

Düsseldorf, 27. August 2009

**Pressemitteilung zu Min. Tiefensees „Nationalem Lärmschutzpaket“
Minister Tiefensee fährt Schutz vor Fluglärm gegen die Wand**

Nach 10 Jahren Beratung (beginnend 1997 noch unter der Regierung Kohl) wurde im Juni 2007 das Fluglärmgesetz und im Juli 2009 dann mit der Schallschutzverordnung die wichtigste Rechtsverordnung zu diesem Gesetz verabschiedet.

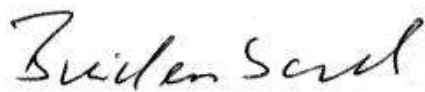
Schon beim Fluglärmgesetz wurden durch die Festsetzung von viel zu hohen zulässigen Grenzwerten (Dauerschallpegel außen) deutlich zu kleine Lärmschutzzonen für den künftigen Schallschutz bestimmt. Die SchallschutzVO wiederum lässt in diesen Schutzzonen viel zu hohe Innenpegel zu unterläuft damit das ohnehin unzureichende Fluglärmgesetz und schwächt die dortigen Festlegungen noch weiter ab.

Sowohl im Vorfeld der Kabinettsentscheidung, wie auch vor der Bundesratsbefassung sind das Fluglärmgesetz und die SchallschutzVO mehrfach zum Nachteil der Fluglärm Betroffenen geändert worden, so der Präsident der Bundesvereinigung gegen Fluglärm, Helmut Breidenbach (Köln).

Aktuelle Erkenntnisse der Lärmforschung wurden völlig unzureichend eingearbeitet. Insbesondere die Erkenntnisse der lärmmedizinischen Wirkungsforschung zu den Aufweckreaktionen werden in der SchallschutzVO nicht aufgegriffen; in der Folge wird Gesundheitsschutz in der Nacht unterlaufen. Deutliche Mängel sind auch in Bezug auf die Anforderungen an eine ungestörte Kommunikation in Schulen und Kindergärten gegeben.

Die Ergebnisse der zur Novellierung eingesetzten Arbeitsgruppe und die Empfehlungen des Umweltbundesamtes sind einseitig zu Lasten der Fluglärm Betroffenen nicht umgesetzt worden. Schuld daran, so Breidenbach, ist insbesondere der Bundesverkehrsminister, der sich von der Flughafenlobby vereinnahmen ließ und durchaus sinnvolle Vorschläge des federführenden Umweltministeriums gegen die Wand gefahren hat. Offenbar ist es Minister Tiefensee wichtiger, dass die Flughäfen keinen zusätzlichen Schallschutz leisten müssen, als die Menschen vor Fluglärm zu schützen und damit die Akzeptanz der Flughäfen zu erhöhen.

Insgesamt bleibt der Schutz vor Fluglärm selbst hinter den Werten für Straßen- und Schienenverkehr, bei sehr hoher Lärmbelastung sogar hinter dem alten Fluglärmgesetz von 1971 zurück. Diese Benachteiligung kann den vom Fluglärm betroffenen Menschen nicht plausibel gemacht werden. Nach mehr als einem Jahrzehnt Beratungen wird das "Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm" seinem Namen nicht mehr gerecht und läuft nahezu ins Leere.



Helmut Breidenbach (Köln)
Präsident Bundesvereinigung gegen Fluglärm e.V.