

Fluglärm

Der Lärmteppich über der Region

Physikalisch macht die Spülmaschine den gleichen Krach wie der Flieger, der über der Terrasse abhebt. Emotional liegen jedoch Welten zwischen der Vorfreude auf sauberes Geschirr und dem Ärger über den Störenfried in der Luft. Und nun auch noch die die neue Landebahn.

Von Helmut Schwan



15. Juni 2010 Eyjafjallajökull hatte den Regler auf Null gestellt. Nachdem der isländische Vulkan den Luftverkehr im April für einige Tage lahmlegte, konnten auch in der Rhein-Main-Region Zehntausende aufs Neue empfinden, ob und wie stark sie Fluglärm belastigt oder gar „krank“ macht. Im Herbst 2011 werden die Erfahrungen ähnlich sein, wenn die neue Landbahn in Betrieb gehen soll. Insgesamt betrachtet wird sich die Zahl derer, die in „Schutzonen“ (siehe Kasten) leben, wie sie das Fluglärmgesetz gestaffelt nach Mittelwerten festlegt, erheblich erhöhen.

Laut Magistrat sind in Frankfurt derzeit schon etwa 85.000 Menschen Immissionswerten ausgesetzt, die über den gesetzlichen Grenzwerten liegen, die es mithin verbieten, dort neue Schulen oder Altenheime zu bauen. Und der Hessische Verwaltungsgerichtshof hat in seinem Urteil zum Flughafenausbau festgestellt, bis zum Jahr 2020 würden in der Rhein-Main-Region fast 300 000 Menschen einem Dauerschallpegel von 55 und mehr Dezibel (A) ausgesetzt sein – ein Anstieg um 50 Prozent im Vergleich zu heute.

Prognosen und Planspiele

Noch handelt es sich freilich um Prognosen und Planspiele. Theoretisch ist sogar zu der grundlegenden Frage, ob der Flughafen ausgebaut werden darf, der Rechtsstreit noch nicht beendet. Kaum jemand selbst unter den entschiedensten Gegnern rechnet aber noch damit, dass das Bundesverwaltungsgericht im nächsten Jahr das Projekt, dessen wesentliches Element, die Landebahn, derzeit schon in Beton gegossen wird, noch scheitern lassen wird.



Wie sich der Fluglärm in der Region neu verteilen wird, rückt zunehmend in den Blickpunkt. Aber weniger der im Gesetz und in Verordnungen dominierende „energieäquivalente Dauerschallpegel“ (siehe Kasten) beherrscht die Diskussion. Er ist nicht mehr als der Versuch, einen Mittelwert zu finden zwischen dem schmerzvollen Dröhnen, wenn in 300 Metern Höhe eine Frachtmaschine die Landeklappen ausfährt, und dem fernen Sirren eines startenden City-Jets. Leben, Arbeiten, Lernen und Freizeitaktivitäten unter den An- und Abflugrouten waren und sind in Raunheim, Flörsheim oder Offenbach, in Teilen Frankfurts, bis nach

Mainz und in den Landkreis Aschaffenburg hinein vielmehr bestimmt von den gravierenden „Einzelschallereignissen“, ihrer Häufigkeit und Intensität.

Hoffnungen im Taunus

Zum Thema

Kommentar zum
Anti-Lärm-Pakt: Mehr als nur
Papier

Fraport beginnt Betonierung
neuer Landebahn

Umweltaktivisten erklimmen
Kran an Flughafen

Der Rhythmus wird sich in einigen Kommunen ändern, weil die Fluglinien im erweiterten System zum Teil neu geführt werden müssen. Im Taunus hofft man zum Beispiel darauf, dass man von den Maschinen, die Richtung Vereinigte Staaten von den Parallelbahnen starten, künftig nicht mehr so stark behelligt werde. Sie würden in Richtung des Knotenpunktes Tabum in der Nähe von Schmitten einen größeren und höheren Bogen nehmen müssen, weil die bisherige Route die Notlinie kreuzt, die künftig für die Flugzeuge reserviert bleibt, die auf der neuen Landebahn

durchstarten müssten, lautet die Überlegung. Die Menschen in Rüsselsheim und Groß-Gerau wären die Leidtragenden eines solchen Schlenkers. Ausbau-Gegner im Taunus bezweifeln freilich, ob es im Gegenzug tatsächlich bei ihnen leiser würde. Die Deutsche Flugsicherung bestätigt nur, dass es solche Überlegungen gibt; aber die Pläne stammten aus dem Jahr 2002, beschlossen sei nichts.

Ein Jahr vor der gewaltigen Zäsur des Systems Frankfurter Flughafen ist noch vieles offen. Gut, dass es CadnaA (Computer Aided Noise Abatement) gibt: Man füttert das Computerprogramm mit den Ergebnissen der rund 30 Messstationen im Umland des Frankfurter Flughafens und den Daten des Planfeststellungsbeschlusses über die wahrscheinlichen künftigen Routen und es entwirft – je nach dem Flugbetrieb, der sich aus der Windrichtung ergibt – bunte Kraken, die sich, festgesaugt an den Start- und Landebahnen, über die Region legen.

„Fluglärmkonturen“ und Dauerschallwerte

Diese oben abgebildeten „Fluglärmkonturen“ basieren zwar ebenfalls auf Dauerschallwerten. Sie bieten aber derzeit jenen, die sich nach einer neuen Wohnung umschaun oder nur wissen wollen, ob es an dem Ort, wo sie leben, schlimmer oder besser wird, die einzige Orientierung: Sie vergleichen im Internet die Belastung im Jahr 2005 mit der, wie sie sich voraussichtlich im Jahr 2020 ergeben wird. Je nach Auflösung, kann man bis in einzelne Straße hinein sehen, wie laut es werden wird. Inzwischen klicken monatlich mehrere Tausend Interessierte auf diese Seiten (Adresse siehe Kasten).



