

Bewertung des Entwurfes eines Gesetzes zur Verbesserung des Schutzes vor Fluglärm in der Umgebung von Flugplätzen durch Verkehrsclub Deutschland (VCD), Stand: 14. Juli 2004

Zusammenstellung des Textes durch: Verkehrsclub Deutschland (VCD), Helmar Pless, Eifelstr. 2, 53119 Bonn, Email: helmar.pless@vcd.org, Tel.: 0228/ 98585-20

Vorbemerkung:

Eine abschließende Bewertung des Gesetzentwurfes ist nicht möglich, da sich die Bundesregierung noch nicht auf einen gemeinsamen Entwurf verständigt hat. Die Dissenspunkte berühren aus Sicht des VCD allerdings Kernpunkte, die letztendlich darüber entscheiden, ob das Gesetz als „deutlicher Schritt in die richtige Richtung“ oder „wegen mangelnder Substanz abzulehnen“ qualifiziert werden muss.

Grundsätzliche Bewertung des BMU-Entwurfes:

Im Folgenden soll der Gesetzentwurf, wie er vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit am 22. Juni 2004 vorgelegt wurde, bewertet werden. Die Dissenspunkte werden einer eigenen Bewertung weiter unten unterzogen.

Das Artikelgesetz enthält Änderungen des Fluglärmgesetzes, Luftverkehrsgesetzes und der Luftverkehrs-Ordnung. Die Mehrzahl der vorgeschlagenen Bestimmungen stellen eine deutliche Verbesserung gegenüber der bestehenden Rechtslage im Sinne des Umweltschutzes und des Gesundheitsschutzes der Fluglärm betroffenen dar. Die Erwartungen des VCD an eine grundlegende Reform des Fluglärmrechts erfüllt der Entwurf jedoch nicht. Das Fluglärmgesetz bleibt weiterhin ein reines Erstattungs- und Entschädigungsgesetz. Geregelt werden lediglich die Erstattungsansprüche für passiven Schallschutz sowie die Entschädigung für Beeinträchtigungen des Außenwohnbereichs im direkten Flugplatzumfeld. Das Gesetz liefert aber weiterhin keine echten Immissionsschutzgrenzwerte, die den Flughafenbetreiber zwingen, aktiven Lärmschutz zu betreiben, z.B. mit Hilfe von Nachtflugbeschränkungen, Betriebsbeschränkungen für besonders laute Flugzeuge oder Lärmkontingentierungen. Damit wurde es versäumt, ein besonders wirksames Instrument gesetzlich zu verankern, mit dem sich unzumutbare Fluglärmbelastungen auf ein gesundheitlich verträgliches und angemessenes Maß vermindern lassen. Durch den Entwurf werden außerdem folgende aus Sicht des VCD sehr wichtigen Aspekte **nicht** geregelt:

1. Die Schaffung einer Rechtsgrundlage zum Erlass von Nachtflugverboten oder Nachtflugbeschränkungen durch die Landesregierungen.
2. Die Einführung einer dritten Schutzzone auf der Basis der Endausbauprognosen, die eine langfristige Planungs- und Rechtssicherheit schaffen könnte.
3. Die Einführung der Umweltkapazität als Orientierungs- und Planungsgröße bei Flughafenplanungen.
4. Die Verpflichtung, an allen Flugplätzen mit Lärmschutzbereich einen Fluglärmschutzbeauftragten festzulegen, der den Flugplatzunternehmer und Flugplatznutzer berät, die Einführung lärmarmen Betriebsweisen unterstützt und die Behörden und Flughafenanwohner informiert.
5. Festlegungen von konkreten Lärminderungsanforderungen an die Fluglotsen, damit wesentliche Entscheidungen zur Lärmbelastung nicht – wie bisher – den Fluglotsen im Tagesbetrieb überlassen wird.
6. Eine klare gesetzliche Regelung, dass der vom Rollen der Luftfahrzeuge auf dem Flugplatzgelände und dem Betrieb von Triebwerksprobelauf-Anlagen herrührende Lärm nach der TA-Lärm zu beurteilen ist und nicht dem Fluglärmgesetz unterliegt.

