

**Konzept des
hessischen Wirtschaftsministeriums (HMWEVL)
zur
Lärmobergrenze (LOG)**

Eine Analyse des DFLD

www.DFLD.de

Horst Weise

1. Der Deutsche Fluglärmdienst e.V. (DFLD)

Der Deutsche Fluglärmdienst e.V. (DFLD) ist ein eingetragener gemeinnütziger Verein, der in

- **6** europäischen Ländern
- **52** Regionen
- **674** Messstationen (darunter **176** kommunale Stationen)

die **Messung von Fluglärm** betreibt und im August 2017 sein 15-jähriges Bestehen feiern wird.

Über diese Stationen erfolgt eine kontinuierliche Messung des Fluglärms und eine **Erfassung der Flugspuren** sämtlicher Verkehrsflugzeuge im Umfeld der Flughäfen. Die erfassten Daten werden ausgewertet, dokumentiert und in **Langzeitarchiven** vorgehalten.

Alle Daten sind im Internet frei abrufbar unter www.DFLD.de, bzw. auf europäischer Ebene unter www.EANS.net. Aus den erfassten Daten können auch weitere Informationen gewonnen werden, z.B. eine Berechnung der Turbinen-Abgase (Emissionen).

Seit mehr als 5 Jahren haben wir unser Tätigkeitsfeld auch auf die **Berechnung von Fluglärm** ausgeweitet und erstellen für betroffene Kommunen Analysen zu deren Fragestellungen.

2. Das Konzept der Lärmobergrenze

Siehe Weblink.

Die Grundidee des HMWEVL:

Die Fläche, die nach der Ausbau Prognose 2020 tagsüber mit mehr als 55 dBA verlärmmt ist, wird begrenzt.

Konkret:

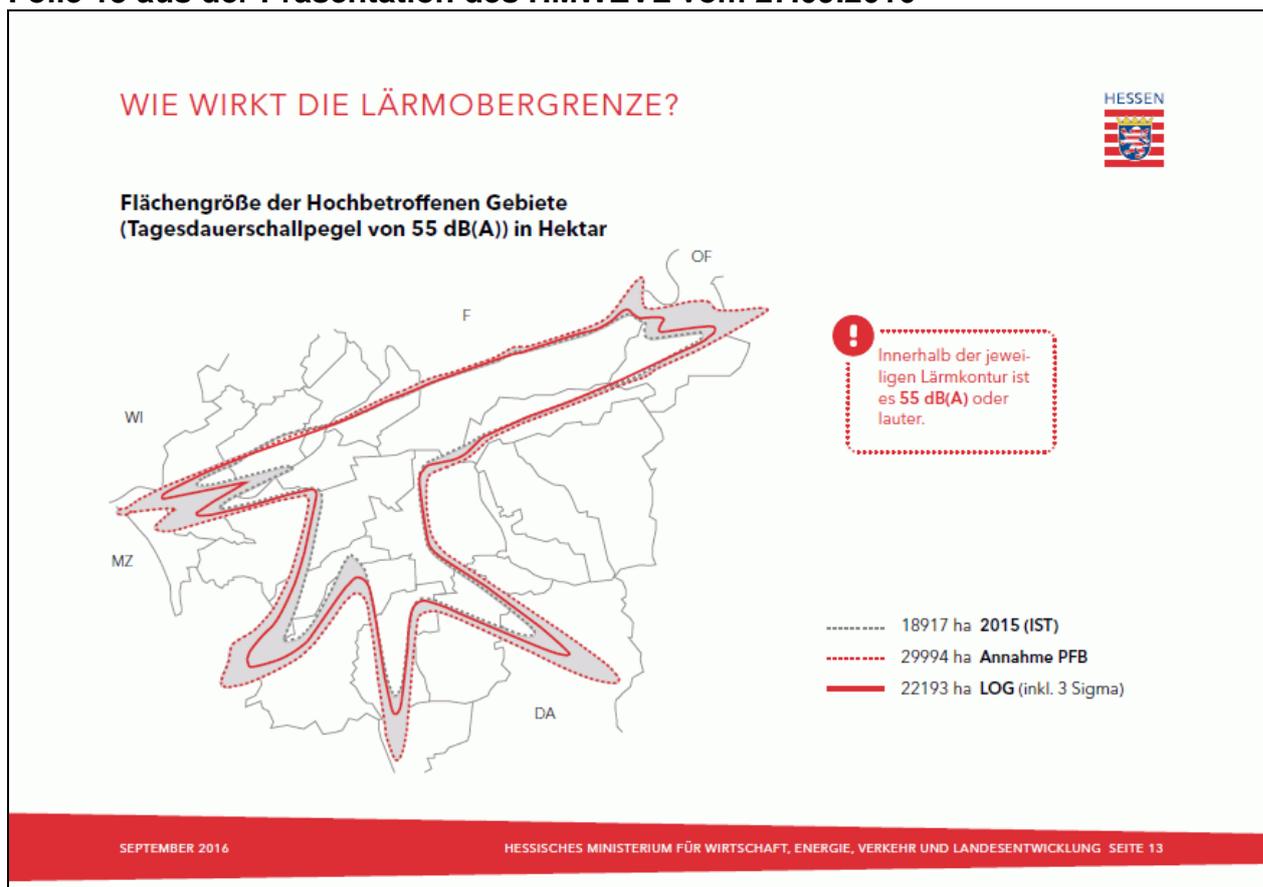
- Die Tagschutzzzone 2 (6-Monats Mittelungspegel ≥ 55 dBA) beträgt nach **Prognose** **29.994 ha**
Größe **Istwert 2015** **18.917 ha**
- Der **aktuelle technische Fortschritt** gegenüber 2007 (Jahr des Planfeststellungsbeschlusses) beträgt **1,8 dBA**.
- Die Idee: Die Fläche der Tagschutzzzone 2 reduziert um den Betrag der den 1,8 dBA entspricht, soll die Größe der zukünftigen Lärmobergrenze für 55 dBA beschreiben.
Größe **Lärmobergrenze** **22.193 ha**

