Nachtzuschlägen verknüpfen

Über die Mindestgebühren hinaus sollten Mindest-Nachtzuschläge anhand der Bonus-Liste bundesweit einheitlich festgelegt werden. Diese könnten als "Gebühren" ausgestaltet werden und zweckgebunden für investive Lärmschutzmaßnahmen vereinnahmt werden. Unabhängig von den Punkten 1. und 2. ist

es den Flughafenbetreibern unbenommen, höhere Entgelte zur standortbezogenen Differenzierung umzusetzen.

3. Slot-Vergaben durch Versteigerung

Bislang ist es gängige Praxis, dass die Luftverkehrsgesellschaften auf einen einmal zugeteilten Slot Erstzugriffsrechte haben. Die Folge ist eine künstliche Infrastruktur-verknappung, insbesondere dann, wenn die Slots im Rahmen der sog. "No-Show-Rate" nicht genutzt werden und verfallen.

Am Flughafen Düsseldorf hat vor dem Hintergrund der Einführung eines Kapazitäts-Bereitstellungsentgeltes die Deutsche Lufthansa insgesamt 7.200 zugeteilte Slots zurückgegeben. Dies entspricht 10 % der gesamten Jahresflugbewegungen der Lufthansa in Düsseldorf.

Bereits die Enquête-Kommission "Zukunft der Mobilität" des Landtags NRW hat gefordert, die Start- und Landerechte an Flughäfen zu versteigern anstatt zuzuteilen. Hierzu wäre eine bundesweit einheitliche Regelung hilfreich.

4. Einheitliches Instrumentarium zur Messung von Emissionen

Emissionsabhängige, differenzierte Entgelte und spezifische Erlaubnisregelungen für geräuscharmes Fluggerät können derzeit nur schwer umgesetzt werden, weil hierzu noch kein geeignetes, vereinheitlichtes Instrumentarium für die Messung von startenden und landenden Flugzeugen zur Verfügung steht. Dies ist aber einerseits Voraussetzung für die Einführung von emissionsabhängigen Gebühren und andererseits für ein generelles Umwelt-Monitoring von Luftverkehrsemissionen im Flughafenbereich.

5. Umweltkapazitätsprüfung und Umweltzertifizierung für Flughäfen

Die unterschiedlichen Belastungen des Luftverkehrs an den jeweiligen Flughafen-standorten könnten durch eine Umweltkapazitätsprüfung ermittelt werden. Hierzu müssen einheitliche Ermittlungskriterien und -verfahren entwickelt werden. Auf die Umweltkapazitätsprüfungen aufsetzende Umweltzertifizierungen können ein probates Mittel zur Versachlichung beim Ausgleich unterschiedlicher Interessen an den Flughafenstandorten sein.

6. Kompetenzen der Fluglärmkommissionen erweitern

Immer noch viel zu häufig wird Vorschlägen der Fluglärmkommissionen nicht gefolgt. Dies kann durch die Einführung einer Begründungspflicht der Genehmigungsbehörden und der für die Flugsicherung zuständigen Stellen (DFS und Luftfahrt-Bundesamt) verbessert werden. Mehr Transparenz, eine geregelte Beteiligung der betroffenen Kommunen und damit insgesamt mehr Bürgernähe bei den Entscheidungsfindungen der Fluglärm-kommissionen, z.B. bei der Neubestimmung oder Änderung von Flugrouten, sind dringend notwendig.

7. Raumordnerische Abstimmung der Flughafenstandorte

Auf europäischer Ebene konkurrieren die Nationalstaaten, auf Bundesebene die einzelnen Bundesländer und innerhalb der Bundesländer die Regionen um die Flughafenstandorte. Zur Vermeidung eines aus Klimasicht absolut unverträglichen Wettlaufes, insbesondere um Mittel- und Langstreckenpassagiere, ist eine raumordnerische Abstimmung sowohl auf europäischer, wie auch auf der nationalstaatlichen Ebene erforderlich.

