



regionales
dialogforum

Flughafen Frankfurt

Stellungnahme des
Vorsitzenden des RDF zur
Novellierung des
Fluglärmgesetzes

Darmstadt
2. Mai 2006

Vorbemerkung

Das Hessische Kabinett hat mit Beschluss vom 20. Juni 2000 das Regionale Dialogforum Frankfurter Flughafen (RDF) konzipiert und mit der konstituierenden Sitzung am 23. Juni 2000 eingesetzt. Aufgabe des RDF ist es, die Umsetzung des Mediationspakets zum Ausbau des Frankfurter Flughafens zu begleiten, weiter zu entwickeln und zu befördern. Als Vorsitzender des RDF sehe ich eine besondere Verantwortung darin, die unter Beteiligung der Luftverkehrswirtschaft und der Betroffeneneseite gemeinsam erarbeiteten Ergebnisse der Mediation und des RDF zu kommunizieren und für die Realisierung zu werben. Angesichts der bevorstehenden Novellierung des Fluglärmsgesetzes und deren erheblichen Bedeutung für die Gestaltungs- und Entwicklungsmöglichkeiten unserer Region haben wir deshalb auf unserer letzten Sitzung am 7. April 2006 gemeinsam mit den Berichterstattern verschiedener Fraktionen des Bundestags zur Novellierung des Fluglärmsgesetzes das Für und Wider des derzeitigen Entwurfs diskutiert. Die Mitglieder des RDF bewerteten, entsprechend ihrer unterschiedlichen Perspektiven, den vorliegenden Entwurf zum Fluglärmschutzgesetz nicht einheitlich. Das Hauptziel meiner Tätigkeit ist es, auf Basis der gemeinsamen Diskussion und in Kenntnis der verschiedenen Gesichtspunkte einen fairen Ausgleich der Interessen zwischen beiden Seiten zu erreichen. In diesem Sinn erfolgt auch die vorliegende Stellungnahme, die ich als Vorsitzender des RDF abgebe. Ich spreche ausdrücklich nicht im Namen aller einzelner RDF Mitglieder.

Bitte haben Sie Verständnis dafür, dass ich nicht auf die spezifischen Einzelfragen, die von den verschiedenen Fraktionen vorgelegt wurden, eingehen kann. Vielmehr konzentriere ich mich allein auf Gesichtspunkte, die im Zusammenhang mit der Entwicklung des Frankfurter Flughafens und seines Umlands erheblich sind.

Zusammenfassung der wesentlichen Aspekte der Stellungnahme

Für die weitere Entwicklung einer ausgeglichenen Kompromisslösung für die Flughafenregion Frankfurt auch nach dessen Ausbau kann die überfällige Novellierung des Fluglärmsgesetzes ein äußerst hilfreicher Baustein sein. Mit dem vorliegenden Gesetzentwurf wurde eine gute Grundlage geschaffen. Ich weise im Folgenden auf zentrale Aspekte hin, die derzeit noch im Entwurf der Schaffung einer fairen Lösung in Frankfurt entgegenstehen. Gleichzeitig zeige ich solche Punkte auf, bei denen im vorliegenden Entwurf eine erfreulich hohe Vergleichbarkeit mit dem Ergebnis der Mediation in Frankfurt gegeben ist.

Der Entwurf bezieht sich nur auf die Festsetzung von Lärmschutzbereichen mit Ansprüchen auf passiven Schallschutz und Entschädigungen für Außenwohnbereiche sowie Vorgaben für Planungen. Er bezieht sich jedoch nicht auf abschließende Regelungen über die Zumutbarkeit von Lärm oder Vorgaben zum aktiven Schallschutz. Daher beschränkte ich mich in meiner Stellungnahme ebenfalls auf diese Aspekte.

Flughafenspezifische Einzelfallregelungen und Berücksichtigung neuer Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung – Regionale Regelungen müssen möglich sein

Der derzeitige Wortlaut des Entwurfs hinsichtlich der Änderung des Luftverkehrsgesetzes lässt keinen eindeutigen Schluss zu, inwiefern das Gesetz die Luftverkehrsbehörden bei Zulassungs- und Aufsichtsentscheidungen abschließend bindet. Damit bleibt zum Beispiel unklar, inwieweit regionale Besonderheiten bei Entscheidungen über Planfeststellungsverfahren von Behörden berücksichtigt werden dürfen. Gleiches gilt für spezifische Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung, die für besondere Situationen eine angepasste Lösung ermöglichen würden. Hier ist eine Klarstellung erforderlich.

