



BÜNDNIS DER BÜRGERINITIATIVEN

KEIN FLUGHAFENAUSBAU - FÜR EIN NACHTFLUGVERBOT



Über 80 Initiativen im Rhein-Main-Gebiet

20. Juli 2015

Lärmminderungsziele statt Lärmobergrenzen

Forderungen des BBI Bündnis der Bürgerinitiativen

Im sogenannten „Anti-Lärm-Paket“ als Teil des Mediationsergebnisses ist vorgesehen, Fluglärm zu kontingieren und lokale Lärmobergrenzen zu schaffen¹. Im Koalitionsvertrag der aktuellen schwarz-grünen Landesregierung wird diese Vorgabe für den Flughafenausbau endlich wieder aufgenommen, aber bisher nicht umgesetzt. Das BBI Bündnis der Bürgerinitiativen bezieht in der Diskussion Position und formuliert folgende Anforderungen:

Lärmminderungsziele statt Lärmobergrenzen

Der Begriff „Obergrenze“ erweckt den Eindruck, dass es eine Obergrenze für eine bestimmte Menge Lärm gibt, welche die Bevölkerung im Rhein-Main-Ballungsraum zu ertragen hat. Sollte es überhaupt eine solche Grenze der Belastbarkeit geben, so ist sie bereits jetzt überschritten. Der Flughafen und dessen weiterer Ausbau sind raumunverträglich.

Lärmobergrenzen mit dem Ziel nur einer Begrenzung des Lärms in der Zukunft auf hohem Niveau sind unzureichend. Sie müssen so gestaltet werden, dass sie im Zeitablauf zu einer substanziellen Verringerung des Lärms führen und sind als Lärmminderungsziele zu definieren.

Lärmminderung durch Reduzierung der Flugbewegungen

Die im Planfeststellungsbeschluss 2007 beschriebenen Lärmbelastungen orientieren sich an der seinerzeit prognostizierten Zahl von 701.000 Flugbewegungen pro Jahr ab 2020. Obwohl mit Eröffnung der neuen Landebahn keine Steigerung der Anzahl der Flugbewegungen eingetreten ist², stieg die Zahl der von Fluglärm- und Schadstoffimmissionen belasteten Menschen unerträglich an. Für die Bemessung der Lärmobergrenzen sind 701.000 jährliche Flugbewegungen deshalb keine geeignete Grundlage.

Das Bündnis fordert eine Begrenzung der Flugbewegungen auf 380.000 pro Jahr und eine Orientierung der Lärmminderungsziele an dieser Größenordnung. In der gesetzlichen Nacht von 22 bis 6 Uhr sind Flugbewegungen nicht akzeptabel.

Dynamisierte Lärmreduzierung

Die Lärmminderungsziele sind über jährliche Lärmreduzierungen zu erreichen, d.h. die Lärmimmissionen sind in einem jährlichen Turnus zu reduzieren. Allein der technische Fortschritt, Flottenerneuerungen, Flugzeugumrüstungen sind mit einer jährlichen Reduktionsrate von mindestens 0,4 dB(A) zu berücksichtigen³. **Weitere Reduktionsziele müssen für den Gesundheitsschutz angesetzt werden.**

Das Ziel einer Lärmminderung, insbesondere auch für die hochbelasteten Menschen, müssen Immissionsrichtwerte sein, die die Lebensqualität der Menschen wieder herstellt, erhält und gesundheitliche Schäden durch Lärmimmissionen ausschließt. **Das Bündnis der Bürgerinitiativen fordert bei Festlegung der Lärmminderungsziele eine Orientierung an den Immissionsrichtwerten der „Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm“ (TA Lärm)⁴. Die Höhe der erlaubten Einzelschallereignisse ist kontinuierlich zu senken.**

¹ Endbericht „Mediation Flughafen Frankfurt/Main“ Seite 179 f

² Flugbewegungen p.a.: 2012 - 482.242, 2013 - 472.692, 2014 - 469.026

³ Vgl. Pressemitteilung ZRM Zukunft Rhein-Main vom 23.04.2013: Lärmminderungskonzept stellt Mindestforderungen dar!

⁴ TA Lärm, Ziffern 6.1 und 6.4

Festlegung von lokalen Lärminderungszielen

Die örtlich sehr unterschiedliche Lärmbelastung der Rhein-Main-Region erfordert eine lokal differenzierte Strategie zur Erreichung der Lärminderungsziele. **Hochbelastete Gemeinden bzw. Stadtteile müssen zügig entlastet werden, ohne dass es zu höherer Belastung in bisher weniger belasteten Gebieten kommt.** Im Gegenteil: Für weniger belastete Bereiche müssen zeitgleich ebenfalls konkrete Lärminderungsziele festgelegt werden. Die grundsätzliche Verringerung des Fluglärms ist unumgängliche Bedingung für beides.

