

16.06.2009

## Schutz vor Fluglärm wird ausgehöhlt

**Die neue Schallschutzverordnung unterbietet Vorgaben aus dem Fluglärmgesetz.**

Das Gesetz zur Verbesserung des Schutzes vor Fluglärm in der Umgebung von Flugplätzen ist am 7. Juni 2007 in Kraft getreten. Die Koalition hatte nahezu zwei Jahre gebraucht, um eine der zentralen Durchführungsverordnungen - die Schallschutzverordnung - vorzulegen. Das Ergebnis ist ernüchternd für den Schutz vor Fluglärm. Bundesumweltminister **Gabriel** ist auch hier vor Industrieinteressen eingeknickt, bei Bundesverkehrsminister **Tiefensee** traf die Luftverkehrswirtschaft mit ihren Lärmschutzverhindungsstrategien ohnehin auf offene Ohren.

### Worum geht es in der Schallschutzverordnung?

Sie regelt die baulichen Kriterien für die Schallschutzmaßnahmen an Gebäuden im Lärmschutzbereich, insbesondere die technischen Schalldämmmaße und ersetzt die geltende Schallschutzverordnung von 1974 (FLG 1971).

Das Bundesumweltministerium hatte zur Klärung fachlicher Grundlagen unter Koordination des Umweltbundesamtes eine Expertengruppe mit Interessenvertretern der Flughäfen, der Betroffenen, der Fluglärmkommissionen sowie Lärmexperten eingerichtet. Diese Arbeitsgruppe hatte mit großem Konsens eine fundierte Methodik zur Ermittlung des erforderlichen Schalldämmmaßes bei bestimmtem Außenlärm auf Grundlage des aktuellen Standes der Technik (24.BlmschV) erarbeitet. Bei der Handlungsempfehlung besonders umstritten waren: Die Zielvorgaben zur Qualität des baulichen Schallschutzes (erforderliche Dämmwirkung der Schallschutzfenster für Wohn- und Schlafräume und schutzbedürftige Einrichtungen wie Schulen, Kindergärten und Altenheimen im Lärmschutzbereich) und wie bisherige freiwillige Schallschutzmaßnahmen an den Flughäfen berücksichtigt werden sollten.

### Votum der Lärmexperten missachtet

Letztlich übermittelte das Umweltbundesamt dem Umweltministerium (BMU) den von der Arbeitsgruppe vorgeschlagenen lärmtechnischen Ansatz, eine Reihe von Empfehlungen zu noch strittigen Fachfragen und die Voten der Arbeitsgruppenmitglieder zu bestimmten anzustrebenden Innenpegel-Lärmqualitätszielen. Gegen die Mehrheitsauffassung der Arbeitsgruppe wurden jedoch seitens der Arbeitsgemeinschaft der Deutschen Verkehrsflughäfen und der Luftverkehrslobby zahlreiche Einwände erhoben. Die Ergebnisse aus den Verhandlungen innerhalb der Arbeitsgruppe sowie der Anhörung im Bundestag zur Novellierung des Fluglärmgesetzes wurden bei dem eingebrachten Referentenentwurf des BMU zu der Verordnung nur unzureichend berücksichtigt, insbesondere die Anliegen der von Fluglärm Betroffenen. Die verabschiedete Novellierung stellt eine einseitige Abkehr von den Vorschlägen der Facharbeitsgruppe dar. Auch die Bundesländer haben bei der Abschwächung mitgemischt, weil im Bestand diese Kosten für den baulichen Schallschutz durch die Verkehrsflughäfen bzw. ihre Anteilseigner also vor allem Hessen, Berlin und Brandenburg zu tragen sind. Auf Länderseite wurde via Bundesrat massiv auf das Ordnungsverfahren zur Schallschutzverordnung Einfluss genommen.

### Grüne Gesamtschätzung – Schutzniveau deutlich abgeschwächt

Mit der neuen Verordnung wird das Schutzniveau deutlich abgeschwächt. Die Ministerien für Verkehr und Umwelt sind der Flugverkehrswirtschaft weit entgegengekommen. Teile der großen Koalition sind in den Ausschüssen des Deutschen Bundestages ganz offen für die Interessen der Flugwirtschaft eingetreten. Bei einer Debatte im Verkehrsausschuss hatten Politiker der CDU und SPD sogar offen damit gedroht,

die Verordnungsermächtigungen im Gesetz zurückzunehmen, wenn der Vorschlag nicht deutlich zugunsten der Luftverkehrsseite nachgebessert würde. Schon das Fluglärmgesetz selbst war ein Kompromiss zwischen Anwohner- und Luftverkehrsinteressen, der doch weitgehend den Interessen des Luftverkehrs folgte. Seitdem sind die Lobbybemühungen verstärkt worden und im Hause Tiefensee auf fruchtbaren Boden gefallen. Das für den Lärmschutz zuständige Umweltministerium ist gegenüber der Verkehrsseite eingebrochen. Die Gewinner der Schallschutzverordnung werden Fluglärmgutachter und spezialisierte Juristen sein. **Letztendlich schützt die große Koalition mit dieser Entscheidung die Betreiber von Flughäfen gegen Ansprüche der Anwohner, nicht aber die Anwohner vor Fluglärm!**