7. Die Erweiterung der Rechte für anerkannte Lärmschutz- und Umweltverbände, insbesondere die Einführung eines Verbandsklagerechtes gegen die Festsetzung des Lärmschutzbereiches und gegen Rechtsverordnungen, die An- und Abflugstrecken oder Warteräume für einzelne Flugplätze festlegen sowie gegen Planfeststellungsbeschlüsse und Plangenehmigungen über lärmrelevante Vorhaben.

Der VCD geht davon aus, dass sich einige der oben angesprochenen Defizite durch andere Gesetze regeln lassen bzw. geregelt werden müssen. Eine zentrale Bedeutung kommt hierbei dem Gesetz zur Umsetzung der EU-Betriebsbeschränkungsrichtlinie¹ zu. Die Frist für die Umsetzung dieser Richtlinie (März 2004, Federführung liegt beim Bundesverkehrsministerium) hat die Bundesregierung bereits untätig verstreichen lassen. Ein Vertragsverletzungsverfahren wegen Nichtumsetzung wurde bei der EU bereits angestrengt. Der VCD erwartet hierbei von der Bundesregierung eine anspruchsvolle Umsetzung, etwa durch Schaffung einer Rechtsgrundlage zum Erlass von Nachtflugverboten oder Nachtflugbeschränkungen durch die Landesregierungen.

Eine weitere wichtige EU-Richtlinie ist in diesem Zusammenhang die EU-Öffentlichkeitsrichtlinie², die bis zum 25. Juni 2005 umgesetzt werden muss. Die Richtlinie verlangt die Festlegung eines Anerkennungsverfahrens für Umweltschutzverbände und Vereine, die sich für den Umweltschutz einsetzen sowie die Festlegung eines Verbandsklagerechtes für anerkannte Umweltschutzvereine im Zusammenhang mit der Ausarbeitung umweltbezogener Pläne und Programme sowie bei Infrastrukturprojekten, für die eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt werden muss. Ein Verzicht auf die Verbandsklage kann auch nicht im Interesse der Wirtschaft sein, denn faktisch führt eine frühzeitige Einbindung sowie ein Klagerecht der Lärm- und Umweltschutzverbände zu einer Verkürzung von Verfahren.

Die Bewertung des Gesetzentwurfes im Detail:

Folgende Aspekte des Gesetzentwurfes sind **positiv** zu bewerten:

- Ausdehnung des Anwendungsbereiches des Fluglärmsgesetzes. Nun müssen für folgende zusätzlichen Verkehrsflughäfen Lärmschutzbereiche festgesetzt werden: Braunschweig, Dortmund, Essen-Mülheim, Friedrichshafen, Lübeck-Blankensee, Schwerin-Parchim, Siegerland und Westland/Sylt. Außerdem müssen künftig für folgende Verkehrslandeplätze mit Fluglinien- oder Pauschalflugreisen Lärmschutzbereiche festgesetzt werden: Augsburg, Egelsbach, Kassel-Calden, Kiel-Holtenau, Mannheim, Mönchengladbach, Speyer und Zweibrücken.
- Die Festlegung von um 5 Dezibel niedrigere Grenzwerte für neue oder wesentlich baulich erweiterte Flugplätze.
- Eine gesetzliche Definition der „wesentlichen baulichen Erweiterung“ (wenn sie zu einer Erhöhung der Zahl der Flugbewegungen um 30 % oder zu einer Erhöhung des Pegelwertes an der Grenze der Tag-Schutzzone I um mindestens 3 dB(A) führt), auch wenn der VCD die Grenze bereits bei 25 % Erhöhung der Flugbewegungszahlen sieht.
- Die Einführung von Nachtschutzzonen sowie eines Maximalpegel-Kriteriums bei der Festlegung der Nachtschutzzonen, wenn auch an den Werten im Detail Kritik geübt werden kann (siehe unten).

¹ Richtlinie 2002/30/EG über „Regeln und Verfahren für lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen der Gemeinschaft vom 26. März 2002.

² Richtlinie 2003/35/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Mai 2003 über die Beteiligung der Öffentlichkeit bei der Ausarbeitung bestimmter umweltbezogener Pläne und Programme und zur Änderung der Richtlinien 85/337/EWG und 96/61/EG des Rates in Bezug auf die Öffentlichkeitsbeteiligung und den Zugang zu Gerichten.

