



BVF

Bundesvereinigung gegen
Fluglärm e.V.

Geschäftsstelle - Frankenstraße 25, 40476 Düsseldorf,
Telefon (02 11) 4 20 91 86, Fax (02 11) 4 20 91 88,
e-mail: bvf-gs@t-online.de, Website: www.fluglaerm.de

Geschäftszeiten: 10-12 Uhr

Bundesministerium für Umwelt,
Naturschutz und Reaktorsicherheit
IG I 7
Postfach 120629

53048 Bonn

9.7.2004

Entwurf eines Gesetzes zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm; Beteiligung von Verbänden; Ihr Schreiben vom 7.6.04, IG I 7 - 41008/5

Sehr geehrte Damen und Herren,

Wir danken für die Beteiligung am Verfahren und nehmen gern zu dem Entwurf Stellung.

Die Bundesvereinigung begrüßt grundsätzlich die EG-Richtlinie und den Entwurf zur Umsetzung in deutsches Recht, weil damit aus der Sicht des Umweltschutzes wesentliche Verbesserungen eingeführt werden. Allerdings sehen wir Verbesserungsbedarf in Details, insbesondere aus der Sicht der Praktikabilität.

Zu einer Reihe von wesentlichen Punkten wurde gemeinsam mit anderen Umweltverbänden eine Stellungnahme erarbeitet, die wir uns zu eigen machen und die wir Ihnen als Anlage beifügen.

Darüber hinaus tragen wir Ihnen nachfolgend weitere Gesichtspunkte vor und bitten Sie, diese bei der weiteren Bearbeitung zu berücksichtigen und weitgehend zu übernehmen.

Vorbemerkung

Der Referentenentwurf zur Umsetzung der EG-Umgebungslärmrichtlinie verfolgt ehrgeizige Zielstellungen. Es gelingt jedoch nur zum Teil, die weitreichenden Ansätze der EG-Richtlinie in nationales Recht umzusetzen.

Dabei werden die Bürger der Bundesrepublik Deutschland die Leidtragenden eines zunehmenden Verkehrsaufkommens innerhalb der EU sein, das wenig nachhaltig abgewickelt wird.

Es sollte im Interesse der Bundesrepublik Deutschland liegen, dass diese Lasten klar benannt werden und insofern auch über die bisherige Förderungssystematik der EU hinausgehend Fördermittel für die Lärmbekämpfung eingefordert werden.

Es ist darüber hinaus im nationalen Interesse, hohe technische Forderungen an die Verbesserung von Fahrzeugen und Verkehrswegen zu stellen, damit die technische Entwicklung in diesem Bereich auch immissionsseitig unterstützt wird.

Demgegenüber ist das Interesse an wenig Veränderung und der unbegrenzten Steigerung des Verkehrsaufkommens als nicht im nationalen Interesse stehendes Partikularinteresse einzelner Verkehrsträger zu bezeichnen.

Defizitanalyse

Aufgrund vorliegender Analysen der bisherigen Lärminderungsplanungen, die überwiegend von engagierten Gemeinden, Städten und Regionen initiiert worden sind, ist davon auszugehen, dass es nicht problematisch ist, Orte mit erheblicher Lärmbelastung zu erkennen. Allein die Umsetzung lärmmindernder Maßnahmen ist vollkommen unzureichend geregelt. Eine Einflussnahme auf Lärmverursacher ist bisher praktisch gesetzlich nicht vorgesehen.

Es besteht nach Einschätzung von Fachleuten und Immissionsschutzbehörden im wesentlichen ein Handlungsdefizit und kein Planungsdefizit.

Die jeweiligen Verkehrsträger (insbesondere Luftverkehr und Schiene) berufen sich darauf, dass sie – nach einem überholten, Grundrechte missachtendem Rechtsverständnis – beliebig Verkehrsmengen steigern können, ohne Schutzmaßnahmen vorzusehen.

Auf diesem Hintergrund wird verständlich, dass Lärminderungsmaßnahmen nur unzureichend an der Quelle (hier insbesondere Schiene) und an den Verkehrswegen nur, wenn öffentliche Mittel bereitgestellt werden, veranlasst werden.

Allein bei Bundesautobahnen und Bundesfernstraßen hat sich eine zielgerichtete Verwaltungspraxis bei der Lärmsanierung ergeben.

