



TOP 2

Forderungen zur Bestimmung von passiven Schallschutzmaßnahmen für den Ausbaufall

Allgemeine Hinweise

Der Ausbau des Frankfurter Flughafens schreitet voran: im Oktober 2011 wird die neue Landebahn Nordwest - und mit ihr eine neue Dimension der Fluglärmbelastung – eröffnet. Nur stockend verläuft demgegenüber die Schaffung von Ansprüchen auf passiven Schallschutz. Die hierfür notwendige Festsetzung des Lärmschutzbereichs in Form einer Rechtsverordnung wurde vom Land Hessen auch mehr als drei Jahre nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses nicht vorgenommen. Die hierdurch eingetretene Verzögerung könnte vor dem Hintergrund des bereits genehmigten Lärmanstiegs dramatische Folgen für die Bürgerinnen und Bürger haben, da etwa 90 Prozent der passiven Schallschutzansprüche erst mit Beginn des 6. Jahres nach Festsetzung des Lärmschutzbereichs entstehen. Die Frankfurter Fluglärmkommission hat sich mit den Einzelheiten der Festsetzung des Lärmschutzbereichs bereits auf einer Sondersitzung am 13. August 2010 befasst und auf eine zeitnahe Festsetzung gedrängt.

Die nachfolgend aufgeführten Forderungen der Fluglärmkommission zur Bestimmung von passiven Schallschutzmaßnahmen dürfen nicht darüber hinweg täuschen, dass passiver Schallschutz die Vermeidung von Lärm an der Quelle (aktiver Schallschutz) nicht ersetzen kann. Die Anstrengungen aller Verantwortungsträger müssen deshalb vorrangig auf die Entwicklung aktiver Schallschutzmaßnahmen gerichtet sein.

Die Umsetzung der Forderungen der Fluglärmkommission sollte im Rahmen eines freiwilligen erweiterten Schallschutzprogramms durch die Fraport AG vorgenommen werden, sofern die Forderungen nicht durch Festsetzung des Lärmschutzbereichs nach dem Fluglärmschutzgesetz erfüllt werden.

Bestehende, weitergehende Beschlüsse und Positionierungen der Kommission z. B. zum Nachtflugverbot, Ablehnung des Flughafenausbaus, Betriebsbeschränkungen und sonstige Schutzmaßnahmen bestehen ungeachtet der nachfolgenden Forderungen fort.

Forderungen

1. Zeitpunkt der Entstehung der Ansprüche

Den Bürgerinnen und Bürgern ist ein Erdulden des Fluglärms ohne entsprechenden passiven Schallschutz bis zum 6. Jahr nach Festsetzung des Lärmschutzbereichs nicht zumutbar. Spätestens mit Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest sollten auch die Schutzvorkehrungen gegen die Lärmzunahme getroffen worden sein.

Die Fluglärmkommission fordert deshalb die Vorverlegung des Entstehungszeitpunkts aller Ansprüche auf passiven Schallschutz auf den Zeitpunkt der Festsetzung des Lärmschutzbereichs.

2. Gebietsgrenze

a) Keine Realverteilung

Die Gebietsgrenze für die Festsetzung des Lärmschutzbereichs nach Fluglärmschutzgesetz wird nach der Realverteilung der Betriebsrichtungen (zzgl. Sigma-Aufschlag) vorgenommen. Dabei wird der Fluglärm bei Ostbetrieb (etwa 30% jährlich) mit dem Fluglärm bei Westbetrieb (etwa 70% jährlich) verrechnet. Faktisch handelt es sich hierbei um eine Lärmittelung, welche an der Lärmrealität der Betroffenen vorbeigeht, da Fluglärm nicht als Mittelwert auftritt. Insbesondere im Westen des Flughafens führt diese Vorgehensweise aufgrund des geringeren jährlichen Anteils des Ostbetriebs dazu, dass die Gebietsgrenze für den Lärmschutzbereich nicht umfassend genug ausfällt.