8. Ausweisung von Bauland in Flughafennähe einschränken

Schrumpfende Lärmbelastungen an Flughäfen dürfen nicht durch das Nachrücken von Wohnbebauung im Rahmen der kommunalen Bauleitplanung kompensiert werden und damit neue Raumnutzungskonflikte geschaffen werden. Hierzu müssen möglicherweise im Baugesetzbuch einschränkende Regelungen getroffen werden.

9. Nachtflugverbote rechtlich verankern

Es erscheint notwendig, angesichts der Nähe der großen Verkehrsflughäfen in Deutschland zu dicht besiedelten Wohngebieten, Nachtflugverbote bundeseinheitlich rechtlich zu verankern und da, wo Nachtflug noch notwendig ist, abgestufte Ausnahmeregelungen auszuweisen, die auf der Basis von nächtlichen Lärmkontingenten und Kernruhezeiten zumindest einen gewissen Schutz vor Nachtfluglärm ermöglichen.

Helmar Pless, Verkehrsclub Deutschland (VCD) e.V.

Sehr geehrter Herr Hermann, sehr geehrte Damen und Herren,
vielen Dank für die Einladung zu dieser Anhörung. Ich leite das VCD-Projekt „Maßnahmen gegen Verkehrslärm“. Der Verkehrsclub Deutschland ist ein Umwelt- und Verbraucherverband, der sich seit 1986 für eine umwelt- und menschenfreundlichere Verkehrspolitik einsetzt.

Der VCD hat mit Unterstützung des Bundesumweltministeriums und Umweltbundesamtes im Laufe der letzten 12 Monate 7 Experten-Workshops zu der Frage durchgeführt, wie der Schutz vor Verkehrslärm auf eine bessere rechtliche Grundlage gestellt werden kann. Meine Ausführungen sind zum einen das Ergebnis dieser Workshopreihe. Zum anderen habe ich meine Rede auch mit den Verkehrsexperten des Arbeitskreises „Luftverkehr“ der Umweltverbände abgestimmt. Diesem Arbeitskreis gehören neben dem VCD, der BUND, Germanwatch, Robin Wood und die Bundesvereinigung gegen Fluglärm an.

Mir wurde von Herrn Hermann die Aufgabe gestellt, einen kurzen Aufriss zu den Problemlagen beim Fluglärm zu geben. Ich werde mich dabei auf die unzureichende Rechtslage konzentrieren, möchte zuvor aber auf die gesundheitlichen Aspekte sowie die Frage der Belästigung eingehen.

Lärm ist die bedeutendste Umweltbeeinträchtigung für Menschen im Wohnumfeld. Nach Angaben des Umweltbundesamtes stört er noch mehr als Luftverschmutzung, Gewässer- und Abfallbelastung. Der Fluglärm ist nach dem Straßenverkehrslärm und dem Nachbarschaftslärm die wichtigste Lärmquelle in Deutschland. 47 Prozent der Deutschen fühlen sich nach Angaben des Umweltbundesamtes durch Fluglärm gestört und belästigt. 7 % der Deutschen, also rund 5 Mio. Menschen, geben an, dass sie durch Fluglärm äußerst bzw. stark gestört und belästigt werden. Mit hohen Lärmbelastungen sind zum Teil erhebliche Gesundheitsrisiken, auf alle Fälle jedoch gravierende Einbußen der Lebensqualität verbunden. An Lärm kann man sich – entgegen einer verbreiteten Auffassung – nicht gewöhnen. Auch die Geräusche, an die man sich scheinbar gewöhnt hat, mindern die nächtliche Erholung wegen der Verkürzung des Tiefschlafzustandes.

Aus der Fluglärmwirkungsforschung liegen folgende gesicherten Erkenntnisse vor (ich beziehe mich hierbei insbesondere auf den Sachverständigenrat für Umweltfragen und das Umweltbundesamt):

- Bei Fluglärmbelastungen mit einem Mittelungspegel von 55 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts – berechnet als $L_{eq(3)}$ – wird die Grenze zur erheblichen Belästigung erreicht. Dabei muss berücksichtigt werden, dass unter anderem auch angesichts individuell unterschiedlicher Empfindlichkeiten die Grenze zwischen Belästigung und Gesundheitsbeeinträchtigung durch Lärm fließend ist.