Die Städte und Kommunen sind als Straßenbaulastträger – mithin als potentielle Lärmträger – sowie in ihrer Planungshoheit – insbesondere bei der Anpassung der Grundstücksnutzungen und bei Fluglärm sogar bei der Siedlungsbeschränkung angesprochen.

Durchgreifende Lärminderungsmaßnahmen sind aufgrund der fehlenden Bereitschaft der Verkehrsträger – im Einzelfall auch der Kommunen – unterblieben.

Zuständigkeit und Kompetenzen

Angesichts dieser sehr unterschiedlichen Interessenslagen und angesichts der absolut unzureichend bewältigten Gesamtlärmproblematik (siehe Koch, Guski und andere), erscheint es vollkommen unangemessen die bestehende Aufsplitterung der Zuständigkeiten nicht nur zu erhalten, sondern sogar noch zu zementieren.

Es mag zweckmäßig sein, aufgrund der vorliegenden Daten die Verkehrslärmverursacher selbst für die Erarbeitung der Immissionspläne als zuständig zu erklären. Dabei weisen wir allerdings darauf hin, dass auch die DFS zu verpflichten ist, Daten zur Verfügung zu stellen, da Lärmberechnungen nicht ohne Kenntnis der faktisch genutzten Flugrouten bzw. der „Direkten“ Anweisungen aufgestellt werden können.

Für die Maßnahmen- und Aktionspläne sind die Verkehrslärmträger die falschen Ansprechpartner und sollten keineswegs als zuständige Behörden deklariert werden.

Koordination bei Gesamtlärm

Es muss im Interesse der durch verschiedene Lärmquellen geplagten Bürger liegen, das übergreifende Gemeinwohl im Auge habende Behörden als Ansprechpartner zu haben.

Darüber hinaus ist eine übergeordnete, koordinierende Institution allein schon deshalb zu benennen, weil es unterschiedliche Interessen einzelner Verkehrsträger geben kann und insofern sachgerechte Maßnahmenvorschläge, die für alle bindend sind, entwickelt werden müssen.

Die Sonderrolle, die den Luftfahrtbehörden zugestanden werden soll, ist aufgrund unserer Erfahrungen keineswegs berechtigt. In der Vergangenheit haben diese sich an dem Auftrag des Luftverkehrsgesetzes orientiert, den Luftverkehr flüssig abzuwickeln. Immissionsschutzrechtliche Gesichtspunkte haben nur am Rande eine untergeordnete Rolle gespielt.

Angesichts der offenkundigen Defizite in der Vergangenheit ist davon auszugehen, dass hier im Immissionsschutz wenig kompetente Behörden mit Aufgaben betraut werden sollen, die sie voraussichtlich auch in Zukunft nicht kompetent wahrnehmen werden.

Rechtssystematische Bedenken:

Wie eine Behörde, die gesetzlich an vielerlei Stellen der optimalen Verkehrsabwicklung verpflichtet ist, gleichzeitig dem Immissionsschutz verpflichtet werden soll, wird durch den Referentenentwurf nicht definiert.

Es erscheint auch überhaupt nicht sinnvoll zu sein, Luftfahrtbehörden gleichsam zu überfordern und als einzig Verantwortliche zu definieren. Wir halten die Regelungen in § 47 n Abs. 1 Ziffer 3 für wenig sachgerecht.

Eine andere Sichtweise könnte nur eingenommen werden, wenn ein klares Handlungsziel für zuständige Behörden definiert werden würde und dieses Handlungsziel in das jeweilige Fachgesetz aufgenommen werden würde. Zwingend erforderlich wäre die Definition einer Schutznorm, die betroffene Bürger berechtigen würde, Forderungen aufzustellen.

Weitergehende Koordination

Die Konfliktbewältigung in der Nähe von Flughäfen umfasst auch die Behandlung planerischer Massnahmen, die auch in der Betriebsbeschränkungsrichtlinie in der Definition des ausgewogenen Ansatzes enthalten sind.

Die planerischen Maßnahmen können sich auch im Interesse der Verkehrsträger gegen die Siedlungsplanung einer Kommune richten.

Es ist aus dem Referentenentwurf nicht ersichtlich, warum Luftfahrtbehörden, die bisher die Betriebsbeschränkungsrichtlinie nicht angewandt haben, befähigt sein sollten, übergreifend koordinierend tätig zu sein.