Die Fluglärmkommission fordert deshalb, die besondere betriebsrichtungsbedingte Betroffenheitssituation in den Wohngebieten durch eine Einbeziehung in das Schallschutzgebiet zu berücksichtigen.

b) Strengere Lärmwerte für Nacht-Schutzzone

Wie bereits mit Beschluss der Fluglärmkommission vom 13. August 2010 dargestellt, sind u. E. nach § 2 Abs. 2 S. 2 Nr. 1 FluglärMG mit Festsetzung des Lärmschutzbereichs im Jahr 2011 die strengeren Lärmwerte für die Nacht-Schutzzone zu Grunde zu legen, d. h. $L_{eq} 50 \text{ dB(A)}$ und L_{max} von 6 mal 68 dB(A) außen. Dies ist im Interesse des Schutzes gerade der besonders sensiblen Nachtzeit auch dringend geboten.

Die Fluglärmkommission fordert, bei der Festsetzung des Lärmschutzbereichs die strengeren Grenzwerte nach § 2 Abs. 2 S. 2 Ziff. 1b FluglärMG anzuwenden.

c) Bahnbezogene Betriebsrichtungsverteilung

Grundsaniierungen der Start- und Landebahnen werden alle 20 Jahre, d. h. im Durchschnitt eines 4-Bahnen-Systems alle 5 Jahre erforderlich. Diese regelmäßig wiederkehrenden Ereignisse müssen auch Eingang in die Lärmberechnung finden.

Die Fluglärmkommission fordert deshalb, dass bei der Ermittlung der Datengrundlage (Sigma-Zuschlag) für die Berechnung des Lärmschutzbereichs eine bahnbezogene und nicht eine rein betriebsrichtungsbezogene Betrachtungsweise zu Grunde gelegt wird.

d) Mindestgrenze für sog. freiwilliges passives Schallschutzprogramm

In der Vergangenheit von der Fraport AG im Rahmen des sog. freiwilligen passiven Schallschutzprogramms erkannte Schutzbedarfe dürfen nicht auf Grund veränderter rechtlicher Grundlagen hinfällig werden.

Die Fluglärmkommission fordert deshalb Anspruch auf passiven Schallschutz, der die Grenzen des sog. freiwilligen passiven Schallschutzprogramms der Fraport AG nicht unterschreitet.

e) Härtefallzone von 200 Metern

Um Härtefälle so gut wie möglich ausschließen zu können, sollte in einem Umkreis von 200 Metern um die Gebietsgrenze des Lärmschutzbereichs im Rahmen einer Härtefallregelung ebenfalls vollständiger passiver Schallschutz gewährt werden.

Die Fluglärmkommission fordert deshalb die Schaffung einer Härtefallzone mit vollen Ansprüchen auf passiven Schallschutz in einem Umkreis von 200 Metern um die unter vorgenannten Punkten geschaffene Gebietsgrenze des Lärmschutzbereichs.

3. Art der Ansprüche

a) Schalldämmmaß nach realer Fluglärmsituation

Die unter Punkt 2a) beschriebene Berechnung anhand der Realverteilung (mit Sigma-Aufschlag) ist ebenfalls Berechnungsgrundlage für die Ermittlung der konkret finanzierten Schutzmaßnahmen (z. B. Schallschutzklasse bei Fenstern, nur Lüfter etc.). Für Betroffene der weniger häufigen Betriebsrichtung 07 (Ostbetrieb etwa 30% jährlich) bedeutet dies, dass das Schalldämmmaß selbst bei sehr hoch Betroffenen in Flörsheim, Rüsselheim, Raunheim oder Neu-Isenburg nicht ausreicht, um den entstehenden Lärm ausreichend zu dämmen.

Eine besondere Problematik bei der Realisierung von passivem Schallschutz ergibt sich nach Auffassung der Kommission vor allem für Wohnungen in Dachgeschossen. Bei der Festsetzung des passiven Schallschutzes ist deshalb auf die ausreichende Dimensionierung des Schalldämmmaßes der Umfassungsbauteile (Wände, Dächer, Fenster, etc.) zu achten und dieses nicht nur auf die Mittelungspegel, sondern auch auf die Maximalpegel auszulegen.

