

**Ja zum Ausbau, Ja zur Nachtruhe**

# **Für eine Erneuerung des Anti-Lärm-Paktes im Rhein-Main-Gebiet**

**Beschluss des SPD Landtagsfraktion vom 26. Oktober 2011**



## **Für eine Erneuerung des Anti-Lärm-pakt in der Rhein-Main-Region**

Bei ihren Entscheidungen über die Entwicklungen des Frankfurter Flughafens hat sich die hessische SPD immer von der Idee einer nachhaltigen zukunftsfähigen Entwicklung leiten lassen, bei der ökonomische, ökologische und soziale Ziele zusammengeführt werden. Wir wollen eine leistungsstarke Wirtschaftsstruktur mit einer positiven Entwicklung guter Arbeit und gute Lebensqualität. Deshalb haben wir die abgewogene Entscheidung der Mediationsgruppe zur Entwicklung des Frankfurter Flughafens begrüßt und als einzige Partei bis heute mitgetragen und verteidigt. Weder CDU/FDP noch Bündnis 90/Die Grünen können sich auf die Abwägung der Mediation beziehen, weil sie aus unterschiedlichen Gründen und an unterschiedlichen Stellen die gemeinsame Plattform der Mediation verlassen haben. Alleine die SPD hat die notwendige Balance aus wirtschaftlicher Entwicklung des Flughafens einerseits und den Lärmentlastungen der betroffenen Bürgerinnen und Bürger andererseits stets betont und eingefordert.

### **Mediation**

Die Mediationsgruppe hatte ein fünf Aspekte umfassendes Gesamtpaket vorgelegt. Es bestand aus den Komponenten:

- Optimierung des Systems
- Kapazitätserweiterung durch Ausbau
- Nachtflugverbot
- Anti-Lärm-Pakt
- Regionales Dialogforum

Von diesen Vorschlägen sind bisher nur zwei umfassend erfüllt, die anderen drei nur zu Teilen oder gar nicht. Die neue Landebahn ist gebaut, der regionale Dialog ist im Regionalen Dialogforum geführt worden, und wird, bei Kritik an Details, im Flughafenkonvent und im Umwelthaus fortgeführt. Zusätzlich haben Kooperationen von lokalen Akteuren zu wichtigen Impulsen geführt.

Nachdem die neue Landebahn nun in Betrieb geht, ist es an der Zeit, einen neuen Anlauf zu unternehmen, die restlichen Bestandteile des Mediationspaketes in Angriff zu nehmen. Dazu gehört in erster Linie die Durchsetzung eines Nachtflugverbotes und eine neuer Anti-



Lärm-Pakt aber auch die noch ausstehenden Optimierungen des vorhandenen Systems durch Kooperation mit dem Flughafen Hahn und der verbesserten Kooperation zwischen Schienen- und Luftverkehr.

### **Nachtflugverbot**

Kern des Ausgleichs für die zunehmende Gesamtzahl der Flugbewegungen und die damit verbundene Lärmbelastung ist ein absolutes Nachtflugverbot zwischen 23 und 5 Uhr. Für diese Zeit dürfen keine Flüge geplant werden. Der Wortbruch der Landesregierung von CDU und FDP in dieser Frage muss korrigiert werden. Wir wollen:

- dass die Landesregierung die Revisionsklage des Landes gegen die Entscheidung des VGH zurückzieht.
- eine Bundesratsinitiative zur Verstärkung der Nachtschutzbestimmungen des § 29b Absatz 1, Satz 2 des Luftverkehrsgesetzes.
- Die Abwehr der erklärten Absicht der gegenwärtigen Bundesregierung, die bestehenden Nachtschutzbestimmungen des § 29b Absatz 1, Satz 2 LuftVG abschwächen zu wollen.
- Das Initiieren gesamteuropäischer Regelungen zum Nachtflugbetrieb/Nachtschutz

Darüber hinaus müssen auch die sensiblen Tagesrandstunden weiter von Lärm entlastet werden.