- Bei Fluglärmbelastungen von 60 dB(A) tags und 50 dB(A) nachts sind aus medizinischer Sicht Gesundheitsbeeinträchtigungen zu befürchten.
- Bei Fluglärmbelastungen oberhalb von 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts sind Gesundheitsbeeinträchtigungen in Form von Herz-Kreislauf-Erkrankungen zu erwarten.

Zwar sind die Flugzeuge in den letzten Jahrzehnten deutlich leiser geworden, aber andererseits gab es einen rasanten Anstieg der Flugbewegungszahlen. Im Ergebnis ist die „physikalische“ Lärmbelastung im Umfeld der meisten Flugplätze - ausgedrückt durch den Mittelungspegel - zuletzt relativ konstant geblieben. Die Lärmwirkungsforschung kommt jedoch zu dem eindeutigen Resultat, dass die Belästigungsreaktionen bei den Betroffenen deutlich angestiegen sind. Gründe hierfür sind die zunehmende Häufigkeit der Fluglärmereignisse mit Wegfall von Lärmpausen und die Ausweitung des Flugbetriebs auf lärmsensiblere Zeiten am frühen Morgen, am späten Abend, am Wochenende und in der Nacht. Im Laufe der zurückliegenden Jahrzehnte hat sich zudem auch die Erwartung der Bevölkerung an ein akzeptables oder weitgehend ungestörtes Wohnumfeld geändert.

Relativ wenig untersucht sind bislang die volkswirtschaftliche Folgekosten des Verkehrslärms. Durch Fluglärm beeinträchtigte Häuser und Grundstücke haben einen starken Wertverfall. Arztkosten, Produktionsausfälle durch Krankheit oder Lärmstress am Arbeitsplatz, Umsatzeinbußen im Tourismus sowie Schallschutzmaßnahmen sind weitere Kostenfaktoren. Diese externen Kosten werden derzeit überwiegend der Allgemeinheit aufgebürdet und nicht verursachergerecht angelastet.

Außerdem kommt es zunehmend zur Verlärmung bisher noch recht ruhiger Gebiete, da sich ein immer dichteres Netz von Flugplätzen und Flugrouten über Deutschland ausbreitet. So gibt es einen Trend der Expansion von bislang wenig genutzten Regionalflughäfen, die insbesondere Billigfluggesellschaften mit günstigen Start- und Landeentgelten anlocken. Neue technische Entwicklungen wie die Flächennavigation lassen zusätzliche Anflüge auf Flughäfen neben den festgelegten Flugrouten zu.

Das Fluglärmproblem wird in den kommenden Jahren noch zunehmen. Denn trotz aller lokalen Krisen (11. September, Irakkrieg, SARS) wird die Transportleistung durch Flugverkehr laut Prognosen jährlich weltweit um 5 % wachsen. Dies bedeutet eine Verdoppelung der Transportleistungen in den nächsten 15 Jahren. Die Zahl der Flugbewegungen wird sich in einem größeren Zeitraum von 37 Jahren verdoppeln, da sich laut Prognosen die Flugzeuggröße vergrößern wird.

Hauptdefizite bei der bestehenden Rechtslage:

- Das Lärmschutzrecht ist zersplittert über zahlreiche Gesetze und Verordnungen. Während Straßen- und Schienenlärm im Bundes-Immissionsschutzgesetz geregelt werden, gibt es für den Fluglärm das Fluglärmgesetz und das Luftverkehrsgesetz. Auch die Verfahren zur Berechnung von

Mittelungspegeln sind je nach Lärmart so unterschiedlich, dass eine direkte Vergleichbarkeit von Fluglärm-Mittelungspegeln einerseits mit Mittelungspegeln von Straßen- oder Schienenlärm andererseits nicht gewährleistet ist.

