

Entwürfe

Dokumentbezug: Lärmaktionsplan

Stellungnahme

Analyse der Lärmsituation

Die gewählte Form der Analyse der Ist-Situation, obwohl gesetzeskonform und für den Zweck von Vergleichen auf europäischer Ebene geeignet, ist für den Zweck einer Identifizierung von Möglichkeiten der Lärminderung und der Quantifizierung ihrer möglichen Wirkungen nicht ausreichend.

Dringend erforderlich ist 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 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 bezüglich der Betriebsrichtung, der Tageszeiten und der Zahl und Maximalpegel der Lärmereignisse differenziert wird.

Lärmindernde 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. Dies wird insbesondere durch eine lärmreduzierende Optimierung der windabhängigen Betriebsrichtungswechsel erreicht.

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

Um den Lärm durch die Anflüge über das Stadtgebiet weiter zu reduzieren, sollten die Verfahren zur

Anflugoptimierung umfänglich genutzt werden. Für Raunheim sind dabei insbesondere die Verfahren der vertikalen Optimierung (Vergrößerung der Überflughöhe) relevant.

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 wurden bereits im Fluglärm-Entlastungskonzept der Stadt Raunheim ausführlich erläutert und haben sich durch den seitherigen technischen Fortschritt weiter verbessert. 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 kein Gegenargument sein.

Wir fordern eine Rückverlegung der Landeswellen auf Süd- und Center-Bahn nach Osten, ggf. auch die Nutzung mehrerer Landeswellen abhängig von Flugzeugtyp und Wetterbedingungen

Vermeidung besonders lauter Einzelereignisse

Wir schlagen vor, das bestehende System der Fluglärmüberwachung in Verbindung mit den Vorschlägen zur ökonomischen Steuerung 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:

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

Beschwerde-Management

Die Verteilung der Lärmereignisse rund um den Flughafen und damit auch der jeweiligen Belastungen wird durch betriebliche Entscheidungen mehrerer Akteure, insbesondere der Deutschen Flugsicherung und der Fraport AG. Beide verfügen nicht über ein Beschwerde-Management, das es Betroffenen erlauben würde, effektiv gegen ungerechtfertigte Belastungen vorzugehen.

Als Beispiel sei hier die Wahl der jeweiligen Betriebsrichtung genannt. In zahlreichen Fällen, in denen diese Wahl nicht den veröffentlichten Windrichtungs- und Windstärke-Kriterien entspricht, weigert sich die DFS, die für den Einzelfall tatsächlich angewandten Kriterien zu erläutern. Hier bedarf es dringend einer unabhängigen Kontroll-Instanz, die Zugriff auf die Basis-Daten hat und solche Entscheidungen objektiv überprüfen und ggf. kritisieren kann.

Damit würde einerseits das Vertrauen der Betroffenen gestärkt, andererseits möglicher Missbrauch und dadurch bedingte unnötige Lärmbelastungen eingeschränkt.

Wir fordern die Einrichtung eines unabhängigen Beschwerde-Managements für alle lärm-relevanten Entscheidungen bezüglich des Ablaufs des Flugbetriebs.

Passiver Schallschutz

Im Entwurf fehlt eine Bewertung der bisherigen Maßnahmen des passiven Schallschutz und eine Beschreibung der notwendigen Ergänzungen aufgrund der vorliegenden medizinischen Erkenntnisse und der spezifischen Situation am Flughafen Frankfurt.

Es ist inzwischen klar, dass die Maßnahmen aus den bisherigen Schallschutzprogramm in keiner Weise geeignet waren, die Nachtruhe der Anwohner zu sichern und einen gesunden Schlaf trotz Fluglärm zu ermöglichen. Auch entsprechen die von Fraport finanzierten Lüfter in keiner Weise den heutigen Anforderungen an energieeffizientes Bauen.

Es ist auch offenkundig, dass durch die Deckelung der Aufwendungen pro Wohnung in vielen Fällen, insbesondere im Altbau-Bestand, keine ausreichende Schutzwirkung erreicht werden konnte.

Hier müssen unbedingt Alternativen in Form der Verbesserung der rechtlichen Grundlagen, neuer Programme und der Erhöhung des Umfangs der zur Verfügung stehenden Mittel erreicht werden.

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

Lärmverschiebende Maßnahmen, wie Änderungen des Systems der Bahnnutzungen, Verschiebung von Flugrouten etc. dürfen erst dann durchgeführt werden, wenn in allen betroffenen Bereichen zumindest ein angemessener passiver Schallschutz realisiert ist.