Die bisherige Koordination ist von den für die Regional- und Landesplanung zuständigen Stellen vorgenommen worden. Diese können die Kommunen in ihrer Entwicklung beschränken und haben hierfür auch einen gesetzlichen Auftrag. Wenn ein ausgewogener Ansatz nicht nur – wie bisher einseitig - das Handeln der Kommunen sondern auch das Handeln der Luftfahrtbehörden in Richtung Lärminderung bestimmen soll, erscheint es widersinnig, Luftfahrtbehörden mit koordinierenden Aufgaben zu betrauen.

Aufgrund der Erfahrungen im Fluglärmbereich ist davon auszugehen, dass an regionalen Interessen orientierte Behörden allein eine Koordination von Maßnahmen- und Aktionsplänen durchführen können und mit dem notwendigen Gewicht ausgewogene Konfliktlösungen erarbeiten können.

Kernpunkte

In der Umweltministerkonferenz bzw. in dem Länderausschuss der Immissionsschutzbehörden ist darüber gesprochen worden, wie die Lärminderungsplanung effektiv gestaltet werden kann. Hier wurden bereits wichtige Anregungen gegeben.

Die wesentlichen Kernpunkte, die im Referentenentwurf berücksichtigt werden sollten, sind nach unserer Auffassung:

- Eine Eingriffsregelung entsprechend den Formulierungen der Luftreinhaltung nach § 40 BImSchG
- Bestimmung von Lärmbelastungsgebieten mit Rechtsfolgen
- Bestimmung von Grenzwerten – oder wenn dieses noch nicht durchsetzbar erscheint – zumindest von Zielwerten
- Die Zielwerte müssen die erheblich stärkere Belästigungswirkung von tieffrequentem und allseitig wirkendem Lärm berücksichtigen. „Lärmsanierungswerte“ für Straßenlärm sind für Fluglärm vollkommen inakzeptabel.
- Rechtsfolgen bei der Überschreitung von Ziel- oder Grenzwerten
- Definition von übergeordneten, dem Immissionsschutz und nicht Partikularinteressen verpflichteten Behörde als Zuständige für Konfliktlösungsstrategien

Im Detail wird ausgeführt:

Ergänzung der Lärminderungsplanung (Strategie- und Aktionspläne)

- **Definition von Belastungsgebieten (analog zur Luftreinhaltung)**
- **Verbindliche Aufstellung von Schallimmissions-, Konflikt- und Maßnahmenplänen**
- **Gesetzlich vorzusehende Verkehrssteuerung und –beschränkung, um erhebliche Belästigung zu reduzieren**
- **Keine Zunahme von Verkehr ohne lärmindernde Maßnahmen**
- **Keine Betriebs- und Verkehrssteigerung ohne Berücksichtigung der Siedlungsgebiete**

Die Lärminderungsplanung sieht ähnlich wie die Luftreinhalteplanung vor, dass Maßnahmen und planungsrechtliche Festlegungen durch die zuständigen Träger der öffentlichen Verwaltung und Planungsträger umzusetzen sind. Von dieser Regelung ließen sich die überwiegend zuständigen Verkehrsbehörden nur in seltenen Fällen motivieren.

So sind auch nahezu alle gesetzlichen Detailregelungen auf die Luftreinhaltung beschränkt.

§ 40 BImSchG sieht Verkehrsbeschränkungen vor, erwähnt aber nur die Straßenverkehrsbehörden und nicht das Eisenbahnbundesamt oder die Luftfahrtbehörden.

Untersuchungsgebiete nach § 44 , Verfahren zur Messung nach § 45, ein Emissionskataster nach § 46 sowie Luftreinhaltepläne als Vorsorgepläne sind bislang in der Lärmbekämpfung nicht bekannt. Dabei würde es zu einer Vereinfachung führen, wenn man beide Themenbereiche zusammenführen würde, da sowohl die Lärminderungsplanung als auch die Luftreinhalteplanung auf nahezu identische geografische und verkehrsorganisatorische Daten angewiesen sind.

Wesentliche Betriebsausdehnungen oder Verkehrssteigerungen dürfen nicht mehr zulässig sein, sofern Siedlungsgebiete angrenzen. Hier findet der Bestandsschutz der Anlagen eine Grenze.

