



KOMMISSION ZUR ABWEHR DES FLUGLÄRMS

Flughafen Frankfurt Main

Fluglärmkommission Frankfurt • Postfach 600727 • 60337 Frankfurt am Main

Vorsitzender

Bürgermeister Thomas Jühe, Raunheim
th.juehe@raunheim.de

StellvertreterInnen

Umweltdezernentin Katrin Eder, Mainz
umweltdezernat@stadt.mainz.de
Oberbürgermeister Patrick Burghardt, Rüsselsheim
Patrick.burghardt@ruesselsheim.de

Geschäftsführerin

Anja Wollert, LL.M.
info@flk-frankfurt.de
Kommission zur Abwehr des Fluglärms
Postfach 60 07 27
60337 Frankfurt am Main
Telefon (069) 97690-788

Pressemitteilung

242. Sitzung der Fluglärmkommission Frankfurt

Datum 27. September 2017

Verbesserte Beteiligung: FLK und FFR beschließen gemeinsames Konsultationsverfahren bei lärmverlagernden Maßnahmen

Auf Initiative des Forums Flughafen und Region hat sich die Fluglärmkommission mit der Frage befasst, ob bei der Beratung von aktiven Schallschutzmaßnahmen mit lärmverteilender bzw. lärmverlagernder Wirkung ein erweitertes Konsultationsverfahren eingerichtet werden soll, das eine frühzeitige Information und Beteiligung der Betroffenen zum Ziel hat.

Die Frankfurter Fluglärmkommission spricht sich nach ihrer heutigen Sitzung für folgendes Verfahren aus: Die vom Expertengremium Aktiver Schallschutz entwickelten Maßnahmen werden zunächst in die Fluglärmkommission eingebracht. Im Anschluss daran wird ein Konsultationsverfahren mit dem Ziel, die Belange der von der Maßnahme potentiell Be- und Entlasteten umfassend zu berücksichtigen, durchgeführt. Grundlage für die Beteiligung ist eine umfängliche Information über die Ausgangslage, die Zielsetzung der beabsichtigten Änderung, die Ermittlung der veränderten Lärmeinwirkung sowie die Ergebnisse der erfolgten Variantenbetrachtungen.

Die Beteiligten, hierzu sollen außer den offiziellen Vertretern auch per Zufallsgenerator ermittelte Bürgerinnen und Bürger der betroffenen Städte und Gemeinden gehören, erhalten die Möglichkeit, ihre Belange und ggf. auch Planungsalternativen vorzutragen. Sollten hierdurch berücksichtigungsfähige Vorschläge erkannt werden, so wird das Expertengremium im Forum Flughafen und Region mit einer Aktualisierung der Maßnahmenprüfung beauftragt.

Weiteres wichtiges Ziel des Konsultationsverfahrens ist es, dass sich sowohl die potentiell von einer Maßnahme Be- als auch die Entlasteten hierzu äußern. Von den Vertretern der entlasteten Stadt oder Gemeinde wird dabei mindestens eine positive Würdigung der Arbeitsmethodik und des Zustandekommens der Arbeitsergebnisse erwartet. Das Ergebnis des Konsultationsverfahrens fließt dann in die finale Beratung der Maßnahmen in den Gremien ein. „Es ist uns wichtig festzuhalten, dass wir auch zukünftig auf der Grundlage objektiver Lärmdaten Entscheidungen treffen. Wenn durch eine Maßnahme beispielsweise deutlich weniger Menschen als bisher von Fluglärm belastet werden, muss diese – ähnlich dem Prinzip bei Umgehungsstraßen – zur Reduzierung gesundheitlicher Auswirkungen auch eingeführt werden. Es kann aber nicht sein, dass sich die Verantwortungsträger hierdurch entlasteter Kommunen zurücklehnen, die Vorteile gerne in Anspruch nehmen, sich aber nicht dazu bekennen. Das kann auf Dauer nicht gut gehen und verdirbt das politische Klima in der Region“, begründete der Vorsitzende der Kommission, Thomas Jühe, die neue Anforderung.

