

Positionspapier der Stadt Neu-Isenburg

Die Lärm- und Schadstoffbelastungen der Bevölkerung und der Stadt sind auch nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts weiter zu reduzieren

Forderungen zur Verbesserung der Nachbarschaftsbeziehungen zum Flughafen Frankfurt/Main Stand: 12.09.2012

Die Stadt Neu-Isenburg begrüßt das Nachtflugverbot in der Mediationsnacht von 23.00 Uhr bis 5.00 Uhr. Trotz des partiellen Nachtflugverbots müssen aber weiter Anstrengungen zur Reduzierung der Belastung des Umlandes durch Lärm und Luftschadstoffe unternommen werden. Dies gilt schon deshalb, weil nunmehr mit einer Zunahme des Verkehrs aufgrund der Inbetriebnahme der neuen Landebahn zu rechnen ist.

Die Stadt Neu-Isenburg hat mit der Drucksache Drs. 17/0462 vom 17.01.2012 dem von kommunaler Seite im Spätsommer 2011 formulierten Positionspapier „Flughafen und Region“ zugestimmt und die darin enthaltenen Forderungen zu ihrem Anliegen gemacht. Dieses Papier haben die Landkreise, Städte und Gemeinden in der Umgebung des Flughafens im Mai 2012 unterzeichnet und die gemeinsame Forderung erhoben, die Bemühungen zur Reduzierung des Fluglärms auch nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 04.04.2012 fortzuführen und das nachbarschaftliche Verhältnis zwischen Flughafen und Region zu verbessern. Dem Papier hat die Fluglärmkommission zugestimmt. Die Stadt schließt sich ausdrücklich den Forderungen dieses Papiers und dem Wunsch nach einer Verbesserung der nachbarschaftlichen Beziehungen und dem Fortschreiten im Prozess einer Lärmoptimierung an.

Die Stadt unterbreitet mit dem vorliegenden Positionspapier zur Fortführung des Dialogs allerdings weitere, vor allem aus der hohen Betroffenheit resultierende Vorschläge und Forderungen. Neben einem verbesserten Lärmschutz werden auch eine Reduzierung der Schadstoffbelastung und eine Verkehrsentlastung der Stadt bezüglich des flughafenbezogenen Straßenverkehrslärms verlangt. Aus den Vorschlägen zu einem weitergehenden Lärmschutz hervorzuheben ist die von Wissenschaftlern wie Herrn Dr. Kühner mitgetragene Forderung, dass sich die Lärmbelastung jährlich um 0,4 dB (A) reduzieren soll. Die Stadt sind die Umsetzungsschwierigkeiten einer solchen Forderung bewusst. Sie hält aber ihre enorme Lärmbelastung mit Dauerschallpegeln von ca. 64 dB (Tag) bzw. ca. 56 dB (Nacht) entgegen.

Die Maßnahmen werden nachfolgend vorgestellt. Es wird vorgeschlagen, die Maßnahmen zu kombinieren. Soweit die Vorschläge der Stadt Neu-Isenburg über die des kommunalen Positionspapiers hinausgehen, ist dies durch Unterstreichungen hervorgehoben.

(I) Lärmreduzierung			
(A) Nachtflugverbot	(B) Lärmentlastung	(C) Lärmobergrenze	(D) Regionales Ausgleichskonzept
(1) <u>Nachtflugverbot zwischen 23.00 Uhr und 5.00 Uhr muss dauerhaft garantiert sein.</u>	(1) <u>Lärmbelastung durch aktiven Schallschutz unter Einbindung der DFS und der Beteiligung der Öffentlichkeit reduzieren.</u>	(1) <u>Lärmobergrenze (Keine Verschlechterung des – gemeindebezogenen – Index). Hieraus ableitbare, für die gesamte Region geltende Lärmobergrenze.</u>	Kompensationsmodell als Ausgleich der Beeinträchtigung der Gemeinden einrichten. Vorteile des Flughafens für die Gemeinden auch entsprechend den Lasten zu verteilen. Umsetzung der diesbezüglichen Ergebnisse der Mediation <u>und des Landesplans 2007.</u>
(2) <u>Nachtflugverbot zwischen 22.00 Uhr und 6.00 Uhr ist anzustreben.</u>	(2) <u>Maßnahmen des Expertengremiums Aktiver Schallschutz des Forums Flughafen und Region unterstützen, soweit nicht nur den Lärm verteilende Maßnahmen (wie z.B. Segmented Approach, 07 lang und 07 ultra-lang) vorgeschlagen werden. (*)</u>	(2) <u>Lärmobergrenze an den Flugplan koppeln. Es dürfen nur zusätzliche Flüge zugelassen werden, wenn dies mit einer Einhaltung der Lärmobergrenze einhergeht.</u>	
(3) <u>Reduzierung der Belastung in den Randstunden. Formulierung einer Obergrenze der Anzahl der zulässigen Nachtflüge für Spitzentage. An- und Abschwellen muss etabliert werden.</u>	(3) <u>Umfassender Schutz vor Bodenlärm und den Auswirkungen des Terminals 3. Keine Erhöhung der Roll- und Bodenlärmbelastung. Überprüfung der Wirksamkeit der „Einhausung“ der Triebwerksprobeläufe. Ausrüstung der Fahrwerke mit Elektro-Antriebsmotoren</u>	(3) <u>Die Lärmobergrenze muss jedes Jahr um 0,4 dB abgesenkt werden.</u>	
(4) <u>Verbot von Flügen nach 23.00 Uhr auch gegen Ausnahmen absichern (Ziff. A II 5).</u>	(4) <u>Verkehrsentlastung soll durch Verlagerung von Kurzstreckenflügen auf die Schiene erzielt werden.</u>		
(5) <u>Nächtliche Lärmobergrenze unterhalb von 50 dB in allen Teilen des Stadtgebiets</u>			
<u>II. Reduzierung der Schadstoffbelastung</u>			
<u>III. Anbindung des Terminals 3 an den öffentlichen Personennahverkehr</u> Flughafenbetrieb darf nicht zu verkehrlichen Belastung des Stadtteils Zeppelinheim führen.			

