



dialog brief

September 2007

Editorial



Liebe Leserinnen und Leser,

nach intensiven Gesprächen und Verhandlungen hat die überwiegende Mehrheit der RDF-Mitglieder meinen Vorschlag für einen Anti-Lärm-Pakt im Grundsatz begrüßt. Ich bin sehr froh über dieses Ergebnis, denn mit diesem Votum sind wir einen entscheidenden Schritt hin zu mehr Lärmschutz für die Region gegangen.

Das Ergebnis zeigt auch: Die letzten sieben Jahre Dialog mit der Region haben sich gelohnt. Wir haben ein Papier erarbeitet, mit dem wir im Sinne der Region auf die Landesregierung, den Landtag, die zuständigen Behörden und auf die Luftverkehrsseite einwirken können. Ich bin mir sicher: Die Verantwortlichen werden dieses Ergebnis des Dialogs ernst nehmen. Jetzt müssen wir für seine Umsetzung sorgen – dafür werbe ich auch bei Ihnen um Ihre Unterstützung.

Prof. Dr.-Ing J. D. Wörner
Vorsitzender des RDF

Mehrheit des RDF begrüßt Anti-Lärm-Pakt

Das RDF ebnet den Weg für mehr Lärmschutz in der Region

Am 14. September war es soweit: In einem Meinungsbild begrüßte die Mehrheit der RDF-Mitglieder den Vorschlag von Professor Wörner zu einem Anti-Lärm-Pakt (ALP) im Grundsatz. Der Anti-Lärm-Pakt ist einer der fünf Bestandteile des Mediationspaketes. Seine Konkretisierung gehörte zu den Aufgaben des RDF, die in der Mediation festgelegt worden waren.

Der Vorsitzende wird den Anti-Lärm-Pakt nun an die Planfeststellungsbehörde, den Landtag, die Landes-

regierung, das Bundesverkehrsministerium sowie an weitere zuständige Stellen übermitteln.

„Ich hatte solch ein Ergebnis erhofft, aber nach der hitzigen Diskussion der letzten Tage so nicht erwartet“, so Professor Wörner. „Wir haben jetzt eine sehr gute Ausgangslage für mehr Lärmschutz in der Region. Nun gilt es, die letzten offenen Fragen der Umsetzung zu klären und zügig daran zu arbeiten. Für die Bürger in der Region muss Lärminderung so bald wie möglich Realität werden.“

Die Bausteine des Anti-Lärm-Pakts

Was sind die einzelnen Bausteine des Anti-Lärm-Pakts?

Wir fassen zusammen.



Lärminde- x: **Messbare Entlastung**

Der Lärminde- zeigt, wie der Fluglärm im Fall des Flughafen- ausbaus ansteigt und wie stark der Aktive Schallschutz die Bevölkerung vom Lärm entlastet.



Lärmschutz: Aktiver Schallschutz

Der Lärminde berechnet die Anzahl der vom Fluglärm hoch belastigten Menschen im Jahr 2020. Ziel des ALP ist, diesen Wert durch Aktiven Schallschutz um mindestens 10% zu senken.



Fluglärm: Deckel drauf!

Der ALP legt eine Obergrenze der Lärmbelastigung für das Jahr 2020 fest, die auch danach nicht überschritten werden darf.



Nachflugverbot: keine Ausnahmen!

Der ALP stärkt das Nachtflug- verbot. Sollten die Feststellungs- behörde oder die Gerichte aus rechtlichen Gründen unabwei- s- bare Ausnahmen zulassen, knüpft der ALP hieran bestimm- te Bedingungen. Zum Beispiel: 10% weniger Lärmbelastigung.



Immobilien: Hilfe in Sicht

Sinkt der Wert von Immobilien durch die Lärmbelastung sehr stark, sollte die Fraport AG den Kauf der Grundstücke anbieten oder einen Ausgleich für die Wertminderung zahlen.