Die Kommission befasste sich darüber hinaus mit der Lärmkartierung, d. h. einer nach der EU-Umgebungslärm-Richtlinie im Abstand von 5 Jahren vorzunehmenden Lärmberechnung. Die Berechnung



KOMMISSION ZUR ABWEHR DES FLUGLÄRMS

Flughafen Frankfurt Main

zeigt, dass insbesondere die Nachtfluglärmbelastung im Vergleich zum Zustand vor dem Ausbau deutlich abgenommen hat, da es – neben dem Nachtflugverbot in der Kernnacht – insgesamt 45% weniger Flugbewegungen im Nachtzeitraum gab. Nach den Auswertungen des Hessischen Landesamtes für Naturschutz, Umwelt und Geologie (HLNUG) ist auch der Belastungsrückgang nach der Maßgröße Lden (Tag-Abend-Nacht-Pegel) vor allem auf die besonders hohe Gewichtung des Abend- und Nachtwertes zurück zu führen. Das Nachtflugverbot am Frankfurter Flughafen und die Beschränkungen in den Nachtrandstunden wirkten sich mithin auf beide Werte aus. Die Lärmkartierung wird zwar grundsätzlich Grundlage für die vom Regierungspräsidium Darmstadt zu erarbeitende Lärmaktionsplanung sein. Ein Vertreter des Umweltministeriums wies jedoch darauf hin, dass hinsichtlich Inhalt und Zeithorizont der Lärmaktionsplanung noch weitere Beratungen und ein Urteil des VGH Kassel abgewartet werden müssen. Der stellvertretende Vorsitzende und Oberbürgermeister von Rüsselsheim, Patrick Burghardt, bedauerte, dass es nach der EU-Umgebungslärm-Richtlinie anders als bei Schadstoffen keinerlei Grenzwerte für die Fluglärmbelastung gibt und äußerte im Nachgang zur Veranstaltung die Erwartung: „Wir hoffen, dass der neue Aktionsplan nicht wieder nur aus einem Zusammenschreiben bereits beschlossener Maßnahmen besteht, sondern auch Impulse für die Zukunft setzt. Eignen würde sich aus unserer Sicht die Erarbeitung von Empfehlungen zur Entwicklung der Bevölkerung und damit der potentiell von Fluglärm Betroffenen im Umfeld des Flughafens, verbunden mit entsprechenden Kompensationsvorschlägen für Kommunen.“

Durch das HLNUG vorgestellt wurde weiter der aktuelle Sachstand der Ultrafeinstaub-Messungen. An der bestehenden Messstation in Raunheim konnten im Mittel um 30% erhöhte Ultrafeinstaubwerte gegenüber einer Messstation in Langen gemessen werden. Bei Wind aus östlichen Richtungen lagen die Konzentrationen um einen Faktor von 2,7-3,7 höher als bei Wind aus südwestlichen Richtungen. Als Ursache wird der Flughafen Frankfurt vermutet, da er in dieser Richtung (östlich von Raunheim) liegt. Der Vertreter des HLNUG wies jedoch sowohl darauf hin, dass die Quellenzuordnung in einem Raum wie dem Rhein-Main-Gebiet nicht trivial sei, weil es auch andere relevante Emissionsquellen gebe. Zudem sei bisher noch nicht erforscht, welche Schlüsse aus zeitweise erhöhten Ultrafeinstaubbelastungen in Bezug auf gesundheitliche Wirkungen gezogen werden könnten. Mangels hinreichender Forschungsergebnisse gebe es auch noch keine Grenzwerte. Um hierfür eine Erkenntnisgrundlage zu schaffen, wurde die Einrichtung einer zweiten Messstation des HLNUG angekündigt, die in Frankfurt-Schwanheim betrieben werden soll. Die Messwerte der Station in Raunheim sind rückwirkend seit September 2015 auf der Internetseite des HLNUG abrufbar. Für beide Stationen sollen zukünftig neben der bloßen Anzahl der ultrafeinen Partikel auch deren Größenverteilung untersucht werden, da diese ggf. Hinweise auf konkrete Emittenten wie den Flughafen geben könne. Hierfür wird aktuell ein Messverfahren entwickelt.