- Die Festlegung der Lärmschutzbereiche auf der Basis der 100-100-Regelung.
- Die deutlich schärfere Regelung des Verbotes der Errichtung von Wohnungen in der Tag- bzw. Nachtschutzzone 1 durch Einführung einer zeitlichen Befristung der Möglichkeit, Wohnungen zu errichten. (Zwar dürfen weiterhin solche Wohnungen errichtet werden, wenn dies ein Bebauungsplan oder § 34 Baugesetzbuch zulässt. Allerdings erlischt diese Möglichkeit künftig sieben Jahre nach der Festsetzung des Lärmschutzbereiches.)
- Die Einführung eines Anspruches auf Geldentschädigung für Beeinträchtigungen des Außenwohnbereichs bei einem neuen oder wesentlich baulich erweiterten Flugplatz. (Diesen Anspruch sollen künftig Eigentümer eines in der Tag-Schutzzone I gelegenen Grundstücks, auf dem bei Festsetzung des Lärmschutzbereichs Einrichtungen wie Krankenhäuser, Altenheime, Erholungsheime oder Wohnungen errichtet sind oder auf dem die Errichtung von baulichen Anlagen zulässig ist, geltend machen können).
- Leichte Verbesserungen bei den Beteiligungsrechten für anerkannte Lärmschutz- und Umweltverbände. So erhalten Lärmschutz- und Umweltverbände ausdrücklich ein Anhörungsrecht beim Erlass einer Rechtsverordnung zur Festlegung von Schallschutzanforderungen für bauliche Anlagen sowie beim Erlass einer Rechtsverordnung, die Art und Umfang der erforderlichen Auskünfte durch den Flugplatzhalter und die mit der Flugsicherung Beauftragten sowie die Berechnungsmethode für die Ermittlung der Lärmbelastung regelt. Neben der Bundesvereinigung gegen Fluglärm können künftig auch andere Lärmschutz- und Umweltverbände dem beratenden Ausschuss nach § 32a Luftverkehrsgesetz sowie einer Fluglärmkommission angehören. Allerdings fehlen dem Entwurf die Festlegung des Verbandsklagerechtes (siehe oben!).
- Verbesserungen bei der Information der Öffentlichkeit. So sind die Lärmmess- und Auswertungsergebnisse für alle zivilen Flugplätze mit Lärmschutzbereich künftig regelmäßig zu veröffentlichen (bislang mussten diese Ergebnisse lediglich den zuständigen Behörden und der Fluglärmkommission mitgeteilt werden). Allerdings wünscht sich der VCD eine solche Pflicht zur Veröffentlichung auch für militärische Flugplätze und Flugplätze ohne Lärmschutzbereich.
- Ausdehnung der Pflicht zur Installation von Fluglärmüberwachungsanlagen auf alle zivilen Flugplätze mit Lärmschutzbereich (und nicht nur – wie bislang – allein auf Verkehrsflughäfen). Allerdings wünscht sich der VCD eine solche Pflicht zur Installation von Fluglärmüberwachungsanlagen auch für militärische Flugplätze und Flugplätze ohne Lärmschutzbereich.
- Erweiterung der Pflicht zur Bildung von Fluglärmkommissionen: Künftig müssen an allen Verkehrsflughäfen, die dem Fluglinienverkehr angeschlossen sind und für die ein Lärmschutzbereich festzusetzen ist, Fluglärmkommissionen eingerichtet werden. Künftig sind demnach auch an folgenden Verkehrsflughäfen Fluglärmkommissionen verpflichtend einzurichten: Braunschweig, Dortmund, Essen-Mülheim, Friedrichshafen, Lübeck-Blankensee, Schwerin-Parchim, Siegerland und Westland/Sylt. Nach Auffassung des VCD sollte diese Pflicht zur Bildung von Fluglärmkommissionen jedoch für alle Flugplätze mit Lärmschutzbereichen gelten (also auch Verkehrslandeplätze mit Fluglinien- oder Pauschalflügeisen).
- Erweiterung der Möglichkeiten der Einflussnahme von Bundesumweltministerium und Umweltbundesamt: Bestimmte Rechtsverordnungen, wie z.B. zur Regelung von Verhalten im Luftraum und am Boden, zur Regelung von Größe, Lage, Beschaffenheit, Ausstattung und des Betriebes von Flugplätzen und zur Genehmigung der Regelungen der Entgelte für das Starten, Landen und Abstellen von Luftfahrzeugen, müssen künftig vom Bundesverkehrsministerium im Einvernehmen mit dem Bundesumweltministerium geregelt werden. Rechtsverordnungen zum Flugverfahren (einschließlich der Flugwege,

Flughöhen und Meldepunkte), die von besonderer Bedeutung für den Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm sind, müssen künftig im Benehmen mit dem Umweltbundesamt erlassen werden.

