



Wohnen und Umwelt im Taunus e.V. – Amselweg 21 - 61479 Glashütten

Wohnen und Umwelt im Taunus e.V.

Einschreiben mit Rückschein

An den
EU-Kommissar für Verkehr
Herrn Siim Kallas
European Commission
200, Rue de la loi Berlaymont
B – 1049 Brussels

29. Oktober 2012

Verordnungsentwurf über Regeln und Verfahren für lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen KOM (2011) 828 endg.; Ratsdok 18010/11

Sehr geehrter Herr Kallas,

der Vorschlag über Regeln und Verfahren für lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen leistet in der vorliegenden Form keinen ernsthaften Beitrag, den stetig steigenden Fluglärm zu reduzieren. Wichtiger als Kapazitätssteigerung und Profit ist die Gesundheit der Bürger, zu deren Erhalt die EU in der „Charta of Fundamental Rights of the European Union“ verpflichtet ist.

In dem von der Luftfahrtindustrie erarbeiteten Verordnungsentwurf, der angeblich zur Harmonisierung von Lärminderungsverfahren und somit zu einem „umweltverträglicheren Luftverkehr“ beitragen soll, geht es nur darum, Lärminderungsverfahren ausschließlich nach Gesichtspunkten der Kosteneffizienz zu bewerten und Betriebsbeschränkungen wie Sperrstunden, Deckelung der Flugbewegungen, Lärmobergrenzen sowie Sperrungen für laute Luftfahrzeuge entweder zu verhindern oder aufheben zu lassen. Die Folge sind Wettbewerbsvorteile für Flugverkehrsanlagen in Ballungsgebieten durch Ausschöpfung der technisch max. möglichen Kapazität zum Nachteil der dort lebenden Bürger.

Wesentliche Kritikpunkte sind:

1. Die Werteordnung unserer Verfassung und der Europäischen Grundrechtecharta wird mit dieser Verordnung, bei der Kosteneffizienz, Wettbewerbsfähigkeit und Ausreizung wirtschaftlicher Kapazitäten im Vordergrund stehen, verkehrt: Die körperliche Unversehrtheit als eines der höchsten Güter hat Vorrang vor privatwirtschaftlichen Interessen (s. Artikel 1 und 2 Abs. 1 der Grundrechtecharta). Der Staat / die Union muss den Einzelnen vor Fluglärm schützen.
2. Der Verordnung liegt der sogen. „ausgewogene Lärmschutzansatz“ der ICAO (International Civil Aircraft Organisation) zu Grunde (s. Zi. 3 und Art. 2 (3) und (6)). Dabei handelt es sich um Grundsätze und Leitlinien, die von der ICAO beschlossen wurden, also von einer Organisation, die einseitig die Interessen der Luftfahrt vertritt. Ein solcher Ansatz darf weder als „ausgewogen“ dargestellt, noch einer Verordnung, welche maßgeblich die Grundrechte insbesondere die Gesundheit der EU-Bürger betrifft, zu Grunde gelegt werden.
3. Die vom Lärm betroffenen Bürger sind in den „angehörten interessierten Kreise“ (S. 4 ff.) kaum vertreten. Die Interessen-, Betroffenengruppen sind als gleichberechtigte Partner neben Kommissionen und zuständigen Behörden zu behandeln und in der Verordnung an allen relevanten Stellen zu ergänzen.
4. Lärmbedingte Betriebsbeschränkungen Art. 4 Abs. 2 (d) sind gleichberechtigt zu behandeln mit den Maßnahmen nach a) bis c). Die Verordnung stellt stets primär auf die „Kosteneffizienz“ der Lärminderungsmaßnahmen ab und nicht auf die Effizienz der lärmmindernden Wirkung, wonach Betriebsbeschränkungen „nicht als erstes Mittel“ eingesetzt werden dürfen.
5. Die ausschließliche Verlagerung der Zuständigkeit für Betriebsbeschränkungen und sonstige Lärminderungsmaßnahmen auf die EU ist abzulehnen (Art. 7, 10, 11). Die Kommission wirkt bei der Einführung und der Kontrolle mit und kann Betriebsbeschränkungen aussetzen sowie sämtliche Vorgaben später noch ändern. Nationale und regionale Maßnahmen zur Fluglärminderung (Betriebsbeschränkungen, Lärmobergrenzen und maximale Anzahl von Flügen) dürfen durch eine

EU-Regelung lediglich weiter verschärft, aber auf keinen Fall aufgeweicht oder gar ausgesetzt werden. Jeder Mitgliedstaat muss die Möglichkeit haben, jederzeit nationale und regionale Maßnahmen zur Fluglärmreduzierung zu beschließen, umzusetzen und beizubehalten. Ein Klagerecht der Betreiber wegen Wettbewerbsnachteilen durch ergriffene Lärminderungsmaßnahmen ist auszuschließen.

