



regionales
dialogforum

Flughafen Frankfurt

Der Vorsitzende
Prof. Dr.-Ing. J.-D. Wörner

Datum: 14.9.2007

ANTI-LÄRM-PAKT

Zusammenfassung

Zusammenfassung

Hiermit lege ich als Vorsitzender des Regionalen Dialogforums einen Anti-Lärm-Pakt (ALP) vor. Er beruht auf den Erkenntnissen der Mediation, der Arbeit des RDF und auf sieben Jahren Dialog in der Region und wurde am 14. September vom Forum im Grundsatz (unter Verweis auf Protokollnotizen) begrüßt. Verbunden ist damit auch die Weiterleitung des vorliegenden Papiers an verschiedene Stellen durch den Vorsitzenden, darunter den Landtag Hessen, die Planfeststellungsbehörde und das Bundesverkehrsministerium sowie die Aufforderung an alle Verantwortlichen, an der Konkretisierung und Umsetzung der im ALP adressierten Aspekte zügig zu arbeiten.

Das Resultat unserer Arbeit ist: Mehr Lärmschutz als bisher vorgesehen ist möglich. Wir können die Lärmbelastung senken, die durch einen Ausbau auf die Menschen zukommt. Diese Maßnahmen können jedoch bei der derzeitigen Gesetzeslage weder von der Genehmigungsbehörde allein, noch anschließend von Gerichten durchgesetzt werden. Der von uns vorgeschlagene Weg zu besserem Lärmschutz ist möglich, aber nicht einklagbar. Deshalb wird es diesen zusätzlichen Lärmschutz nur geben, wenn der Anti-Lärm-Pakt realisiert wird.

Vor einigen Monaten haben wir im RDF über einen Vertrag diskutiert, der diese Lärmschutzmaßnahmen und zugleich einen Klageverzicht gegen die Entscheidung der Behörde bedeutet hätte. Die weitere Entwicklung hat gezeigt, dass die Beteiligten (die Kommunen einerseits und Lufthansa andererseits) derzeit keinen Klageverzicht zusichern wollen. Dennoch waren sich alle einig, dass an einem verbesserten Lärmschutz der Bevölkerung weiter gearbeitet werden muss. Der jetzt vorliegende Anti-Lärm-Pakt bringt daher im Falle des Ausbaus den lärmbelasteten Bürger nur Vorteile. Das erfordert allerdings, dass alle Beteiligten, insbesondere die Luftverkehrsgesellschaften, der Flughafenbetreiber, die Deutsche Flugsicherung und die Genehmigungsbehörden und die Landesregierung an einem Strang ziehen.

Wir sind uns bewusst, dass nach wie vor unterschiedliche Auffassungen darüber bestehen, ob der Ausbau des Frankfurter Flughafens erforderlich ist. Daher steht dieser Anti-Lärm Pakt ausdrücklich unter dem Vorbehalt, dass die Genehmigungsbehörde den von Fraport beantragten Ausbau bewilligt. Der Pakt kommt nur zustande, wenn dies der Fall ist. Wer diesen Anti-Lärm-Pakt unterstützt, ist daher nicht zu einem Befürworter des Ausbaus geworden.

Um den Fluglärm in der Region zusammenfassend auszudrücken, haben wir einen Lärm-Index entwickelt, der in einer Zahl die Fluglärmbelastung der Region ausdrückt. Dieser Index ist wissenschaftlich abgesichert, er beruht auf Gutachten des RDF zur Fluglärmbelastung in Frankfurt und orientiert sich an Vorarbeiten und Vorbildern an anderen Flughäfen. Unser Frankfurter Lärm-Index berücksichtigt sowohl die Anzahl der Betroffenen als auch die Höhe der Lärmbelastung. Wir haben außerdem in einer Expertengruppe die derzeit absehbaren Möglichkeiten des Aktiven Lärmschutzes diskutiert. Heute ist noch nicht abschließend klar, welche der Maßnahmen wie und wann eingeführt werden können. Dies bedarf einer Fülle zusätzlicher Prüfungen und (Ausnahme)-Genehmigungen. Dennoch ist das vorhandene Potential allen Beteiligten deutlich geworden und die Luftverkehrsseite hat sich bereit erklärt, ihrer Verantwortung zum Aktiven Schallschutz gerecht zu werden.

Dieses Potential ist so groß, dass ich von einer Verringerung des Lärmindex als zusammenfassender Maßzahl der Lärmbelastung in der Region um mindestens 10 Prozent ausgehe. Darum geht es in diesem Anti-Lärm-Pakt: Um die Verminderung des Lärmindex der Region um mindestens 10 Prozent für den Falle eines Ausbaus des Flughafens Frankfurt.

Die Einführung des Nachtflugverbotes zwischen 23 und 5 Uhr ist unerlässlich. Aber wir benötigen auch einen Schutz in den beiden Randstunden zwischen 22 und 23 Uhr sowie zwischen 5 und 6 Uhr, also in der gesamten sogenannten gesetzlichen Nacht. Auch für diese Zeiten bedeutet die Umsetzung des ALP eine Reduzierung der Lärmbelastung um mehr als 10 Prozent.

Im einzelnen enthält der Anti-Lärm-Pakt folgende 12 Punkte:

1. **Einführung eines Lärmindex:** Um die Wirkung des Aktiven Schallschutzes zu prüfen, schlage ich einen Lärmindex vor. Der Index stellt in einer Zahl dar, in welchem Umfang die Bevölkerung der Flughafenregion vom Lärm entlastet wird. Dabei gewichtet er die stärker betroffenen Personen 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 Belastung.