Fonds: Geld für die Region

Um die Kosten für das Immobi- lienmanagement und den Passi- ven Schallschutz zu bezahlen, sieht der ALP vor, einen Regional- fonds einzurichten. In diesen Fonds zahlen die Lärmverursacher und die Landesregierung ein.



In Zukunft: am Ball bleiben

Der ALP sieht vor, ein „Forum Zukunft Flughafen und Region“ und ein „Umwelt- und Nachbar- schaftshaus“ einzurichten. Beide sollen die Entwicklung des Flug- hafens und der Region begleiten und die Entwicklung des Lärms kontrollieren.



Nachtrandstunden: Besonderer Schutz

Über die Mediationsnacht hin- aus fordert der ALP Maßnahmen

des Aktiven Schallschutzes, be- sonders in den Nachtrandstunden zwischen 22-23 Uhr und 5-6 Uhr.



Zukunftsplan: leiser Flughafen

Alle fünf Jahre soll ein gemeinsa- mer Aktionsplan „Leiser Flug- hafen“ vorgelegt werden. Dieser wird in einer Expertengruppe des zukünftigen Forums „Zukunft Flughafen und Region“ erarbeitet.



Passiver Schallschutz: Mehr als festgelegt

Neben ihrem Anteil am Aktiven Schallschutz muss die Fraport AG den Passiven Schallschutz finanzieren. Die Maßnahmen richten sich dabei zunächst nach dem Fluglärmgesetz. Besonders Betroffene, die vom Gesetz nicht abgedeckt werden, sollen eben- falls geschützt werden.



Planungssicherheit: Ver- zicht auf weiteren Ausbau

Fraport soll einen Verzicht auf die (derzeit nicht erwogene) Planung einer weiteren Bahn über 2020 hinaus aussprechen.

**Sie wollen mehr Details?
Die gibt es auf Seite 4.**

Ein Anti-Lärm-Pakt für die Region

RDF-Vorsitzender Prof. Johann-Dietrich Wörner, Fraport-Vorstand Dr. Stefan Schulte und Thomas Jühe, Vorsitzender der Fluglärmkommission, stehen Rede und Antwort

Viele Menschen sagen uns im Bürgerbüro: „Der Anti-Lärm-Pakt und das Nachtflugverbot sind doch schon in der Mediation vereinbart worden, sie müssen nur noch umgesetzt werden. Wozu führen Sie dann noch die Gespräche?“ Prof. Wörner, was antworten Sie diesen Bürgern?

Wörner: „Wir müssen realistisch sein: bevor wir etwas umsetzen, müssen wir wissen, was wie umgesetzt werden kann. Die Mediationsgruppe hat ein verbindliches Programm zur Lärm-minderung und Lärmvermeidung gefordert. Die Details davon sollte das RDF konkretisieren – so lautete unser Auftrag, und den haben wir jetzt erfüllt: Auf welche Lärm-minderung verpflichtet sich die Luftfahrtseite? Mit welchen Maßnahmen des Aktiven Schallschutzes können wir das erreichen? Was können wir sonst noch tun, um die steigende Lärmbelastung so weit wie möglich zu begrenzen und zu mindern? Den politischen Willen der Mediation haben wir im RDF jetzt mit Leben erfüllt.“

Man diskutiert schon seit der Mediation über Lärmschutzmaßnahmen, viele davon gelten seit langem als umsetzbar. Herr Dr. Schulte, warum sind sie nicht umgesetzt worden?

