



# KOMMISSION ZUR ABWEHR DES FLUGLÄRMS

Flughafen Frankfurt Main

Kommission zur Abwehr des Fluglärms • Postfach 60 07 27 • 60337 Frankfurt am Main

Per E-Mail: [rolf.michelssen@rpd.hessen.de](mailto:rolf.michelssen@rpd.hessen.de) sowie  
[Christian.reuter@rpd.hessen.de](mailto:Christian.reuter@rpd.hessen.de)

Regierungspräsidium Darmstadt  
Dezernat III 31.1 - Regionalplanung -  
Hrn. Christian Reuter und  
Hrn. Rolf Michelssen  
Wilhelminenstraße 1-3  
64283 Darmstadt

**Vorsitzender**

Bürgermeister Thomas Jühe, Raunheim  
[th.juehe@raunheim.de](mailto:th.juehe@raunheim.de)

**Stellvertreter**

Bürgermeister Horst Gölzenleuchter, Büttelborn  
[buergermeister@buettelborn.de](mailto:buergermeister@buettelborn.de)

**Geschäftsführerin**

Anja Wollert, LL.M.  
[flk-frankfurt@web.de](mailto:flk-frankfurt@web.de)

Kommission zur Abwehr des Fluglärms  
Postfach 60 07 27  
60337 Frankfurt am Main  
**Telefon** (069) 97690-788

**Datum: 1. Oktober 2012**

## **Stellungnahme der Fluglärmkommission Frankfurt zum Entwurf des Lärmaktionsplans Hessen, Teilplan Flughafen Frankfurt/Main, vom 3.9.2012**

Sehr geehrter Herr Reuter, sehr geehrter Herr Michelssen,

wir bedanken uns für die Vorstellung des Entwurfs des Lärmaktionsplanes, Teilplan Flughafen Frankfurt/Main, am 13. September 2012 in der FLK-AG Standort und Perspektiven. Zu diesem Planentwurf nehmen wir zu den wesentlichen Punkten wie folgt Stellung:

### **I. Zusammenfassung**

Der Planentwurf wird den Anforderungen an einen Lärmaktionsplan nicht gerecht, da er zum eigentlichen Kernstück eines Lärmaktionsplanes, ein langfristiges Handlungskonzept zu entwerfen und Ziele für die zu erreichende Lärminderung vorzugeben, keine Ansatzpunkte enthält. Der Planentwurf fasst lediglich die bisherigen Fluglärmaktivitäten anderer Akteure am Flughafen Frankfurt zusammen.

Zudem basiert der Plan auf veralteten Datengrundlagen, beinhaltet wichtige Mindestangaben nicht und enthält darüber hinaus scheinbar politisch motivierte Umdeutungen und Wertungen, u. a. bezogen auf die vom Forum Flughafen und Region (FFR) erarbeiteten Bestandteile des sog. „Ersten Maßnahmenpakets Aktiver Schallschutz“.

Der Planentwurf bedarf mithin einer grundlegenden Überarbeitung.

### **II. Aktionsplan ohne eigene Aktionen und Ambitionen**

Zunächst positiv hervorzuheben ist, dass mit dem Planentwurf erstmalig eine sehr gut verständliche Gesamtschau der bisherigen Bemühungen auf dem Gebiet des Fluglärmschutzes am Flughafen Frankfurt erstellt wurde.

Die wesentliche Schwäche des Entwurfs liegt jedoch darin, dass er – entgegen der rechtlichen Vorgaben und der Erwartung aufgrund des Titels – lediglich bereits erarbeitete Maßnahmen darstellt. Demgegenüber fehlen jegliche darüber hinausgehenden Fluglärminderungsstrategien.



# KOMMISSION ZUR ABWEHR DES FLUGLÄRMS

## Flughafen Frankfurt Main

Nach Art. 1 c) der EU-Umgebungslärm-Richtlinie (nachfolgend: Richtlinie) haben Lärmaktionspläne jedoch das Ziel, den Umgebungslärm soweit erforderlich und insbesondere in Fällen, in denen das Ausmaß der Belastung gesundheitsschädliche Auswirkungen haben kann, zu verhindern und zu mindern. Deshalb sieht Anhang V i. V. m. Art. 8 der Richtlinie auch als Mindestanforderung für Aktionspläne vor, dass Lärmaktionspläne neben den bereits vorhandenen oder geplanten Maßnahmen eine langfristige Strategie zum Lärmschutz enthalten müssen. Die Richtlinie geht dabei von der Entwicklung eines nach Dringlichkeiten abgestuften langfristigen Handlungskonzepts aus.

