

Aus dem neuen Fluglärngesetz

Neue Grenzwerte

Um bestehende und neue Flughäfen und Flugplätze werden Lärmschutzbereiche definiert, die durch die folgenden Grenzwerte bestimmt werden. Die Bereiche werden durch Rechtsverordnung von den Ländern festgelegt. In der Tagschutzzone 1 und der Nachtschutzzone 1 zahlt der Flughafenbetreiber für Schallschutzmaßnahmen, und es gibt Bauverbote (mit Ausnahmen, siehe unten). In der Tagschutzzone 2 darf man mit Schallschutz bauen, der Bauherr muss bezahlen.

Dauerschallpegel (LAeq) sind Leq₃. Der angegebene LAeq ist der Pegel am Ohr des Schlafers, vor dem Fenster: 15 dB(A) mehr. Lamx = Spitzenpegel am Ohr des Schlafers. Änderungen gegenüber dem ursprünglichen Entwurf sind kursiv markiert.

1. Bestehende zivile Flughäfen

Tag-Schutzzone 1: LAeq Tag = 65 dB(A),
Tag-Schutzzone 2: LAeq Tag = 60 dB(A),

Nacht-Schutzzone : LAeq Nacht = 55 dB(A), LAmx innen = 6 mal 57 dB(A),

Entfallen: Nacht-Schutzzone 2: LAeq Nacht = 50 dB(A), LAmx innen = 4 mal 55 dB(A))

2. Neue oder wesentlich baulich erweiterte zivile Flughäfen

Tag-Schutzzone 1: LAeq Tag = 60 dB(A),
Tag-Schutzzone 2: LAeq Tag = 55 dB(A),

Nacht-Schutzzone:

- a) bis zum 31.12.2010: LAeq Nacht = 53 dB(A), LAmx innen = 6 mal 57 dB(A),
- b) ab dem 01.01.2011: LAeq Nacht = 50 dB(A), LAmx = 6 mal 53 dB(A)

Entfallen: Nacht-Schutzzone 2: LAeq Nacht = 45 dB(A), LAmx innen = 4 mal 52 dB(A))

Details:

Die **Berechnung des Dauerschallpegels** erfolgt **nicht nach der 100:100-Regel** (getrennte Berücksichtigung der verschiedenen Betriebsrichtungen) wie ursprünglich vorgesehen. Stattdessen wird eine Variante der von Fraport erfundenen "**Sigma-Regelung**" verwendet. Dies ist im Wesentlichen wie bisher auch eine "Realverteilung (also Mittelung über Tage mit Flugbetrieb und Tage ohne), mit einem Zuschlag zum Ausgleich der statistischen Schwankungen bei der Benutzung der Betriebsrichtungen. Bei der Berechnung der nächtlichen Überflüge ereignisse ist kein Sigma-Faktor erwähnt: gemittelt wird hier offensichtlich über die tatsächlichen Überflüge zahlen des betrachteten halben Jahres.

Diese Berechnungsart ist der erste große "Sparfaktor" zugunsten der Flughäfen- die Lärmschutzbereiche sollen so im Vergleich zur 100:100-Regel um 20-30% kleiner werden. In Frankfurt bedeutet das, dass fast alle der nur bei Ostwind von Fluglärm Betroffenen beim Schallschutz leer ausgehen werden, auch wenn die Belastung an Ostwind-Tagen die Grenzwerte überschreitet.

Die ursprünglich vorgesehenen strengeren Grenzwerte für die **Nachtschutzzone 1** für den Neubau/Ausbau von Flughäfen - Leq = 50 dB(A) oder 6 x 53 dB(A) - **sollen erst 2011 in Kraft treten** . Bis dahin soll ein Dauerschallpegel von 53 dB(A) und eine maximal zulässige Zahl von Einzelschallereignissen von 6 x 57 dB(A), die gleiche Zahl wie bei bestehenden Flughäfen, gelten. Darüber freut sich Fraport besonders: bis 2011 soll die neue Landebahn in Betrieb sein und die strengeren Grenzwerte für Ausbau und Neubau gelten dann nicht mehr. Die ursprünglich vorgesehene **Nachtschutzzone 2** ist ganz entfallen.

Die Kosten für die Flughäfen werden weiter vermindert durch die **vorgesehene zeitliche Streckung**, mit der die Ansprüche auf Schallschutzmaßnahmen entstehen sollen. Nur dort,

wo die Grenzwerte bei Inkrafttreten des Lärmschutzbereiches um 5 dB(A) überschritten sind, haben die Betroffenen sofort Anspruch. Bei bis zu einem dB(A) weniger entsteht der Anspruch nach 5 Jahren, dann dauert es pro Dezibel weniger noch ein Jahr länger.

Wer an der unteren Grenze des Schutzbereichs liegt, kommt also erst nach 10 Jahren dran. Das gilt auch für diejenigen, die nur aufgrund des Maximalpegelkriteriums in die Nachtschutzzone fallen.

Wenn sich ein Lärmschutzbereich räumlich um 25% vergrößert oder der Dauerschallpegel sich um 3 dB(A) erhöht, soll der Lärmschutzbereich neu festgelegt werden. Praktisch muss sich also die Zahl der Überflüge mindestens verdoppeln, bevor etwas passiert. Die schärferen Grenzwerte für "geänderte" Flughäfen kommen nur zum Tragen, wenn die Zunahme des Lärms durch **bauliche Maßnahmen** verursacht wird, etwa durch eine neue Bahn. Wird der Lärm dagegen einfach durch mehr Verkehr verursacht, gelten weiterhin die lascheren Grenzwerte für "bestehende Flughäfen!"