

DIE BUNDESVEREINIGUNG GEGEN FLUGLÄRM INFORMIERT ZUM FLUGLÄRMGESETZ

Erst ab Grenzwerten über 70 dB(A) am Tage und über 60 dB(A) in der Nacht sollen bei bestehenden Flughäfen Schutzmaßnahmen sofort greifen. Derartige Werte werden an keinem Verkehrsflughafen der Bundesrepublik erreicht. Für Aus- und Neubauprojekte sollen erst ab 2010 strengere Werte gelten. Fluglärm Betroffene sollen darüber hinaus zeitlich gestaffelt - erst nach bis zu 13 Jahren (2018) passive Schutzmaßnahmen erhalten.

Aktive Schutzmaßnahmen (z.B. Nachtflugbeschränkungen) sind überhaupt nicht vorgesehen. Damit widerspricht der Gesetzentwurf auch der europäischen Absicht, der in der Betriebsbeschränkungsrichtlinie einen ausgewogenen Ansatz vorsieht und den Schutz vor Fluglärm nicht auf passiven Schutz beschränken will.

Entgegen den Aussagen des Verkehrsministeriums reduzieren sich die bisherigen Schutzzonen bei einer Anwendung der Werte des Kabinettschlusses zum Fluglärmgesetz bei vielen Flughäfen z.T. sogar dramatisch; **in DUS würde die Tagschutzzone nur noch 40 % der jetzt in der Genehmigung festgelegten Fläche umfassen!** Die Aussage, dass Grenzwerte im Vergleich zum alten Fluglärmgesetz abgesenkt werden, verschweigt, dass die vorhandenen Schutzgebietszonen mit ganz anderen Parametern gerechnet worden sind und die Zahl der Flugbewegungen ständig zunimmt. Damit wird auch die Aussage des Verkehrsministeriums hinfällig, dass wesentlich mehr Menschen Ansprüche auf Schallschutzmaßnahmen erhalten.

Durch die räumliche Reduktion der Schutzzonen können Siedlungsgebiete wiederum so dicht an die Verkehrsflughäfen heranrücken, dass eine der Zielsetzungen des Fluglärmgesetzes, gesunde Wohnverhältnisse sicherzustellen, überhaupt nicht erreicht wird. In dieser Hinsicht widerspricht das Fluglärmgesetz sogar den Interessen der Flughafenbetreiber.

Die Bundesvereinigung gegen Fluglärm ist der Auffassung, dass zumindest folgende Punkte bei der Novellierung beachtet werden müssen:

- Die Umweltsituation und die Lärmbelastung dürfen nicht weiter verschlechtert werden. Schutzmaßnahmen müssen sofort greifen.
- Die Beeinträchtigung der Gesundheit durch ständige Ausweitung des Nachtflugbetriebs widerspricht der Verfassung und den europäischen Rechtsnormen und ist deshalb aktiv zu bekämpfen. **Grundsätzlich müssen Nachtflugbeschränkungen und -verbote möglich sein.**
- Erhebliche Belästigungen durch den Flugbetrieb können nicht mehr hingenommen werden. Dauerschallpegel von 55 dB(A) am Tage sowie von 45 dB(A) und Maximalpegel über 50 dB(A) in der Nacht dürfen nicht ständig überschritten werden.
- Ein nächtlicher Dauerschallpegel von 55 dB(A) wäre verfassungswidrig. Schutzziele in der Nacht sollten sich an der Aufwachwahrscheinlichkeit orientieren und nicht mehr von NAT (number above threshold)-Werten ausgehen.
- Bei der Berechnung der Schutzzonen ist die (auch vom § 32a-Ausschuss beschlossene) 100:100-Regel anzuwenden
- Grenzwerte müssen eine Ausweitung der Schutzgebiete mit sich bringen und ein Heranrücken von Wohnbebauung an Verkehrsflughäfen verhindern.
- Nationale gesetzliche Regelungen sollten sowohl mit dem Gemeinschaftsrecht als auch mit dem nationalen Verfassungsrecht in Übereinstimmung stehen.

Presseinformation der Bundesvereinigung gegen Fluglärm

Das Kabinett hat am heutigen Tage eine Vorlage zur Änderung des Fluglärmsgesetzes beschlossen.

Grundlage für diesen Beschluss ist eine Ausarbeitung, die aus dem Verkehrsministerium stammt und maßgeblich von den Verkehrsflughäfen Köln und Frankfurt beeinflusst worden ist.

Mit dieser Ausarbeitung ist das Kabinett bewußt in die Irre geführt worden, weil die Größe der Schutzgebiete fehlerhaft dargestellt ist und somit die Kostenfolgen bewusst überschätzt worden sind.

Dem Kabinett sind die realen Schutzgebietsflächen bisher verschwiegen worden. Auch die Kostenschätzungen – die bereits aufgrund des Einflusses der Verkehrsflughäfen hochgerechnet worden sind – beruhen auf den Werten des ursprünglichen Referentenentwurfes und sind nicht aktualisiert worden.

Die Einflussnahme der Verkehrsflughäfen auf das Gesetzgebungsverfahren ist als äußerst problematisch einzuschätzen.

Im Endeffekt werden Schutzgebiete reduziert und der Schutz für Betroffene keineswegs verbessert.

Der Vergleich mit den Werten des alten Fluglärmsgesetzes ist irrelevant, da diese Werte auf ganz anderen Grundlagen berechnet worden sind. Zudem hat die Empfindlichkeit der Bevölkerung gegenüber Verkehrslärm in den letzten 30 Jahren stark zugenommen.