

**Gemeinsame Stellungnahme
der Kommunalen Arbeitsgemeinschaft Flughafen Frankfurt/Main (KAG)
und der Initiative Zukunft Rhein-Main (ZRM)
zum Entwurf des Lärmaktionsplans Hessen, Teilplan Flughafen/Main vom 26.07.2021**

1

Die Sprecher der ZRM:

Der Vorstand der KAG:

Thomas Will
Landrat
Kreis Groß-Gerau

Herbert Hunkel
Bürgermeister
Stadt Neu-Isenburg

Walther Astheimer
Erster Kreisbeigeordneter
Kreis Groß-Gerau
Vorstandsvorsitzender

Manfred Ockel
Bürgermeister
Stadt Kelsterbach

Paul-Gerhard Weiß
Stadtrat
Stadt Offenbach

Die Stellungnahme wird getragen von den Mitgliedskommunen der KAG und der ZRM.

KAG-Mitgliedskommunen:

ZRM-Mitgliedskommunen:

Gemeinde Biebesheim
Gemeinde Bischofsheim
Stadt Darmstadt
Stadt Dreieich
Gemeinde Egelsbach
Gemeinde Erzhausen
Stadt Flörsheim am Main
Stadt Griesheim
Stadt Groß-Gerau
Stadt Hanau
Stadt Hochheim am Main
Stadt Kelsterbach
Stadt Maintal
Stadt Mainz
Stadt Mörfelden-Walldorf
Stadt Mühlheim am Main
Gemeinde Nauheim
Gemeinde Niedernhausen
Stadt Neu-Isenburg
Stadt Offenbach
Stadt Raunheim
Stadt Riedstadt
Stadt Rödermark
Gemeinde Roßdorf
Stadt Rüsselsheim

Gemeinde Trebur
Gemeinde Walluf
Stadt Weiterstadt
Stadt Wiesbaden
sowie die Landkreise:
Darmstadt-Dieburg
Groß-Gerau
Offenbach

Gemeinde Bischofsheim
Gemeinde Budenheim
Gemeinde Büttelborn
Stadt Flörsheim am Main
Stadt Frankfurt am Main
Gemeinde Ginsheim-Gustavsburg
Stadt Hattersheim
Stadt Hochheim am Main
Stadt Kelsterbach
Stadt Mainz
Stadt Mörfelden-Walldorf
Stadt Mühlheim am Main
Gemeinde Nauheim
Stadt Neu-Isenburg
Stadt Riedstadt
Stadt Rüsselsheim
Gemeinde Trebur
Stadt Wiesbaden
BUND LV Hessen
sowie die Landkreise:
Groß-Gerau
Main-Taunus

Wir haben den Entwurf des Lärmaktionsplans/Teilplan Verkehrsflughafen Frankfurt, Stand vom 26.07.2021, zur Kenntnis genommen.

Auch im Jahr 2012 haben wir jeweils eine Stellungnahme zum damaligen Entwurf des Lärmaktionsplans eingereicht. Im vergangenen Jahr ergänzten wir mit Stellungnahmen zum aktuellen Gliederungsentwurf des Lärmaktionsplans.

In Ihrem Entwurf wurden wir, trotz unseres über 30-jährigen (KAG) und über 20-jährigen (ZRM) Engagements für die Region, an keiner Stelle als kommunale Akteure erwähnt, was wir sehr bedauern.

(1)

Der aktuelle Entwurf des Lärmaktionsplans enthält eine Auflistung bestehender und in Prüfung befindlicher Maßnahmen zur Fluglärmreduktion, um den Eindruck einer langfristigen Strategie zur Reduzierung des Fluglärms zu erwecken. Aus unserer Sicht sind jedoch keine Mindestanforderungen an einen Lärmaktionsplan enthalten. Es fehlt größtenteils eine inhaltliche Bewertung der verschiedenen Maßnahmen. Wir vermissen eine klare langfristige Strategie, Prognosewirkung und Priorisierung. Darüber hinaus sollte der Lärmaktionsplan Angaben darüber enthalten, welche lärm-mindernden Maßnahmen aktuell noch durchgeführt werden und welche nicht mehr verfolgt werden.

(2)

Leider mussten wir feststellen, dass unsere wichtigsten Anliegen im aktuellen Entwurf des Lärmaktionsplans keine Berücksichtigung gefunden haben, nicht zur Umsetzung vorgesehen sind oder noch keiner Prüfung unterzogen wurden.

Da wir bereits in unseren Stellungnahmen von März 2020 viele Vorschläge für einen umwelt- und sozialverträglicheren Flugverkehr gemacht haben, bitten wir Sie dringend, unsere Anregungen erneut fachlich zu prüfen und im Falle der Nichtberücksichtigung, dies zu begründen. Unsere Vorschläge werden im Folgenden noch einmal aufgeführt.

