

# Hintergrundpapier zum Fluglärmgesetz

Der Fluglärm beeinträchtigt mittlerweile die Lebensqualität von Millionen Menschen; bundesweit fühlt sich jeder Dritte durch Fluglärm belästigt. Dies verdeutlicht, dass die Rahmenbedingungen für den Schutz vor Fluglärm dringend verbessert werden müssen, nicht zuletzt auch um die erforderliche Akzeptanz des Luftverkehrs in unserer Gesellschaft zu erreichen.

Die vielfältigen Auseinandersetzungen, denen sich die Flughäfen heute bei praktisch jedem Bauvorhaben gegenüber sehen, haben eine wesentliche Ursache in den nicht mehr zeitgemäßen Regelungen zum Schutz vor Fluglärm.

Bereits seit geraumer Zeit wird in Politik und interessierter Öffentlichkeit intensiv über Maßnahmen zur Verbesserung des Fluglärmschutzes debattiert. Im Mittelpunkt steht dabei die grundlegende Modernisierung des Fluglärmgesetzes.

Dieses Gesetz, das aus dem Jahr 1971 stammt und seither nahezu unverändert blieb, ist heute nach übereinstimmender Einschätzung aller beteiligten Experten klar veraltet. Das Gesetz entspricht nicht mehr den aktuellen Erkenntnissen der Lärmwirkungsforschung, und es entfaltet kaum noch Wirkung, da die Lärmschutzzonen oftmals kaum über das Flughafengelände hinausreichen.

Mit dem neuen Fluglärmgesetz sollen zeitgemäße Lärmschutzstandards für das Flughafenumland festgelegt werden. Zugleich soll die erforderliche Rechts- und Planungssicherheit für die Flughäfen erreicht werden.

Gegenüber dem Entwurf, der im vergangenen Jahr zur Anhörung gestellt wurde, enthält der Gesetzentwurf einige wichtige Modifikationen, die den Flughäfen eine deutlich einfachere Bewältigung der Kostenfolgen der Novelle ermöglichen und einen möglichst effektiven Einsatz der erforderlichen Finanzmittel sichern.

## **Kostenminderungen erzielt**

Durch die vereinbarten Änderungen wurden gegenüber der bisherigen Kostenschätzung (614 bis 738 Mio. € für den Zivilbereich, 75 bis 95 Mio. € für die Militärflugplätze) Kostenminderungen um 20 bis 30 % erzielt. Schätzungen gehen für die Verkehrsflughäfen von Kosten in Höhe von rund 1 bis 2 € pro Flugticket aus. Dabei ist berücksichtigt, dass die Kostenfolgen der Novelle auf rund 10 Jahre verteilt werden.

## **Grenzwerte werden gesenkt**

Kern der Modernisierung des Fluglärmgesetzes ist eine deutliche Absenkung der Grenzwerte für die Lärmschutzzonen, so dass die Lärmschutzbereiche um die Flugplätze spürbar ausgeweitet werden. Nach dem alten Fluglärmgesetz von 1971 besteht ein Anspruch auf baulichen Schallschutz für Wohnungen erst, wenn der Flug-

lärm über 75 Dezibel liegt. Bei derart hohen Belastungen erleben die Menschen nicht nur massive Störungen und Beeinträchtigungen ihrer Lebensqualität. Verschiedene wissenschaftliche Studien zeigen auf, dass derartiger Lärm auch ein deutliches Gesundheitsrisiko darstellen kann.

Mit der Novelle wird beispielsweise der Grenzwert für die Tag-Schutzzone 1 bei bestehenden Verkehrsflugplätzen um 10 dB auf 65 dB gesenkt.

Wird ein Verkehrsflugplatz neu gebaut oder wesentlich ausgebaut, soll der Anspruch auf baulichen Schallschutz für Wohnungen bereits bei einem fluglärmbedingten Mittelungspegel von 60 dB einsetzen. Dieser Wert wird künftig auch für die Planfeststellung von Flugplätzen verbindlich sein, so dass alle Beteiligten frühzeitig Klarheit über den bei Ausbauvorhaben erforderlichen Schallschutz haben. Hiervor wird eine relevante Beschleunigung der Verfahren erwartet.

Die neuen Lärmgrenzwerte orientieren sich maßgeblich an den Empfehlungen des Sachverständigenrates für Umweltfragen (SRU). Der Sachverständigenrat fordert, dass möglichst bald Mittelungspegel von 65 dB am Tag und 55 dB nachts nicht mehr überschritten werden.

### **Schutzzonen für die Nacht**

Erstmals sollen für Flughäfen mit relevantem Nachtflugbetrieb auch Nacht-Schutzzonen festgelegt werden, deren Kontur sich ausschließlich nach der nächtlichen Fluglärmbelastung bestimmt. Ziel dieser Neuregelung ist es, die von Nachtfluglärm betroffenen Menschen vor gesundheitsrelevanten Schlafstörungen zu schützen.

