

**Stellungnahme des Förderkreises „Fluglärmklage“ e.V.
zum Antilärmpak(e)t des Vorsitzenden des
Regionalen Dialogforums (RDF) Prof. Dr. Wörner
vorgelegt am 3.9.2007**

Insgesamt erscheint das vorliegende Papier voller Unzulänglichkeiten. Vorschläge, die zur Verbesserung der Lärmsituation beitragen sollen, werden regelmäßig in darauf folgenden Absätzen wieder zurückgenommen bzw. abgeschwächt. Begründungen für einzelne Maßnahmen im ALP basieren auf unzutreffenden Behauptungen. So heißt es: „Die Maßnahmen (*zur Senkung der Lärmbelastung*) können jedoch bei der derzeitigen Gesetzeslage weder von der Genehmigungsbehörde allein noch anschließend von den Gerichten durchgesetzt werden. Der... Weg zu besserem Lärmschutz ist möglich, aber nicht einklagbar. Deshalb wird es diesen zusätzlichen Lärmschutz nur geben, wenn der ALP realisiert wird.“ (S:2)

Auf S.3 heißt es dann „Heute ist noch nicht abschließend klar, welche Maßnahmen wie und wann eingeführt werden können.“ Deshalb kann der ALP auch keine Hinweise geben, wie groß die Lärmreduzierung sein wird und wer davon betroffen sein wird. Satt dessen wird gedroht „... ohne ihn (*ALP*) würde die Bevölkerung mehr belastet als notwendig. Wer ihn ablehnt, verhindert diesen Schutz der Bevölkerung.“ (S.6).

Die Behauptung, dass die Gesetzeslage eine Lärmreduzierung nicht hergibt, verschleiern die Tatsache, dass das Luftverkehrsrecht Vorschriften zu betrieblichen Regelungen, aus Lärmschutzgründen, zur Festlegung von Flugstrecken sowie zu Nachtflugbeschränkungen kennt.

Lärminde:

Die Aufgabe des Lärminde ist die Gesamtbelastung bei \geq Ldn 55 dB (entspricht 31% hoch Belästigter!) zu **beschreiben** (S.11), **abzubilden** (S.12), Erfolge im aktiven Lärmschutz **zu erfassen** und als wichtige Größe im Planfeststellungsbeschluss **zu berücksichtigen** (S.13) – mehr nicht.

Der Index setzt sich zusammen aus dem Ldn und der Anzahl der vom Lärm betroffenen Menschen(S.12). Das führt dazu, dass die Belastung für Mehrfamilienhausbewohner in dicht besiedelten Stadtvierteln höher gewertet würde als dieselbe Belastung für Menschen in Gebieten mit vorwiegender Einfamilienhausbebauung.

Die Belastung wird aus der Belästigungsstudie abgeleitet. Gleichzeitig wird der DFS zugestimmt, dass für den Zweck der Flugroutenplanung aber dann eine „objektiv bestimmbare Lärmbelastung und nicht die Lärmbelästigung als Kriterium entscheidend“ sein soll (S.16).

Der errechnete Lärminde soll um mind.10% durch aktive Schallschutzmaßnahmen gesenkt werden (das ist die persönliche Einschätzung von Prof. Wörner, S.19). Da der Index sowohl über die Anzahl der betroffenen Menschen als auch über Schalldruckpegel und deren zeitliche Verteilung gebildet wird, ist eine angestrebte Verringerung der „Indexzahl“ viel zu unkonkret, zumal „für eine Reihe der oben genannten Maßnahmen des aktiven Schallschutzes Abweichungen von ICAO-Standards erforderlich wären“ (Hinweis der DFS S.18).

Da der Lärminde an keine Flugroute gekoppelt ist, könnte eine Entlastung, die sich auf einer Route ergibt, für Menschen unter einer anderen Route zu einer erhöhten

Belastung führen, ohne dass der Lärmindex sich erhöhen würde. **Der Lärmindex bezieht sich immer auf die Region ab Ldn \geq 55 dB und 24 Stunden.**

Die angeblichen Vorzüge der Berechnungsgrundlage für den ALP, wie tatsächlich angewendete An- und Abflugverfahren und tatsächlich eingesetztes Fluggerät (S.13) sind in der Durchführungsverordnung zum neuen FLG bereits vorgesehen, ebenso wie die Forderung, „Daten, Messergebnisse und Spurenauswertungen verfügbar zu machen“ (S.14).

Der Lärmindex lässt die tatsächliche Lärmbetroffenheit an einem bestimmten Ort zu einer bestimmten Zeit nicht erkennen! Er konterkariert anerkannte, weltweit praktizierte Verfahren zur Ermittlung von Fluglärm!

Aktiver Schallschutz

Über die lärmindernde Wirkung aktiver Schallschutzmaßnahmen kann nur spekuliert werden. Steilere Abflugwinkel erzielen minimale Höhengewinne innerhalb eines Radius von 15km bei höheren Lärm- und Schadstoffemissionen. „Lärmoptimierte Flugrouten“ gibt es schon.

Eine Reduktion des prognostizierten Fluglärms wird lediglich **angestrebt**, welche Maßnahmen tatsächlich zur Anwendung kommen können, muss noch **geprüft** werden, **die notwendige Infrastruktur muss erst noch geschaffen werden**, etc. (S.17).

Nachtflugverbot

Im Text wird nicht unterschieden zwischen Nachtflugbeschränkung - Nachtflugverbot und planmäßige Flüge – außerplanmäßige Flüge. Das führt zu Irritation. „Unabweisbare Flüge“ sind nur „konditioniert vorstellbar“, d.h. mit erreichter Reduktion des Lärmindex (S.19)! Da eine Reduzierung des Lärmindex z. Zt. nicht absehbar ist, dürften im Planfeststellungsbeschluss folglich für die nächsten Jahre auch keine Flüge in der Mediationsnacht genehmigt werden, erst später im Jahr x.

