An Herrn Bundesumweltminister
Sigmar Gabriel
Bundesministerium für Umwelt,
Naturschutz und Reaktorsicherheit
Ministerbüro Alexanderplatz 6

D - 10178 Berlin

25.1.2006

Novellierung des Fluglärmgesetzes

Sehr geehrter Herr Minister Gabriel,

Die Bundesvereinigung gegen Fluglärm engagiert sich seit über 30 Jahren für die Belange von Fluglärm betroffenen und berät Ministerien, Luftfahrt- und Immissionsschutzbehörden in den nach dem Luftverkehrsgesetz vorgesehenen Gremien. Aufgrund der langjährigen Beratungstätigkeit haben wir in einigen Fragestellungen Verständnis für unser Anliegen auch bei der Luftverkehrsseite erzielen können und stehen insgesamt zu einer Annäherung von Positionen, um Konflikte von vorneherein zu begrenzen.

Aus aktuellen Presseberichten entnehmen wir, dass Sie sich für eine Verbesserung des Klimaschutzes einsetzen. Da der Luftverkehr nicht nur maßgeblichen Anteil an klimaschädigenden Schadstoffen hat, sondern auch für vermeidbaren und minderbaren Fluglärm verantwortlich ist, hoffen wir, dass Sie sich auch für einen besseren Schutz der Bürger vor Fluglärm einsetzen werden.

Wie uns Herr Dr. Lahl, den wir als sachkundigen Verhandlungspartner schätzen, mitteilte, soll in Kürze der Kabinettsbeschluss vom Mai 2005 zum Fluglärmgesetz ohne Änderung nochmals bestätigt werden. Diesen Vorgang halten wir für sehr problematisch und äußerst konfliktträchtig.

Wir möchten Ihnen gerne unsere Position vor der Beschlussfassung im Kabinett vortragen und würden uns freuen, wenn Sie uns einen Termin einräumen könnten.

Im Folgenden erläutern wir wesentliche Kritikpunkte, die wir in einem Termin durch konkretes Zahlen- und Kartenmaterial belegen können:

Das Bundeskabinett hat mit Beschluss vom 25.05.2005 einen Gesetzentwurf zum Fluglärmgesetz vorgelegt, der eine massive Verschlechterung für nahezu alle vom Fluglärm Betroffenen darstellt.

Direkte Nutznießer der vorgeschlagenen Regelung sind vor allem Verkehrsflughäfen bzw. Anteilseigner von diesen, die in Kürze Aus- oder Neubauprojekte realisieren wollen, insbesondere der Frankfurter

Verkehrsflughafen. Erst ab Grenzwerten über 70 dB(A) am Tage und über 60 dB(A) in der Nacht sollen bei bestehenden Flughäfen Schutzmaßnahmen sofort greifen. Derartige Werte werden an keinem Verkehrsflughafen der Bundesrepublik erreicht. Für Aus- und Neubauprojekte sollen erst ab 2010 strengere Werte gelten. Fluglärm Betroffene sollen darüber hinaus zeitlich gestaffelt - erst nach bis zu 13 Jahren (2018) passive Schutzmaßnahmen erhalten.

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 auf passiven Schutz beschränken will.**

Im Ergebnis haben kurzfristige und partikuläre Interessen der Luftfahrt die Oberhand gewonnen, da Regelungen des ursprünglichen Referentenentwurfes maßgeblich verändert worden sind.

Im Referentenentwurf vorgesehene Siedlungsbeschränkungen sind in dem Kabinettsbeschluss fallengelassen worden, weil einzelne Kommunen und Städte keinerlei Baubeschränkungen dulden wollten. Damit wird sogar noch hinter die Regelungen des alten Fluglärmgesetzes von 1971 zurückgegangen.