2. **Senkung des Lärmindexes um 10 Prozent:** Ohne die vorgeschlagenen Maßnahmen lässt sich der Wert des Lärmindexes bei der Genehmigung des Fraport-Antrages im Jahr 2020 errechnen. Ziel muss sein, diesen Wert durch Aktive Schallschutzmaßnahmen um mindestens 10 % senken. Diese Lärminderung wird durch eine Kombination von Maßnahmen des Aktiven Schallschutzes erreicht: zum Beispiel die Änderung des Anflugwinkels der Flugzeuge, den Einsatz moderner Technologie oder die Einführung neuer, besonders lärmoptimierter Flugrouten. Dies erfordert die konstruktive Zusammenarbeit aller am Flugbetrieb Beteiligten, vor allem der Fraport AG, der Lufthansa und der Deutschen Flugsicherung.
3. **Deckelung des Lärms:** Ein weiteres wichtiges Anliegen ist für mich, dass zum Zeitpunkt der Entscheidung über den Ausbau kein Freibrief für die unbegrenzte Zunahme des Fluglärms erteilt wird. Ich schlage daher vor, dass der für Jahr 2020 prognostizierte Lärm als Obergrenze festgelegt wird. Dieser darf auch nach 2020 nicht überschritten werden.
4. **Zukunftsplan leiser Flughafen:** Bei den heute bekannten Maßnahmen dürfen wir nicht stehen bleiben. Ich bin der Meinung, wir sollten fortlaufend alle neue Verfahren und Technologien nutzen, um den Flugbetrieb so lärmarm wie möglich zu machen. Dazu sollte alle 5 Jahre ein gemeinsamer, unter Beteiligung von dem zukünftigen Dialogforum Flughafen und Region, Fraport, Fluglärmkommission, DFS, Airlines und weiteren Experten erarbeiteter Aktionsplan „Leiser Flughafen“ vorgelegt werden.
5. **Reduktion der Lärmbelastung in der Zeit zwischen 22 und 23 Uhr sowie zwischen 5 und 6 Uhr:** Über die Zeit der Mediationsnacht hinaus sollte auch in der gesamten gesetzlichen Nacht Maßnahmen ergriffen werden. Der ALP mit seinem Aktiven Schallschutz reduziert den Lärmindex und damit die Lärmbelästigung in der gesamten Nacht zwischen 22 und 6 Uhr um mindestens 10 Prozent.
6. **Keine Ausnahmen vom Nachtflugverbot ohne Garantie der Lärminderung für die gesamten 24 Stunden eines Tags:** Das Nachtflugverbot ist zentraler Bestandteil der Mediation und eines effektiven Lärmschutzes und muss daher umgesetzt werden. Ich plädiere für null planbare Flüge zwischen 23 und 5 Uhr. Sollte die Genehmigungsbehörde bei der Ausgestaltung des Nachtflugverbots zu einem Ergebnis gelangen, dass entgegen des Antrags von Fraport aus rechtlicher Sicht unabweisbare Ausnahmen für geplante Flüge erforderlich sind, halte ich einzelne restriktive Ausnahmen allenfalls

dann für denkbar, wenn deutliche Fortschritte bei der Lärminderung am Tag und in der Nacht erreicht worden sind. Ausnahmen wären nur dann denkbar, wenn eine um mindestens 10 Prozent geringere Lärmbelastung während des ganzen 24-Stunden-Tages erreicht wird – also ein um 10 Prozent niedrigerer Lärmindex.

7. **Erhaltung der Substanz des Nachtflugverbots:** Im Falle rechtlich unabweisbarer Ausnahmen für geplante Flüge muss die Substanz des Nachtflugverbots erhalten bleiben. Unabweisbare Ausnahmen müssten sehr streng begrenzt werden. Sie dürften meiner Meinung nach bei höchstens 15 Flügen in der Nacht liegen. Diese Flüge müssten überdies so abgewickelt werden, dass sie mit der geringst möglichen Lärmbelastung für die Menschen verbunden ist – also auf besonderen Flugrouten und mit dem Einsatz modernster Navigationstechnologien.
8. **Passiver Schallschutz über das gesetzlich erforderliche hinaus:** Neben ihrem Anteil am Aktiven Schallschutz muss die Fraport AG den Passiven Schallschutz finanzieren. Diese richten sich nach dem Fluglärmgesetz. Derzeitige Schätzungen gehen dabei von Kosten von über 100 Millionen Euro aus. Darüber hinaus sollte meiner Überzeugung nach die Möglichkeit bestehen, aufgrund der spezifischen Frankfurter Situation besonders Betroffene, die aber vom Gesetz nicht berücksichtigt werden, ebenfalls zu schützen.
9. **Aufkauf und Entschädigung bei besonders lärmbelasteten Immobilien:** Darüber hinaus schlage ich vor, besonders betroffene Immobilieneigentümer im Sinne einer guten Nachbarschaft zu unterstützen. Dies heißt: bei stark Betroffenen der Kauf stark lärmbelasteter Wohnimmobilien und generell Kompensationen beim Verkauf von besonders lärmbelasteten Wohnimmobilien durch die Fraport AG.
10. **Einführung eines Regionalfonds:** Um die Kosten des zusätzlichen passiven Schallschutzes und das Immobilienmanagement sowie gegebenenfalls darüber hinaus erforderliche Ausgleichsmaßnahmen innerhalb der Region zu finanzieren, sollte ein Fonds eingerichtet werden, in den die Lärmverursacher und die Landesregierung einzahlen.

11. **Forum Flughafen und Region:** Region und Flughafen profitieren nur im Dialog voneinander. Entscheidend für ein vertrauensvolles Verhältnis ist dabei Transparenz und Offenheit. Sie sind durch ein eigenständiges „Forum Zukunft Flughafen und Region“ sowie durch ein Umwelt- und Nachbarschaftshaus in unabhängiger Trägerschaft gewährleistet.

12. **Umwelt- und Nachbarschaftshaus:** Das Umwelt- und Nachbarschaftshaus übernimmt das Monitoring des Lärms und seiner Folgen, die Umwelt und die soziale Entwicklung. Als zukünftiger Sitz der Fluglärmkommission, des Fluglärmschutzbeauftragten und der Geschäftsstelle des Forums Zukunft Flughafen und Region ist es die zentrale Stelle für die weitere Arbeit an der Reduzierung des Fluglärms.

Um die Bevölkerung vom Lärm zu entlasten, müssen alle Beteiligten gemeinsam handeln. Jeder muss seinen Teil dazu beitragen.

Ich empfehle im Einzelnen:

- Die Planfeststellungsbehörde muss die Lärmobergrenzen festlegen und das Nachtflugverbot festschreiben. Sollte sie Ausnahmen für unabwendbare Flugbewegungen vorsehen, muss sie diese an die vorgeschlagene erfolgreiche Lärmreduzierung knüpfen.
- Die Landesregierung soll durch Bereitstellung von Finanzmitteln in einem Regionalfonds sicherstellen, dass die zukünftigen – auch im öffentlichen Interesse liegenden Aufgaben des Dialogs, des Monitorings und zusätzlicher Schallschutzmaßnahmen und des Immobilienmanagements erfolgen können.
- Fraport muss seinen Teil zu den Maßnahmen des Aktiven und Passiven Schallschutzes beitragen und die Lärmreduzierung kontinuierlich weiterführen.
- Die Flugverkehrsgesellschaften müssen sich an der Umsetzung der Aktiven Schallschutzmaßnahmen beteiligen.
- Das Forum Flughafen und Region muss die Programme zum zusätzlichen Passiven Schallschutz sowie zum Immobilienmanagement entwickeln und umsetzen.

Es ist das Ziel des Anti-Lärm-Pakts, dass alle Möglichkeiten zur Entlastung der Bevölkerung genutzt werden. Umgekehrt gilt allerdings auch: Wir

brauchen den Anti-Lärm-Pakt, um die Lärmschutzmaßnahmen umzusetzen – ohne ihn würde die Bevölkerung mehr belastet als notwendig. Wer ihn ablehnt, verhindert diesen Schutz der Bevölkerung.

Ich bitte daher das Regionale Dialogforum, alle Beteiligten am Luftverkehr, die Landesregierung und den Hessischen Landtag, den Bund, Kommunen und Kreise, aber auch Bürgerinnen und Bürger der Region um Unterstützung, damit dieser ALP Wirklichkeit wird.

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'M. W. S.' with a stylized flourish at the end.