Die positiven Ansätze der EG-Richtlinie sind insbesondere:

- Unterrichtung der Öffentlichkeit über Strategie- und Aktionspläne
- „Strategische Lärmkarte eine Karte zur Gesamtbewertung der auf verschiedene Lärmquellen zurückzuführenden Lärmbelastung in einem bestimmten Gebiet oder für die Gesamtprognosen für ein solches Gebiet.“ Artikel 3 Ziffer r (Lärm ist zunächst getrennt zu erheben und dann gemeinsam zu beurteilen)
- Umgebungslärm, in denen das Ausmaß der Belastung gesundheitsschädliche Auswirkungen haben kann, zu verhindern und zu mindern und eine Erhöhung der Umgebungslärmbelastung in den Fällen zu verhindern, in denen die Bedingungen zufriedenstellend sind. (Artikel 1 Ziffer c)
- Erholungsräume – „Ruheräume“ in Ballungsräumen nicht mit Lärm aufzufüllen

Hier sollte der Referentenentwurf klare Definitionen vornehmen.

Lärminderungsplanung als Handlungsinstrument

- **Aufwertung der kommunalen und regionalen Lärminderungsplanung durch spezifischen Einsatz von Lärmsanierungsmitteln**
- **Regionale Koordinationskompetenz und federführende Steuerung des Mitteleinsatzes**
- **Eingriffsmöglichkeit bei erheblichen Belästigungen durch die Benennung eines Lärmbelastungsgebietes (analog der Luftreinhaltung nach § 40 BImSchG)**
- **Konfliktausgleich durch planungsrechtliche Regelungen, die im Einvernehmen mit den Kommunen aufzustellen sind.**

- **Erweiterte Steuerungsmöglichkeiten bei nicht ausgeschöpften Baurechten im Bestand (modifizierende Gestaltung von Baurechten)**
- **Erfassen und Bewerten von Lärminderungspotentialen**

Es sollte versucht werden, durch die Definition eines Verfahrens und einer zuständigen Behörde alle Handlungsträger mit einzubeziehen und dadurch ein kooperatives Verfahren von vorne herein sicherzustellen.

Die Länder haben in einer gemeinsamen Arbeitsgruppe klare Vorschläge entwickelt (siehe auch den Vortrag der Immissionsschutzbehörde Berlin auf der Tagung des VCD) und erwarten klare Verfahrensregeln, um mit der Arbeit beginnen zu können.

In Lärmbelastungsgebieten sind bei Schienenwegen, Straßen und Flughäfen bei erheblichen baulichen Eingriffen die Grenzwerte der 16. BImSchV einzuhalten (Ergänzung für Fluglärm entsprechend den Angaben des UBA notwendig)

In Belastungsgebieten ist Wohnnutzung vor zunehmendem Lärm zu schützen

Bei angepasster Grundstücksnutzung ist für den Verkehrsträger ein Reduktionsgebot vorzusehen.

Zur Zeit können Lärmschutzansprüche nur beim Neubau und der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen geltend gemacht werden. (16.BImSchV) Bei einem erheblichen baulichen Eingriff sind die Voraussetzungen für Lärmschutz sehr eng abgegrenzt, so dass nur wenige Betroffene von diesen Regelungen profitieren können.

Ein klarer Handlungsauftrag ist durch eine Ergänzung der Verkehrslärmschutzverordnung für Immissionsschutzbehörden, Planungsträger und Verkehrsträger vorzusehen:

Sofern erhebliche bauliche Eingriffe vorliegen, sind die Immissionsgrenzwerte nach § 2 einzuhalten.

Gleichzeitig sind die zuständigen Planungsträger zu verpflichten, durch planungsrechtliche Festlegungen ein Heranrücken von Wohnbebauung oder schutzbedürftigen Einrichtungen an die Lärmverursacher zu verhindern.

Mit einer derartigen Regelung, die auch bei Neubau und wesentlicher Änderung greifen soll, wird die Konfliktbewältigung Grundstückseigentümer und Verkehrsträger aufgegeben. Ein derartiges Vorgehen sieht das bisherige Recht nicht vor.

Lärminderungsplanung als planerisches Steuerungsinstrument

Die bisherige Lärminderungsplanung sieht nur geringe Handlungsmöglichkeiten für die Städte, Gemeinden und Regionen vor.

Eine Konfliktbewältigung ist nicht möglich, obwohl Aktions- und Maßnahmepläne aufgestellt werden sollen.