- Für die Bildung von Gesamtbeurteilungspegeln, das heißt für eine Summenpegelbetrachtung, gibt es derzeit keine hinreichend konkrete gesetzliche Grundlage. Das menschliche Ohr ist normalerweise gleichzeitig einer Vielzahl unterschiedlicher Schallquellen ausgesetzt. Nahezu alle Regelwerke basieren jedoch auf einer getrennten Ermittlung und Bewertung von Straßen-, Schienen- Flug- oder Gewerbelärm.
- Es fehlt ein gesetzliches Schutzkonzept, das unzumutbare Fluglärmbelastungen auf der Grundlage gesetzlicher Grenzwerte auf ein gesundheitlich verträgliches und angemessenes Maß vermindert. Das Fluglärmgesetz ist vornehmlich darauf ausgerichtet, Erstattungs- und Entschädigungsansprüche zu regeln. Echte Grenzwerte, die z. B. Betriebsbeschränkungen oder Lärmkontingentierungen auslösen, fehlen völlig.
- Die Grenzwerte des Fluglärmgesetzes liegen viel zu hoch. Sie gewährleisten nicht einmal den Schutz vor gesundheitlichen Beeinträchtigungen. Mit 75 dB(A) liegt der Schutzzonengrenzwert für die Schutzzone 1 10 dB(A) über der Schwelle der gesundheitlichen Beeinträchtigung. Eine Berechnung nach der noch geltenden Anleitung zur Berechnung von Lärmschutzbereichen (AzB) in Verbindung mit den Festlegungen im Fluglärmgesetz ergibt in manchen Fällen derart kleine Schutzzonen, dass rein theoretisch auf dem Flugplatz direkt neben der Start- und Landebahn Wohnungsbau zugelassen werden könnte. Wohnungsverdichtung im unmittelbaren Umfeld eines Flugplatzes führt aber unweigerlich zu einer Erhöhung der Zahl der belasteter Bürger.
- Zur Beschreibung der zulässigen Belastungsgrenze genügt es nicht, Mittelungspegel als Grenzwerte festzulegen, da Aufweckreaktionen während der Nacht durch einen Mittelungspegel kurzer, sehr lauter Pegel nicht angemessen erfasst werden.
- Lärmwirkungsforscher gehen davon aus, dass bereits ab 60 täglichen Überflügen mit über 70 dB(A) Wohnfunktionen unerträglich eingeschränkt werden. Diese Werte werden bei vielen Verkehrsflughäfen erreicht, ohne dass Schutzmaßnahmen ergriffen werden würden. So kann ein energieäquivalenter Dauerschallpegel von 57 dB(A) ca. 200 tägliche Überflüge mit über 70 dB(A) und einer Geräuschkdauer von jeweils ca. 30 Sekunden bedeuten.
- Es fehlt ein gesetzliches Instrumentarium zur Regelung einheitlicher Nachtflugbeschränkungen oder Nachtflugverbote.
- Das derzeitige Fluglärmgesetz ist und war nicht in der Lage, die Siedlungsentwicklung im Flughafenumland angemessen zu steuern. Es fehlen hinreichend strenge Planungsleitsätze und

Siedlungsbeschränkungen, die gewährleisten, dass lärmempfindliche Nutzungen einschließlich Wohnungen im besonders betroffenen Flughafenumfeld nicht mehr entstehen, sondern langfristig möglichst durch unempfindliche gewerbliche und industrielle Nutzungen verdrängt werden.

