

Fluglärm

Vortrag vom 28.04.2004 zur tatsächlichen und rechtlichen Situation in Trebur

Rechtsanwalt Bernhard Schmitz und Rechtsanwalt Thomas Mehler,
Schmitz Rechtsanwälte Frankfurt am Main

I. Lärmbelastung von Trebur

1. Flugrouten

Zwischen dem zu Trebur gehörenden Ortsteil Geinsheim und Trebur verläuft eine **Abflugroute** des Flughafens Frankfurt Main, die für die Lärmbelastung in Trebur verantwortlich ist. Diese Abflugroute wird bei Betriebsrichtung 25 (Westbetriebsrichtung) befliegen. Diese Betriebsrichtung macht ca. 75% des Jahres aus und wird bei Westwind eingerichtet, weil Flugzeuge nur gegen den Wind starten und landen können. Nach Angaben der Fraport (Fluglärmreport 2003) waren dies 2002 in den sechs verkehrsreichsten Monaten, das ist die Zeit vom 01. Mai bis 31. Oktober, 12.404 Flüge am Tag und 1.731 Flüge in der Nacht. Diese Flugroute bündelt ungefähr bis zum Rhein mehrere Flugrouten, darunter die Flugrouten TABUM (Nacht); GOGAS (kurz + Nacht) und OLDAS. Diese Routen werden von Flugzeugen etwa mit den Zielen Nord- und Südamerika, Südwesteuropa und Großbritannien genutzt. Die Flugzeuge starten dabei in Westrichtung von den beiden Start- und Landebahnen mit der Bezeichnung 07 und 25 oder in Südrichtung auf der Startbahn 18. Die Zahlen, mit denen die Bahnen bezeichnet werden, ist mit zehn multipliziert ihre Gradzahl, gemessen an einer gedachten Nord-Süd-Linie. So ist zum Beispiel der Winkel von Nord-Süd zur nördlichen der beiden Parallelbahnen 70 Grad; zur südlichen sind es 250 Grad.

Im Ausbaufall wird für diese Hauptbetriebsrichtung eine zusätzliche Flugroute geplant, die über Astheim eindrehend nach Norden bzw. Osten führt (Gogas/Tabum). Die Auswertung von Karten der DFS aus 11/2002, die von der Bürgerinitiative Tebur vorgelegt wurden, und der Karten Bc 2.3-1 und Bc 2.3-2 der Fraport zum ROV ergeben somit im Ausbaufall (Nordwestlandebahn) **eine Abflugroute, die direkt über Astheim führen wird.**

Anflüge unterscheiden sich in den meisten Kommunen deutlich von Abflügen. Anflüge auf den Flughafen finden zunächst meist in einer weitaus größeren Höhe statt, damit an den Kreuzungspunkten mit den Abflugrouten keine Kollisionen zu befürchten sind. Für Trebur ist noch genau festzustellen, in welcher Höhe diese Anflüge stattfinden und wie sie sich als Lärmereignisse darstellen. **Derzeit finden Anflüge bei der Betriebsrichtung 07, also bei Ostwind, direkt über dem Siedlungsgebiet von Trebur, teilweise aber auch von Astheim statt. Dies ergibt sich aus Radartrack-Aufzeichnungen, bei denen die Radarspuren der Flugzeuge visualisiert werden.** Geinsheim wird weitgehend von direkten Überflügen durch Anflüge verschont. Die Flugzeuge auf dieser Route fliegen südlich des Flughafens parallel zu den Start- und Landebahnen, um dann von Westen aus auf der „Südbahn“ zu landen. Man nennt diese Flüge „**Gegenanflüge**“.

Auch im **Ausbaufall führt diese Anflugroute zu Überflügen vor allem von Trebur**, der Eindrehpunkt zur sog. Anfluggrundlinie ist hinter Nackenheim vorgesehen (vgl. Karten der DFS). Eine parallele Anflugroute führt weiter nördlich über Hofheim und Hattersheim im Gegenanflug nach dem Eindrehen auf die Anfluggrundlinie auf die „Nordbahn“. Im Ausbaufall werden auf dieser Flugroute und bei der für Trebur bei Anflügen interessierenden Betriebsrichtung 07 die Landungen auf die neue Nordwestlandebahn abgewickelt. Auf der Route über Trebur müssten deshalb zukünftig sämtliche Landungen auf die Parallelbahnen abgewickelt werden. Die zahlenmäßige Belegung der über Trebur eindrehenden Route ist für den Ausbaufall zu ermitteln. Eine Zunahme von Anflugverkehren könnte aber auch schon durch die Zunahme der Flugbewegung von 456.000 auf 657.000 eintreten.