Konkret:

Die **Verkleinerung** der 55 dBA-Fläche gegenüber der 2020 Prognose beträgt **7.801 ha**.

Die **Vergrößerung** der 55 dBA-Fläche gegenüber dem Ist-Stand 2015 beträgt **3.276 ha**.

Folie 13 aus der Präsentation des HMWEVL vom 27.09.2016



- Für die Tagschutzzzone 1 (6-Monats Mittelungspegel ≥ 60 dBA) gilt analog:

Größe **2020-Prognose** 12.758 ha

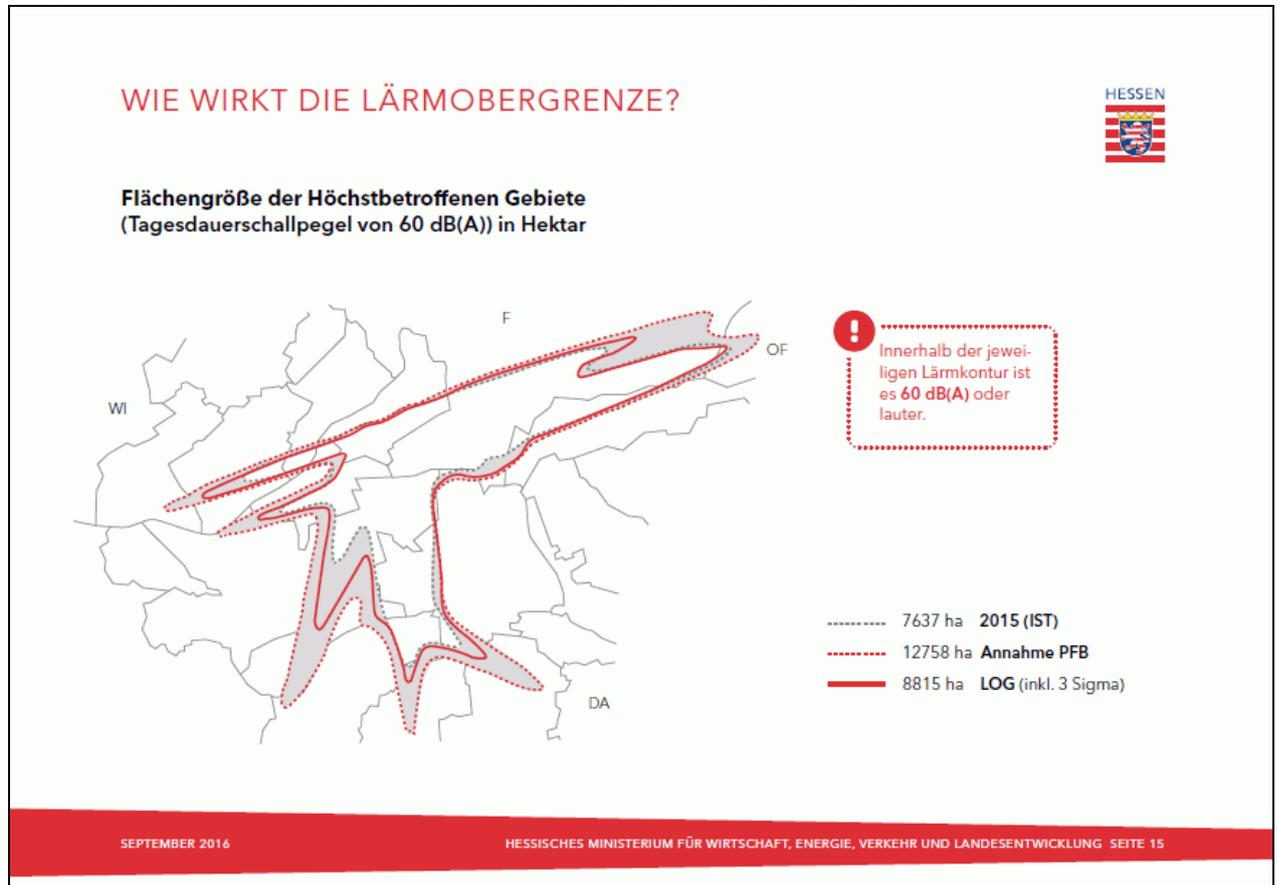
Größe **Istwert 2015** 7.637 ha

Größe **Lärmobergrenze** 8.815 ha

Die **Verkleinerung** der 60 dBA-Fläche gegenüber der 2020 Prognose beträgt **3.943 ha**.

Die **Vergrößerung** der 60 dBA-Fläche gegenüber dem Ist-Stand 2015 beträgt **1.178 ha**.

Folie 15 aus der Präsentation des HMWEVL vom 27.09.2016



Feststellung:

- Die Lärmobergrenze reduziert nicht den gegenwärtigen Lärm.
- Die Lärmobergrenze reduziert den prognostizierten 2020 Lärm.
- Die Lärmobergrenze reduziert also den max. Zuwachs des Lärms.**

Daher rede ich auch nie von einer "**Lärmreduktion**"

sondern von einer "**Reduzierung des Lärmzuwachses**"

Konkret:

- Es wird lauter.