- Durch das Fluglärmgesetz konnte der Bau von Wohnungen in den besonders belasteten Gebieten nicht wirksam verhindert werden. Nach § 5 Abs. 1 bzw. 2 Fluglärmgesetz dürfen zwar Wohnungen in der Schutzzone 1 und schutzbedürftige Einrichtungen (z. B. Krankenhäuser, Schulen) im gesamten Lärmschutzbereich nicht errichtet werden. Durch die vielen Ausnahmen wird dieses Verbot jedoch drastisch ausgehöhlt. Das Verbot gilt nämlich nicht, wenn zum Zeitpunkt der Festsetzung des Lärmschutzbereichs der Wohnungsbau aufgrund des Bebauungsplans zulässig war. Außerdem gilt das Bauverbot nicht für Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen von Betrieben und öffentlichen Einrichtungen sowie für Betriebsinhaber und -leiter sowie Wohnungen und Gemeinschaftsunterkünfte der Bundeswehr sowie der in Deutschland stationierten Streitkräfte von Partnerländern. Schließlich gelten die Bauverbote auch nicht für Vorhaben, die vor Festsetzung des Lärmschutzbereichs bereits genehmigt waren. Bisher dürfen also in einem Gebiet mit mehr als 75 dB(A) äquivalenten Dauerschallpegel zusätzlich neue Sanierungsfälle von morgen errichtet werden.
- Es fehlen darüber hinaus Planungs- und Durchführungsinstrumente, um die gegebene Konfliktlage zu entschärfen. Solche Instrumente wären z.B. die Wahrnehmung von Vorkaufsrechten sowie Entschädigungs- und Absiedlungsprogramme.
- Der Geltungsbereich des bestehenden Fluglärmgesetzes ist zu eng gefasst. Es fehlt die Einbeziehung der Verkehrsflughäfen mit nur Gelegenheitsverkehr („Nicht-Fluglinienverkehr“), größeren Landeplätzen (einschließlich Hubschrauber-Landeplätzen) und militärischen Flugplätzen, auf denen schwere Propellerflugzeuge stationiert sind, da auch diese eine erhebliche Beeinträchtigung für die Umgebung darstellen.
- Der vom Rollen der Luftfahrzeuge auf dem Flugplatzgelände und dem Betrieb von Triebwerksprobelauf-Anlagen herrührende Lärm wird bei einigen Flughäfen nach der TA-Lärm beurteilt. Eine klare gesetzliche Regelung, die ein derartiges Verfahren unterstützt, sieht aus.
- Es fehlt die Pflicht zur Erstellung eines integrierten Lärminderungsplans, der auch die Berücksichtigung von Summenpegeln einschließt.
- Obwohl an nahezu allen Verkehrsflughäfen in Deutschland ausreichendes Datenmaterial vorhanden ist, werden die Betroffenen über die Belastungssituation nicht ausreichend aufgeklärt. Der Lärmschutzbereich weist lediglich den äquivalenten Dauerschallpegel aus. Dagegen werden hier keine Angaben über die Anzahl der Flugbewegungen, die Dauer der Erholungsphasen

zwischen Lärmereignissen und die Lärmbelastung in schutzwürdigen Zeiten gemacht. Oft wird auch über real geflogene Flugrouten keine Auskunft gegeben.