Anm: Die strenge Einhaltung des außerhalb Treburs und Astheims liegenden Eindrehpunkts könnte der Fluglärmkommission vorgeschlagen werden, die Machbarkeit dieses Vorschlags soll hier nicht weiter untersucht werden.

2. Methodik und Problematik der Lärmmessung

Problematisch sind solche Gegenanflüge auch für die Lärmberechnungen und die auf der selben Methodik aufbauenden Messungen von Fluglärm. Bei der Ermittlung der Fluglärmbelastung sind diese Gegenanflüge bisher vernachlässigt worden. Dies liegt daran, dass man in der sog. **Anleitung zur Berechnung von Fluglärm (AzB)**, die aus dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (Fluglärm-G) stammt, mit der Unterstellung arbeitet, diese Flüge seien aufgrund ihrer großen Höhe nicht wahrzunehmen. In gerichtlichen Verfahren und Verwaltungsverfahren verfolgen wir das Ziel, diese Flüge mitzuberücksichtigen, weil sie die Gesamtlärmsituation der Betroffenen jedenfalls verschlechtern.

Eine im Auftrag des Regionalen Dialogforums (RDF) erstellte Studie der Eidgenössischen Materialprüfungsanstalt (**EMPA**) bescheinigte der AzB, dass sich diese Vernachlässigung als methodische Schwäche darstellt, die **zu einer Unterschätzung der Fluglärmbelastung** führt. Dieses sehr beachtliche Gutachten hat die Fluglärmüberwachungsanlage der Fraport untersucht und Defizite bei den Messungen erkannt. Die EMPA-Studie hat hierbei ein weiteres Defizit aufgezeigt, welches man bei einer Fluglärmmessung in Trebur beachten müsste: **Kurvenflüge, wie sie in einer Vielzahl über Trebur durch das Eindrehen stattfinden, werden bei der Lärmentwicklung von der bisherigen Methodik der Lärmmessung und –berechnung unterschätzt.** Dies liegt daran, dass ein Flugzeug, das einen Kreis um Trebur beschreibt, nicht von Trebur entfernt, sondern auf der Kreisbahn immer gleich entfernt vom Ort fliegt. Das Geräusch ist also länger zu hören, als dies von der AzB angenommen wird. Das bedeutet, dass man zukünftig für Trebur zu höheren Lärmwerten kommen wird.

In Trebur ist keine Fluglärmmessanlage der Fraport aufgestellt. Nächstgelegener Messpunkt dieser dauerhaft betriebenen Messung, deren Ergebnisse im Fluglärmreport veröffentlicht werden, ist die Nr. 35 „Groß-Gerau West“, welche auf der oben dargestellten Abflugroute liegt. Allerdings betreibt die BIT ein Außenmikrofon auf dem Dach des Anwesens Lindenstr. 14.

3. Fluglärmbelastung in Trebur (in dB)

Bevor man nun dazu kommt, die **tatsächliche Lärmbelastung** in Trebur in Werten zu benennen, muss folgendes gesagt werden. Die HLUG hat sogenannte Lärmkonturen berechnet. Dabei handelt es sich um flächenhaft dargestellte Gebilde, denen man die Lärmbelastung eines bestimmten Ortes oder Ortsteils entnehmen kann. Diese Werte wurden auf der **Hompaga des RDF** durch sog. **Lärmkarten** oder **Fluglärmkonturen** „visualisiert“. Man kann also dort die Fluglärmbelastung einer bestimmten Stelle durch Anklicken mit der Maus ablesen. Es ist die sogenannte „Ist-Belastung“ ausgehend von 2001 und die Belastung im Ausbaufall (Landebahn Nordwest) dargestellt. Hiernach weist Trebur einen Dauerschallpegel durch Fluglärm bei Westbetrieb (bei Ostbetrieb ist es in Trebur leise) von tagsüber 50 dB auf. **Im Ausbaufall werden im Ortsteil Trebur 7 dB dazukommen. Trebur ist damit relativ gesehen als eine der durch den Flugbetrieb am stärksten betroffenen Gemeinden anzusehen. Eine Faustregel besagt, dass eine Erhöhung des Lärms um 5 dB einer Verdoppelung, eine Erhöhung des Lärms um 10 dB einer Vervierfachung des Lärms entspricht.** Nachts wird es ebenfalls lauter, jedoch nicht in diesem Maße. Derzeit werden Schallpegel von 43 bis 47 dB(A) in Trebur erreicht. Im Ausbaufall kommen 1 bis 3 dB(A) dazu.

