

Rede für ENVI: Fluglärm

Vielen Dank,

liebe Kolleginnen und Kollegen,

In diesen Tagen erreichen uns hunderte von E-Mails von besorgten Bürgerinnen und Bürgern, die eine Verbesserung des Verordnungsentwurfs fordern.

Sie sind besorgt, dass der Gesundheitsschutz nur nachrangig berücksichtigt wird und kritisieren, dass Schutzmaßnahmen gegen Fluglärm ausschließlich einer Kosteneffizienzbetrachtung zu Gunsten der Luftverkehrswirtschaft unterliegen.

Ich verstehe ihre Sorgen und stelle mich auf ihre Seite.

Ich habe immer eindeutig gesagt: Gesundheit und Lebensqualität der Menschen gehen vor Profite!

Der Verordnungsentwurf der Kommission ist nicht geeignet, die Lärmbelastung an Flughäfen der EU zu reduzieren. Bedauerlicherweise spielt die Verbesserung des Lärmschutzes im Entwurf nur eine untergeordnete Rolle.

Worum es der EU-Kommission geht, wird deutlich im Erwägungsgrund 9 (Zitat):

"Lärminderungsmaßnahmen sollen ausgesetzt werden können, um unerwünschte Auswirkungen auf Flugsicherheit, die Flughafenkapazität und den Wettbewerb zu vermeiden".

Der Entwurf einer Stellungnahme vom Kollegen Rodriguez geht in die richtige Richtung, aber nicht weit genug.

Während ich den Vorstoß des Berichtstatters zur Streichung des eben genannten Erwägungsgrundes

begrüße, bewerte ich beispielsweise seinen Vorschlag einer möglichen Einrichtung von "Nacht-Terminals" mit mindestens einer Start- und Landebahn, die den Flugverkehr während der Nacht abfertigen, als sogenannte Lärminderungsmaßnahme als äußerst kritisch und nicht Ziel führend.

Um auf eine Verbesserung des Entwurfs hinzuwirken, hab ich diverse Änderungsanträge eingebracht.

Der Schutz der Gesundheit und das Wohlergehen der Bürgerinnen und Bürger müssen im Zentrum unserer Bemühungen stehen.

Ich finde es daher essentiell, Flughafenanrainer bei der Lärmbewertung einzubeziehen – sie zu konsultieren und anzuhören.

Das Ziel der Verordnung ist es, lärmbedingte Betriebsbeschränkungen im Einklang mit dem ausgewogenen Ansatz einzuführen. Meiner Ansicht nach ist es zweifelhaft, ob dieser an der Kosteneffizienz orientierte Ansatz der ICAO überhaupt im Sinne eines Grundrechts auf einen Lärmschutz, der der körperlichen Unversehrtheit verpflichtet ist, als ausgewogen gelten kann. Daher habe ich den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit vorgeschlagen.

Ich setze mich dafür ein – und ich habe gesehen, dass das andere Abgeordnete auch so sehen – dass wir die Worte „jedoch nicht als erstes Mittel“ nach „Betriebsbeschränkungen“ (Artikel 4, Absatz 2, Unterabsatz 1, Buchstabe d) ersatzlos streichen. Die Praxis hat gezeigt, dass Betriebsbeschränkungen oftmals sogar das erste Mittel der Wahl sein müssen, um

die Nachbarschaft und die betroffenen Regionen schnell und wirkungsvoll vor Fluglärm zu schützen.

Lassen Sie mich zum Schluss noch auf zwei weitere Punkte eingehen:

Ich bin eindeutig der Meinung, dass über Betriebsbeschränkungen und Lärmschutz von den Mitgliedstaaten anhand der jeweiligen örtlichen Gegebenheiten und der lokalen Auswirkungen entschieden werden muss. Daher erachte ich Art. 10 zur Kontrollbefugnis als überflüssig. Sie stellt einen nicht gerechtfertigten Eingriff in die Befugnisse der Mitgliedstaaten dar, was abzulehnen ist.

Im gleichen Tenor des Schutzes der Rechte der Mitgliedstaaten setze ich mich für die Streichung der Notifizierung ein und schlage eine Ergänzung durch eine Mitteilung vor. Nationale Behörden dürfen nicht

entmündigt und regionale begründete Entscheidungen
nicht in Frage gestellt werden.

Vielen Dank!