(*) Zur Arbeit des FFR hat das kommunale Positionspapier sehr detaillierte Vorschläge zur Weiterführung der Arbeit unterbreitet. Die Stadt Neu-Isenburg schließt sich diesen Forderungen – die hier sinngemäß wiedergegebenen werden - unter folgender Maßgabe an (Unterstreichungen stellen die Ergänzungen der Stadt N.-I. gegenüber dem regionalen Positionspapier dar):

- Bereitstellung von Ressourcen für die Arbeit des Expertengremiums durch die Landesregierung und Luftverkehrswirtschaft. Die Unabhängigkeit des Gremiums muss aber gewährleistet sein. Eine Einbindung der Öffentlichkeit schon in den Planungsprozess im Sinne einer Planungswerkstatt wäre wünschenswert.
- Kurzfristige Vorstellung und Umsetzung von Maßnahmen.
- Maßnahmen, die den Lärm nicht nur umverteilen, haben Priorität. Fluggesellschaften sind – auch wenn hierdurch Kosten entstehen, zur engagierten Flottenerneuerung anzuhalten. Hierzu sind weitere Anreize durch die Betriebsregelung zu schaffen. Die Landeentgelte sollen stärker am Lärm des Fluggeräts orientiert werden. Die Wiedereinführung eines Lärmpunktekontos in Ergänzung der bestehenden Maßnahmen sollte geprüft werden.
- Lärmverteilende Maßnahmen sollen nur bei eindeutigem Minderungspotenzial eingeführt werden. Das Entstehen neuer Höchstbetroffener muss vermieden werden. Hierbei muss eine Gesamtlärmbelastung, die auch Straßen- und Schienenverkehrslärm einbezieht, vorgenommen werden.
- Die Lärmberechnung einer Maßnahme soll immer unter Einbeziehung des gesamten An- und Abflugverkehrs sowohl bei Ost- als auch Westbetrieb sein (Gesamtverkehr). Die 3-Sigma-Regel ist anzuwenden.
- Gemeinden / Ortslagen mit hoher Belastung vor dem Ausbau stehen nicht anders als Gemeinden, die ausbaubedingt eine hohe Belastung bekommen haben.
- Satellitengesteuerte Navigation soll zur Ausschöpfung des fliegerischen Potenzials befördert werden. Ausstattung soll durch Einbindung in ein Bonus-Malus-System gefördert werden. Gleichwohl muss ein Anreiz vor allem für die Lärmreduzierung des Flugzeuges geschaffen werden.
- Es sollen internationale Zusammenschlüsse gefördert werden, damit überregional der Standard lärmärmerer An- und Abflugverfahren erhöht wird.

Begründung der Vorschläge

Der Fluglärm ist unstreitig das größte Problem für das nachbarschaftliche Verhältnis der Stadt Neu-Isenburg zum Flughafen. Die hohe Fluglärmbelastung am Tag und auch zur Nachtzeit führt nicht nur zu der Notwendigkeit, die Wohngebäude in weiten Teilen der Stadt mit passiven Schallschutz zum Schutz der Wohnruhe und zur Vermeidung von gesundheits-

abträglichen Schlafstörungen auszustatten. Er werden auch die kommunalen Einrichtungen und Kindertagesstätten bedenklich verlärm. Durch Maßnahmen des passiven Schallschutzes können die Schallpegel zwar in den Innenräumen reduziert, jedoch keinesfalls vollständig kompensiert werden. Es bleibt außerdem bei der hohen Zahl an belästigend wirkenden Überflugereignissen.

Mit der hohen Fluglärmbelastung der Bevölkerung durch zukünftig ca. 35 Überflugereignissen pro Stunde geht auch eine erhebliche Einschränkung der städtebaulichen Entwicklungsmöglichkeiten einher. Es greifen die Bauverbote des Fluglärmgesetzes. Die im Regionalplan / Regionaler Flächennutzungsplan festgelegte Siedlungsbeschränkungslinie verhindert die Aufstellung von Bebauungsplänen, mit denen neue Wohnbaugebiete geschaffen werden können. Die Stadt Neu-Isenburg fordert deshalb übereinstimmend mit den regionalen Gebietskörperschaften, das bereits im Landesentwicklungsplan 2007 zielförmig festgelegte Regionale Ausgleichskonzept zur Anwendung zu bringen.

Die Lärmbelastung darf allerdings nicht vergessen machen, dass der Flugbetrieb auch einen hohen Eintrag von Luftschadstoffen im Stadtgebiet nach sich zieht. Dieser Nachteil wird noch durch die zukünftige erhebliche Verkehrszunahme vor allem im Stadtteil Zeppelinheim, die auf die Neuerrichtung des Terminals 3 zurückzuführen ist, verstärkt. Auch in diese Richtung zielen deshalb die Verbesserungsvorschläge der Stadt.

I. Forderungen zur Lärmreduzierung

Da die gesundheitsabträglichen Wirkungen von Schlafstörungen wissenschaftlich erwiesen sind (Anhörung des Hessischen Landtags am 23./24.09.2010), liegt ein großes Augenmerk der Stadt auch nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 04.04.2012 und dem damit rechtsverbindlichen Nachtflugverbot in der Mediationsnacht auf der Verbesserung des Nachtlärmschutzes. Die Stadt hält an ihrer Forderung aus dem Klageverfahren fest, dass langfristig ein Nachtflugverbots in der gesamten Nacht (22.00 Uhr bis 6.00 Uhr) eingeführt werden muss. Zumindest wird aber verlangt, dass weitere Maßnahmen zur effektiven Durchsetzung des Nachtflugverbots in der Mediationsnacht (z.B. keine Verspätungs- und Ausnahmeflüge) und zur Entlastung der Belastungen in den „Randstunden“ (an- und abschwelender Lärm) umgesetzt werden.