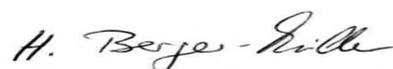
6. Die „allgemeine Hintergrundstudie“, auf der die Verordnung beruht, ist völlig unzureichend und ohne auffindbare Quellenangabe erwähnt (Zi. 27, auf der Homepage der GD MOVE nach einiger Recherche nicht zu finden). Aber die wichtigste Schlussfolgerung dieser nicht nachzuvollziehenden Studie ist angeblich, dass „die Einführung einer EU-Zuständigkeit für Betriebsbeschränkungen anerkannt wird.“ (Zi. 26) - auch das ist unbedingt zu hinterfragen.
7. Die Verordnung kann keine tatsächliche Harmonisierung bringen, da sie an ausschlaggebenden Punkten keine oder völlig unzureichende Vorgaben enthält. Weder das „Lärminderungsziel“ Art. 4 Abs. 1 (b) noch das festgelegte „Umweltziel“ Art. 4 Abs. 5 ist für jeden Flughafen definiert. Grenzwerte für gesundheitsschädlichen Fluglärm und für die max. Lautstärke von Einzelschallereignissen sowie erforderlicher Handlungsbedarf, sind nicht enthalten. Ebenso bleibt die Bewertung der „quantifizierbaren Faktoren“ für Betriebsbeschränkungen gem. Anhang II völlig offen. Auch die Ahndung von Verstößen gegen Lärminderungsmaßnahmen wird nicht geregelt (s. Art. 5 Punkt 7).
8. Lärmberechnung und Lärmbewertung sind nach der Umgebungsrichtlinie 2002/49/EG vorzunehmen. Für die Lärmbewertung sind die neuesten Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung zwingend anzuwenden.
9. Die Verordnung berücksichtigt nicht, daß Flugverkehrsanlagen in Ballungsgebieten große Wettbewerbsvorteile gegenüber Fluganlagen in Randgebieten haben, jedoch die größten Lärmprobleme verursachen. Nur unter Berücksichtigung dieses Aspektes, der strengere Auflagen und Beschränkungen für Fluganlagen in Ballungsgebieten ermöglichen muß, kann dieser Vorteil wieder ausgeglichen werden, ansonsten würde eine noch größere Wettbewerbsverzerrung eintreten.
10. Die Wortwahl ist teilweise einseitig gefärbt: Hohe Lärmpegel „können“ die Gesundheit beeinträchtigen, obschon nachgewiesen ist, daß das zwingend der Fall ist (Präambel Nr. 2) und Betriebsbeschränkungen „können“ zur Lärmverringerung beitragen, obwohl das zwangsläufig immer der Fall ist (Präambel Nr. 6).
11. Art. 5 Abs. 7 ist zu ergänzen: Einschlägige Informationen umfassen auch Verstöße durch Abweichungen von Flugrouten sowie Kriterien für die Verkehrsaufteilung und -steuerung, soweit sie mit Auswirkungen auf Lärm und Umwelt verbunden sind.
12. Der Begriff „Flughafenanwohner“ ist durch „Fluglärm Betroffene“ zu ersetzen.
13. Die Bezeichnung „Flughafen / -platz“ ist zu ändern in „Flugverkehrsanlage“ unter Einbeziehung der An- und Abflugrouten. Diese schließt die Lärmimmissionswerte bis zu einer festgelegten Flughöhe gegenüber dem Gelände ein.
14. Warum Verordnung statt Richtlinie? Bisher gibt es zum Thema Umwelt- / Fluglärm Richtlinien, die von den Mitgliedstaaten mit bestimmten Ermessensspielräumen umzusetzen sind. Allein die Betreiber (d.h. die Fluggesellschaften s. Zi. 18) fordern nun eine Verordnung anstelle einer Richtlinie. Vorgeschobene Begründung: Es ginge um eine „Harmonisierung der Lärmbewertungsmethode“ (Zi. 35), was aber nachweislich nicht Zweck der vorgeschlagenen Verordnung ist. Eigentlicher Grund ist vermutlich, daß die Betreiber aufgrund einer Verordnung selbst klagen können, z.B. wenn sie durch Lärminderungsmaßnahmen einen Wettbewerbsnachteil erleiden (siehe auch Punkt 5. oben).

Wir bitten Sie zu prüfen, ob der Zweck „Harmonisierung von Lärminderungsverfahren zu einem umweltverträglichen Luftverkehr“ wie bisher durch Umwelt- / Fluglärm-Richtlinien erfüllt werden kann und diese einer Verordnung vorzuziehen. Sollte an dem Erlaß einer Verordnung festgehalten werden, bitten wir Sie den Vorschlag der Verordnung zu überarbeiten und die aufgeführten Kritikpunkte zu berücksichtigen.

Mit freundlichen Grüßen
Wohnen und Umwelt im Taunus e.V.



Joachim Schmidt
Vorstand



Hilde Berger-Müller
Vorstand