Folgende Regelungen im Gesetzentwurf sind – abgesehen von der bereits oben erwähnten Kritik – **kritikwürdig**:

- Der Gesetzentwurf enthält auf Drängen des Bundesverkehrsministeriums die Lärmindizes L_{AeqTag} bzw. $L_{AeqNacht}$ statt der europaweit gültigen Indizes L_{den} und L_{night} (auch das Bundesumweltministerium wollte ursprünglich die europäischen Indizes in das Gesetz einführen). Eine Verwendung der Lärmindizes L_{AeqTag} bzw. $L_{AeqNacht}$ lehnt der VCD ab, da die Verwendung dieser Indizes im Durchschnitt bei zivilen Flugplätzen zu einer um 1-2 dB(A) niedrigeren (weniger scharfen) Bewertung des Lärmgeschehens gegenüber einer Verwendung des L_{den} führt. Noch gravierender sieht es bei ausgeprägten Nachtflughäfen wie Köln/Bonn aus. Hier verschafft die Lärmbeurteilung auf Basis des L_{eq} dem Flughafenbetreiber einen Vorteil von 4 bis 5 dB(A) gegenüber einer Lärmbeurteilung auf der Basis des L_{den} . Außerdem ist die Verwendung des L_{den} durch die EU-Umgebungslärmrichtlinie verbindlich für die Erstellung von Lärmkarten vorgeschrieben. Diese Lärmkarten müssen auch für alle Großflughäfen (mehr als 50.000 Flugbewegungen pro Jahr) bis spätestens 30.6.2007 vorliegen. Die Anwendung von unterschiedlichen Lärmindizes (L_{eq} für die Festsetzung des Lärmschutzbereiches bzw. L_{den} für die Lärmkarten), schafft nur unnötige Mehrarbeit bzw. Kosten und verhindert die nötige Transparenz.
- Die Festsetzung der Lärmschutzbereiche beruht auf einer Prognose von 10 Jahren, erfasst aber nicht einen denkbaren Endausbau des Flugplatzes. Durch eine Nichtberücksichtigung des denkbaren Endausbaus werden jedoch Bauwillige im Umfeld von Flughäfen nicht hinreichend auf das künftige Lärmproblem aufmerksam gemacht. Damit werden bereits heute Lärmsanierungsfälle von morgen geschaffen. Sinnvoll wäre deshalb die Einführung einer Schutzzone 3, in der ausschließlich Planungsbeschränkungen für die Regional- und Bauleitplanung geregelt werden sollen. Eine solche Schutzzone 3 ist auch Bestandteil des Gesetzentwurfes des Länderausschusses für Immissionsschutz vom (LAI) 12.9.2000.
- Es fehlen nach wie vor deutlichere Rechtsfolgen für die Tag- und Nacht-Schutzzone 2. Auch der Gesetzentwurf sieht für diese Zonen lediglich ein Bauverbot für schutzbedürftige Einrichtungen (z.B. Krankenhäuser, Altenheime, Erholungsheime, Schulen und Kindergärten) vor, von dem im öffentlichen Interesse abgewichen werden kann. Wohnungen und ausnahmsweise errichtete schutzbedürftige Einrichtungen müssen bestimmten Schallschutzanforderungen genügen. Aus Sicht des VCD sollte eine Regelung getroffen werden, dass für die Schutzzone 2 mittelfristig die gleichen Rechtsfolgen gelten wie für die Schutzzone 1 (Erstattungsanspruch für passiven Schallschutz).
- Innerhalb der Nacht-Schutzzone 1 soll sich der Erstattungsanspruch für baulichen Schallschutz nur auf Schlafräume beziehen. Dies ist kritikwürdig, denn Schlafräume können im Laufe der Zeit geändert werden. Außerdem haben die Flughafenanwohner ein Recht darauf, in der Zeit von 22 bis 6 Uhr (Definition der Nacht nach diesem Gesetz) auch in anderen Räumen ruhige Verhältnisse anzutreffen.

