

Eine weitere Absenkung der Lärmgrenzwerte von Bestandsflughäfen in 2020 ist inakzeptabel.



Gemeinsame Resolution der deutschen Luftverkehrsbranche zur Novellierung des Fluglärmgesetzes

Die deutsche Luftverkehrsbranche steht der geplanten Novellierung des Fluglärmgesetzes grundsätzlich positiv gegenüber. Bereits in ihrer gemeinsamen Stellungnahme vom 13. Juni 2006 hatte sich die Luftverkehrsbranche jedoch energisch gegen verschiedene Vorschläge aus dem parlamentarischen Raum gewandt, die in dem Novellierungsvorschlag der Bundesregierung enthaltenen Lärmgrenzwerte weiter zu verschärfen. Dies gilt auch und insbesondere für den Vorschlag, ab dem Jahr 2020 die geplanten verschärften Lärmgrenzwerte für neu- und ausgebauten Flughäfen gleichermaßen für Bestandsflughäfen anzuwenden. Die deutsche Luftverkehrsbranche bekräftigt ihre Ablehnung dieses Vorschlags aus den nachfolgenden Gründen:

1. Die Lärmwirkungen in der Umgebung bestehender Flughäfen und der Umgebung neuer bzw. ausgebauter Flughäfen ist keinesfalls identisch zu bewerten. Im Gegensatz zu Bestandsflughäfen treten bei neu- und auszubauenden Flughäfen völlig neue oder – als Folge der Kapazitätserweiterung – tendenziell steigende Lärmbelastungen auf. Insoweit bedürfen Anwohner, die bisher keiner oder aber nur einer geringen Vorbelastung ausgesetzt waren, eines verstärkten Lärmschutzes. In Genehmigungspraxis und Rechtsprechung wurde daher bereits in der Vergangenheit bei den Lärmgrenzwerten zwischen Neu- und Ausbauflyghäfen und Bestandsflughäfen differenziert.
2. Bestandsflughäfen weisen im Vergleich zu Ausbauflyghäfen ein geringeres Wachstumspotenzial auf. Somit sind ihre Möglichkeiten zur Gegenfinanzierung von umfangreicheren Schallschutzmaßnahmen begrenzt. Am Flughafen Köln/Bonn würde z.B. die vorgeschlagene Absenkung der Lärmgrenzwerte eine Verdopplung der Schutzzonenfläche und eine Verfünffachung der in der Schutzzone liegenden Wohneinheiten nach sich ziehen. Auch auf anderen Bestandsflughäfen wie z.B. Nürnberg und Hamburg wären die Folgen einer Grenzwertabsenkung gravierend.
3. Die massive Ausweitung der Lärmschutzzonen als Folge einer weiteren Absenkung der Lärmgrenzwerte auch für Bestandsflughäfen würde zudem bedeuten, dass die Anliegerkommunen eine erhebliche Ausweitung der Siedlungsbeschränkungen hinnehmen müssten, obwohl sich die Lärmsituation in der Umgebung dieser Flughäfen tatsächlich nicht wesentlich ändert.
4. Eine Vorfestlegung von Grenzwertregelungen für Bestandsflughäfen ab dem Jahr 2020 steht darüber hinaus in Widerspruch zu der Forderung des Gesetzentwurfs, zehn Jahre nach dem Inkrafttreten des FluglärmschutzG eine Überprüfung der Lärmgrenzwerte vorzunehmen.



5. Der Luftverkehr ist der einzige Verkehrsträger, bei dem Ansprüche auf baulichen Schallschutz auch für den Bestandsfall gesetzlich normiert sind. Zusätzliche Verschärfungen der Grenzwerte würden die Ungleichbehandlung der Verkehrsträger weiter verstärken.

Vor diesem Hintergrund fordert die deutsche Luftverkehrsbranche den Gesetzgeber eindringlich auf, die im Gesetzentwurf enthaltenen Lärmgrenzwerte für Bestandsflughäfen nicht nochmals zu verschärfen.

Berlin,
28. Juli 2006

+ + +