Ich habe Verständnis für das hohe Interesse der Luftverkehrswirtschaft und der Behörden an Planungs- und Rechtssicherheit und deren Anliegen, eine Präzisierung des Entwurfs so vorzunehmen, dass den Behörden kein Entscheidungsspielraum mehr verbleibt. Gleichwohl muss aus meiner Sicht die Klarstellung im Entwurf den Besonderheiten einzelner Verfahren gerecht werden. Zum Beispiel, wenn ein Flughafen durch Ausbauten so sein Gesicht verändert, dass zeitlich oder örtlich starke erstmalige Belastungen entstehen, betriebsbezogene Besonderheiten durch das allein zulässige Fluglärmrechnungsverfahren schlecht abgebildet werden können oder ein Konsens auf regionaler Ebene über die Konfliktbewältigung angestrebt wird, der rechtsverbindlich umgesetzt werden soll. Den Behörden muss daher zumindest in begründeten Ausnahmefällen die Möglichkeit offen bleiben, Regelungen zum passiven Schallschutz zu treffen, die über die Ansprüche der Betroffenen nach dem Fluglärmschutzgesetz hinausgehen.

Ich fordere nachdrücklich ein Fluglärmsgesetz, das die Umsetzung einvernehmlicher rechtsverbindlicher Lösungen im regionalen Dialog möglich macht. Das formulierte Ziel des Gesetzes, auch vor erheblicher Belästigung zu schützen, erfordert konsequenterweise, dass die regionalen Besonderheiten im Einzelfall berücksichtigt werden können. Denn die deutschen Flughäfen unterscheiden sich erheblich in Menge und Art der Verkehre, der Auswirkung spezifischer Ausbauvorhaben und erst recht der Besiedlung vor Ort. Eine bundesweite Regelung, die einer verbindlichen Vereinbarung der regionalen Akteure und/oder den Behörden keinerlei Gestaltungsspielraum lässt, blendet diese Sondersituationen aus. Die Planfeststellungsbehörden zu den Ausbauten Leipzig und Schönefeld haben zu Recht angepasste Lösungen entwickelt und dabei regionalspezifische Gesichtspunkte besonders berücksichtigt, wie im Fall Leipzig die erhebliche Zahl von Nachtflügen in Folge des Ausbaus. Eine bundesweite Regelung würde solche Regelungen ausschließen. Als Vorsitzender des RDF ist es meine entscheidende Aufgabe, im Gegenzug zum Ausbau eine einvernehmliche und von den Akteuren vor Ort mitgestaltete Gesamtlösung der lärmbezogenen Konfliktbewältigung zu entwickeln. Dies beinhaltet zum Beispiel die Ausgestaltung des für Frankfurt geplanten Nachtflugverbots, Kontingentierungen inklusive von Festlegungen zur Routenbelegung sowie als weiteren Kernbestandteil Maßnahmen zum passiven Schallschutz.

Lärmschutzbereiche – Schutz für Ausbauf Flughäfen vergleichbar mit Mediation

Der Entwurf unterscheidet Bestands- und Ausbauf Flughäfen. Für Ausbauf Flughäfen ab 2011 sind im Entwurf niedrigere Schallpegel vorgesehen, die zu größeren Lärmschutzbereichen führen als bei Bestandsflughäfen. Die Werte für Ausbauf Flughäfen ab 2011 sind durchaus vergleichbar mit den Verabredungen im Mediationsverfahren (Details s.u.). Sie bieten eine gute Grundlage für eine Mindestregelung des passiven Schallschutzes.

Klarstellung Anwendbarkeit Ausbauwerte

Die Anwendbarkeit dieser Werte müsste zweifelsfrei im Entwurf so festgeschrieben werden, dass ein Flughafen hierunter fällt,

- dessen Ausbauf Verfahren vor Inkrafttreten des Gesetzes begonnen hat sowie
- dessen voraussichtliche Planfeststellung und Betriebsgenehmigung nach Veröffentlichung des novellierten Gesetzes aber vor 2011 liegt.

Ich verstehe den Gesetzentwurf in diese Richtung, plädiere aber für eine Klarstellung. Um der Mediation gerecht zu werden, müssen für den ausgebauten Flughafen Frankfurt folgerichtig die Werte für ausgebauten Flughäfen ab 2011 zur Anwendung kommen.

Lärmschutzgebiete - Kein ausreichender Schutz für Bestandsflughäfen

Die Lärmschutzbereiche für Bestandsflughäfen gewähren keinen annähernd ausreichenden Schutz nach den von uns in der Mediation und im RDF gewonnenen Erkenntnissen.

