



Häufige gestellte Fragen zum Anti-Lärm-Pakt

Was ist der Anti-Lärm-Pakt?

Der Anti-Lärm-Pakt legt den Weg zu mehr Lärmschutz im Ausbaufall fest. Er ist neben dem Nachtflugverbot der zweite Auftrag der Mediation für Lärminderung. Den Vorschlag für diesen Anti-Lärm-Pakt hat der Vorsitzende des RDF, Professor Johann-Dietrich Wörner, vorgelegt. Daraufhin hat das Regionale Dialogforum den Anti-Lärm-Pakt am 14. September begrüßt und dem Landtag und der Planfeststellungsbehörde zugeleitet. Der ALP beruht auf den Erkenntnissen der Mediation, den vielen Gesprächen des Vorsitzenden mit den Mitgliedern des RDF und sieben Jahren Dialog in der Region.

Verringert der Anti-Lärm-Pakt den Lärm?

Wird der Frankfurter Flughafen ausgebaut, wird es im Rhein-Main-Gebiet lauter. Diese Belastung der Menschen wird jedoch durch den ALP gemindert. Um dies zu erreichen, nennt der Pakt Maßnahmen des Aktiven Schallschutzes. Dafür müssen Lärmverursacher und das Land Hessen mehr als 400 Millionen Euro aufbringen. Mit dem Geld könnten etwa die Einführung leiserer An- und Abflugverfahren sowie der Einbau von Schallschutz in Wohngebäuden bezahlt werden. Für die Minderung der Belastung legt der Pakt ein klares Ziel fest: Der Index als Maßzahl (siehe unten) für die vom Lärm belästigte Bevölkerung wird um 10 % gesenkt. Außerdem wird erstmals für Frankfurt eine Obergrenze für die Lärmbelastung auch über das Jahr 2020 hinaus festgeschrieben. Damit wird vermieden, dass zum Zeitpunkt der Entscheidung über den Ausbau ein Freibrief für die unbegrenzte Zunahme des Fluglärms erteilt wird

Was enthält der Pakt neben der Lärminderung?

In erster Linie kümmert sich der Anti-Lärm-Pakt um die Frage, wie man den Lärm mindern kann. Darüber hinaus enthält der Pakt aber auch einen Vorschlag für das Problem der lärmbelasteten Immobilien. Besonders betroffene Immobilieneigentümer sollen dabei im Sinne einer guten Nachbarschaft unterstützt werden. Dies bedeutet: bei stark Betroffenen der Kauf stark lärmbelasteter Wohnimmobilien und generell Kompensationen beim Verkauf von besonders lärmbelasteten Wohnimmobilien durch die Fraport AG. Damit der Dialog zwischen dem Flughafen und der Region weitergeführt werden kann, soll ein Forum „Zukunft Flughafen und Region“ und ein Umwelt- und Nachbarschaftshaus eingerichtet werden. Das Umwelt- und Nachbarschaftshaus übernimmt die Überwachung der Lärmentwicklung und seiner Folgen. 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.

Kommt mit dem Anti-Lärm-Pakt das Nachtflugverbot?

Das Nachtflugverbot ist zentraler Bestandteil der Mediation und eines effektiven Lärmschutzes. Deshalb muss es in seiner Substanz umgesetzt werden. Es ist jedoch wahrscheinlich, dass vor Gericht gegen das Nachtflugverbot geklagt wird. Sollte aus rechtlichen Gründen einzelne Ausnahmen aus Sicht der Genehmigungsbehörde oder der Gerichte unabweisbar sein, muss die Zahl der Flüge niedrig festgelegt bestimmt werden. In jedem Fall müssen diese unabweisbaren Ausnahmen vom Nachtflugverbot davon abhängig gemacht werden, ob die Belästigung um mindestens 10 % gesenkt wird. Sie dürften nach Meinung des Vorsitzenden des RDF bei höchstens 15 Flügen in der Nacht liegen. Außerdem müssten diese Flüge strengen Auflagen unterliegen. Sie sind so abzuwickeln, dass sie mit der geringst möglichen Lärmbelastung für die Menschen verbunden sind – also auf besonderen Flugrouten und mit modernsten Navigationstechnologien. Diese Bedingungen müssen nach Einschätzung des Vorsitzenden im Planfeststellungsbeschluss festgeschrieben werden.

Gibt es denn keinen rechtlichen Anspruch auf Aktiven Lärmschutz?

Immer wieder wird behauptet, dass schon das Luftverkehrsgesetz einen Anspruch auf Aktiven Schallschutz enthält. In diesem Gesetz gibt es das Gebot des Lärmschutzes. Dieses Gebot muss jedoch mit anderen Geboten konkurrieren: Ist beispielsweise der Luftverkehr immer noch wirtschaftlich, wenn der Aktive Schallschutz umgesetzt wird? Bei der Abwägung blieb der Aktive Schallschutz bisher immer auf der Strecke, nur der Passive Schallschutz wurde ausgebaut. Viele Bürger berufen sich auch auf die körperliche Unversehrtheit. Diese ist schließlich im Grundgesetz verankert. Aber auch das hat nicht dazu geführt, dass mehr Aktiver Schallschutz umgesetzt wurde. Deshalb muss man nüchtern feststellen: Die notwendigen Maßnahmen des Aktiven Schallschutzes lassen sich bei der derzeitigen Gesetzeslage weder von der Genehmigungsbehörde allein, noch anschließend von Gerichten durchsetzen. Sie sind nicht einklagbar. Sie können nur von der Luftfahrtseite auf freiwilliger Basis und mit hohen Investitionen umgesetzt werden. Die Genehmigungsbehörde wird Aktiven Lärmschutz nicht einfach im Planfeststellungsbeschluss festschreiben können. Auch Klagen sind angesichts der Rechtsprechung der letzten Jahre aussichtslos. Und vom Gesetzgeber ist nach der Neufassung der Fluglärmschutzgesetzgebung 2006 auch nichts mehr zu erhoffen. Deswegen brauchen wir den Anti-Lärm-Pakt, der den Aktiven Schallschutz festlegt.

