

Abs.: BVF, Gruppellostr. 3, 40210 Düsseldorf

6. Dezember 2017

An die Mitglieder und Sitzungsteilnehmer der
Kommission zur Abwehr des Fluglärms
Postfach 60 07 27
60337 Frankfurt am Main
Per Mail

Beurteilung der sogenannten Lärmobergrenze

In Verhandlungen zwischen HMWEVL, Fraport, Lufthansa, Condor, Barig, dem Forum Flughafen- und Region und der Fluglärmkommission Frankfurt wurde eine Vereinbarung über eine „Fluglärmobergrenze“ getroffen.

Demnach sollen die Flächen, in der tagsüber eine Fluglärmbelastung von über 55 dB(A) – Hochbetroffene – bzw. 60 dB(A) – Höchstbetroffene - auftritt, nicht größer sein als die Flächen, für die im Planfeststellungsverfahren für den Prognosefall 2020 ein Wert tagsüber von 56,8 dB(A) bzw. 61,8 dB(A) gerechnet wurden. Die Differenz von 1,8 dB entspricht der im Planfeststellungsverfahren angesetzten Flugbewegungszahl zur aktuellen. Allerdings wird der Referenzwert mit Sigma-Zuschlag berechnet, der jeweils aktuelle Wert ohne – dies bedeutet, der Lärm weiter zunehmen kann, um etwa 1 dB oder in Flugbewegungszahlen ausgedrückt mindestens 120.000 mehr.

Bei Erreichen der Obergrenze wird geprüft, welche Maßnahmen zur Lärminderung ergriffen werden könnten; für den Fall der zweimaligen Überschreitung behält sich das HMWEVL Maßnahmen vor.

Für die Berechnung der aktuellen Belastung wird die derzeit gültige AzB genutzt; Flugzeuge, die von den Referenztypen abweichen, werden mit Zu- oder Abschlägen eingeführt. Die Nutzung besonders lauter Flugverfahren – ich nenne hier explizit das Lufthansa-Flachstartverfahren – wird nicht berücksichtigt.

Die Maßnahme gilt nur für den Tag; für die Nacht (22 – 6 Uhr) wurde keine weitergehende Lärmobergrenze vereinbart.

Unabhängig von der Annäherung der Lärmbelastung an die sogenannte Lärmobergrenze soll das Expertengremium Aktiver Schallschutz – in denen die Luftverkehrswirtschaft ein Übergewicht hat und keine kritischen Experten der Betroffenenseite vertreten sind – Maßnahmen erarbeiten, über deren Umsetzung der Steuerungskreis, dem Vertreter aller Unterzeichner angehören, einvernehmlich entscheidet.

Gleichzeitig wurde im Bündnispapier zur Lärmobergrenze die Vollendung des Mediationsergebnisses kommuniziert.

Gegenüber dem im vergangenen Jahr vorgestellten Konzept ist von der Verpflichtung zu Maßnahmen und Betriebsbeschränkungen bei zweimaliger Überschreitung nur die Prüfung von Maßnahmen und der Vorbehalt weiterer Maßnahmen geblieben; die Vorlage eines Lärmminimierungsplans für die gesamte Region ist nicht mehr vorgesehen.

Wir sprechen hier von einer „sogenannten „Lärmobergrenze“. Eine Grenze ist etwas, das man – wenn überhaupt – nur mit expliziter Erlaubnis überschreiten darf. Was jetzt eingeführt werden soll ist bestenfalls ein Alarmwert – bis zum Erreichen des Werts ist die Ampel auf Grün, danach wird sie auf Gelb geschaltet, und ob sie jemals auf Rot geschaltet werden wird, ist offen und fraglich. Lärmampel für die Fluggesellschaften auf Grün – diese sogenannte Grenze ist für die Luftverkehrswirtschaft ein Signal, dass sie bis auf Weiteres die Region nach Belieben verlärmern darf und Maßnahmen dagegen nicht ergriffen werden müssen. Zumindest keine, die nicht von der Luftverkehrswirtschaft mitgetragen werden – Stichwort: Einvernehmliche Entscheidungen im Steuerungskreis.