Die planaufstellende Behörde hält dem entgegen, dass eine eigene Lärminderungsstrategie aufgrund bestehender Gesetze und Gerichtsurteile nicht abgebildet werden konnte.

Richtig ist zwar, dass die planaufstellende Behörde unmittelbar wirksame Rechtsfolgen durch den Plan nur insoweit treffen kann, wie sie auch selbst zuständig ist. Allerdings sehen § 47d Abs. 6 i. V. m. § 47 Abs. 6 BImSchG vor, dass auch andere Behörden die Regelungen in abgestufter Verbindlichkeit beachten müssen: Soweit in Aktionsplänen planungsrechtliche Festlegungen vorgesehen werden (wie Planfeststellungen), haben die zuständigen Planungsträger die Festlegungen des Lärmaktionsplanes bei ihrer Abwägung zu berücksichtigen. In allen übrigen Fällen besteht zumindest noch die Möglichkeit der planaufstellenden Behörde, Vorschläge zu machen. Dem Lärmaktionsplan kommt damit nach der Richtlinie eine ganz wesentliche Koordinierungs- und Planungsfunktion zu. Das Entwickeln von Konzepten auf den verschiedenen Ebenen der Fluglärminderung und die damit verbundenen Zielvorgaben können richtungsweisend dazu beitragen, den Schutz vor Fluglärm nachhaltig voranzubringen.

Die auf dieser Grundlage bestehenden Spielräume wurden von der planaufstellenden Behörde nicht genutzt.

Vor dem Hintergrund der Empfehlung des Umweltbundesamtes, an stadtnah gelegenen Flughäfen aus Gründen des Gesundheitsschutzes Nachtflugverbotsregelungen für den Zeitraum zwischen 22:00 und 6:00 Uhr vorzusehen, hätten jedoch – trotz grundsätzlicher Erlaubnis von Nachtflügen durch das Bundesverwaltungsgericht - zwingend Zielbestimmungen zur Reduktion von Flügen während der Nachtrandstunden und für stärkere Konkretisierungen der Ausnahmeregelungen in der Mediationsnacht erfolgen müssen.

Darüber hinaus hätte es Aufgabe des Lärmaktionsplanes sein müssen, Handlungsempfehlungen für den Gesetzgeber zu formulieren, die einer Zielerreichung im Sinne von Abwehr gesundheitlicher Gefahren durch Fluglärm dienlich sind.

Schließlich hätte ein Konzept zur Teilverlagerung von Reise- und Materialtransportbedarfen auf Schiene und/oder Straße erarbeitet werden können, um nur einige Beispiele für nicht genutzte Spielräume zu benennen.

Mit der Verweigerung der planaufstellenden Behörde, ein Konzept für eine langfristige Lärminderungsstrategie zu entwerfen und dabei auch Ziele für den Lärmschutz vorzugeben, verzichtet sie freiwillig und ohne Not darauf, die dringend notwendige Lärminderung für die Bevölkerung anzustoßen und nachfolgenden Behörden und sonstigen öffentlichen Trägern zumindest bestimmte Zielvorgaben für die zukünftige Lärmentwicklung zu machen.

### III. Falschdarstellungen und Umdeutungen von Fremdauswertungen

Der Planentwurf enthält einige fehlerhafte Darstellungen und wertende Änderungen von Fremdtexen aktiver Schallschutzmaßnahmen, die scheinbar politisch motiviert sind. Den Änderungen liegen keine Lärmberechnungen oder objektiv nachvollziehbare Beurteilungskri-



# KOMMISSION ZUR ABWEHR DES FLUGLÄRMS

## Flughafen Frankfurt Main

terien zu Grunde. Sie schädigen aufgrund der Beliebigkeit der damit verbundenen Bewertung die seriösen Lärmschutzbemühungen der bestehenden Gremien wie der Fluglärmkommission und des Forums Flughafen und Region.

Nachfolgend sei beispielhaft aufgeführt:

### 1. Südumfliegung

Auf Seite 76 des Entwurfs ist unter Punkt 7.2.2.3 folgende Überschrift aufgeführt: „Südumfliegung für Abflüge nach Westen zur Entlastung der Kommunen westlich des Flughafens“.

