

Abs.:
Bürgerinitiative gegen Fluglärm Raunheim
p.A. Dr. Horst Bröhl-Kerner
Bahnhofstr. 47, 65479 Raunheim
Mail: kontakt@bi-fluglaerm-raunheim.de

Regierungspräsidium Darmstadt

64278 Darmstadt

Raunheim, den 12.10.2012

Stellungnahme zum Entwurf des Lärmaktionsplans (LAP) Hessen, Teilplan Flughafen Frankfurt/Main

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Bürgerinitiative gegen Fluglärm Raunheim (BIFR) begrüßt es, dass Sie im LAP-Entwurf Raunheim als Brennpunkt der Fluglärm-Betroffenheit in der Vergangenheit und, im Fall der Realisierung der Ausbau-Prognosen, auch in der Zukunft identifiziert haben. Dies entspricht der Belastungssituation, die wir empfinden. Leider bleibt die Beschreibung der Lärmsituation aber in vielen Punkten lückenhaft, und es werden nur äußerst unzureichende Konsequenzen gezogen.

Analyse der Ist-Situation

Hier sind wir zunächst der Meinung, dass das Verfahren, eine völlig veraltete Analyse-Basis zur Stellungnahme vorzulegen und gleichzeitig anzukündigen, für die Endfassung neuere Daten zu benutzen, nicht gerade von ernsthaftem Bemühen um Einbeziehung der Öffentlichkeit zeugt. Wir erwarten, ggf. auch zu den neuen Daten Stellung nehmen zu können.

Wichtiger ist jedoch, dass die gewählte Form der Analyse, obwohl gesetzeskonform und für den Zweck von Vergleichen auf europäischer Ebene geeignet, für den Zweck einer Identifizierung von Möglichkeiten der Lärminderung und der Quantifizierung ihrer möglichen Wirkungen nicht taugt.

Dringend erforderlich wäre eine Differenzierung der Lärmbelastung in Abhängigkeit von der Betriebsrichtung sowie eine Betrachtung der Zahl der Lärmereignisse sowie der erreichten Maximalpegel. Nur daraus lassen sich letztendlich Kriterien ableiten, nach denen die möglichen Lärminderungsmaßnahmen priorisiert werden können.

Dies gilt insbesondere für die Situation in Raunheim, das im Nahbereich des Flughafens liegt. Zwar ist das gesamte Stadtgebiet sowohl vom Anfluglärm bei Betriebsrichtung 07 betroffen, als auch von Abflügen über das Parallelbahnsystem bei Betriebsrichtung 25. Jedoch ist die Belastung bei Betriebsrichtung 07 für die große Mehrheit der Betroffenen größer, so dass Maßnahmen, die zu einem verminderten Einsatz dieser Betriebsrichtung führen, entlastende Wirkung haben. Dies wird jedoch in der derzeitigen Darstellung kaum sichtbar.

Ebenso spielen Zahl und Zeitpunkt von Einzelereignissen eine Rolle, da z.B. nach der aktuellen Reduzierung der Landungen auf der Centerbahn der darunter liegende Bereich als entlastet gilt, durch die intensive Nutzung der Bahn in den Nachtrandstunden und für Ausnahmegenehmigungen in der Kernnacht aber eine spezifische Belastungssituation besteht, die ebenfalls nicht sichtbar wird.

Wir fordern daher, dass die Analyse der vorhandenen Lärmsituation aktualisiert und differenziert wird.

Prognose 2020

Hier gilt das Gleiche wie für die Analyse des Ist-Zustandes. Die Darstellung ist zu undifferenziert, um die Notwendigkeit und die Wirkung einzelner Lärminderungsmaßnahmen beurteilen zu können. Eine Ergänzung um die Zahl der Fluglärmereignisse und die Maximalpegel sowie deren mögliche Veränderung durch die vorgeschlagenen Maßnahmen ist unbedingt notwendig.

Wir fordern eine Ergänzung der Prognose um Anzahl und Stärke der Lärmereignisse sowie die Erarbeitung von Alternativprognosen zur Darstellung der Wirkungen der geplanten Minderungsmaßnahmen.

Lärmmindernde Maßnahmen

Da Raunheim im Nahbereich des Flughafens liegt, führt praktisch jedes Flugereignis, das im Westen abgewickelt wird, unabhängig von Flugzeugtyp, Flugverfahren und Flugrouten zu erheblichen Belästigungen und Beeinträchtigungen durch Lärm. Daher kann eine grundsätzliche Verbesserung der Lärmsituation in Raunheim nur erreicht werden, wenn die Zahl der Flugbewegungen, und damit die der Lärmereignisse, eingeschränkt wird. Dies gilt insbesondere nachts, wo die medizinisch begründeten Einschränkungen, die für alle anderen Lärmquellen auch allgemein akzeptiert sind, auch für den Fluglärm durchgesetzt werden müssen.

