
Zur Bundestagsdebatte vom 10.02.06 über die Novellierung des Fluglärmsgesetzes

Wie dem Wortprotokoll 16017 der oben genannten Sitzung zu entnehmen ist, hat Herr Mar-ko Mühlstein (SPD) in seinem Redebeitrag zum einen darauf hingewiesen, dass die notwendige Verschärfung der Lärmgrenzwerte sich an den **Empfehlungen des Sachverständigenrates für Umweltfragen** (SRU) orientiert (Seite 31), wodurch wesentlich mehr Bürger Anspruch auf Lärmschutz erhalten (S 30). Zum anderen führte er aus, **Lärmzuschläge** auf Flugtickets in Höhe von **1 Euro** können angesichts von Kerosin- und Sicherheitszuschlägen in beträchtlicher Höhe nicht als ein Wettbewerbsnachteil angesehen werden (Seite 32).

Während letztere Klarstellung **besonders begrüßenswert** ist - stellt sie doch die von der **Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen** entfachte, unsachlich geführte Kostendiskussion (z. B. bewusst falsch interpretierte 100/100 Regelung), inkl. Androhung von Arbeitsplatzverlusten in der Luftverkehrsbranche, ins einzig richtige Licht - müssen bei der Aussage zur Verschärfung der Lärmgrenzwerte gem. **SRU-Empfehlung** doch erhebliche Vorbehalte gemacht werden.

Dazu werden Passagen des **SRU-Gutachten 2002** herangezogen, in denen es heißt:

608. Zusammenfassend bleibt hinsichtlich des Fluglärm-Schutzgesetzes (von 1971) festzuhalten, dass es in seiner Schutzwirkung sowohl hinsichtlich des Lärmschutzes am Gebäudebestand als auch in Bezug auf die Siedlungsentwicklung im Flughafenumfeld äußerst defizitär und offensichtlich von weitgehenden Zugeständnissen an die Wirtschaftlichkeit des Flugverkehrs geprägt ist. Es ist daher bereits als "Gesetz zum Schutz von Flughäfen" bezeichnet worden (Jarass, 1994, S.149).

Bemerkung: Letzteres wird auch für das neue Gesetz gelten, wenn die Vorlage nicht entscheidend verbessert wird!

617. Ganz besonders vordringlich ist dabei die Intensivierung des Fluglärmschutzes. Nach wie vor werden den vielen im Umfeld von Flughäfen wohnenden und arbeitenden Menschen hohe Lärmbelastungen und damit einhergehende erhebliche Gesundheitsrisiken oder jedenfalls **Einbußen gesundheitsbezogener Lebensqualität** zugemutet.

618. Aufgrund der heute vorliegenden Hinweise auf mögliche lärmbedingte Gesundheitsschäden können durchaus risikobezogene Vorsorgeentscheide getroffen werden. Aus Sicht der Lärmwirkungsforschung ist davon auszugehen:

596.

- Maximale Fluglärmimmissionen von 50 dB(A)* am Tag und 40 dB(A)* nachts sind als grundsätzlich unkritisch anzusehen. Diese Pegel können allerdings bei einzelnen Personen zu Belästigungen führen.
- Erhebliche Belästigungen (25% geben eine starke Belästigung an) werden oberhalb von 55 dB(A)* tagsüber und 45 dB(A)* in der Nacht erreicht.
- Oberhalb von 60 - 65 dB(A)* tagsüber und 50 - 55 dB(A)* in der Nacht besteht zusätzlich ein höheres Risiko einer gesundheitlichen Beeinträchtigung. *) alle Werte Mittelungspegel Leq(3)]

610. Mit einer gesetzlichen Grenzwertregelung nach dem Muster der §§41ff. BimSchG und der 16. BimSchV könnte endlich auch der spezifischen Belastungswirkung des Fluglärms und dem erheblichen Verlust an **gesundheitsbezogener Lebensqualität** angemessen Rechnung getragen werden.

Im Zusammenhang mit dem Nachtschutz zitiert dieses **SRU**-Gutachten noch den durch entsprechende Untersuchungen von **Dr. C. Maschke** ermittelten Grenzwert für den Beginn von Aufweckreaktionen (**48 dB(A)** Einzelschall am Ohr des Schlafers). Durch die sonst eher kritisch zu sehende Labor- und Feldstudie des DLR ist dieser Wert inzwischen überholt und liegt jetzt bei **ca. 33 dB(A)**, also um ca. 15 dB(A) niedriger.