Gleichzeitig sind die Befürchtungen aus einem Tagflugbetrieb mit geplanten 701.000 Flugbewegungen, die in dem Planfeststellungsbeschluss vom 18.12.2007 nach Auffassung der Richter des Bundesverwaltungsgerichtes nicht auf eine festzuschreibende Flugbewegungs-

zahl „gedeckelt“ werden mussten, in der Bevölkerung groß. Dem kann nur mit der Einführung einer Lärmobergrenze begegnet werden, die allerdings so ausgestaltet sein muss, dass die fortschreitende technische Entwicklung, z.B. durch leisere Flugzeugtriebwerke, nicht einseitig der Luftverkehrswirtschaft zugutekommt. Dies kann gelingen, indem eine jährliche Reduktion der Lärmobergrenze eingeführt wird. Im Einzelnen ist zu den eingeforderten Maßnahmen Folgendes zu erläutern:

A. Nachtlärmschutz

Die Forderungen nach einer Entlastung der Bevölkerung in der Nachtzeit zwischen 22.00 und 6.00 Uhr sind nicht durch ein Nachtflugverbot in der Zeit zwischen 23.00 und 5.00 Uhr erledigt. Problematisch bleibt die hohe Zahl an zulässigerweise durchzuführenden planmäßigen Flügen. Die Zahl von durchschnittlich 133 Flugbewegungen in der Nachtzeit stellt eine hohe Belastung gerade auch für Kinder, die bereits vor 22.00 Uhr ins Bett gehen, dar. Mit sechs Stunden Nachtruhe ist das Schlafbedürfnis von Erwachsenen ebenfalls nicht abgedeckt. Vor diesem Hintergrund wird verlangt:

A1. Dauerhaftes Nachtflugverbot in der Mediationsnacht

Nachtflüge zwischen 23.00 und 5.00 Uhr müssen auch in Zukunft ausgeschlossen bleiben. Die Landesregierung und die Luftverkehrswirtschaft werden deshalb aufgefordert, das Nachtflugverbot in der Mediationsnacht so abzusichern, dass es genauso wenig aufkündbar ist, wie der Bau der Nordwest-Landebahn. Dies entspricht schon der Forderung aus der Mediation, eine Erweiterung des Flughafens nur unter gleichzeitiger Einführung des Nachtflugverbotes zwischen 23.00 und 5.00 Uhr (und weiterer Maßnahmen) als „Paket“ zuzulassen. Die Stadt erhebt deshalb die Forderung, das Nachtflugverbot in der Mediationsnacht in Ziff. A II 4 des Planfeststellungsbeschlusses vom 18.12.2007 mit einer Klausel auszustatten, die eine Dauerhaftigkeit der Nachtflugregelung sicherstellt.

A2. Nachtflugverbot in der Gesamtnacht (22.00 Uhr bis 6.00 Uhr)

Wie bereits ausgeführt wurde, stellt der Durchschnittswert von 133 Flugbewegungen pro Nacht bezogen auf das Gesamtjahr eine hohe Fluglärmbelastung zur Nachtzeit dar. Nicht nur für Kinder gilt, dass ein ausreichender Schlaf in den sechs Stunden zwischen 23.00 und 5.00 Uhr nicht gewährleistet ist. Maßnahmen des passiven Schallschutzes, dies haben Studien von Prof. Greiser im Auftrag des Umweltbundesamtes gezeigt, sind zwar geeignet, die

gesundheitsabträglichen Schlafstörungen zu reduzieren, nicht jedoch aber gänzlich auszuschließen.

Hinzu kommt, dass das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm, welches den passiven Schallschutz über die Grenzwerte des § 2 Abs. 2 FluglärmG regelt, auf einem veralteten Ansatz in Bezug auf die Bewertung der Schlafstörungen beruht, indem die Ausweisung des Nachtschutzgebiets für passiven Schallschutz anhand einer Kombination des Dauerschallpegels mit überholten Maximalpegel–Häufigkeitskriterien (6 x 68 dB außen) erfolgt. Gerade diese Maximalpegel–Häufigkeitskriterien schützen nicht vor unterschwelligem Ereignissen, weshalb sämtliche Flugereignisse, die die im Fluglärmgesetz benannte Pegelschwelle von 68 dB nicht erreichen (z.B. Überflug mit $L_{max}=67$ dB außen), nur über den Dauerschallpegel erfasst sind. Die Ausweisung des Lärmschutzbereichs 2011 hat aber gezeigt, dass im Stadtgebiet allein das Maximalpegel–Häufigkeitskriterium für die Ausweisung des Lärmschutzbereichs maßgeblich ist. Die Umhüllende aus dem im Gesetz genannten Dauerschallpegel ($L_{eq} = 50$ dB) führt gegenüber der Umhüllenden des Maximalpegel–Häufigkeitskriteriums von 6 x 53 dB (innen) zu keinen zusätzlichen Schutzmaßnahmen. Versäumt wird damit eine Ausrichtung des passiven Schallschutzes an den überlegenen Wirkungskriterien der DLR-Schlafstudie (Basner/Samel u.a., DLR-Forschungsbericht „Nachtfluglärmwirkungen“ Teil 1, FB-2004-07-D, Köln 2004). Hiernach hätte sich eine Abgrenzung der Gebiete, in denen Anspruch auf passiven Schallschutz besteht, über die Kriterien der Aufweckhäufigkeit aufgedrängt.

Dieser Missstand sollte durch eine Gesetzesnovelle des Fluglärmgesetzes behoben werden. Am besten wäre es allerdings, ein absolutes Nachtflugverbot in der Gesamtnacht zwischen 22.00 und 6.00 Uhr anzustreben.