Grundsätzlich unverzichtbare Maßnahmen zur Erreichung eines akzeptablen Lärmniveaus sind daher:

- ***Ausweitung des Nachtflugverbots auf die gesetzliche Nacht von 22 – 6 Uhr***
- ***Deckelung der Zahl der Flugbewegungen***

Weiterhin müssen geeignete Maßnahmen getroffen werden, um Zahl und Ausmaß der besonders belastenden Lärmereignisse bei Anflug aus Westen zu reduzieren.

An erster Stelle steht hier natürlich die Reduzierung der Betriebsrichtung 07 insgesamt. Wie in Kapitel 7.4.2 richtig ausgeführt, wird dies insbesondere durch eine lärmreduzierende Optimierung der windabhängigen Betriebsrichtungswechsel erreicht.

Wir fordern daher eine Erhöhung der Rückenwind-Komponente auf mind. 7 Knoten

Die dagegen im Text (S.90, drittletzter und letzter Absatz) formulierten Bedenken sind nicht begründet und daher ersatzlos zu streichen.

Um den Lärm durch die Anflüge über das Stadtgebiet weiter zu reduzieren, sollten die in Kap. 7.3 erläuterten Verfahren zur Anflugoptimierung umfänglich genutzt werden. Für Raunheim sind dabei insbesondere die Verfahren der vertikalen Optimierung (Vergrößerung der Überflughöhe) relevant.

Nicht einzusehen ist hier, warum eine Anhebung des Anfluggleitwinkels nach Kap. 7.3.1.3 nur für die Nordwestbahn möglich sein soll. Die diffus erwähnten „verschiedenen Gründe“ (S.61, Abs.1) sind vermutlich finanzieller Natur und können hier nicht ausschlaggebend sein.

Wir fordern eine Erhöhung des Anflugwinkels auch für die Süd- und Center-Bahn, zunächst auf 3,2°, mit einer Option zur weiteren Erhöhung auf 3,5°.

Ebenso können Süd- und Centerbahn aufgrund ihrer Länge optimaler genutzt werden. Die Aufsetzpunkte für die Landungen aus Westen sind in den siebziger Jahren des vergangenen Jahrhunderts aus technischen Gründen nach Westen verlegt worden, diese Gründe sind aber längst entfallen. Die technische Möglichkeit zur Verlagerung der Landeswellen um 1.000 bis 1.500 Meter nach Osten sind im Fluglärm-Entlastungskonzept der Stadt Raunheim ausführlich erläutert. Auch hat Fraport vor dem letzten Ausbauschnitt, nach eigenen Angaben erfolgreich, mit versetzten Landeswellen zur Erhöhung der Kapazität experimentiert. Dieser Ansatz kann daher auch zum Zweck des Lärmschutzes wieder aufgegriffen werden, der zusätzliche technische und finanzielle Aufwand kann hier ebenfalls kein Gegenargument sein.

Wir fordern eine Rückverlegung der Landeswellen auf Süd- und Center-Bahn nach Osten

Demgegenüber sind sog. „Intersection-Starts“, die nicht die volle Länge der Bahn für den Start nutzen und daher beim Abflug über Wohngebieten nicht die maximal mögliche Höhe haben, zu verbieten.

Vermeidung besonders lauter Einzelereignisse

Kap. 5.8 beschreibt das bestehende System der Fluglärmüberwachung. Es wird allerdings nicht klar, ob damit tatsächlich alle „auffälligen Fluglärmereignisse“ unabhängig geprüft und identifiziert werden, oder ob das System nur der Bearbeitung) von Beschwerden dient. Die praktischen Erfahrungen der lärmgeplagten Anwohner lassen vermuten, dass es überwiegend nur um Beschwichtigung geht.

Wir schlagen vor, dieses System in Verbindung mit den Vorschlägen zur ökonomischen Steuerung in Kap. 5.7.1 und 5.7.2 weiterzuentwickeln zu einem System, in dem die lärmabhängigen Start- und Landeentgelte vom im Einzelfall tatsächlich verursachten Lärm abhängig gemacht werden. Damit würde nicht nur der Einsatz lärmarmen Geräts gefördert, sondern auch unnötiger Lärm durch fliegerisches Fehlverhalten, zu hohe Beladung von Maschinen etc. wirtschaftlich sanktioniert. Bestehende Sanktionen ordnungsrechtlicher Art sind selbstverständlich beizubehalten bzw. auszubauen.