- Aber es wird nicht so laut, wie im Planfeststellungsbeschluss prognostiziert.

3. Detailbetrachtung

3.1 Die 3-Sigma-Regelung

Das HMWEVL bestätigte auf Rückfrage des DFLD:

Die **begrenzende Fläche** der LOG wird **mit 3-Sigma-Regelung** berechnet, aber die **jährliche Vergleichsfläche** wird **ohne 3-Sigma-Regelung** berechnet.

Einschub: Was ist die 3-Sigma-Regelung ?

- Bei der letzten Novellierung des Fluglärmschutzgesetzes hat es die Luftfahrtindustrie erfolgreich geschafft, die sog. **100:100 Regelung** zu verhindern.
Die 100:100 Regelung besagt, dass Dauerschallpegelberechnungen nur über den Zeitraum gemittelt werden, an dem auf Grund der Betriebsrichtung überhaupt mit einer Lärmbelastung zu rechnen ist.
- Als Ausgleich wurde die **3-Sigma-Regelung** erfunden.
Die 3-Sigma-Regelung betrachtet die Standardabweichung der Betriebsrichtungsverteilung der letzten 10 Jahre und erhöht den berechneten Dauerschallpegel um das 3-fache der Standardabweichung.
- **Die 3-Sigma-Regelung ist für die Betroffenen deutlich schlechter als die 100:100 Regel.**

Was bedeutet dieser Vergleich von "Äpfeln mit Birnen" ?

