

Flughafen Mönchengladbach; Planfeststellungsverfahren für den Ausbau des Regionalfughafens;

Zusammenfassung zum Thema Lärm:

Die vorgelegten Gutachten sind ungeeignet für die Darstellung und Beurteilung der Lärmsituation am Regionalfughafen Mönchengladbach nach dem Ausbau entsprechend den vorgelegten Planfeststellungsunterlagen.

Insbesondere ist die Aufgabenstellung zu beanstanden, die nicht auf die wesentlichen Größen zur Beurteilung der Auswirkungen auf Betroffene abstellt, sondern in den Auftraggeber begünstigender Weise vorwiegend auf den für medizinische Aussagen ungeeigneten L_{eq4} setzt. Außerdem ignoriert sie die Darstellungsforderungen der EU-Umgebungslärmrichtlinie, die ab 18.7.2004, also vor dem Planfeststellungsbeschluss, unmittelbar gilt. Die nach dieser Richtlinie auch für MGL auszuweisenden und Betroffenheit darstellenden Flächen werden ungefähr 50-fach größer sein! Wie will die Behörde diese extreme Diskrepanz zu den vorgelegten Flächen begründen?

Im Hauptgutachten werden die für medizinische Zwecke ungeeigneten Zonen $L_{eq4} = 75, 67$ und $62 \text{ dB}_{(A)}$ berechnet. Sie sind flächenmäßig ca. 4 bis 10 mal kleiner als L_{eq3} -Zonen. Von Interesse wären die Zone $L_{den} = 55 \text{ dB}_{(A)}$ (Referentenentwurf für die Novellierung des Fluglärmgesetzes und EU-Umgebungslärmrichtlinie); diese wäre erheblich größer. Das Lärmgefährdungsgebiet nach Jansen wurde mit L_{eq4} berechnet, obwohl Jansen energieäquivalente L_{eq3} verwendet. Entsprechend sind auch diese Zonen zum Nachteil der Betroffenen viel zu klein. Die Lärmereignisgebiete werden berechnet, obwohl die Frankfurter Synopse erheblich und begründet umstritten ist. Für eine Beurteilung der Betroffenheit sind sie viel zu klein. Die Berechnung der Mittleren Maximalpegel erfolgte betroffenensschädlich, indem sie durch den Einschluss der vielen Pegel von Kleinflugzeugen bis zu $55 \text{ dB}_{(A)}$ herab unter die tatsächlich störenden Pegel heruntergezogen werden.

Es ist auch bekannt, dass die Bundesregierung keine neuen Lärmschutzbereiche auf der Grundlage der sog. AzB99 festgesetzt hat, weil mit den neuen Werten und den alten Grenzwerten des Gesetzes solche Bereiche extrem zusammengeschrumpft wären und damit dem Zuwachsen der Bebauung auf die Flughäfen Tür und Tor geöffnet worden wäre. Das bedeutet, dass die AzB 99 nur mit neuen (erheblich abgesenkten) Grenzwerten benutzt werden kann. Das ist hier aber nicht geschehen; vielmehr wurden die alten Schutzzonen mit $75 \text{ dB}_{(A)}$ und mit $67 \text{ dB}_{(A)}$ aber mit den niedrigeren Pegelwerten der AzB99 berechnet. Der Referentenentwurf für die Novellierung des Gesetzes sieht für die Schutzzone 1 eine Grenze von $65 \text{ dB}_{(A)}$ und für die Schutzzone 2 eine Grenze von $60 \text{ dB}_{(A)}$ (beide als L_{den}) vor. Für wesentliche Änderungen, was bei diesem Planfeststellungsverfahren zutrifft, werden die Grenzwerte noch einmal um $5 \text{ dB}_{(A)}$ abgesenkt. Bei der Verwendung der AzB99 hätten diese Grenzen benutzt werden müssen.

Immerhin ergibt eine überschlägige Rechnung, dass dann mindestens 7 der 30 Immissionspunkte in den neuen Schutzbereich fallen würden.

Zur Beschreibung der Wirkungen hätten aber unabhängig von der überholten gesetzlichen Regelung andere Werte zur Beurteilung ermittelt werden müssen. Hierzu eignen sich u.a. die Werte des UBA, die auch durch den Sachverständigenrat für Umweltfragen übernommen wurden. Soweit dabei Mittelungspegel eine Rolle spielen, handelt es sich ebenfalls um den L_{eq3} , der L_{eq4} des Gutachtens ist also nicht brauchbar.

Anlage 03.05 vom 3.6.2003.Gutachten

Hier wird nun plötzlich als Basis die geplante Novellierung eingeführt, diese allerdings mit überholten Werten. Es werden dann, nachdem klar geworden ist, dass das Fluglärngesetz in seiner derzeitigen Fassung nicht geeignet ist, bezogen auf den Nachtgrenzwert $50 \text{ dB}_{(A)}$ aus einem Novellierungsvorschlag, die Nachtflüge zwischen 22.00 und 23.00 Uhr über die ganzen 8 Nachtstunden gemittelt. Das ist natürlich zum Schutz der Menschen ungeeignet, weil es zu um $6,3 \text{ dB}_{(A)}$ zu geringen Mittelungspegeln (= weniger als ein Viertel der Flächen, bzw. weniger als die halbe Längen- und Breitenausdehnung) führt und die Störungen zwischen 22.00 und 23.00 Uhr nicht mehr beschreibt. Bereits in der ersten, aber auch in der gültigen Version der Grundnorm DIN 45641 „Mittlung von Schallpegeln“ ist vorgesehen, die Mittelungsdauer zu unterteilen, wenn in den Teildauern

nicht etwa gleiche oder ähnlich verteilte Geräusche bestehen, d.h., dass die Teilzeiten jede für sich getrennt betrachtet werden sollen. Teildauern mit überhaupt keinen Störgeräuschen tragen zur Beurteilung der Wirkungen in den Stör-Teilzeiten nichts bei und sind daher nicht einzubeziehen. Das wird jedem klar sein, wenn er nur wirklich die Wirkungen beurteilen will. Abgesehen davon ist natürlich die Beurteilung der nächtlichen Störungen mit Mittelungspegeln ohnehin fraglich: es ist bekannt, dass dazu Einzelpegelkriterien anzuwenden sind. Dass hier dennoch Mittelungspegel benutzt werden, ist bezeichnend. Das zu dulden, ist der Behörde vorzuwerfen.

Die Frankfurter Synopse heranzuziehen, ist nicht zulässig. Sie ist, wie bereits geschildert und belegt, so umstritten, grob fehlerhaft und willkürlich, dass man nur auf bewährte und anerkannte Verfahren zurückgreifen kann. Hierzu zählen die Empfehlungen des UBA, die auch vom Sachverständigenrat übernommen wurden. Wenn auch die Zahl der bisher prognostizierten, aber bisher nicht festgeschriebenen oder begrenzten, Nachtflüge unkritisch ist, so ist es dennoch nicht akzeptabel, wie hier völlig am Stand der Erkenntnisse vorbei in einer fachlich unakzeptablen und den Auftraggeber begünstigenden Weise gehandelt wird.

Verantwortlich Martin Rothe