

**Konzept des
hessischen Wirtschaftsministeriums (HMWEVL)
zur
Lärmobergrenze (LOG)**

Eine kritische Analyse des DFLD

www.DFLD.de

Horst Weise

1. Kriterien zur Beurteilung der Lärmobergrenze (LOG)

- **Wo wird es wieviel leiser?**
Speziell für Frankfurt: Wird es im Frankfurter Süden leiser?

1. Kriterien zur Beurteilung der Lärmobergrenze (LOG)

- **Wo wird es wieviel leiser?
Speziell für Frankfurt: Wird es im Frankfurter Süden leiser?**
- **Was können sich Betroffene von zukünftigen technischen Innovationen („leiseres“ Fluggerät) erhoffen?**

1. Kriterien zur Beurteilung der Lärmobergrenze (LOG)

- **Wo wird es wieviel leiser?
Speziell für Frankfurt: Wird es im Frankfurter Süden leiser?**
- **Was können sich Betroffene von zukünftigen technischen Innovationen („leiseres“ Fluggerät) erhoffen?**
- **Wie entwickelt sich der besonders gesundheitsgefährdende Nachtfluglärm?**

1. Kriterien zur Beurteilung der Lärmobergrenze (LOG)

- **Wo wird es wieviel leiser?
Speziell für Frankfurt: Wird es im Frankfurter Süden leiser?**
- **Was können sich Betroffene von zukünftigen technischen Innovationen („leiseres“ Fluggerät) erhoffen?**
- **Wie entwickelt sich der besonders gesundheitsgefährdende Nachtfluglärm?**
- **Gibt die LOG Privatleuten mehr Planungssicherheit bei der Wohnortsuche?**

1. Kriterien zur Beurteilung der Lärmobergrenze (LOG)

- **Wo wird es wieviel leiser?
Speziell für Frankfurt: Wird es im Frankfurter Süden leiser?**
- **Was können sich Betroffene von zukünftigen technischen Innovationen („leiseres“ Fluggerät) erhoffen?**
- **Wie entwickelt sich der besonders gesundheitsgefährdende Nachtfluglärm?**
- **Gibt die LOG Privatleuten mehr Planungssicherheit bei der Wohnortsuche?**
- **Wurde die Mediationsempfehlung „Kontingentierung von Lärm und lokale Obergrenze“ umgesetzt?**

2. Das Konzept des HMWEVL der Lärmobergrenze

[Siehe Weblink.](#)

Die Grundidee des HMWEVL:

Die Fläche, die nach der Ausbau Prognose 2020 tagsüber mit mehr als 55 dBA verlärmert ist, wird begrenzt.

2. Das Konzept des HMWEVL der Lärmobergrenze

Siehe [Weblink](#).

Die Grundidee des HMWEVL:

Die Fläche, die nach der Ausbau Prognose 2020 tagsüber mit mehr als 55 dBA verlärmert ist, wird begrenzt.

Konkret:

- Die Tagschutzzzone 2 (6-Monats Mittelungspegel ≥ 55 dBA) beträgt
nach **Prognose** **29.994 ha**
Größe **Istwert 2015** **18.917 ha**

2. Das Konzept des HMWEVL der Lärmobergrenze

Siehe [Weblink](#).

Die Grundidee des HMWEVL:

Die Fläche, die nach der Ausbau Prognose 2020 tagsüber mit mehr als 55 dBA verlärmert ist, wird begrenzt.

Konkret:

- Die Tagschutzzzone 2 (6-Monats Mittelungspegel ≥ 55 dBA) beträgt
nach **Prognose** **29.994 ha**
Größe **Istwert 2015** **18.917 ha**
- Der **aktuelle technische Fortschritt** gegenüber 2007 (Jahr des Planfeststellungsbeschlusses) beträgt **1,8 dBA**.

2. Das Konzept des HMWEVL der Lärmobergrenze

Siehe Weblink.

Die Grundidee des HMWEVL:

Die Fläche, die nach der Ausbau Prognose 2020 tagsüber mit mehr als 55 dBA verlärm ist, wird begrenzt.