(3)

Die anstehende Lärmaktionsplanung steht aufgrund der Klimaschutzanstrengungen und der durch die Corona-Pandemie schwer abschätzbaren Folgen für die Luftverkehrswirtschaft vor einer neuen Situation. Zwar hat die Zahl der Flugbewegungen seit Ausbruch der Pandemie im Jahr 2020 gegenüber den Vorjahren stark abgenommen, jedoch erholt sich die Branche bereits wieder. Die Flugverkehrsindustrie wird alle möglichen Maßnahmen ergreifen, um die Flugbewegungs- und Passagierzahlen wieder auf das Niveau der Vorjahre zu bringen, was massive Belastungen für die Anwohner*innen der Region bedeutet und das wollen wir als kommunale Zusammenschlüsse nicht hinnehmen.

(4)

Die Lärmaktionsplanung sollte sich, wie es ursprünglich gedacht war, an den Bedürfnissen einer von Fluglärm stark belasteten Region orientieren und Maßnahmen ergreifen, die wahrnehmbare Verbesserungen bewirken.

(5)

Wir halten an einer unserer wichtigsten Forderungen fest – der Erweiterung des Nachtflugverbots auf 22:00 bis 6:00 Uhr, da diese eine signifikante Verbesserung der Situation unserer Anwohner*innen bewirken würde.

Unterstützend sollten verbindliche Regelungen bei Gesetzesverstößen bei Nachtflügen und höhere Bußgelder eingeführt werden.

(6)

Eine unserer zentralen Forderungen lautet, dass Fluglärmschutz durch die Reduzierung bzw. Deckelung von Flugbewegungen vorzunehmen ist. Solange das erweiterte Nachtflugverbot noch nicht realisiert ist, sollte ein Anschwellen (5 bis 6 Uhr) und Abschwellen (22 bis 23 Uhr) des Fluglärms dringend umgesetzt werden.

(7)

Im aktuellen Entwurf fehlt eine Gesamtlärbetrachtung. Die Anwohner*innen der Region werden teilweise unzumutbar durch den Lärm von mehreren Verkehrsträgern belästigt. Hier sollte eine Gesamtlärbetrachtung vorgenommen werden, anstatt den Fluglärm gesondert und getrennt von anderen Verkehrsträgern zu betrachten. Die Erkenntnisse aus der Gesamtlärbetrachtung sollten auch in die Beurteilung von möglichen gesundheitlichen Folgen für die Anwohner*innen einfließen. Die Zielgröße sollte der Umgebungslärm darstellen, den es zu vermindern gilt. Damit sind alle belästigenden oder gesundheitsschädlichen Geräusche im Freien, also auch Straßen-, Schienen- und Industrielärm (§47b BImSchG und Umgebungslärmrichtlinie) gemeint. Dieser europarechtlich bedingten Pflicht zur Gesamtlärmanalyse sollte auch der neue Lärmaktionsplan nachkommen.

(8)

Wir schlagen die Abschaffung von Incentive-Programmen, die zu einer Erhöhung des Fluglärms führen, vor. Stattdessen sollte in neue Lärmschutzmaßnahmen investiert werden, wie z.B. in die Entwicklung und Anschaffung von lärmärmeren Flugzeugen.

(9)

Wir würden die Einführung eines Fly-Quiet-Programms begrüßen, wie es am San Francisco International Airport durchgeführt wird. Im Rahmen des Programms werden Fluggesellschaften durch Auszeichnungen angespornt, sich für Lärmreduktion an ihren Flugzeugen und leisere An- und Abflüge einzusetzen.

(10)

Als Maßnahme wird die Erstellung und Umsetzung eines Konzepts zur Verlagerung von Kurzstreckenflügen auf die Schiene sowie eine Mobilitätsstrategie zur Vermeidung von Flugreisen gefordert.

(11)

Bezüglich der Lärmschwellenwerte sollte die Lärmaktionsplanung ambitionierter vorgehen und die Einhaltung L_{den} von 45 dB(A) und L_{night} 40 dB(A) anstreben. Die WHO schätzt Werte, die darüber hinausgehen, als gesundheitsschädlich ein, daher sollten die Auslöseschwellen niedriger angesetzt werden. Auch sollte beachtet werden, dass Schlafstörungen bereits bei niedrigeren Schwellenwerten ab 40 dB(A) ausgelöst werden.

(12)

Des Weiteren fordern wir bei der Lärmaktionsplanung eine stärkere Berücksichtigung von wissenschaftlichen Erkenntnissen zu fluglärmbedingten Gesundheitsschäden, wie sie in der NORAH-Studie und in einer neuen Studie der Universität Basel und des schweizerischen Tropen- und Public Health Instituts (Swiss TPH & Partner) beschrieben wurden. Letztgenannte Studie wurde 2020 veröffentlicht und kam zum Ergebnis, dass die nächtliche Lärmbelastung nicht nur einen Risikofaktor für Herz- und Kreislauferkrankungen und Sterblichkeit darstellt, sondern dass nächtlicher Fluglärm innerhalb von 2 Stunden ab der Lärmbelastung zu einem Herz-Kreislauf-Tod führen kann.

