

Maßnahmen zum aktiven Schutz vor Fluglärm

Kritische Betrachtung des Balanced Approach

Wildau, 14. Juni 2014



BVF

Bundesvereinigung gegen
Fluglärm e.V.

Aktiver Schallschutz

Ansatzpunkte für aktivem Schallschutz

1. Ausgangssituation
2. Auswahl des „richtigen“ Flughafenstandorts
3. Verminderung des Lärms an der Quelle
4. Maßnahmen zur Flächennutzungsplanung
5. Lärm mindernde Betriebsverfahren
6. Betriebsbeschränkungen
7. Zusammenfassung, Empfehlungen



BVF

Bundesvereinigung gegen
Fluglärm e.V.

Ausgangssituation

- Jeder vierte Bundesbürger fühlt sich durch Fluglärm belästigt
- Die größten deutschen Flughäfen werden ausgebaut
- Durch mehr Flugverkehr und größere Flugzeugmuster steigt die Fluglärmbelastung weiter
- Die Umweltkapazität an einigen deutschen Flughäfen ist bereits überschritten
- Mehrere aktuelle Studien zeigen die großen gesundheitlichen Auswirkungen von Fluglärm besonders in der Nacht
- Die Gesetzgebung versagt beim Schutz der Bevölkerung
- Die Luftverkehrslobby schreibt Gesetzesvorlagen und Luftverkehrskonzepte selbst und dirigiert deren Umsetzung



BVF

Bundesvereinigung gegen
Fluglärm e.V.

Kritik Fluglärmgesetz

- **Fluglärmgesetz (2007)** regelt nur die Einrichtung von passivem Schallschutz und enthält Vorschriften zur Siedlungsbeschränkung
- **Grenzwerte** für die Einrichtung von passivem Schallschutz (Tag und Nacht) sind deutlich zu hoch und liegen an der Grenze zur Gesundheitsgefährdung
- Die Einrichtung von passivem Schallschutz erfolgt erst nach sieben Jahren und hat sich deutlich verzögert
- Die zu grobe Schallschutzverordnung verstärkt noch den unzureichenden passiven Schallschutz
- **Ergebnis: Passiver Schallschutz kann die Fluglärmproblematik nicht lösen!**



BVF

Bundesvereinigung gegen
Fluglärm e.V.

Auswahl des Flughafenstandorts

- Die **Landesplanung** muss bereits vorausschauend prüfen, ob Lärmschutzprobleme, die ihre Standortentscheidung auslösen wird, beherrschbar sein werden
- Die Behörden sind heute nicht verpflichtet, alle Alternativen umfassend zu untersuchen.
- Weniger geeignete Alternativen können in einer Grobanalyse frühzeitig ausscheiden.
- Beim Erlass des PFB können Einzelfragen einer nachträglichen Lösung vorbehalten bleiben – siehe Flugrouten.
- die konkrete Verteilung des Fluglärms erfolgt aber erst mit der Festsetzung der An- und Abflugverfahren
- Die Flugsicherung hat dann den durch die Planfeststellung zugelassenen Luftverkehr abzuwickeln.



BVF

Bundesvereinigung gegen
Fluglärm e.V.

Folgerungen für das Verfahren

Flughafenstandorte und Flugrouten

- Bei der Bestimmung von Flughafenstandorten müssen Fragen des Lärmschutzes früher und stärker in die Planfeststellung einfließen (siehe Gutachten BVF und SRU)
- Heute sog. nachgelagerte Verfahren wie die Flugroutenfestlegungen müssen in das Planfeststellungsverfahren integriert werden (Umweltverträglichkeitsprüfung).
- Die Flugroutenfestlegung muss verstärkt nach Lärmgesichtspunkten und nicht (nur) nach wirtschaftlichen Kriterien erfolgen.



BVF

Bundesvereinigung gegen
Fluglärm e.V.