Dazu ist Schallschutz für Schlafräume vorgesehen, wenn der nächtliche Fluglärm einen Mittelungspegel von 55 dB überschreitet; für wesentliche Ausbauvorhaben gilt wiederum ein 5 dB strengerer Wert, also 50 dB. Ein Anspruch auf Schutz der Schlafräume soll auch bestehen, wenn im Schlafraum sechsmal pro Nacht ein Maximalpegel von 57 dB auftritt; beim wesentlichen Ausbau eines Flughafens liegt die Schwelle bei 53 dB.

Für bereits bestehende Wohnungen in der Tag-Schutzzone 1 und in der Nacht-Schutzzone sieht die Novelle einen qualitativ hochwertigen baulichen Schallschutz vor. Zahlungspflichtig ist der Flughafenbetreiber. Zugleich schränkt das Fluglärmgesetz in den hochbelasteten Bereichen den Neubau von Wohnungen und schutzbedürftigen Einrichtungen ein, um Freiräume um die Flugplätze zu sichern und dem Entstehen künftiger Lärmkonflikte vorzubeugen. Damit dient die Novelle auch den Belangen der Luftfahrtwirtschaft.

Mit der Novelle des Fluglärmgesetzes setzt die Bundesregierung ein deutliches Signal für einen zeitgemäßen Schutz vor Fluglärm. Im Interesse der lärmbelasteten Menschen, aber auch im Hinblick auf die Akzeptanz des Luftverkehrs muss das Novellierungsvorhaben rasch verwirklicht und an den Flughäfen konsequent umgesetzt wer-

den. Das Gesetz, das noch vom Parlament verabschiedet werden muss, ist im Bundesrat nicht zustimmungspflichtig.

**Tabelle:** Lärmgrenzwerte der Schutzzonen gemäß Gesetzentwurf Novelle Fluglärmgesetz

1. Neue oder wesentlich baulich erweiterte zivile Flugplätze		
Tag-Schutzzone 1:	$L_{Aeq\ Tag}$	= 60 dB(A),
Tag-Schutzzone 2:	$L_{Aeq\ Tag}$	= 55 dB(A),
Nacht-Schutzzone		
a) bis zum 31.12.2010:	$L_{Aeq\ Nacht}$	= 53 dB(A), $L_{Amax} = 6\ mal\ 57\ dB(A)$ ,
b) ab dem 01.01.2011:	$L_{Aeq\ Nacht}$	= 50 dB(A), $L_{Amax} = 6\ mal\ 53\ dB(A)$ ,
2. Bestehende zivile Flugplätze		
Tag-Schutzzone 1:	$L_{Aeq\ Tag}$	= 65 dB(A),
Tag-Schutzzone 2:	$L_{Aeq\ Tag}$	= 60 dB(A),
Nacht-Schutzzone :	$L_{Aeq\ Nacht}$	= 55 dB(A), $L_{Amax} = 6\ mal\ 57\ dB(A)$ ,
3. Neue oder wesentlich baulich erweiterte militärische Flugplätze		
Tag-Schutzzone 1:	$L_{Aeq\ Tag}$	= 63 dB(A),
Tag-Schutzzone 2:	$L_{Aeq\ Tag}$	= 58 dB(A),
Nacht-Schutzzone		
a) bis zum 31.12.2010:	$L_{Aeq\ Nacht}$	= 53 dB(A), $L_{Amax} = 6\ mal\ 57\ dB(A)$ ,
b) ab dem 01.01.2011:	$L_{Aeq\ Nacht}$	= 50 dB(A), $L_{Amax} = 6\ mal\ 53\ dB(A)$ ,
4. Bestehende militärische Flugplätze		
Tag-Schutzzone 1:	$L_{Aeq\ Tag}$	= 68 dB(A),
Tag-Schutzzone 2:	$L_{Aeq\ Tag}$	= 63 dB(A),
Nacht-Schutzzone :	$L_{Aeq\ Nacht}$	= 55 dB(A), $L_{Amax} = 6\ mal\ 57\ dB(A)$ ,

$L_{Aeq}$ : Mittelungspegel am Tag (6.00 Uhr bis 22.00 Uhr)

$L_{Aeq}$ : Mittelungspegel in der Nacht (22.00 Uhr bis 6.00 Uhr)

$L_{Amax}$ : Maximalpegel durch einzelne Überflüge

**Vergleichswerte:**

Fluglärmgesetz 1971: Schutzzone 1 75 dB(A)  
Schutzzone 2 67 dB(A)