Realverteilung führt zu Lücken beim Lärmschutz

Im Entwurf ist die Realverteilung für die Berechnung von Lärmisophonen vorgesehen. Der Lärm wird über die sechs verkehrsreichsten Monate anhand des tatsächlichen Anteils der geflogenen Betriebsrichtung gemittelt. Diese Regelung riskiert, dass bestimmte stark belastete Betroffene schutzlos bleiben. Denn die im Entwurf vorgesehene Mittelung lässt unberücksichtigt, dass die einzelnen Flugbetriebsrichtungen teilweise mehrere Wochen anhalten, zum Beispiel Ostbetrieb in Frankfurt während der Sommermonate. Eine Kompensation durch lärmarme Zeiten und damit Lärmpausen existiert in dieser Zeit nicht. Dennoch wird über sechs Monate gemittelt. Die Berücksichtigung der mehrfachen positiven Standardabweichung, so wie im Gesetz vorgesehen, schafft hier keine wesentliche Abhilfe. Sie bezieht lediglich Schwankungen der gemittelten Häufigkeit der genutzten Betriebsrichtungen ein. Die beigefügten graphischen Darstellungen zeigen, dass die positive Standardabweichung zu keiner nennenswerten Abdeckung der betroffenen Gebiete führt. Das vorgeschlagene Verfahren birgt daher das Risiko, eine Vielzahl von Betroffenen nicht akzeptablem Lärm auszusetzen (s.u.). Ihnen den erforderlichen Schutz vorzuenthalten, muss in jedem Fall vermieden werden. Ich sehe die Notwendigkeit, sich hier klar zugunsten dieser Lärmbetroffenen zu entscheiden. Ganz besonders gilt dies für den Fall, dass anders als von mir empfohlen, mit dem

Gesetz eine abschließende Regelung ohne Möglichkeit der flughafenspezifischen Abweichung beabsichtigt wird.

Getrennte Berücksichtigung der Betriebsrichtungen

Für einige flughafennahe Ortslagen in der Rhein-Main Region entscheidet allein die Frage, wie die Betriebsrichtungsverteilung (Ost- bzw. Westbetrieb) in die Berechnung der Lärmschutzzonen eingeht, darüber, ob die betroffenen Anwohner Anspruch auf Schallschutz und Außenbereichsentschädigung haben oder nicht. Schon die Mediation hat sich intensiv mit dem Problem befasst und kam einvernehmlich zu dem Ergebnis, dass beide Betriebsrichtungen für Nachtschutzgebiete zu 100 % in die Berechnung einfließen sollten. Für den Tag kam die Mediation zu dem gleichen Schluss, allerdings hatte die Fraport AG schon damals für den Tag eine andere Position. Die 100:100 Regel orientiert sich am Vorsorgegedanken und war im Referentenentwurf noch enthalten. Sie wurde insbesondere von der Luftverkehrswirtschaft stark kritisiert. Die Diskussion um eine angemessene Berücksichtigung der Betriebsrichtung scheint festgefahren.

Am 15. März 2006 hat die Arbeitsgemeinschaft deutscher Fluglärmkommissionen (ADF) und die Frankfurter Fluglärmkommission in Kooperation mit dem RDF einen Expertenworkshop zur Erfassung von Fluglärm ausgerichtet, der diese Problematik aufgriff und einen aus meiner Sicht sehr bemerkenswerten Alternativvorschlag zum Ergebnis hatte. Statt einer Mittelung über sechs Monate oder der 100/100 Regel soll für jede Betriebsrichtung der Monat als Berechnungsmaßstab für die Größe der Lärmschutzbereiche gelten, in dem die jeweilige Betriebsrichtung am häufigsten geflogen wurde. Dieser Vorschlag könnte aus meiner Sicht einen sinnvollen Weg aus der festgefahrenen Diskussion bieten.

Kombination aus Dauer- und Einzelschallpegeln

Die im Entwurf gewählte Abgrenzung der Lärmschutzzonen mit einer Kombination aus Dauerschallpegeln und Einzelschallpegeln ist angemessen und entspricht dem Mediationsergebnis. Für die Nacht sollte, wie bereits im Entwurf verankert, in jedem Fall sowohl ein Dauerschall- als auch ein Einzelschallkriterium vorgesehen werden. Mit dieser Kombination besteht die Möglichkeit, sowohl vor einer hohen Zahl von Einzelschallereignissen als auch besonders lauten Ereignissen zu schützen.