Konkret:

- Die Tagschutzzzone 2 (6-Monats Mittelungspegel ≥ 55 dBA) beträgt
nach **Prognose** **29.994 ha**
Größe **Istwert 2015** **18.917 ha**
- Der **aktuelle technische Fortschritt** gegenüber 2007 (Jahr des Planfeststellungsbeschlusses) beträgt **1,8 dBA**.
- Die Idee: Die Fläche der Tagschutzzzone 2 reduziert um den Betrag der den 1,8 dBA entspricht, soll die Größe der zukünftigen Lärmobergrenze für 55 dBA beschreiben.
Größe **Lärmobergrenze 22.193 ha**

Konkret:

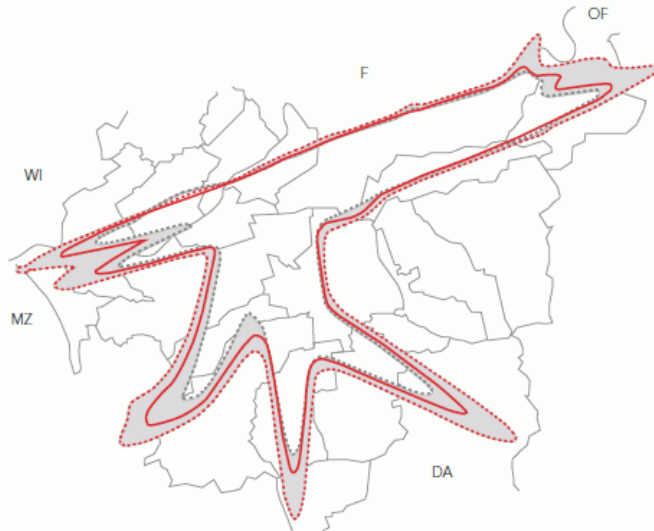
Die **Verkleinerung** der 55 dBA-Fläche gegenüber der 2020 Prognose beträgt **7.801 ha**.

Die **Vergroößerung** der 55 dBA-Fläche gegenüber dem Ist-Stand 2015 beträgt **3.276 ha**.

WIE WIRKT DIE LÄRMOBERGRENZE?



Flächengröße der Hochbetroffenen Gebiete
(Tagesdauerschallpegel von 55 dB(A)) in Hektar



! Innerhalb der jeweiligen Lärmkontur ist es 55 dB(A) oder lauter.

- 18917 ha 2015 (IST)
- - - - - 29994 ha Annahme PFB
- 22193 ha LOG (inkl. 3 Sigma)

- Für die Tagschutzzzone 1 (6-Monats Mittelungspegel ≥ 60 dBA) gilt analog:

Größe **2020-Prognose** **12.758 ha**

Größe **Istwert 2015** **7.637 ha**

Größe **Lärmobergrenze** **8.815 ha**

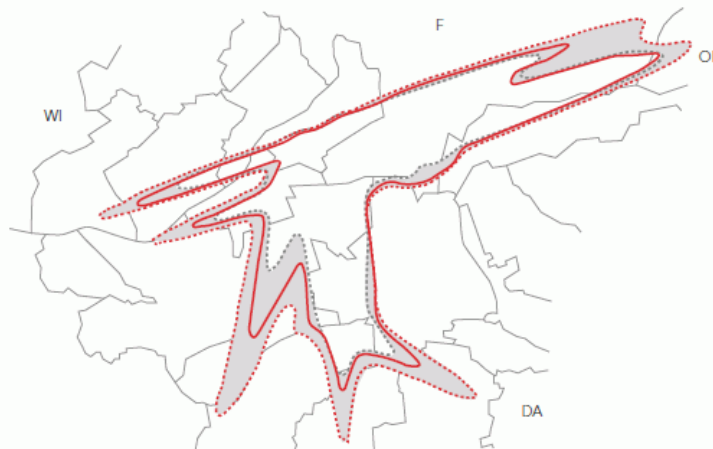
Die **Verkleinerung** der 60 dBA-Fläche gegenüber der 2020 Prognose beträgt **3.943 ha**.

Die **Vergrößerung** der 60 dBA-Fläche gegenüber dem Ist-Stand 2015 beträgt **1.178 ha**.

WIE WIRKT DIE LÄRMOBERGRENZE?



Flächengröße der Höchstbetroffenen Gebiete
(Tagesdauerschallpegel von 60 dB(A)) in Hektar



! Innerhalb der jeweiligen Lärmkontur ist es **60 dB(A)** oder lauter.

- 7637 ha 2015 (IST)
- 12758 ha **Annahme PFB**
- 8815 ha **LOG (inkl. 3 Sigma)**

Feststellung:

- Die Lärmobergrenze **reduziert nicht den gegenwärtigen Lärm.**
- Die Lärmobergrenze **reduziert den prognostizierten 2020 Lärm.**
- **Die Lärmobergrenze reduziert also den max. Zuwachs des Lärms.**

Daher rede ich auch nie von einer "**Lärmreduktion**"
sondern von einer "**Reduzierung des Lärmzuwachses**"

Feststellung:

- Die Lärmobergrenze **reduziert nicht den gegenwärtigen Lärm.**
- Die Lärmobergrenze **reduziert den prognostizierten 2020 Lärm.**
- **Die Lärmobergrenze reduziert also den max. Zuwachs des Lärms.**

Daher rede ich auch nie von einer "**Lärmreduktion**"
sondern von einer "**Reduzierung des Lärmzuwachses**"

Konkret:

- Es wird lauter.
- Aber es wird nicht so laut, wie im Planfeststellungsbeschluss prognostiziert.

