

Sehr geehrte Damen und Herren,

bis zum 31.3. können Kommunen Vorschläge zur Lärminderung in Bezug auf den Frankfurter Flughafen beim Regierungspräsidium Darmstadt zur Überarbeitung des Lärmaktionsplans einreichen.

<https://rp-darmstadt.hessen.de/planung/verkehr/umgebungsloerm/luftverkehrslloerm>

Beim letzten Lärmaktionsplan wurden auch Eingaben aus RLP berücksichtigt. Sollte Ihre Kommune / Verwaltung noch keine Eingabe eingereicht haben, bitten wir Sie hiermit unseren Vorschlag zu übernehmen:

1. Ein Großflughafen muss **jeglichen** Lärm ausweisen, den er verursacht. Der Frankfurter Flughafen darf sich also nicht auf seine hessische Grenze beschränken, sondern muss jeglichen Fluglärm der Flugzeuge von und zum Frankfurter Flughafen mit berücksichtigen, auch den, den er über Rheinland-Pfalz und Bayern verursacht.
2. Die Definition *Lärm* besagt, dass Lärm Schallwellen sind, die auf den Menschen belastend einwirken. Aus diesem Grund muss im **Lärmaktionsplan jeglicher** Lärm erfasst werden und nicht erst ab 55 dB(A). Eine Lärmkartierung ab 55 dB(A) aufwärts für den Großflughafen Frankfurt ist Betrug! Für die Definition *Lärm* ist der WHO Wert von 45 dB(A) maßgebend und auch anzuwenden.
3. Ein Lärmaktionsplan darf nicht das Wort „Lärminderung“ benutzen, wenn der Fluglärm lediglich verlagert wird wie z.B. bei der **Südümfliegung** von Hessen nach Rheinland-Pfalz. Eine Lärminderung bedeutet, dass besagter Lärm **gemindert** wird (wurde) und nicht, dass den Lärm andere auszuhalten haben. Wird (wurde) Fluglärm verlagert, dann ist es eine Fluglärmverlagerung oder Fluglärmverschiebung.
4. Ein Lärmaktionsplan muss den Fluglärm getrennt (einzeln) in Ostwind-Situation und in Westwind-Situation ausweisen. Eine gute Vorlage für Ost- bzw. Westwind Situation sind die Lärmkarten des Dialogforums von 2010. Diese Lärmkarten stellten den Prognose-Fall 2020 dar: bei Ostwind und bei Westwind auch über die hessische Grenzen hinaus! Diese Prognosewerte von damals entsprechen den heutigen tatsächlichen Lärmwerten. Diese Lärmkarten sind alle aus dem Internet entfernt worden! Ein Lärmaktionsplan sollte unbedingt solches Kartenmaterial beinhalten.
5. Ein Lärmaktionsplan sollte jede betroffene Stadt bzw. Gemeinde mit einem Tagesspitzenwert von 45 dB(A) und darüber aufzeigen. In Ober-Olm z.B haben wir bei Ostwind Fluglärm von Leq Tag 58. Doch durch das Mitteln der Messwerte wird der exzessive Fluglärm über Ober-Olm zu Flüsterniveau verwandelt und beim Bundesumweltamt nicht als Lärm erfasst. Zur drastischen Erläuterung: Eine Pistole wird direkt neben Ihrem Ohr abgefeuert – Sie sind für den Rest Ihres Lebens taub – gemittelt auf 24 Stunden haben Sie überhaupt nichts gehört.

Deshalb

6. Ein Lärmaktionsplan muss zusätzlich zum Dauerschallpegel **maximale Einzelschallpegel** in der Lärmkartierung und der Lärminderungsplanung ausweisen, da diese **die wirkliche Belastung** der Bürger sichtbar macht!
7. Die Immissionswerte des Fluglärmschutzgesetzes **dürfen nicht** als Immissionsgrenzwerte verwendet werden.

