



Anforderungen an eine Lärmobergrenze für den Flughafen Frankfurt

Seit 15 Jahren bereits ist sie den Bürgerinnen und Bürgern rund um den Frankfurter Flughafen versprochen: eine verbindliche und rechtssichere Begrenzung des seit Jahrzehnten immer weiter ansteigenden Fluglärms. Der zum Mediationspaket gehörende Anti-Lärm-Pakt beinhaltet deshalb auch ganz konkret bereits die Verständigung auf eine Lärmkontingentierung und die Schaffung lokaler Lärmobergrenzen. Auf der Grundlage einer eigens durchgeführten wissenschaftlichen Beurteilung durch das Regionale Dialogforum beschloss der Landtag im Jahr 2007, „dass der für das Jahr 2020 prognostizierte Fluglärm eine Obergrenze darstellt, die nicht überschritten werden darf“, und beauftragte die Landesregierung, „geeignete Maßnahmen zur Deckelung des Fluglärms zu ergreifen“. Der ebenfalls im Jahr 2007 erlassene Planfeststellungsbeschluss zum Flughafen-ausbau verschob das Thema aufgrund bis dato ungeklärter Berechnungsmethoden zunächst in die Zukunft, eröffnete dabei jedoch die Möglichkeit, eine Lärmobergrenze zukünftig zu etablieren.

Die Fluglärmkommission Frankfurt fordert seit vielen Jahren, das Thema Lärmobergrenze engagiert anzupacken und endlich den politischen Bekenntnissen und Versprechungen Taten folgen zu lassen. Nicht nur die Unternehmen der Luftverkehrswirtschaft, auch die Bürgerinnen und Bürger haben ein Recht darauf, Planungssicherheit im Hinblick auf die Lebensbedingungen an ihrem Wohnort zu erlangen. Sie benötigen Gewissheit darüber, dass der Lärmanstieg an einem bestimmten Punkt endet. Allen vollmundigen Versprechungen der Luftverkehrswirtschaft zum Trotz stieg der Lärm in den letzten Jahrzehnten mit den zunehmenden Flugbewegungen immer weiter an, und zwar trotz der anzuerkennenden Fortschritte bei der Entwicklung lärmärmerer Flugzeuge. Ursache ist, dass technische Neuerungen bisher nur in sehr eingeschränktem Maße Eingang in die konkrete Flugzeugplanung und in den tatsächlichen Flugbetrieb finden. Es fehlt mithin an wirksamen Steuerungs- und Anreizsystemen, um der technisch möglichen Lärminderung am Flugzeug endlich zum entscheidenden Durchbruch zu verhelfen. Hier kann eine Lärmobergrenze wirksam - und im beiderseitigen Interesse - Abhilfe schaffen, da sie die Entwicklung des Luftverkehrs zulässt, allerdings unter der Voraussetzung verbindlich festgelegter Lärmgrenzwerte.

Neben der Festsetzung einer Lärmobergrenze ist zur Erreichung hinreichenden Schutzes der Bürgerinnen und Bürger vor Fluglärm vor allem auf die Verbesserung des Schutzes der Nachtruhe hinzuwirken. Vor dem Hintergrund der negativen Auswirkungen von nächtlichem Fluglärm auf die menschliche Gesundheit muss die Nachtruhe der Menschen besser als bisher geschützt werden. Hierbei ist insbesondere die Zahl nächtlicher Flugbewegungen kontinuierlich abzusenken und perspektivisch ganz auszuschließen. Für das Erreichen dieses Zieles wird die Landesregierung aufgefordert, die Notwendigkeit der für die Hubfunktion erforderlichen Starts und Landungen in den Nachtrandstunden sowie dessen Verlagerbarkeit in den Tagzeitraum oder an andere – weniger dicht besiedelte Standorte – zu prüfen.

Hinweise zur Beratung einer Lärmobergrenzen-Regelung

Die Mitglieder der Fluglärmkommission fordern die Hessische Landesregierung auf, eine verlässliche, dauerhaft wirksame und rechtlich verbindliche Lärmgrenze am Flughafen Frankfurt zu installieren, die folgende Mindestanforderungen erfüllt.

Es ist eine rechtlich verbindliche Lärmobergrenze **deutlich unterhalb** der bereits im Planfeststellungsbeschluss zugrunde gelegten Lärmwirkungen festzusetzen. Bei der Beurteilung der Lärmwirkungen soll zusätzlich zu den reinen Lärmberechnungen auch auf Berechnungen nach dem von Prof. Wörner entwickelten Modell auf der Grundlage des Frankfurter Fluglärmindex zurückgegriffen werden. Durch eine **Dynamisierung**¹ der Lärmobergrenze soll dabei sichergestellt werden, dass die zu erwartenden und sich konkret abzeichnenden Lärminderungspotentiale durch verbesserte Flugverfahren oder technische Weiterentwicklungen der Flugzeuge berücksichtigt werden und hierdurch die Bevölkerung verlässlich von diesen Entwicklungen profitiert. Sollte diese festgelegte Lärmobergrenze von der Luftverkehrswirtschaft überschritten werden, hat die Genehmigungsbehörde von den Bürgern und Kommunen **einforderbar** innerhalb eines Jahres den Flugverkehr **beschränkende Maßnahmen** zu ergreifen, welche die Lärmwirkungen wieder auf einen Wert unterhalb der Lärmobergrenze reduzieren.

Für die besonders hoch betroffenen Anwohner des Flughafens ist aufgrund der extrem hohen Fluglärmbelastung auch ein besonderer Schutzbedarf feststellbar, der einen gesteigerten Vertrauensschutz erfordert. Vor diesem Hintergrund sind **lokale Immissionsgrenzwerte** für jede Kommune im hochbelasteten Gebiet festzulegen, wobei die lokalen Immissionsgrenzwerte gleichfalls deutlich unterhalb der bereits im Planfeststellungsbeschluss zugrunde gelegten Lärmwirkungen liegen müssen.

Schon vor Erreichen der Lärmobergrenze hat ein **allgemeines Fluglärm-Minderungsgebot** zu gelten, welches von der Genehmigungsbehörde zu verfügen ist. **Unterhalb der Lärmobergrenze** sollen **Alarmbereiche festgesetzt werden**. Dabei sollen zeitlich in **Fünfhresschritten** gestaffelt anhand jeweils **aktueller Prognosen Alarmbereiche mit Lärminderungszielen** bezogen auf die **ebenfalls dynamisiert** berechneten Fünfjahresabschnitte ausgewiesen werden. Bei Überschreiten dieser Alarmbereiche in der Praxis sind von den beteiligten Behörden und Unternehmen **verbindlich Maßnahmen des aktiven Schallschutzes** zu ergreifen. Die Einhaltung der Lärminderungsziele ist von der Flughafenbetreiberin nachzuweisen. In Form von jährlichen Berechnungen anhand der o. g. Systematik ist die Fluglärmbelastung für das jeweilige Vorjahr zu prüfen.

¹ Zur Dynamisierung einer Lärmobergrenze gibt es bereits unterschiedliche Modelle. Die kommunale Initiative Zukunft Rhein-Main (ZRM) hat hierzu beispielsweise eine jährliche Reduzierung des Fluglärms um 0,4 dB(A) vorgeschlagen.