

Internationaler Tag gegen Lärm am 27.4.2016

Schnelle Erfolge beim Kampf gegen Fluglärm gefordert Dobrindt mit Luftverkehrspolitik auf der falschen Spur

Jeder vierte Bürger fühlt sich in Deutschland von Fluglärm belästigt. Der Grund liegt im zunehmenden Luftverkehr und den ungezügelten Ausbauten der großen Flughäfen wie Frankfurt oder Berlin, aber auch in einer Unzahl regionaler Flughäfen, deren Betrieb nur mit massiver Subventionierung möglich ist.

Bereits jetzt ist am Tage die Umweltkapazität in einigen Regionen überschritten, auch deswegen muss vor allem der Schutz der Nachtruhe durch weitergehende Betriebsbeschränkungen gesichert werden. Beim beabsichtigten Bau der dritten Start- und Landebahn in München würden Gemeinden durch Flugschneisen völlig zerrissen oder nahezu unbewohnbar. Am Flughafen Düsseldorf unternimmt die NRW-Landesregierung derzeit einen erneuten Versuch, den Angerlandvergleich auszuhebeln und auf kaltem Weg die Stundeneckwerte für die Flugbewegungen auf ein unerträgliches Maß zu erhöhen. Dabei werden schon heute dort an der lautesten Messstelle um 70 dB(A) beim Dauerschallpegel erreicht. Das bedeutet schon jetzt Gesundheitsgefährdung pur, so der Präsident der Bundesvereinigung gegen Fluglärm Helmut Breidenbach.

Die Bundesvereinigung gegen Fluglärm fordert die Bundesregierung auf, den in der Koalitionsvereinbarung angekündigten besseren Schutz vor Fluglärm, vor allem in der Nacht, wie auch transparente Verfahren mit Beteiligung der Öffentlichkeit bei der Festlegung von Flugrouten umgehend zu verwirklichen. Eine vor zwei Wochen vom Bundestag verabschiedete Änderung des Luftverkehrsgesetzes wie auch erste Vorgaben für die Erstellung eines Luftverkehrskonzepts weisen sogar in die entgegengesetzte Richtung. In einem eindimensionalen und eher rückwärts gerichteten Ansatz wird eine Subventionierung des Luftverkehrs mit dem Ziel eines definierten Wachstums verfolgt und eine Aufweichung der Nachtflugverbote angedacht. Ein Kapitel Umwelt und Lärm soll ausgespart werden, was einem Affront gegenüber den Betroffenen gleich käme.

Das Warten auf vermeintlich lärmärmere Flugzeuge in 20 oder 30 Jahren reicht nicht aus. Beim Kampf gegen Fluglärm sind schnelle Erfolge notwendig. Dazu gehören auch eine Deckelung des Fluglärms und Vorgaben zur stetigen Reduzierung durch die Einführung von Lärminderungskonzepten an allen größeren Flughäfen. Diese Notwendigkeit bestätigt auch das Ergebnis der NORAH-Studie, die u.a. den besonderen Schutz der Kinder in vom Fluglärm belasteten Gebieten in den Vordergrund stellt.

Durch militärischen Fluglärm werden heute einzelne Regionen übermäßig belastet. Dabei sollte auf die in- und ausländischen Streitkräfte eingewirkt werden, eher Trassen über weniger dicht besiedeltem Gebiet zu nutzen sowie vereinbarte Mindestflughöhen, Ruhezeiten sowie den Schutz der Nachtruhe einzuhalten. Bei der anstehenden Novellierung des Fluglärmgesetzes muss der militärische Fluglärm dem zivilen gleichgesetzt werden – für beide Lärmarten muss der passive Schallschutz künftig schon bei geringeren Grenzwerten als heute einsetzen.

Helmut Breidenbach. Präsident BVF