

Presseinformation

Frankfurt / Berlin, 07.07.2004:

Fluglärmsgesetz: unzureichend und doch unverzichtbar.

Umwelt-/Lärmschutzverbände fordern wirksame Grenzwerte

Der Ende Juni vorgelegte Entwurf der Fluglärmsgesetz -Novelle bietet keinen ausreichenden Schutz vor Fluglärm und macht den Flugverkehr nicht umweltverträglicher. Das kritisieren der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND), der Bundesvereinigung gegen Fluglärm (BVF) und des Verkehrsclub Deutschland (VCD) im Auftrag aller im Arbeitskreis Flugverkehr vertretenen Umwelt- und Lärmschutzverbände. Der Entwurf des Bundesumweltministeriums enthalte lediglich den seit 30 Jahren überfälligen Schritt zu einer angemessenen Finanzierung passiver Schallschutzmaßnahmen an Gebäuden in Flughafennähe. Von gesundheits- und umweltgerechten Grenzwerten könne keine Rede sein. Trotzdem müsse befürchtet werden, dass selbst diese Minimallösung im Laufe des Gesetzgebungsverfahrens noch weiter abgeschwächt werde.

„Unzureichend“ sei der Entwurf, betont **Thomas Norgall**, Flugverkehrsexperte des BUND Hessen, weil „Tausende auch weiterhin ohne den notwendigen Lärmschutz“ blieben. „Unerträglich“ sei, dass die Bundesregierung nunmehr seit vier Jahren über dieses Gesetz streite und die Verkehrsminister im Bund und den Ländern im Schulterschluss mit der Flughafenlobby das Gesetz noch torpediere. Dabei bleibe der jüngste BMU-Entwurf noch deutlich hinter den gesundheitsorientierten Werten der Fluglärmstudie des Umweltbundesamtes (UBA, 2000) zurück. Das vom BMU federführend vorgelegte Gesetz würde nach Norgall die Flugpreise wegen der überaus langen 10jährigen Übergangszeiten durchschnittlich nur um 70 Cent pro Flugticket erhöhen.

Helmar Pless, Luftverkehrsexperte des Verkehrsclubs Deutschland, VCD: „Das Fluglärmsgesetz bleibt weiterhin ein reines Erstattungs- und Entschädigungsgesetz für Flughafenanwohner, das den nachträglichen Einbau von Lärmschutzfenstern finanziert.“ Geregelt würden lediglich die Erstattungsansprüche für passiven Schallschutz, insbesondere für den Einbau von Schallschutzfenstern, sowie die Entschädigung für die Verlärmung von Balkons und Terrassen, die im Flugplatzumfeld oftmals nicht mehr nutzbar sind. Schärfere Entschädigungsgrenzen für Flughafenausbau- und -neubaumaßnahmen könnten auch einige Verbesserungen für die Anwohner bringen. Es fehlten jedoch echte Immissionschutzgrenzwerte, die den Flughafenbetreiber zwingen, aktiven Lärmschutz zu betreiben, z.B. mit Hilfe von Nachtflugbeschränkungen oder Lärmkontingentierungen. „Besonders enttäuschend für die Anwohnerinnen und Anwohner des Frankfurter Flughafens sei“, ergänzt **Monika Lege**, Verkehrsreferentin von Robin Wood, „dass der Gesetzentwurf keine verbindliche Rechtsgrundlage für Nachtflugverbote schafft.“ Angesichts der zu erwartenden Verdoppelung des Luftverkehrsaufkommens in den nächsten 10-20 Jahren in Deutschland dulde die Verabschiedung der Gesetzesnovelle trotz der Mängel keinen Aufschub mehr.

Joachim-Hans Beckers, Präsident der Bundesvereinigung gegen Fluglärm, BVF, legt dar, dass die Auswirkung technischer Lärminderungsfortschritte an den Flugzeugen in Zukunft wesentlich geringer ausfallen wird und der Lärm rund um die deutschen Flughäfen mit und ohne die Novelle an den bestehenden Flughäfen weiter ansteigen wird. Schon in der Vergangenheit stiegen trotz der Einführung lärmabhängiger Start- und Landentgelte die Dauerlärmpegel am größten deutschen Flughafen Frankfurt am Main aber auch an anderen Flughäfen wie Köln/Bonn stetig weiter an. Verzichtet man auf die Gesetzesnovellierung oder senkt die jetzigen Werte noch weiter ab, würde sich der Fluglärm über alle Regionen verbreiten und die „heutige Flughafenüberkapazität würde durch weitere Subventionsflugplätze auf Steuerzahlerkosten aufgebläht.“ Im übrigen, so Beckers weiter, belege auch die Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen in ihrer Kritik an der FLG-Novelle, „dass sie in Wahrheit von einer massiven Zunahme der Passagierzahlen an deutschen Flughäfen trotz der verschärften Schallschutzauflagen überzeugt ist“. **Dieter Krane**, Vorsitzender des Deutschen Arbeitsrings für Lärmbekämpfung, DAL, betont, dass auch im novellierten FLG-Entwurf die Fortschritte der Lärminderung an den einzelnen Flugzeugen zur Erweiterung des Flugverkehrs genutzt werden können und den Flughafenwohnern diese positiven Entwicklungen nicht zugute kommen.

Da der Novellierungsvorschlag für das Fluglärmgesetz nicht über die Vereinbarungen zur so genannten Mediation hinaus geht, sondern z. B. in der Frage der Nachtflugbeschränkungen sogar noch hinter der Vereinbarung zurück bleibt, sei die Kritik der Fraport AG an diesem Gesetzentwurf völlig unangebracht. Die Hessische Landesregierung und die Fraport AG müssten vielmehr alles tun, um die Novelle an die z. T. schärferen Bestimmungen der Mediations-Vereinbarung anzupassen. „Die heftige Kritik des Novellierungsvorschlages durch die Hessische Landesregierung und die Fraport AG kommen einer unerklärten Kündigung des Mediations-Ergebnisses gleich“, stellt Thomas Norgall vom BUND abschließend fest.