Frankfurt, den 14.9.2007



Der Vorsitzende
Prof. Dr.-Ing. J.-D. Wörner

Datum: 14.9.2007

ANTI-LÄRM-PAKT

Ausgangssituation

Ausgangspunkt für diesen Anti-Lärm-Pakt sind insbesondere das Mediationsergebnis und die zu verschiedenen Aspekten vorgetragenen, teilweise divergierenden Positionen verschiedener Diskussionsrunden. Das Mediationsergebnis hat im Kern 5 Punkte als zentral definiert, die nicht voneinander gelöst oder in ihrem Sinn zerstört werden dürfen:

1. Ausbau durch zusätzliche Bahn,
2. Nachtflugverbot in der „Mediationsnacht“,
3. Anti-Lärm-Pakt,
4. Optimierung,
5. Regionales Dialogforum.

Allen fünf Punkten und den in der Mediation zusätzlich definierten Restanten wurden in den letzten Jahren von verschiedenen Akteuren Aufmerksamkeit geschenkt. Zum heutigen Zeitpunkt kann man die Realisierung beurteilen und kommt zu folgendem Ergebnis:

Ausbau:	Raumordnungsverfahren abgeschlossen, Planfeststellungsverfahren läuft und steht kurz vor dem Abschluss, Landesentwicklungsplan mit Ausbau verabschiedet,
Nachtflugverbot:	Mediationskompatibler Teil des Antrags auf Planfeststellung,
Optimierung:	permanenter Prozess des Flughafenbetreibers und weiterer Akteure,
RDF:	2000 unter Beteiligung des Landtags etabliert.

Aus dieser Analyse folgt, dass dem Auftrag der Mediation hinsichtlich des Lärmschutzes besondere Aufmerksamkeit geschenkt werden muss, da auch der Punkt „Anti-Lärm-Pakt“ des Mediationspakets einer angemessenen Umsetzung bedarf.

Der Konzeptvorschlag des Anti-Lärm-Pakt war in der Verantwortung des Vorsitzenden entstanden. Er berücksichtigt u.a. die Diskussionen in RDF Arbeitsgruppen und im RDF, die Auswertung wissenschaftlicher Dokumente, die Auswertung der Regelungen an anderen Flughäfen inkl. entsprechender Gerichtsentscheidungen. Insbesondere wurden auch Vorschläge von RDF Mitgliedern wie z.B. für einen ALP+ aufgenommen. Das nun vorliegende

Konzept für den Anti-Lärm Pakt ist die Grundlage für die Umsetzung und weitere Entwicklung des Anti-Lärm-Pakts.

Allgemeine Grundsätze

Das Konzept des Anti-Lärm-Pakts (ALP) verfolgt im Sinn und als Weiterentwicklung der Mediation das Ziel, die für den Fall des Ausbaus erwartete Stärkung der Wirtschaftskraft der Region zu verknüpfen mit Maßnahmen zur Verbesserung der Lebensqualität. Nutzen und Lasten durch den heutigen Flughafenbetrieb und einen möglichen Ausbau sind in der Region ungleich verteilt. Während viele Menschen in der Region von der Nähe des internationalen Drehkreuzes unmittelbar oder wenigstens indirekt profitieren, haben die bisherigen Regelungen und die nach wie vor geltende Rechtslage aus Sicht der stark Betroffenen nicht für eine ausreichende Kompensation ihrer spezifischen Nachteile geführt. Das ALP-Konzept verfolgt das Ziel, die Lärmbelastung wo möglich zu reduzieren. Dies wird aber nur in einem begrenzten Maß möglich sein. Daher sieht das ALP-Konzept bewußt auch eine Reihe von Maßnahmen vor, die dazu dienen, dort, wo Gesetze und Rechtsprechung die Betroffenen nicht schützen, den unvermeidbaren Lärm erträglicher zu machen oder in Fällen besonders starker Betroffenheit, besondere finanzielle Unterstützung (Wegzug) zu ermöglichen.

Ein weiterer Grundsatz ist, dass dieses Konzept auf eine kontinuierliche Stärkung des gegenseitigen Vertrauens zwischen Flughafen, Airlines, DFS, Kommunen und Anwohnern sowie weiterer Akteure der Region baut. Dafür ist es erforderlich, dass heute bestimmte Eckpunkte vor allem zum Lärmschutz klar festgezurrert werden, damit für alle Planungssicherheit besteht und die jeweils erwartbaren Beträge zur Konfliktbewältigung benannt sind. Gleichzeitig ist es erforderlich, dass erst in Zukunft festlegbare Details im fairen und sachlichen Dialog auf Basis gemeinsam entwickelter fachlicher Erkenntnisse verabredet werden. Das Konzept sieht daher eine Mischung von – wo zur Vertrauensbildung erforderlich – fest definierter Eckpunkte einerseits und einer auf die zukünftige Konkretisierung abzielende Definition von Prozessen, Strukturen und Institutionen andererseits vor.

Das Konzept des ALP enthält Teile, die die Umsetzung des Mediationspakets betreffen, und Abschnitte, die gegebenenfalls im Planfeststellungsbeschluss berücksichtigt werden. Die vollständige Umsetzung der Mediation ist ein erheblicher Faktor für den notwendigen weiteren Aufbau des gegenseitigen Vertrauens in der Region und zur Konfliktbewältigung. Daher halte ich es für erforderlich, dass vor dem Beginn des Ausbaus zentrale Eckpunkte des ALP zum Lärmschutz im Planfeststellungsbeschluss und der Betriebsgenehmigung abgebildet werden. Damit wird deutlich, dass aus den Aus- und Zusagen der damaligen Mitglieder der Mediationsgruppe und der Politik nun verbindliche Regelungen werden. Manche Aspekte können nicht im Planfeststellungsbeschluss geregelt werden. Aber auch hier halte ich es im Sinne der Vertrauensbildung, der Fortsetzung des Dialogs und der Planungssicherheit für erforderlich, dass die Landesregierung und der Landtag sich klar bekennen und ihre – auch finanzielle – Unterstützung der Maßnahmen zur Verbesserung der Lebensqualität in stark lärmbeeinträchtigten Kommunen noch vor dem Ausbau zusichern.

Das ALP-Konzept konzentriert sich, wie von der Mediation vorgesehen, auf Fluglärmaspekte. Diese sowie andere Umweltauswirkungen werden im Rahmen des eigens hierfür geplanten, umfassenden Monitorings erfasst und können zum Gegenstand zukünftiger Maßnahmen oder Vereinbarungen gemacht werden.

Etablierung eines Lärmindex

Die Etablierung eines Lärmindex hat zum Ziel, ein Kriterium zu definieren, dass die Gesamtbelastung durch Fluglärm in der Region und die jährliche Entwicklung transparent und nachvollziehbar als integrale Größe beschreibt.

