

# **Beschluss**

## **betreffend eine Stellungnahme für die Bundesregierung zum Bericht nach § 2 Abs.3 FluLärmG**

### **Sitzung des §32a-Ausschusses am 4.5.2017**

Die Bundesregierung ist gemäß § 2 Abs.3 Fluglärmsgesetz (FluLärmG) verpflichtet, bis zum Ende des Jahres 2017 dem Bundestag unter Berücksichtigung des Standes der Lärmwirkungsforschung und der Luftfahrttechnik Bericht über die Überprüfung der nach § 2 Abs.2 FluLärmG festgelegten Werte zur Bemessung der Lärmschutzbereiche zu erstatten. Im Rahmen seines Beratungsauftrages nimmt der §32a-Ausschuss dazu wie folgt Stellung:

1. Mit Einführung des FluLärmG sollte der Schutz der Menschen vor Gefahren, erheblichen Nachteilen und erheblichen Belästigungen durch Fluglärm in der Umgebung der größeren zivilen und militärischen Flugplätze deutlich verbessert werden und ein auf Dauer tragfähiger Ausgleich zwischen den Belangen der Luftfahrt einerseits und den berechtigten Lärmschutzinteressen der betroffenen Flugplatzanwohner andererseits erreicht werden.
2. Das bisherige Schutzkonzept des FluLärmG mit Ausweisung verschiedener Schutzzonen hat sich für den passiven Schallschutz grundsätzlich bewährt.
3. Die unterschiedliche Behandlung von Bestands- und Militärflugplätzen im Vergleich zu Ausbauflugplätzen sollte auf Grundlage der aktuellen Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung und der Entwicklung der Luftfahrttechnik überprüft werden.
4. Der Ausschuss empfiehlt eine Prüfung der Kriterien der Berechnungsverfahren für die Festsetzung der Schutzzonen, insbesondere der Nacht-Schutzzone.
5. Im Hinblick auf die konkrete Umsetzung des FluLärmG ergeben sich weitere Verbesserungsbedarfe, insbesondere bezüglich der Regelungen zur Konkretisierung des FluLärmG. So wird das FluLärmG u.a. durch die 2. Fluglärmschutzverordnung konkretisiert. Dieses untergesetzliche Regelwerk wurde vom UBA im Jahr 2016 evaluiert. Dabei zeigte sich, dass das Regelwerk in sich noch nicht vollständig schlüssig ist, z.B. bei absehbarer Nutzungsänderung, bei ergänzender oder zusätzlicher Nutzung durch Änderung der Familiensituation, bei Nutzungsänderungen bestehender baulicher Anlagen sowie bei Reparatur- und Erneuerungskosten und bei den Höchstkosten für baulichen Schallschutz von Dachgeschosswohnungen.
6. Es ist erkennbar, dass es Flexibilisierungsbedarfe im Hinblick auf die Änderungsmöglichkeit eines Lärmschutzbereiches gibt. Ermöglicht werden sollten kleinräumige Anpassungen des Lärmschutzbereichs an einzelnen Stellen anstelle des sehr aufwändigen vollständigen Neufestsetzungsverfahrens, welches zu einem unangemessen großen Aufwand führen würde.
7. Der Ausschuss empfiehlt zu prüfen, ob die Abschlüsse von 3 und 8 dB aus § 5 Abs. 2 und 3 der 2. Fluglärmschutzverordnung mit dem Schutzniveau des FluLärmG vereinbar sind.
8. Die Lärmwirkungsforschung hat ergeben, dass Fluglärm Auswirkungen auf die Entwicklung von Kindern haben kann. Diesen Erkenntnissen sollte durch einen verbesserten Schutz insbesondere für Kindergärten und Grundschulen Rechnung getragen werden. Gleiches gilt für weitere Einrichtungen, wie z.B. Krankenhäuser, die sich durch ein erhöhtes Ruhebedürfnis auch während der Tagesstunden auszeichnen. Soweit solche Einrichtungen in der Tag-Schutzzone 2 rechtmäßig betrieben werden, käme dabei in Betracht, einen Anspruch auf Erstattung von adäquaten Aufwendungen für passiven Lärmschutz für diese Einrichtungen einzuführen. Da in Kindertageseinrichtungen wie Kinderkrippen und Kindergärten regelmäßig auch tagsüber geschla-

fen wird, muss der Aufwand für die Errichtung des erforderlichen Nachtschutzes auch für die Räume erstattet werden, die zeitweilig zum Schlafen dienen.