- Die Festlegung neuer Flugrouten erfolgt in einem wenig transparenten Verfahren ohne Beteiligung der betroffenen Kommunen. Durch diese Praxis ist eine vernünftige Flächenentwicklung durch die Kommunen, also etwa die Erschließung neuer Wohngebiete, und die Nutzung der mit hohem Aufwand entwickelten Gebiete nicht mehr sicher planbar. Jede Planung und Umsetzungsmaßnahme steht unter dem Vorbehalt der zeitweiligen oder dauerhaften Veränderung der Grundlagen.
- Es besteht ein Vollzugsdefizit bei der Überwachung der Einhaltung von Flugrouten.
- Es fehlt an klaren gesetzlichen Vorgaben zum Lärmschutz für die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH. Statt dessen wird es mitunter einzelnen Fluglotsen im Tagesbetrieb überlassen, wesentliche Entscheidungen für die Belastungssituation beim Fluglärm zu treffen.
- In den Fluglärmkommissionen ist meist nur ein kleiner Ausschnitt der Betroffenen vertreten. Nicht vertreten sind außerdem die Gemeinden, die von Änderungen der Flugrouten betroffen werden können sowie von neuen oder zu ändernden Warteräumen von Flugzeugen. Fluglärmkommissionen sind nach § 32b LuftVG nur für Verkehrsflughäfen mit Lärmschutzbereich zu bilden. Es fehlt eine gesetzliche Pflicht zur Bildung von Fluglärmkommissionen an militärischen Flugplätzen.
- Die Anforderungen der ICAO (Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation) zum Lärmschutz an der Quelle (Flugzeug-, insbesondere Triebwerktechnik) entsprechen überhaupt nicht dem Stand der Technik. Im Juni 2001 hat der ICAO-Rat einen neuen Lärmgrenzwert für Flugzeuge in einem neuen Kapitel 4 festgelegt, der 10 Dezibel (dB) unter der Summe der im Kapitel 3 des ICAO-Anhangs 16 festgelegten drei Lärmgrenzwerte liegt. Dieser Grenzwert gilt jedoch erst ab 2006 als Standard für die Zulassung neuer Flugzeugmuster und wird bereits jetzt von zahlreichen Flugzeugen eingehalten. Damit zeigt sich wieder einmal, dass sich Umweltauflagen im Rahmen der ICAO nur sehr schwer durchsetzen lassen, was nicht zuletzt daran liegt, dass diese von den Lobbyinteressen der Flugzeughersteller und Flughafensbetreiber dominiert wird. Aber selbst wenn von nun bei der Neuanschaffung der Flugzeuge auf besonders lärmarme Triebwerke geachtet wird, so machen sich Lärminderungen an den Flughäfen, bedingt durch die Langlebigkeit der Flugzeuge und weiter wachsender Flugbewegungszahlen, erst in 15 bis 20 Jahren bemerkbar.
- Für die Strecken, die für den Flugverkehr von Bedeutung sind, gibt es keine Abstimmungen mit anderen Verkehrsträgern wie der Bahn. Selbst die Flughafenstandort- und -ausbauplanung unterliegen keiner an Umwelt- oder Effektivitätsmaßstäben orientierten Gesamtplanung. Die Folge

sind überwiegend Unterauslastungen der durch spezifische Länderinteressen geprägten Verkehrsflughäfen.

- Durch falsche steuerliche Anreize und direkte Subventionen hat der Flugverkehr in den letzten Jahrzehnten einen enormen Zuwachs erfahren und wurde der Billigflieger-Boom erst ausgelöst. Durch die fehlende Besteuerung bei der Mineralölsteuer, Ökosteuer sowie der Umsatzsteuer im internationalen Flugverkehr entgehen dem Bundesfinanzministerium laut Berechnungen des Umweltbundesamtes jährlich Einnahmen von über fünf Mrd. €.

Doch was erwartet der VCD und die anderen Umweltverbände nun von Bundestag und Bundesregierung:

Angesichts der Kürze der Zeit kann ich nur auf die wesentlichen Forderungen eingehen.

Wirksame Grenzwerte

- In einem neuen Fluglärmschutzgesetz sind Grenzwerte festzulegen, mit denen doppelte und somit durchgreifende Rechtswirkungen verbunden sind:
 1. Die Belastung für bestehende Siedlungsgebiete darf nicht größer werden.
Die Flughäfen müssen verpflichtet werden, lärmarme Flugzeuge einzusetzen oder / und die Zahl der Bewegungen festzuschreiben.
 2. Wohnbebauung darf in den Schutzzonen nicht genehmigt werden.
Vorhandene Baurechte dürfen nicht ausgeübt werden und sind im Einzelfall zu entschädigen.

Wirksames Schutzniveau

Die Schutzzonen-Grenzwerte im novellierten Fluglärmschutzgesetz sind an den Erkenntnissen der Lärmwirkungsforschung und des Sachverständigenrates für Umweltfragen zu orientieren.