Vorstehend zitierte Ausführungen des **SRU** lassen folgenden Schluss zu:

Die Gesetzesvorlage negiert den Hinweis des SRU auf **Gesundheitsrisiken und gesundheitsbezogene Lebensqualität**, wenn für bestehende Flughäfen **65 dB(A)** bzw. **55 dB(A)** als Untergrenze für die Gewährung von passiven Tag- bzw. Nachtschutzmaßnahmen vorgesehen werden. Es wird deshalb gerichtlich zu klären sein, ob durch die in dem Bereich zum Gesundheitsrisiko festgesetzten Dauerschallpegel (die im übrigen in Deutschland nur an 2 Fluglärmmessstellen erreicht bzw. überschritten werden; M01 Düsseldorf, M49 Berlin-Tegel) der Vorgabe des Grundgesetzes bezüglich körperlicher Unversehrtheit entsprechen.

Desweiteren bleibt die Vorlage hinsichtlich der Nachtschutzauflage für bestehende Flughäfen hinter bereits geltenden Regelungen (z. B. **München** mit **6x 70 dB(A)** Einzel- und **50 dB(A)** Dauerschallpegel) zurück. Das hat z. B. nicht nur für den Nachtschutz sondern auch in Bezug auf das Tagschutzgebiet zum **Kommentar der Flughafen Köln/Bonn GmbH** geführt, *man habe bereits alle Auflagen des künftigen Fluglärm-Schutzgesetzes* (in der z. Zt. vorliegenden Fassung) *erfüllt*.

Diese Einlassung kontakariert übrigens die schon im Einleitungsabsatz zitierte Äußerung von Herrn Mühlstein, **wesentlich mehr Bürger erhalten Anspruch auf Lärmschutz**. Nicht nur durch die Stellungnahme des Flughafens Köln/Bonn sondern auch durch die Tatsache, dass durch das neu zu fassende Gesetz an mindestens 7 Verkehrsflughäfen (Hamburg - Münster/Osnabrück - Hannover - Düsseldorf - Leipzig - Schönefeld - München) die Schutzgebiete kleiner werden als bisher durch behördliche Anordnungen, Planfeststellungsbeschlüsse oder Gerichtsurteile festgesetzt. Es werden also **weniger** Anwohner von Flughäfen Anspruch auf Schutzmaßnahmen haben.

Angesichts ständig (gewollt) steigendem Flugverkehrs (an Kyoto wird in diesem Zusammenhang offensichtlich gar nicht gedacht) aber wäre ein Gesetz mit derartig unzureichenden Grenzwerten schon bei seiner Verabschiedung überholt ! Offensichtlich macht sich niemand so recht klar, dass eine **Abnahme der mittleren Maximalpegel** - aus welchem Grund auch immer - **um 10 dB(A)** bei gleichbleibenden Grenzwerten **den 10-fachen Verkehr** erlaubt, z. B. **anstatt 120 enorme 1.200 Flugbewegungen** in den 16 Tagstunden, und das regelmäßig

an 180 Tagen im Jahr, die auch noch in die **6 verkehrsreichsten Monate** fallen müssen, denn die Grenzwerte sind nämlich über diesen Zeitraum gerechnete Mittelwerte.

Anliegende Grafik verdeutlicht anschaulich den Zusammenhang zwischen den für die Tag-schutzzone 1 vorgesehenen Grenzwerten von 65 bzw. 60 dB(A) und der Anzahl von Flugbe-wegungen, die - bei angenommenen mittleren Maximalpegeln von 70 bis 95 dB(A) - er-forderlich sind, um die Grenzwerte in den 6 verkehrsreichsten Monaten überhaupt zu errei-chen, geschweige denn zu überschreiten. Die im Diagramm ebenfalls enthaltenen Linien-punkte weisen den jeweils dazu gehörenden Zeitabstand zwischen 2 Überflügen aus.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'W. Hoffmann', is positioned in the lower-left area of the page. The signature is fluid and cursive, with a distinct horizontal line at the end.