Berücksichtigung in Kürze erwarteter Forschungsergebnisse

Das RDF hat eine sehr umfangreiche Forschungsarbeit in Auftrag gegeben, die eine Reihe von kausalen Zusammenhängen zwischen Fluglärm und erheblicher Belästigung untersucht. Vorläufige Ergebnisse werden Mitte Mai vorgelegt werden, die Studie wird im September endgültig abgeschlossen. Die Studie wird voraussichtlich wichtige Hinweise für die Novellierung des Gesetzes bieten. Zumindest die vorläufigen Ergebnisse sollten daher in die Diskussion zur Novellierung des Gesetzes einfließen.

Begrenzung der Gültigkeit des Gesetzes auf 5 Jahre

Der Gesetzgeber sollte in regelmäßigen Abständen den neuesten Stand der Wissenschaft zur Kenntnis nehmen und das Gesetz daran anpassen. Daher möchte ich einen Vorschlag eines unserer Forumsmitglieder aufgreifen: Das Gesetz sollte in seiner Gültigkeit auf 5 Jahre beschränkt sein. Für die zwingende Überarbeitung sollten auch Erfahrungsberichte aus der konkreten Umsetzung aus den vorangegangenen Jahren herangezogen werden. Hiermit wäre gewährleistet, dass zukünftige Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung und der praktischen Umsetzung frühzeitig und rechtssicher in ein überarbeitetes Gesetz einfließen können.

Details zur Begründung

Schallpegelkriterien für die Bemessung der Schutzzonen für Ausbauf Flughäfen

Die angemessene Berücksichtigung von geeigneten Kriterien zur Bemessung der zu definierenden Schutzzonen stellt eine entscheidende Weichenstellung für die erfolgreiche Novellierung des Gesetzestextes dar. Die Diskussion der bisherigen Entwürfe zur Novellierung hat gezeigt, dass insbesondere dieser Aspekt kontrovers diskutiert wurde und wird. Mit dem aktuell vorgelegten Entwurf ist ein tragbarer Kompromiss gefunden worden, der mit den Festlegungen der Mediation in weiten Teilen übereinstimmt soweit es um die Werte für Ausbauf Flughäfen ab 2011 geht.

Im Mediationsverfahren wurden verschiedene Kategorien von Werten festgelegt. Die Mediation hat dem Schutz der **Nachtruhe** ganz besondere Bedeutung zugemessen. Neben der Festlegung auf ein Verbot von planmäßigen Flügen in der Nacht (Zeitraum von 23:00 bis 5:00 Uhr) am Frankfurter Flughafen, wurden im Rahmen des Mediationsverfahrens auch Schutzwerte für die Nacht definiert, die im Mediationsbericht auf S. 41 dokumentiert sind. Dort heißt es: „Der Schutz der Nachtruhe hat nach allgemeiner Einschätzung oberste Priorität. Dem übereinstimmenden Rat der im Verfahren gehörten Fachleute folgend, empfiehlt die Mediationsgruppe, dass **am Ohr des Schläfers ein Einzelschallpegel von 52 bis 53 dB(A) nicht häufiger als 6-10 mal pro Nacht** überschritten werden sollte¹. Häufigere Schallereignisse unterhalb dieses Wertes sind nach Ansicht der Fachleute ebenfalls zu vermeiden. Die Mediationsgruppe hat sich daher aus Vororgegründen auch auf einen **maximalen Dauerschallpegel von 32 dB(A) am Ohr des Schläfers** geeinigt. Dies entspricht einem Wert für den Außenbereich von 47 dB(A).“

Für die **Tageszeit** heißt es (Hervorhebungen nicht im Original): „Die zumutbare Belastung am Tage wird, so die Schlussfolgerungen aus den Expertenanhörungen, bei einem Dauerschallpegel von 62 dB(A) (außen) überschritten – hier werden gesundheitliche Wirkungen für möglich erachtet. Ab 65 dB(A) geht die Lärmwirkungsforschung von messbaren vegetativ-hormonellen Effekten aus. In Ergänzung zum Dauerschallpegel sollten im Außenbereich **Einzelschallpegel von 85 dB(A) (hinsichtlich erheblicher Belästigung) und 94 dB(A) (hinsichtlich langfristiger Gesundheitsschäden)** nicht überschritten werden. ... Zusätzlich zur Begrenzung der Einzelschallereignisse hat die Mediationsgruppe aus der Lärmwirkungsforschung weitgehende, in dieser strengen Form noch nirgendwo festgeschriebene Maßstäbe für den zumutbaren Dauerschallpegel bei Fluglärm abgeleitet. Dieses Schutzkonzept sieht folgende Stufen vor:

- Ein **Alarmwert von 65 dB(A)** sollte **aus gesundheitlichen Gründen** nicht überschritten werden
- Ein **Schwellenwert von 62 dB(A)** sollte zur **Vermeidung erheblicher Belästigungen** nicht überschritten werden

¹ Eine Fußnote des Mediationsberichtes lautet: „Die FAG ist der Ansicht, das 55 dB(A) am Ohr des Schläfers einen ungestörten Schlaf gewährleistet. Dies sei durch die Rechtsprechung des BVerwG zu Planfeststellungsbeschlüssen in anderen Flughafenverfahren wiederholt und jüngst bestätigt worden.“

- *Ein Vorsorgewert von 60 dB(A) sollte aus Vorsorgegründen als Obergrenze angestrebt werden.“*



Abb. Schutzkonzept Lärm der Mediationsgruppe im Überblick

(Quelle: Bericht Mediation Flughafen Frankfurt/Main 2000)

Stellt man die im Lärmschutzkonzept der Mediation enthaltenen Richtwerte in Bezug auf den passiven Schallschutz den Werten des Gesetzentwurfs gegenüber, stellt man eine annähernde Übereinstimmung fest. Eine Deckungsgleichheit wird nicht erzielt, dies ist aber z. B. vor dem Hintergrund unterschiedlicher Kenntnisstände zu den Quelldaten bzw. den Emissionswerten der zu berücksichtigenden Flugzeugflotte nicht zu erwarten. Die Mediation hat sich in wesentlichen Teilen auf die mittlerweile aus wissenschaftlicher Sicht nicht mehr vertretbare AzB84 berufen und die modernere Datengrundlage AzB99 ist Basis für die Berechnungen nach dem neuen Gesetzesentwurf.

Gegenüberstellung Begrenzung Lärmschutzbereiche

	FlugLSchG	Mediation	Fraport PFV ¹ <small>Antrag Fraport im Ausbaurverfahren („Synopsis“)</small>
6-22 Uhr	60 dB(A) Leq3 AzB neu	62 dB(A) Leq4 AzB 84	62 dB(A) Leq3 AzB 99
22-6 Uhr	50 dB(A) Leq3 6x68 Lmax	47 dB(A) Leq3 6-11x 67-68 Lmax	50 dB(A) Leq3 ₂₂₋₁ 47 dB(A) Leq3 ₁₋₆ 6x75 Lmax ₂₂₋₆ 8x71 Lmax ₂₂₋₁ 13x68 Lmax ₁₋₆

¹ Antrag Fraport Ausbaurverfahren („Synopsis“)

Berücksichtigung unterschiedlicher Betriebsrichtungen

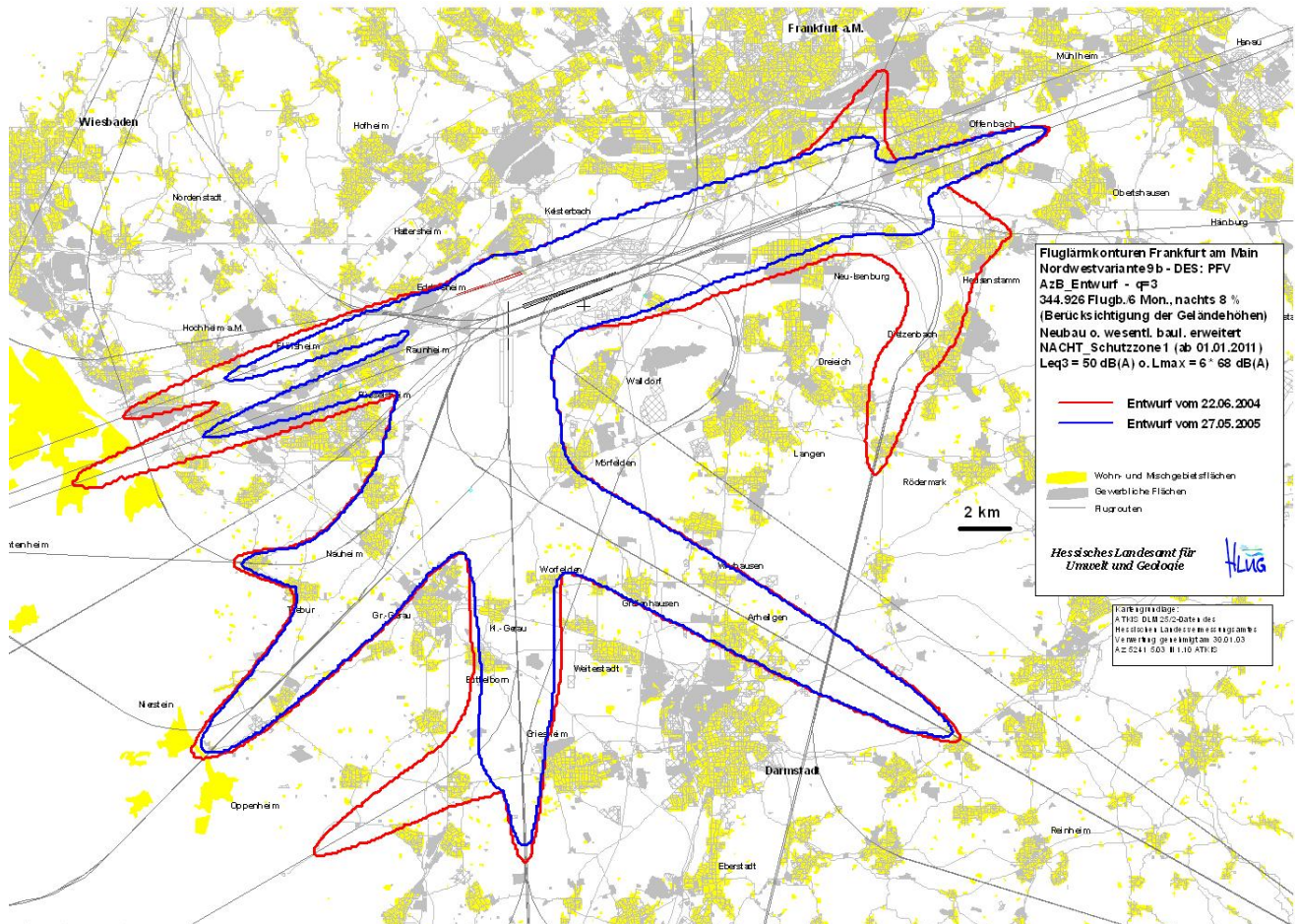
Auswirkung der unterschiedlichen Formen der Berücksichtigung von Betriebsrichtungen