Feststellung:

- Die Lärmobergrenze **reduziert nicht den gegenwärtigen Lärm.**
- Die Lärmobergrenze **reduziert den prognostizierten 2020 Lärm.**
- **Die Lärmobergrenze reduziert also den max. Zuwachs des Lärms.**

Daher rede ich auch nie von einer "Lärmreduktion"
sondern von einer "Reduzierung des Lärmzuwachses"

Konkret:

- Es wird lauter.
- Aber es wird nicht so laut, wie im Planfeststellungsbeschluss prognostiziert.

**Kriterium: „Wo wird es wieviel leiser?“
Es wird nirgends leiser !**

3. Detailbetrachtung

3.1 Die 3-Sigma-Regelung

Das HMWEVL bestätigte auf Rückfrage des DFLD:

Die **begrenzende Fläche** der LOG wird **mit 3-Sigma-Regelung** berechnet, aber die **jährliche Vergleichsfläche** wird **ohne 3-Sigma-Regelung** berechnet.

3. Detailbetrachtung

3.1 Die 3-Sigma-Regelung

Das HMWEVL bestätigte auf Rückfrage des DFLD:

Die **begrenzende Fläche** der LOG wird **mit 3-Sigma-Regelung** berechnet, aber die **jährliche Vergleichsfläche** wird **ohne 3-Sigma-Regelung** berechnet.

Einschub: Was ist die 3-Sigma-Regelung ?

- Bei der letzten Novellierung des Fluglärmschutzgesetzes hat es die Luftfahrtindustrie erfolgreich geschafft, die sog. **100:100 Regelung** zu verhindern.
Die 100:100 Regelung besagt, dass Dauerschallpegelberechnungen nur über den Zeitraum gemittelt werden, an dem auf Grund der Betriebsrichtung überhaupt mit einer Lärmbelastung zu rechnen ist.
- Als Ausgleich wurde die **3-Sigma-Regelung** erfunden.
Die 3-Sigma-Regelung betrachtet die Standardabweichung der Betriebsrichtungsverteilung der letzten 10 Jahre und erhöht den berechneten Dauerschallpegel um das 3-fache der Standardabweichung.
- **Die 3-Sigma-Regelung ist für die Betroffenen deutlich schlechter als die 100:100 Regel.**
- **Die 3-Sigma-Regelung ist kompliziert:
Jeder betroffene Ort hat seinen individuellen 3-Sigma-Wert.**

3. Detailbetrachtung

3.1 Die 3-Sigma-Regelung

Das HMWEVL bestätigte auf Rückfrage des DFLD:

Die **begrenzende Fläche** der LOG wird **mit 3-Sigma-Regelung** berechnet, aber die **jährliche Vergleichsfläche** wird **ohne 3-Sigma-Regelung** berechnet.

Einschub: Was ist die 3-Sigma-Regelung ?

- Bei der letzten Novellierung des Fluglärmschutzgesetzes hat es die Luftfahrtindustrie erfolgreich geschafft, die sog. **100:100 Regelung** zu verhindern.
Die 100:100 Regelung besagt, dass Dauerschallpegelberechnungen nur über den Zeitraum gemittelt werden, an dem auf Grund der Betriebsrichtung überhaupt mit einer Lärmbelastung zu rechnen ist.
- Als Ausgleich wurde die **3-Sigma-Regelung** erfunden.
Die 3-Sigma-Regelung betrachtet die Standardabweichung der Betriebsrichtungsverteilung der letzten 10 Jahre und erhöht den berechneten Dauerschallpegel um das 3-fache der Standardabweichung.
- **Die 3-Sigma-Regelung ist für die Betroffenen deutlich schlechter als die 100:100 Regel.**
- **Die 3-Sigma-Regelung ist kompliziert:
Jeder betroffene Ort hat seinen individuellen 3-Sigma-Wert.**

Was bedeutet dieser Vergleich von "Äpfeln mit Birnen" ?

Der DFLD hat die 2020-Prognose mit und ohne 3-Sigma-Regelung durchgerechnet.