Die Lärminderungsplanung ist umfassend zu ergänzen und soll in Zukunft der Konfliktbewältigung dienen:

- Notwendige aktive Schutzmaßnahmen (z.B. Verkehrsregelungen) können festgelegt werden. Hier sollte die DIN 18005 (Schallschutz im Städtebau) als Orientierungsmaßstab genommen werden, solange keine Grenzwerte festgelegt sind.
- Grundstückseigentümer sollen verpflichtet werden, notwendige Schutzmaßnahmen und Vorkehrungen bei Neubau und der Sanierung von Wohnraum zu treffen.

- Notwendige Schutzmaßnahmen und verkehrssteuernde Maßnahmen sind zwingend vorzusehen, sobald nationale oder EU weit geltende Grenzwerte oder Richtwerte vorhanden sind.
- Wenn die Grundstücksnutzung der vorhandenen Situation angepasst ist (Wohnbebauung mit Abstand; Schutzbedürftige Nutzung abgewandt, Durchorientierung von Wohnräumen, Erhalt von ruhigen Bereichen auf der lärmabgewandten Seite, Schallschutzmaßnahmen durchgeführt), hat der Verkehrsträger den Grundsatz des Verschlechterungsverbot zu berücksichtigen.
- Liegen trotz angepasster Grundstücksnutzung erhebliche Belästigungen vor, kann im Lärminderungsplan ein Reduktionsgebot verfügt werden.
- Bei wesentlichen Betriebsausdehnungen und Verkehrssteigerungen ist das Vorsorgegebot zu beachten.
- In den durch den Lärminderungsplan erfassten Gebieten, können vorhandene und/oder noch nicht ausgeübte Baurechte eingeschränkt oder modifiziert werden. Über Entschädigungen ist in einem festzulegenden Verfahren unter Hinzuziehung des Verursachers zu entscheiden.
- Der modifizierende und gestaltend wirkende Lärminderungsplan kann dadurch, dass er sowohl den Lärmverursacher als auch die Anlieger zum Handeln auffordert eine abgewogene Konfliktbewältigung vollziehen.
- Die Lärminderungsplanung kann in Verbindung mit einer kommunalen/regionalen Verkehrsentwicklungsplanung auch Fragen der Verkehrsvermeidung, Verkehrslenkung und die Förderung umweltverträglichen Verkehrs behandeln.
- Durch die Kombination von Verkehrsentwicklungsplanung und Lärminderungsplanung kann die weitere Lärmverteilung (z.B. durch weiteren Ausbau von Regionalflughäfen) vermieden werden.
- Gesamtlärmbelastungen können bereits heute in den Immissionskarten erfaßt werden. Die Kostenverteilung für notwendige Schutzmaßnahmen kann ebenfalls in einem Lärminderungsplan festgelegt werden.

Gesamtlärmproblematik

Feststellung der Gesamtlärmbelastung

Der Lärminderungsplan stellt die Gesamtlärmbelastung fest.

Die für die Aufstellung der Aktionspläne der Lärminderungsplanung zuständige Behörde stellt fest, welches Lärmreduktionspotenzial bei welchem Lärmverursacher vorhanden ist, welche technischen, rechtlichen und finanziellen Auswirkungen sich aus diesen Feststellungen ergeben.

Ermittlung und Festlegung der Lärmanteile unterschiedlicher Verkehrsträger

In dem Lärmbelastungsgebiet ist festzustellen, welche Lärmanteile von unterschiedlichen Lärmverursachern ausgehen. Dieses ist sehr differenziert zu ermitteln (Tag-, Nacht- Belastungen; lärmfreie Zeiträume etc.).

Lärmsanierung bei Gesamtlärmbelastung

Es werden die effektivsten Maßnahmen vorgeschlagen, mit den Beteiligten erörtert und festgelegt. Eine Kostenverteilung für die effektivsten Maßnahmen auf die Verkehrsträger wird entsprechend den verursachten Lärmanteilen und den nicht erbrachten Reduktionspotenzialen festgelegt.

Die Höhe der Bezuschussung mit Mitteln aus einem Lärmsanierungsprogramm wird festgelegt.

