



ADF c/o Fluglärmkommission Frankfurt • Postfach 600727 • 60337 Frankfurt

**Vorsitzender**

Bürgermeister Thomas Jühe, Raunheim  
Tel: 06142-402213 Fax: 06142-402228  
E-Mail: [th.juehe@raunheim.de](mailto:th.juehe@raunheim.de)

**Geschäftsführerin**

Anja Wollert, LL. M.  
Fluglärmkommission  
Postfach 600727  
60337 Frankfurt  
Tel: 069-97 690 788  
E-Mail: [info@flk-frankfurt.de](mailto:info@flk-frankfurt.de)

**Per E-Mail**

An

das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF)  
das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)  
das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz,  
Bau und Reaktorsicherheit (BMUB)

Frankfurt, 2. Juni 2016

**Fluglärmrechnungen unterhalb von 40 dB(A) Dauerschallpegel  
hier: Stellungnahme der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Fluglärmkommissionen (ADF)**

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Zusammenhang mit der öffentlichen Diskussion im Hinblick auf die Änderungen des Betriebskonzepts am Flughafen Zürich erlauben wir uns, zu den auch für alle anderen Flughafenstandorte in Deutschland relevanten Fluglärmrechnungen Folgendes anzumerken:

1. Das im Januar 2016 vorgelegte Gutachten der Gesellschaft für Luftverkehrsforschung (GfL) beinhaltet vergleichende - und der nachfolgenden Beurteilung zugrunde gelegte - Berechnungen der Dauerschallpegel bis zu einer unteren Grenze von 20 dB(A). **Das Umweltbundesamt stellte in seiner „Lärmfachlichen Beurteilung“ hierzu fest, dass Fluglärmrechnungen nach der - auch von den Gutachtern verwendeten und in Deutschland für die Fluglärmbeurteilung vorgeschriebenen - Anleitung zur Berechnung von Lärmschutzbereichen (AzB) unter 40 dB(A) Dauerschallpegel nicht sachgerecht und sehr problematisch sind**, da das Berechnungsverfahren hierfür nicht ausgelegt ist.

Diese Einschätzung wird seitens der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Fluglärmkommissionen (ADF) geteilt. Die Anleitung zur Berechnung des Lärmschutzbereichs ist für weit vom Flughafen entfernte Bereiche nicht konzipiert, da mit diesem Instrument nur der gesetzlich vorgesehene Lärmschutzbereich berechnet werden sollte. Für weiter entfernt liegende Bereiche werden in der AzB deshalb nur rudimentäre und vereinfachende Annahmen, z. B. zum Flugverhalten (z. B. Level-Flug, Sinkflug), Flughöhe etc. getroffen, welche sich von der Realität deutlich unterscheiden können, und zwar in beide Richtungen. Für den Gesetzeszweck der Lärmschutzbereichsausweisung ist das jedoch nicht relevant, da der Lärmschutzbereich ausschließlich den Nahbereich des Flughafens betrifft.

**Die Unsicherheiten bei einer Fluglärmbeurteilung mit der AzB bis zu einem Bereich von 20 dB(A) sind mithin so groß, dass u. E. diese Berechnungen nicht sachgerecht als Grundlage für eine Fluglärmbeurteilung herangezogen werden können.**

2. Unabhängig von den technischen Möglichkeiten einer Fluglärmbeurteilung bis in sehr niedrige Pegelklassen, und losgelöst von der Frage, bis in welche Pegelbereiche hinein von einer relevanten Fluglärmbelastung auszugehen ist, haben wir mit Erstaunen das Engagement einzelner VerantwortungsträgerInnen der Bundesministerien für Verkehr und digitale Infrastruk-



tur (BMVI) und für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) im Hinblick auf den Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm in dieser staatsübergreifenden Diskussion zur Kenntnis genommen.

Die Arbeitsgemeinschaft Deutscher Fluglärmkommissionen und die Fluglärmkommissionen an den einzelnen Standorten in Deutschland kämpfen zusammen mit den AnwohnerInnen seit Jahren darum, die in der Regel mit deutlich höheren Lärmpegeln belasteten Umlandbereiche an den deutschen Flughafenstandorten besser zu schützen. Auch der die Bundesregierung beratende „Sachverständigenrat für Umweltfragen“ stellte in seinem Gutachten „Fluglärm reduzieren“ aus dem 2014 ausdrücklich fest, dass „das bestehende Luftverkehrsrecht sich aus historischen Gründen durch eine Privilegierung des Luftverkehrs gegenüber dem Lärm- und Umweltschutz auszeichnet. In der Folge fehlt es bis heute an konkreten Vorgaben zum Umgang mit Fluglärm. Dies geht zulasten der Lärmbetroffenen, die zu ihrem Schutz auf den Gesetzgeber angewiesen sind.“

Gleichwohl wird die Verbesserung der Schutzrechte in Deutschland von der Politik nicht angepackt. Selbst die im Koalitionsvertrag bereits vereinbarten Verbesserungen sind bislang – nach mehr als der Hälfte der Regierungsperiode – weder umgesetzt noch bereits in Angriff genommen. In Deutschland gibt es weder absolute Grenzwerte, noch ein Lärmminimierungsgebot oder einen Vorrang des aktiven Schallschutzes (also einer Lärmreduzierung an der Lärmquelle) vor passivem Schallschutz. Die deutsche Rechtslage knüpft mit dem Fluglärmschutzgesetz vielmehr in erster Linie an die Schaffung passiven Schallschutzes (also Schutzeinrichtungen der Häuser) bei zudem sehr niedrigen Grenzwerten an. Diese liegen an neuen oder erweiterten Flughäfen bei 50 dB(A) Dauerschallpegel oder 6 x 68 dB(A) Maximalschallpegel in der Nacht und 60 dB(A) am Tag (Bauverbote bereits ab 55 dB(A)). An bestehenden Flughäfen sind die Werte sogar noch nachteiliger. Hier liegt der Bereich, ab dem AnwohnerInnen überhaupt erst Schallschutzmaßnahmen erhalten bei einem Dauerschallpegel 55 dB(A) bzw. 6 x 72 dB(A) Maximalschallpegel in der Nacht und 65 dB(A) Dauerschallpegel am Tag.

**Die Arbeitsgemeinschaft Deutscher Fluglärmkommissionen appelliert an die verantwortlichen Politikerinnen und Politiker, den Schutz vor Fluglärm an allen Standorten endlich engagiert voranzutreiben.**

Für Rückfragen stehen wir ihnen gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Thomas Jühe  
Vorsitzender  
Arbeitsgemeinschaft Deutscher Fluglärmkommissionen