Das Ergebnis:

1. Die vom HMWEVL berechnete Lärmobergrenzen-Fläche für **56,8 dBA (mit 3 Sigma)** ist genauso groß wie die **55,96 dBA Fläche ohne 3-Sigma**, d.h. von den 1,8 dBA **bleiben nur noch 0,84 dBA Reduzierung des Lärmzuwachses übrig.**

Das Ergebnis:

1. Die vom HMWEVL berechnete Lärmobergrenzen-Fläche für **56,8 dBA (mit 3 Sigma)** ist genauso groß wie die **55,96 dBA Fläche ohne 3-Sigma**, d.h. von den 1,8 dBA **bleiben nur noch 0,84 dBA Reduzierung des Lärmzuwachses übrig.**
2. Die vom HMWEVL berechnete Lärmobergrenzen-Fläche für **61,8 dBA (mit 3 Sigma)** ist genauso groß wie die **61,14 dBA Fläche ohne 3-Sigma**, d.h. von den 1,8 dBA **bleiben nur noch 0,66 dBA Reduzierung des Lärmzuwachses übrig.**

Das Ergebnis:

1. Die vom HMWEVL berechnete Lärmobergrenzen-Fläche für **56,8 dBA (mit 3 Sigma)** ist genauso groß wie die **55,96 dBA Fläche ohne 3-Sigma**, d.h. von den 1,8 dBA **bleiben nur noch 0,84 dBA Reduzierung des Lärmzuwachses übrig.**
2. Die vom HMWEVL berechnete Lärmobergrenzen-Fläche für **61,8 dBA (mit 3 Sigma)** ist genauso groß wie die **61,14 dBA Fläche ohne 3-Sigma**, d.h. von den 1,8 dBA **bleiben nur noch 0,66 dBA Reduzierung des Lärmzuwachses übrig.**

Die Konsequenz:

Von der versprochenen um 1,8 dBA reduzierten Erhöhung (bzgl. der 2020 Prognose) durch die Lärmobergrenze ist **mehr als die Hälfte keine Reduzierung des Lärmzuwachses** sondern nur ein „Rechentrick“,

da die **Lärmobergrenzen-Fläche mit 3-Sigma** berechnet wird, aber die **jährliche „Vergleichsfläche“ ohne 3-Sigma** berechnet wird.

Das Ergebnis:

1. Die vom HMWEVL berechnete Lärmobergrenzen-Fläche für **56,8 dBA (mit 3 Sigma)** ist genauso groß wie die **55,96 dBA Fläche ohne 3-Sigma**, d.h. von den 1,8 dBA **bleiben nur noch 0,84 dBA Reduzierung des Lärmzuwachses übrig.**
2. Die vom HMWEVL berechnete Lärmobergrenzen-Fläche für **61,8 dBA (mit 3 Sigma)** ist genauso groß wie die **61,14 dBA Fläche ohne 3-Sigma**, d.h. von den 1,8 dBA **bleiben nur noch 0,66 dBA Reduzierung des Lärmzuwachses übrig.**

Die Konsequenz:

Von der versprochenen um 1,8 dBA reduzierten Erhöhung (bzgl. der 2020 Prognose) durch die Lärmobergrenze ist **mehr als die Hälfte keine Reduzierung des Lärmzuwachses** sondern nur ein „Rechentrick“,

da die **Lärmobergrenzen-Fläche mit 3-Sigma** berechnet wird, aber die **jährliche „Vergleichsfläche“ ohne 3-Sigma** berechnet wird.

Hinweis:

Die Vorgehensweise des HMWEVL ist analog zum PFB. Dort hat Herr Posch die Überprüfung der Prognosewerte mit 3-Sigma durch Realwerte ohne 3-Sigma festgeschrieben.

Das ändert aber nichts daran, dass physikalisch der Vergleich von berechneten Lärmwerten mit und ohne 3-Sigma-Aufschlag Unfug ist - und es ist auch nicht einsichtig, warum die Lärmobergrenze diesen Unsinn wiederholt.

3.2 Weitere Kritikpunkte

- **Dynamisierung:**

Das Konzept berücksichtigt **nicht** die -15dBA (\emptyset : **-0,3 dBA/Jahr** = 15 dBA/50Jahre), die das DLR und die Luftfahrtindustrie von 2000 bis 2050 durch technischen Fortschritt prognostizieren, **sondern** nur **einmalig** die **-1,8 dBA**, die heute schon jederzeit technisch umsetzbar sind.