Bewertung der Dissenspunkte im Gesetzentwurf:

Innerhalb der Bundesregierung sind vor allem folgende Punkte umstritten (wobei sich insbesondere das Bundesverkehrsministerium und teilweise auch das Bundesverteidigungsministerium gegen die Vorschläge des Bundesumweltministeriums stellt):

- Um 5 dB(A) anspruchsvollere Lärmwerte bei Neubau und wesentliche bauliche Erweiterung gegenüber bestehenden Flugplätzen.
- Lärmwerte für die Nacht bei bestehenden und neuen bzw. wesentlich baulich erweiterten Flugplätzen.
- Anwendung der 100-100-Regelung bei der Festlegung des Lärmschutzbereiches.
- Verbot des Baus von Wohnungen sieben Jahre nach der Festsetzung des Lärmschutzbereiches.

Aus Sicht des VCD stellen die vom Bundesumweltministerium vorgeschlagenen Lärmwerte für bestehende Flughäfen bereits ein starkes Entgegenkommen an die Luftverkehrswirtschaft dar. Neue Lärmwerte in den Schutzzonen sollten sich an den neuesten Erkenntnissen der Lärmwirkungsforschung orientieren. Danach gilt:

- 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.
- 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.
- Bei Fluglärmbelastungen von 45 dB(A) und mehr nachts sind erhebliche Schlafstörungen zu erwarten.

Um eine Gesundheitsbeeinträchtigung von Flughafenanwohnern auszuschließen, sollte demnach für die Tag-Schutzzone 1 ein maximaler Wert von 60 dB (A) – berechnet als $L_{eq(3)}$ – eingeführt werden. Für die Nacht-Schutzzone 1 sollte der Wert 45 dB (A) nicht überschreiten, um erhebliche Schlafstörungen zu vermeiden. Ein Wert von $L_{eq3} = 45$ dB(A) wurde auch im alten Referentenentwurf des BMU vom 15.11. 2000 für die Nachtschutzzone vorgeschlagen, taucht aber nun nur in der Nacht-Schutzzone 2 für neue oder wesentlich baulich erweiterte Flugplätze auf. Auch nach der Rechtssprechung des Bundesverwaltungsgerichts liegen die Schwellenwerte für gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse entsprechend der Richtwerte der TA Lärm für Mischgebiete bei einem äquivalenten Dauerschallpegel von 60 dB(A) tags und 45 dB (A) nachts.

Der Gesetzentwurf nimmt demnach erhebliche Belästigungen der Anwohner von Flugplätzen bewusst in Kauf und kann gesundheitliche Beeinträchtigungen nicht sicher vermeiden. Damit verfehlt das Gesetz auch wesentliche Grundsätze des Umweltrechts, wie sie im Bundes-Immissionsschutzgesetz festgeschrieben sind, nämlich die Vermeidung von Gefahren, erheblichen Belästigungen und erheblichen Nachteilen.

Teilweise wird dieser Missstand dadurch wett gemacht, dass das Gesetz die Anwendung der 100 zu 100-Regelung bei der Festsetzung der Lärmschutzbereiche vorsieht. Diese Regelung trägt dem Vorsorgegedanken Rechnung, indem sie die Wirkung von Verkehrsverlagerungen bei langanhaltenden, ungewöhnlichen Witterungsbedingungen oder bei umfangreichen Sanierungsmaßnahmen einer stark belasteten Start- und Landebahn berücksichtigt. Für den Flughafen Frankfurt/Main gilt z.B., dass er nur zu 25 % aller Tage bzw. nur von 25 % aller Landungen aus Westen angefliegen wird. Gleichwohl können bei Schönwetterperioden Phasen von über einer Woche auftreten, in denen nahezu alle Maschinen im Minutentakt und dichter die Wohngebiete von Mainz, Rüsselsheim und weiteren Orten überfliegen. Die 100 zu 100 Regelung trägt diesem Problem Rechnung, indem sie die volle Belastungssituation für alle Betriebsrichtungen unterstellt. Die 100-prozentige Berücksichtigung der Betriebsrichtungen wird von der Luftverkehrslobby scharf bekämpft. Sie stellt aus des VCD aber einen unverzichtbaren Bestandteil eines fortschrittlichen Gesetzes dar. Denn effektiver Lärmschutz an Gebäuden kann nicht kurzfristig und vorübergehend angebracht werden. Möglichen Spitzenbelastungen

muss vielmehr dauerhaft Rechnung getragen werden. Die Anwendung der 100-100-Regelung ist außerdem bereits vielfache Praxis der Immissionsschutzbehörden (z.B. Planfeststellungsverfahren am Flughafen München, Regionalplanung in Hessen).

