



Antrag

der Abgeordneten **Margarete Bause, Ludwig Hartmann, Dr. Christian Magerl, Thomas Gehring, Ulrike Gote, Verena Osgyan, Katharina Schulze, Markus Ganserer, Thomas Mütze, Gisela Sengl, Rosi Steinberger, Martin Stümpfig** und **Fraktion (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)**

Reduktion des Fluglärms

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, sich über den Bundesrat dafür einzusetzen, dass

- a) § 33 Abs. 2 Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) dahingehend geändert wird, dass Flugverfahren sowie sämtliche Änderungen von Flugverfahren künftig im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens bzw. eines Änderungsplanfeststellungsverfahrens festgelegt werden;
- b) ein Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr an allen deutschen zivilen und militärischen Flughäfen und Landeplätzen erlassen wird;
- c) § 2 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm dahingehend geändert wird, dass bestehende und neue zivile Flughäfen sowie Militärflughäfen rechtlich gleichgestellt werden, was die Einrichtung von Lärmschutzbereichen betrifft, und dass dadurch neu entstandene Entschädigungsansprüche nach § 9 gewährt werden;
- d) § 2 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm dahingehend geändert wird, dass die Dauerschallpegel durch Maximalpegel ersetzt werden, und zwar für die Tag-Schutzzone 1 von 70 dB(A) und für die neue Schutzzone 2 für die Zeiten von 6 bis 8 Uhr und von 18 bis 22 Uhr von 65 dB(A);
- e) § 32 Abs. 3 und Abs. 4c Luftverkehrsgesetz dahingehend geändert wird, dass bei der Festlegung von Flugverfahren nach Sicherheitsaspekten der lärmfachlichen Bewertung durch das Umweltbundesamt Priorität vor allen sonstigen Erwägungen eingeräumt wird.

Begründung:

Zu a):

Die jetzige Regelung ist völlig unbefriedigend. Flugverfahren werden erst lange nach einem Planfeststellungsbeschluss festgelegt. Dies führt dazu, dass Menschen plötzlich durch Fluglärm belastet werden, die dies zum Zeitpunkt der Planfeststellung nicht ahnen konnten und aus diesem Grund im Erörterungsverfahren auch keine entsprechenden Einwände geltend machen konnten.

Zu b):

Die Nachtruhe ist ein besonders geschütztes Gut. Prof. Dr. med. Eberhard Greiser hat in einer Studie ermittelt, dass sich die Krankheitskosten des nächtlichen Fluglärms am Flughafen Frankfurt bezogen auf zehn Jahre auf rund 1,5 Mrd. Euro belaufen, davon allein 400 Millionen Euro für Herz-Kreislaufkrankungen. Das holländische Institut CE Delft kommt bei analogen Berechnungen für den Londoner Flughafen Heathrow zu ähnlichen Zahlen.

Weiteres Ergebnis der Greiser-Studie: Die Prognose für die Kalenderjahre 2012 bis 2021 wurde für sechs Diagnosegruppen durchgeführt (Herz- und Kreislaufkrankheiten, Diabetes mellitus, Depressionen, Psychosen und Schizophrenien, Demenz und Morbus Alzheimer, Krebserkrankungen außer bösartigen Neubildungen der Atmungsorgane). Über den 10-Jahreszeitraum ist mit ca. 23.400 Erkrankungsfällen zu rechnen, von denen ca. 3.400 verstorben sein dürften.

Zu c):

Die Lärmbelastung und somit die gesundheitlichen Risiken für die von Fluglärm betroffenen Menschen sowie die Minderung der Lebensqualität hängt nicht davon ab, ob die Menschen im Umfeld neuer, bestehender Flughäfen oder von Militärflughäfen wohnen, sondern von der Größe der Belastung. Deshalb ist eine derartige Unterscheidung und Ungleichbehandlung auch nicht gerechtfertigt.

Zu d):

Zitat aus der Stellungnahme des Interdisziplinären Arbeitskreises für Lärmwirkungsfragen beim Umweltbundesamt, Novellierung Fluglärmgesetz, 2004:

„An dieser Stelle ist eindringlich darauf hinzuweisen, dass das menschliche Schallverarbeitungssystem grundsätzlich nicht Mittelungspegel, sondern akut stets Maximalpegel in Erregungen umsetzt und weitgehend auch in der Wahrnehmung als einwirkenden Lärm bewertet ... Aus medizinisch-physiologischer Sicht ist es unabdingbar, dass sich zumindest die Wertung nächtlicher Lärmwirkungen in erster Linie auf

Maximalpegelkriterien stützt. Denn ein einzelnes lautes Schallereignis, welches am Tage z.B. die Belästigungsempfindung nicht nennenswert beeinflussen mag, kann in der Nacht zu zusätzlichem Aufwachen führen; die Wahrscheinlichkeit, aufgeweckt zu werden, sollte jedoch aus präventivmedizinischer Sicht minimiert werden.“

Schon im Jahr 2007 veröffentlichte das Helmholtz Zentrum München eine Broschüre mit dem Titel „Lärm: Krach, der uns krank macht“, in der u.a. zu lesen ist: „Eine neue Studie des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR) kommt zu dem Ergebnis, dass die Schwelle für fluglärminduzierte Aufwachreaktionen sehr viel niedriger anzusetzen ist, nämlich bei Maximalpegeln von etwa 33 dB(A). Ab Maximalpegeln von 45 dB(A) ist nach dem Umweltgutachten 2004 mit einem Anstieg der Häufigkeit von Körperbewegungen im Schlaf zu rechnen. Ab Maximalpegeln von 50 dB(A) kann es vermehrt zu Herzrhythmusstörungen kommen.“

Auch die nicht unumstrittene jüngst veröffentlichte NORAH-Studie kommt u.a. zu dem Ergebnis, dass Fluglärm das Risiko für Depressionen erhöhe, die Lebensqualität der Betroffenen beeinträchtigt und sich negativ auf das Lernverhalten der Kinder auswirke.

Zu e):

Die bisherige Regelung ist äußerst unbefriedigend: „Verordnungen nach § 32 Abs. 4 Satz 1 Nr. 8 Luftverkehrsgesetz, die von besonderer Bedeutung für den Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm sind, werden im Benehmen mit dem Umweltbundesamt erlassen“. Dies reicht nicht. Die lärmfachliche Bewertung des Umweltbundesamts muss deutlich mehr Gewicht erhalten. Das Grundrecht auf körperliche Unversehrtheit muss Vorrang vor den wirtschaftlichen Interessen der Krankheitsverursacher haben.