Daher ist es **zwingend die LOG-Fläche alle 5 oder 10 Jahre an die dann realen technischen Gegebenheiten anzupassen.**

3.2 Weitere Kritikpunkte

- **Dynamisierung:**

Das Konzept berücksichtigt **nicht** die -15dBA (\emptyset : **-0,3 dBA/Jahr** = 15 dBA/50Jahre), die das DLR und die Luftfahrtindustrie von 2000 bis 2050 durch technischen Fortschritt prognostizieren, **sondern** nur **einmalig** die **-1,8 dBA**, die heute schon jederzeit technisch umsetzbar sind.

Daher ist es **zwingend die LOG-Fläche alle 5 oder 10 Jahre an die dann realen technischen Gegebenheiten anzupassen.**



Europäisches Ziel für Flugzeuglärm: minus 65 Prozent

Die Europäische Union verfolgt gemeinsam mit ihren Mitgliedstaaten und der europäischen Luftfahrtindustrie ein ehrgeiziges Ziel: **Ausgehend vom Stand der Technik des Jahres 2000 sollen die Entwicklungen in der Flugzeugtechnologie bis zum Jahr 2050 zu einer Lärminderung von 65 Prozent führen. Dies entspricht einer Reduzierung um 15 Dezibel.** Dieses Ziel hat der europäische Luftfahrtforschungsbeirat (ACARE) in seinem Strategiepapier „Flightpath 2050“ ausgegeben. Die von ACARE definierte Forschungsagenda ist richtungsweisend für die Förderung der Luftfahrtforschung sowohl auf europäischer als auch auf nationaler Ebene.

Selbst das HMWEVL sagt in seinen FAQs:

*„Das HMWEVL geht bei seinen Annahmen für die Lärmobergrenze davon aus, dass **pro Jahrzehnt mindestens 1 dB(A)** an Reduktion durch moderneres Fluggerät und Flugverfahren erreichbar ist.“*

Selbst das HMWEVL sagt in seinen FAQs:

*„Das HMWEVL geht bei seinen Annahmen für die Lärmobergrenze davon aus, dass **pro Jahrzehnt mindestens 1 dB(A)** an Reduktion durch moderneres Fluggerät und Flugverfahren erreichbar ist.“*

D.h. die Luftfahrtindustrie verspricht das dreifache (**3 dBA/10 Jahre**) von dem was das HMWEVL erwartet (**1 dBA/10 Jahre**).

Umgesetzt werden sollen aber nur **einmalig -1,8 dBA**, die schon jetzt Stand der Technik sind.

Selbst das HMWEVL sagt in seinen FAQs:

*„Das HMWEVL geht bei seinen Annahmen für die Lärmobergrenze davon aus, dass **pro Jahrzehnt mindestens 1 dB(A)** an Reduktion durch moderneres Fluggerät und Flugverfahren erreichbar ist.“*

D.h. die Luftfahrtindustrie verspricht das dreifache (**3 dBA/10 Jahre**) von dem was das HMWEVL erwartet (**1 dBA/10 Jahre**).

Umgesetzt werden sollen aber nur **einmalig -1,8 dBA**, die schon jetzt Stand der Technik sind.

Kriterium:

„Was können sich Betroffene von zukünftigen technischen Innovationen („leiseres“ Fluggerät) erhoffen?“

Es gibt für Betroffene nur dann eine Entlastung, wenn es Fraport auch in Zukunft nicht gelingt die Flugbewegungszahlen zu steigern.

Die LOG ignoriert zukünftige technische Fortschritte.

- **Die Nacht bleibt vollständig unberücksichtigt:**
Verlegung von Tagflügen in die Nacht ist für die Luftfahrtindustrie von Vorteil
D.h. aus Sicht der Luftfahrtindustrie ist es von Vorteil, wenn Tagflüge in die Nacht verschoben werden, denn es reduziert den Tagwert und die nächtliche Entwicklung wird von der LOG nicht berücksichtigt.
Für die Betroffenen ist das ein Albtraum.

- **Die Nacht bleibt vollständig unberücksichtigt:**
Verlegung von Tagflügen in die Nacht ist für die Luftfahrtindustrie von Vorteil

D.h. aus Sicht der Luftfahrtindustrie ist es von Vorteil, wenn Tagflüge in die Nacht verschoben werden, denn es reduziert den Tagwert und die nächtliche Entwicklung wird von der LOG nicht berücksichtigt.

Für die Betroffenen ist das ein Albtraum.