### **Anti-Lärm-Pakt**

Ein wesentlicher Bestandteil der Mediation ist ein verbindliches Programm zur Lärmverminderung und Lärmvermeidung. Dazu gehören

- die Kontingentierung von Fluglärm
- die Festlegung von lokalen Lärmobergrenzen
- wirtschaftliche Anreize für leisere Maschinen
- Einhaltung der Routen minimaler Lärmbelastung durch die Piloten
- Lärmarme Anflug- und Abflugverfahren
- Passiver Schallschutz für die gesamten betroffenen Gebäude
- Ein systematisches Lärmmonitoring
- Ein Immobilienmanagement für besonders Betroffene



Trotz 11 Jahre Vorlauf sind von diesem notwendigen Anti-Lärmpakt nur Teile umgesetzt. Diese, wie z.B. die lärmabhängigen Landegebühren und die begonnenen Maßnahmen zum passiven Schallschutz müssen weitergeführt und verbessert werden. Wichtig ist auch die von der Opposition im Landtag durchgesetzte große Lärmwirkungsstudie. Darüber hinaus brauchen wir einen erneuerten Anti-Lärm-Pakt zum Schutz der Bevölkerung.

Hier stehen nicht nur die hessische Landesregierung und die Fraport in der Pflicht. Ganz wesentlich trägt auch die Deutsche Flugsicherung Verantwortung, wenn es um die Erarbeitung und erfolgreiche Umsetzung nachhaltig wirksamer aktiver Schallschutzmaßnahmen geht.

Die Reduzierung des vom Flughafen ausgehenden Lärms ist keine Aufgabe, die sich erst in einer ferneren Zukunft erfolgreich bewältigen ließe. Bereits heute bestehen in technischer und flugbetrieblicher Hinsicht geeignete Möglichkeiten, trotz steigender Flugbewegungszahlen Lärm nicht weiter ansteigen, ja ihn sogar kontinuierlich verringern zu können. Hierzu bedarf es allerdings steuernder Eingriffe, um der von Fluglärm betroffenen Bevölkerung wirksam und nachhaltig helfen zu können. Steuerndes Eingriffen wiederum ist nur möglich, wenn sich die Landespolitik engagiert der Fluglärmproblematik zuwendet, sich nicht hinter vermeintlich hinderlichen Gesetzen versteckt, sondern mutig zum Wohle der Menschen in der Rhein-Main-Region eine Vorreiterrolle beim Lärmschutz einnehmen möchte.

Die gegenwärtige hessische Landesregierung zeigt daran erkennbar kein Interesse.

Es ist festzustellen, dass entgegen der Absicht der Mediation mit der Umsetzung von aktiven Schallschutzmaßnahmen erst zehn Jahre nach Vorliegen des Mediationsergebnisses begonnen wurde. Damit können den erheblichen Mehrbelastungen, die mit Inbetriebnahme der neuen Landebahn entstehen werden, bislang nur aktive Schallschutzmaßnahmen im Rahmen des sog. „Ersten Maßnahmenpakets“ entgegengestellt werden, deren Minderungswirkungen und neue Belastungen noch nicht sicher einschätzbar sind.

Zur Erreichung wirksamer Maßnahmen des aktiven Schallschutzes unterstützen wir die Arbeit des im Jahr 2008 eingerichteten Expertengremiums „Aktiver Schallschutz“ im Forum Flughafen und Region. Die Arbeit des Expertengremiums ist durch entsprechende



Bereitstellung von Ressourcen durch die Landesregierung sowie die Luftverkehrswirtschaft so zu unterstützen, dass kurzfristig wirksame sowie umsetzungsfähige Maßnahmen vorgestellt und realisiert werden können;

Vorrang haben Maßnahmen, die keine Lärm verteilende Wirkung haben, wie beispielsweise die durch technische Änderungen erreichbare Minderung des Lärms am Flugzeug selbst. Die Luftverkehrsgesellschaften haben daher, trotz der mit der Umrüstung verbundenen Kosten, schnellstmöglich dafür zu sorgen, dass Bestandsgerät entsprechend überarbeitet und die Modernisierung der Flotten engagiert vorangetrieben werden. Dafür sollte die Gebührenstaffelung für lautere Flugzeuge schrittweise verschärft werden.

Maßnahmen mit Lärm verteilender Wirkung müssen in der Bilanz ihrer Minderungswirkung eindeutig sein und sollen vorrangig zur Entlastung höchstbelasteter Wohnbevölkerung dienen; bei Verteilung von Fluglärm muss das Entstehen neuer Höchstbelastungen vermieden werden.

Beurteilungsgrundlage für die Einführung von Maßnahmen sollte immer eine Gesamtlärbetrachtung des Fluglärms, d. h. unter Berücksichtigung der An- und Abflugrouten beider Betriebsrichtungen sein.