(13)

Wir fordern die Erarbeitung von Vorschlägen zur Weiterentwicklung der bislang unzureichenden gesetzlichen Grundlagen zum Schutz vor Fluglärm und die Schaffung von Rechtsgrundlagen für

Lärmschutzmaßnahmen. Die innerhalb der Lärmaktionsplanung beschriebenen Maßnahmen sollten gesetzlich verankert werden und z.B. in Betriebsbeschränkungen münden. Aktive Schallschutzmaßnahmen sollen Vorrang vor passiven Schallschutzmaßnahmen haben. Letztere sollten verbessert und die Förderung verstetigt werden.

(14)

Der Lärmaktionsplan sollte die tatsächliche Belastung der Betroffenen darstellen. Es sollte eine tabellarische Auflistung über die geschätzte Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten, Fälle starker Belästigung und Fälle starker Schlafstörung in von Fluglärm betroffenen Gebieten erstellt werden. Die Zahl der Fälle gesundheitsschädlicher Auswirkungen und Belästigungen (nach § 4 der 34. BImSchV Abs. 4, Satz 1, Nr. 9) ist separat für jede Lärmart anzugeben. Diese Angaben lässt der aktuelle Entwurf des Lärmaktionsplans vermissen.

(15)

Weiterhin fordern wir als Ergänzung zur bestehenden Lärmobergrenze eine Reduktion des Lärms um 0,4 dB(A) pro Jahr.

(16)

Des Weiteren fordern wir ein nach Dringlichkeit abgestuftes Lärmminderungskonzept mit einer Prognose über die Höhe der Entlastung, die zu erwarten ist. Hier sollten lärmmindernde Maßnahmen am Fluggerät Priorität vor lärmverlagernden Maßnahmen haben.

(17)

Die Öffentlichkeitsarbeit der Akteure im Zusammenhang mit den Auswirkungen von Fluglärm sollte nicht nur für Fachleute, sondern auch für Bürger*innen kompakt und verständlich aufbereitet werden, um eine breitere Öffentlichkeit an der Entwicklung von Maßnahmen zum Fluglärmschutz teilhaben zu lassen. Dies betrifft neben dem Lärmaktionsplan auch andere mit Fluglärm in Verbindung stehende Themen wie z.B. Informationen zu passiven Schallschutzmaßnahmen.

(18)

Es sollte eine gesetzliche Verpflichtung zur Bürgerbeteiligung bei der Festlegung von Flugrouten eingeführt werden, wie sie auch z.B. im Rahmen von straßenrechtlichen Planfeststellungsverfahren vorgeschrieben ist.

(19)

Weitere Konzepte zum Einsatz von lärmärmeren An- und Abflugverfahren sollten erarbeitet und Transparenz über die Prozesse zur Erarbeitung der Konzepte und eine detaillierte Darstellung der Lärminderungspotenziale geschaffen werden, z.B. auch im Hinblick auf die Frage nach dem Nutzen der Maßnahmen..

(20)

Die Lärmengelte sollten weiter gespreizt werden, um den Einsatz lauter Flugzeuge unwirtschaftlich zu machen.

(21)

Des Weiteren fordern wir die Erstellung von Lärmprognosen/Lärmkartierung für ein erweitertes Untersuchungsgebiet, die die Entwicklung von Szenarien, Klimaschutzziele und Fluglärmreduktionsmöglichkeiten berücksichtigen.

(22)

Die Nutzung von emissionsfreien Fahrzeugen auf dem Flughafengelände soll gefördert werden, da sie nachweislich zur Reduktion von Bodenlärm beiträgt. Der Einsatz der Triebwerke am Boden sollte durch emissionsfrei betriebene Schlepper weitestgehend vermieden werden.

(23)

Bei der Vergabe von Slots sollten Lärminderungspotenziale berücksichtigt werden. Hierzu müssen sich die Landesregierung und die anderen befassten Akteure für eine Neuordnung der Slotvergabe einsetzen, um z.B. ein Überangebot an Flugbewegungen durch nicht ausgelastete Flieger zu vermeiden.

(24)

Der Flugverkehr sollte eine Besteuerung erfahren, durch die sie gegenüber anderen Verkehrsträgern nicht mehr bevorteilt ist. Subventionen sollten abgebaut werden.

5

(25)

Es sollte untersucht werden, wie sich klimafreundlicheres Fliegen, z.B. mit geringerem Treibstoffverbrauch und entsprechenden technischen Anpassungen am Fluggerät, auf den Fluglärm in der Region auswirkt.

Groß-Gerau, den 30.09.2021