

26.04.2016

---

## Beschluss über Anforderungen bei der Einführung einer Lärmobergrenze

---

### 1. Lärmobergrenze muss technischen Fortschritt berücksichtigen

Die ZRM fordert mit der Festlegung einer Lärmobergrenze die Entkoppelung der Steigerung der Flugbewegungen von der Zunahme des Fluglärms. Weiter muss die Festlegung einer Lärmobergrenze die technisch möglichen Reduktionen am Fluggerät berücksichtigen. Auf diesem Wege ist die prognostizierte Zahl der Flugbewegungen (Intraplan 2014, MKmetric 2014) auch ohne Steigerung der Fluglärmbelastung möglich. Die verbindliche Festlegung eines Reduktionsziels um jährlich 0,4 dB(A) schafft den notwendigen Anreiz, um diese technischen Möglichkeiten zu nutzen; dabei wird das erste Jahr nach Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest als Bezugsgröße festgelegt.

### 2. Wirkungsbezug der Lärmobergrenzen-Kriterien

Die NORAH-Studie hat für die Umgebung des Frankfurter Flughafens eine deutliche Zunahme an Belästigungswirkungen ermittelt. Negative Folgen der Belästigungswirkungen sind lärmmedizinisch belegt und begründen einen aktuellen Handlungsbedarf, um die Wirkungen zu mindern.

### 3. Lokaler Bezug/Gemeindebezug

Ob die Fluglärmbelastung das festgelegte Maß erreicht oder überschritten hat, ist lokal zumindest für jede Gemeinde, bei größeren Gemeinden sogar orts- oder stadtteilbezogen, festzustellen. Die Lärmobergrenze bzw. ihre Einhaltung kann nicht nur auf die gesamte Region bezogen werden. Weiterhin ist auch die Gesamtlärmsituation in der Region zu überwachen.

### 4. Unmittelbare Rechtsfolge der Überschreitung der Lärmobergrenze

Die Überschreitung der festgelegten Lärmobergrenze muss durch ein für die Bevölkerung transparentes Monitoring überwacht werden und wirksame Sanktionen zur Folge haben.