Dieses Ziel kann durch die bisher üblicherweise in Deutschland zur Begrenzung oder Darstellung herangezogenen Instrumente nicht sinnvoll erreicht werden. Denn eine rein zahlenmäßige Obergrenze der insgesamt jährlich zulässigen Flugbewegungen, wie sie z.B. für Düsseldorf einst festgelegt wurde, berücksichtigt nicht mögliche Fortschritte beim aktiven Schallschutz und findet zudem keine Akzeptanz auf der Luftverkehrsseite. Die Festschreibung von Lärmkonturen, nach denen bei einer Abweichung am Rand der Kontur von mehr als x dB(A) eine Neuentscheidung ausgelöst werden soll (z.B. im Fluglärmgesetz und in diversen Regelungen an anderen Flughäfen), ist zwar für zwingend geographisch definierte Gebiete, z.B. die Dimensionierung von Schutzzonen, die zur Kostenerstattung passiven Schallschutzes führen, geeignet. Sie bezieht allerdings die unterschiedliche Siedlungsdichte unterhalb der An- und Abflugzonen sowie Veränderungen der Verteilung und Intensität innerhalb dieser Zonen nicht ein. Damit würde verhindert, dass Schutzmaßnahmen durchgeführt werden können, die zwar

insgesamt zu einer Abnahme der Zahl und/oder des Grads der Betroffenen führen würden, die aber zu einer räumlichen Abweichung von bisherigen Konturen führen würde. Diese Einschränkung gilt auch für eine reine Festlegung einer zulässigen Gesamtlärmmenge, wie sie in einem Leq oder dem Pariser Fluglärmindex abgebildet wird. Beide Instrumente würden daher eine volle Entfaltung der Entlastungspotenziale des Aktiven Schallschutzes hemmen, anstatt sie zu befördern.

Daher war es erforderlich, ein neues Instrument zu entwickeln. Der hier vorgeschlagene Frankfurter Fluglärmindex bezieht Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung ebenso ein wie Überlegungen mit einer ähnlichen Zielstellung, die für die Situation in Zürich durch die EMPA entwickelt wurden.

Der Frankfurter Fluglärmindex soll den Lärm (Belästigung) und die Anzahl vom Lärm Belästigter korrelieren und damit die Fluglärmbelastung der betroffenen Region abbilden. Der Index wird in allen Berechnungen an der in den Planfeststellungsunterlagen für 2005 ermittelten Bevölkerungsverteilung festgemacht.

Als Index wird eine Funktion ausgewählt, bei der über eine entsprechende Gleichung die Anzahl der als hoch belästigt einzustufenden Wohnbevölkerung innerhalb eines definierten Gebiets bestimmt wird.

- Die Betroffenheit der Bevölkerung wird über den Lärmpegel L_{DN} erfasst, d.h. Flüge zwischen 22 und 6 Uhr werden mit einem Malus von 10 dB (1 Nachtflug entspricht somit 10 Tagflügen) beaufschlagt.
- Zur Beschreibung des Lärms in der Gesamtregion werden alle Bereiche erfasst, bei denen der $L_{DN} \geq 55$ dB ist.
- Die Lärmisophonen werden in 1 dB-Schritten ausgewertet.
- Für jede Lärmisophone $L_{Dni} \geq 55$ dB werden die dort ausgewiesenen Betroffenen N_{Dni} erfasst.
- Auf der Grundlage o.g. Punkte und der RDF-Belästigungsstudie wird die Anzahl der Hochbelästigten bestimmt:

$$E_{HA} = \sum N_{Dni} * HA(L_{Dni})$$

L _{DN} [dB]	HA (L _{DNI}) [%]
55	31
56	33
57	35
58	37
59	40
60	42
61	44
62	46
63	48
64	51
65	53

Mit dem gewählten Index wird ermöglicht, die Entwicklung der Lärmauswirkungen durch steigende Bewegungszahlen einerseits und Erfolge im aktiven Schallschutz andererseits zu erfassen.

Mit dem Lärmindex wird die Lärmentwicklung in der Region verfolgt: Der Genehmigungsbehörde wird empfohlen, den Lärmindex als wichtige Größe im Planfeststellungsbeschluss zu berücksichtigen.

Alle benannten Lärmwerte werden nach einem einheitlichen Verfahren berechnet. Ausgangspunkt ist dabei die AzB, deren Novellierung und Umsetzung in geeignete Rechenprogramme bis 2008 abgeschlossen sein wird. Die Darstellung der Betriebsrichtung erfolgt gemäß Fluglärngesetz.

In der Expertengruppe „Leiser Flughafen“ werden jeweils Empfehlungen ausgearbeitet, wie die aufgrund wissenschaftlicher Erkenntnisse, Simulationen oder Messungen anzunehmende Lärmreduktionen der aktiven Schallschutzmaßnahmen (z.B. durch geeignete Modifikationen der Parameter der AzB, Anpassung des zugrundeliegenden Flugzeugmixes) bei den in den Index einfließenden Lärmberechnungen abgebildet werden. Auf dieser Basis wird die Entwicklung des Index jährlich berechnet. In diese Berechnung werden alle einzelnen Bewegungen, so wie sie tatsächlich abgewickelt wurden, einbezogen. Das heißt, Berechnungsgrundlage ist die Lärmwirkung der tatsächlich angewendeten An- und Abflugverfahren und des tatsächlich eingesetzten Fluggeräts.

Der Index selbst sowie die Entwicklung des Index können nicht direkt gemessen werden. Um zu prüfen, ob die durch die Indexbildung angezeigten Entwicklungen sich auch in tatsächlichen Messergebnissen niederschlagen, müssen die Ergebnisse an den jeweiligen Messstellen sowie die ermittelten tatsächlichen Flugspuren ausgewertet werden. Mit den so gewonnenen Daten wird die Schallverteilung unter Berücksichtigung der geplanten Flugbewegungen berechnet. Für die Berechnungen und Bewertungen sind die entsprechenden Daten, Messergebnisse und Spurenauswertungen verfügbar zu machen.

Sollte sich aufgrund zwingender Anforderungen durch Dritte die Notwendigkeit ergeben, dass sich grundlegende Ausgangspunkte ändern, die die Entwicklung des Index beeinflussen (z.B. notwendige Änderungen der Flugrouten oder Neuordnung des Luftraums), so wird hierzu unter Beteiligung der Expertengruppe „Leiser Flughafen“ und des Forums Zukunft Flughafen und Region eine gemeinsame Verabredung getroffen, wie der Index ggf. durch Justierung oder Neudefinition des fiktiven Startpunkts unter Zugrundelegung eines aktualisierten DES modifiziert werden kann und die entsprechende Anwendung der zuständigen Luftverkehrsbehörde für ihre Zwecke empfohlen werden kann.

Ergänzende Hinweise: Zur ergänzenden Information können zusätzlich Berechnungen jeweils getrennt für Ost- und Westbetrieb erfolgen. Außerdem können regionale Auswertungen die Lärmbelastung in ausgewählten Bereichen z.B. bezogen auf die jeweilige Kommune aufzeigen. In gleicher Weise können Bereiche mit niedrigeren Lärmpegeln erfasst und beurteilt werde. Allerdings sollte hierbei bedacht werden, dass es ein wichtiges Ziel des ALP ist, insbesondere hoch belastete Gebiete zu entlasten. Eine ergänzende Erfassung geringer belasteten Gebiete ist daher gegenüber einer vollständigen Einbeziehung der Bereiche unterhalb von 55 dB(A) vorzuziehen.