Diese Aussage zum Zweck der Südumfliegung ist falsch. Die Südumfliegung wurde eingeführt aufgrund der Vorgaben für Fehlanflugverfahren in Verbindung mit Kapazitätsanforderungen aus dem Planfeststellungsbeschluss. Erst aufgrund dieser Vorgaben wurden Varianten für die Südumfliegung entwickelt und im Anschluss daran ermittelt, welche die geringsten Lärmauswirkungen auf die Bevölkerung hat. Die hierbei ermittelte Flugroute wurde von der Fluglärmkommission und der deutschen Flugsicherung zur Umsetzung empfohlen und vom Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung per Rechtsverordnung festgesetzt.

### 2. Rückenwindkomponente

Auf Seite 90 des Entwurfs werden unter Punkt 7.4.2 „Optimierung beim Betriebsrichtungswechsel je nach Rückenwind“ Wertungen dieser Maßnahme vorgenommen, die den Erkenntnissen des Expertengremiums Aktiver Schallschutz widersprechen.

Nach den Auswertungen des Expertengremiums Aktiver Schallschutz zur Lärmauswirkung dieser Maßnahme sind die „Indexwerte von FTI und FNI vor allem bei den hoch Betroffenen aufgrund der deutlich dichter liegenden Wohnbebauung westlich des Flughafens geringer. Lärmentlastungen bei mehr Betriebsrichtung 25 (Westbetrieb) ergeben sich zudem für Betroffene im vergleichsweise nah östlich vom Flughafen liegende Neu-Isenburg, oder für Teile Frankfurts, da dort weniger Lärm durch Abflüge entsteht.“

(vgl. Hintergrundpapier zur Rückenwindkomponente, S. 11: [http://www.forum-flughafen-region.de/fileadmin/files/Massnahmen\\_Expass/Hintergrund\\_Rueckenwind\\_Layout.pdf](http://www.forum-flughafen-region.de/fileadmin/files/Massnahmen_Expass/Hintergrund_Rueckenwind_Layout.pdf)) Danach empfiehlt das Expertengremium ausdrücklich die Umsetzung der Maßnahme im Rahmen des 1. Maßnahmenpakets Aktiver Schallschutz.

Demgegenüber fügt der Planentwurf – bei ansonsten nahezu vollständiger Übernahme des Begründungstextes aus dem Bericht des Expertengremiums Aktiver Schallschutz – eine andere Wertung der Maßnahme ein (S. 90): „Gegen die Maßnahme spricht, dass der seit Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest stark belastete Frankfurter Süden noch häufiger überflogen würde als es derzeit bereits der Fall ist“ und suggeriert hierdurch ein vermeintliches Ergebnis der Arbeit des Expertengremiums, welches dem tatsächlichen diametral entgegensteht.

## **IV. Fehlende Mindestangaben**

### 1. Prioritätensetzung, Abwägung, 5-Jahres-Plan

Neben dem Hauptmangel der fehlenden Lärmreduzierungsstrategie, bleiben im Planentwurf weitere Mindestanforderungen unberücksichtigt. Bisher enthält der Entwurf auf der einen Seite die Lärmermittlung mit einer bestimmten Gewichtung (Noise Score), um dann ohne



# KOMMISSION ZUR ABWEHR DES FLUGLÄRMS

## Flughafen Frankfurt Main

Bezugnahme auf diese Ermittlung und ohne Priorisierung oder Abwägung die bereits entwickelten Maßnahmen aneinandergereiht aufzulisten.

Erforderlich gewesen wären nach Anhang V der Richtlinie darüber hinaus folgende Mindestangaben: Es hätte konkret beschrieben werden müssen, was in den nächsten fünf Jahren umgesetzt werden soll. Vorab hätte (soweit verfügbar) eine Kosten-Wirksamkeits-, sowie eine Kosten-Nutzen-Analyse angestellt werden müssen. Schließlich hätten im Aktionsplan Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen (die sich belästigt fühlen, unter Schlafstörungen leiden oder anderweitig beeinträchtigt sind) enthalten sein sollen.

Nach § 47d Abs. 1 S. 3 BImSchG hätte zudem eine Abwägung erfolgen müssen zwischen verschiedenen geeigneten Maßnahmen. Als wichtiges Kriterium für diese Abwägung wäre vorab eine Prioritätensetzung geboten gewesen, beispielsweise je bedeutsamer ein Lärmproblem (z. B. Hochbetroffene), desto früher sei dagegen vorzugehen.