Schulte: „Wir stehen zur Mediation und haben ein Zehn-Punkte-Programm für mehr Umweltschutz verabschiedet, das wir Punkt für Punkt abarbeiten. So haben wir in den vergangenen Jahren bereits verschiedene lärm-mindernde Maßnahmen eingeführt, so z.B. das kontinuierliche Sinkflug-verfahren, die deutliche Verteuerung der Entgelte für laute Maschinen insbesondere in der Nacht oder das nächtliche Lärmpunkte-Kontingent. Dies hat u.a. dazu geführt, dass die richtig lauten Maschinen heute nicht mehr in Frankfurt sind und nachts die Airlines verstärkter leiseres Fluggerät einsetzen. Auch im Bodenlärm und hier insbesondere bei den Triebwerks-

probeläufen sind erhebliche Fortschritte erreicht worden. Die jetzt im ALP festgehaltenen Maßnahmen betreffen vor allem geänderte An- und Abflugverfahren, die nur im Verbund aller Luftverkehrspartner eingeführt werden können. Sie sind Ausnahmen von den internationalen Regeln und erfordern nach Sicherheitsprüfungen auch noch behördliche Genehmigungen. Wir können zwar noch keinen endgültigen „Haken“ an die Maßnahmen machen, ich bin aber zuversichtlich, dass wir hier zu guten Ergebnissen kommen werden.“

Viele Menschen sehen in der Fraport keinen verlässlichen Partner für einen Anti-Lärm-Pakt: Die Fraport habe sie schon 1971 beim Bau der Startbahn-18-West-West „über den Tisch gezogen“, seither regelmäßig Versprechen und Verträge gebrochen. Herr Dr. Schulte, wie wollen Sie das Vertrauen der Bürger gewinnen?

Schulte: „Soweit es um den Satz im Planfeststellungsbeschluss von 1971 geht, dass später, also nach der 18 West, keine weitere Start- oder Landebahn errichtet werde, muss man akzeptieren, dass sich die Welt mehr als 30 Jahre weiter gedreht hat. Im laufenden Planfeststellungsverfahren wird ja nun gerade geprüft, ob und unter welchen Bedingungen eine weitere Bahn zugelassen werden kann. Aber auch unabhängig hiervon verwehre ich mich gegen den Vorwurf des Vertrags- oder Wortbruchs! So steht etwa der Schutz vor Boden-

lärm aus dem Flughafenbetrieb, den wir mit Kelsterbach in dem Nachbarschaftsvertrag von 1968 mit der Errichtung der Schallschutzmauer vereinbart hatten, nicht in Frage, nur



Prof. Dr. Johann-Dietrich Wörner,
Vorsitzender des Regionalen Dialogforums

weil die Mauer an zwei Stellen zur Anbindung der Landebahn Nordwest an das Flughafengelände geöffnet werden muss. Wir bewegen uns in einem rechtsstaatlichen Verfahren, zu dem man sicherlich unterschiedliche Ansichten haben kann. Dabei muss man die Lärmbetroffenheit der Bevölkerung ernst nehmen und gerade deswegen engagiere ich mich ja für das Thema des Aktiven Schallschutzes. Gleichzeitig muss man aber auch die positiven Aspekte des Flughafens und des Luftverkehrs für die wirtschaftliche Prosperität unserer Region, für Arbeitsplätze und Kaufkraft der Bürger in der Abwägung berücksichtigen.

Ich kann nur noch einmal betonen: Wir halten den Ausbau im Interesse der Region für richtig und wichtig, wir wollen aber auch im Aktiven Schallschutz Fortschritte erzielen! Sozusagen als Ergänzung zum Passiven Schallschutz durch schalldichte Fenster!“

Grundsätzlich sieht der Anti-Lärm-Pakt keine Ausnahmen beim Nachtflugverbot vor. Sollten die Planfeststellungsbehörde oder die Gerichte aus rechtlichen Gründen einzelne Ausnahmen für unabweisbar halten, legt er die Hürde für diese Ausnahmen sehr hoch. Herr Wörner, was meinen Sie damit?

wenig Lärm verursachen. Die Flugzeuge sollten zum Beispiel auf besonderen Flugrouten fliegen und modernste Navigationstechnologie verwenden.“

Herr Jühe, ist aus Ihrer Sicht der Anti-Lärm-Pakt ein Weg, dem auch die Kommunen zustimmen können?

Sie haben zwischen Mai 2006 und Mai 2007 intensive Gespräche miteinander geführt. Was hat Sie am meisten an der anderen Seite überrascht?