Wenn also aufgrund veränderter Anflugverfahren und einer kleinen betroffenen Bevölkerungsanzahl der Lärmindex um 10% gesenkt würde, könnten Flüge vermehrt (**auch nachts**) zugelassen werden. **Das bedeutet zugleich, dass eine Lärmentlastung (z.B. durch technische Verbesserungen am Fluggerät) nie ausschließlich der Bevölkerung zu Gute käme, sondern für einen Kapazitätzuwachs verbraucht werden könnte.** Damit wird gegen das Ziel der EU-Umgebungslärm-Richtlinie, Lärm zukünftig abzubauen, gearbeitet.

„Im Fall rechtlich unabweisbarer Ausnahmen für geplante Flüge“ soll die Begrenzung „bei höchstens 15 Flügen in der Mediationsnacht liegen“ (S.5). Diese Zahl ist eine persönliche Meinung Prof. Wörners, eine nachvollziehbare Begründung wird nicht geliefert.

Eine Begrenzung von außerplanmäßigen Flügen ist nicht vorgesehen (Fraport hat in den Unterlagen schon durchschnittlich 4 Flüge eingerechnet). Das Ganze soll wohl der Lärmindex in x Jahren regeln.

Es wird eine Lärmentlastung in den Nachtrandstunden gefordert (S.4).

Über KNG kurz sind in der Zeit von 22-23 Uhr 28 Flüge eingepplant, soviel wie flugtechnisch machbar. Da die Flüge nur in der Mediationsnacht eine begründete Ausnahme bedürfen, tragen sie nicht zur Verringerung zwischen 22 und 23 Uhr bei.

Lärmpunktekonto und Lärmobergrenze

Der „erforderliche Schutz vor Fluglärm“ soll durch ein weiterentwickeltes Lärmpunktekonto sichergestellt werden. Ein Lärmpunktekonto (S.16 u. 20) gibt es bereits heute und wird, trotz ministerieller Festlegung, missachtet. Sanktionen erfolgen nicht (siehe Bericht Frankfurter Rundschau 13.09.06 „Mehr Nachtflüge als erlaubt“). Lapidar wird erklärt: Für den Schutz der Nachtrandstunden sollten Maßnahmen ergriffen werden (S.4, P.5).

Wie hoch die tatsächliche Verringerung der Lärmbelastung sein wird, ist in dem Papier nicht angegeben – zuviel liegt im spekulativen Bereich.

Planungssicherheit soll durch die Festschreibung einer Lärmobergrenze durch das Index-Modell erzielt werden. Abgesehen davon, dass in diesem Fall lediglich die Schallenergie gedeckelt wird (Verrechnung: einige laute gegen viele weniger laute Überflüge), folgt sogleich eine Einschränkung: „sollte sich ergeben, dass ein oder mehrere Akteure die Notwendigkeit sehen, über die Festsetzung des Deckels neu zu diskutieren und ggf. eine Änderung herbei zu führen, so würde ... das Ergebnis in einer Zusatzvereinbarung festgehalten. Formal würde ... die zuständige Behörde entscheiden.“ (S.17) - **also doch keine Begrenzung.**

Passiver Schallschutz (S.21)

In diesem Absatz wird der Inhalt des FLG nur unzureichend referiert. Um die „Vorteile“ des ALP herauszustellen, wird die Mittelung von nächtlichen Einzelschallereignissen über 6 Monate kritisiert, ohne dabei zu erwähnen, dass auch der Dauerschallpegel von 53 dB(A) ein eigenständiges Kriterium für passiven Schallschutz ist. Kritisiert wird auch die Ausnahmeregelung im Gesetz, die bei einem Ausbau in Frankfurt geringeren Schutz bietet, da die Grenzwerte höher angesetzt wurden als für Ausbauvorhaben nach 2010. Verschwiegen wird, dass diese Regelung aufgrund hervorragender Lobbyarbeit u.a. von BARIG und Fraport ins Gesetz übernommen wurde (lex Fraport). Dieselben Akteure sollen nun helfen, die Lärmbelastung zu reduzieren, indem sie wirtschaftliche Nachteile in Kauf nehmen sollen.

Die Behauptung, dass aufgrund des unzureichenden FLGes selbst stark Betroffene bei der Finanzierung von Schallschutz außen vorbleiben (S.21), ist aus der Luft gegriffen. Gerade stark Belastete erhalten Schallschutz. Wenn es ein wichtiges Ziel des ALP ist, insbesondere hoch belastete Gebiete zu entlasten (S.14), werden diese Menschen evt. sogar einen im FLG vorgesehen Schallschutz nicht erhalten, dafür evt. eine minimal unter dem Grenzwert liegende Lärmsituation.

Prof. Wörner macht übrigens in seiner Stellungnahme zum Planfeststellungsverfahren Flughafenbau viel restriktiver Vorschläge, die auch eher den Tenor des Mediationsergebnisses wiedergeben, als der ALP (s. S. 4-5).

Insgesamt wird verschwiegen, dass die Genehmigungsbehörde durchaus die Möglichkeit hat, gerade auch angesichts der hohen Zahl Betroffener, im Planfeststellungsbeschluss Betriebsbeschränkungen vorzusehen – insbesondere zum Schutz der Nachtruhe.

Der ALP beansprucht für sich, Fachplanung zu ersetzen. Der ALP ist kein Instrument, der Bevölkerung zusätzlichen Lärmschutz zu verschaffen.