Erörtert wurden schließlich die ersten Messergebnisse der Fraport AG nach Umstellung der Messstationen auf die geänderte DIN 45643. Eine Vertreterin des HMWEVL, welches als zuständige Behörde die ordnungsgemäße Einrichtung des Messsystems nach dem Luftverkehrsgesetz überprüft, erläuterte zunächst die nach der DIN-Änderung notwendigen Anpassungen. Die Vertreterin unterstrich dabei, dass es sich um einen iterativen Prozess handele, der in Teilen noch Anpassungen erfordere. Nach Abschluss aller Prüfungen wird die Kommission umgehend informiert. Nach dem von der Fraport AG vorgestellten Messbericht für den Monat Mai ist aufgrund der Vorgaben der DIN für die Ermittlung und Auswertung der Pegel mit einem Rückgang der Messwerte zu rechnen, der aber nicht auf eine geänderte Fluglärmsituation zurückzuführen ist. Die Fraport AG kündigte an, für einen vorübergehenden Zeitraum von einem Jahr immer beide Messwerte (nach neuen und nach alten Vorgaben ermittelt) parallel darzustellen.

Detailliertere Informationen zu allen (weiteren) Themen entnehmen Sie bitte den Anlagen sowie den Präsentationen auf unserer Internetseite www.flk-frankfurt.de (linke Spalte unter Sitzungen).

Anja Wollert, LL.M.

Geschäftsführerin der Kommission zur Abwehr des Fluglärms, Frankfurt

Anlage

FLK und FFR, Erweitertes Beteiligungs- und Kommunikationskonzept bei lärmverlagernden Maßnahmen

Erweitertes Beteiligungs- und Kommunikationskonzept bei lärmverlagernden Maßnahmen

I. Bestehendes Verbesserungspotential

Die öffentliche Diskussion zum Verbesserungsbedarf in Bezug auf die Einbindung der Betroffenen, Transparenz und Information bei der Festlegung von Flugrouten hält gleichwohl an. Die Ergebnisse der NORAH-Studie zur Bedeutung des Vertrauens in die handelnden Akteure für das des Belästigungsempfindens sind ein weiterer Anstoß, das Verfahren der Information und Beteiligung insgesamt zu optimieren. Auch der Sachverständigenrat für Umweltfragen und das Umweltbundesamt haben hierzu in den letzten Jahren Gutachten veröffentlicht¹, entsprechende Forderungen werden auch von der Fluglärmkommission Frankfurt seit Jahren aufgestellt.

Unabhängig von einem rechtsförmlichen Anhörungsverfahren, das im Gesetz geregelt werden müsste, steht es den bestehenden Gremien frei (wie die verschiedenen Handhabungen in der Vergangenheit gezeigt haben), die Belange aller Beteiligten in der Entwicklung und Beratung der Maßnahmen zu berücksichtigen und das Beratungsergebnis ausführlich zu erläutern. Bisher wurden Betroffene bzw. deren Vertreter nur teilweise eingebunden (siehe oben). Darüber hinaus ist die bisherige Praxis gerade für Außenstehende nicht in allen Einzelschritten nachvollziehbar und erscheint diesen damit zu wenig transparent.

Ein festgeschriebenes, gemeinsames und ergänzendes Beteiligungs- und Kommunikationskonzept („Konsultationsverfahren“) kann einerseits die Entwicklung und Beratung von Maßnahmen qualitativ verbessern, indem die Perspektive der betroffenen Region einfließt und Belange aller Beteiligten umfänglich berücksichtigt werden. Darüber hinaus könnte es zu einer größeren Akzeptanz von Maßnahmen führen, die andere Fluglärmbelastungen als bisher auslösen.

Das vorgeschlagene Verfahren soll grundsätzlich für alle in der Fluglärmkommission zu beratenden lärmverlagernden Maßnahmen des aktiven Schallschutzes gelten. Über entsprechende Ausnahmen entscheiden Koordinierungsrat des FFR und Vorstand der Fluglärmkommission einvernehmlich.

Ausgenommen vom Konsultationsverfahren sind grds. solche Maßnahmen, die keine Maßnahmen des aktiven Schallschutzes darstellen und z.B. aus Sicherheits- und regulativen Gründen mit kurzer zeitlicher Frist bzw. ohne mögliche Alternativen eingeführt werden müssen, sowie Maßnahmen, die nur zu unwesentlichen Änderungen der Lärmverteilung führen.

Das Verfahren wird gemeinsam vom Koordinierungsrat des FFR und dem Vorstand der FLK initiiert.