A3. Reduzierung der Belastung in den Randstunden

Das Bundesverwaltungsgericht hat in der mündlichen Verhandlung erläutert, dass es nicht zu einer aus Lärmwirkungssicht ungünstigen Anballung der Flugbewegungen in den Randstunden am Ende bzw. zu Beginn der Nacht vor dem Hintergrund der gesetzgeberischen Wertung des § 29b Abs. 1 S. 2 LuftVG kommen darf. Nach der gesetzlichen Wertung ist auf die *Nachtruhe* der Bevölkerung, also nicht nur auf die Zeit, in der geschlafen wird, sondern auf die ganze Nacht, besonders Rücksicht zu nehmen. Durch die Planklarstellung als Umsetzung des Urteils wird dieser Forderung des Bundesverwaltungsgerichts allerdings nicht durch eine entsprechende Betriebsregelung umgesetzt.

Bedeutung kommt der Forderung zu, da die Zahl von 133 Flugbewegungen nur als Jahresdurchschnittszahl aufzufassen ist, es also in einzelnen besonders stark beflogenen Nächten zu erheblich mehr nächtlichen Einzelschallereignissen kommen kann. Hierin liegt die Gefahr, dass an zahlreichen Tagen des Jahres die vom Gesetz zum Schutz der Gesundheit für erforderlich erachteten Grenzwerte (z.B. 6 x 68 dB außen) überschritten sind. Auch die Grenzwerte werden unter Berücksichtigung des durchschnittlichen Verkehrs und unter Mittelung auf die sechs verkehrsreichsten Monate nach der Anlage zum Fluglärmgesetz berechnet. Dies hielt das Bundesverwaltungsgericht noch in der Entscheidung zum Flughafen Berlin-Schönefeld vom 16.03.2006 für unzulässig. Warum dies mit dem Urteil vom 04.04.2012 zugelassen werden konnte, erschließt sich nicht. Hieraus folgt aber die Notwendigkeit, ein An- und Abschwellen der Flugbewegungen zu realisieren und bestimmte Obergrenzen für Spitzentage festzuschreiben.

A4. Verbot von Flügen nach 23.00 Uhr bei Sperrung der Startbahn 18 West

Die Stadt wendet sich dagegen, dass das vom Bundesverwaltungsgericht beschiedene Nachtflugverbot in der Mediationsnacht durch die Betriebsregelung des Planfeststellungsbeschlusses in Ziff. A II.5 durchlöchert wird. Hiernach ist es zulässig, verspätete Starts von Luftfahrzeugen auch nach 23.00 Uhr durchzuführen, wenn die Verspätung auf Gründen beruht, die außerhalb des Einflussbereiches des jeweiligen Luftverkehrsunternehmens liegen.

Seltsamerweise wird auch eine Nord-Windrichtung, die zur zeitweisen Sperrung der Startbahn 18 West führt, als solcher Grund, den die Luftverkehrsunternehmen nicht zu vertreten haben, gewertet. Hierdurch kommt es regelmäßig zu einer Durchbrechung des Nachtflugverbotes mit einer unakzeptablen Zahl von Nachtflügen in der Mediationsnacht (zum Beispiel am 11.05.2012: 42 Nachtflüge). Dies kann nicht sein und muss durch Anpassung der Betriebsregelung abgestellt werden. Die Stadt erhebt die Forderung, dem durch Ausgestaltung des Flugplans durch Einplanung von Pufferzeiten Rechnung zu tragen, auch in den Sommerflugplänen.

A5. Nächtliche Lärmobergrenze von unterhalb 50 dB

Das Erfordernis, die Nachtlärmbelastung zu reduzieren, entfällt nicht durch die Tatsache, dass in den Bereichen des Stadtgebiets, die einer nächtlichen Lärmbelastung von mehr als $Leq = 50 \text{ dB (A)}$ ausgesetzt sind, ein Anspruch auf passiven Schallschutz besteht. Allerdings zeigt bereits der gesetzliche Grenzwert, dass nächtliche Fluglärmpegel von 50 dB vermieden werden sollten. Es wird deshalb vorgeschlagen, zumindest langfristig den Dauerschallpegel von $Leq(\text{Nacht})=50 \text{ dB}$ als Obergrenze der Nachtfluglärmbelastung einzuführen.

Der Sachverständigenrat für Umweltfragen hat kürzlich das Umweltgutachten 2012 vorgelegt und darin die Auswirkungen der Mobilität auf die Lebensqualität in den Ballungsräumen untersucht. Bezüglich der Lärmpegel führt der Sachverständigenrat darin aus, dass bei chronischer Lärmbelastung in der Nacht mit Pegeln von (LNight) = 50 dB (A) bis 55 dB (A) Risiken für die Gesundheit, wie Bluthochdruckerkrankungen bzw. ischämische Herzerkrankungen nennenswert zunehmen (Umweltgutachten 2012, Seite 281). Folglich gilt es auch nach Festsetzung der Lärmschutzbereiche, diese Belastungen zum Schutz der Bevölkerung zu reduzieren, damit gesundheitsgefährdende Lärmbelastungen vermieden werden. Es darf nicht vernachlässigt werden, dass passiver Schallschutz nur dann zu einer wirksamen Reduzierung der Belastung führt, wenn die Fenster auch nachts geschlossen gehalten werden. Die Stadt Neu-Isenburg erhebt deshalb die Forderung, die Nachtlärmbelastung soweit herabzusetzen, dass keine bewohnten Bereiche des Stadtgebietes mehr mit nächtlichen Dauerschallpegeln über 50 dB verlärmert werden.

