

## Fluglärm – Audiatur et altera pars\*

Lärmschutzzonen werden von behördlicher Seite oder den Betreibern von Flughäfen berechnet. So kommt es vor, dass Nachbarn finanziell entschädigt oder gar nicht entschädigt werden, obwohl nur eine halbe Straßenbreite oder ein paar Meter zwischen ihnen liegen. Zur Reduktion von Fluglärm forschen das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) und die Deutsche Flugsicherung (DFS) an Flugrouten zur Reduzierung von Immissionswerten im Rahmen einer sog. Lärmkontingentierung. Obwohl eine Verbesserung prognostiziert wird, sind Betroffene selten mit dem Ergebnis zufrieden. Wie kann das sein?

Objektive Zahlenwerte zur Bestimmung des Fluglärms werden als Schalldruckpegel berechnet. Neben den Amplituden einzelner Ereignisse geht die Anzahl der Ereignisse über der Zeit und somit die Länge der Einwirkung in die Berechnungen ein. Das subjektive Empfinden der Betroffenen muss mit diesen Zahlenwerten nicht korrespondieren. Psychoakustische Faktoren spielen für das subjektive Lärmempfinden eine Rolle, sodass individuell ein ganz unterschiedliches Geräuschempfinden gilt. Die Zuordnung von Ereignissen zu bestimmten Verursachern allein und eine entsprechende Grundeinstellung gegenüber dem Verursacher können die gesundheitlichen Folgen negativ beeinflussen. Der absolute Schalldruckpegel spielt dann nur noch eine untergeordnete Rolle.

Wie lässt sich Fluglärm nun mit derartigen Randbedingungen mindern? Betroffene Flughafenkritiker – leider zu häufig als Flughafengegner titulierte – müssen von den Verursachern – den Flughafentreibern – und den Genehmigungsbehörden ernst genommen werden. Richterlich festgelegte Zielvorgaben zum Schutz der Anwohner in den Morgen- und Nachstunden sind konsequent einzuhalten. Scheinhaltige Ausnahmeregelungen in der Ferienzeit oder nach Unwettersituationen sollten vorausblickend durch Kontingentierung von Flugbewegungen auf möglichst viele Flughäfen behördlich gesteuert werden. Volkswirtschaftlich macht es z. B. wenig Sinn, einen internationalen Geschäftsflughafen wie den Düsseldorfer auf Kosten der umliegenden Regionalflughäfen derart mit Ferienflugverkehr zu belasten.

Die finanziellen Aufwendungen der Flughafenbetreiber für Schallschutzmaßnahmen an Dächern und Fenstern von Betroffenen kommen bei den innerhalb der Lärmkonturen Wohnenden nur selten positiv an. Die zur Bezuschussung genehmigten Maßnahmen werden i. d. R. von den vom Lärmverursacher beauftragten Ingenieurbüros auch im Jahr 2014 häufig nicht nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik ermittelt – nicht einmal die Vorgaben der DIN 4109 von 1989 werden zwingend eingehalten, die sowohl gesetzlicher Bestandteil der „Zweiten Flugplatz-Schallschutzmaßnahmenverordnung – 2.FlugLSV“ als auch der jeweiligen Landesbauordnung ist. Die persönliche Grundeinstellung zum Lärmverursacher ändert sich bei den Fluglärmgeschädigten in einem derartig abstrakten Verfahren und einer Ausfinanzierung des Lärmschutzes von i. d. R. nur zwei Drittel der Gesamtkosten nicht. Auch objektiv leisere Flugzeuge reduzieren somit die Anzahl der Störungen bei diesen Betroffenen nicht. Behörden müssen die Prozesse zur Finanzierung von individuellen Schutzmaßnahmen kontrollieren und vorbildlich steuern.

Ein Umdenken bei Kurzstreckenflügen ist ebenso zielführend – reduziert werden soll immer noch der Fluglärm. Auch ich saß in den letzten acht Monaten zweimal in einem Flieger von Frankfurt nach Düsseldorf. Für die Umsteiger der internationalen Business Class wäre es ein guter Effekt, die letzten Kilometer einer langen Reise konsequent mit der Bahn zu reisen – gesetzlich reglementiert. An Komfort muss es dabei schon heute nicht mehr mangeln – die Zeitersparnis hin zum eigentlichen Ziel der Reise kann gar erheblich sein und wird von Fluggesellschaften konsequent missachtet. Nur gesetzliche Vorschriften können hier maßregeln.

Letztlich wissen wir alle, dass man Fluglärm und auch die Schadstoffemissionen des Luftverkehrs in unseren urbanen Zentren nur mit Verzicht reduzieren kann. Gewöhnen sollten wir uns daran alle – die den Weg verstanden haben, können vorbildlich damit argumentieren.

\*<sup>1)</sup> Man höre auch die andere Seite...



Professor Dr.-Ing. **Frank Kameier**, Fachhochschule Düsseldorf, Fachgebiet Strömungstechnik und Akustik. Stellvertretendes Mitglied in der Düsseldorfer Kommission zur Beratung über Maßnahmen zum Schutz gegen Fluglärm und gegen Luftverunreinigungen durch Luftfahrzeuge (Fluglärmkommission gemäß § 32b LuftVG) für den Verein „Bürger gegen Fluglärm e.V.“.