Die hohe Ausgangsbelastung in den betroffenen Städten und Gemeinden ist ebenso zu berücksichtigen, wie die ausbaubedingten Lärmzunahmen.

Satellitengestützte Navigation für den an- und abfliegenden Verkehr ist Grundlage für alle wesentlichen modernen Optimierungsmöglichkeiten bei der vertikalen wie lateralen Flugführung. Dieses Potential ist so schnell wie möglich zu erschließen.

Über geeignete Maßnahmen (z. B. Bonus- Malussysteme) ist daher der erforderliche technische Ausstattungsstand in den Flugzeugen zur umfänglichen Einführung satellitengestützter Navigation am Frankfurter Flughafen konsequent zu verbessern.

Nachhaltig wirksame aktive Schallschutzmaßnahmen verlangen internationale Kooperation im Hinblick auf gemeinsame Schutzstandards und die Festschreibung lärmarmen An- und Abflugverfahren. Entsprechende internationale Kontakte sind daher herzustellen und zu institutionalisieren.



Die mittlerweile erkennbaren Möglichkeiten des aktiven Schallschutzes lassen es zu, einerseits dem Luftverkehr Entwicklungsmöglichkeiten offen zu halten, andererseits aber die verbindliche Vorgabe zu machen, das gegenwärtige Lärmniveau nicht zu überschreiten.

Nicht nur der Flughafen, auch die von Fluglärm betroffenen Menschen in der Region haben ein Recht auf Planungssicherheit. Dazu gehört vor allem, dass die Bewohner der besonders stark verlärmten Wohngebiete die Gewissheit haben können, dass es nicht noch lauter wird.

Zur Erreichung dieses Ziels setzt sich die hessische SPD dafür ein, dass für die Wohngebiete rund um den Frankfurter Flughafen, die in der Tagschutzzone 1 sowie der Nachtschutzzone gemäß Fluglärmenschutzgesetz liegen, eine Lärmobergrenze definiert und über das ergänzende Planfeststellungsverfahren im Planfeststellungsbeschluss verankert wird. Die festzusetzende Lärmobergrenze hat sicherzustellen, dass es keinesfalls lauter werden darf als in der Prognose für 2010 ausgewiesen.

- Das Messnetz zur konkreten Feststellung der realen Lärmentwicklung ist auszubauen, die Messdaten sind regelmäßig zu veröffentlichen.
- Ausgehend von dem Status des Jahres 2010 ist ein Lärmminderungsplan zu erarbeiten, der Maßnahmen zur Reduzierung des Fluglärms zu einem optimalen Ergebnis verknüpft. Solche Einzelmaßnahmen sind:
- Kontinuierliche Reduzierung des Dauerschallpegels und Reduzierung der Zahl der von diesem Schallpegel betroffenen Wohnungen
- Überprüfte Optimierung der An- und Abflugverfahren mit dem Ziel, durch Bündelung und Streuung vorgegebene Lärmkontingente nicht zu überschreiten
- Triebwerksprobeläufe nur in abgeschirmten Zonen
- Ein solcher Lärmminderungsplan für den Flughafen wird verbindlicher Bestandteil eines regionalen Lärmminderungsplanes unter Einbeziehung aller Lärmquellen.
- Eine qualifizierte Beschwerdestelle für Lärmbetroffene geht den Beschwerden nach.
- Einsetzung eines deutschlandweit tätigen Fluglärmenschutzbeauftragten, der die Aktivitäten in Sachen aktiver Schallschutz an den bundesdeutschen Flughäfen koordinieren hilft.

- Einführen einer Berichtspflicht des HMWVL im Hinblick auf die Abarbeitung von Fluglärminderungszielen
  - Verbesserung der Ausstattung der Frankfurter Fluglärmkommission zur Sicherstellung der Arbeitsfähigkeit des Gremiums.

### **Erarbeitung und Umsetzung einer Lastenausgleichsregelung**

Die hessische SPD setzt sich dafür ein, dass gemäß dem Versprechen der Mediation und den Arbeitsergebnissen des Regionalen Dialogforums endlich eine Lastenausgleichsregelung für die Kommunen erarbeitet wird, denen besondere Lasten durch den Flugbetrieb am Frankfurter Flughafen entstehen.

Als Lasten sind hierbei u. a. zu verstehen die Einschränkungen aufgrund von Siedlungsbeschränkungen und Bauverbotsregelungen sowie fluglärmbedingte sozialstrukturelle Verwerfungen in den jeweiligen Wohngebieten.