Festlegung planungs- und verkehrsrechtlicher Lösungsstrategien

Der Lärminderungsplan stellt fest, welche zukünftige Konfliktlösungsstrategie im Umfeld der verkehrlichen Anlagen verbindlich festgeschrieben werden soll:

1. Weiteres Anwachsen des Verkehrslärms möglich, da
 - Ausreichender Schallschutz aktiver Art getroffen
 - Grundstücksentschädigungen bezahlt
 - Keine weiteren Baurechte in Anspruch genommen werden sollen (Bindung der Gemeinde)
2. Keine Verschlechterung, Beibehalten der Immissionssituation
 - Kein weiteres Anwachsen des Verkehrslärms
 - Besondere räumliche Situation macht aktiven Schutz unmöglich etc.
3. Verbesserung der Situation, Reduktion des Verkehrslärms
 - Grundstücksnutzungen sind der Immissionssituation der verkehrlichen Anlage angepasst
 - Kein Heranrücken weiterer Wohnbebauung durch Verzicht der Grundstückseigentümer
 - Keine weitere Baurechtsinanspruchnahme
 - Schutzbedürftige Nutzungen liegen vor
 - Verpflichtung der Verkehrsträger zur Reduktion

Anknüpfen an bestehende Vorschläge

Die wirkungsbezogene Gesamtlärmbetrachtung von Verkehrslärm sollte entsprechend den neuesten Erkenntnissen in der Normsetzung (z.B. VDI 3722) erfolgen.

In der VV Ermittlung von Geräuschemissionen von 1995 sind folgende Instrumente benannt worden:

- Lärmschutzaufgaben für den Fall des Hinzutretens weiterer Lärmquellen
- Auflagenvorbehalte, sofern durch noch nicht absehbare Geräuschquellen die Grenze der schädlichen Umwelteinwirkungen überschritten wird
- Einzelfallprüfung, insbesondere bei Vorbelastungen – Bestimmung des relevanten Beitrages

- Kontingenzierungsverfahren für gewerbliche Anlagen und daraus resultierende Anforderungen an bestehende Anlagen; Sanierungsverpflichtungen nach den Maßstäben der Gleichbehandlung und Verhältnismäßigkeit

Die TA-Lärm und der § 3 BImSchG formuliert den Akzeptorbezug. Auch das BVerwG hat in einer Entscheidung zum Freizeitlärm die Berücksichtigung zweier Lärmquellen für notwendig erachtet.

Es sind Planungsmittel zur Verfügung zu stellen, wenn Kommunen, Ländern und Planungsträgern beim Zusammentreffen von Verkehrswegen eine immissionsschutzrechtliche Konfliktbewältigung versuchen wollen.

Da Verkehrsträger auf der einen Seite und kommunale Verantwortlichkeit auf der anderen Seite stehen, ist über eine regionale Kompetenzwahrnehmung nachzudenken. Verkehr macht nun einmal an den Grenzen der Gemeinde nicht halt. In Ballungsräumen mit fortschrittlichen Strukturen werden Verkehrsfragen bereits regional bearbeitet – ähnlich auch die relativ gut ausgestatteten regionalen Planungsstellen in Bayern.

Beurteilungs- und Berechnungsmaßstäbe

Tieffrequenter und ton- und impulshaltiger Lärm

Die TA-Lärm sieht Richtwerte vor mit Zu- und Abschlägen – abhängig von der Lästigkeit der jeweiligen Geräusche. Auch im Verkehrslärbereich ist die störende und belästigende Wirkung von tieffrequentem Schall wissenschaftlich erwiesen.

Diese Erkenntnisse werden aber nur zu einem geringen Teil bei der Berechnung des Beurteilungspegels berücksichtigt.

Bei der Grenzwertsetzung werden keine Zuschläge wohl aber ein für durch Schienenlärm Betroffene erheblich schutzmindernder Abschlag festgelegt. Im Vergleich zum Straßenlärm sei Schienenlärm weniger belästigend und insofern sei ein Schienenbonus von 5dB(A) zu rechtfertigen.

Auch wenn man der Bahn in mehrfacher Hinsicht Bonuspunkte wünschen mag, erscheint diese Regelung insbesondere an Bahnstrecken mit erheblichem Güterverkehr und tieffrequenten Schallanteilen nicht gerechtfertigt. In der Literatur wird von Untersuchungen berichtet, die diesen Schienenbonus nicht rechtfertigen.

Bei einer Ziel oder Grenzwertsetzung wäre zumindest bei Fluglärm die besondere Störwirkung zu betrachten.

