



# Ohne **(hinreichende)** gesetzliche Grundlagen kein wirksamer Schutz vor Fluglärm

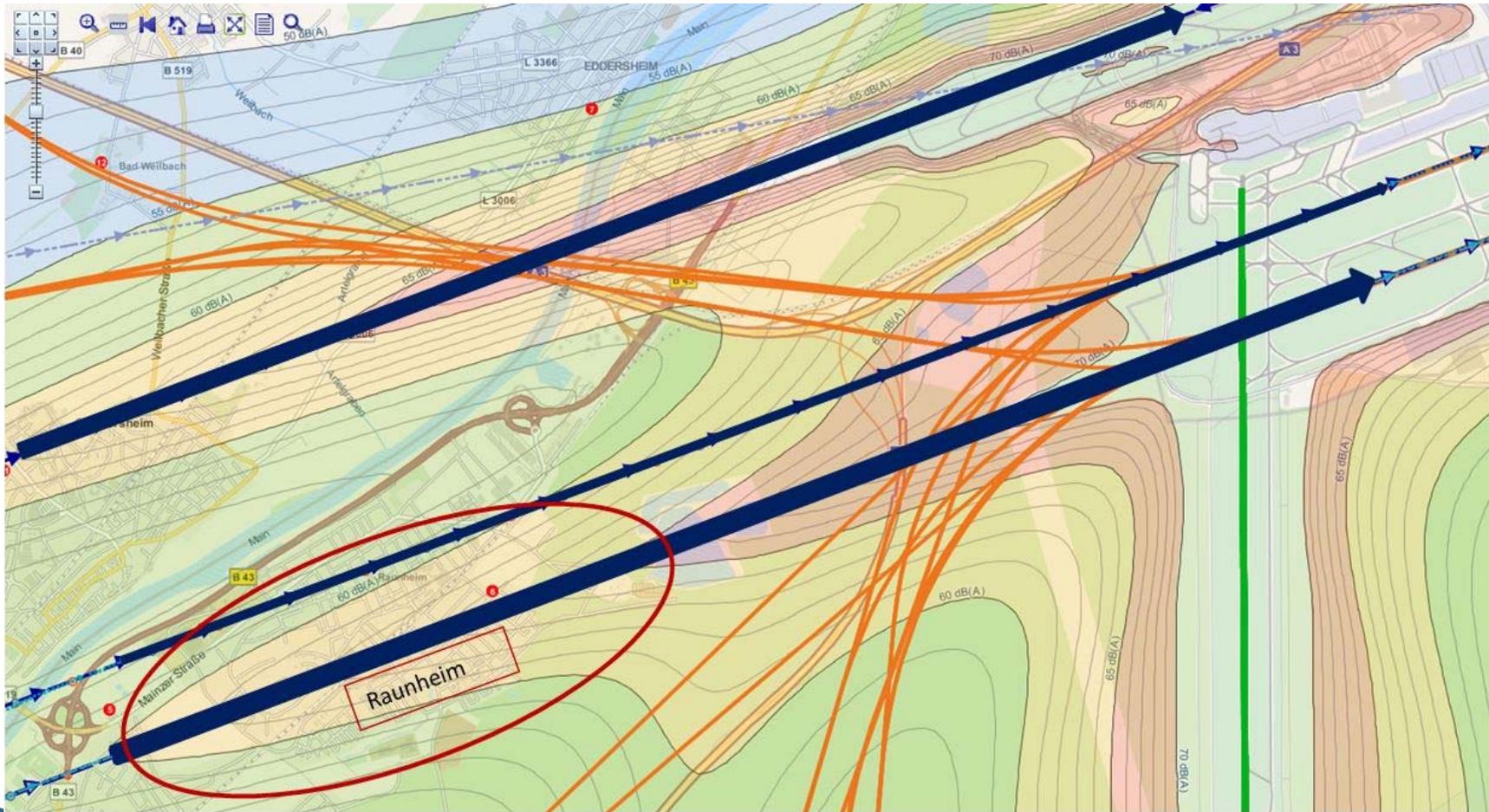
Thomas Jühe

Vorsitzender der  
Arbeitsgemeinschaft Deutscher Fluglärmkommissionen (ADF)