Schulte: „Es ist in diesem einen Jahr eine sehr konstruktive, von Vertrauen getragene Atmosphäre entstanden, die sicherlich bei jedem den



Dr. Stefan Schulte,
stellvertretender Vorstandsvorsitzender
der Fraport AG



Thomas Jühe,
Vorsitzender der Fluglärmmmission

Wörner: „Zunächst: Ich stehe für das Nachtflugverbot, denn es ist ein zentraler Bestandteil der Mediation und schützt guten Schlaf. Und ich würde am liebsten darüber entscheiden können, ob das Nachtflugverbot kommt oder nicht. Aber das darf ich nicht. Diese Entscheidung fällen andere. Sollten aus rechtlichen Gründen Flüge in der Nacht unabweisbar sein, dann knüpft der Anti-Lärm-Pakt diese Ausnahmen an bestimmte Bedingungen. Zum Beispiel sollen sie davon abhängig gemacht werden, ob der Aktive Schallschutz greift und die Belästigung um 10% Indexwert sinkt. Die Ausnahmen müssen außerdem strikt begrenzt werden, meiner persönlichen Meinung nach dürfen sie höchstens bei 15 Flügen in der Nacht liegen. Diese Zahl wird von der einen Seite als zu niedrig und von der anderen Seite als zu hoch kritisiert. Außerdem müssten die Flüge dann so abgewickelt werden, dass sie möglichst

Jühe: „Alle Städte und Gemeinden, die unter starker und extremer Fluglärmbelastung leiden, müssen ein existentielles Interesse am Anti-Lärm-Pakt haben. Bislang fehlte ein Grundkonzept, ein Programm zur Lärmminde rung in der Region, das von allen maßgeblichen Stellen (Flugsicherung, Airlines, Fraport, Kommunen) auch engagiert mitgetragen wird. Diese Chance dürfen die Kommunen jetzt keinesfalls aus politischen oder sonstigen Gründen verspielen – sie müssen übrigens dafür auch nichts hergeben, vielleicht ist das noch nicht allen bewusst.“

Herr Jühe, warum machen Sie gemeinsame Sache mit Fraport und Lufthansa?

Jühe: „Ich mache nicht gemeinsame Sache, ich mache nur eine Sache, und die heißt wirksame Fluglärmminde rung für die betroffenen Menschen in der Region erreichen.“

Blick für die Schwierigkeiten und Herausforderungen des jeweils Anderen geschärft haben. Dies ist eine gute Voraussetzung für die weiteren Gespräche zum Thema des Anti-Lärm-Pakts.“

Jühe: „Nichts! Mir war klar, dass es wahnsinnig viel Kraft und Geduld braucht, um zu wirksamen Fluglärm-minderungsmaßnahmen kommen zu können. Die Luftverkehrswirtschaft hat zunächst den Auftrag, in wirtschaftlicher Hinsicht gute Ergebnisse zu erreichen. Das passt eben mit finanziellen Aufwendungen für Aktiven Schallschutz nicht gut zusammen. Mein Lob gilt daher denjenigen – so viele sind es nicht! – auf Seiten des Flughafens, der Flugsicherung und der Airlines, die mit persönlichem Einsatz engagiert an Lärmminde rung arbeiten, sie haben es damit sicherlich in ‚ihrem Lager‘ genauso schwer wie ich in der ‚kommunalen Familie‘.“

Genau hingeschaut!

Ausgewählte Punkte des Anti-Lärm-Pakts kurz erklärt



Lärmindex

Der Lärmindex berechnet, wie viele Menschen in der Flughafenregion vom Fluglärm hoch belästigt sind. Er zeigt, wie stark der Lärm durch den Ausbau zunimmt und wie stark der Aktive Schallschutz die Bevölkerung vom Lärm entlastet. Dabei gewichtet er die stärker Betroffenen stärker. Diese Gewichtung erfolgt nach der in der Belästigungsstudie des RDF ermittelten Zahl, bei welchen Pegeln wie viel Prozent der Betroffenen hoch belästigt sind. Angewendet auf die einzelnen Kommunen zeigt der Lärmindex auch die lokale Belästigung.