### 2. Gesamtlärbetrachtung

Der Planentwurf bezieht sich ausschließlich auf den Bereich des Fluglärms, er enthält keine Gesamtlärbetrachtung.

Nach § 47d Abs. 1 Satz 3 BImSchG sollte der Lärmaktionsplan bei der Prioritätensetzung jedoch auch die Belastung durch mehrere Lärmquellen berücksichtigen. Soweit an dieser Stelle wissenschaftliche Grundlagen für eine Gesamtlärberechnung fehlen, ist eine Gesamtbewertung im Hinblick auf das Maß der Gesundheitsschädlichkeit und Belästigungseignung der Gesamtbelastung geboten (vgl. BT-Drs. 15/3782).

Im Umfeld des Flughafens Frankfurt ist eine rein sektorale Betrachtung vor allem deshalb problematisch, weil sich eine Vielzahl von Verkehrswegen unterschiedlicher Verkehrsträger wie Straße und Schiene mit erheblichen Belastungen und Lärmauswirkungen im Umfeld des Flughafens Frankfurt bündeln.

### 3. Ruhige Gebiete

Nach § 47d Abs. 2 Satz 2 BImSchG soll es auch Ziel von Lärmaktionsplänen sein, ruhige Gebiete gegen die Zunahme des Lärms zu schützen. Entsprechend sieht auch Anhang V der Richtlinie als Mindestanforderung für Lärmaktionspläne Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete vor.

Der vorliegende Planentwurf beinhaltet trotz dieser Vorgaben keinen Ausweis ruhiger Gebiete, er befasst sich überhaupt nicht mit dem Thema.

## V. **Plangrundlagen**

### 1. Lärmermittlung

Das System der Lärminderungsplanung nach der Richtlinie beinhaltet auf der einen Seite die Darstellung der aktuellen Lärmsituation und auf dieser Grundlage - sowie einer selbst festgelegten Priorisierung - die Entwicklung von Lärminderungsmaßnahmen zur Verbesserung der Situation. Basis für die Lärminderungsplanung ist mithin zunächst die Lärmermittlung.



# KOMMISSION ZUR ABWEHR DES FLUGLÄRMS

## Flughafen Frankfurt Main

### a) Veraltete Lärmkartierung

Der aktuelle Planentwurf beinhaltet lediglich die letzte Kartierung aus dem Jahr 2007, welche auf Daten des Jahres 2005 basiert und stellt mithin nicht die aktuelle Fluglärmsituation dar, die Angaben sind vielmehr veraltet. Entsprechend haben auch die auf dieser Grundlage ermittelten Brennpunkte (Noise-Score) keine ausreichende Aussagekraft über die aktuelle Fluglärmsituation.

Das bloße Darstellen der Prognose 2020, welche außerdem auf der Grundlage einer anderen Berechnungsmethode (nach dem Fluglärmenschutzgesetz) erfolgt, lässt eine Betrachtung der Entwicklung des Fluglärms und Beurteilung der Wirksamkeit der ergriffenen Maßnahmen in den kontinuierlich zu erstellenden Lärmkartierungen und Lärmaktionsplänen nicht zu.

Der Entwurf weist darauf hin, dass die turnusmäßig alle fünf Jahr zu aktualisierende Lärmkartierung aktuell erstellt wird und stellt in Aussicht, dass die Neufassung unter Abbildung der gegenwärtigen Fluglärmsituation dann im endgültigen Lärmaktionsplan enthalten sein wird. Wir regen insoweit an, eine nochmalige Öffentlichkeitsbeteiligung zu diesem Teil des Plans vorzunehmen.

### b) Bedeutung der Lärmkartierung für die Aktionsplanung

Der Planentwurf weist mehrfach darauf hin, dass es für die Lärmaktionsplanung im engeren Sinne überhaupt nicht auf die Lärmkartierung ankomme. Insoweit sei § 14 Fluglärmenschutzgesetz maßgeblich, wonach die Werte des § 2 Abs. 2 Fluglärmenschutzgesetz - und damit ausschließlich der Lärmschutzbereich - bei der Lärmaktionsplanung zu beachten seien.