L _{DN} [dB]	HA (L _{DNi}) [%]
50	21
51	23
52	25
53	27
54	29

Die Mediation ebenso wie die höchstrichterliche Rechtsprechung messen dem Schutz der Nacht eine besonders hohe Bedeutung zu. Dies wurde im 24h-Indexmodell durch die Verwendung des L_{DN} mit der hierin enthaltenen besonderen Gewichtung der Nacht berücksichtigt. Unabhängig davon kann es sinnvoll sein, eine Auswertung der Lärmbelastung isoliert für die Nacht vorzunehmen, wobei hier der Zeitraum von 22-6 Uhr erfasst werden sollte. Dieser Zeitraum markiert nach jüngsten Erkenntnissen der Lärmwirkungsforschung (Belästigungsstudie RDF und DLR) für 88 % der erwachsenen Bevölkerung die Bettzeit. Unter Berücksichtigung der wissenschaftlichen Erkenntnisse wäre für die Indexbildung zur Abbildung der regionalen Belastung nachts der Parameter zusätzlicher Aufwachreaktionen geeignet. Hierzu wurden in der DLR Schlafstudie Dosis-Wirkungs-Beziehungen ermittelt. Daraus lässt sich die Anzahl von Personen ermitteln, die aufgrund des Fluglärms zusätzlichen Aufwachreaktionen ausgesetzt sind. Dafür wird die Anzahl und Höhe der Einzelschallereignisse im Betrachtungszeitraum 22-6 Uhr ermittelt und mit der jeweiligen Aufwachwahrscheinlichkeit verknüpft. Nutzt man die hier gewonnenen Erkenntnisse, kann ein ergänzender Nacht-Index wie folgt definiert werden:

$$N_{AWR} = \sum N_i (L_{AS,max}) * N_{Einzel} * AWR(L_{AS,max})$$

N_{AWR} = Gesamtanzahl der wahrscheinlichen zusätzlichen Aufwachreaktionen der Wohnbevölkerung in der betrachteten Region

N_i = Anzahl von Personen, die dem Einzelschallpegel $L_{AS,max}$ ausgesetzt sind.

N_{Einzel} = Anzahl der Einzelschallereignisse des Einzelschallpegels $L_{AS,max}$

$AWR(L_{AS,max})$ = Aufwachwahrscheinlichkeiten für Einzelschallpegel $L_{AS,max}$

Aufgrund des spezifischen Zwecks des Index wird einheitlich (ohne besondere Berücksichtigung von passivem Schallschutz) von einer Differenz von 15 dB zwischen den unten aufgeführten Innenpegeln $L_{AS,max}$ und den zugehörigen Außenpegeln ausgegangen.

Die Aufwachwahrscheinlichkeiten für die Einzelschallpegel sind untenstehender Tabelle zu entnehmen (auf 0,5 % gerundet):

$L_{AS,max}$ [dB]	AWR [%]
35	0,5
37,5	1,0
40	1,5

42,5	2
45	2,5
47,5	3,0
50	3,5
52,5	4,0
55	4,5
57,5	5,0
60	6,0
62,5	6,5
65	7,5
67,5	8,0
70	9,0
72,5	9,5

Der durch die Aufsummation der Aufwachreaktionen ermittelte Index kann als Bewertungskriterium zur Erfassung von Aufwachreaktionen infolge nächtlicher Flüge verwendet werden.

Da auch der Nachtindex für sich genommen keine Schutzwirkung entfaltet, soll durch geeignete Maßnahmen, z.B. ein weiterentwickeltes Lärmpunktekonto oder eine zahlenmäßige Begrenzung in Verbindung mit der nächtlichen Lärmbelastung zudem sichergestellt werden, dass auch in der gesetzlichen Nacht der erforderliche Schutz vor Fluglärm gewährleistet wird. Hierbei ist auch eine angemessene Lösung für die Einbeziehung von verspäteten oder verfrühten Flügen vorzusehen.

Hinweis: Die DFS verweist darauf, dass sie im Rahmen der Flugroutenplanung verpflichtet ist, auf den Schutz der Bevölkerung vor unzumutbarem Fluglärm hinzuwirken. Gemäß DFS sei für diesen Prozess die objektiv bestimmbare Lärmbelastung und nicht die Lärmbelästigung als Kriterium entscheidend. Es bleibt unbenommen, für diesen Zweck statt der o.g. Gewichtung mit HA direkt den Schalldruck zu verwenden.

Festschreibung einer Lärmobergrenze

Im Antrag auf Planfeststellung wird für das Jahr 2020 eine Anzahl von 701.000 Bewegungen prognostiziert. Die Planungssicherheit für die Region

wird durch die Festschreibung einer Lärmobergrenze durch das o.g. Index-Modell erzielt.

Der Umfang der Planfeststellung wird auf den Lärmindex entsprechend der derzeit beschriebene Ausbauvorhaben unter Berücksichtigung von 701.000 Bewegungen in 2020 begrenzt. Als Ausgangsbasis für die Berechnung werden die im Planfeststellungsantrag genannten Kapazitätsanforderungen, der Planungsflugplan und die heutigen Einwohnerzahlen zugrunde gelegt. Sollte sich ergeben, dass ein oder mehrere Akteure die Notwendigkeit sehen, über die Festsetzung dieses Deckels neu zu diskutieren und ggf. eine Änderung herbei zu führen, so würde eine entsprechende Diskussion und Entscheidung im Forum „Zukunft Flughafen und Region“ vorbereitet und das Ergebnis in einer Zusatzvereinbarung festgehalten. Für den Fall, dass keine Einigung zustande kommt, bliebe die Beschränkung bestehen. Im Dissensfall empfehle ich, den Landtag hinsichtlich einer Entscheidung einzuschalten. Formal würde nach Durchführung der vorgeschriebenen Verwaltungsverfahren die zuständige Behörde entscheiden.

Aktiver Schallschutz

Es wird eine Reduktion des derzeit prognostizierten Fluglärms angestrebt.

Zur Erreichung dieses Reduktionsziels müssen in Frankfurt kurz-, mittel- und langfristig konkrete Maßnahmen eingeführt werden. Diese betreffen die Änderung oder konkrete Handhabung von An- und Abflugverfahren, das Hinwirken auf einen besonders lärmarmen Flottenmix und die Vermeidung von Bodenlärm. Welche der in den letzten Monaten intensiv vorab geprüften Maßnahmen des aktiven Schallschutzes tatsächlich zur Anwendung kommen können und wie diese im Detail umgesetzt werden sollen, kann erst nach weiteren Prüf- und Berechnungsschritten entschieden werden. Hierzu gehören Sicherheitsanalysen durch die DFS, weitere Auswirkungsberechnungen, um unerwünschte Verteilungswirkungen des Lärms auszuschließen sowie die detaillierte Konstruktion von Flugverfahren. Außerdem muss für Teile der Maßnahmen zunächst die notwendige Infrastruktur geschaffen werden. Für die Einführung eines großen Teils der nachfolgend aufgeführten Maßnahmen sind daher auch erhebliche finanzielle Aufwendungen der Luftverkehrswirtschaft erforderlich. Viele der Maßnahmen unterliegen einer Genehmigung, Ausnahmegenehmigung oder Änderungsgenehmigung durch die zuständige Behörde, in der die jeweiligen Vor- und Nachteile ermittelt und gewürdigt werden.

