Beschluss

der Landesdelegiertenversammlung

am 30. November 2013 in Betzdorf

BÜNDNIS 90 DIE GRÜNEN RHEINLAND-PFALZ

Schutz vor Fluglärm auf der EU-Ebene und Bundesebene durch einheitliche Lärmwerte konkret umsetzen

Die Verbesserung des Schutzes vor Fluglärm ist ein wesentliches Ziel GRÜNER Politik. Wir haben das Thema daher in dieser Legislaturperiode vehement vorangetrieben. Durch

- die Veranstaltung des rheinland-pfälzischen Ministeriums für Umwelt, Landwirtschaft, Ernährung, Weinbau und Forsten (MULEWF) in Brüssel zur europäischen Lärmschutzpolitik, mit der zentralen Forderung nach einheitlichen europäischen Lärmobergrenzen,
- die von Rheinland-Pfalz mit initiierte Bundesratsentschließung zum Entwurf der EU-Kommission zur Betriebsbeschränkungsverordnung,
- die Initiativen des MULEWF zur gesetzlichen Verbesserung des Fluglärmschutzes, zu einem nationalen Luftverkehrskonzept und zur UVP-Pflicht von Flugroutenverlegung,
- die unter anderem von der hessischen Landesregierung blockierte Bundesratsinitiative von Rheinland-Pfalz zum Luftverkehrsgesetz,
- das von der rheinland-pfälzischen Landesregierung gemeinsam mit den Fluglärmkommissionen erarbeitete Eckpunktepapier Fluglärm,
- die vom Ministerrat in Brüssel verabschiedeten Europastrategie, in der explizit ein besserer Lärmschutz durch eine Umgebungsrichtlinie mit Grenzwerten gefordert wird,

haben wir in Rheinland-Pfalz eine gute Grundlage zum Fluglärmschutz geschaffen.

Wir erwarten von einer neuen Regierung in Hessen unter GRÜNER Beteiligung klare Fortschritte. Es ist zu befürchten, dass insbesondere die strikte Haltung beim Schutz der Nachtruhe im Rhein-Main-Gebiet nun gefährdet ist. Für den Lärmschutz am Tag sind aber - grade auch in Frankfurt - Lärmobergrenzen wichtig. Auch für Regionalflughäfen im ländlichen Bereich muss es einen wirksamen Schutz geben, die BürgerInnen dort dürfen sich nicht als „BürgerInnen zweiter Klasse“ fühlen. Hier ist aber auch die Bundesregierung in der Pflicht, die nationalen Rahmenbedingungen entsprechend auszugestalten. Verbindliche nationale Lärmobergrenzen sind das Mittel der Wahl. Sie begünstigen technische Innovationen und setzen notwendige Anreiz für die Akteure, Lärm dauerhaft zu minimieren.

Wir fordern deshalb die Bundesregierung und die Landesregierung auf:

- den Schutz vor zivilem und militärischem Fluglärm vor allem durch die Einführung von Lärmobergrenzen und einem realistischen Berechnungsverfahren in der nationalen und europäischen Rahmensetzung einzufordern und dabei auf einen besseren Schutz der Nachtruhe von 22 bis 6 Uhr hinzuwirken.
- die Bundesratsinitiative zur Verbesserung des Schutzes vor Fluglärm weiter zu verfolgen.
- sich bei der kommenden Novellierung der Umgebungslärmrichtlinie für die Verankerung EU- einheitlicher, verbindlicher Grenzwerte zum Schutz der Gesundheit einzusetzen. Dabei sollten die „WHO Night Noise Guidelines for Europe“ wesentliche Grundlage bilden;
- bei den abschließenden Verhandlungen zur Betriebsbeschränkungsverordnung und allen EU-Initiativen zum Luftverkehr und zum Lärmschutz darauf hinzuwirken, dass die EU dem Gesundheitsschutz einen Vorrang vor wirtschaftlichen Belangen beimisst und nicht regional oder national bereits errungene Lärmschutzmaßnahmen aufgrund wirtschaftlicher Erwägungen konterkariert.

Ohne uns GRÜNE würde der Schutz vor Fluglärm auch auf der europäischen Ebene bestenfalls ein Nischendasein fristen. Wir brauchen eine starke GRÜNE Stimme, um dem Schutz vor Fluglärm adäquat Gewicht zu verleihen. Sonst werden berechtigte AnwohnerInnen-Interessen auch zukünftig mit vordergründigen Wettbewerbsargumenten einfach weggewischt.

Auf Grundlage der Umgebungslärmrichtlinie aus dem Jahr 2002 wurden europaweit Lärmkartierungen erstellt. Die Ergebnisse sind alarmierend, denn sie zeigen auf, dass Millionen von Menschen in Europa einem Umgebungslärm ausgesetzt sind, der die Gesundheit beeinträchtigt. Allein in Rheinland-Pfalz sind rund 432.000 Menschen an Hauptverkehrsstraßen von Lärm belästigt, rund jeder Vierte davon - 112.000 – ist sogar in der Nacht gesundheitsbeeinträchtigendem Lärm ausgesetzt. Diese Zahl der Lärmbetroffenen ist insgesamt deutlich höher, da die von Bahn- und Fluglärm betroffenen Menschen in diesen Zählungen nicht berücksichtigt sind. Ebenso fehlen Personen die einer Mehrfachbelastung ausgesetzt sind.