Diese Auslegung der planaufstellenden Behörde erscheint vor dem Hintergrund zweifelhaft, dass die Richtlinie selbst die Verwendung einer bestimmten (anderen) Berechnungsmethode für die Erarbeitung der Lärmkartierung vorsieht. Dies steht in der Richtlinie zwar nicht ausdrücklich auch bei den Vorgaben für Lärmaktionspläne. Berücksichtigt man jedoch, dass die Erstellung der Lärmkarten nach der Richtlinie nicht Selbstzweck ist, sondern als Basis für die Ausarbeitung der Lärmaktionspläne dienen sollen, spricht vieles dafür, dass das Berechnungsverfahren sowohl für die strategischen Lärmkarten als auch für die Lärmaktionspläne identisch sein sollen. Art. 8 Abs. 1 der Richtlinie sieht z. B. ausdrücklich vor, dass die Maßnahmen im Lärmaktionsplan auch unter Berücksichtigung der wichtigsten Bereiche auszuwählen sind, wie sie in den strategischen Lärmkarten ausgewiesen worden sind. Problematisch ist insofern aber, dass das Berechnungsverfahren und die Grenzwerte nach der ständigen Rechtsprechung des BVerwG in einem untrennbaren Zusammenhang stehen. Die sich daraus ergebenden Konsequenzen hat der Entwurf nicht in den Blick genommen oder näher beleuchtet, sondern ist schlichtweg unter Aushebelung der Vorschriften der Richtlinie davon ausgegangen, dass bei der Aufstellung des Lärmaktionsplans die Lärmkartierung nicht herangezogen werden kann.

## 2. Untersuchungsgebiet

Der Planentwurf geht davon aus, dass die Lärmaktionsplanung allein auf Basis des hessischen Lärmschutzbereichs zu erfolgen hat. Nach dieser Auslegung würden jedoch Teile von Rheinland-Pfalz, die nach den Grenzwerten des Fluglärmenschutzgesetzes noch zum (in Hessen festgesetzten) Lärmschutzbereich gehörten, lägen sie in Hessen, von der Lärmaktionsplanung zum Flughafen Frankfurt ausgeschlossen. Durch eine solche Handhabung werden jedoch diese Betroffenen in Rheinland-Pfalz völlig ausgeblendet.



# KOMMISSION ZUR ABWEHR DES FLUGLÄRMS

## Flughafen Frankfurt Main

Der Lärmaktionsplan bezieht sich jedoch auf den Emittenten Flughafen Frankfurt, der das Ziel hat, den auf die Lärmquelle zurückgehenden Lärm in (allen) betroffenen Gebieten zu mindern (immissionsbezogener Ansatz, vgl. § 47c BImSchG). Er muss deshalb - innerhalb der Grenzwerte des Fluglärmschutzgesetzes - alle Betroffenen umfassen, die aufgrund der Lärmquelle entstehen, und zwar unabhängig von der Landesgrenze.

Die Auslegung der planaufstellenden Behörde ist nicht mit § 14 Fluglärmschutzgesetz vereinbar, der nur auf die (Grenz)Werte des Fluglärmschutzgesetzes verweist. § 14 Fluglärmschutzgesetz ist insoweit im Lichte der Richtlinie auszulegen. Die Richtlinie versteht gem. Art. 3 unter einem Grenzwert lediglich einen von dem Mitgliedstaat festgelegten Wert, bei dessen Überschreitung die zuständigen Behörden Lärmschutzmaßnahmen in Erwägung ziehen oder einführen. Auf die Zuständigkeit nach Fluglärmschutzgesetz für die Festlegung von Lärmschutzbereichen bei zwei verschiedenen Bundesländern kann es an dieser Stelle nicht ankommen.

Für diese Auslegung spricht zudem § 47d Abs. 4 BImSchG, wonach es eine Pflicht zur Zusammenarbeit mit anderen Mitgliedstaaten im Grenzgebiet gibt, d. h. wenn aufgrund eines Emittenten relevante Betroffenheiten in verschiedenen Mitgliedstaaten der EU bestehen. Nach der Richtlinie ist danach sogar die Einbindung der Interessen der Einwohner anderer Nationalstaaten vorgesehen. Eine Berücksichtigung der Lärmbelastung innerhalb des gleichen Nationalstaates bei gleichen Grenzwerten muss deshalb erst recht erfolgen.

Gegen die Eingrenzung des Betrachtungsgebietes auf den (hessischen) Lärmschutzbereich sprechen schließlich die nach § 47d Abs. 2 Satz 2 BImSchG zu schützenden ruhigen Gebiete, die ebenfalls außerhalb des (hessischen) Lärmschutzbereichs liegen dürften und auf die der Lärmaktionsplan gleichwohl eingehen sollte.