Aus heutiger Sicht kann auf der Basis der Ergebnisse der im Zuge der Diskussion zum ALP etablierten Expertengruppe erwartet werden, dass die angestrebte Lärmreduktion insbesondere durch die nachfolgend benannten Maßnahmen erfolgreich realisiert werden kann. In die weitere Detaillierung

und Prüfung wird die zukünftige Expertengruppe „Leiser Flughafen“ einbezogen.

- a.) Erhöhung Anfluggleitwinkel auf zunächst 3,2 Grad;
- b.) Anhebung der Rückenwindkomponente auf 7 Knoten;
- c.) Lärmoptimierte An- und Abflugverfahren, insbesondere vertikale und laterale Optimierung in geeigneten Anwendungsbereichen mit moderner Flugsicherungstechnik. Definition besonders lärmarmen Verfahren in der Nacht (insbesondere in der Mediationsnacht) unter Berücksichtigung der geringeren Kapazitätsanforderungen (u.a. modifizierter Offset-approach). Meilensteinplan für zukünftige Optimierungen wie z.B. Curved Approach;
- d.) Erweiterte Anwendung und Optimierung des CDA;
- e.) Nächtliche Beschränkung der Probeläufe und weitere Maßnahmen zur Reduzierung des Bodenlärms mit gesonderten Regelungen für die Nacht;
- f.) Dedicated runway operations (Installation eines optimierten Nutzungskonzepts des Bahnsystems in Zeiten mit geringeren Kapazitätsanforderungen, insb. Nachts). Durch Rotation und eingeschränkte Nutzung sollen die Lärmauswirkungen reduziert bzw. die Betroffenheit durch Schaffung von Lärmpausen gemildert werden;
- g.) Optimierungen an bestehenden Flotten, um das Emissionsverhalten des Fluggeräts zu verbessern;
- h.) Sukzessive Umstellung des Flugzeugmixes auf besonders lärmarme Flugzeuge mit über Kap. 4 hinausgehenden Anforderungen, soweit entsprechende Flugzeuge zur Verfügung stehen. Ich empfehle, dass Fraport mit den Luftverkehrsgesellschaften entsprechende Vereinbarungen trifft. Darüber hinaus werden die noch vorhandenen Spielräume zur Ausgestaltung der Entgeltordnung unter dem Gesichtspunkt der Lärmemission und Ausstattung der Flugzeuge für die Nutzung lärmarmen Flugverfahren genutzt.

Hinweis: Die DFS weist darauf hin, dass für eine Reihe der oben genannten Maßnahmen des aktiven Schallschutzes Abweichungen von ICAO-Standards erforderlich wären.

Nachtflugverbot und Schutz der Nachtrandstunden

Das in der Mediation für das gesamte Bahnsystem vereinbarte Nachtflugverbot muss umgesetzt werden. Sofern die Genehmigungsbehörde aufgrund der volks- und betriebswirtschaftlichen Bedeutung zur Überzeugung kommt, dass rechtlich Ausnahmeregelungen für unabweisbare Nachtflüge erforderlich sind, sind diese nur konditioniert (erreichte Reduktionen des Lärmindex) vorstellbar und müssen so restriktiv definiert werden, dass das im Mediationsergebnis festgehaltene Nachtflugverbot nicht in seiner Substanz Schaden erleidet. Als Mindestwert für jedwede konditionierte Ausnahmeregelung wird eine erreichte Reduktion des Lärmindex um mindestens 10 % angesehen.

Hinweis: Die hier gewählte Vorgehensweise weicht nicht die Mediation auf, da die Balance zwischen Schutz und Betroffenheit erhalten bleibt. Ohne nachweislich wirkende aktive Schallschutzmaßnahmen bleibt die Forderung nach ausnahmsloser Umsetzung des Nachtflugverbots bestehen, deutliche Erfolge bei der Lärmreduktion (persönlich halte ich eine Reduktion des Lärmindex $\geq 10\%$ für die richtige Größenordnung) werden als Voraussetzung für quantitativ sehr restriktiv zu begrenzende Ausnahmeregelungen (persönlich sehe ich 15 Bewegungen in der Mediationsnacht als Obergrenze an) definiert.

Mittels einer Betriebsbeschränkung wird sichergestellt, dass in der Zeit zwischen 23-5 Uhr (Ortszeit) keine planmäßigen Flugbewegungen durchgeführt werden, mit Ausnahmen allenfalls einzelner, jeweils nachvollziehbar begründeten Ausnahmen (siehe oben Voraussetzung: aus rechtlicher Sicht unabweisbare Flüge, nachweisliche Reduktion des Lärmindex gegenüber der Prognose).

Ziel ist die Sicherstellung des Nachtflugverbots in der Kernzeit von 23-5 Uhr, die im Einzelfall dennoch erforderlichen Bewegungen sollen möglichst nur in der Zeit von 23 bis 1 Uhr abgewickelt werden.

Die tatsächlich in der Mediationsnacht stattfindenden, ausnahmsweisen Flugbewegungen werden dokumentiert, dem Forum „Zukunft Flughafen und Region und der Behörde zur Verfügung gestellt, um die Möglichkeiten der Bewertung und ggf. Veränderung der Betriebsbeschränkungen zu geben.

Wird die definierte Höchstanzahl in einer Flugplanperiode überschritten oder werden die angezielten Reduktionen des Lärmindex in der Folgezeit nicht erreicht, sind konkrete Schritte zur zukünftigen Einhaltung einzuleiten.

An die Abwicklung nächtlicher Flüge werden besondere Anforderungen gestellt. Sie können nur mit besonders lärmarmen Fluggerät, das mit entsprechender Navigationstechnik ausgestattet ist, abgewickelt werden. Die Routenführung soll über gesondert definierte Minimum Noise Routes erfolgen.

Darüber hinaus wird über die Einführung besonderer Anforderungen an die Zuteilung von Slots in der Zeit zwischen 22 und 6 Uhr sichergestellt, dass der Flugbetrieb mit besonders lärmarmem Fluggerät abgewickelt wird und keine unbegrenzte Zunahme von Flügen erfolgt. Dabei hängt die Zahl der höchstens planbaren Slots in dieser Zeit vom tatsächlich nachts genutzten Flottenmix in Frankfurt ab. Über die bevorzugte Slotvergabe hinaus werden wirtschaftliche Anreize geschaffen für Luftverkehrsgesellschaften, ihren Flugbetrieb in der Nacht mit besonders lärmarmem Fluggerät abzuwickeln. Durch geeignete Maßnahmen, z.B. ein weiterentwickeltes Lärmpunktekonto oder eine zahlenmäßige Begrenzung in Verbindung mit der nächtlichen Lärmbelastung soll zudem sichergestellt werden, dass auch in der gesetzlichen Nacht der erforderliche Schutz vor Fluglärm gewährleistet wird. Hierbei ist auch eine angemessene Lösung für die Einbeziehung von verspäteten oder verfrühten Flügen vorzusehen.