Dabei ist gerade der Fluglärm besonders beeinträchtigend. Durch viele Studien ist nachgewiesen, dass die Störwirkung des intervallartigen und von allen Seiten einwirkenden Fluglärms beträchtlich stärker ist, als die von Straßenverkehrslärm. Dieser sogenannte Fluglärmmalus ist nach aktuellen Untersuchungen heute sogar deutlich höher anzusetzen als dies in der Vergangenheit geschah. Dies spiegelt sich aber bislang nicht in den noch geltenden europäischen Kennlinien, den Dosis-Wirkungsfunktionen, wider. Diese Kennlinien müssten deshalb dringend aktualisiert werden, um den Schutz vor Fluglärm durch europäische Regelungen wie der EU-Verordnung zur lärmbedingten Betriebsbeschränkung auf Flughäfen oder der Umgebungslärmrichtlinie zu gewährleisten.

Gerade in Rheinland-Pfalz sind sehr viele Menschen von Fluglärm betroffen. Hier war der von zivilem und militärischem Fluglärm betroffene Bevölkerungsanteil doppelt so hoch wie im Bundesdurchschnitt. Von zivilem und militärischem Fluglärm sind mehr Menschen betroffen als von Straßenverkehrs- oder Bahnlärm. Deshalb nimmt die rot-grüne Landesregierung das gravierende Umweltproblem Fluglärm sehr ernst. Sie hat sich auf Initiative des Umweltressorts bereits auf verschiedenen Ebenen für den verbesserten Schutz vor Fluglärm

eingesetzt. Wirtschaftliche Interessen dürfen bei der Festlegung von Flugrouten oder Flugverfahren keinen Vorrang vor dem Gesundheitsschutz haben. Weil für einen besseren Schutz der Menschen vor zivilem und militärischem Fluglärm Bundesgesetze geändert werden müssen, hat die Landesregierung über den Bundesrat eine viel beachtete Novellierung des Luftverkehrsgesetzes vorgeschlagen. Darin soll vor allem bei der Festlegung von Flugrouten und anderen Flugverfahren generell dem Lärmschutz gegenüber wirtschaftlichen Interessen höhere Priorität eingeräumt werden. Zudem enthält der Gesetzesvorschlag Forderungen nach mehr Transparenz und einer besseren Bürgerbeteiligung.

Auch auf der Umweltministerkonferenz hat sich das rheinland-pfälzische Umweltministerium für die Begrenzung von Fluglärm engagiert. Auf seine Initiative fordern die UmweltministerInnen in einem gemeinsamen Beschluss eine stärkere gesetzliche Regulierung u.a. bei der Festsetzung von Flugverfahren und Flugrouten. Rheinland-Pfalz und einige andere Länder haben weitergehende Regelungen wie verbindliche Lärmobergrenzen, die Schaffung von Tagschutzregelungen und den Vorrang aktiver Lärmschutzmaßnahmen angemahnt. Auch nach den Regierungswechseln in Berlin und Wiesbaden gilt es für die Landesregierung und das Umweltministerium Schutz vor Fluglärm auf Bundesebene weiter voranzutreiben. Dabei sollten wichtige Aspekte der „10 + 9 Eckpunkte zur Verbesserung des Schutzes vor Fluglärm“, wie zum Beispiel eine Lärmobergrenze und eine realistische Lärmberechnung weiterverfolgt werden.

In einem gemeinsamen Europa ist das Problem Fluglärm aber längst nicht mehr allein auf nationaler Ebene lösbar. Lärm unterscheidet nicht zwischen Finnen und Italienern oder Portugiesen und Polen, er wirkt überall gleichermaßen schädlich. Da die transeuropäischen Verkehrsnetze immer mehr grenzüberschreitenden Verkehr abwickeln müssen, bedarf es auch europaweit einheitlicher Grenzwerte. Einheitliche Werte verhindern zudem ein „Race to the bottom“: die Wettbewerbsverzerrung darf keine nationalen Lärmschutzinitiativen aushebeln sondern muss Argument für einen einheitlichen Lärmschutz sein, der diesen Namen auch verdient. Die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit von Mitgliedstaaten darf beim Ziel des Gesundheitsschutzes keine Rolle spielen. Gesundheitsschutz ist nicht verhandelbar!

Einheitliche und verbindliche Lärmgrenzwerte schaffen objektive Kriterien und begründen einen Handlungsbedarf, für den Mittel bereit zu stellen sind. Für eine erfolgreiche Lärmschutzpolitik sind deshalb gesetzliche Ziele unabdingbar, sonst bleibt es bei einer reinen Verwaltung des Lärmproblems.

Einen wesentlicher Meilenstein bilden die Kooperation des Joint Research Centers der Europäischen Kommission und der WHO und die sogenannten „WHO Night Noise Guidelines for Europe“ (NNG). Bei der Fortschreibung der Umgebungslärmrichtlinie sollten die Ergebnisse der Guidelines als konkretes Schutzziel Eingang finden.

Bei der geplanten europäischen Betriebsbeschränkungsverordnung müssen die durch Lärm verursachten Gesundheitskosten adäquat berücksichtigt werden. Zudem ist es beim Fluglärm wie auch beim Schienenlärm wichtig, dass neben Langzeit-Mittelungspegeln zusätzlich auch Einzelschallereignisse betrachtet werden. Ebenso dürfen laute und weniger laute Zeiträume nicht einfach miteinander verrechnet werden. Wer wiederholt nachts durch einzelne Flugzeuge aus dem Schlaf gerissen wird, wird kaum dadurch beruhigt, dass er wegen der ausschließlichen Betrachtung von Mittelwerten eigentlich nicht als Lärmbetroffener gewertet wird.