

**BVF**Bundesvereinigung gegen  
Fluglärm e.V.

## **BVF – Pressemitteilung**

Anschrift der Geschäftsstelle: 40476 Düsseldorf, Frankenstr. 25; Telefon (02 11) 668 5071, Fax (02 11) 668 5073

Anlässlich der Mitgliederversammlung der Bundesvereinigung gegen Fluglärm, eines Dachverbandes von fluglärm betroffenen Städten und Gemeinden und Schutzvereinen, am 5.11.2005 in Ratingen wurde die folgende EntschlieÙung einstimmig gefasst:

### **Novellierung des Fluglärmgesetzes**

#### **So bleibt der Schutz der Menschen auf der Strecke**

**Die Novelle des Fluglärmgesetzes genügt nicht den selbst gesetzten Ansprüchen auf einen ausreichenden Lärmschutz. Die vorgesehenen Grenzwerte für den Einsatz von passivem Schallschutz sind viel zu hoch und befinden sich an der Grenze zur Gesundheitsgefährdung – ein präventiver Schutz der Bevölkerung findet nicht statt.**

Die Grenzwerte orientieren sich nicht an den neueren Erkenntnissen der Lärmwirkungsforschung und können keinen ausreichenden Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm sicherstellen. Menschen im Umfeld bestehender Flughäfen haben zudem weitaus höhere Lärmwerte zu ertragen als Bewohner an neu zu errichtenden Flughäfen.

Die ausgewiesenen Werte für die Festlegung von Lärmschutzzonen (Gebiete, in dem passiver Lärmschutz vorzunehmen ist) liegt mit einem Dauerschallpegel von 65 dB<sub>(A)</sub> deutlich zu hoch und genügt nicht den Anforderungen des §2 GG zum Schutz der Gesundheit der Bevölkerung. Die vorgesehenen Grenzwerte erlauben bis zum Einsatz von passivem Schallschutz täglich mehrere hundert laute Überflüge und liegen so hoch, dass sie derzeit fast nirgendwo in Deutschland erreicht werden. Sie bleiben zudem deutlich hinter schon bestehenden Regelungen zum Schutz der Menschen an deutschen Flughäfen (z.B. die kürzlich erlassenen Regelungen für Berlin-Schönefeld, Leipzig/Halle und München) zurück.

Insbesondere der Schutz vor nächtlichem Fluglärm ist unzureichend. Die von der EU-Kommission vorgegebene neue Kenngröße - L<sub>den</sub> (day, evening, night), der zu einer stärkeren Berücksichtigung der Nacht- und Nachtrandzeiten führt, wurde von den zuständigen deutschen Ministerien fahrlässig nicht übernommen. Damit genügt die deutsche Gesetzgebung nicht dem künftigen europäischen Standard der Lärmerfassung.

Der Vollzug der Schallschutzmaßnahmen, die bei Erreichen der entsprechenden Grenzwerte für Tag und Nacht einzuführen sind, wurden in der letzten Fassung des Referentenentwurfs durch das Bundeskabinett noch mal auf eine Zeitschiene gesetzt. Die passiven Schallschutzmaßnahmen sollen nunmehr weitgehend erst ab dem Jahr 2010 greifen. Es liegt der Verdacht nahe, dass hier Großprojekte wie der Ausbau des Frankfurter Flughafens oder des Großflughafens Berlin / Brandenburg erst noch unbeeinflusst abgewickelt werden sollen. Insbesondere die Arbeitsgemeinschaft der Deutschen Verkehrsflughäfen (ADV) torpediert notwendigen Schallschutz, indem sie die Kosten auf das Mehrfache der tatsächlichen Kosten hochrechnet und obwohl die Flughäfen die Kosten an die Passagiere weiterleiten können.

Entgegen seinem Namen schützt das Gesetz eher die Flughäfen vor den Menschen als die Menschen vor Fluglärm. Es wäre kein modernes Gesetz, sondern bei seiner Einführung bereits ebenso überholt, wie das erste Fluglärmgesetz bei seiner Verabschiedung 1971.

Die Bundesvereinigung gegen Fluglärm fordert stattdessen:

- Die Umweltsituation und die Lärmbelastung darf nicht weiter verschlechtert werden. Schutzmaßnahmen müssen sofort greifen.
- Die Beeinträchtigung der Gesundheit durch ständige Ausweitung des Nachtflugbetriebes widerspricht der Verfassung und den europäischen Rechtsnormen und ist deshalb aktiv zu bekämpfen. Grundsätzlich müssen Nachtflugverbote möglich sein.
- Erhebliche Belästigungen durch den Flugbetrieb können nicht mehr hingenommen werden. Dauerschallpegel von 55 dB<sub>(A)</sub> am Tage sowie von 45 dB<sub>(A)</sub> und Maximalpegel über 50 dB<sub>(A)</sub> in der Nacht dürfen nicht ständig überschritten werden.
- Grenzwerte müssen eine Ausweitung der Schutzgebiete mit sich bringen und ein Heranrücken von Wohnbebauung an Verkehrsflughäfen verhindern.