Positiv am Referentenentwurf des Bundesumweltministeriums ist, dass erstmals die Nachtschutzzonen auch mit Hilfe eines Maximalpegel-Kriteriums (maximale Anzahl von Einzelschallereignissen am Ohr des Schlafers) definiert werden. Der Entwurf sieht bei bestehenden Flugplätzen einen $L_{Amax} = 6$ mal 57 dB(A) bei der Nachtschutzzone 1 und einen $L_{Amax} = 4$ mal 55 dB(A) bei der Nachtschutzzone 2 vor. Für neue und wesentlich baulich erweiterte Flugplätze soll der L_{Amax} bei 6 mal 53 dB(A) bei der Nachtschutzzone 1 und bei 4 mal 52 dB(A) bei der Nachtschutzzone 2 liegen. Aus Sicht des VCD sollten die Maximalpegel am Ohr des Schlafers allerdings 4 mal 52-53 dB(A) nicht überschreiten.

Ebenfalls ein weites Entgegenkommen an die Luftverkehrswirtschaft stellt die lange zeitliche Streckung des Inkrafttretens der Pflicht zur Kostenerstattung durch Flughafenbetreiber an Grundstückseigentümer dar. Die Lärmbetroffenen warten teilweise bereits seit über 30 Jahren auf eine Erstattung von Aufwendungen für baulichen Schallschutz. Nun müssen die Betroffenen teilweise bis zu dreizehn Jahre nach Inkrafttreten der Gesetzesnovelle warten, bis der Erstattungsanspruch vollständig greift. Denn bei Grundstücken, die nur aufgrund des Maximalpegelkriteriums der Nachtschutzzone 1 zugeordnet werden, soll die Pflicht zur Kostenerstattung erst elf Jahre nach Festsetzung des Lärmschutzbereiches (dies kann bis zu zwei Jahre nach Inkrafttreten des Gesetzes sein) greifen. Eine sofortige Entschädigung nach Festsetzung des Lärmschutzbereiches sieht der Gesetzentwurf für bestehende zivile Flugplätze nur bei einem Dauerschallpegel $L_{Aeq\ Tag}$ über 70 dB(A) vor. Das sind Werte, die bei kaum einem Flugplatz in der Bundesrepublik Deutschland erreicht werden. Bei neuen bzw. wesentlich baulich erweiterten Flugplätzen greift ein sofortiger Erstattungsanspruch nur bei $L_{Aeq\ Tag}$ über 65 dB(A). Nach der Rechtssprechung zum Flughafen München II ist dagegen bereits bei einem Wert von 64 dB(A) die Entschädigung des Außenwohnbereiches vorzusehen. Nach dem Gesetzentwurf sollen durch einen Flughafenausbau neu Betroffene, deren Belastung bei einem Mittelungspegel von 60-61 dB(A) liegt, erst neun Jahre nach Festsetzung des Lärmschutzbereiches Anspruch auf Entschädigung haben, obwohl selbst konservative Einschätzungen eine erhebliche Belästigung ab einem Pegel von 60-62 dB(A) annehmen. Bei einzelnen Flughafenausbauvorhaben sind auch niedrigere Werte festgelegt worden. Wird der Gesetzentwurf in dieser Form verabschiedet, dann findet eine finanzielle Begünstigung auszubauender Flugplätze gegenüber den vor kurzen planfestgestellten Flugplätzen statt, was aus Sicht des VCD nicht zu verantworten ist.