*weiter zu: Unsere Kritikpunkte im Einzelnen*

### **Kritikpunkte im Einzelnen:**

- Der **Stand der Technik wird bewusst unterschritten**, wenn für bestehende Wohngebäude Schallschutzdämmmaße bis zu 8 dB(A) höhere Grenzwerte festgelegt werden. Unter Berücksichtigung verschiedener Möglichkeiten von Aufschlägen ergeben sich jetzt sogar schlechtere Grenzwerte für den Schallschutz in Innenräumen als in der Vorgängerverordnung von 1971 (VDI 2719Teil 3 und DIN 4109).
- Die betroffenen Bürgerinnen und Bürger in bereits bestehenden Wohngebäuden werden unzureichend geschützt, denn hierfür gibt es einen Malus von 3 dB(A). **Im Bestand gelten damit geringere Werte.** So sollen **Kosten** für Schallschutz **gespart** werden. Diese sind durch die Verkehrsflughäfen resp. ihre Anteilseigner also vor allem die Länder Hessen, Berlin und Brandenburg (mit großen Ausbauprojekten) zu tragen. Es ist absurd, wenn jetzt an manchen Standorten ein baulicher Schallschutz vorgeschrieben wird, der gegenüber dem Standard Anfang der 90er Jahre schlechter ist (etwa am Flughafen Leipzig/Halle).
- Nach der langen Debatte um die Verordnung wird sich der bauliche Schallschutz für Betroffene **noch weiter verzögern**, zuerst müssen die Lärmschutzbereiche festgelegt werden und dann wird der Schallschutz noch zeitlich gestaffelt gewährt. Dies steht im Gegensatz zur bisherigen Rechtsprechung zum Schallschutz an Verkehrsflughäfen, die in einigen Fällen bessere Lärmwerte und vor allem sofortigen Schutz vorgesehen hat.
- Mit der Festlegung einer **Kostenobergrenze von 150€ / qm** Wohnfläche ist ein Teil der Gebäude unzureichend geschützt: Etwa Häuser mit Schlafräumen in ausgebauten Dachgeschossen (typisches Einfamilienhaus), da hier die Baumaßnahmen (zur Verbesserung der Schalldämmung der Dachfenster oder Dachhaut) wesentlich teurer sind.
- In die Verordnung wurden überdies **Kann-Bestimmungen eingebaut**, die zuständige Behörden "im Einzelfall" ermächtigen, Schalldämmmaße zu verändern, wenn ihre Einhaltung einen "unangemessen hohen Aufwand erfordern würden".
- Anforderungen an die Erstattung für neuen Schallschutz, in Fällen in denen bereits in der Vergangenheit passive Schallschutzmaßnahmen finanziert wurden, werden abgeschliffen. Indem etwa die einzuhaltenden **Grenzwerte "angepasst"** werden können, so dass Aufwendungen für neue Schallschutzmaßnahmen nur erstattet werden, wenn die technischen Parameter von damals um mehr als 8 Dezibel unter den aktuellen Anforderungen liegen. Für Betroffene sind die höchst komplizierten Regelungen für die Erstattungsberechnungen nicht nachvollziehbar. Insgesamt stellt dies Betroffene schlechter, die in der Vergangenheit das freiwillige Lärmschutzprogramm der Flughafenbetreiber genutzt haben.
- Vor allem die Vorgaben des Fluglärmgesetzes zum besseren Schutz in der Nacht werden unterlaufen, weil die notwendigen Anpassungen an die neu eingerichteten **Nachtflugzonen** und die Aufnahme von Maximalpegeln (bei Grenzwerten für Innenräume) fehlen. Dabei hatten im Rahmen der UBA-Arbeitsgruppe Experten dafür plädiert, entweder eine Regelung für die Berücksichtigung der Maximalpegel einzuführen oder die Mittelungspegel-Zielwerte abzusenken. Bereits bei den Beratungen zur Novelle des Fluglärmgesetzes hatten Experten gefordert die Schutzzonen-Grenzwerte insbesondere für die Nacht schon im Fluglärmgesetz noch stärker abzusenken.
- **Weniger Lärmschutz für besonders lärmsensible Einrichtung!** Auch die Vorschläge der Arbeitsgruppe zu niedrigeren Innenpegeln (von 25 dB(A) in der Nacht und 35 dB(A) am Tag bzw. 30

dB(A)) bei schutzbedürftigen Einrichtungen – wie Kindertagesstätten, Schulen, Krankenhäuser, Alten- und Pflegeheime wurden missachtet.

**Mehr zum Thema**

Ruhe! (<http://www.gruene-bundestag.de/cms/verkehr/dok/263/263354@de.html>)

Beschluss Luftverkehr (<http://www.gruene-bundestag.de/cms/beschluesse/dokbin/251/251159@de.pdf>)