Das geltende Luftverkehrsrecht enthält **keine** umwelt- und **nachbarschaftschützenden Immissionsgrenzwerte**. Die Immissionswerte des § 2 Abs. 2 Fluglärmschutzgesetzes sind keine vorsorgeorientierten Immissionsgrenzwerte. Sie sind spezielle Immissionswerte, **die allein der Festlegung von Lärmschutzzonen dienen**, in denen durch Nutzungsbeschränkungen und bauliche Maßnahmen der Schutz Nachbarschaft und der Allgemeinheit sichergestellt werden soll. Das Fluglärmschutzgesetz ist mit seinen Immissionswerten **eine auf den passiven Schallschutz ausgerichtete Regelung**, die den lärmverursachenden Flugverkehr und dessen Wachstum unberührt lässt. Hinzu kommt, dass nach dem Fluglärmschutzgesetz die Schallimmissionen des Flugbetriebs ausschließlich unter Zugrundelegung prognostizierter Flugprofile berechnet werden. Real geflogene Flugverfahren, beispielsweise aufgrund von Flugverkehrskontrollfreigaben, oder **gemessene Schallwerte finden keine Berücksichtigung**.

Beschweren sich Bürger außerhalb der Lärmschutzzonen über Fluglärm und verweisen dabei auf die Lärmschutzvorschriften des Luftverkehrsgesetzes werden sie regelmäßig von den Behörden und Gerichten mit Hinweis auf die Zumutbarkeit abgewiesen. Gemäß § 29b Abs. 1 des Luftverkehrsgesetzes sind die Flugplatzunternehmer, Luftfahrzeughalter und Luftfahrzeugführer verpflichtet, beim Betrieb von Luftfahrzeugen in der Luft und am Boden vermeidbare Geräusche zu verhindern und die Ausbreitung unvermeidbarer Geräusche auf ein Mindestmaß zu beschränken, wenn dies erforderlich ist, um die Bevölkerung vor Gefahren, erheblichen Nachteilen und erheblichen Belästigungen (Definition der Zumutbarkeit) durch Lärm zu schützen. Ebenso haben nach § 29b Abs. 2 Luftverkehrsgesetz die Luftfahrtbehörden und die Flugsicherungsorganisation lediglich auf den Schutz der Bevölkerung vor unzumutbarem Fluglärm hinzuwirken. **Mangels gesetzlicher Immissionsgrenzwerte im Luftverkehrsgesetz verwenden die Behörden und Gerichte die spezifischen Immissionswerte des Fluglärmschutzgesetzes zur Beschreibung der Zumutbarkeit**.

Das ist unzulässig, wie das BUNDESVERFASSUNGSGERICHT im Jahr 2008 geurteilt hat. Zitat aus dem Urteil BvR 1502/08: „Entscheidend ist in diesem Zusammenhang, dass das Fluglärmschutzgesetz ausweislich seines in § 1 FluglSchG zum Ausdruck kommenden Gesetzeszweckes nicht den Anspruch erhebt, die Problematik des Schutzes der Bevölkerung vor Fluglärm umfassend und abschließend zu regeln. Der Gesetzgeber hat vielmehr die Systematik des bereits seit 1971 bestehenden Fluglärmschutzgesetzes im Grundsatz beibehalten. Seiner Konzeption nach war das Fluglärmschutzgesetz von 1971 ein Baubeschränkungs- und Entschädigungsgesetz und sollte insbesondere das weitere Heranwachsen von Wohnsiedlungen an bestimmte Flugplätze verhindern. Die im Gesetz festgelegten Lärmgrenzwerte waren weder zur Beurteilung von individuellen Lärmbeeinträchtigungen noch zur Festlegung von fachplanungsrechtlichen Zumutbarkeitsgrenzen vorgesehen und geeignet (vgl. Giemulla/Rathgeb, Das neue Fluglärmschutzgesetz, in: DVBl 2008, S. 669 <670 m. w. N.>). Selbst wenn mit der Neuregelung über § 8 Abs. 1 Satz 3 LuftVG die im Fluglärmschutzgesetz normierten Grenzwerte erstmals auch für das luftverkehrsrechtliche Planfeststellungsverfahren Bedeutung erlangen und § 13 FluglSchG darüber hinaus bestimmt, dass das Fluglärmschutzgesetz für das Genehmigungsverfahren nach § 6 LuftVG sowie das Planfeststellungs- und Plangenehmigungsverfahren nach § 8 LuftVG die Erstattung von Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen einschließlich der zugrunde liegenden Schallschutzanforderungen und die Entschädigung für Beeinträchtigungen der Außenwohnbereiche in der Umgebung neuer und wesentlich baulich erweiterter Flugplätze regelt, hat sich an dieser Grundkonzeption nichts geändert. Insbesondere der aktive Schallschutz richtet sich nicht nach dem Fluglärmschutzgesetz. Maßgebend hierfür sind vielmehr vor allem die Regelungen des Luftverkehrsgesetzes.“