B. Lärmentlastung

Diese Maßnahmen zum Schutz der Nachtruhe reichen aber allein nicht aus. Das Bundesverwaltungsgericht hat zwar den Ausbau des Flughafens Frankfurt und damit die Anhebung der Flugbewegungszahl nicht für rechtswidrig erklärt und die Klage der Stadt insoweit abgewiesen. Die Stadt nimmt diesen Sachverhalt zwar zur Kenntnis, ist gleichwohl der Auffassung, dass es nach dem Urteil keinen schrankenlosen Lärmzuwachs geben darf. Vielmehr ist trotz der zu erwartenden Zunahme der Flugbewegungszahlen der heutige Umfang der Verlärmung des Stadtgebiets zu reduzieren.

Zwar hat das Bundesverwaltungsgericht eine Deckelung der jährlichen Flugbewegungen nicht für erforderlich gehalten. Die Richter haben allerdings darauf hingewiesen, dass die in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommene Regelung eines Auflagenvorbehaltes (Ziffer XI 5.1.4, Seite 144 des PFB) als drittschützende Regelung aufzufassen ist. Die Stadt und ihre Bürgern haben demnach in dem Fall, dass mehr als die in dem Auflagenvorbehalt genannten 701.000 Flugbewegungen durchgeführt werden, ein Anspruch darauf, dass die Planfeststellungsbehörde „*die nachträgliche Festsetzung, Änderung oder Ergänzung von Auflagen und betrieblichen Regelungen zum Schutz der Nachbarschaft vor Gefahren und erheblichen Belästigungen*“ (Planfeststellungsbeschluss, S. 144) zu prüfen hat.

Dies bedeutet freilich nicht, dass nur 701.000 Flugbewegungen, die als Verkehrsprognose für das Jahr 2020 von der Fraport AG genannt worden sind, aufgrund des Planfeststellungsbeschlusses vom 18.12.2007 durchgeführt werden dürfen. Nicht ausgeräumt sieht die Stadt

damit ihre Befürchtung, dass es erneut zur Ausschöpfung der technischen Kapazität der Flughafenanlage, die bei ca. 900.000 Flugbewegungen liegt, in ferner Zukunft kommen kann. Dies unterstreicht die Notwendigkeit, vorsorgend Maßnahmen zur Verhinderung eines solchen Szenarios zu prüfen und zu etablieren.

B1. Transparente Verfolgung der Maßnahmen des aktiven Schallschutzes

Die Stadt schließt sich den Forderungen der Gebietskörperschaften der Region an, dass alle erdenklichen Maßnahmen des aktiven Schallschutzes unter aktiver Beteiligung der DFS vor allem durch das „Expertengremium aktiver Schallschutz“ des Forums Flughafen und Region ausgeschöpft werden müssen. Vermeidbarer Lärm ist hinsichtlich des Ausmaßes der Betroffenheit, den der Flughafen auslöst, inakzeptabel. Die Stadt wünscht sich auch, dass nicht lediglich lärmverteilende Maßnahmen entwickelt und etabliert werden. Sie hält deshalb die Forderungen der Region für berechtigt, dass den Maßnahmen, die lediglich zu einer Lärmreduzierung führen (z.B. Einsatz lärmärmeren Fluggeräts), Priorität gegenüber lärmverteilenden Maßnahmen (wie z.B. dem Segmented Approach) zukommen muss.

Es gilt aber auch, den Planungsprozess transparent für die Bevölkerung zu machen und aufzuzeigen, aus welchen Gründen bestimmte Maßnahmen des aktiven Schallschutzes nicht umgesetzt werden können. Das Forum Flughafen und Region sollte deshalb seine Arbeit offener präsentieren und die Bevölkerung in die Beratungen einzelner Maßnahmen der Lärminderung im Sinne einer Planungswerkstatt, die allen Interessierten offen steht, einbeziehen.

Das gleiche muss über das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung gesagt werden. Es ist zwar eine bedauerliche Tatsache, dass im Verfahren zur Festsetzung von Flugrouten weder eine Beteiligung der betroffenen Bevölkerung, noch der überflogenen Gemeinde gesetzlich vorgeschrieben ist. Zu fordern ist aber, dass das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung als zuständige Stelle gleichwohl ein informelles Beteiligungsverfahren freiwillig durchführt. Daran ist es auch gesetzlich nicht gehindert.

B2. Lärmverteilende Maßnahmen des Forums Flughafen und Region

Die Stadt tritt aber entschieden gegen Maßnahmen des aktiven Schallschutzes ein, die zur Erhöhung ihrer erheblichen Belastung führt. Namentlich zu nennen sind das Anflugverfahren des Segmented Approach und die Abflugverfahren „07 Lang“ und „07 Ultralang“. Darüber hinaus wird die Arbeit des Forums Flughafen und Region unterstützt. Die Forderung der Region, dass höchst belastete Bereiche – wie die Stadt Neu-Isenburg – nicht weiter belastet

werden dürfen, ist berechtigt und muss auch beachtet werden. Es darf nicht nur zu einer Lärmverteilung kommen, eine Reduzierung ist vorzugswürdig.

B3. Umfassender Schutz vor Bodenlärm

Nach Abschluss der Klageverfahren, insbesondere des A380-Verfahren, gilt es die Wirksamkeit der baulichen Maßnahmen zum Schutz vor Bodenlärm (Triebwerksprobelauf-Einrichtung) auf ihre Wirksamkeit zu überprüfen. Hierzu sollten Messungen des Bodenlärms, insbesondere der Triebwerksprobelläufe durchgeführt werden. Der Betrieb des Terminals 3 darf nicht zu einer Anhebung der Roll- und Bodenlärmbelastung führen.