Da von der Fluglärmkommission die Berechnungsgrundlage des Fluglärmschutzgesetzes für die Bemessung des Lärmschutzbereiches kritisch gesehen wird (z. B. bisher keine Anwendung der 100:100-Regel) und der Lärmschutzbereich daher an vielen Stellen zu klein bemessen ist, ist der Blick der Lärmaktionsplanung auch über den festgesetzten Lärmschutzbereich hinaus zu richten.

### 3. Schwächung der etablierten Lärmberechnungsmethode FFI (Frankfurter Fluglärmindex)

Der Entwurf wendet eine neue Lärmbewertungsmethode, den sog. Noise Score nach Probst, an. Die Geeignetheit der Methode kann aufgrund der wenigen Informationen hierüber nicht hinreichend beurteilt werden.

Losgelöst davon stellt sich jedoch die Frage, warum überhaupt ein neues Modell entwickelt, bzw. angewendet, wurde. Für den Flughafenstandort Frankfurt wurde vor wenigen Jahren ein innovativer und zukunftssträchtiger Weg beschritten und mit hohem wissenschaftlichen Aufwand der sog. „Frankfurter Fluglärmindex“ (FFI) erarbeitet und wissenschaftlich etabliert.

Diese Methodik ermöglicht umfänglich die Analyse und Bewertung insbesondere in den Bereichen Wirksamkeit von aktiven Schallschutzmaßnahmen (Monitoring), Vergleich von Flugroutenvarianten sowie Gesamtsicht auf in Paketen verbundene Maßnahmen des aktiven





# KOMMISSION ZUR ABWEHR DES FLUGLÄRMS

## Flughafen Frankfurt Main

### 3. Dedicated Runway Operations (7.4.1)

Der Sachstand zu den Dedicated Runway Operations auf Seite 89 ist veraltet. Dieser enthält noch die Aussage, dass beabsichtigt sei, das Verfahren in der verkehrssamen Zeit zwischen 5 und 6 Uhr zu nutzen (DROps „Early Morning“).

DROps Early Morning, wie das Verfahren in diesem Zeitfenster genannt wird, wurde bereits zum 28.6.2012 im Probetrieb von der DFS eingeführt (vgl. [http://www.dfs.de/dfs/internet\\_2008/module/presse/deutsch/presse/presseinformation/2012/dfs\\_startet\\_probetrieb\\_fuer\\_drops\\_early\\_morning\\_27\\_6/index.html](http://www.dfs.de/dfs/internet_2008/module/presse/deutsch/presse/presseinformation/2012/dfs_startet_probetrieb_fuer_drops_early_morning_27_6/index.html)). Die Aussage sollte deshalb aktualisiert werden.

### 4. Anhebung der Überflüge im Osten (Offenbach) und im Westen (Mainz)

Im Rahmen der Allianz für Lärmschutz ([http://www.wirtschaft.hessen.de/irj/HMWVL\\_Internet?cid=0393994c51bf6d005cefc8d9e9844af3](http://www.wirtschaft.hessen.de/irj/HMWVL_Internet?cid=0393994c51bf6d005cefc8d9e9844af3)) wurde eine weitere Maßnahme beschlossen, die bisher nicht im Planentwurf enthalten ist, und zwar die „Anhebung der Überflughöhe im Osten (Offenbach) und im Westen (Mainz)“. Die Maßnahme besteht aus drei Einzelmaßnahmen, wird voraussichtlich bereits im Oktober 2012 umgesetzt. Sie sollte daher im Planentwurf ergänzt werden:

- a) Die gantztägige Anwendung der Eindrehfenster des unabhängigen Betriebs auch im abhängigen Betrieb. Alternativ könnten/sollten empfohlene Eindrehfenster für den abhängigen Betrieb dargestellt werden.
- b) Vom Norden kommende Luftfahrzeuge sollen nur außerhalb der Großstädte auf die Südpiste geführt werden. Vom Süden kommende Luftfahrzeuge sollen nur außerhalb der Großstädte auf die Nordpiste geführt werden.
- c) Der Endanflug soll im unabhängigen Betrieb nicht unterhalb von 4.000 (Süden) bzw. 5.000 Fuß (Norden) angefliegen werden. Im abhängigen Betrieb erfolgt ein Eindrehen auf den Endanflug nicht unterhalb von 4.000 Fuß. Ausnahme: Maßnahmen des aktiven Schallschutzes.