Passive Schutzmaßnahmen sind:

- Innerhalb von 5 Jahren für alle Gebäude außerhalb der Isophone von 65 dB(A) vorzusehen,
- Innerhalb von 10 Jahren sind solche Schutzmaßnahmen für alle Gebäude außerhalb der Isophone von 60 dB(A) vorzusehen.
- Innerhalb von 15 Jahren sind sie für alle Gebäude außerhalb der Isophone von 55 dB(A) vorzusehen.

- Beim Neubau, der wesentlichen Änderung und der wesentlichen Betriebsausdehnung sind passive Schallschutzmaßnahmen ab 55 dB(A) vorzusehen. Wesentliche Betriebsausdehnung heißt für uns eine Steigerung um 25 % der Flugbewegungen oder 3 dB(A).
- Unterschiedliche Betriebsrichtungen sind zu 100 % zu berücksichtigen, da nur so ein effektiver Schallschutz gewährleistet werden kann.

Schutz der Nachtruhe

- Das Recht auf Nachtruhe ist als Schutznorm im Luftverkehrsgesetz oder Fluglärmgesetz zu verankern.
- Im Luftverkehrsgesetz ist vorzusehen, dass auch an internationalen Verkehrsflughäfen grundsätzlich Nachtflugverbote angeordnet werden können.
- Die ausnahmsweise Erlaubnis, nacht zu fliegen, bedingt Einzelgenehmigungen der Immissionsschutzbehörden (Hamburger Regelung).
- Die Maximalpegel am Ohr des Schläfers dürfen 4 mal 52-53 dB(A) nicht überschreiten.

Flugrouten und Flugbetrieb

- Betroffene Bürger und Gemeinden sind bei der Änderung von Flugrouten und des Flugbetriebes zu beteiligen.
- Bei Neu- oder Zusatzbelastung durch Flugrouten oder Flugbetrieb ist ein Schutzanspruch für Betroffene im Gesetz vorzusehen.

Weitere Forderungen ergeben sich im Umkehrschluss aus meiner zu Beginn der Rede genannten Auflistung von Defiziten. Hier nur einige Stichworte

- Erweiterung des Anwendungsbereiches des Fluglärmgesetzes.
- Verschärfung der international gültigen Grenzwerte für Flugzeuge.
- Verlagerung von Kurzstreckenflüge auf die Schiene.
- Einflussnahme des Bundes auf die Flughafenplanung.
- Beendigung der steuerlichen Privilegierung des Flugverkehrs bei der Mineralöl-, Öko- und Mehrwertsteuer gegenüber anderen Verkehrsträgern.

Schlussfolgerungen – Forderungen an die Politik

Martin Gaebges, BARIG Generalsekretär

Kurze Vorstellung BARIG

BARIG vertritt derzeit 110 Fluggesellschaften, die in Deutschland geschäftlich tätig sind. Das Board of Airline Representatives in Germany wurde 1951 durch SAS, KLM, Swissair und Sabena gegründet. Seit 1993 ist BARIG als eingeschriebener Verein tätig.

Vereinszweck sind

- Vertretung gemeinsamer Interessen der Luftverkehrsgesellschaften
- Zusammenarbeit mit Flughäfen, Flugsicherung und Entscheidungsträgern aus Politik und Wirtschaft
- Informationsaustausch unter den Mitgliedern
- Serviceleistungen für die Mitglieder

Gemeinsame Ziele

- bedarfsgerechte Infrastruktur (Boden, Luft) in Deutschland und Europa
- Reduzierung der Standortkosten in Deutschland
- Reduzierung der bürokratischen Hemmnisse am Standort Deutschland

Der Generalsekretär des BARIG war Mitglied in der Mediationsrunde zum Ausbau des Frankfurter Flughafens, ist Mitglied im sogenannten Regionalen Dialogforum in Frankfurt und außerdem Mitglied in Fluglärmkommissionen an fünf deutschen Flughäfen.

Das Thema „Lärm“ ist das beherrschende Thema in den verschiedenen Diskussionsgruppen.

