

Keine gravierenden Kostenfolgen des geplanten Fluglärmgesetzes

Kostenfolgen der Novelle des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm			
Verkehrsflughafen	Bestand	Ausbau	Kosten in Mio. Euro
Berlin-Brandenburg (BBI)	•		0
Bremen (BRE)	•	•	5,69 bzw. 21,43
Dortmund (DTM)	•		5,4
Dresden (DRS)	•		0,5
Düsseldorf (DUS)	•		24,67
Erfurt (ERF)	•		0
Frankfurt (FRA)		•	333,85
Hannover (HAJ)	•		5,69
Hamburg (HAM)	•		40
Köln/Bonn (CGN)	•	•	60,73 bzw. 169,49
Leipzig (LEJ)	Offen	Offen	0
München (MUC)		•	34,11
Münster/Osnabrück (FMO)	•		12,52
Nürnberg (NUE)	•		25,73
Stuttgart (STR)	•		0,9
Reg. Verkehrsflughäfen (11)	•		62,59
Verkehrslandeplätze (9)	•		0,99
Summe			613,37 bzw. 737,82

Prämissen: Die Ergebnisse dieser Kostenschätzung stehen ausdrücklich unter dem Vorbehalt, dass Ansprüche für bereits durch Schutzziele aus anderen Rechtsverordnungen oder durch freiwillige Maßnahmen ausreichend geschützte Wohneinheiten nach den entsprechenden Kriterien des Fluglärmgesetzes entworfen tatsächlich ausgeschlossen sind. Dies ist gesetzlich sicherzustellen, da sonst teilweise höhere Kosten anfallen könnten. In der besten Schätzung sind ausdrücklich nicht die Kosten enthalten, die aus aktuellen Planfeststellungsbeschlüssen auf Flughäfen (z.B. Berlin - BBI) zukommen werden. Dagegen sind bei den Kostenschätzungen für bedeutende Ausbauprojekte (z.B. Frankfurt - FRA) Anteile enthalten, die auf zu erwartenden Planfeststellungsbeschlüssen oder Schallschutzprogrammen basieren werden, die unabhängig vom Inkrafttreten des Fluglärmgesetzes in Zukunft für die Ausbauflyghäfen anfallen werden. Quelle: Barth, R., Brohmann, B., Arps, H., Hochfeld, C. (2005): Kostenfolgen der Novelle des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm. Öko-Institut. Darmstadt.

Mitte Februar veröffentlichte das Bundesumweltministerium ein neues Gutachten zu den Kostenfolgen des geplanten neuen Fluglärmgesetzes. Danach belaufen sich die Kosten, die die deutschen Verkehrsflughäfen vor allem für Schallschutzmaßnahmen an Wohngebäuden im lärmbelasteten Flugplatzumland aufbringen müssen, auf 614 Mio. Euro bzw. auf 738 Mio. Euro. Die größere Zahl (738 Mio.) unterstellt einen (wesentlichen) Flughafenausbau in Bremen und in Köln/Bonn, über den bislang in der Öffentlichkeit noch nichts bekannt war und der aus Sicht der Umweltverbände eher unwahrscheinlich ist. Die Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) hatte bisher Kosten in Milliardenhöhe unterstellt, während das Bundesumweltministerium von rund 500 Millionen Euro ausgegangen war. Das Gutachten des Öko-Institutes fasst das Ergebnis einer Arbeitsgruppe unter Beteiligung von Experten aus ADV, den beteiligten Bundesbehörden, der Bundesvereinigung gegen Fluglärm sowie Sachverständiger für Fragen des Fluglärmschutzes zusammen. Die Arbeitsgruppe legte der Kostenschätzung den vom Bundesumweltministerium im September 2004 zur Anhörung gestellten Referententwurf zugrunde. Der Gesetzentwurf sieht eine Streckung der Kosten auf einen Zeitraum von 10 Jahren vor. Die größte Kostenbelastung entfällt auf den Frankfurter Flughafen (siehe Tabelle). Hierbei fallen insbesondere die Kosten für Schallschutzmaßnahmen infolge des geplanten Baues einer neuen Start- und Landebahn ins Gewicht. Aus Sicht des VCD ist es jedoch unredlich, diese Kosten dem Fluglärmgesetz anzulasten. Denn wie der Planfeststellungsbeschluss zum Flughafen Berlin-Brandenburg gezeigt hat, müsste diese Summe sowieso aufgrund der luftverkehrsrechtlichen Anforderungen an den passiven