Die Darstellung der Fluglärmrechnungen kann hinsichtlich der Berücksichtigung der Betriebsrichtungsverteilung unterschiedlich erfolgen. Diese unterschiedlichen Darstellungsmethoden ergeben aber wesentliche Unterschiede für die Abgrenzung der Schutzzonen, in denen Anspruch auf passiven Schallschutz (inkl. Entschädigung für Außenwohnbereiche) besteht. Bei gleichen Schallpegelkriterien weicht der Umfang der zu betrachtenden Schutzzonen und damit der zu schützenden Personen deutlich voneinander ab.

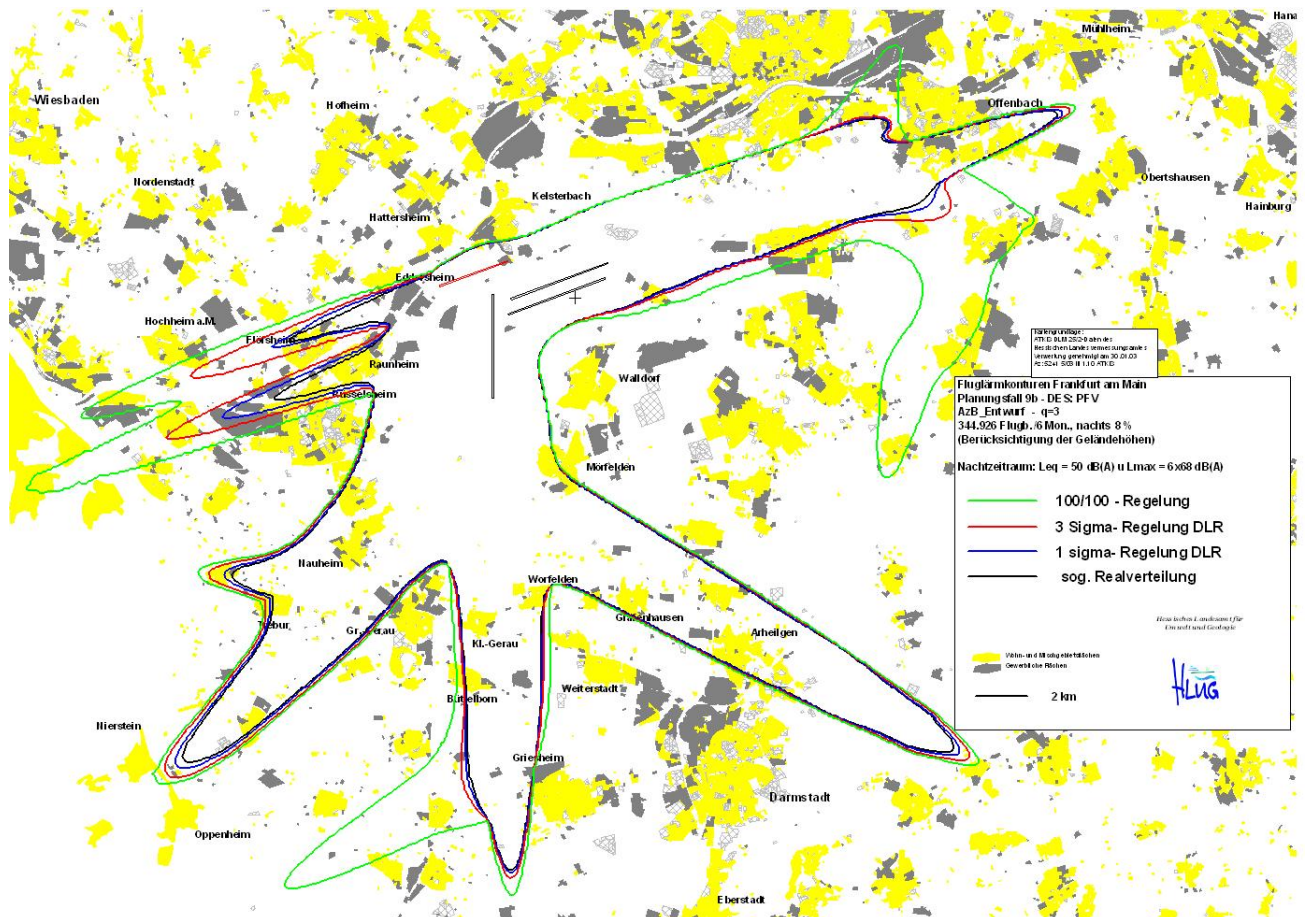
Tabelle Auswahl von Angaben zur Anzahl der Betroffenen in Abhängigkeit zur Wahl der Betriebsrichtungsdarstellung im Fall Frankfurt

	Isolinie	Darstellung	Status-quo	Planungsfall 2015, Vorzugsvariante NW
Gesamtübersicht Bevölkerung	60 dB(A)	Realverteilung 100/100-Regel	35.255 82.567	59.970 111.655
Gesamtübersicht Beschäftigte	60 dB(A)	Realverteilung 100/100-Regel	12.221 37.361	14.345 47.458
Gesamtanzahl der lärmsensiblen öffentlichen Einrichtungen	60 dB(A)	Realverteilung 100/100-Regel	26 75	51 90
Stadt Frankfurt/Main	55 dB(A)	Realverteilung 100/100-Regel	1.835 64.838	21.665 50.711
Gmde. Flörsheim	65 dB(A)	Realverteilung 100/100-Regel	0 47	0 2.813
Gmde. Büttelborn	60 dB(A)	Realverteilung 100/100-Regel	0 21	1.193 3.250
Quelle: Gutachten Wohn- und Wohnumfeldanalyse, Gutachten G 8 im Rahmen des ROV Ausbau Frankfurt; jeweils AzB99 und Leq(3); Bezug jeweils auf Bestand (ohne Nachverdichtung etc.)				