Zahl der Ereignisse / äquivalenter Dauerschallpegel

Die weitaus höhere Belästigungswirkung von Fluglärmereignissen hat demgegenüber noch keine Berücksichtigung in der Rechtsprechung gefunden. Unter der Voraussetzung, dass die von Miedema und Vos ermittelten Unterschiede in der Belästigungswirkung zwischen Schiene, Straße und Fluglärm ähnliche Spannen umfassen, wäre bei einem durch Fluglärm betroffenen Wohngebiet von einer erheblichen Belästigungswirkung ab 54-55 dB(A) äquivalenter Dauerschallpegel auszugehen. Das Umweltbundesamt ist in seiner Untersuchung Fluglärmwirkung (Ortscheid, Wende) von einer erheblichen Belästigungswirkung bei einem Pegel von 55 dB(A) ausgegangen. Da die Höhe des äquivalenten Dauerschallpegels eine Belastung kaum verdeutlichen

kann, wird die Zahl der täglichen Überflüge ermittelt. Es entsprechen ca. 60 – 120 tägliche Überflüge mit lauten Flugzeugen (NAT 70) diesem Wert.

Ein Beurteilungszeitraum von 12 Monaten und die alleinige Ausrichtung an Dauerschallpegeln erscheint weder zeitgemäß noch angemessen zu sein. Sollte in der EU an diesen Maßstäben festgehalten werden – um eine Vergleichbarkeit zu erhalten, wären auf jeden Fall nationale Maßstäbe – z.B. die sechs verkehrsreichsten Monate als Beurteilungszeitraum zu definieren.

Berechnungskriterien

Für die Berechnung von Fluglärm soll nach dem Entwurf und seiner Begründung auch künftig die AzB zum Einsatz kommen.

Das Problem des Ansatzes der AzB ist u.a., dass hier einerseits starre Flugverfahren angenommen werden, andererseits aber auch innerhalb einer Flugzeuggruppe alle Flugzeuge gleich behandelt werden. Damit ist nicht gewährleistet, dass eine zutreffende Ermittlung des Fluglärms erfolgt. Insbesondere vernachlässigt die AzB die Lärmimmission im Gegenanflug und im Zwischenanflug; die Erfahrung zeigt auch, dass gerade in der weiteren Umgebung vom Flughafen die Immission systematisch unterschätzt wird, da (wie Untersuchungen u.a. der EMPA zeigen) die tatsächlichen Steigprofile oft flacher wie angenommen verlaufen. Auch werden alle Flugzeuge einer Klasse als gleich angenommen, obwohl schon unterschiedliche Triebwerke beim gleichen Flugzeug zu signifikant unterschiedlichen Immissionen führen können. Ebenfalls führt die Nichtberücksichtigung von Einzelfreigaben zur Abweichung von geregelten Flugverfahren („Directs“) zu fehlerhaften Ergebnissen.

Ein weiterer Schwachpunkt des AzB-Ansatzes ist, dass hiermit lärmindernde Flugverfahren keinen Einfluss auf das Ergebnis der Berechnung haben.

Es sollte daher grundsätzlich ein Verfahren zur Anwendung kommen, das diese Vereinfachung angenommener Flugprofile nicht aufweist. Derartige Verfahren, die statt angenommener Profile Radaraufzeichnungen tatsächlicher Flüge auswerten, existieren (z.B. Flula2 der schweizerischen EMPA); der größere Rechenaufwand sollte angesichts der rasanten Entwicklung der Computertechnik kein ernsthaftes Hindernis der Anwendung mehr darstellen.

Hierzu ist es jedoch erforderlich, dass in § 47 c BImSchG nicht nur Flughafenbetreiber zur Datenübermittlung verpflichtet werden, sondern (als Besitzer der Radardaten) auch die Flugsicherungsunternehmen. Wir regen daher an, § 47 c entsprechend zu ergänzen. Dies gilt übrigens auch für den Fall, dass der Ansatz der AzB beibehalten werden soll; da die Rechenverfahren durch Verordnung festgesetzt werden, hält man sich mit einer derartigen Formulierung zumindest die Option offen, zukünftig realitätsnähere Verfahren einzusetzen.

Weitere Gesichtspunkte werden wir ggf. bei der Anhörung am 20.7. vorbringen. Für die Bundesvereinigung werden teilnehmen: Joachim Hans Beckers, Ratingen und Wolfgang Hoffmann, Köln.

Mit freundlichen Grüßen

Gez. J. H. Beckers

Bundesvereinigung gegen Fluglärm e.V.