

Forum Flughafen und Region (FFR)
„Bericht Expertengremium - Aktiver Schallschutz“, 5. Juli 2010*

Analyse vom Förderkreis ‚Fluglärmklage‘ e.V.

www.fluglaermklage.de

In der wochenlangen Diskussion über die „Gewinner“ und „Verlierer“ der Maßnahmen zum aktiven Schallschutz wird ein zentrales Problem nicht gesehen. Von den drei Zielen (S.9) sind zwei besonders kritisch zu betrachten:

1. die Entlastung besonders „hoch Betroffener“
2. dicht besiedelte Gebiete weniger oft zu überfliegen

Beide Maßnahmen führen letztendlich dazu, den Umfang des passiven Schallschutzes und damit auch die Kosten für Fraport zu senken, ohne dass es zu nennenswerten Entlastungen der Betroffenen kommt.

Auch wenn die Maßnahmen angeblich ausbauunabhängig realisiert werden sollen, wären sie für die zur Zeit anstehende Berechnung der Lärmschutzgebiete nach Fluglärmgesetz von nicht zu unterschätzender Bedeutung.

„Hoch betroffen“ sind die Menschen, die in Gebieten leben, die nach Fluglärmgesetz ein Recht auf passiven Schallschutz haben. Will man diese Menschen entlasten, kommt es sehr auf die Höhe der Entlastung an.

Ist sie nur minimal, im Bereich von einem Dezibel (z.B. eine Entlastung von 60 auf 59 dB(A) $L_{Aeq,Tag}$ - Tag Schutzzone 1, bzw. statt 53 dB(A) 52 dB(A) - Nacht Schutzzone) - was inoffizieller Aussagen nach der Fall sein dürfte - wären diese Menschen ohne passiven Schallschutz immer noch einem zu hohen Lärm ausgesetzt, da im Fluglärmgesetz die Grenzwerte hoch angesetzt sind. Sobald die Grenzwerte des Fluglärmschutzgesetzes unterschritten werden, braucht kein passiver Schallschutz gewährt werden. So bedeutet diese „Entlastung“ von Fluglärm: die Menschen hätten keinen Anspruch mehr auf Schallschutz! Die dadurch eingesparten Kosten für Fraport wären gewaltig. (In der Greiser-Studie, S. 64 ff wird dokumentiert, dass die Menschen mit passivem Lärmschutz weniger Medikamente brauchen).

Das Perfide am Bericht des Expertengremiums ist, dass nicht mitgeteilt wird, mit welchen Lärmwerten die Menschen, die angeblich entlastet werden, immer noch belastet werden. Ist der Dauerschallpegel nachts statt L_{eq} 53 dB „nur“ noch 52,5? (Inoffiziell werden Reduzierungen von 1 bis 1,5 Dezibel genannt.)

Nach dem Bericht soll sich die Zahl der „hoch Betroffenen“ verringern: allein in Offenbach und Neu-Isenburg nachts um ca. 16.300 Menschen, westlich des Flughafens um ca. 1600 Menschen. Als „hoch Betroffene“ hinzu kämen in Heusenstamm ca. 100 Einwohner, in Rüsselsheim 600.

Insgesamt würde sich die Anzahl der „hoch Betroffenen“ nachts (Datengrundlage 2005) um ca. 24.000 verringern. Am Tag ist der Effekt nicht so gewaltig: ca. 1580 Menschen (Ist-Situation) 1050 Menschen (Prognose 2020) würden entfallen. **Die Kosteneinsparung aufgrund des wegfallenden passiven Lärmschutzes, insbesondere für nachts, wäre erheblich.**

Nur aus diesem Zusammenhang lässt sich unseres Erachtens auch erklären, warum als Ziel des Berichts genannt wird, die „hoch Betroffenen“ zu allererst zu entlasten.

Aus der RDF-Belastigungsstudie (Schreckenber/Meis), die Grundlage für den im Bericht genannten „Frankfurter Tagindex“ ist, lässt sich dieses Ziel jedenfalls nicht ableiten. Dort heißt es: „Die größten Effekte durch Fluglärm sind zwischen den Pegelklassen ≤ 45 dB(A) und 50-55 dB(A) Leq 6-22h aufgetreten.“ Zu den höheren Pegelgruppen (ab 60 dB(A)) waren keine Einbußen der Empfindlichkeit bzw. keine Effekte zu registrieren. (S.196, Fluglärm und Gesundheit – Literaturübersicht). „Es fällt auf, dass der Beschwerdedruck ...mit zunehmender Fluglärmbelastung bis 50-55 dB(A) – bei Herzbeschwerden bis 55 – 60 dB(A) zunimmt, aber bei noch höherer Lärmbelastung wieder weniger Beschwerden angegeben werden. D.h. es gibt ein Maximum der Beschwerden bei einer Fluglärmbelastung von Leq 50 – 60 dB(A), bei niedriger und bei höherer Lärmbelastung werden weniger Beschwerden angegeben.“ (S. 193, ebenda)

Von den ca. 150.000 „hoch Belästigten“ würde eine zukünftige Lärmentlastung, deren Höhe allerdings nicht bekannt ist, ca. 2850 Personen betreffen.

Festzuhalten ist, dass Bemühungen, den Lärm zu reduzieren, längst überfällig sind. Aber bei diesem Maßnahmenpaket handelt es sich hauptsächlich um eine Verteilung, die so konzipiert ist, den passiven Lärmschutz zu minimieren mit der Folge, dass es neue „hoch Betroffene“ (in Heusenstamm, Rüsselsheim u. Darmstadt) gibt und die Lärmsituation der „Entlasteten“ ein gut gehütetes Geheimnis bleibt. Bis heute schlugen alle unsere Bemühungen fehl, Kenntnis über die veränderten Lärmwerte zu erhalten (inoffiziell Reduzierung um 1-1,5 dB). **Der Nachweis für das propagierte Lärminderungspotenzial fehlt. Alles deutet darauf hin, dass für das Maßnahmenpaket „Aktiver Schallschutz“ nicht Lärmreduzierung sondern wirtschaftliche Überlegungen maßgeblich waren.**

Selbst das Anflugverfahren „Segmented RNAV (GPS) Approach“ ist nicht allein Lärm reduzierend sondern bietet ökonomische Vorteile:

*"Von der Technik her ist der gekrümmte Endanflug kein Problem", sagt auch Axel Raab, Sprecher der Deutschen Flugsicherung in Langen, über GBAS, auch wenn die Arbeit der Fluglotsen in Frankfurt mit dem satellitengestützten System etwas schwieriger würde. **Den großen Vorteil sieht Raab in der Kostenersparnis.** Technisch bedingt muss bei ILS jede Landebahn für jede Richtung mit einer Anlage ausgerüstet werden. Mit GBAS müsste der Flughafen am Boden lediglich eine Apparatur installieren, mit der gleichzeitig bis zu 49 Anflüge koordiniert werden können. **Damit ließen sich Millionen Euro sparen.** Die Technik gestattet auch, im Umkreis von 50 Kilometer andere Flugplätze - etwa Egelsbach - zu bedienen.*

(aus „Tests für weniger Fluglärm“, J. Schultheis FR, 12. 9. 2007)

*<http://www.forum-flughafen-region.de/forum/expertengremium-aktiver-schallschutz>