In der Vergangenheit haben sich Prognosen der Bodenlärmbelastung, die vom Flughafenbetreiber vorgelegt und von der Landesregierung in Zulassungsentscheidungen übernommen worden sind, als falsch erwiesen. So gingen z.B. die Planfeststellungsunterlagen zur A-380 Werft davon aus, dass lediglich die Stadt Mörfelden-Walldorf hierdurch erheblich durch Bodenlärm belastet wird. In dem durchgeführten gerichtlichen Beweisaufnahmeverfahren stellte sich jedoch heraus, dass die Stadt Neu-Isenburg genauso hoch, wenn nicht noch höher, durch Bodenlärm belastet ist. Ergebnis dieses Verfahrens war die Errichtung einer Art Lärmschutzwand zur Abschirmung der Geräusche aus sogenannten Triebwerksprobelläufen aufgrund des Planfeststellungsbeschlusses (Triebwerksprobelaufeinrichtung). Die als Abschluss von Wartungsarbeiten durchzuführende Prüfung der Flugzeugturbinen muss in diesem Bereich erfolgen. Hierzu beinhaltet der Planfeststellungsbeschluss Auflagen, die die Einhaltung bestimmter Dauerschall- und Maximalpegel in dem betroffenen Ortsteil Zeppelinheim vorsehen.

B4. Lärmreduzierung durch Verkehrsverlagerung

Die Stadt sieht ein erhebliches Potenzial zur Lärmreduzierung in der Verkehrsverlagerung. Kurzstreckenflüge ließen sich auf die Schiene verlegen, ohne dass die „Hub“-Qualität des Flughafens Frankfurt darunter leiden würde. Auf die ausgezeichnete Anbindung des Flughafens an das Hochgeschwindigkeitsnetz der Deutschen Bahn ist hinzuweisen. Die Stadt geht aufgrund von Gutachten in der Vergangenheit davon aus, dass sich durch eine Verlegung der Kurzstreckenflüge auf die Schiene die Flugbewegungszahl um ca. 15 % reduzieren ließe. Auch in diese Richtung müssen weitere Anstrengungen unternommen werden.

C. Lärmobergrenze

Die unter B. ausgeführte Problematik, dass der Flugverkehr über dem Stadtgebiet in den nächsten Jahren ausbaubedingt erheblich anwachsen wird, obwohl das Maß dessen, was von der Bevölkerung an Lärmbelastungen hingenommen werden kann, längst überschritten ist, erzwingt die Festsetzung einer Lärmobergrenze.

C1. Formulierung einer Lärmobergrenze

Die Stadt Neu-Isenburg fordert in hervorzuhebendem Maße die zeitnahe Einführung einer Lärmobergrenze. Die Einführung einer Lärmobergrenze macht nur für die gesamte Region Sinn und ist schon deshalb Sache der Landesregierung. Hier muss ein wirksames Instrument nicht nur zum Schutz der Stadt Neu-Isenburg, sondern der gesamten Region geschaffen werden.

Die Stadt macht zur Festschreibung der Obergrenze aufgrund der Prämisse, dass sie eine Erhöhung der gegenwärtigen Lärmbelastung trotz der zu erwartenden Verkehrszunahme für ausgeschlossen hält, folgenden Vorschlag: Die heutige Lärmbelastung wird für jede Gebietskörperschaft anhand des Frankfurter FluglärmindeX ausgedrückt und es wird festgeschrieben, dass sich in keiner der Gebietskörperschaften der hieran gemessene Fluglärm erhöhen darf.

Die Festschreibung einer solchen Lärmobergrenze ist aus folgenden Gründen geboten: Es ist nicht vorstellbar, die Lärmbelastung der Stadt Neu-Isenburg weiter anzuheben. Dies gilt für weitere Städte und Gemeinden in der Umgebung des Flughafens. Die Landesregierung hat ferner bekundet, dass sie mit einer derartig negativen Reaktion der Bevölkerung aufgrund der Inbetriebnahme der Nordwestlandebahn nicht gerechnet habe. Dies belegt, dass die im Planfeststellungsbeschluss getroffenen Regelungen unzureichend sind. Das Vertrauen der Bevölkerung in die Luftverkehrsbehörde muss durch eine zusätzliche effektive Auflage zum Lärmschutz, nämlich der verbindlichen Festsetzung einer Lärmobergrenze, zurückgewonnen werden. Dies gilt gerade vor dem Hintergrund, dass eine weitere Verkehrszunahme zu erwarten ist.

Der Frankfurter FluglärmindeX bezieht die Bevölkerung und die Lärmwirkung in den Index mit ein. Es wird also nicht allein an den Fluglärm angeknüpft. Damit bietet die Lärmobergrenze die Chance, dass trotz ansteigendem Flugverkehr nicht weitere Teile der Bevölkerung oder bestimmte Personen gesundheitsabträglicher verlärmert werden dürfen. Wichtig ist aber die Einschränkung, dass dabei der Index auf die jeweilige Kommune bezogen werden muss, da

ansonsten die Entlastung in einem Teil der Region die zusätzliche Verlärmung anderer Teile der Region erlauben würde. Dies darf nicht sein.

C2. Koppelung der Lärmobergrenze an den Flugplan

Die Stadt Neu-Isenburg geht aufgrund ihrer hohen Belastung über die Forderung der Region hinaus und verlangt, dass die Lärmobergrenze und deren Einhaltung an die Zulassung von zusätzlichen Flügen durch den Slot-Koordinator gekoppelt wird. Über die heute koordinierten 89 Flugbewegungen pro Stunde (sog. Koordinierungseckwert) hinaus, dürfen Flüge erst zugelassen werden, wenn rechnerisch nachgewiesen ist, dass die unter C1 beschriebene Lärmobergrenze nicht überschritten wird.

Die mit der Nordwestlandebahn geschaffene Kapazität von 126 Flügen pro Stunde (sog. genannter Koordinierungseckwert) soll schrittweise angehoben werden. Zunächst wurde der Koordinierungseckwert von ca. 84 Flugbewegungen auf 89 Flugbewegungen im Winterflugplan 2011/2012 angehoben. Damit ist die Kapazität noch nicht ausgeschöpft. Die Stadt hält es aber für erforderlich, dass vor einer weiteren Ausdehnung des Koordinierungseckwerts zunächst nachgewiesen wird, dass die zu etablierende Lärmobergrenze auch bei zusätzlichem Flugbetrieb eingehalten ist. Erst aufgrund dieses Nachweises darf nach Auffassung der Stadt eine Zulassung zusätzlicher Flugbewegungen erfolgen.