Die Unterschiede lassen sich ebenso deutlich erkennen, wenn die entsprechenden Konturen auf einer Karte aufgetragen werden. Die folgende Abbildung zeigt die Unterschiede am Beispiel Frankfurt für die Nachtwerte Ausbauflyhafen im Ausbaufall Nordwest. Die rote Linie wurde nach der 100/100 Regel berechnet. Die blaue Linie stellt den jetzt vorliegenden Gesetzentwurf mit Realverteilung und 3- σ Regelung dar.



Die zweite Abbildung zeigt, wie sich die Berücksichtigung verschiedener Faktoren der Standardabweichung in Bezug auf die Realverteilung und die Berechnung nach 100/100 darstellen. Ausgangspunkt sind ebenfalls die Nachtwerte des Gesetzentwurfs für den Ausbaufall Frankfurt.



Die Mediationsgruppe empfahl die Berücksichtigung der 100/100-Regel als angemessene Methode zur Berücksichtigung der Betriebsrichtungsaufteilung, um die Belästigungen aus beiden Betriebsrichtungen zu erfassen, um eine angemessene Lösung zur Sicherstellung ausreichenden Schallschutzes zu gewährleisten. Das wird im übrigen durch die Praxis an anderen deutschen Verkehrsflughäfen bestätigt. Die 100/100-Regel ist vielfach angewendet worden, so ist beispielsweise für den Flughafen München die Anwendung der Regel gerichtlich bestätigte Praxis, und auch bei anderen Flughäfen kommt sie zum Einsatz (so in Köln, Berlin-Brandenburg International und Leipzig).