Anmerkung: In den FAQs schreibt das HMWEVL:

*„Da für die Zeit von 22 – 6 Uhr in Frankfurt bereits heute eine Betriebsbeschränkung besteht, nach der im Jahresdurchschnitt nur 133 Bewegungen in diesem Zeitraum pro Nacht stattfinden dürfen, ist bereits eine gegenüber einem Lärmkontingent weitergehende Regelung getroffen. **Daher sieht das Modell keine zusätzlichen Regelungen für die Nacht vor**“*

- **Die Nacht bleibt vollständig unberücksichtigt:**
Verlegung von Tagflügen in die Nacht ist für die Luftfahrtindustrie von Vorteil

D.h. aus Sicht der Luftfahrtindustrie ist es von Vorteil, wenn Tagflüge in die Nacht verschoben werden, denn es reduziert den Tagwert und die nächtliche Entwicklung wird von der LOG nicht berücksichtigt.

Für die Betroffenen ist das ein Albtraum.

Anmerkung: In den FAQs schreibt das HMWEVL:

*„Da für die Zeit von 22 – 6 Uhr in Frankfurt bereits heute eine Betriebsbeschränkung besteht, nach der im Jahresdurchschnitt nur 133 Bewegungen in diesem Zeitraum pro Nacht stattfinden dürfen, ist bereits eine gegenüber einem Lärmkontingent weitergehende Regelung getroffen. **Daher sieht das Modell keine zusätzlichen Regelungen für die Nacht vor**“*

Z.Zt. wird das Kontingent von 133 Flugbewegungen/Nacht = 48.545 nächtliche Flugbewegungen/Jahr nur zu 2/3 ausgeschöpft.

Es ist nicht einsichtig, warum diese immense mögliche Erhöhung der Nachtverlärnung nicht auch **mit der gleichen Argumentation wie am Tag** („*Einsatz moderner, leiser Maschinen*“), unter Beibehaltung der 133 Flugbewegungen/Nacht, **reduziert** werden soll.

- **Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr:**
Die Verlegung von Nachtflügen in den Tag ist für die Luftfahrtindustrie kontraproduktiv, da sie das Tag-Kontingent zusätzlich belastet.

Eine Entlastung der Nachtstunden rückt damit in weite Ferne.

- **Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr:**
Die Verlegung von Nachtflügen in den Tag ist für die Luftfahrtindustrie kontraproduktiv, da sie das Tag-Kontingent zusätzlich belastet.

Eine Entlastung der Nachtstunden rückt damit in weite Ferne.

Kriterium:

„Wie entwickelt sich der besonders gesundheitsgefährdende Nachtfluglärm?“

Wenn die LOG überhaupt einen Einfluss auf den Nachtfluglärm hat, dann ist er negativ !

- **Lokale Lärmobergrenze:**

"Lärmverschiebereien" werden nicht überwacht.

Es gibt **weiterhin keinerlei Planungssicherheit** für Privatleute bei ihrer Wohnungssuche.

Wo es heute noch erträglich ist, kann morgen schon eine "Luftautobahn" verlaufen, solange die begrenzende Fläche nicht überschritten wird.

- **Lokale Lärmobergrenze:**

"Lärmverschiebereien" werden nicht überwacht.

Es gibt **weiterhin keinerlei Planungssicherheit** für Privatleute bei ihrer Wohnungssuche.

Wo es heute noch erträglich ist, kann morgen schon eine "Luftautobahn" verlaufen, solange die begrenzende Fläche nicht überschritten wird.

Kriterium:

„Gibt die LOG Privatleuten mehr Planungssicherheit bei der Wohnortsuche?“

Nein! Ob mit oder ohne LOG: Privatleute hatten in der Vergangenheit keine Planungssicherheit - und sie bekommen auch in der Zukunft keine!

- **Lokale Lärmobergrenze:**

"Lärmverschiebereien" werden nicht überwacht.

Es gibt **weiterhin keinerlei Planungssicherheit** für Privatleute bei ihrer Wohnungssuche.

Wo es heute noch erträglich ist, kann morgen schon eine "Luftautobahn" verlaufen, solange die begrenzende Fläche nicht überschritten wird.

Kriterium:

„Gibt die LOG Privatleuten mehr Planungssicherheit bei der Wohnortsuche?“

Nein! Ob mit oder ohne LOG: Privatleute hatten in der Vergangenheit keine Planungssicherheit - und sie bekommen auch in der Zukunft keine!

Kriterium:

„Wurde die Mediationsempfehlung „Kontingentierung von Lärm und lokale Obergrenze“ umgesetzt?“

Nein! Es gibt keinerlei lokale Betrachtung, beliebige Lärmverschiebereien sind möglich solange die LOG-Obergrenze in km² nicht überschritten wird.

- **Gebietsbetrachtung:**

Die Betrachtung des 55 dBA Gebietes ist viel zu klein.

Selbst in der Präsentation des HMWEVL heißt es:

„In den hochbetroffenen Gebieten (55 dBA und lauter) sind ...
ca. 90.000 Personen hoch belästigt.

