

Mehr Lärm weniger Schutz

BUND-Hintergrund zur Novellierung des Fluglärmschutzgesetzes

Ausweitung der Schutzzonen, erhebliche Kosten für die Flughafenbetreiber, Einbeziehung neuer Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung, mehr Rechts- und Planungssicherheit für die Flughafenbetreiber, Regelung der Konflikte mit den Anwohnern und Anliegergemeinden - so oder ähnlich lauten die Siegesbotschaften der Politik, die in Zusammenhang mit der Novellierung des Gesetzes zum Schutz vor Fluglärm ventiliert werden.

Doch der erste Blick täuscht. Bei genauerer Betrachtung der Eckpunkte des von der Bundesregierung zur Beratung im Bundestag vorgelegten Gesetzeswerks wird deutlich: Durch das Fluglärmschutzgesetz (FLSG) wird der Schutz von Anwohnern vor Fluglärm nicht verbessert sondern verschlechtert.

1. Die neuen Grenzwerte sind noch immer viel zu hoch. Sie schützen nicht die Gesundheit der Anwohner

Die Grenzwerte in der Tag-Schutzzone 1 sollen gegenüber dem Fluglärmschutzgesetz von 1971 um 10 dB(A) auf 65dB(A) abgesenkt werden. Das entspricht einer Halbierung des Lärms. Allerdings entsprachen die alten Werte nie den Standards der Lärmwirkungsforschung und hatten, weil viel zu hoch angesetzt, in der Praxis keine Bedeutung.

Auch die jetzt von der Bundesregierung vorgeschlagenen Lärmwerte für das FLSG entsprechen nicht dem Stand der Lärmwirkungsforschung. Der für die Tag-Schutzzone 1 angesetzte Verkehrslärm mit 65 dB(A) liegt jenseits der Grenze der Gesundheitsgefährdung und nimmt laut neueren Studien eine Zunahme von Herz-Kreislaufkrankungen bei Männern um über 30 Prozent in Kauf. Selbst bei einem Wert von 62 dB(A) würde dieses erhöhte Erkrankungsrisiko noch bei 25 Prozent der Anwohner bestehen. Deshalb müssen die Werte aus der Sicht der Umweltverbände gegenüber dem Vorschlag der Bundesregierung um weitere 10 dB(A) abgesenkt werden.

Die Grenzwertforderungen der Umweltverbände im Überblick:

Grenzwerte für Lärmschutzzonen (gemessen als $L_{Aeq(3)}$) an zivilen Flughäfen: Der Regierungsvorschlag vom 25.5.05 und die Forderungen der Umweltverbände¹

	Regierungsvorschlag v. 25.5.2005		Forderung der Verbände	
	gemittelter Lärmpegel (außen)	Maximalpegel (in Innenräumen)	gemittelter Lärmpegel (außen)	Maximalpegel (in Innenräumen)
	Neue oder wesentlich baulich erweiterte zivile Flugplätze			
Tag-Schutzzone 1	60 dB		55 dB	
Tag-Schutzzone 2	55 dB		50 dB	
Nacht-Schutzzone 1	50 dB	6 mal 53 dB	45 dB	4 mal 52 dB
Nacht-Schutzzone 2			40 dB	4 mal 52 dB
	Bestehende zivile Flugplätze			
Tag-Schutzzone 1	65 dB		55 dB	
Tag-Schutzzone 2	60 dB		50 dB	
Nachtschutzzone	55 dB	6 mal 57 dB	45 dB	4 mal 52 dB

2. Passiv schlägt aktiv: Grenzwerte beim Fluglärm keine echten Grenzwerte

Von „Grenzwerten“ wird zwar immer wieder gesprochen. Doch beim vorliegenden Entwurf des FLSG kann von echten Grenzwerten keine Rede sein. Echte Grenzwerte würden bedeuten: Bei deren Überschreitung müssen Maßnahmen zur Minderung des Lärms ergriffen werden. Zum Beispiel muss oder kann der Betrieb lauter Flugzeuge beschränkt werden. Im FLSG bewirkt die Überschreitung der Lärmwerte aber nur, dass die Betroffenen einen Anspruch auf die Erstattung passiver Schallschutzmaßnahmen (v.a. Lärmschutzfenster) erhalten.

Wirksame Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes an der Quelle wie

- ▶ Nachtflugverbote
- ▶ Lärmschutz durch Absenkung der Lärmemissionen z.B. infolge einer Präferenzpolitik bei den Landeentgelten für leise Flugzeuge
- ▶ lärmarme Betriebsverfahren (Flugbetriebsmanagement)
- ▶ Betriebsbeschränkungen, z.B. für laute Flugzeuge im Rahmen einer Lärmkontingentierung

fehlen im Fluglärmschutzgesetz und auch in den anderen einschlägigen deutschen Vorschriften zum Luftverkehr vollständig. Obwohl die Internationale Zivile

¹ BUND, Bundesvereinigung gegen Fluglärm, Deutscher Arbeitsring für Lärmbekämpfung, Deutscher Naturschutzring (DNR), NABU, Robin Wood, Verkehrsclub Deutschland (VCD).

Luftfahrtorganisation (ICAO) und die Europäische Union explizit einen „ausgewogenen Ansatz“ aus den o.g. aktiven Maßnahmen und passivem Schallschutz verlangen.