Fraglich ist, ob die Anwendung der im Novellierungsentwurf vorgeschlagenen Lärmwerte für bestehende zivile Flugplätze – trotz deutlicher Absenkung der Werte von 75 auf 65 bzw. 67 auf 60 dB(A) – überhaupt zu einer relevanten Ausdehnung der Lärmschutzzonen gegenüber den nach altem Fluglärmschutzgesetz ermittelten Lärmschutzzonen (Zugrundlegung eines modernen Flugzeugmixes mit leiseren Flugzeugen, Berechnung des L_{eq3} statt des L_{eq4}) führt. Lediglich für Flughäfen mit hohem Nachtfluganteil ist eine deutliche Ausdehnung des Lärmschutzbereiches zu erwarten, was aus Sicht des VCD wegen des hohen Schutzgutes Nachtruhe auch gerechtfertigt ist. Sofern die Lärmschutzzone 1 künftig größer wird, ist auf jeden Fall folgende Tatsache zu berücksichtigen. Nach dem alten (derzeit noch gültigen) Fluglärmschutzgesetz wurde die Lärmschutzzone 2 auf der Basis des $L_{eq4} = 67$ dB(A) mit einem alten Flugzeugtypenmix und damit relativ umfassend definiert. Neue Wohnungen mussten in dieser Schutzzone seit 1974 mit Schalldämmung auf eigene Kosten errichtet werden, in den neuen Bundesländern galt diese Regelung seit 1990. Dies zeigt auch, dass die Infrastrukturkosten des wachsenden Luftverkehrs seit Jahrzehnten externalisiert und willkürlich den jeweiligen Flughafenanliegern aufgebürdet worden ist.

Der Gesetzentwurf sieht für bestehende zivile Flugplätze nun einen $L_{eq3} = 65$ dB(A) für die Tag-Schutzzone 1 mit dem entsprechenden Anspruch auf Schallschutz vor. Dabei wird sich der Lärmschutzbereich für diese Tag-Schutzzone durch die Anpassung der AzB (Anleitung zur Berechnung) an die neuen Flugzeugtypen weitgehend mit der vorhandenen Zone 2 ($L_{eq} = 67$ dB(A)) decken. Die Zahl der noch zu schützenden Wohnungen dürfte deshalb nicht allzu groß sein. Es kann sich in den alten Bundesländern nur um Wohnungen handeln, die vor 1974 errichtet worden sind, und in den neuen Bundesländern um Wohnungen, die vor 1990 errichtet worden sind und bei denen außerdem auch keine Modernisierungs- und Energiesparmaßnahmen durchgeführt worden sind.

Kostenfolgen des Gesetzentwurfes

Nach einer Kostenschätzung des Umweltbundesamtes kostet die Umsetzung des Gesetzes 500 Millionen Euro für die zivilen Flugplatzbetreiber und rund 100 bis 200 Millionen Euro für den Bund für die militärischen Flugplätze, wobei es sich im wesentlichen um die Finanzierung von passiven Schallschutzmaßnahmen handelt. Die Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) geht hingegen von Kosten in Höhe von 1 Milliarden Euro für die zivilen Flugplatzbetreiber aus. Dieser Unterschied erklärt sich im wesentlichen damit, dass das Umweltbundesamt davon ausgeht, dass innerhalb der nächsten 10 Jahren lediglich zwei Flughafenausbauten (Frankfurt/Main und Berlin-Schönefeld) realisiert werden. Die ADV rechnet hingegen mit Ausbauten von rund 10 deutschen Verkehrsflughäfen innerhalb der nächsten 10 Jahre.

Die Kostenerstattung soll sich nach dem Gesetzentwurf auf 10 Jahre verteilen. Legt man die kalkulierten Schallschutzaufwendungen von ca. 500 Mio. Euro (UBA) bzw. 1,0 Mrd. Euro (ADV) auf die Verursacher des Fluglärms, d. h. die Passagiere um, ergibt sich eine durchschnittliche Kostenbelastung von ca. 0,70 bzw. 1,40 Euro je Flugticket. Berücksichtigt man weiter, dass die größten Kostenfaktoren nur entstehen, wenn die Flughäfen ihre Kapazität erheblich ausweiten, und unterstellt deshalb die prognostizierte Steigerung des Luftverkehrs um bis zu 100 % in den nächsten zehn Jahren, dann halbieren sich die Zusatzkosten je Flugticket auf 0,35 bzw. 0,70 Euro. Je mehr Passagiere an einem Flughafen abgefertigt werden, desto geringer sind die zu erwartenden Kosten: 50 Cent pro Passagier für Düsseldorf und Frankfurt/Main einschließlich dessen Ausbau, 1,0 Euro für den Nachtflughafen Köln/Bonn, 20 Cent für München, aber 3,0 Euro für Paderborn/Lippstadt.