Im weiteren Umkreis (50 dBA) kommen weitere ca. 210.000
Personen hinzu.

**Auch außerhalb dieses Bereichs gibt es zusätzliche hoch
Belästigte.“**

Der DFLD fordert schon lange eine

Gesamtbetrachtung ab einem Dauerschallpegel von 40 dBA.

- **Freiwillige Vereinbarung:**

Festlegung durch „**freiwillige Vereinbarung**“ und nicht durch rechtlich bindende "Planergänzung".

Das Vertrauen der Betroffenen in freiwillige Vereinbarungen ist tief erschüttert.

4. Fazit

Der Vorschlag zur Lärmobergrenze des HMWEVL

- **ist fehlerhaft in der „Vermarktung“**

Von der versprochenen um 1,8 dBA reduzierten Erhöhung (bzgl. der 2020 Prognose) durch die Lärmobergrenze bleibt bei fachlicher Betrachtung weniger als die Hälfte übrig.

4. Fazit

Der Vorschlag zur Lärmobergrenze des HMWEVL

- **ist fehlerhaft in der „Vermarktung“**
Von der versprochenen um 1,8 dBA reduzierten Erhöhung (bzgl. der 2020 Prognose) durch die Lärmobergrenze bleibt bei fachlicher Betrachtung weniger als die Hälfte übrig.
- **ist mangelhaft in der Zielvorstellung**
Es wird nur der heutige Stand der Technik betrachtet, zukünftige technische Verbesserungen werden ignoriert. Nächtlicher Fluglärm wird nicht begrenzt. Lärmverschiebereien werden ignoriert.

4. Fazit

Der Vorschlag zur Lärmobergrenze des HMWEVL

- **ist fehlerhaft in der „Vermarktung“**
Von der versprochenen um 1,8 dBA reduzierten Erhöhung (bzgl. der 2020 Prognose) durch die Lärmobergrenze bleibt bei fachlicher Betrachtung weniger als die Hälfte übrig.
- **ist mangelhaft in der Zielvorstellung**
Es wird nur der heutige Stand der Technik betrachtet, zukünftige technische Verbesserungen werden ignoriert. Nächtlicher Fluglärm wird nicht begrenzt. Lärmverschiebereien werden ignoriert.
- **ist mangelhaft in der Durchführung**
Freiwillige Vereinbarung statt rechtsverbindlicher Regelung.

4. Fazit

Der Vorschlag zur Lärmobergrenze des HMWEVL

- **ist fehlerhaft in der „Vermarktung“**
Von der versprochenen um 1,8 dBA reduzierten Erhöhung (bzgl. der 2020 Prognose) durch die Lärmobergrenze bleibt bei fachlicher Betrachtung weniger als die Hälfte übrig.
- **ist mangelhaft in der Zielvorstellung**
Es wird nur der heutige Stand der Technik betrachtet, zukünftige technische Verbesserungen werden ignoriert. Nächtlicher Fluglärm wird nicht begrenzt. Lärmverschiebereien werden ignoriert.
- **ist mangelhaft in der Durchführung**
Freiwillige Vereinbarung statt rechtsverbindlicher Regelung.
- **ist teilweise kontraproduktiv**
Die Verminderung der nächtlichen Gesundheitsgefährdung und Belästigung rückt in noch weitere Ferne.

4. Fazit

Der Vorschlag zur Lärmobergrenze des HMWEVL

- **ist fehlerhaft in der „Vermarktung“**
Von der versprochenen um 1,8 dBA reduzierten Erhöhung (bzgl. der 2020 Prognose) durch die Lärmobergrenze bleibt bei fachlicher Betrachtung weniger als die Hälfte übrig.
- **ist mangelhaft in der Zielvorstellung**
Es wird nur der heutige Stand der Technik betrachtet, zukünftige technische Verbesserungen werden ignoriert. Nächtlicher Fluglärm wird nicht begrenzt. Lärmverschiebereien werden ignoriert.
- **ist mangelhaft in der Durchführung**
Freiwillige Vereinbarung statt rechtsverbindlicher Regelung.
- **ist teilweise kontraproduktiv**
Die Verminderung der nächtlichen Gesundheitsgefährdung und Belästigung rückt in noch weitere Ferne.
- **ist nicht hilfreich für Wohnungssuchende - für Privatleute gibt es auch in Zukunft keinerlei Planungssicherheit bei der Suche nach einem Wohnort** da "Lärmverschiebereien" unbetrachtet bleiben.