Doppelanschluss: Simulation der neuen Landebahn Nordwest des Flughafens mit den beiden Flugzeug-Rollbahnen.

In der Summe – soweit er sich überhaupt addieren lässt – wird der Fluglärm in der Region mit dem Kapazitätsausbau unweigerlich steigen. Jedoch, so lautet das Ziel derer, die sich aus der Luftverkehrswirtschaft, den Kommunen und Ministerien im Anti-Lärm-Pakt zusammen getan haben, bei weitem nicht um jene mehr als 40 Prozent, um die die Kapazität des Flughafens bis 2020 ansteigen wird. Dafür sprechen nicht nur die Anstrengungen für besseren aktiven Schallschutz, sondern auch die Erfahrungen der vergangenen Jahrzehnte. Weil die Triebwerke nicht nur effizienter, sondern auch leiser wurden, stagnierten die

Höchstwerte bei den meisten Messstationen in der Region. Auch die Strategie, die Fluggesellschaften über sogenannte lärmabhängige Entgelte dazu zu bringen, leiseres „Fluggerät“ einzusetzen, zeigte Erfolge.

An- und Abflugverfahren „lärmoptimiert“

Bei aller Skepsis, die in der Region zehn Jahre nach Abschluss der – in den Augen vieler

nachträglich gescheiterten – Mediation herrscht, scheint das „Forum Flughafen Frankfurt und die Region“ vor dem Durchbruch im Anti-Lärm-Pakt zu stehen; Ende des Monats sollen die Ergebnisse vorgestellt werden. Wie zu hören ist, haben sich Luftverkehrswirtschaft und Kommunen in der Frage, wie An- und Abflugverfahren „lärmoptimiert“ werden können, stark aufeinander zubewegt. Nur über die Nachtflüge wird unvermindert heftig gestritten – dazu mehr in der nächsten Folge dieser Serie.

Dauerschallpegel, Schutzzonen und Informationen

Fluglärm: Gemessen wird der sogenannte Schalldruckpegel in Dezibel. Ein „A-Filter“ soll die Unterschiede in der Höhe der Frequenzen für das menschliche Gehör nivellieren; daher die Abkürzung dB (A). Etwa zehn Dezibel mehr werden als Verdopplung des Geräuschs wahrgenommen. Eine Spülmaschine wird mit etwa 50 veranschlagt, ein Flugzeug im Landeanflug mit fast 75 Dezibel (A) - vergleichbar dem Autoverkehr. Schallwerte von 60 dB (A) an stören die Kommunikation. Die Schmerzgrenze wird bei etwa 120 Dezibel erreicht - Vuvuzela-Niveau.

Energieäquivalenter Dauerschallpegel: Dieser Wert, differenziert nach Tag und Nacht, gibt für den Messort den Durchschnitt aller „Schallereignisse“ in den verkehrsreichsten sechs Monaten wieder. Dabei werden die Zahl der Über- und Vorbeiflüge, ihre Pegelhöhen und die Dauer der Einwirkung berücksichtigt. Seit 2007 muss der Wert „energieäquivalent“ sein, das heißt, der tatsächlichen Schallenergie aller Einzelgeräusche entsprechen. Die Werte haben sich dadurch im Vergleich zu früher an jenen Messstationen erhöht, wo verhältnismäßig wenige Flugbewegungen vorbei führen.

Schutzzonen: Das Fluglärmsgesetz legt die nach Grenzwerten des Dauerschallpegels fest. Nach der Erweiterung des Flughafens gilt die „Tagesschutzzone 1“ für Gebiete, in denen mindestens ein Dauerschallpegel von 60 dB (A) herrscht. Die „Tagesschutzzone 2“ beginnt bei 55 dB(A), die „Nachtschutzzone“ bei 50 dB(A) oder wenn sechs Mal 53 dB (A) erreicht werden. In „Tagesschutzzonen 2“ dürfen keine neuen Krankenhäuser, Altenheime, Kindergärten oder ähnliche soziale Einrichtungen gebaut werden, es sei denn es ist zur „Versorgung der Bevölkerung dringend geboten“, wie es im Gesetz heißt. In „Tagesschutzzonen 1“ und „Nachtschutzzonen“ dürfen keine Wohnungen gebaut werden.

Betriebsrichtung: Für die Verteilung des Fluglärms in der Region ist wesentlich ist, woher der Wind weht. Kommt er - wie zu rund 75 Prozent - aus Westen, starten die Maschinen in Frankfurt gen Westen und landen von Osten.

Informationen: Die genannten Fluglärmkonturen finden sich im Internet unter www.laermkarten.de/dialogforum2010/informationen. Das „Umwelthaus“ des Forums Flughafen verfügt über umfangreiches Material zum Thema (Telefon 0 61 42/8 35 69-0, Internet: www.umwelthaus.org). Die aktuellen Messwerte stehen auf den Internetseiten der Fraport AG (www.fraport.de/cms/infoservice-fluglaerm). Der Verein Deutscher Fluglärmdienst (www.dfld.de) misst in Eigenregie. (hs.)

Text: F.A.Z.

Bildmaterial: F.A.Z., Simulation Fraport

© Frankfurter Allgemeine Zeitung GmbH 2010.

Alle Rechte vorbehalten.

Vervielfältigungs- und Nutzungsrechte erwerben



Verlagsinformation

Stöbern und Reinhören: Spannende Hörbücher für Kinder und Erwachsene finden Sie im FAZ.NET-Buchshop - auch zum sofortigen Herunterladen. Schauen Sie vorbei...

F.A.Z. Electronic Media GmbH 2001 - 2010
Dies ist ein Ausdruck aus www.faz.net.