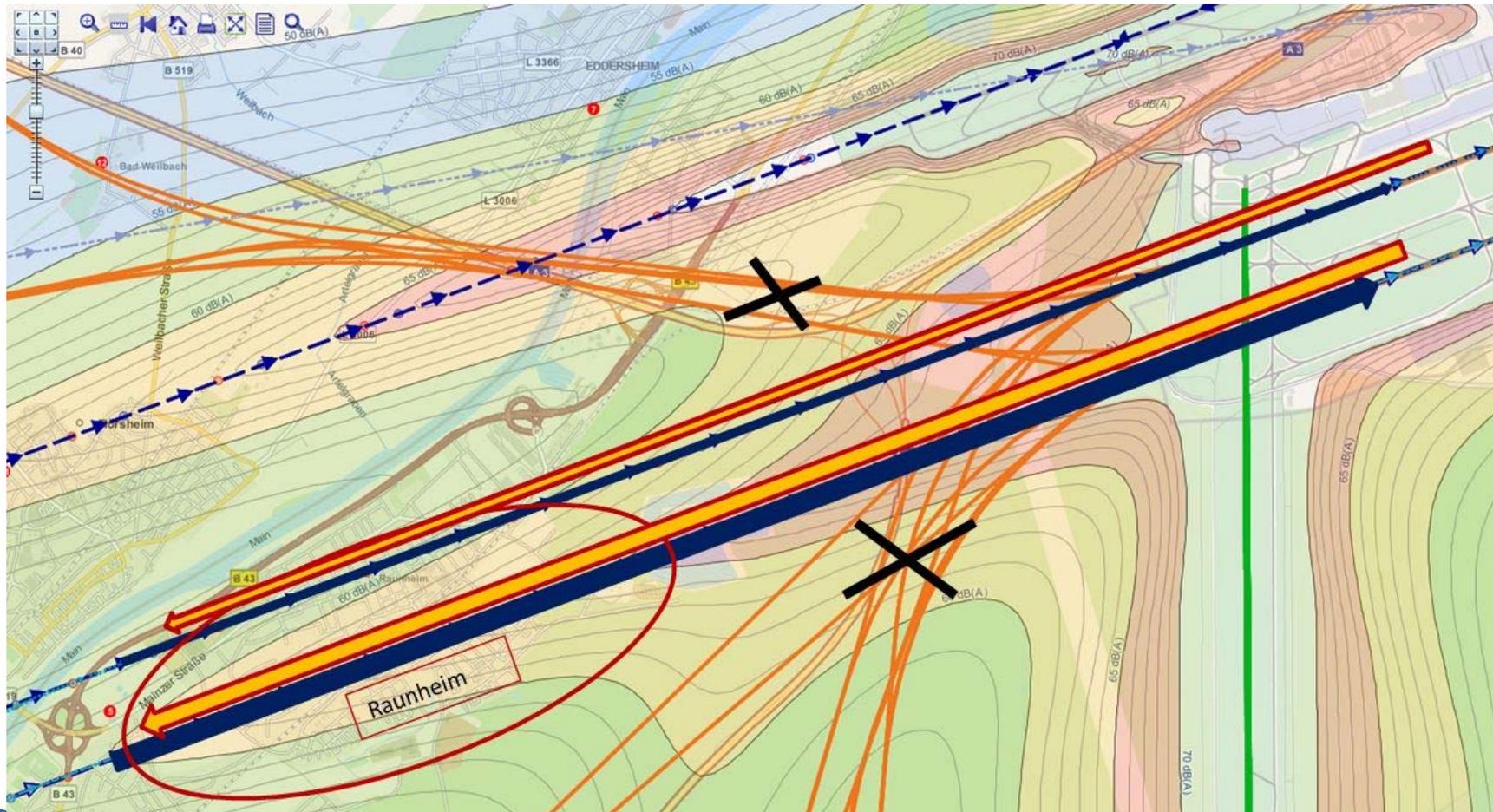
UBA Forum mobil & nachhaltig, 6.11. und 7.11.2019, Berlin

# Preisfrage:

Wäre es grundsätzlich rechtlich zulässig, diese Situation...



... durch diese zu ergänzen?





Antwort auf die Preisfrage: **Ja!**

**Wie ist das möglich, es muss doch Grenzwerte geben, die das ausschließen?**

Antwort: (leider) **Nein!**

# Also wagen wir einen Blick in die Gesetze:



Zunächst: Der Schutz vor Fluglärm ist, anders als andere Lärmarten, nicht im Bundesimmissionsschutzgesetz geregelt.