Der DFLD hat die 2020-Prognose mit und ohne 3-Sigma-Regelung durchgerechnet.

Das Ergebnis:

1. Die vom HMWEVL berechnete Lärmobergrenzen-Fläche für **56,8 dBA (mit 3 Sigma)** ist genauso groß wie die **55,96 dBA Fläche ohne 3-Sigma**, d.h. von den 1,8 dBA **bleiben nur noch 0,84 dBA Reduzierung des Lärmzuwachses übrig.**
2. Die vom HMWEVL berechnete Lärmobergrenzen-Fläche für **61,8 dBA (mit 3 Sigma)** ist genauso groß wie die **61,14 dBA Fläche ohne 3-Sigma**, d.h. von den 1,8 dBA **bleiben nur noch 0,66 dBA Reduzierung des Lärmzuwachses übrig.**

Die Konsequenz:

Von der versprochenen um 1,8 dBA reduzierten Erhöhung (bzgl. der 2020 Prognose) durch die Lärmobergrenze ist **mehr als die Hälfte keine Reduzierung des Lärmzuwachses**,

da die **Lärmobergrenzen-Fläche mit 3-Sigma** berechnet wird, aber die **jährliche „Vergleichsfläche“ ohne 3-Sigma** berechnet wird.

3.2 Weitere Kritikpunkte

- **Dynamisierung:**

Das Konzept berücksichtigt **nicht** die -15dBA (Ø: **-0,3 dBA/Jahr** = 15 dBA/50Jahre), die das DLR und die Luftfahrtindustrie von 2000 bis 2050 prognostizieren, **sondern** nur **einmalig** die **-1,8 dBA**, die heute schon jederzeit technisch umsetzbar sind.

Daher ist es **zwingend die LOG-Fläche alle 5 oder 10 Jahre an die dann realen technischen Gegebenheiten anzupassen.**

Mehr Informationen
mit einem Klick:
www.fluglärm-portal.de
Forschungsprojekte



Europäisches Ziel für Flugzeuglärm: minus 65 Prozent

Die Europäische Union verfolgt gemeinsam mit ihren Mitgliedstaaten und der europäischen Luftfahrtindustrie ein ehrgeiziges Ziel: **Ausgehend vom Stand der Technik des Jahres 2000 sollen die Entwicklungen in der Flugzeugtechnologie bis zum Jahr 2050 zu einer Lärminderung von 65 Prozent führen. Dies entspricht einer Reduzierung um 15 Dezibel.** Dieses Ziel hat der europäische Luftfahrtforschungsbeirat (ACARE) in seinem Strategiepapier „Flightpath 2050“ ausgegeben. Die von ACARE definierte Forschungsagenda ist richtungsweisend für die Förderung der Luftfahrtforschung sowohl auf europäischer als auch auf nationaler Ebene.

BDL Fluglärmreport 2015, Seite 9

Selbst das HMWEVL sagt in seinen FAQs:

*„Das HMWEVL geht bei seinen Annahmen für die Lärmobergrenze davon aus, dass **pro Jahrzehnt mindestens 1 dB(A)** an Reduktion durch moderneres Fluggerät und Flugverfahren erreichbar ist.“*

D.h. die Luftfahrtindustrie verspricht das dreifache (**3 dBA/10 Jahre**) von dem was das HMWEVL erwartet (**1 dBA/10 Jahre**).

Umgesetzt werden sollen aber nur **einmalig -1,8 dBA**, die schon jetzt Stand der Technik sind.

- **Die Nacht bleibt vollständig unberücksichtigt:**
Verlegung von Tagflügen in die Nacht ist für die Luftfahrtindustrie von Vorteil

D.h. aus Sicht der Luftfahrtindustrie ist es von Vorteil, wenn Tagflüge in die Nacht verschoben werden, denn es reduziert den Tagwert und die nächtliche Entwicklung wird ignoriert.

Für die Betroffenen ist das ein Albtraum.