Was muss die Luftfahrtseite beim Aktiven Schallschutz leisten?

Der Aktive Schallschutz ist für die Luftfahrtseite mit hohen Kosten verbunden. Fraport, Lufthansa, weitere Airlines und die Deutsche Flugsicherung müssen viele Millionen Euro an Investitions- und Betriebskosten für den Aktiven Schallschutz aufbringen – beispielsweise durch höheren Wartungsaufwand und Verschleiß an Maschinen, mehr Kerosinverbrauch und Extra-Schulungen ihres Personals.

Warum brauchen wir einen Fluglärm-Index?

Was Fluglärm ist, hört jeder. Aber wir können alle Beteiligten an einer Zahl ablesen, wie sich der Fluglärm entwickelt und wie er durch Aktiven Schallschutz gemindert wird? Die Antwort ist der Fluglärm-Index. Erst dieser Index macht es möglich, die Leistung beim Aktiven Schallschutz zu überprüfen. Außerdem lässt sich mit dem Index eine Obergrenze der Lärmbelastung festlegen, die nicht überschritten werden darf.

Was zeigt der Fluglärm-Index?

Mit dem Fluglärmindex können Zu- und Abnahmen von Belastungen für die Gesamtregion, für Kommunen oder für einen Stadtteil jeweils errechnet und dargestellt werden. Ob gesamte Region, Ost- oder Westbetrieb, Offenbach, Flörsheim oder Darmstadt-Wixhausen, ob fünf Jahre, ein Jahr oder sechs Monate: das alles lässt sich mit dem Index darstellen. So, wie sich die jeweilige Maßzahl entwickelt, entwickelt sich auch die Lärmbelastung der jeweiligen Bevölkerung. Der Index ist wissenschaftlich abgesichert, er beruht auf Gutachten des RDF zur Lärmbelastung in Frankfurt und orientiert sich an Vorbildern anderer Flughäfen.

Warum misst man die Zahl der Hochbelästigten?

Die Maßzahl des Lärmindex ist die Zahl der vom Lärm Hochbelästigten innerhalb eines bestimmten Gebiets. Sie ist ein guter Indikator für die Lärmentwicklung und darum auch ein zentrales Maß in der internationalen Lärmwirkungsforschung. In der Zahl der Hochbelästigten vereinen sich verschiedene wichtige Faktoren, nämlich Daten über Ort, Anzahl der Betroffenen und Ausmaß der Betroffenheit. Andere Zahlen schaffen dies nicht und sind deshalb für die Lärminderungsplanung nicht ausreichend:

- Die Zahl der Flugbewegungen sagt nichts darüber aus, wie viel Lärm wo genau entsteht und wie viele Menschen davon betroffen sind.
- Die Darstellung von Lärm-Isophonen, also von Zonen, in denen bestimmte Lärmwerte auftreten, sagt nichts darüber aus, wie viele Menschen in diesen Zonen wohnen.
- Die Ermittlung der von Lärm betroffenen Zahl Menschen sagt nichts darüber aus, wie hoch der Lärm ist, dem sie ausgesetzt sind.

Wie wird der Anti-Lärm-Pakt in die Tat umgesetzt?

Der Anti-Lärm-Pakt wird dem Hessischen Wirtschaftsministerium als der Planfeststellungsbehörde zugestellt und anschließend der Öffentlichkeit und weiterhin betroffenen Behörden in Land und Bund (Bundesverkehrsministerium, Luftfahrtbundesamt) vorgestellt. Bis zur Entscheidung zum Planfeststellungsbeschluss wird ein Fahrplan zur unverzüglichen Umsetzung festgelegt ab Planfeststellungsbeschluss abgearbeitet, noch offene Fragen können geklärt und verhandelt werden.

Welchen Einfluss hat der Anti-Lärm-Pakt auf das Planfeststellungsverfahren?

Die Planfeststellungsbehörde muss alle öffentlichen und privaten Belange prüfen und abwägen. Der Anti-Lärm-Pakt ersetzt diese Prüfung nicht. Die Behörde prüft jedoch auch diesen Anti-Lärm-Pakt mit all seinen Vorschlägen für einen Ausgleich zwischen den verschiedenen Interessen. Der Anti-Lärm-Pakt kann den Planfeststellungsbeschluss dabei an entscheidenden Punkten des Lärmschutzes prägen. Zum Beispiel können Lärmschutzziele übernommen und ihnen damit auch eine öffentlich-rechtlich verbindliche Wirkung verliehen werden.

Kann trotz des Anti-Lärm-Pakts geklagt werden?

Selbstverständlich hat die Bevölkerung ein Recht darauf, dass eine höchstrichterliche Instanz über die Ausbaupläne der Fraport entscheidet. Diese Möglichkeit besteht unabhängig vom Anti-Lärm-Pakt. Sollten die Klagen scheitern, haben die Kommunen und Bürger immer noch die Maßnahmen des Anti-Lärm-Pakts in der Hand. Ebenso haben die Lufthansa und weitere Airlines ein Recht darauf, dass eine höchstrichterliche Instanz über das beantragte Nachtflugverbot entscheidet. Sollten hier Ausnahmen aus rechtlichen Gründen zugelassen werden, so müssen sie - auch das legt der ALP fest - wenigstens so restriktiv wie möglich geregelt werden.