

Die Bundesvereinigung gegen Fluglärm veranstaltet am 7. November in Mörfelden-Walldorf ein Fortbildungsseminar für die Mitglieder der Fluglärmkommissionen und am 8. November findet eine Mitgliederversammlung mit Vorstandswahlen statt. Derzeit aktuelles Thema ist die

Novellierung des Fluglärmgesetzes

Seit Erstellung des BMU-Referentenentwurfes vom 15.11.2000 haben sich die Anforderungen an ein neues Fluglärmgesetz durch neue Erkenntnisse in der Wirkungsforschung, durch Aussagen in der Rechtsprechung und neue Regelungen in Genehmigungsverfahren aber vor allem auch durch Auswirkungen der EU-Gesetzgebung sehr verändert. Der derzeit in der Ressortabstimmung befindliche neue Referentenentwurf soll sich nicht wesentlich vom ersten unterscheiden.

Über die im Referentenentwurf vorgeschlagenen Änderungen hinaus sind jetzt aber weitere Forderungen zu berücksichtigen und sinnvoll zu realisieren. Besonderes Augenmerk ist dabei den Hauptproblemfeldern in der Fluglärmbekämpfung zu widmen:

- **Verminderung** bestehender Belastungen und Verhinderung von Mehrbelastungen (Forderung der EU-Richtlinie); Einführung „echter“ Grenzwerte
- Betriebsbeschränkungen einführen („ausgewogener Ansatz“ der EU)
- Verstärkter Schutz vor Nachtfluglärm mit Betriebsbeschränkungen
- Routenverlegung und –neufestsetzung stärker wirkungsabhängig festlegen
- Kapazitätserweiterungen von Flughäfen nur mit verstärkten Schutzmaßnahmen
- Beschreibung der Belastungen und Grenzwertfestsetzung
- Verbesserte Beteiligung der Betroffenen und der Gemeinden

Insbesondere **die Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie**, die zur Einführung zahlreicher neuer Einzelregelungen zwingt, sollte Anlass sein, ein ganz neues Regelungskonzept auf der Basis des BImSchG zu entwickeln. Ein selbständiges Fluglärmgesetz auf der bisherigen Basis bringt die grosse Gefahr mit sich, dass mehrere Lösungen für gleichartige Regelungserfordernisse entstehen, die nicht nur zu Doppelarbeiten, sondern auch zu unterschiedlichen Ergebnissen führen. Man stelle sich z.B. vor, dass Schallimmissionspläne für die EU nicht mehr mit Schutzzonen nach dem Fluglärmgesetz vergleichbar sind, weil andere Prognosezeitpunkte, andere „Messgrößen“ oder andere Verkehrs- und Bevölkerungsdatendaten zugrunde gelegt wurden.

Unabhängig davon, ob die Neuregelungen immer noch in einem eigenständigen Fluglärmgesetz oder im BImSchG erfolgen, müssen ausgehend vom Referentenentwurf vom 16.11.2000 als Mindeststandard insbesondere die folgenden Punkte verbessert oder zusätzlich geregelt werden:

- Umsetzung der von der EU festgelegten Massnahmen
- Die Indizes L_{den} und L_{night} der EU-Umgebungslärmrichtlinie müssen übernommen werden
- Zusätzlich sind L_{day} und $L_{evening}$, sowie für nachts L_{Amax} einzuführen
- Dosis/Wirkungsbeziehungen sind zu berücksichtigen und ein Fluglärmmalus von mindestens 5 dB_(A) ist einzuführen

- Die Hauptbetriebsrichtungen sind gesondert zu betrachten (100/100-Regelung)
- Der Nachtgrenzwert muss auf 45 dB_(A) gesenkt werden
- Summative Lärmbewertung einführen
- Grundsätzlich Schutzzone 3 mit Planungsbeschränkungen einführen (die Einzelheiten können von den Bundesländern geregelt werden) (55/40 dB_(A) Tag/Nacht)
- Einführung der Überprüfungspflicht für eingebaute Schallschutzvorrichtungen auf Einhaltung des Schutzziels
- Einführung einer Wirbelschleppenschutzzone mit Schutzmaßnahmen
- Einführung eines zweckgebundenen "Lärmtalers" zur Finanzierung von Schallschutzmassnahmen; Schaffung der Rechtsgrundlage
- Gesonderte Behandlung des militärischen Fluglärm, da ungleiche Lärm- und Belastungsart
- Gleichstellung der Bundesvereinigung gegen Fluglärm (BVF) und des Deutschen Arbeitsrings für Lärmbekämpfung (DAL) mit den Naturschutzverbänden

Gleichzeitig sind die gemäß Teil II des alten Fluglärmsgesetzes in das Luftverkehrsgesetz aufgenommenen Regelungen zu erweitern bzw. aufgrund der Harmonisierungspflicht aus den einschlägigen EU-Richtlinien zu übernehmen:

- Luftverunreinigungen durch den Luftverkehr; Problem und Maßnahmenkompetenz aufnehmen
- Wirbelschleppen; Problem, Maßnahmen und Verantwortlichkeiten aufnehmen
- Pflicht zur Reduzierung des vorhandenen Fluglärms einführen (EU-Richtlinie)
- Vorschreiben des „ausgewogenen Ansatzes“ der EU
- Aufhebung der Betriebspflicht (EU-Betriebsbeschränkungsrichtlinie und ICAO-Resolution A 33-7) übernehmen
- Entsprechend Grenzwerte für Betriebsbeschränkungen einführen
- Verfahren für die Festlegung und Änderung von Flugrouten vorschreiben (u.a. getrennte Ermittlung der Zahl der vorher und nachher neu oder verändert Betroffenen nach Belastungskategorien in 5 dB_(A)-Stufen)
- Pflichten definieren: Der Flugbetrieb ist so zu gestalten, dass die Anzahl der Betroffenen und Zahl und Umfang schutzwürdiger Gebiete und Einrichtungen so gering wie möglich gehalten werden
- Pflichten definieren: Verhinderung der schädlichen Umwelteinwirkungen, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind
- Pflichten definieren: Nach dem Stand der Technik unvermeidbare schädliche Umweltauswirkungen sind auf ein Mindestmaß zu beschränken
- Beteiligung der Gemeinden bei Flugroutenfestlegungen
- Einführung flughafenspezifischer Besonderheiten zur Bemessung der Lärm- und Umwelteinheit (z.B. der Umweltkapazität); Schaffung der Rechtsgrundlage für die für Schallschutzmaßnahmen zweckgebundene Gebührenanteile
- Sonderregelungen für zivile Mitbenutzung von Militärflugplätzen
- Beteiligung der Betroffenen und der betroffenen Gemeinden bei allen lärmrelevanten Festlegungen