Schlimmer noch: Durch die geplante Änderung von § 8 Luftverkehrsgesetz ist unsicher, ob überhaupt noch aktive Schallschutzmaßnahmen ergriffen werden dürfen, wenn passiver Schallschutz gewährt wird.

Die Umweltverbände fordern die ausdrückliche Aufnahme der aktiven Maßnahmen in das Fluglärmenschutzgesetz (Änderung des Luftverkehrsgesetzes) und eine Verankerung des Vorrangs der aktiven vor passiven Schutzmaßnahmen.

3. Schlechter schlägt besser: Verbot besserer Lösungen durch das neue Gesetz?

Das Gesetz bringt für die meisten Anwohnerinnen und Anwohner von Flughäfen keine Verbesserung des Lärmschutzes. Die Werte von 65 dB(A) werden derzeit in Deutschland überhaupt nur an zwei Orten überschritten.

Vorschlag der Umweltverbände: Im Gesetz muss klargestellt werden, dass – auch die gemäß der o.a. Tabelle verbesserten Werte – nur Mindestvorschriften sind, die höhere Schutzniveaus an einzelnen Flughäfen zulassen.

4. Unzumutbarer Aufschub der Neubauwerte: Lex Flughafen Frankfurt etc.

Die Festsetzung des Grenzwertes für neue oder wesentlich baulich erweiterte Flugplätze auf einen Mittelwert von 60 dB(A) stellte einen wesentlichen Fortschritt des neuen Gesetzes dar. Dieser verschärfte Grenzwert soll nach dem jetzigen Entwurf aber erst ab 2011 gelten. Das ist ein Zugeständnis an den Flughafen Frankfurt, der die Planfeststellung für die vierte Bahn bis 2010 durchsetzen will. Auch andere Fristen im geplanten Gesetz wurden massiv nach hinten geschoben. Im schlechtesten Fall kann es passieren, dass es 13 Jahre dauert, bis überhaupt Lärmschutzmaßnahmen ergriffen werden müssen.

5. Die Lärmschutzzonen werden kleiner, nicht größer. Der Schutz der Anwohner wird verschlechtert, nicht verbessert.

Kaum zu verstehen: Die Lärmschutzzonen werden kleiner, nicht größer, obwohl die Grenzwerte abgesenkt werden. Das liegt einerseits an dem neuen Berechnungsverfahren, das einen aktuelleren Flugzeug-Typenmix vorsieht (die neuere „Anleitung zur Berechnung“, die AzB 99 ersetzt die AzB 84 von 1984). Andererseits berechnet das Gesetz jetzt nicht mehr verschiedene Betriebsrichtungen, die beflogen werden, zu 100 Prozent bei der Bemessung der Lärmschutzzonen ein (sog. 100-100-Regelung). Die Folge ist, dass am Düsseldorfer Flughafen die Tagschutzzone in Zukunft nur noch 40 % der jetzt festgelegten Fläche umfasst. Auch für die Flughäfen Berlin-Schönefeld, Hamburg, Hannover, Leipzig, München und Münster/Osnabrück sollen die auf der Basis des Regierungsentwurfes ermittelten Schutzzonen kleiner werden als die bisher durch behördliche Anordnungen, Planfeststellungsbeschlüsse oder Gerichtsurteile festgesetzten Schutzgebiete. An vielen Flugplätzen erhalten also weniger Menschen Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen. Die Reduktion der Schutzzonen bewirkt, dass Siedlungsgebiete weiter so dicht an die Verkehrsflughäfen heranrücken, dass keine

gesunden Wohnverhältnisse sichergestellt werden können. Damit widerspricht das Fluglärngesetz auch den Interessen der Flughafenbetreiber.

6. Folgekosten: Der jetzt vorgesehene Lärmschutz kostet weniger als ein halber Euro pro Flugticket

Die Arbeitsgemeinschaft deutscher Verkehrsflughäfen versucht schon seit Jahren, mit Hinweisen auf Folgekosten durch verschärfte Grenzwerte von angeblich 2 Milliarden Euro, das Gesetz zu torpedieren. Das Öko-Institut hat deshalb eine Kostenschätzung vorgenommen. Demnach belaufen sich die Kostenfolgen auf eine Summe zwischen 614 Mio. € bis 738 Mio. € für den gesamten Zeitraum der Umsetzung der Maßnahmen. Auch wenn die Umweltverbände diese Kosten für zu hoch geschätzt: Umgelegt auf die einzelnen Flugtickets und unter Einrechnung des von der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) angesetzten Flugverkehrswachstums ergeben sich durch das Gesetz für den Lärmschutz Mehrkosten von 38 Cent pro Ticket.

Selbst die von den Umweltverbänden empfohlenen deutlichen Veränderungen des Gesetzes würden die Folgekosten noch unter einem Euro halten.

Fazit:

Besser kein Gesetz als das vorliegende. Oder eines, das die Korrekturen der Umweltverbände aufnimmt.

Berlin, Mai 2006.

Kontakt

Werner Reh, Verkehrsexperte
BUND - Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V.
Am Köllnischen Park 1
10179 Berlin
Tel. 030-275 86-435
E-Mail: werner.reh@bund.net
www.bund.net