Die Fluglärmkommission fordert deshalb, die Berechnungsgrundlage für das Schalldämmmaß so zu wählen, dass die reale Fluglärmsituation zur Grundlage gemacht wird.

b) Keine Schlechterstellung bisheriger Schutzbereiche

Innerhalb der Lärmschutzbereiche haben Hauseigentümer einen Anspruch auf passiven Schallschutz. Der Schallschutz ist gemäß den Vorschriften der 2. FluglärmSchVO (SchallschutzVO) so zu dimensionieren, dass ein bestimmter Innenpegel nicht überschritten wird. Für Wohngebäude, die schon nach den freiwilligen Schallschutzprogrammen der Fraport AG Schallschutz erhalten haben oder hätten erhalten können, sieht § 5 Abs. 3 der 2. FluglärmSchVO jedoch vor, dass Schallschutz nur gewährt werden kann, wenn das Schalldämm-Maß um mehr als 8 dB(A) unter den gesetzlichen Anforderungen liegt. In solchen Wohngebäuden müssen also Innenpegel erduldet werden, die um 8 dB(A) über dem gesetzlichen Standard liegen.

Die Fluglärmkommission fordert, im Vollzug der Lärmschutzbereiche bei der Gewährung und Dimensionierung des passiven Schallschutzes die Regelung des § 5 Abs. 3 der 2. FluglärmSchVO nicht anzuwenden.

4. Änderungen der Lärmsituation

Eine Anpassung des Lärmschutzbereichs muss nach § 4 Abs. 5 und Abs. 6 FluglärmG nur erfolgen, wenn eine wesentliche Änderung der Lärmbelastung vorliegt. Davon ist insbesondere dann auszugehen, wenn sich der äquivalente Dauerschallpegel an der Grenze der Tag-Schutzzone 1 oder an der Nacht-Schutzzone um mindestens 2 dB(A) ändert. Bei der erstmaligen Festsetzung des Lärmschutzbereichs sind für die Nacht-Schutzzone hingegen alternativ Einzelschallpegel von 6 mal 68 dB(A) außen (bzw. 72 dB(A)) ausreichend.

Hinzu kommt, dass nach erstmaliger Festsetzung des Lärmschutzbereichs dieser nach § 4 Abs. 6 FluglärmG erst nach 10 Jahren dahingehend überprüft werden muss, ob eine wesentliche Änderung der Lärmbelastung vorliegt. Hiervon darf lediglich dann abgewichen werden, wenn besondere Umstände eine frühere Prüfung erforderlich machen. Wann genau diese besonderen Umstände vorliegen, ist unklar.

Die unterschiedliche Behandlung der Lärmsituation vor und nach Feststellung des Lärmschutzbereichs führt dazu, dass das Risiko der Einführung oder Ausweitung aktiver Schallschutzmaßnahmen einseitig zu Lasten der FluglärmBetroffenen geht. Beispielsweise ist es danach denkbar, dass beim Segmented Approach und bei DROPs Betroffene erst in 16 Jahren (Überprüfung des Lärmschutzbereichs nach 10 Jahren zzgl. Wartefrist von 6 Jahren) einen Kostenerstattungsanspruch für Schallschutzmaßnahmen erhalten, obwohl ein Regelbetrieb evtl. bereits ab dem Jahr 2012 erfolgte.

Die Fluglärmkommission fordert deshalb, dass Erstattungsansprüche für die Nacht-Schutzzone nach Festsetzung des Lärmschutzbereichs unabhängig von der Änderung des Dauerschallpegels von 2 dB(A) anerkannt werden, wenn L_{max} von 6 mal 68 dB(A) außen erreicht werden. Die Prüfung dieser Voraussetzungen sollte jährlich erfolgen und veröffentlicht werden.