Lärmobergrenze

Im Antrag auf Planfeststellung hat die Fraport für das Jahr 2020 eine Anzahl von 701.000 Flügen

vorhergesagt. Auf Basis dieser Zahl und unter Berücksichtigung der unterschiedlich lauten Flugzeugtypen errechnet der Index einen Lärmwert für das Jahr 2020. Der ALP schreibt diesen für das Jahr 2020 prognostizierten Lärm als Obergrenze fest, die auch in den folgenden Jahren nicht überschritten werden darf. Der Fluglärm kann so nach dem Ausbau nicht unbegrenzt zunehmen.



Lärmbelästigung senken

Wie bereits beschrieben ist es mit dem Lärmindex möglich, die Fluglärmentwicklung am Frankfurter Flughafen zu verfolgen. Ziel muss sein, die Belästigung durch den steigenden Lärm um mindestens 10% zu senken. Dieses „Delta der Lärminderung“ soll mit Maßnahmen des Aktiven Schallschutzes erreicht werden: Alle Beteiligten müssen Maßnahmen des Aktiven Schallschutzes umsetzen, zum Beispiel leisere An- und Abflugverfahren wählen oder besonders lärmarme Flugzeuge nutzen.



Nachtflugverbot

Das Nachtflugverbot ist zentraler Bestandteil der Mediation und eines effektiven Lärmschutzes. Deshalb muss es erhalten bleiben. Sollten aus rechtlichen Gründen einzelne Ausnahmen aus Sicht der Genehmigungsbehörde oder der Gerichte unabweisbar sein, muss die Zahl der Flüge restriktiv bestimmt werden. In jedem Fall müssen diese unabwiesbaren Ausnahmen vom Nachtflugverbot davon abhängig gemacht werden, ob die Belästigung um mindestens 10% gesenkt wird. Außerdem müssen diese Flüge stren-

Sie wollen mehr wissen über den Anti-Lärm-Pakt?

Alle wichtigen Informationen finden Sie auf unserer Homepage www.dialogforum-flughafen.de, Navigationspunkt Anti-Lärm-Pakt.



Immobilien

Der ALP unterstützt Eigentümer, die in stark vom Fluglärm belasteten Häusern wohnen.

Liegen sie in einem Dauerschallpegel von über 62 dB(A) und sind sie Überflughöhen von unter 350 m ausgesetzt, sollte die Fraport den Kauf der Immobilie anbieten. Als Preis wird ihr Wert zu Beginn des Jahres 2000 angesetzt. Darüber hinaus hilft der ALP auch den Eigentümern, die eine Immobilie vor dem Jahr 2000 gekauft haben und sie bis 2020 verkaufen wollen. Finden die Eigentümer einen Käufer, wird die Lärmbelastung der letzten 5 Jahre ermittelt. Liegt sie im Bereich von 60 bis über 62 dB(A) soll 10% des Verkaufspreises gezahlt werden, bei über 62 dB(A) 15% des Kaufpreises.

Impressum 09 2007

Herausgeber

Geschäftsstelle des
Regionalen Dialogforums

Bürgerbüro
Diesterwegstraße 10
60594 Frankfurt
Tel.: (0 69) 60 50 44 64
Fax: (0 69) 60 50 48 74

www.dialogforum-flughafen.de

Der „dialog brief“ wird auf der RDF-Internetseite unter „Dialog“ veröffentlicht.

Redaktion

Stephan Rammelt
IFOK GmbH –
Institut für Organisations-
kommunikation

Berliner Ring 89
64625 Bensheim
Tel.: (0 62 51) 84 16 36
Fax: (0 62 51) 84 16 16
e-mail: stephan.rammelt@ifok.de