Was die Umsetzung des Anti-Lärm-Pakets angeht – sie ist längst noch nicht abgeschlossen

„Die Mediationsgruppe fordert ein verbindliches Programm

„Verbindliches Programm“ - keine unverbindlichen Absprachen mit der Luftverkehrswirtschaft

zur Lärminderung und Lärmvermeidung, dessen Bestandteile vor allem sind:

– Kontingentierung von Fluglärm und Festlegung von lokalen Lärmobergrenzen

Es gibt keine Kontingentierung; die sogenannte Lärmobergrenze ist nicht lokal

- ***Wirtschaftliche Anreize, die sich am tatsächlich entstandenen Lärm orientieren und die schnellere Modernisierung der alten Flugzeugflotten durch leisere Maschinen fördern;***

Die Lärmentgelte schaffen nur unzureichende Anreize; z.B. wird der lärmarme A350 von Lufthansa zunächst nur von München aus eingesetzt

- ***Anreize zur Einhaltung der „minimum noise routes“ durch die Piloten und zur häufigeren Anwendung bzw. zur Weiterentwicklung lärmarmen An- und Abflugverfahren;***

Minimum noise routes werden nur im Nahbereich einigermaßen eingehalten; die Anwendung von Verfahren, bei denen vermeidbarer Lärm entsteht – Flachstartverfahren, hohe Geschwindigkeit in geringer Höhe, Intersection-Starts -, wird geduldet

- ***Programm zum künftigen passiven Schallschutz an Gebäuden, das nicht nur Fenster, sondern das gesamte Gebäude betrifft und durch eine entsprechende Erhöhung der Landegebühren finanziert wird. Die Mediationsgruppe hält einen Betrag von 5 DM pro Passagier für möglich, so dass eine Gesamtsumme von mindestens 1 Milliarde DM allein in den ersten 10 Jahren zur Verfügung stünde;***

Es gibt nur marginalen passiven Schallschutz auf Grundlage der unzureichenden Schallschutzverordnung sowie für einige wenige Betroffene steuerfinanzierte Zuschüsse aus dem Regionalfonds

- ***Immobilienmanagement als Hilfestellung für besonders betroffene Bürger;***

Es gab Casa in einem sehr engen Raum, besonders betroffen sind weitaus mehr Bürger. Verbesserungen in der Tagschutzzone 1 und in der Nachtschutzzone sind dringend geboten.

- ***Aufbau eines systematischen und transparenten Lärmmonitoring-Systems, das regelmäßig den entstehenden Lärm an besonders belasteten Punkten misst und diese Daten auch der Politik und den betroffenen Bürgern zur Verfügung stellt;***

Ein derartiges System wurde aufgebaut.

– Eine Selbstverpflichtung der FAG zur kontinuierlichen Verminderung der Lärmbelastung der betroffenen Bevölkerung. Die FAG sollte mit Nachdruck das Ziel verfolgen, sich im Vergleich mit anderen internationalen Flughäfen zum Vorbild und Vorreiter bei der Reduzierung von Fluglärm zu entwickeln.

„Kontinuierliche Verminderung der Belastung“ - der Lärm muss auch bei Erreichen des für die Planfeststellung angesetzten Aufkommens geringer als derzeit sein. Diese Aussage enthält den Auftrag, eine dynamische sinkende Lärmobergrenze unterhalb des aktuellen Werts einzuführen.

Das Anti-Lärm-Paket ist also längst noch nicht umgesetzt. Es ist mehr als nur die Lärmobergrenze. Es ist auf ein Dauer angelegter Auftrag, die Lärmbelastung zu reduzieren - dass das Wirtschaftsministerium die Vollendung des Mediationsergebnisses propagiert, ist erschreckend und vernachlässigt die eindeutigen Ergebnisse medizinischer Forschung der letzten Jahre.

Der Planfeststellungsbeschluss erlaubt der Luftverkehrswirtschaft den prognostizierten Verkehr abzuwickeln, er erlaubt ihr aber nicht, dabei auch den mit einem Flugzeugmix des Jahres 2005 prognostizierten Lärm hervorzurufen. Vielmehr hat das Wirtschaftsministerium durchaus Möglichkeiten, eine Lärminderung durchzusetzen. Es riskiert aber lieber Klagen der Betroffenen als Klagen der Luftverkehrswirtschaft.

Nun hat das Wirtschaftsministerium für eine Vereinbarung über eine sogenannte Lärmobergrenze, die wahrscheinlich nie erreicht werden wird und somit völlig wirkungslos ist, mit der Übertragung der Entscheidungsgewalt über lärm mindernde Maßnahmen an die Luftverkehrswirtschaft und der Erklärung der Vollendung des Mediationsergebnisses einen sehr hohen Preis gezahlt.

Nach unserer Einschätzung bedeutet diese Vereinbarung keinen Fortschritt beim Schutz vor Fluglärm, sondern bereits Erreichtes wird aufgegeben.

Wir erwarten eine Reaktion auf die Forschungsergebnisse und verbindliche Lärm minderungsziele. Das Problem der nächtlichen Fluglärm belastung – insbesondere von 5 bis 6 Uhr – muss angegangen werden; ein Verzicht auf Nachtflug ist vor dem Hintergrund der eindeutigen wissenschaftlichen Erkenntnisse alternativlos.

Berthold Fuld
Vizepräsident