BVF
Bundesvereinigung gegen
Fluglärm e.V.

Geschäftsstelle: 40476 Düsseldorf, Frankenstr. 25; Tel: 0211/66850-71, Fax: 0211/66850-73

BVF – Pressemitteilung

Köln, 2. Februar 2006

Novellierung des Fluglärmgesetzes (zum Kabinettsbeschluss vom 1.2.06)

So bleibt der Schutz vor Fluglärm auf der Strecke

Die Novelle des Fluglärmgesetzes genügt nicht den selbst gesetzten Ansprüchen auf einen ausreichenden Lärmschutz. Die vorgesehenen Grenzwerte für den Einsatz von passivem Schallschutz sind viel zu hoch und befinden sich an der Grenze zur Gesundheitsgefährdung – ein präventiver Schutz der Bevölkerung findet nicht statt.

Die Grenzwerte orientieren sich nicht an den neueren Erkenntnissen der Lärmwirkungsforschung und können keinen ausreichenden Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm sicherstellen. Menschen im Umfeld bestehender Flughäfen haben zudem weitaus höhere Lärmwerte zu ertragen als solche an neu zu errichtenden Flughäfen.

Der erst für das Jahr 2010 bestimmte Grenzwert für den Einsatz von passivem Schallschutz liegt mit einem Dauerschallpegel 65dB(A) deutlich zu hoch und genügt nicht den Anforderungen des Art. 2 GG zum Schutz der Gesundheit der Bevölkerung. Die vorgesehenen Grenzwerte erlauben bis zum Einsatz von passivem Schallschutz täglich mehrere hundert laute Überflüge. Sogar erst ab Dauerschallpegeln über 70 dB(A) am Tage und über 60 dB(A) in der Nacht sollen bei bestehenden Flughäfen Schutzmaßnahmen sofort greifen. Derartige Werte werden praktisch an keinem Verkehrsflughafen der Bundesrepublik erreicht. Auch die Zielwerte bleiben hinter schon bestehenden günstigeren Regelungen zum Schutz der Menschen an deutschen Flughäfen zurück.

Insbesondere der Schutz vor nächtlichem Fluglärm ist völlig unzureichend. Dauerschallpegel von 45 dB(A) und Maximalpegel über 50 dB(A) in der Nacht dürfen nicht ständig überschritten werden Die von der EU-Kommission vorgegebene neue Kenngröße - "L_{den}" (day, evening, night) -, die zu einer stärkeren Gewichtung der Nacht- und Nachtrandzeiten führt, wurde von den zuständigen deutschen Ministerien nicht übernommen. Damit genügt die deutsche Gesetzgebung nicht dem künftigen europäischen Standard der Lärmbeurteilung.

Das gefächerte zeitliche Verschieben der Schallschutzmaßnahmen bis hin zum Jahr 2018 legt den Verdacht nahe, dass Großprojekte wie der Ausbau den Frankfurter Flughafens oder des Großflughafens Berlin/Brandenburg erst noch unbeeinflusst abgewickelt werden sollen. Zusätzlich torpedierte die Arbeitsgemeinschaft der Deutschen Verkehrsflughäfen (ADV) die Festlegung sachgerechter Grenzwerte für den Einsatz von passivem Schallschutz, indem sie die Folgekosten auf realitätsferne astronomische Werte hochrechnete.

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 allein auf passiven Schutz beschränken will.

Entgegen den Aussagen des Verkehrsministeriums reduzierten sich die bisherigen Schutzzonen bei einer Anwendung der Werte des Kabinettsbeschlusses zum Fluglärmgesetz bei vielen Flughäfen z. T. sogar dramatisch (z. B. in Düsseldorf auf 40 %). Die Behauptung, dass Grenzwerte für den Einsatz von passivem Schallschutz im Vergleich zum alten Fluglärmgesetz abgesenkt wurden, verschweigt, dass die bislang vorhandenen Schutzgebietszonen mit ganz anderen Parametern gerechnet worden sind. Damit wird auch die Aussage des Verkehrsministeriums hinfällig, dass wesentlich mehr Menschen Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen erhielten.

Das neue Fluglärmgesetz würde in der vorliegenden Form wie das alte aus dem Jahr 1971 in erster Linie ein Bauplanungsgesetz, dass das zu starke Heranwachsen der Wohnbebauung an die Flughäfen verhindern soll. Entgegen seinem Namen schützt es damit eher die Flughäfen vor den Menschen als die Menschen vor Fluglärm. Es wäre kein modernes Gesetz, sondern bei seiner Einführung bereits ebenso überholt, wie das erste Fluglärmgesetz bei seiner Verabschiedung 1971. Im weiteren Gesetzgebungsverfahren sind deutliche Nachbesserungen notwendig.

Helmut Breidenbach, Präsident der BVF (Köln) Tel. erreichbar 0179-5933203