II. Ergänzendes Beteiligungs- und Kommunikationskonzept

1. Entwicklung von Maßnahmen

Maßnahmen mit lärmverlagernder Wirkung, die das Ziel haben, insgesamt zu einer Lärmminimierung beizutragen, werden als Maßnahmen des aktiven Schallschutzes des FFR entwickelt und im Anschluss daran dem Koordinierungsrat des FFR zur Beschlussfassung einer Empfehlung vorgelegt. Diese Maßnahmen zeichnen sich vor allem dadurch aus, dass sie meist über Jahre hinweg einer umfangreichen Prüfung unterzogen wurden (Bestimmungen für Flugbetrieb und Flugverfahren, fliegerische Machbarkeit, Lärmwirkungen etc.) und hierdurch bereits eine hohe Umsetzungsreife besitzen (im Folgenden „ExpASS-Maßnahmen“).

Andere lärmverlagernde Maßnahmen, die keine aktiven Schallschutzmaßnahmen darstellen aber z. B. aus Gründen der Flugsicherung entwickelt wurden, sind bewusst vom hier beschriebenen Konsultationsprozess ausgenommen. Jedoch können sich die Prozesse zur Herstellung von Transparenz und Nachvollziehbarkeit ebenfalls an dem hier dargestellten Beteiligungskonzept ausrichten.

2. Konsultation

Nach vorläufigem Abschluss der Prüfungen des Expertengremiums Aktiver Schallschutz (Empfehlung an den Koordinierungsrat des FFR bei „ExpASS-Maßnahmen“) und entsprechender Beschlussfassung durch den Koordinierungsrat des FFR werden die Maßnahmen mit lärmverlagernder Wirkung im Plenum der Fluglärmkommission zur Beratung eingebracht. Bei Maßnahmen des aktiven Schallschutzes mit relevanter lärmverlagernder Wirkung wird im Anschluss daran grundsätzlich ein Konsultationsverfahren unter Federführung des UNH zusammen mit der FLK eingeleitet. Die Finanzierung eines solchen Konsultationsverfahrens erfolgt -nach Zustimmung des Verwaltungsrates- durch die Gemeinnützige Umwelthaus GmbH, deren Geschäftsführung an allen Verfahrensschritten zu beteiligen ist. Bei Maßnahmen des aktiven Schallschutzes mit nur geringfügiger lärmverlagernder Wirkung entscheiden der Koordinierungsrat und der Vorstand der FLK gemeinsam über die Notwendigkeit der Durchführung eines Konsultationsverfahrens.

Grundlage für die Konsultation sind die im ExpASS erarbeiteten, bei Bedarf ergänzt um weitere, in Zusammenarbeit mit der DFS, der Fluglärmschutzbeauftragten, der Fraport AG sowie dem UNH erstellte und für Laien verständliche Unterlagen, in denen die jeweiligen Verfahren erklärt und hergeleitet werden und in denen die voraussichtlichen Auswirkungen (Ent- und ggf. Belastungen) leicht nachvollziehbar dargestellt werden. Die Unterlagen werden auch öffentlich über die Internetseiten der FLK und des FFR zur Verfügung gestellt.

Die Methodik und der Umfang des Konsultationsverfahrens wird unter Berücksichtigung der jeweiligen Ausgangslage vom Koordinierungsrat festgelegt. Am Konsultationsverfahren sollen die Vertreter der voraussichtlich be- und entlasteten betroffenen Kommunen sowie Bürgerinnen und Bürger aus diesen Kommunen teilnehmen. Die genaue Zahl der nach dem Zufallsprinzip ausgewählten Beteiligten, wird fallweise und in Abstimmung mit den betroffenen Kommunen festgelegt. Ergänzend können zudem schriftliche Stellungnahmen eingereicht werden.

Der zeitliche Rahmen eines Konsultationsverfahrens soll im Regelfall 6 Monate nicht überschreiten. Die Konsultation hat in jedem Fall auf Basis eines konstruktiven Dialogs zwischen den verschiedenen Akteuren zu erfolgen. Ziel einer solchen Konsultation ist die umfassende Informationsvermittlung und Erklärung der existierenden Vorschläge für die betroffenen Kommunen und ihre Bürgerinnen und Bürger, die Klärung der Positionen– sowohl der ent- als auch der belasteten Kommune - sowie ggf. die Prüfung möglicher eingebrachter Verfahrensvarianten.