Das System muss gleichzeitig sicherstellen, dass relevante Abweichung automatisch (unabhängig von Beschwerden) erfasst, untersucht, dokumentiert und regelmäßig veröffentlicht werden, um auch dadurch Druck auf die Fluggesellschaften auszuüben.

Wir fordern daher:

- ***Lärmentgelte nach tatsächlich verursachtem Lärm***
- ***Verfolgung und Sanktionierung von unnötigem Lärm, z.B. durch Abweichungen von den Flugrouten, durch den Flughafenbetreiber***

Passiver Schallschutz

Die Kap. 5.5 und 6.1 beschreiben die durchgeführten bzw. rechtlich durchzuführenden Maßnahmen des passiven Schallschutz. Was fehlt, ist eine Bewertung der bisherigen Maßnahmen und eine Beschreibung der notwendigen Ergänzungen aufgrund der vorliegenden medizinischen Erkenntnisse und der spezifischen Situation am Flughafen Frankfurt.

So ist inzwischen klar, dass die Maßnahmen aus dem Schallschutzprogramm 2002-2006 in keiner Weise geeignet waren, die Nachtruhe der Anwohner zu sichern und einen gesunden Schlaf trotz Fluglärm zu ermöglichen. Auch entsprechen die eingesetzten Lüfter in keiner Weise den heutigen Anforderungen an energieeffizientes Bauen.

Auch die Schutzziele des FluglärmG und insbesondere die dazu ergangenen Ausführungsbestimmungen sind einer kritischen Würdigung zu unterziehen. Es ist heute schon offenkundig, dass durch die Deckelung der Aufwendungen pro Wohnung in vielen Fällen, insbesondere im Altbau-Bestand, keine ausreichende Schutzwirkung erreicht werden kann. Hier müssen unbedingt Alternativen in Form der Verbesserung der rechtlichen Grundlagen und der Erhöhung des Umfangs der zur Verfügung stehenden Mittel erreicht werden.

Vollends absurd ist im speziellen Fall des Ausbaus des Flughafens Frankfurt die Regel, dass in den Schutzzonen unterhalb eines bestimmten Grenzwerts der Anspruch auf Schallschutz erst später eintritt. Nach einer jahrzehntelangen Auseinandersetzung um den Ausbau ist eine weitere Wartefrist von sechs Jahren eine Verhöhnung der lärm betroffenen Bürgerinnen und Bürger.

Wir fordern die schnellstmögliche Umsetzung von Maßnahmen des passiven Schallschutz für alle Betroffenen nach dem Stand der Technik in Bezug auf Lärminderung und Energieeffizienz

Weitere Maßnahmen

Wie auch in anderen Punkten, werden unter Punkt 7.6.2 „Verlagerung von Flügen auf die Schiene“ Einschätzungen („Verlagerungspotential ... beschränkt“) abgegeben, die in keiner Weise begründet werden, aber in krassem Widerspruch zu anderen, fundierteren Untersuchungen stehen. Derartige interessengeleitete Aussagen sollten ersatzlos gestrichen werden. Wie u.a. eine Reihe von Antworten der Bundesregierung auf Anfragen im Bundestag ergeben haben, liegt das Potential für Verlagerungen von Flügen auf die Schiene ohne wesentliche Zeitverzögerung für die Passagiere schon heute, auch für Frankfurt, bei 10-15% und könnte durch entsprechende Maßnahmen auf 25% gesteigert werden. Dies für Frankfurt zu konkretisieren und entsprechende Maßnahmen umzusetzen, kann mittelfristig eine der wirksamsten Lärminderungsmaßnahmen sein.

Lärminderungs-Planung

Um den vorgelegten Entwurf zu etwas zu machen, was einem Lärminderungs-Plan nach Wort und Sinn entspricht, sind erhebliche Ergänzungen nötig mit dem Ziel der Bewertung und Priorisierung der vorgestellten Maßnahmen, der Erstellung eines Zeitplans für die Durchführung sowie der Formulierung eines quantifizierbaren Lärminderungs-Ziels, das in der laufenden Planperiode erreicht werden soll.

Wir erwarten zeitnah die Vorlage eines neuen Entwurfs, der eine aktualisierte Analyse und eine fundierte Planung enthält und sind gerne bereit, auch dazu wieder detailliert Stellung zu nehmen.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Horst Bröhl-Kerner
Sprecher der BI gegen Fluglärm Raunheim