Minderung des Fluglärms an der Quelle

- Minderung des Triebwerklärms
Fan, Verdichter, Brennkammer, Turbine, Freistrahler
- Lärminderung an der Flugzeugzelle, den Flügeln, den Oberflächen und Kanten sowie am Fahrwerk
- Einsatz von Gegenschall – bei Flugzeugtriebwerken schwierig
- Startpunktverlegung, Rollwege, Lärmschutzhallen

Insgesamt werden Verbesserungen an den Flugzeugen von 10-12 dB(A) im Laufe von 20 Jahren erwartet.

Problem: Es muss einen neuen Technologiesprung geben und die Marktdurchdringung moderner Flugzeuge dauert weitere 20-30 Jahre – erst dann wird das Ergebnis im Dauerschall spürbar.

So lange kann nicht gewartet werden!



BVF

Bundesvereinigung gegen
Fluglärm e.V.

Flächennutzungsplanung

Flächennutzungsplanung

- Die Flächennutzungsplanung leistet keinen direkten Beitrag zur Minderung des Fluglärms, sondern kann nur verhindern, dass sich noch mehr Menschen in unmittelbarer Nähe der Flughäfen ansiedeln (eher Präventivmaßnahme).
- Auch das FLuLärmG kennt Baubeschränkungen und Bauverbote – von diesen gibt es aber (zu) viele Ausnahmen.
- Die Ausnahmen müssen deutlich reduziert werden – ggf. Entschädigungszahlungen an Kommunen



BVF

Bundesvereinigung gegen
Fluglärm e.V.

Lärmindernde Betriebsverfahren

Verbesserungen beim An- und Abflug, bei der Navigation und der Streckenführung

Anflugverfahren

- Long Drag Long Power (LDLP): Fahrwerk- und Klappenfahrten so spät wie möglich
- CDO-Verfahren: kontinuierlicher Sinkflug (ger. Triebwerklastg.)
- Steilere Anflugverfahren (derzeit 3 Grad)
- Gekurvte Streckenführung (virtuelle waypoints)
- Vermeiden von langen Zwischenanflügen in geringer Höhe
- Anhebung der Mindesthöhen
- Point merge Staffelungsverfahren entlastet
- Engere Führung auf der Soll-Linie oder Auffächern



BVF

Bundesvereinigung gegen
Fluglärm e.V.

Lärm mindernde Betriebsverfahren

Abflugverfahren

- Steilstartverfahren (umstritten)
- Flexibler Schub (Vor- und Nachteile)
- Geschwindigkeitsbeschränkungen

Flugrouten für An- und Abflüge

- Bestimmung lärmarmer Flugrouten (Lärmvermeidung vor Flüssigkeit des Verkehrs)
- Verfahrensverbesserung bei der Flugroutenfindung (NIROS)
- Flugrouten-Freigabe in größerer Höhe („lärmrelevante“ Höhe)
- Genaue Routenführung und Kontrolle / Problem: Directs



BVF

Bundesvereinigung gegen
Fluglärm e.V.

Ordnungspolitische Maßnahmen

Entgeltordnungen und Zulassung

- Stärkere umweltpolitische Komponenten bei den Flughafenentgelten (Lärm, Schadstoffe)
- Bepreisung nach real gemessenem Lärm (Start/Landung)
- Deutliche Erhöhung der Entgelte und viel stärkere Spreizung/Aufstockung für laute Flugzeuge und Nachtflüge
Herausnahme der lautesten Flugzeugmuster (insbes. nachts)
- Ersatz der „Bonusliste“ durch ACI-Liste (Airport Council International) – diese berücksichtigt auch die Triebwerksausstattung der Flugzeugmuster (Klassifizierung a-f)



BVF

Bundesvereinigung gegen
Fluglärm e.V.

