

Internationaler Tag gegen Lärm ---- Internationaler Tag gegen Lärm --- Internationaler Tag gegen Lärm

Die Novellierung des Fluglärmsgesetzes:

Frankfurt, 25. April 2006

So bleibt der Schutz vor Fluglärm auf der Strecke

Die am 1.2.2006 vom Bundeskabinett beschlossene Novelle des Fluglärmsgesetzes 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, entgegen den Aussagen der Regierung, nicht an den neueren Erkenntnissen der Lärmwirkungsforschung und können keinen ausreichenden Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm sicherstellen. Menschen im Umfeld bestehender Flughäfen haben weitaus höhere Lärmwerte (und damit den dreifachen Verkehr) zu ertragen als solche an neu zu errichtenden Flughäfen.

Die bei bestehenden Flughäfen für den Einsatz von passivem Schallschutz vorgesehenen Grenzwerte liegen mit einem Dauerschallpegel von 65 dB(A) für den Tag und 55 dB(A) für die Nacht (jeweils außen) deutlich zu hoch und genügen nicht den Anforderungen des Art. 2 (2) GG zum Schutz der Gesundheit der Bevölkerung.

Ein Dauerschallpegel **tags** von 65 dB(A) wird mit Ausnahme von zwei Messstellen an keinem Verkehrsflughafen der Bundesrepublik erreicht. Die vorgesehenen Grenzwerte würden bis zum Einsatz von passivem Schallschutz täglich mehrere hundert laute Überflüge zulassen und damit schon bestehende günstigere Regelungen an einigen deutschen Flughäfen in Frage stellen. Bereits bei Fluglärmbelastungen von 60 dB(A) tags schließt das Umweltbundesamt Gesundheitsbeeinträchtigungen nicht mehr aus, oberhalb von 65 dB(A) sind diese in Form von Herz-Kreislauf-Erkrankungen zu erwarten.

Insbesondere der **Schutz vor nächtlichem Fluglärm** ist bei einem vorgesehenen Dauerschallpegel (außen) von 55 dB(A) als Grenzwert für die Einrichtung von passivem Schallschutz völlig unzureichend. Bereits bei einem Dauerschallpegel von 50 dB(A) schließt das Umweltbundesamt Gesundheitsbeeinträchtigungen nicht mehr aus, ab 55 dB(A) sind diese sogar in Form von Herz-Kreislauf-Erkrankungen zu erwarten. Um die Grenze zur erheblichen Belästigung einzuhalten, dürften nachts Dauerschallpegel von 45 dB(A) nicht überschritten werden.

Die neueren Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung, repräsentiert durch die umfangreiche DLR-Untersuchung, legen nahe, dass zur Bestimmung der zulässigen Grenzwerte neben den Dauerschallpegeln auch die Aufwachwahrscheinlichkeit als Dosis / Wirkungsbeziehung zu berücksichtigen ist.

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.

Die von der EU-Kommission vorgegebene **neue Kenngröße** - "Lden" (day, evening, night) -, die zu einer stärkeren Gewichtung der Nacht- und Tagesrandzeiten führt, wurde von den 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.

Entgegen den Aussagen des Verkehrsministeriums reduzierten sich die bisherigen **Schutzzonen** bei einer Anwendung der Werte des Kabinettsbeschlusses zum Fluglärmsgesetz 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 Fluglärmsgesetz abgesenkt wurden, verschweigt, dass die bislang vorhandenen

Schutzgebietszonen mit anderen Parametern gerechnet worden sind. Damit wird auch die Aussage des Verkehrsministeriums hinfällig, dass wesentlich mehr Menschen Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen erhielten.

In dem Gesetzentwurf werden keine Aussagen darüber getroffen, dass das vorhandene **Schutzniveau** beizubehalten ist. Im Regelungsteil für das LuftVG ist hingegen vorgesehen, dass bei Genehmigungsverfahren im Rahmen der Abwägung die neuen Grenzwerte des Fluglärmmgesetzes zugrunde gelegt werden sollen (siehe § 2 Abs. 2 FluLärmG). Eine solche Regelung ist nicht tragbar. Ein bereits erreichtes Schutzniveau darf nicht wieder reduziert und weitergehende Maßnahmen müssen erlaubt werden.

Mit der zunächst vorgesehenen **100:100-Regelung** sollte sichergestellt werden, dass die Bevölkerung auch dann den notwendigen Schutz vor Fluglärm durch passiven Schallschutz erhält, wenn eine Betriebsrichtung (in der Regel bei Ostwetterlagen) nur zu bestimmten Phasen des Jahres befliegen wird. Die nunmehr in der Novelle vorgesehene Sigma-Regelung würde die Rechtslage der Betroffenen gravierend verschlechtern und diese bei den entsprechenden Wetterlagen weitgehend ungeschützt lassen – dies darf nicht geschehen.

Das neue Fluglärmmgesetz 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. Die in einem früheren Referentenentwurf vorgesehenen Siedlungsbeschränkungen sind aber in dem Kabinettsbeschluss fallengelassen worden. Durch die räumliche Reduktion der Schutzzonen und viele Ausnahmeregelungen können Siedlungsgebiete wiederum so dicht an die Verkehrsflughäfen heranrücken, dass eine der Zielsetzungen des Fluglärmmgesetzes, gesunde Wohnverhältnisse sicherzustellen, überhaupt nicht erreicht wird. In dieser Hinsicht widerspricht das Fluglärmmgesetz sogar den Interessen der Flughafenbetreiber.

Entgegen seinem Namen würde das neue Fluglärmmgesetz dennoch eher die Flughäfen vor den Menschen als die Menschen vor Fluglärm schützen. Es wäre kein modernes Gesetz, sondern bei seiner Einführung bereits ebenso überholt, wie das erste Fluglärmmgesetz bei seiner Verabschiedung 1971. Im weiteren Gesetzgebungsverfahren sind deutliche Nachbesserungen notwendig.

Helmut Breidenbach, Präsident der BVF (Köln)

Tel. erreichbar 0179-5933203