Berücksichtigung Betriebsrichtung

	FlugLSchG	Mediation	Fraport PFV
6-22 Uhr	Realverteilung Berücksichtigung 2_σ	100:100 Dissens Fraport	Realverteilung Berücksichtigung 1_σ
22-6 Uhr	Realverteilung Berücksichtigung 3_σ	100:100 Konsens	Realverteilung Berücksichtigung 1_σ

Realverteilung ist nicht angemessen

Unabhängig von der Anwendung der verschiedenen Möglichkeiten der Betriebsrichtungsaufteilung erscheint es notwendig, die Lärmbetroffenheit so zu bewerten, dass ein entsprechender Schutz für die Betroffenen gewährleistet ist. Die – ganz besonders bezogen auf nächtliche Einzelschallkriterien und den Schutz besonders lärmsensibler Einrichtungen – sinnvolle 100/100 Regel und zugehörige Grenzwerte sind zwar kein Dogma, der damit erreichbare Schutz für die Betroffenen kann prinzipiell auch durch andere Aufteilungen mit entsprechend angepassten Grenzwerten erreicht werden.

Die Mittelung der Schallpegel über einen längeren Betrachtungszeitraum führt in bestimmten Konstellationen zu Ergebnissen, die Anwohner nicht vor erheblichen Belästigungen schützen. Dies kann durch ein einfaches Beispiel deutlich gemacht werden: Neben einigen Wohnhäusern wird eine Diskothek eröffnet, die jeweils nur an Wochenenden betrieben wird, zu diesen Zeiten jedoch erhebliche Lärmwirkungen durch laute Musik und Verkehre verursacht, die für sich gesehen in den betroffenen Nächten unbestritten zu extremer Beeinträchtigung und starken Schlafstörungen führen. Überträgt man die gegen die 100/100-Regel bei Fluglärm vorgebrachte Argumentation für eine Mittelung, so würde ein Antrag, dem Betreiber der Diskothek die Finanzierung von angemessenen Schallschutzmaßnahmen aufzuerlegen

- *entweder vollständig abgewiesen, mit dem Argument, weil die auf alle 7 Nächte der Woche gemittelten Lärmwerte nicht unzumutbar seien, selbst wenn durch die starke Belastung am Wochenende erst in den frühen Morgenstunden ungestörter Schlaf möglich ist*
- *oder aber die Dimension der Schallschutzmaßnahmen (z.B. Schallschutzklasse bei Fenstern) würde nicht die Einhaltung zumutbarer Lärmpegel im Inneren der Schlafräume am Wochenende sicherstellen, sondern sich nur an den auf die Woche gemittelten Werte orientieren*

Das Risiko, durch das vorgeschlagene Verfahren Realverteilung (plus mehrfacher positiver Standardverteilung bzw. Sigma-Regelung) eine Vielzahl von Betroffenen nicht akzeptablen Lärmwerten auszusetzen und ihnen den erforderlichen Schutz vorzuenthalten, muss in jedem Fall vermieden werden. Andererseits ist die 100/100 Regel aufgrund ihrer bewussten Überschätzung, die nicht in allen Konstellationen gerechtfertigt ist, auf starke Kritik gestoßen, da die Ausweitung der Lärmschutzzonen selbstverständlich zu erheblichen Kosten für die Luftverkehrswirtschaft führen kann. Eine sinnvolle Lösung in dem bestehenden Streit zwischen den unterschiedlichen Formen zur Berücksichtigung der Betriebsrichtungsverteilung stellt ein von Dr. Vogelsang (Nds. Umweltministerium, Hannover) entwickelter Vorschlag dar, der zur wirkungsgerechten Berücksichtigung der Streuungen (innerhalb der Betriebsrichtungen, Bahnnutzung und Flugbewegungszahlen) den maximalen Monat vorsieht. Diese Regelung ähnelt der Berücksichtigung eines 5- bzw. 10 %-Perzentils, wie sie innerhalb anderer gesetzlicher Regelwerke des Immissionsschutzes (z. B. TA Luft) zur Anwendung kommt. Ein Vorteil des maximalen Monats besteht darin, dass eine Kontrolle über die i. d. R. seitens der Flughäfen veröffentlichten Daten möglich sein wird. Weiterhin liegt dem Ansatz ein relativ schneller und einfacher Rechenweg zugrunde.