Schallschutz ausgegeben werden. Weiterhin muss man beachten, dass die vom Öko-Institut vorgelegte Kostenkalkulation unterstellt, dass sämtliche Hausbesitzer die Mittel für passiven Schallschutz (insbesondere Lärmschutzfenster, Lüfter) auch abrufen. Die Erfahrungen aus den freiwilligen Lärmschutzprogrammen verschiedener Flughäfen zeigen jedoch, dass niemals 100 % der Anspruchsberechtigten von ihrem Recht Gebrauch machen. Auch ein anderer Aspekt zeigt, dass die Kostenschätzungen zu hoch sind. So unterschlägt die Kostenkalkulation den sog. Bauherrenschaallschutz, das heißt Gebäude, die seit den 90er Jahren gebaut wurden, mussten sowieso einen hohen Schallschutzstandard (Doppelfenster etc.) einhalten. Im Ergebnis kann aber festgehalten werden, dass selbst mit den jetzt von der AG Kostenfolgen verabschiedeten Maximalzahlen (738 Mio. Euro) der Ticketpreis innerhalb der nächsten 10 Jahre nur um 30 bis 50 Cent steigt. Dabei basiert die Steigerung um 50 Cent auf jährlichen Passagierbewegungen in Deutschland in Höhe von 156 Mio. (entspricht dem Stand des Jahres 2004). 30 Cent kommen zustande, wenn man mit 155 Mio. Passagierbewegungen im Jahr, also 1,5 Mrd. Fluggästen in 10 Jahren und einer Steigerung um 4-5 p.a. also auf etwa 2,5 Mrd. Fluggäste bis 2015 rechnet.

Das Gutachten kann unter www.bmu.de/files/pdfs/allgemein/application/pdf/kostenfolgen_endversion.pdf heruntergeladen werden. Der Gesetzentwurf zum Fluglärmgesetz sowie eine Kommentierung finden sich unter www.vcd.org/flugverkehr (Rubrik »Fluglärmgesetz«)

Gutachten »Fluglärm 2004«

Im Dezember 2004 legte der Arbeitskreis Lärmwirkungsfragen beim Umweltbundesamt (UBA) ein neues Fluglärm-Gutachten vor. Es stellt die Auswirkungen des Fluglärms auf die Gesundheit der Menschen, auf deren kognitive Entwicklung sowie soziale und ökonomische Folgen dar. Die Stellungnahme enthält Hinweise zur Messung und Beurteilung des Fluglärms, zur Bewertung geeigneter Schallschutzmaßnahmen sowie zur besonderen Berücksichtigung schutzbedürftiger Personen bei der Festsetzung von Grenz- oder Richtwerten für Fluglärm. Autoren der Studie sind die Professoren Rainer Guski, Hartmut Ising, Gerd Jansen, Peter Költzsch, Klaus Scheuch, August Schick, Wolfgang Schöpfflug und Manfred Spreng. Sie befürworten für die Beurteilung des Fluglärms eine Angleichung der Parameter an die Bewertungs- und Beurteilungsverfahren, die für den Straßen- und Schienenverkehrslärm entwickelt wurden. Hinsichtlich nächtlicher Lärmwirkungen empfehlen die Gutachter eine Bewertung nach Maximalpegeln und dem Mittelungspegel. Außerdem stellt das Gutachten fest, dass bei neuen und wesentlich geänderten Flughäfen mit stärkeren Lärmbelastigungen der Bevölkerung zu rechnen ist als an Flugplätzen mit so genanntem quasi-stationärem Betrieb. An Untersuchungsbeispielen zur kognitiven Entwicklung wird gezeigt, dass Lärm die Sprache, das Gedächtnis und die Konzentration beeinträchtigt und damit auch zu Kommunikationsstörungen beiträgt. Mit der Stellungnahme beendet der Arbeitskreis seine Tätigkeit. Das Gutachten kann im Internet heruntergeladen werden unter: www.umweltdaten.de/laermprobleme/fluglaermwirk.pdf