8. Lärmschutzmaßnahmen des Maßnahmenpaketes „Aktiver Schallschutz“, die unter dem Vorbehalt der Flugsicherheit stehen können, **dürfen nicht** als aktive Lärmschutzmaßnahmen in den Plan aufgenommen werden.

2010 wurde im ersten Maßnahmenpaket „Aktiver Schallschutz“ des Forums Flughafen und Region die Anhebung der Gegenanflüge um 1000 ft als aktive Lärmschutzmaßnahme empfohlen. Entwickelt wurde diese Maßnahme unter Leitung der DFS vom Expertengremium Aktiver Schallschutz -ExpASS-. Ab 2012 wurde die Maßnahme in den Regelbetrieb überführt. Am 27.03.2019 informierte die DFS die Fluglärmmmission Frankfurt über die Aufhebung dieser aktiven Lärmschutzmaßnahme. Ab 28.03.2019 wurden die Flughöhen des Gegenanfluges wieder auf die Höhen von 2010 abgesenkt. Am Wegpunkt DF640 ist anstelle 5000 ft wieder 4000 ft und am Wegpunkt DF441 ist anstelle 6000 ft wieder 5000 ft zu fliegen. Die DFS begründet die Aufhebung der aktiven Lärmschutzmaßnahme mit den verschärfte Sicherheitsanforderungen der ICAO. Die Absenkung der Gegenanflughöhen bedeutet für die BürgerInnen aller Kommunen, die unter dem Gegenanflug liegen, eine erhebliche Zunahme der Fluglärmbelastung. Ein Belastungszuwachs, der die DFS nicht tangiert, da sie sich ausschließlich auf ihren gesetzlicher Auftrag nach § 27 c LuftVG bezieht, die sichere, geordnete und flüssige Abwicklung des Luftverkehrs.

9. Auch niederfrequenter Lärm (z.B. decibel "C"-Bewertung) ist zusätzlich zu berücksichtigen. ([L 189/13, 18.7.2002, Anhang 1 zu Artikel 5](#)) Diese EU-Richtlinie ist offen für "Zusätzliche Lärmindizes" (Anhang 1 Punkt 3).
10. Als wirksamstes Mittel zur Lärminderung empfehlen wir die **Verlagerung aller Inlandflüge** auf die Bahn (mit den dazugehörigen Infrastrukturmaßnahmen zur Ertüchtigung der Bahn)

Wir bitten Sie eindringlich unsere zehn Punkte zu übernehmen und dem Regierungspräsidium in Darmstadt zu übermitteln. Für Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Karsten Jacobs, Roland Beckhaus, Michael Meier
1.Vorsitzender, 2.Vorsizender, Kassierer

Initiative gegen Fluglärm in Rheinhessen

Im Rosengarten 13

55278 Mommenheim

Tel +49 6138 940123

Fax +49 6138 941021

Hdy +49 157 70606786

www.fluglaerm-rheinhessen.de