4. Fazit

Der Vorschlag zur Lärmobergrenze des HMWEVL

- **ist fehlerhaft in der „Vermarktung“**
Von der versprochenen um 1,8 dBA reduzierten Erhöhung (bzgl. der 2020 Prognose) durch die Lärmobergrenze bleibt bei fachlicher Betrachtung weniger als die Hälfte übrig.
- **ist mangelhaft in der Zielvorstellung**
Es wird nur der heutige Stand der Technik betrachtet, zukünftige technische Verbesserungen werden ignoriert. Nächtlicher Fluglärm wird nicht begrenzt. Lärmverschiebereien werden ignoriert.
- **ist mangelhaft in der Durchführung**
Freiwillige Vereinbarung statt rechtsverbindlicher Regelung.
- **ist teilweise kontraproduktiv**
Die Verminderung der nächtlichen Gesundheitsgefährdung und Belästigung rückt in noch weitere Ferne.
- **ist nicht hilfreich für Wohnungssuchende - für Privatleute gibt es auch in Zukunft keinerlei Planungssicherheit bei der Suche nach einem Wohnort** da "Lärmverschiebereien" unbetrachtet bleiben.
- **ist wenig ambitioniert**
Auf absehbare Zeit ist sie bedeutungslos, da sie so hoch angesetzt ist, dass sie in den nächsten 10-20 Jahren keinerlei Wirkung entfalten wird.

4. Fazit

Der Vorschlag zur Lärmobergrenze des HMWEVL

- **ist fehlerhaft in der „Vermarktung“**
Von der versprochenen um 1,8 dBA reduzierten Erhöhung (bzgl. der 2020 Prognose) durch die Lärmobergrenze bleibt bei fachlicher Betrachtung weniger als die Hälfte übrig.
- **ist mangelhaft in der Zielvorstellung**
Es wird nur der heutige Stand der Technik betrachtet, zukünftige technische Verbesserungen werden ignoriert. Nächtlicher Fluglärm wird nicht begrenzt. Lärmverschiebereien werden ignoriert.
- **ist mangelhaft in der Durchführung**
Freiwillige Vereinbarung statt rechtsverbindlicher Regelung.
- **ist teilweise kontraproduktiv**
Die Verminderung der nächtlichen Gesundheitsgefährdung und Belästigung rückt in noch weitere Ferne.
- **ist nicht hilfreich für Wohnungssuchende - für Privatleute gibt es auch in Zukunft keinerlei Planungssicherheit bei der Suche nach einem Wohnort** da "Lärmverschiebereien" unbetrachtet bleiben.
- **ist wenig ambitioniert**
Auf absehbare Zeit ist sie bedeutungslos, da sie so hoch angesetzt ist, dass sie in den nächsten 10-20 Jahren keinerlei Wirkung entfalten wird.
- **erfüllt nicht die Vorgabe der Mediation**
Die Mediationsempfehlung einer lokalen Obergrenze wurde nicht umgesetzt.

4. Fazit

Der Vorschlag zur Lärmobergrenze des HMWEVL

- **ist fehlerhaft in der „Vermarktung“**
Von der versprochenen um 1,8 dBA reduzierten Erhöhung (bzgl. der 2020 Prognose) durch die Lärmobergrenze bleibt bei fachlicher Betrachtung weniger als die Hälfte übrig.
- **ist mangelhaft in der Zielvorstellung**
Es wird nur der heutige Stand der Technik betrachtet, zukünftige technische Verbesserungen werden ignoriert. Nächtlicher Fluglärm wird nicht begrenzt. Lärmverschiebereien werden ignoriert.
- **ist mangelhaft in der Durchführung**
Freiwillige Vereinbarung statt rechtsverbindlicher Regelung.
- **ist teilweise kontraproduktiv**
Die Verminderung der nächtlichen Gesundheitsgefährdung und Belästigung rückt in noch weitere Ferne.
- **ist nicht hilfreich für Wohnungssuchende - für Privatleute gibt es auch in Zukunft keinerlei Planungssicherheit bei der Suche nach einem Wohnort** da "Lärmverschiebereien" unbetrachtet bleiben.
- **ist wenig ambitioniert**
Auf absehbare Zeit ist sie bedeutungslos, da sie so hoch angesetzt ist, dass sie in den nächsten 10-20 Jahren keinerlei Wirkung entfalten wird.
- **erfüllt nicht die Vorgabe der Mediation**
Die Mediationsempfehlung einer lokalen Obergrenze wurde nicht umgesetzt.

Kann man auch etwas "Gutes" über das Konzept sagen?

Obwohl das vorliegende Lärmobergrenzen-Konzept in der derzeitigen Form nur eine leere Worthülse ist, ist es ein Schritt der in die richtige Richtung weist.

Danke für Ihre Aufmerksamkeit