Anmerkung: In den FAQs schreibt das HMWEVL:

„Da für die Zeit von 22 – 6 Uhr in Frankfurt bereits heute eine Betriebsbeschränkung besteht, nach der im Jahresdurchschnitt nur 133 Bewegungen in diesem Zeitraum pro Nacht stattfinden dürfen, ist bereits eine gegenüber einem Lärmkontingent weitergehende Regelung getroffen. Daher sieht das Modell keine zusätzlichen Regelungen für die Nacht vor“

Z.Zt. wird das Kontingent von 133 Flugbewegungen/Nacht = 48.545 nächtliche Flugbewegungen/Jahr nur zu 2/3 ausgeschöpft.

Es ist nicht einsichtig, warum diese immense mögliche Erhöhung der Nachtverlärmung nicht auch **mit der gleichen Argumentation wie am Tag** („Einsatz moderner, leiser Maschinen“), unter Beibehaltung der 133 Flugbewegungen/Nacht, **reduziert** werden soll.

- **Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr:**
Die Verlegung von Nachtflügen in den Tag ist für die Luftfahrtindustrie kontraproduktiv

Eine Entlastung der Nachtstunden rückt damit in weite Ferne.

- **Lokale Lärmobergrenze:**
"Lärmverschiebereien" werden nicht überwacht.

Es gibt weiterhin keinerlei Planungssicherheit für Privatleute bei ihrer Wohnungssuche.

Wo es heute noch erträglich ist, kann morgen schon eine "Luftautobahn" verlaufen, solange die begrenzende Fläche nicht überschritten wird.

- **Gebietsbetrachtung:**

Die Betrachtung des 55 dBA Gebietes ist viel zu klein.

Selbst in der Präsentation des HMWEVL heißt es:

*„In den hochbetroffenen Gebieten (55 dBA und lauter) sind ... ca. 90.000 Personen hoch belästigt.
Im weiteren Umkreis (50 dBA) kommen weitere ca. 210.000 Personen hinzu.
Auch außerhalb dieses Bereichs gibt es zusätzliche hoch Belästigte.“*

Der DFLD fordert schon lange eine

Gesamtbetrachtung ab einem Dauerschallpegel von 40 dBA.

- **Freiwillige Vereinbarung:**

Festlegung durch „freiwillige Vereinbarung“ und nicht durch rechtlich bindende "Planergänzung".

Das Vertrauen der Betroffenen in freiwillige Vereinbarungen ist tief erschüttert.

Das Ergebnis von „freiwilligen Vereinbarungen“ zwischen Politik und Wirtschaft beobachten wir seit Jahren beispielhaft in der Landwirtschaft (Massentierhaltung mit Antibiotika) und der Autoindustrie (Selbstverpflichtung der Industrie zur Abgasreduzierung).

4. Fazit

Der Vorschlag zur Lärmobergrenze des HMWEVL ist

- **unehrlich in der „Vermarktung“**

Von der versprochenen um 1,8 dBA reduzierten Erhöhung (bzgl. der 2020 Prognose) durch die Lärmobergrenze bleibt bei ehrlicher Betrachtung weniger als die Hälfte übrig.

- **mangelhaft in der Zielvorstellung**

Es wird nur der heutige Stand der Technik betrachtet, zukünftige technische Verbesserungen werden ignoriert. Nächtlicher Fluglärm wird nicht begrenzt. Lärmverschiebereien werden ignoriert.

- **mangelhaft in der Durchführung**

Freiwillige Vereinbarung statt rechtsverbindlicher Regelung.

- **teilweise kontraproduktiv**

Die Verminderung der nächtlichen Gesundheitsgefährdung und Belästigung rückt in noch weitere Ferne.

- **wenig hilfreich für Wohnungssuchende**

Es gibt auch weiterhin keinerlei Planungssicherheit für Wohnungssuchende, da "Lärmverschiebereien" unbetrachtet bleiben.

Kann man auch etwas "Gutes" über das Konzept sagen?

Obwohl dieses Konzept in der derzeitigen Form lediglich ein "Placebo" ist, ist es ein Schritt der in die richtige Richtung weist.

Der DFLD wird wg. der Unzulänglichkeit der Lärmobergrenze die Lärmentwicklung in der Region in Zukunft mit dem „Kritischen Fluglärmindex“ überwachen.