Zukunftsplan „Leiser Flughafen“

Für die Optimierung der Abwicklung des Betriebs am Frankfurter Flughafen in der Luft und am Boden unter Lärmschutzgesichtspunkten ist eine Vielzahl von Parametern zu berücksichtigen. Eine Reihe grundsätzlich viel versprechender Maßnahmen, vor allem im Bereich der An- und Abflugverfahren, stehen heute noch nicht zur Verfügung oder ihre Einsetzbarkeit kann noch nicht abschließend geprüft werden.

Für die Konkretisierung der oben genannten Maßnahmen und darüber hinaus soll sichergestellt werden, dass alle viel versprechenden Maßnahmen, die kurz-, mittel- oder langfristige unter Wahrung der Sicherheits- und Kapazitätsanforderungen zu Lärmentlastungen führen können, konkret geprüft und realisiert werden. Es soll hierfür ein kontinuierlicher Prozess der aktiven Suche nach zusätzlichen Entlastungspotenzialen und der Optimierung von An- und Abflugverfahren, Bahnbelegung, betrieblicher Vorgänge am Boden sowie der möglichen Verortung und Nutzung von Flugrouten erfolgen. Die gesetzlich zugewiesenen Zuständigkeiten und Verwaltungsverfahren bleiben hiervon unberührt.

In diesem Prüf- und Diskussionsprozess wird untersucht, welche Lärmentlastungspotenziale erzielbar sind, welche zeitlichen, technischen, betrieblichen, rechtlichen oder finanziellen Hemmnisse sich ergeben und ob es ggf. negative Wechselwirkungen auf Sicherheit, Lärmentlastungspotenziale oder Kapazität zwischen verschiedenen Maßnahmen geben wird.

Hierfür empfehle ich, dass alle 5 Jahre ein Fluglärmmentlastungsplan aufgestellt wird, der die neuesten Ergebnisse dieser Arbeiten berücksichtigt und konkrete Schritte für die jeweiligen Akteure benennt.

Die Erarbeitung des Plans sollte unter Beratung einer Expertengruppe des Forums Zukunft Flughafen und Region erfolgen, in der neben fachkundigen Vertretern des Forums jedenfalls die Fluglärmkommission, Fraport, DFS, LH, HMWVL, Fluglärmschutzbeauftragter sowie vom Forum benannte Fachexperten entsprechender Forschungsinstitutionen teilnehmen. Die Gruppe sollte 10-15 Mitglieder nicht überschreiten. Über die Umsetzung des Plans wird jährlich Bericht erstattet.

Passiver Schallschutz

Mit der Novellierung des Fluglärmgesetzes wurde eine neue rechtliche Basis geschaffen, bei welcher Lärmbetroffenheiten Anspruch auf passiven Schallschutz besteht. Über das Gesetz wird ein großer Teil des zur Konfliktbewältigung erforderlichen Schallschutzes bereits abgedeckt. Allerdings bieten aufgrund einer Ausnahmeregelung im Gesetz die bei einem Ausbau für Frankfurt anwendbaren Werte einen geringeren Schutz als dies z.B. vor kurzem für Schönefeld und Leipzig festgelegt wurde. Zudem soll – anders als in der Mediation vorgesehen – auch bei den nächtlichen Einzelschallkriterien eine Mittelung über die sechs verkehrsreichsten Monate erfolgen. Damit können selbst stark Betroffene bei der Finanzierung von Schallschutz außen vor bleiben. Vor diesem Hintergrund und der ganz spezifischen Situation in Frankfurt mit der hohen Gesamtzahl an Flugbewegungen muss die Möglichkeit geschaffen werden, dass besonders Betroffenen auch über das Gesetz hinaus geholfen wird, sich in Wohn- und Schlafräumen vor Lärm zu schützen. Als Abgrenzung der vom Gesetz nicht zwangsläufig mit abgedeckten besonderen Betroffenheit halte ich Wohngebiete für geeignet, in denen kumulativ eine Überflughöhe von <800 m gegeben ist, mindestens 100.000 Bewegungen in der entsprechenden Betriebsrichtung abgewickelt werden und die seitlich maximal 500m von der fiktiven Verlängerung der Anfluggrundlinie der jeweiligen Bahn entfernt sind. Damit könnte insbesondere den am stärksten Betroffenen geholfen werden, die aufgrund der Lärmmittelung über 6 Monate aus dem Gesetz fallen, aber trotzdem, wie zum Beispiel im April diesen Jahres, über mehrere Wochen hintereinander aufgrund der hohen Zahl von niedrigen Überflügen erheblichem Fluglärm ausgesetzt sind. Da die Schallschutzverordnung des Bundes noch nicht vorliegt, kann derzeit nicht beurteilt werden, welche Kosten erstattungsfähig sein werden. Jedenfalls muss für Frankfurt das Schallschutzprogramm insgesamt so ausgestaltet sein, dass wenn ein Erstattungsanspruch besteht, dieser auch die Kosten für solchen Schallschutz abdeckt, der bei der jeweiligen Betriebsrichtung zu einer

wirksamen Schallminderung im Inneren führt. Eine Mittelung der Einhaltung der Schutzziele im Innenraum über sechs Monate und entsprechend geringe Dimensionierung des Schallschutzes wäre für keine Seite zweckmäßig.

Die nach Fluglärmsgesetz vorgeschriebene Kostenerstattung in den Schutzzonen ist laut Gesetz von Fraport zu leisten. Derzeit wird für die gesetzlichen Maßnahmen von Kosten von über 100 Mio. Euro ausgegangen.

Bezüglich der Kosten für den zusätzlichen Schallschutz sind verschiedene Trägerschaften (z.B. Verursacherprinzip) möglich. Um zu unterstreichen, dass es hier auch um eine landespolitische Aufgabe handelt und weil die Luftverkehrswirtschaft im Zuge des aktiven Schallschutzes ebenfalls erhebliche Investitionen treffen muss, ist auch eine Finanzierung durch einen entsprechend ausgestatteten Regionalfonds zu bedenken, der z.B. aus Mitteln des Flughafenbetreibers, der Luftverkehrswirtschaft sowie Landesmitteln bereitgestellt werden kann.