Betriebsbeschränkungen

Kapazität

- Beschränkung auf einzelne Bahnen
- Einbahnbetrieb statt unabhängigem Parallelbahn-Betrieb

Zeitliche

- Nachtflugverbot (22-6 Uhr / oder Kernzeit der Nacht)
- Verbote in Tagesrandzeiten
- Sperrung bestimmter Startbahnen oder Routen (nachts)
- Zeitabhängige Lärmklassenbeschränkung

Kontingentierung

- Nach Anzahl der Bewegungen pro Zeiteinheit
- Nach Lärmentwicklung (Punkte m. Obergrenze) Sanktionen!

Schallschutz

- Aktiver Schallschutz hat Vorrang vor passivem Schallschutz!

Flughafenstandorte und Flugrouten

- Fragen des Lärmschutzes müssen früher und stärker in die Planfeststellung einfließen.
- Flugverfahrnsplanung (für An- und Abflüge) muss in das Planfeststellungsverfahren integriert werden (UVP).
- Die Flugroutenfestlegung muss verstärkt nach Lärmgesichtspunkten und nicht (nur) nach wirtschaftlichen Kriterien erfolgen.



BVF

Bundesvereinigung gegen
Fluglärm e.V.

Zusammenfassung / Empfehlungen

Lärminderung an der Quelle

- Moderne deutlich lärmreduzierte Flugzeuge setzen einen Technologiesprung in kommenden 2 Jahrzehnten voraus und brauchen mindestens 20 Jahre zur Marktdurchdringung.

Solange kann nicht gewartet werden!

Lärmindernde Betriebsverfahren

- Neue Möglichkeiten bei An- und Abflugverfahren, bei der Routenfestlegung und Flugzeugführung müssen fortlaufend eingeführt werden.
- ***Ihr Beitrag zur Lärminderung ist begrenzt und kann allein die Zunahme des Fluglärms nicht auffangen.***



BVF

Bundesvereinigung gegen
Fluglärm e.V.

Zusammenfassung / Empfehlungen

Ordnungspolitische Maßnahmen

- Die lautesten Flugzeugmuster sollen umgehend aus dem Nachtflugverkehr genommen werden.
- An allen Flughäfen sollen umweltbezogene Entgeltstaffelungen eingeführt werden.
- Die Lärmaufschläge für laute Flugzeuge und Flugzeuge im Nachtflugbetrieb müssen deutlich angehoben und auf die Entgelte aufgeschlagen werden.

Ordnungspolitische Maßnahmen sind notwendig aber nur begrenzt wirksam !



BVF

Bundesvereinigung gegen
Fluglärm e.V.

Zusammenfassung / Empfehlungen

Betriebsbeschränkungen

- An den Flughäfen sollen generell Nachtflugverbote eingeführt werden, von denen Ausnahmeregelungen gewährt werden können (Umkehrung der heutigen Vorgehensweise).
- Für bestimmte Betriebszeiten sollen Mengen- und Lärmkontingentierungen gelten.
- Parallel dazu können zu bestimmten Betriebszeiten (vor allem nachts) einzelne Bahnen und Flugrouten gesperrt werden.
- Die Nachtflugbeschränkungen müssen eingehalten werden!

Nur durch Betriebsbeschränkungen kann dem Lärm schnell und wirksam begegnet werden. Diese können bei Minderung des Lärms ggf. gelockert werden.



BVF

Bundesvereinigung gegen
Fluglärm e.V.

Zusammenfassung / Empfehlungen

- Erstellung von **Lärminderungskonzepten** an allen Flughäfen unter Beteiligung der FLKs und der Öffentlichkeit
 - Ausweis messbarer Lärminderungsziele
 - Ausweis der dafür erforderlichen Maßnahmen
 - Fortlaufende Kontrolle der Umsetzung
- Gefordert ist ein Bündel aus aktivem Schallschutz, Flächenplanung, ordnungspolit. und flugbetriebl. Maßnahmen
- Betriebsbeschränkungen mit Blick auf die Zeitachse nicht an letzter Stelle
- Novellierung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm und der Rechtsverordnungen

Danke für Ihre Aufmerksamkeit