C3. Jährliche Reduzierung der Lärmobergrenze um 0,4 dB (A)

Die vorschreitende technische Entwicklung und die Flottenmodernisierung müssen der Region zu Gute kommen. Dies kann durch eine jährliche Absenkung der Lärmobergrenze um 0,4 dB erreicht werden. Damit wird der Notwendigkeit Rechnung getragen, dass vom Flughafen Frankfurt Impulse auf die gesamte Luftverkehrsindustrie ausgehen sollen, eine Lärmeinsparung nach Kräften zu betreiben. So haben z.B. die Lärmanforderungen des Flughafens London Heathrow für den A380 Einfluss auf den Konstruktionsprozess des Flugzeuges gehabt. Ein vergleichbarer Effekt soll auch vom Flughafen Frankfurt ausgehen.

Die Stadt Neu-Isenburg hatte sich im Klageverfahren vergeblich um eine Deckelung der Flugbewegungszahlen bemüht (siehe oben). Soweit nunmehr aufgrund dieses Scheiterns als letztes Mittel die Einführung einer Lärmobergrenze von der Stadt Neu-Isenburg begehrt wird, darf dies nicht als Zustimmung für die Zulassung eines schrankenlosen Flugbetriebes verstanden werden, solange nur die Lärmobergrenze eingehalten ist. Vielmehr ist zu erwarten,

dass die Modernisierung der Flugzeugflotten und Triebwerken von Jahr zu Jahr automatisch zu einer Reduzierung des Lärms bei gleichbleibendem Flugbetrieb führt.

Entsprechende Potenziale werden z.B. Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt aufgezeigt. Hiernach erscheint eine Reduzierung des Dauerschallpegels um mehrere Dezibel in zehn Jahren möglich. Das Flugzeug A380 ist beispielsweise beim Überflug 5 dB leiser, als das bisher größte Flugzeug B 747. Diese Lärmreduzierung darf nicht einseitig dem Flughafen bzw. den Luftverkehrsgesellschaften zu Gute kommen. Vielmehr muss auch die Region davon profitieren.

Dies führt zu der Forderung der Stadt Neu-Isenburg, die Lärmobergrenze jährlich um 0,4 dB zu reduzieren. Dies würde bis zum Prognosejahr des Planfeststellungsbeschlusses eine Lärminderung um 3,2 dB bedeuten, die durchaus für ambitioniert gehalten werden darf. Dabei darf aber nicht vergessen werden, dass vom Flughafen keine durchgreifende Modernisierung der Flotte als Prognosegrundlage verwendet worden ist. Zudem soll durch die Region der Einsatz von Flugzeugen mit mehr Sitzplätzen anstelle von mehreren kleineren Maschinen zur Verbesserung der Auslastung der einzelnen Flugbewegung gefördert werden soll.

Obwohl der Verkehr nach den Planfeststellungsunterlagen von 500.000 auf 701.000 Flugbewegungen anwachsen soll (+47 % Verkehr), wurde lediglich eine Lärmzunahme am Tag von durchschnittlich 1,1 dB an den Nachweispunkten in Neu-Isenburg errechnet (Planfeststellungsunterlagen, G10.1C „Zusammenfassende Darstellung der flugbetriebsbedingten Geräusche“). Bei der hohen Verkehrszunahme wäre ohne Berücksichtigung der Minderungseffekte eine Lärmzunahme um ca. 1,5 - 2,0 dB zu prognostizieren gewesen. Die Prognose geht also selbst schon von einem um 0,5 – 1 dB geringeren Lärmzuwachs aus. Dies ist auf die im Ausbaufall größere Verteilung des Lärms in der Fläche durch das Hinzutreten der neuen Landebahn und der zusätzlichen Anflugwege zurückzuführen. Damit die Maßnahmen des aktiven Schallschutzes verstärkt werden, würde es nicht ausreichen, zum Beispiel nur eine Reduzierung des Dauerschallpegels von 0,1 dB gegenüber dem Ist-Zustand zu verlangen, da dieses Minderungspotenzial von 0,8 dB bis 2020 bereits ohne weitere Anstrengungen von der Luftverkehrswirtschaft allein aufgrund der mit der Nordwestlandebahn verbundenen Lärmverteilung erreicht würde.

Besonders deutlich wird das Erfordernis, eine signifikante Pegelreduzierung zu fordern, anhand der Nachtlärmbelastung. Obwohl die Anzahl der Nachtflüge von ca. 140 im sog. „Ist-Zustand 2005“ auf von Fraport prognostizierte 150 Nachtflüge im „Planungsfall 2020“ an-

steigt, wird eine Reduzierung des Dauerschallpegels im Jahre 2020 im Vergleich zu 2005 errechnet. Ein Beispiel: Für den Nachweispunkt „Neu07“ errechnete die Fraport AG in den Unterlagen G10.1C für das Jahr 2005 eine Nachtlärmbelastung von 55,8 dB, aber lediglich einen Nachtlärmpegel von 54,8 dB im Prognosejahr. Dieser vermeintliche Lärmrückgang liegt nur an der Möglichkeit, den Nachtlärm auf eine weitere Landebahn zu verteilen. Nur die Forderung einer Pegelreduzierung von 0,4 dB pro Jahr gegenüber dem Ist-Zustand würde deshalb zu zusätzlichen Maßnahmen des aktiven Schallschutzes führen. Aufgrund der beschriebenen Pegelreduzierung würde für die Zeit von 2012 bis 2020 auch nur eine Reduzierung der Ist-Belastung in einer Größenordnung von 2,2 dB eingefordert ($0,4 \text{ dB} \times 8 \text{ Jahre} = 3,2 \text{ dB} - 1,1 \text{ dB} = 2,2 \text{ dB}$), oder anders ausgedrückt von 0,27 dB pro Jahr verlangt.