- **Aktiver Schallschutz** → **Luftverkehrsgesetz**  
(sofern es überhaupt Regelungen zum aktiven Schallschutz gibt)
- **Passiver Schallschutz** → **Fluglärmschutzgesetz** (und RVO)

Weitere wesentliche Rahmenbedingungen werden durch die Europäische Union (z. B. EU-Betriebsbeschränkungs-VO, EU-Slot-Verordnung) gesetzt.

# Aktiver Schallschutz am Tag ist nur rudimentär geregelt!



## Abgestuftes Lärmschutzkonzept

Verfassungsrechtliche Zumutbarkeitsgrenze liegt bei  $l_{eq}$  70–75 dB.  
(solche Werte werden fast nur auf dem Flughafengelände erreicht).  
Folge bei Erreichung der Werte: Übernahmeanspruch

## Fachplanerische Zumutbarkeitsgrenze:

- Auslösewerte (statt Grenzwerte) für Lärmschutzbereich => Folge passiver Schallschutz, Bauverbote, Entschädigungen.
- Oberhalb der Zumutbarkeitsgrenze: Lärmschutzbelange in fachplanerischer Abwägung zu berücksichtigen. Auch unterhalb der Schwelle sind Lärmbeeinträchtigungen grundsätzlich abwägungsrelevant.

Pflicht der Luftfahrtbehörden und Flugsicherung, auf den Schutz vor unzumutbarem Fluglärm hinzuwirken

# Aktiver Schallschutz am Tag ist nur rudimentär geregelt!



- ▶ Es gibt weder EU-rechtliche noch bundesgesetzliche Lärmgrenzwerte, welche im Außenbereich nicht überschritten werden dürfen (anders: Luftreinhaltung)
- ▶ Es gibt kein Lärmminimierungsgebot, d. h. keine gesetzliche Verpflichtung, am jeweiligen Stand der Technik orientiert, schädlichen Umwelteinwirkungen und sonstigen Gefahren und Belästigungen vorzubeugen

# Der bestehende gesetzliche Rahmen beinhaltet damit keine Vorgaben für die Entwicklung und Umsetzung aktiver Schallschutzmaßnahmen.



Die an einzelnen Standorten erreichten Fortschritte basieren ausschließlich auf freiwilligen Maßnahmen.

- ▶ Bisher keine Verpflichtung, lärmarme Flugverfahren systematisch zu prüfen, zu entwickeln und in die Anwendung zu bringen.
- ▶ Bisher keine Möglichkeit, die technische Ausstattung der Luftfahrzeuge in Bezug auf Triebwerks- und Umströmungsgeräusche, die navigatorische Ausstattung in der Luft und am Boden sowie Anforderungen an Flugverfahren vorzugeben

# Beispiele für verhinderte oder verzögerte aktive Schallschutzmaßnahmen am Standort Frankfurt:



- **Lärmarme GBAS–Anflüge (z. B. 3,2 Grad Anflugleitwinkel):** zu geringe Ausstattungs- und damit Anwendungsquote
- **Segmented Approach (Umfliegen von Siedlungsgebieten):** keine Vorgabe für navigatorische Mindestausstattung, deshalb keine verbindliche Vorgabe für Flugverfahren
- **Wirbelgeneratoren:** Trotz geringer Stückkosten jahrelang verzögerte Umsetzung des Einbaus



# Forderungen:

- **Übergeordnetes Ziel:**  
Integration des Fluglärms in das Bundesimmissionsschutzgesetz
- **Kurzfristig umsetzbare Ziele:**
  - **Allgemeines Lärmminimierungsgebot** unter Beibehaltung der besonderen Berücksichtigung des unzumutbar von Fluglärm betroffenen Bereichs
  - **Lärmgrenzwerte** für Dauerschall- und eine bestimmte Anzahl an Einzelschallpegel
  - **Dynamische Betreiberpflicht** auch für Flugplätze (Vorsorgegebot wie nach Immissionsschutzgesetz bei genehmigungsbedürftigen Anlagen): am jeweiligen Stand der Technik orientierte Pflicht, schädlichen Umwelteinwirkungen und sonstigen Gefahren vorzubeugen



**Vielen Dank  
für Ihre Aufmerksamkeit**