3. Auswertung und Prüfung von alternativen Varianten

Werden im laufenden Konsultationsverfahren Vorschläge eingebracht, die erkennbar im bisherigen Prüfprozess durch das ExpASS oder die DFS noch nicht in Erwägung gezogen wurden, so werden diese kurzfristig nach bewährtem Verfahren der ExpASS einer ersten Prüfung unterzogen. Das Ergebnis dieser Erstprüfung soll optimalerweise in den laufenden Prozess eingebracht

Beteiligungs- und Kommunikationskonzept bei lärmverlagernden Maßnahmen

werden. Verläuft die Prüfung negativ, wird das Verfahren mit den ursprünglichen Varianten fortgesetzt. Im anderen Fall wird das Konsultationsverfahren ausgesetzt und nach vollständiger Ausarbeitung und unter erneuter Beteiligung der Gremien (s.o.) wieder aufgenommen.

4. Beratung und Beschlussfassung

Nach sorgfältiger Auswertung aller vorliegenden Unterlagen – dies umfasst zum einen die fachlichen Bewertungen der Maßnahmen sowie die in der Konsultation abgegebenen Positionierungen der betroffenen Kommunen und Bürgerinnen und Bürger - gibt der Koordinierungsrat des FFR eine Empfehlung für die Maßnahme ab. Voraussetzung für ein positives Votum zur Umsetzung der Maßnahme ist, dass mindestens von der/ den entlasteten Kommune/n eine positive Würdigung der Arbeitsmethodik sowie des Zustandekommens der Arbeitsergebnisse öffentlich vorliegt.

Der Vorstand der Fluglärmkommission erarbeitet daraufhin eine umfangreich begründete Beschlussvorlage für die Kommission, die alle relevanten Aspekte unter Einbeziehung ggf. neuerer Erkenntnisse und die Empfehlung des Koordinierungsrates des FFR berücksichtigt. Das Plenum der Fluglärmkommission berät auf dieser Grundlage die Maßnahme. Zu dieser Beratung werden die Vertreter von Kommunen, die von einer möglichen Verlagerung betroffen sind, eingeladen (frühzeitige Mitteilung der Sitzungstermine und Übermittlung der Unterlagen). Die Mitglieder der Kommission beschließen auf der gesetzlichen Grundlage nach § 32b LuftVG eine Empfehlung für die Genehmigungsbehörde (Hessisches Wirtschafts- und Verkehrsministerium), die Deutsche Flugsicherung und/oder das Bundesaufsichtamt für Flugsicherung (BAF). Soweit es sich nicht um flugbetriebliche Verfahren handelt, werden die Empfehlungen zu Flugverfahren in die jeweilige Abwägung von DFS und BAF eingestellt, wo letztere Behörde nach abschließender eigener Würdigung – unter Einbindung u.a. des Umweltbundesamtes – für die verbindliche Festsetzung von Flugverfahren zuständig ist.

5. Information der Öffentlichkeit

Nach Einbringung sowie nach Beratung der Maßnahmen in der Fluglärmkommission werden alle Unterlagen und das Beratungsergebnis mit ausführlicher Begründung der Öffentlichkeit vorgestellt durch:

- Pressemitteilungen bzw. (ggf. gemeinsame) Pressekonferenzen von FLK und FFR
- Übermittlung des ausführlich begründeten Beratungsergebnisses an die Konsultationsteilnehmer
- Abrufbarkeit aller Unterlagen auf den Internetseiten von FLK und FFR

III. Ablauf für zukünftige Pakete & Programme für aktiven Schallschutz

Neben der Untersuchung und Verabschiedung von Einzelmaßnahmen, werden im FFR auch Maßnahmenpakete oder -programme erarbeitet. Diese enthalten z.T. Kombinationen von ausschließlich entlastenden sowie lärmverlagernden Maßnahmen.

Vor diesem Hintergrund wird im Folgenden erläutert, wie mit solchen Programmen und Paketen hinsichtlich einer Konsultation umzugehen ist.

1. Nach Empfehlung durch das Expertengremium aktiver Schallschutz, werden die Programme/ Pakete in den Koordinierungsrat des FFR eingebracht. Dieser gibt eine Empfehlung zur Umsetzung des gesamten Programms/ Pakets – vorbehaltlich der Ergebnisse ggf. noch durchzuführender Konsultationen – ab.
2. Anschließend wird das Programm/ Paket der Fluglärmkommission Frankfurt übergeben und der Beginn des Konsultationsprozesses eingeleitet. Dieser wird ausschließlich für die lärmverlagernden Maßnahmen des Programms/ Pakets durchgeführt.
3. Der Konsultationsprozess wird entsprechend der unter III. genannten Schritte 2. – 5. durchgeführt.