Im bisher ruhigen Astheim nimmt durch den Ausbau und die bereits erläuterte neue Abflugroute die Belastung deutlich zu. Bei Westwind werden 57 dB am Tage und 47 dB in der Nacht erreicht. In Geinsheim bleibt die Belastung etwa gleich. Bei Ostwind wird es in beiden Ortsteilen sogar etwas ruhiger.

II. Das Verfahren A380

Mit dem Verfahren A380 hat auch der kapazitive Ausbau des Flughafens bereits begonnen. Dies ergibt sich aus der vorgelegten Planung der Fraport für die **350 Meter lange und 45 Meter hohe Werfthalle für das Langstreckenflugzeug A380**. Das Vorhaben schließt an den stetig wachsenden Südbereich des Flughafens an und liegt westlich der Cargo City Süd **im Bannwald**. **Die Planung ist untrennbar mit dem kapazitiven Ausbau verbunden und schafft rechtliche Zwangspunkte für das spätere Zulassungsverfahren**: So wird mit diesem Vorhaben erstmals über die Möglichkeit entschieden, den einst zum Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm als unersetzlich erklärten Bannwald zu roden. Außerdem sind Teile dieses Vorhabens (z.B. die Parkhaus- und Toranlage) nur sinnvoll, wenn der Gesamtausbau kommt, der für diesen Bereich einen großen zentralen Wartungsbereich für Flugzeuge vorsieht, wovon die A380-Werft nur ein erster Teil sein wird.

Trebur wurde in diesem Verfahren nicht beteiligt, hat aber gleichwohl eine ausführliche Einwendungsschrift im Verfahren abgegeben sowie durch die Mitglieder der Verwaltung und die Rechtsanwälte kontinuierlich am siebenwöchigen Erörterungstermin teilgenommen. Die Planung sieht vor, dass es **durch den Einsatz des Großflugzeugs A380 nicht zu einer Zunahme von Lärm kommt**. Belegt wird dies in den Antragsunterlagen damit, dass der von dem A380-Flugzeug ausgehende Lärm nicht größer ist, als der eines Jumbos (B747). Im Erörterungstermin zeigte sich aber, dass die Fraport gar nicht prognostiziert, dass die B747-Flugzeuge durch A380-Flugzeuge ersetzt werden. Vielmehr gehen die Unterlagen von einer gleichbleibenden Zahl an B747-Flugzeugen bis zum Jahr 2015 aus. Nach den Aussagen der Fraport ist der Flughafen derzeit voll ausgelastet, weshalb ein A380 ein anderes (leiseres) Flugzeug im Einzelfall ersetzen muss, um am Verkehr in Frankfurt teilnehmen zu können. Da davon auszugehen ist, dass die B747 und damit auch der gleich laute A380 zu den lautesten Flugzeugen gehört, wird er also ein leiseres Flugzeug ersetzen. **Der Fluglärm nimmt demzufolge auch in Trebur zu**.

Die Nichtbeteiligung von Trebur war außerdem rechtsfehlerhaft, weil das Gemeindegebiet aufgrund der Planungen für das A380-Flugzeug unmittelbar durch eine naturschutzrechtliche Ersatzmaßnahme für das Werftvorhaben in Anspruch genommen wird. Es geht dabei um die Aufforstung des Hofguts

Hohenaue (M21). Die Maßnahme sieht eine „Laubwaldentwicklung durch Sukzession“ in diesem Bereich vor. Zum Zeitpunkt des Antrags auf Planfeststellung war die Maßnahme bereits durchgeführt. Die Gemeinde wurde nicht beteiligt, weil das RP Darmstadt der Ansicht der Fraport gefolgt ist, dass es im Verfahren nur noch um die Anerkennung der Maßnahme als Ersatzmaßnahme für das Werftvorhaben, nicht mehr aber um den mit der Ersatzmaßnahme verbundenen Eingriff in die Hoheit der Gemeinde Trebur ginge.