## VIII. Inhaltliche Forderungen

Um den wesentlichen Mangel des Entwurfes für einen Lärmaktionsplan, die ausschließlich passive Ausrichtung, zu korrigieren, sind u. a. die folgenden Handlungsfelder der Fluglärminderung in den Lärmaktionsplan für den Frankfurter Flughafen aufzunehmen.

Ziel des Lärmaktionsplanes muss dabei sicherlich nicht die Eigenentwicklung von aktiven Schallschutzmaßnahmen durch die planaufstellende Behörde sein. Dies stellte nachvollziehbar eine Überforderung dar.

Die planaufstellende Behörde muss sich jedoch in der Lage zeigen, Impulse für veränderte Rahmenbedingungen zu entwickeln und einzufordern. Hierzu gehören insbesondere Vorschläge zur Fortentwicklung gesetzlicher Schutzgrundlagen. Darüber hinaus kann und sollte die planaufstellende Behörde ihrem Koordinierungs- und Planungsauftrag nachkommen und einen Prozess steuern, der auf die Überarbeitung bestehender bzw. Implementierung neuer Anreizsysteme zielt, die einen zügigen und umfänglichen Einsatz lärmarmen Fluggeräts zum Ergebnis haben sollen.





# KOMMISSION ZUR ABWEHR DES FLUGLÄRMS

## Flughafen Frankfurt Main

Dementsprechend wird gefordert, die folgenden Handlungsaufträge in den Lärmaktionsplan aufzunehmen:

### **Aufnahme konkreter Handlungsaufträge in den Lärmaktionsplan**

1. Vorschläge zur Optimierung gesetzlicher Schutzgrundlagen zur Erreichung einer Vorrangstellung des aktiven Schallschutzes vor Maßnahmen des passiven Schallschutzes in der Nacht und am Tag.
2. Vorschläge zur Optimierung gesetzlicher Schutzgrundlagen zur rechtssicheren Implementierung von dynamisch ausgestalteten Lärmobergrenzen für die stark belasteten Gebiete rund um den Flughafen.
3. Erarbeiten eines Konzeptes, das schnellstmöglich die verkehrliche Ausdünnung der Nachtrandstunden bewirkt und mindestens langfristig dazu führt, den gesamten Zeitraum der gesetzlichen Nacht schützenswert im Sinne der von Fluglärm betroffenen Bevölkerung auszugestalten.
4. Erarbeiten von Konzepten zur rechtssicheren Verdrängung navigatorisch unzureichend ausgestatteter Flugzeuge.
5. Erarbeiten von Konzepten zur Fortentwicklung wirksam steuernder Start-/Landeentgeltregelungen.
6. Erarbeiten eines Konzeptes, das realisierbare Verlagerungsmöglichkeiten auf Schiene und Straße sowie eine stufenweise Umsetzungsverpflichtung aufzeigt.
7. Erarbeiten eines Konzeptes gegen Belästigungen, die von Roll- und Bodenlärm ausgehen.
8. Erarbeiten eines Finanzierungskonzeptes zur Sicherstellung aller erforderlichen Forschungsarbeiten zur Entwicklung eines wirksamen Systems fluglärmmindernder Maßnahmen.
9. Erarbeiten eines Konzeptes zur Sicherstellung der nachhaltigen Wirksamkeit passiver Schallschutzmaßnahmen (Verpflichtung zur fortwährenden Anpassung der Schallschutzeinrichtungen an den technischen Fortschritt).
10. Erarbeiten eines Konzeptes für eine nachhaltig wirksame Siedlungssteuerung in hoch belasteten Kommunen.
11. Vorbereitung eines „Gesellschaftsvertrages“ zur sicheren Abwehr weiterer Ausbaumaßnahmen am gegenwärtigen Standort.

\* \* \*

Die Fluglärmkommission fordert das Regierungspräsidium Darmstadt auf, die aufgezeigten Veränderungen des Lärmaktionsplans zu bewirken.



# KOMMISSION ZUR ABWEHR DES FLUGLÄRMS

## Flughafen Frankfurt Main

Wir sind dabei gerne bereit, außerhalb dieser schriftlichen Stellungnahme bei der Erarbeitung eines geeigneten Lärmaktionsplans mitzuwirken.

Mit freundlichen Grüßen

Thomas Jühe  
Vorsitzender