Forum Flughafen und Region

Warum sorgt man nicht einfach dafür, dass die Menschen besser vor Fluglärm geschützt sind?

Das Gesetz zum Schutz vor Fluglärm schreibt passiven Schallschutz vor: In besonders stark verlärmten Gebieten muss der Flughafenbetreiber z.B. Schallschutzfenster bezahlen. Wo es zu laut ist, sollen zudem keine Wohnhäuser gebaut werden. Das FFR und die FLK möchten ein höheres Schutzniveau für die Menschen erreichen. Sie arbeiten daher auf freiwilliger Ebene daran, am Standort Frankfurt auch aktive Schallschutzmaßnahmen umzusetzen.

Aktiver Schallschutz lässt sich auf verschiedene Arten umsetzen. Die bisher umgesetzten oder geplanten Maßnahmen lassen sich grob in fünf Kategorien einteilen. Ihnen ist gemeinsam, dass sie dafür sorgen, dass insgesamt weniger Lärm bei den Anwohnern ankommt. Dazu verfolgen sie aber unterschiedliche Wege:

- Technologische Lärmminderungen: gezielt Lärmquellen am Flugzeug oder auf dem Flughafen identifizieren und ihren Lärm entweder verringern oder durch leisere Alternativen ersetzen.
- Den Abstand zur Lärmquelle erhöhen: Flugzeuge länger in größeren Höhen halten oder nach dem Start schneller steigen lassen.
- Siedlungszentren umfliegen und gezielte Bahnnutzung: Fluglärm in Regionen verlagern, die gar nicht oder nur gering besiedelt sind.
- Spurtreue verbessern: Piloten dabei unterstützen, präziser fliegen zu können.
- Rahmenbedingungen und Anreize: Verbesserung der rechtlichen, organisatorischen und ökonomischen Rahmenbedingungen, um neue Maßnahmen (schneller) umsetzen zu können.

Im Konsens der Beteiligten haben FFR und FLK bereits eine Vielzahl solcher Maßnahmen auf den Weg gebracht, die zusätzliche Lärmminderung für die Menschen mit sich bringen (siehe Antwort auf Frage oben unter 2.). Eine der zuletzt vorgeschlagenen Maßnahmen ist die Verschiebung von AMTIX-kurz. Sie gehört in die Kategorie „Siedlungszentren umfliegen“. Maßnahmen dieser Kategorie führen immer zu mehr oder weniger großen Verlagerungen von Lärm. Häufig gilt dies auch für Maßnahmen der Kategorien „Abstand zur Lärmquelle erhöhen“ und „Spurtreue verbessern“.

Forum Flughafen und Region

Würde man diese vorn vornherein ausschließen, wären die Aktivitäten im Bereich des aktiven Schallschutzes stark eingeschränkt und Chancen für eine Entlastung von Menschen vergeben.

Eine wirklich flächendeckende Verminderung von Fluglärm ohne zusätzliche Belastungen an anderer Stelle funktioniert nur dann, wenn die Flugzeuge an sich leiser werden (Kategorie: Technologische Lärmminderungen) oder wenn die Menschen mit baulichen Maßnahmen (passiver Schallschutz) besser geschützt werden.

Schärfere gesetzliche Maßnahmen zum Schutz vor Fluglärm wären Sache der EU und der Bundesregierung als zuständige Instanzen. Diese stellen aufgrund des hohen öffentlichen Gesamtinteresses mit dem geltenden Recht den zivilen Luftverkehr in den Mittelpunkt: Will man die Mobilität erhalten, muss Luftverkehr stattfinden können und dieser führt zu Fluglärm. Und während es etwa bei Luftschadstoffen Grenzwerte gibt, ist das bei Fluglärm nur bei der Zulassung neuer Flugzeuge der Fall.