III. Nachtflugverbot bei einem kapazitiven Ausbau

Zum **Stand der Planungen für die Ladebahn** sei folgendes gesagt: Fraport hat die Errichtung einer zusätzlichen Landebahn im Januar 2004 beim RP Darmstadt beantragt. Es ist davon auszugehen, dass Fraport die Variante Nordwest, eine Landebahn im Kelsterbacher Wald, und damit verbunden ein Nachtflugverbot von 23.00 Uhr bis 5.00 Uhr beantragt hat. Außerdem werden die Planungen verschiedene weitere bauliche Maßnahmen enthalten. Genannt wurde bereits der Wartungsbereich Süd; außerdem ist ein Passagierterminal 3 auf dem Gelände der US Air Base geplant, die Ende 2005 geräumt sein wird.

Ein **auf die Zeit von 23.00 Uhr bis 5.00 Uhr beschränktes Nachtflugverbot** stellt unserer Auffassung nach keinen ausreichenden Kompromiss dar. Denn es werden derzeit ca. **140 Nachtflugbewegungen** jede Nacht (22.00 Uhr bis 6.00 Uhr) durchgeführt. Der Flughafen Frankfurt Main nach einem kapazitiven Ausbau wird 120 Flugbewegungen pro Stunde durchführen können. Er könnte also die derzeit 140 Flugbewegungen ohne weiteres in den beiden **Nachtrandstunden** durchführen; er könnte aufgrund von dieser Betriebsregelung (keine Starts- und Landungen von 23.00 bis 5.00 Uhr) insgesamt 240, also 100 zusätzliche Flüge in der Nacht durchführen. Neben dieser Tatsache wird von uns dieses eingeschränkte Nachtflugverbot aufgrund von aktuellen lärmmedizinischen Erkenntnissen hinterfragt. Richtig ist, dass ein **Aufwachen des Menschen in der Nacht durch Fluglärm gesundheitsschädlich** ist. Ein Aufwachen ist ab einem Einzelschallpegel von 53 dB(A) am Ohr des Schläfers zu befürchten. Ein einmaliges Aufwachen ist nicht gesundheitsschädlich, ungeklärt ist aber, ab welcher Häufigkeit die Gesundheitsschädlichkeit erreicht wird. Es kann zurückgehend auf den Lärmwirkungsforscher Jansen hier ein sechsmaliges Aufwachen als gesundheitsschädlich angenommen werden.

Lärmwirkungsforscher, insbesondere der für die Initiative Zukunft Rhein/Main (ZRM) tätige Dr. Maschke haben allerdings inzwischen erkannt, dass der Gesundheitsbezug nicht allein durch Aufwachen hergestellt werden kann, sondern in einer Störung der körperlichen Rhythmik begründet ist. Demnach darf der Mensch auch in Ruhephasen nicht gestört werden. Ruhephasen sind insbesondere das Wochenende, die der Mensch oftmals im Freien verbringt und eben auch die Abendstunden.

Eine Betriebsregelung, die keine Deckelung der Flugbewegungen an den Wochenenden und in den Abendstunden vornimmt, ist von unserer Seite aus abzulehnen. Das BVerwG hat 1991 im „München II“-Urteil dies zwar als nicht zu beanstanden angesehen. Durch die neuen Erkenntnisse müsste diese Diskussion aber erneut eröffnet werden können.

Auch passiver Schallschutz, wie er von Fraport für Personen durchgeführt wird, die sich im Nachtschutzgebiet befinden, ist aus diesem Grund unzureichend. Eine Erholung ausschließlich im Haus bei geschlossenem Fenster ist unserer Ansicht nach nicht zielführend. Eigentümer von Liegenschaften in Trebur sind hinsichtlich passiven Schallschutzes jedoch schon nicht antragsberechtigt, weil sich Trebur nicht im Schutzgebiet befindet. Die Tatsache, nicht in ein Schallschutzgebiet einbezogen zu sein, hindert den Betroffenen rechtlich jedoch nicht daran, unzumutbaren Lärm durch eine verwaltungsgerichtliche Klage abzuwehren und auf Einbeziehung in ein Schallschutzgebiet zu klagen. Dies hat das BVerwG ausdrücklich entschieden.

Bernhard Schmitz
(Rechtsanwalt)

Thomas Mehler
(Rechtsanwalt)

- RDF homepage zu den Lärmkonturen:
<http://www.laermkarten.de/dialogforum/index.php>