Lärmbewertung

Lärmbewertungen können anhand von Indexwerten oder durch akustische Werte erfolgen.

Der von Prof. Johann-Dietrich Wörner entwickelte „Frankfurter Fluglärmindex“ (FFI)⁵ wird vom Bündnis der Bürgerinitiativen abgelehnt, da durch Lärmverschiebungen der Indexwert auf einfache Weise gesenkt werden kann, ohne dass eine tatsächliche Lärminderung eintritt.

Das Bündnis fordert, den FFI durch einen „Kritischen Fluglärmindex“ (KFI) zu ersetzen:

- Eine in den KFI eingearbeitete Dosis-Wirkungsstudie darf nicht nur die Belästigung umfassen, sondern ist um die **gesundheitlichen Auswirkungen des Lärms** zu erweitern.
- Das sog. **Abbruchkriterium von bisher 53 dB(A)**, ab dem Lärm nicht mehr in die Berechnung einfließt, **ist erheblich zu reduzieren**, damit Lärmbelastungen unterhalb 53 dB(A) nicht einfach ausgeblendet werden.
- **Es muss ausgeschlossen werden, dass der KFI-Wert durch reine Lärmverschiebungen gesenkt werden kann.**

Bei einer akustischen Bewertung sind die Einzelschallereignisse in ihrer Anzahl, Dauer und Höhe deutlich stärker zu berücksichtigen.

Das Bündnis der Bürgerinitiativen empfiehlt in die Lärmbewertung tieferfrequente Bereiche zu integrieren [dB(C)], dies gilt auch für die Lärmbewertung durch Fluglärmindices.

Einklagbare Lärminderungsziele

Das Hessische Wirtschafts- und Verkehrsministerium (HMWEVL) ist für ein laufendes Fluglärm-Monitoring verantwortlich und sorgt für ein ausreichend großes, geeignetes und zertifiziertes Messstellennetz. Das Ministerium berichtet öffentlich über die Einhaltung der Vorgaben der Lärminderungsziele. **Jeder betroffene Bürger muss das Recht erhalten, vom Hessischen Wirtschaftsministerium Maßnahmen zur Einhaltung der Lärminderungsziele einzuklagen.** Unterlässt das HMWEVL Maßnahmen oder gegebenenfalls erforderliche Sanktionen gegenüber der Fraport AG oder den Fluggesellschaften, macht sich das Ministerium schadenersatzpflichtig.

Stichtag 13. Juni 2016

Am 13.06.2016 tritt die EU-Betriebsbeschränkungsverordnung in Kraft. Von der Ausgestaltung der Lärminderungsziele wird es abhängen, ob sie eine betriebsbeschränkende Wirkung haben. **Das Bündnis der Bürgerinitiativen fordert zur Vermeidung jeglicher Rechtsunsicherheit die sofortige Definition der Lärminderungsziele, die den Schutzziele des Grundgesetzes (körperlich Unversehrtheit) genügen, auf jeden Fall vor dem Stichtag 13.06.2016.**

Das „Bündnis der Bürgerinitiativen - Kein Flughafenausbau - Für ein Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr“, kurz: BBI, ist ein Zusammenschluss von mehr als 80 Initiativen. Das Bündnis streitet für die Wiedergewinnung und den Erhalt der Lebensqualität der Menschen im Rhein-Main-Gebiet. Es setzt sich für die Schaffung einer lebenswerten Region ein und fordert den Schutz der Menschen vor den schädlichen Auswirkungen des Luftverkehrs und erklärt sich solidarisch mit allen von Verkehrslärm betroffenen Menschen. Das Bündnis fordert einen verantwortungsvollen Umgang mit der Mobilität. Die gemeinsamen Ziele sind:

- Verhinderung des Ausbaus des Frankfurter Flughafens und anderer Flughäfen in der Region. Kein Terminal 3.
- Schaffung von nächtlicher Ruhe durch ein absolutes Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr.
- Schaffung von rechtlich einklagbaren Grenzen der Belastung für die Bürgerinnen und Bürger.
- Verursachergerechte Zuordnung von Kosten auf die Luftverkehrsindustrie; Stopp der Subventionen.
- Verringerung der Flugbewegungen auf maximal 380.000 pro Jahr und Reduzierung der bestehenden Belastungen durch Fluglärm, Luftverschmutzung und Bodenverbrauch durch Flugverkehr im Rhein-Main-Gebiet.
- Stilllegung der Landebahn Nordwest.

⁵ Siehe: Information der Frankfurter Fluglärmkommission <http://www.flk-frankfurt.de/seite/de/fluglaerm/037:54/-/Fluglaermberechnung.html>