9. Die Erstattung von Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen erfolgt derzeit nach einer strengen Systematik, die freiwilligen Leistungen der Flughäfen Grenzen setzt. Die Regelungen könnten stärker flexibilisiert werden, um den Anspruchsberechtigten einen größeren Umsetzungsspielraum zu geben, bei dem höherwertigere bzw. aus Sicht der Betroffenen vorzugswürdige Schallschutzmaßnahmen umgesetzt werden könnten, z.B. andere Formen der Belüftung (z. B. alternative Lüftungssysteme wie automatische Fensterschließsysteme) oder anteilige Kostenerstattung, wenn sich Betroffene für eine andere – mindestens gleich wirksame – Form des Schallschutzes entscheiden (z. B. Kosten für Lüfter anteilig einsetzen für ein selbst finanziertes Schallschutzfenster). Für die Flughäfen sollten die Möglichkeiten, auch freiwillige Lärmschutzmaßnahmen umzusetzen, verbessert werden.
10. Die Grundlagen für die Berechnung des Lärmschutzbereichs nach der 1. Fluglärmschutzverordnung (AzD und AzB) sollten aktualisiert und regelmäßig fortgeschrieben werden.
11. Bei Nachweis eines höheren Verkehrswertes der Immobilie als im Pauschalansatz der 3. Fluglärmschutzverordnung unterstellt (250.000 Euro pro Einfamilienhaus), erhöht sich die Entschädigung. Die Kosten für ein hierfür erforderliches Verkehrswertgutachten der Gutachterausschüsse sind jedoch im Vergleich zur erwarteten Entschädigung unverhältnismäßig hoch. Diese Kosten sind von der Luftverkehrswirtschaft zu tragen, sollte sich der Verkehrswert tatsächlich als höher erweisen, andernfalls vom Antragsteller, d. h. Betroffenen. Um dieses Kostenrisiko zu minimieren, sollte die bundesweite Übernahme des am Flughafen Frankfurt entwickelten vereinfachten Verfahrens geprüft werden.
12. Das verzögerte Entstehen des Anspruchs auf passiven Schallschutz hat sich in der Praxis nicht bewährt. Es wurde vielmehr durch freiwillige Maßnahmen an einzelnen Flughafenstandorten mit sofortigen Ansprüchen ersetzt. Ansprüche auf Ersatz der Aufwendungen auf passiven Schallschutz sollten mithin unmittelbar mit Festsetzung des Lärmschutzbereichs entstehen.
13. Der Bund sollte sich darum bemühen, in enger Abstimmung mit den europäischen Partnern die technische Lärminderungsforschung voranzutreiben und darauf hinwirken, dass erreichte Erkenntnisse Aufnahme in die Serienproduktion von Flugzeugen bzw. Flugzeugtechnik finden. Der Ausschuss fordert konkret, die Forschungsanstrengungen im Hinblick auf die Entwicklung lärmarmen Flugverfahren und Flugzeugtechnik zu intensivieren. Der Ausschuss unterstützt ausdrücklich die gemeinsame Initiative von BDL, Land Hessen, Fraport, FFR und ADF für ein Innovations- und Investitionsprogramm des Bundes, mit dem neben der Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der Luftverkehrswirtschaft und Luftverkehrsindustrie auch der Umbau hin zu einem lärm-, klima- und umweltschonenden Luftverkehr vorangetrieben werden soll. Wichtigstes ökologisches Ziel einer nachhaltigen Verkehrspolitik ist dabei die Unterstützung der Luftverkehrsgesellschaften bei der Erneuerung der Flotten mit lärm- und klimaschonenden Flugzeugen. Daneben sollten die Umrüstung der bestehenden Flotten mit technischen Neuerungen zur Navigation und anderen Ausstattungstechnologien etc. gefördert werden.
14. Der Ausschuss empfiehlt, die Instrumente zur Siedlungsflächenplanung zu überprüfen, um die Konfliktsituationen zwischen der Entwicklung kommunaler Baugebiete und den Flughäfen zu entschärfen.
15. Die Regelung des §14 FluLärmG zur Lärmaktionsplanung sollte geprüft werden.

Es besteht Einigkeit, dass aktiver Schallschutz wirksamer ist als passiver Schallschutz bei der Bekämpfung von Fluglärm. In den letzten Jahren sind Fortschritte erreicht worden. Die Bemühungen um aktiven Schallschutz bei Fluggerät, Flugverfahren und flugbetrieblichen Verfahren sollten deshalb weiter gestärkt werden.