



# Mögliche und wirksame Maßnahmen zum aktiven Schutz vor Fluglärm

Berlin, 16. Juni 2012



**BVF**

Bundesvereinigung gegen  
Fluglärm e.V.

## Aktiver Schallschutz

### **Ansatzpunkte für die Einrichtung von 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 dritte 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
- Immer mehr Menschen gehen auf die Straße und wehren sich



**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, auf der Fachplanungsebene durch technische und betriebliche Schutzvorkehrungen beherrschbar sein werden
- Das **Luftverkehrsrecht** regelt zwei unterschiedliche Zulassungsentscheidungen für die Anlage und den Betrieb eines Flugplatzes
  - die Genehmigung nach 6 LuftVG
  - Planfeststellung nach § 8 LuftVG
- Die **Umweltverträglichkeitsprüfung** ist ein unselbständiger Teil des Zulassungsverfahrens



**BVF**

Bundesvereinigung gegen  
Fluglärm e.V.

## Abwägungsverfahren

- Bei der Auswahl von Planungsalternativen ist ein gestuftes Verfahren möglich. Die Behörde ist nicht verpflichtet, alle Alternativen umfassend zu untersuchen.
- Vermeyntlich weniger geeignete Alternativen können in einer Grobanalyse frühzeitig ausscheiden. Ein Abwägungsfehler liegt erst dann vor, wenn sich eine nicht näher untersuchte Lösung der Behörde hätte aufdrängen müssen.
- Beim Erlass des Planfeststellungsbeschlusses können Einzelfragen einer nachträglichen Lösung vorbehalten bleiben.
- Der Vorbehalt setzt aber eine Einschätzung der später zu regelnden Konfliktlage zumindest in ihren Umrissen voraus. Die durch das Vorhaben ausgelösten Spannungen und Konflikte müssen erkannt und bewältigt werden können.



**BVF**

Bundesvereinigung gegen  
Fluglärm e.V.

## Abwägungsverfahren

- In der Planfeststellung werden zwar die Lärmfolgen betrachtet, 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 (nur) abzuwickeln.
- Bei der Festlegung von Flugverfahren hat das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) keinen Einfluss auf den Umfang des Flugbetriebs.
- Das **Lärmpotential eines Flugplatzes** resultiert dann als unvermeidbare Folge vorausgegangener Verfahren, die nicht zwingend dazu bestimmt sind, die mit dem Flughafenbetrieb verbundenen Lärmprobleme zu bewältigen.



**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 mit ihren hochkomplizierten Schallfeldern besonders 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.

**Solange kann nicht gewartet werden!**





**BVF**

Bundesvereinigung gegen  
Fluglärm e.V.

## 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.



**BVF**

Bundesvereinigung gegen  
Fluglärm e.V.

# Lärmmindernde 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
- CDA-Verfahren: kontinuierlicher Sinkflug (ger. Triebwerklastg.)
- Steilere Anflugverfahren (derzeit 3 Grad)
- Gekurvte Streckenführung (virtuelle waypoints)
- Anhebung der Mindesthöhen
- Vermeiden von langen Zwischenanflügen in geringer Höhe
- Point merge Verfahren entlastet
- Engere Führung auf der Soll-Linie oder Auffächern

## **Abflugverfahren**

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

## **Flugrouten für An- und Abflüge**

- Bestimmung lärmarmen Flugrouten (Lärmvermeidung vor Flüssigkeit des Verkehrs)
- Verfahrensverbesserung bei der Flugroutenfindung (NIROS)
- Stärkere Einbindung der Fluglärmkommissionen
- Flugrouten-Freigabe in größerer Höhe („lärmrelevante“ Höhe)
- Genaue Routenführung und Kontrolle

## Entgeltordnungen und Zulassung

- Stärkere umweltpolitische Komponenten bei den Flughafenentgelten (Lärm, Schadstoffe)
- Bepreisung nach real gemessenem Lärm (Start/Landung)
- Erhöhung der Entgelte und deutliche Spreizung/Aufstockung für laute Flugzeuge und Nachtflüge (heute schon gibt es Unterschiede an einzelnen Flughäfen)
- 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)

## **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!

# Kritik an der EU-Betriebsbeschränkungsverordnung

- **Haupt-Kritikpunkte:**

- Eingriff der EU in nationale Regelungen (Verletzung der Subsidiarität)
- Betriebsbeschränkungen nur nachrangig
- ungenügende und zu langsame Aussonderung lauter Flugzeugmuster
- Kosteneffizienz geht vor Wirksamkeit der Maßnahmen
- Nichteinbeziehung der Gesundheitskosten
- **Folge: Ablehnung der Verordnung**



**BVF**

Bundesvereinigung gegen  
Fluglärm e.V.

## Zusammenfassung / Empfehlungen

### **Flughafenstandorte und Flugrouten**

- Bei der Bestimmung von Flughafenstandorten müssen Fragen des Lärmschutzes früher und stärker in die Planfeststellung einfließen.
- 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.

### **Schallschutz**

- Aktiver Schallschutz hat Vorrang vor passivem Schallschutz!



**BVF**

Bundesvereinigung gegen  
Fluglärm e.V.

## Zusammenfassung / Empfehlungen

### Lärminderung an der Quelle

- Moderne deutlich lärmreduzierte Flugzeuge setzen einen Technologiesprung über mehr als ein Jahrzehnt 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 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

### Gesetzliche Maßnahmen

- Unbedingt Beibehaltung des § 29 b LuftVG mit dem Vorrang der Nachtruhe (Grundlage für jüngste BVerwG-Urteile L/B/F)
- Ablehnung der neuen EU-Betriebsbeschränkungsverordnung
- Für alle Flughäfen sollten Lärmminderungskonzepte unter Beteiligung der FLKs und der Öffentlichkeit erstellt werden, die messbare Lärmminderungsziele und die dafür erforderlichen Maßnahmen ausweisen. Die Umsetzung ist fortlaufend zu kontrollieren.

Danke für Ihre Aufmerksamkeit