Für ein fortschrittlicheres Fluglärmgesetz spricht:

- Die Bundesrepublik Deutschland sollte im europäischen Maßstab daran interessiert sein, Arbeitsplätze in der Flugzeug- und Turbinenindustrie zu sichern. Forschungsprojekte und die Entwicklung von lärmarmen Flugzeugtypen werden sich weltweit nur dann durchsetzen, wenn Grenzwerte verschärft werden und laute Flugzeuge ausgemustert werden. Arbeitsplätze können nur dann geschaffen werden, wenn Innovation und nicht rückwärts gerichtetes Verhalten gefördert wird.
- Die Verkehrsflughäfen können mühelos die Kosten zumindest für passive Schutzmaßnahmen über Gebühren (ca. 1 € pro Ticket) an die Passagiere weitergeben.
- **Der jetzige Entwurf des Fluglärmgesetzes bleibt hinter bereits bestehenden viel weitergehenden Schallschutz-Regelungen z. B. an den Verkehrsflughäfen Düsseldorf, Hamburg, Leipzig, München, Münster/Osnabrück und Schönefeld zurück, die ein erheblich besseres Schutzniveau durch Vorgaben in den Genehmigungen erreicht haben.**
- Wettbewerbsnachteile für Verkehrsflughäfen, die Lärmschutzkonzepte realisiert haben, werden mit dieser Haltung bewusst in Kauf genommen.

Die Bundesvereinigung hat eine konkrete Untersuchung der Schutzgebietszonen an betroffenen Verkehrsflughäfen vorgenommen und ist zu folgender Erkenntnis gekommen:

Entgegen den Aussagen des Verkehrsministeriums reduzieren sich die bisherigen Schutzzonen bei einer Anwendung der Werte des

Kabinettsbeschlusses zum Fluglärmgesetz bei vielen Flughäfen z.T. sogar dramatisch; **in DUS würde z.B. die Tagschutzzone nur noch 40 % der jetzt in der Genehmigung festgelegten Fläche umfassen!** Die Aussage, dass Grenzwerte im Vergleich zum alten Fluglärmgesetz abgesenkt werden, verschweigt, dass die vorhandenen Schutzgebietszonen mit ganz anderen Parametern gerechnet worden sind und die Zahl der Flugbewegungen ständig zunimmt. Damit wird auch die Aussage des Verkehrsministeriums hinfällig, dass wesentlich mehr Menschen Ansprüche auf Schallschutzmaßnahmen erhalten.

Durch die räumliche Reduktion der Schutzzonen können Siedlungsgebiete wiederum so dicht an die Verkehrsflughäfen heranrücken, dass eine der Zielsetzungen des Fluglärmgesetzes, gesunde Wohnverhältnisse sicherzustellen, überhaupt nicht erreicht wird. In dieser Hinsicht widerspricht das Fluglärmgesetz sogar den Interessen der Flughafenbetreiber.

Die Bundesvereinigung gegen Fluglärm ist der Auffassung, dass zumindest folgende Punkte bei der Novellierung beachtet werden müssen:

- Die Umweltsituation und die Lärmbelastung dürfen nicht weiter verschlechtert werden. Schutzmaßnahmen müssen sofort greifen.
- Die Beeinträchtigung der Gesundheit durch ständige Ausweitung des Nachtflugbetriebs widerspricht der Verfassung und den europäischen Rechtsnormen und ist deshalb aktiv zu bekämpfen. **Grundsätzlich müssen Nachtflugbeschränkungen und -verbote möglich sein.**
- Erhebliche Belästigungen durch den Flugbetrieb können nicht mehr hingenommen werden. Dauerschallpegel von 55 dB(A) am Tage sowie von 45 dB(A) und Maximalpegel über 50 dB(A) in der Nacht dürfen nicht ständig überschritten werden.
- Ein nächtlicher Dauerschallpegel von 55 dB(A) wäre **verfassungswidrig, weil Gesundheitsgefährdungen möglich sind**
- Schutzziele in der Nacht sollten sich an der Aufwachwahrscheinlichkeit orientieren und nicht mehr von NAT (number above threshold)-Werten ausgehen.
- Bei der Berechnung der Schutzzonen ist die (auch vom § 32a-Ausschuss beschlossene) 100:100-Regel anzuwenden
- Grenzwerte müssen eine Ausweitung der Schutzgebiete mit sich bringen und ein Heranrücken von Wohnbebauung an Verkehrsflughäfen verhindern.
- Nationale gesetzliche Regelungen sollten sowohl mit dem Gemeinschaftsrecht als auch mit dem nationalen Verfassungsrecht in Übereinstimmung stehen.

Wir würden uns freuen, mit Ihnen persönlich in einen konstruktiven Diskurs über diese Punkte eintreten zu können und bitten Sie deswegen um einen möglichst baldigen Gesprächstermin.

Mit freundlichen Grüßen

Helmut Breidenbach
Präsident der Bundesvereinigung gegen Fluglärm