Eine solche Lärmreduzierung scheint vor allem dann als realisierbar, wenn man bedenkt, dass aufgrund der zwischenzeitlich bereits beschlossenen Maßnahmen wie der vom Bundesverwaltungsgericht vorgegebenen Reduzierung der Nachtflüge von 150 auf 133 pro Nacht und der nochmaligen Erhöhung der Landeentgelte weitere Minderungen automatisch eintreten. Die Forderung einer jährlichen Reduzierung z.B. von nur 0,1 dB würde schon deshalb vollständig ins Leere laufen. Die Forderung der Region, den Pegel um 0,4 dB zu reduzieren, erweist sich dagegen als berechtigt.

D. Regionales Ausgleichskonzept

Die Stadt Neu-Isenburg verlangt die Umsetzung des Landesentwicklungsplans und den Ausgleich für die Beeinträchtigung ihrer Planungshoheit in Form eines Regionalfonds. Als sonstige Festlegung wurde in die Änderung des Landesentwicklungsplans 2007 folgendes Ziel aufgenommen:

„(Z) für den Flughafen Frankfurt am Main umgebenden Raum soll durch die Regionalplanung ein Siedlungsstrukturkonzept als Grundlage für den Regionalplan Südhessen entwickelt werden.“ (LEP 2007, Ziel Nr. III. 4, Seite 6).

Die Umsetzung dieses Ziels steht weiterhin aus. Es ist bislang nicht klar, wie ein solches Siedlungsstrukturkonzept, welches die Nachteile des Verlustes von Wohnsiedlungszuwachsf lächen kompensieren kann, aussehen soll. Die Landesregierung ist aufgefordert, umsetzbare Konzepte zu unterbreiten.

Die Stadt Neu-Isenburg würde sich grundsätzlich hervorragend für weitere Wohnsiedlungstätigkeit eignen. So ist nicht nur die Kernstadt, sondern auch der Stadtteil Zeppelinheim an die Nahverkehrsachsen (S-Bahn) angebunden. Durch zusätzliche Wohnflächen im Stadtgebiet

könnten auch weitere arbeitsplatznahe Wohnungen geschaffen werden. Hierin würde ein nachhaltiges, städtebauliches Wachstum liegen, wenn nicht zusätzliche Wohnbauflächen durch die umgebenden Waldflächen einerseits und die Siedlungsbeschränkungsbereiche andererseits verunmöglicht worden sind. Hier sind der Stadt neue Entwicklungsperspektiven aufzuzeigen.

II. Reduzierung der Schadstoffbelastung

Der zunehmende Flugverkehr konterkariert die Bemühungen der Stadt Neu-Isenburg, die Luftschadstoffbelastung aus Straßenverkehr zu reduzieren. Der Flugbetrieb konsumiert die Luftschadstoffmenge, die beim Straßenverkehr mittelfristig bzw. langfristig eingespart werden kann, vollständig.

Hier sind Maßnahmen des Flughafenbetreibers bzw. auf dessen Kosten auch bezüglich der Schadstoffe, die nicht durch Flugzeuge ausgestoßen werden, geschuldet. Das Umweltgutachten 2012 führt zu Luftschadstoffbelastung in den Ballungsräumen aus, dass in den vergangenen Jahren Verbesserungen bei den bislang dominierenden Luftschadstoffen Schwefel-Dioxid und Ruß erzielt werden konnten, nunmehr allerdings Feinstaub und Stickstoffoxide (NO_x) in den Blickpunkt der Betrachtung gerückt seien. Dies gelte es zu verbessern (Umweltgutachten 2012, Seite 282). Dem kann sich die Stadt nur anschließen.

Es reicht dabei nicht aus, dass der Flughafenbetreiber Schadstoffreduzierungen an den auf dem Flughafengelände genutzten Fahrzeugen befördert. Es müssen auch die Passagiere zur Nutzung des ÖPNV angehalten werden. Ferner ist es notwendig, dass seitens des Flughafenbetreibers auch Maßnahmen zur Schadstoffbelastung in den benachbarten Gemeinden (z.B. Einsatz schadstoffärmerer Omnibusse im ÖPNV) gefördert werden.

III. Anbindung des Terminals 3 an den ÖPNV

In dieselbe Richtung geht die Forderung, dass Terminal 3 an den ÖPNV anzuschließen. Es kann nicht sein, dass lediglich über den Bahnhof Zeppelinheim mittels „Bus-Shuttle“ eine landseitige Verbindung der riesigen Passagierhalle - wie bisher geplant – gewährleistet ist. Dies würde zu unzumutbaren Verkehren im Stadtteil Zeppelinheim führen. Die Stadt hält ihre Forderung aus dem Klageverfahren weiterhin für berechtigt, dass in das Terminal 3 ein U- oder S-Bahn-Anschluss eingeplant werden muss. Die Maßnahmen müssen aber auch so ausgeführt werden, dass Waldverluste, die den Schutz des Stadtteils Zeppelinheim vor den Lärmimmissionen des Flughafens gewährleisten, nach Möglichkeit erhalten bleiben.

IV. Resümee

Die Stadt Neu-Isenburg erhofft sich eine breite Zustimmung unter den benachbarten Gebietskörperschaften hinsichtlich ihrer Konkretisierung der in dem Positionspapier Flughafen und Region erhobenen Forderungen. Ferner erwartet sie, dass die Flughafenbetreiberin und die Luftverkehrsgesellschaften sowie die Landesregierung auf Basis des vorliegenden Papiers in einen offenen und konstruktiven Dialog mit der Stadt Neu-Isenburg eintreten.