Immobilienmanagement

Das bereits von Fraport freiwillig eingeführten CASA Programms soll stark lärmbeeinträchtigten Eigentümern von selbst bewohnten Wohnimmobilien helfen. Dieses sollte fortentwickelt werden, um negative Auswirkungen durch den derzeitigen und zukünftigen Flugbetrieb in einem bis 2020 aufgelegten Programm zum Immobilienmanagement abzumildern. Dafür sind zwei Stufen vorzusehen. In der ersten Stufe soll solchen Eigentümern der Abkauf der selbst bewohnten Immobilie ermöglicht werden, die in einem Gebiet mit Dauerschallpegel > 62 dB(A) berechnet nach Fluglärmsgesetz liegen und gleichzeitig Überflughöhen von < 350 m ausgesetzt sind. Als Preis soll der Wert der Immobilie zu Beginn des Jahres 2000 angesetzt werden (Zeitpunkt der Entscheidung dass ausgebaut werden soll) sowie als Kontrollgröße der Wert Anfang 1998 (Beginn der Ausbaudiskussion). Diese Stufe 1 sollte von Fraport verantwortet werden. Sie sollte hierfür zunächst 50 Mio. Euro zur Verfügung stellen, aus den Erlösen oder Einnahmen der angekauften Immobilien kann das Programm weiter fortgesetzt und finanziert werden.

In einer zweiten Stufe soll solchen Immobilieneigentümern geholfen werden, die eine Immobilie vor 2000 erworben haben und bis 2020 einen Verkauf ihrer selbst genutzten Immobilie anstreben. Grundlage hierfür sind Erkenntnisse aus dem Gutachten des RDF zur Entwicklung der Immobilienpreise durch den Ausbau. Im Programm werden nur Wohnimmobilien berücksichtigt, die innerhalb eines Gebiets von > 60 dB(A) liegen. Erfolgt ein Verkauf, so wird die tatsächliche Lärmbeeinträchtigung der letzten 5 Jahre gemittelt. Liegt diese im Bereich von 60 bis > 62 dB(A), so wird gegen Vorlage des notariell beglaubigten Kaufvertrags und Nachweis der Eintragung des Eigentumsübergangs ein Betrag von 10 % des Preises

als Kompensation für entgangenen Wertzuwachs bzw. Wertminderung aufgrund des Flughafens als sinnvoll angesehen. Liegt die Immobilie in einem Bereich von über 62 dB(A) so wird ein Betrag von 15 % des Kaufpreises als sinnvoll angesehen. Regelungen zur Vermeidung von Missbrauch sind noch zu entwickeln.

Bezüglich der Kostentragung für den zusätzlichen Schallschutz sind verschiedene Trägerschaften möglich. Um zu unterstreichen, dass es hier auch um eine landespolitische Aufgabe handelt und weil die Luftverkehrswirtschaft im Zuge des aktiven Schallschutzes ebenfalls erhebliche Investitionen treffen muss, wäre eine Finanzierung durch einen entsprechend ausgestatteten Regionalfonds vorzuziehen, der z.B. aus Mitteln des Flughafenbetreibers, der Luftverkehrswirtschaft sowie Landesmitteln bereitgestellt werden kann.

Regionale Partnerschaft: Forum und Haus der Flughafenregion

Unter dem Dach eines gemeinsam getragenen unabhängigen Forums „Zukunft Flughafen und Region“ soll auch in Zukunft der Dialog zwischen den verschiedenen Akteuren geführt werden. Bestandteil soll auch ein Umwelt- und Nachbarschaftshaus sein, in dem u.a. Ergebnisse der verschiedenen Maßnahmen zum Monitoring koordiniert und kommuniziert werden. Außerdem dient es als Anlaufstelle für Bürgerinnen und Bürger und beherbergt die Fluglärmkommission und den Fluglärmschutzbeauftragten. Zentrale Aufgabe bleibt weiterhin die Reduktion der Belastung der Bevölkerung und die Zusammenarbeit aller Akteure im Sinne einer wirtschaftlich stabilen Region mit hoher Lebensqualität.

Bei den Aufgaben des Nachbarschafts- und Umwelthauses kommt dem Fluglärmmonitoring eine besondere Bedeutung zu. Denn es dient auch dazu, die Fortschritte beim Lärmschutz durch die Darstellung im Index und unterlegende Messungen plausibel zu machen und mögliche negative Entwicklungen frühzeitig zu erkennen. Die Geschäftsstelle des Umwelthauses erhält daher von den Akteuren die hierfür erforderlichen Daten (z.B. Messergebnisse, Flugspuren). Zu den Aufgaben gehört auch die Trägerschaft für das Umweltmonitoring, in dem Ergebnisse verschiedener befasster Institutionen zusammengetragen, koordiniert und ausgewertet werden. Hierbei wird das Konzept zugrundegelegt, das im RDF und anschließend in einer interministeriellen Arbeitsgruppe bei der Staatskanzlei entwickelt wurde. Weitere wichtige Aufgaben sind die Erfassung der weiteren Entwicklung der Belästigung der Menschen in der Region durch Fluglärm in geeigneter Form und das Sozialmonitoring.

Die Trägerschaft ist unabhängig von einzelnen Mitgliedern des Forums. Die Mitglieder des Forums, insbesondere solche, die zur Finanzierung beitragen, erhalten jedoch die Möglichkeit, ihre eigenen Aktivitäten eigenverantwortlich darzustellen.

Das von einer interministeriellen Arbeitsgruppe unter Beteiligung von Fraport gemeinsam erarbeitete Papier „Konzept für ein Umwelt/Nachbarschaftshaus am Flughafen Frankfurt/Main“ vom 27.8., in das auch Anregungen weiterer RDF Mitglieder einfließen, enthält zielführende Detaillierungen, die bei der weiteren Konkretisierung einbezogen werden sollten.

Die Finanzierung kann z.B. durch den Regionalfonds erfolgen. Ggf. kann die Finanzierung durch Mittel der Flughafenstiftung gestützt werden.

Schaffung von Planungssicherheit in Bezug auf grundlegende Änderungen des Bahnsystems

Gerade nach den Erfahrungen beim Bau der Startbahn West ist es wichtig, gegenüber den Menschen in der Region hinsichtlich der weiteren Entwicklung klare Aussagen zu treffen. Gleichwohl ist es heute nicht möglich, die Bedürfnisse und gesellschaftlichen Entwicklungen beliebig vorauszusehen. Die Menschen in der Region sollen so weit wie möglich darauf vertrauen können, dass zukünftig nicht beliebige weitere Belastungen durch den Flughafen auf sie zukommen. Dies gilt z.B. für Immobilieneigentümer, die Investitionen auch danach treffen, ob ihr Grundstück von erheblichem Fluglärm betroffen ist. Die Schaffung von Planungssicherheit ist nicht nur für Fraport, Kommunen und Luftverkehrsgesellschaften von Belang. Auch Privatpersonen haben ein legitimes Interesse, im Rahmen des Möglichen auf den Bestand von Randbedingungen vertrauen zu können. Daher empfehle ich, dass Fraport einen Verzicht auf die (derzeit nicht erwogene) Planung einer weiteren Bahn oder vergleichbarer wesentlicher Änderungen im Bahnsystem über 2020 hinaus ausspricht. Eine Neuentscheidung durch kommende Generationen soll damit möglich bleiben.



Frankfurt, den 14.9.2007