

Dr. Berthold Fuld zu Lärmobergrenzen

227. Montagsdemo am 13.11.2017 im Terminal1

Dr. Berthold Fuld sprach in seiner Funktion als Vizepräsident des Bundesverbandes gegen Fluglärm (BVF) und Mitglied in der Fluglärmkommission (FLK) über Lärmobergrenzen, eine seit 09.11.2017 gültige freiwillige Vereinbarung ohne rechtliche Verankerung. Nach Auflisten vereinbarter Eckdaten folgt eine kritische Analyse...

Hallo, liebe Mitbetroffene,

mein Name ist Berthold Fuld; ich spreche hier heute als Vizepräsident der Bundesvereinigung gegen Fluglärm und ihr Vertreter in der Fluglärmkommission.

Heute spreche ich mal wieder über ein brandaktuelles Thema, die sogenannte „Lärmobergrenze“, die am vergangenen Dienstag vom Wirtschaftsministerium vorgestellt wurde. Es wurde hierzu Vereinbarung zwischen HMWELV, Fraport, Lufthansa, Condor, Barig, dem Forum Flughafen- und Region und der Fluglärmkommission Frankfurt getroffen. Die DFS ist nicht dabei.

Demnach sollen die Flächen, in der tagsüber eine Fluglärmbelastung von über 55 dB – Hochbetroffene – bzw. 60 dB – Höchstbetroffene - auftritt, nicht größer sein als die Flächen, für die im Planfeststellungsverfahren Werte tagsüber von 56,8 dB bzw. 61,8 dB gerechnet wurden. Eine Differenz von 1,8 dB, was der im Planfeststellungsverfahren angesetzten Flugbewegungszahl zur aktuellen entspricht.

Allerdings wird der Referenzwert mit Sigma-Zuschlag berechnet, der jeweils aktuelle ohne – dies bedeutet, der Lärm weiter zunehmen kann, um etwa 1 dB oder in Flugbewegungszahlen ausgedrückt ca. 120000 mehr.

Bei Erreichen der Grenze wird erst einmal geprüft, welche Maßnahmen ergriffen werden können; für den Fall der zweimaligen Überschreitung behält sich das HMWELV Maßnahmen vor.

Bei der Berechnung wird die aktuelle 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 werden keinerlei Lärmbegrenzungsmaßnahmen ergriffen.

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

Gleichzeitig wurde die Vollendung des Mediationsergebnisses kommuniziert. Gegenüber dem Konzept aus dem vergangenen Jahr ist von der Verpflichtung zu Maßnahmen und Betriebsbeschränkungen bei zweimaliger Überschreitung die Prüfung von Maßnahmen und der Vorbehalt weiterer Maßnahmen geblieben; die Vorlage eines Lärmminimierungsplans ist nicht mehr vorgesehen.

Warum spreche ich von einer „sogenannten“ Lärmobergrenze? Eine Grenze ist für mich etwas, das man – wenn überhaupt – nur mit expliziter Erlaubnis überschreiten darf. Vor 8 Tagen habe ich die Ausstellung im Tränenpalast besucht, in der an die innerdeutsche Grenze unseligen Andenkens erinnert wird; welche Folgen ein unerlaubter Grenzübertritt damals haben konnte, dürfte jeder noch wissen. Da wurde jedenfalls nicht lange gefackelt. Was jetzt eingeführt werden soll, ist keine Grenze, sondern 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 wird, ist offen und fraglich. Lärmampel für die Luftverkehrswirtschaft auf Grün – diese sogenannte Lärmobergrenze ist für die Luftfahrtwirtschaft ein Signal, dass sie bis auf weiteres die Region nach Belieben verlärmern darf und Maßnahmen nicht ergriffen werden. Zumindest keine, die nicht von der Luftverkehrswirtschaft mitgetragen werden – Stichwort: Einvernehmliche Entscheidungen im Steuerungskreis.

Was die Umsetzung des Anti-Lärm-Pakets angeht – schauen wir es uns doch einmal an „Die Mediationsgruppe fordert ein verbindliches Programm zur Lärminderung und Lärmvermeidung, „Verbindliches Programm“ - keine unverbindlichen Absprachen mit der Luftverkehrswirtschaft dessen Bestandteile vor allem sind:

– Kontingentierung von Fluglärm und Festlegung von lokalen Lärmobergrenzen. Es gibt keine Kontingentierung; die sogenannte

Lärmobergrenze ist nichtlokal – Wirtschaftliche Anreize, die sich am tatsächlich entstandenen Lärmorientieren und die schnellere Modernisierung der alten Flugzeugflotten durch leisere Maschinen fördern.

Die lärmabhängigen Entgelte schaffen nur unzureichende Anreize – 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 – Immobilienmanagement als Hilfestellung für besonders betroffene Bürger.

Es gab Casa in einem sehr engen Raum, besonders betroffen sind weitaus mehr Bürger. Zumindest in der Tagschutzzone 1 und in der Nachtschutzzone müsste was geschehen.

– 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. Da gibt es eher wenig Anlass zur Kritik.

– 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. Da steckt der Auftrag drin, 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 bedeutet, dass Lärmschutz trotz der eindeutigen Ergebnisse medizinischer Forschung der letzten Jahre keinerlei Rolle mehr spielen soll.

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 sollte endlich statt immer die Bürger klagen zu lassen auch einmal Klagen der Luftfahrtwirtschaft riskieren.

Nun hat das Wirtschaftsministerium für eine Vereinbarung über eine sogenannte Lärmobergrenze, die wahrscheinlich selbst bei 1 Mio. Flugbewegungen mit dem absehbaren Flugzeugmix nie erreicht werden wird und somit völlig wirkungslos ist, mit der Übertragung der Entscheidungsgewalt über lärm mindernde Maßnahmen und der Erklärung der Vollendung des Mediationsergebnisses einen sehr hohen Preis gezahlt.

Die Fluglärmkommission hat übrigens diese Vereinbarung noch nicht abgesegnet. Wir erwarten eine Reaktion auf die Forschungsergebnisse und verbindliche Lärm minderungsziele. Das Problem der nächtlichen Fluglärmbelastung – insbesondere von 5 bis 6 Uhr – muss angegangen werden; ein Verzicht auf Nachtflug ist vor dem Hintergrund der eindeutigen wissenschaftlichen Erkenntnisse alternativlos, auch wenn uns die Rechtsprechung nicht unbedingt Mut macht.

Aktuelle verhandeln CDU/CSU, FDP und Grüne über eine Jamaika-Koalition.

Hinsichtlich einem Nachtflugverbot kann man von ihnen kaum etwas erwarten. Aber CDU, FDP und Grüne haben bei der Beantwortung unserer Wahlprüfsteine unisono erklärt, für höhere lärmabhängige Entgelte eintreten zu wollen. Derzeit sind diese viel zu niedrig, um wirksame Anreize zu geben. Ich erwarte von der künftigen Koalition Regelungen, mit denen tatsächlich Anreize zum Einsatz lärm armer Flugzeuge und zur Verlagerung von Flügen aus der Nacht in den Tag gegeben werden; wer Kontakt zu Abgeordneten der Jamaika-Parteien hat, sollte darauf drängen, dass hier wirksame Vereinbarungen getroffen werden. Und man sollte auf eine Verbesserung des Fluglärmgesetzes

und der Berücksichtigung von Lärmschutzinteressen bei der Planung von Flugverfahren einfordern.

Der Lärm ist jedenfalls schon heute viel zu viel – der Lärm muss weg.