BARIG-Position zur Novellierung der Fluglärmsgesetzgebung

BARIG kannte den aktuellen Entwurf zur Novellierung des Fluglärmsgesetzes nicht vor der Anhörung. Deshalb bezieht sich das BARIG Statement auf die bisher bekannten Forderungen (Eckwerte) und Einlassungen der verschiedenen Ministerien. Aktuelle Entwicklungen und Forderungen können zu anderen Schlussfolgerungen führen.

- BARIG unterstützt eine wettbewerbskonforme Novellierung des Fluglärmsgesetzes. Das Fluglärmsgesetz von 1971 bedarf einer Novellierung. Die Fluggesellschaften wünschen sich mehr Rechtssicherheit.
- BARIG erwartet, dass neben dem Schutzgedanken für die Bevölkerung auch die gesamtwirtschaftlichen Standortinteressen und die Interessen der Luftverkehrswirtschaft mit ihren globalen Herausforderungen ausgewogen berücksichtigt werden. Dafür bedarf es einer einvernehmlichen Kostenabschätzung der vorgesehenen Maßnahmen und einer klaren Beurteilung der Wettbewerbsfolgen dieser Maßnahmen.
- Die Anstrengungen und Investitionen der Luftfahrt zur Lärmreduktion müssen gefördert und geschützt werden. Dies erfordert u. a. klare, einheitliche und langfristig berechenbare Regelungen. Notwendig ist u.a., ein weiteres Heranrücken der Bebauung an die Flughäfen zu unterbinden zum Schutz der Bevölkerung und zur Sicherstellung der Entwicklungsmöglichkeiten des Luftverkehrs.
- Es muss mindestens im europäischen Rahmen sichergestellt werden, dass keine Wettbewerbsverzerrungen durch höhere Infrastrukturkosten in Deutschland auftreten. Alle europäischen Regelungen sollten auf gleichem „Schutzniveau“ basieren.
- Der Gleichbehandlungsgrundsatz muss gewahrt bleiben. Daher müssen auch militärische Flüge dem Fluglärmsgesetz unterliegen. Aus wissenschaftlicher Sicht ist nicht vermittelbar, warum zivile und militärische Flüge unterschiedlichen Kriterien unterliegen sollten. Die Erfahrung in Frankfurt hat gezeigt, dass laute Abflüge von Militärmaschinen für jede Diskussion über eine Reduzierung der Fluglärmbelastung kontraproduktiv sind.

- Die Berechnung der Schutzzonen muss grundsätzlich auf den realen Flugbewegungen aufsetzen und nicht auf virtuellen Ansätzen. Der Ansatz 100/100 (Flugbewegungen) in jeder Betriebsrichtung erzeugt nicht realistische Betroffenheit.
- Die Festlegung der Grenzwerte für Schutzzonen muss in angemessener Weise sowohl den Stand der Wissenschaft als auch die wirtschaftlichen Aspekte berücksichtigen. Obwohl bisher keine wissenschaftlich begründete Ableitung von Lärmgrenzwerten bekannt ist, erkennt BARIG das Schutzbedürfnis der Bevölkerung an. Jedoch darf dies nicht aus einem überzogenen Schutzgedanken heraus zu unrealistischen und ungerechtfertigten Grenzwertfestlegungen führen.
- Die Zulassung eines Verbandsklagerechts verzögert und verteuert die schon heute extremen Planungszeiträume und –kosten. Die bisherige Praxis der Klagemöglichkeit sollte deshalb unverändert beibehalten werden.
- Zur Umsetzung der neuen Grenzwerte müssen realistische Übergangsfristen festgelegt werden.
- BARIG fordert faire Behandlung des Luftverkehrs bei einem Vergleich der Verkehrsträger sowohl in Hinsicht auf die Belastung der Umwelt als auch hinsichtlich der Finanzierung von Lärmschutzmaßnahmen.

BARIG fordert Gesprächsbereitschaft in diesen elementaren Themen ein. BARIG ist bereit das Know-how der Fluggesellschaften einzubringen.