

Rede am 14.7.14 von Berthold Fuld

Thema: Lärmaktionsplanung

Liebe Mitstreiterinnen und Mitstreiter,

guten Abend und herzlich willkommen. Wir freuen uns heute, dass wir Weltmeister geworden sind – leider nur im Fußball, aber nicht im Fluglärmschutz. Davon sind wir auch weit entfernt.

Mein Name ist Berthold Fuld, ich bin Vizepräsident der Bundesvereinigung gegen Fluglärm. Mein heutige Thema ist der Lärmaktionsplan Hessen, Teilplan Flughafen Frankfurt¹. Wir haben im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung dazu auch eine umfangreiche Stellungnahme² erarbeitet und eingereicht.

Am 18. Juli 2008 – also vor ziemlich genau sechs Jahren – hätte der Lärmaktionsplans für den Flughafen Frankfurt spätestens veröffentlicht werden müssen - tatsächlich wurde er Anfang Mai diesen Jahres herausgegeben. Na ja – gut Ding muss Weile haben. Aber es ist kein gut Ding geworden. Meine Reaktion war daher, dem Montagsdemo-Team eine Rede anzubieten. Und zwar eine Wutrede. Und ich hoffe, ich kann Euch mit meiner Wut mitnehmen

Schon die ersten Seiten haben mich wütend gemacht. Altbekannte Vorschläge werden neu aufgewärmt; es wird viel von „wird geprüft“ - seit mittlerweile 2 Jahren - geredet, es treten Begriffe auf wie „keine rechtliche Handhabe“, „Die Spielräume sind äußerst beschränkt“ oder „Eine Umsetzung ist kurzfristig nicht möglich“. Statt Lärminderung ist Lärmverteilung angesagt. Was den Nachtflug angeht, sind weder administrative noch ökonomische Maßnahmen zu seiner Verringerung vorgesehen, sondern lediglich Lärmverteilung mit wechselnder Bahnnutzung. Und dabei könnte allein durch die Verlagerung von Nachtflügen in den Tag der von der Europäischen Union festgelegte Beurteilungspegel Lden in Frankfurt um bis zu 3 dB reduziert werden. Was die Maßnahmen bringen, darüber schweigt sich der Plan jedoch aus. Auch werden Termine und Verantwortlichkeiten nur ausnahmsweise genannt.

Noch wütender wurde ich dann beim Durchlesen des Kapitels „Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung“. Ich möchte hier exemplarisch darstellen, wie die

prüfende Behörde, das Regierungspräsidium Darmstadt, die Vorschläge abgewiegt hat und an sich abperlen ließ.

Seit Jahren fordere ich immer wieder unter anderem drei Maßnahmen, die für mich der Prüfstein sind, ob ernsthaft Lärminderung angestrebt wird. Es handelt sich dabei um unstrittig umsetzbare Maßnahmen, die einen messbaren Effekt bringen, die aber nicht gerade im Interesse der Luftverkehrswirtschaft liegen. Es handelt sich hierbei erstens um den Verzicht auf Intersection-Starts, zweitens um eine Geschwindigkeitsbegrenzung von nicht mehr als 250 Knoten unter 10000 ft und drittens um gleiche Gebühren für Fluggäste, die mit der Bahn anreisen, wie für Fluggäste, die den Luftweg nutzen.

Intersection-Starts bedeuten Starts mit Startbeginn nicht am Anfang der Startbahn, sondern irgendwo zum Ende hin; die Flughöhe beim Überflug besiedelten Gebiets ist dadurch geringer, es entsteht mehr Lärm. Dazu äußerte sich die Behörde³ „Laut Planfeststellungsbeschluss soll die Möglichkeit von „Intersection Takeoffs“ auf der Startbahn West „zur effektiven `Verkehrsabwicklung“ vorgesehen werden.“ Das klingt zwar plausibel, hat man aber jemals geprüft, ob man das im Planfeststellungsverfahren angenommene Verkehrsaufkommen nicht auch ohne Intersection-Starts abwickeln kann? Außerdem: Intersection-Starts erfolgen auch von den Parallelbahnen – bei Ostwetterlage mit negativen Auswirkungen insbesondere auf Niederrad. Hierzu – Schweigen im Walde.

Geschwindigkeitsbegrenzungen verhindern, dass Flugzeugführer Schub in Geschwindigkeit anstatt in Höhe umsetzen, und tragen auch zur Verminderung der Umströmungsgeräusche bei. Ein Probetrieb allerdings nur im Nahbereich wurde vom Umwelthaus durchgeführt, mit dem Ergebnis – Zitat⁴ „Insgesamt kann festgehalten werden, dass die Lärmreduktionspotenziale durch die Maßnahme nicht in dem Umfang eingetreten sind, wie ursprünglich rechnerisch angenommen. Dies liegt aber insbesondere daran, dass der Weg, die vertikalen Profile durch die Vergabe von Höchstgeschwindigkeiten anzuheben, jedenfalls im konkreten Fall für den überwiegenden Teil der untersuchten Abflüge nicht greifen konnte, da schon vorher die durchschnittlichen Geschwindigkeiten geringer waren.“ Ausgewertet wurden nur die Abflüge schwerer Flugzeuge; schnell steigende kleinere Flugzeuge wurden überhaupt nicht betrachtet, obwohl hier sicherlich ein deutlich messbarer Effekt eingetreten ist. Und statt Rechenergebnisse vorzustellen wird prosaisch der marginale Effekt der Verlängerung der Überflugdauer herausgestellt. Dabei weiß jeder

Fachmann, dass sich mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung eine Menge erreichen ließe.

Und weiter mit Zitieren⁵ „Das FFR prüft neben betrieblichen Aspekten anhand verschiedener Verfahrensoptionen welche Konstellation insgesamt die günstigste ist. Da die Modellierung der Verfahren zur Lärmberechnung komplex und für jeden Flugzeugtyp unterschiedlich ist sowie spezifische Daten erfordert, werden die Prüfungen bis 2014 andauern.“ Warum prüft das FFR und nicht die zuständigen Behörden? Und warum wird nicht schneller geprüft? Und was ist mit Lärm beim Anflug?

Die Forderung nach gleichen Gebühren für mit der Bahn Anreisende ist im Kapitel 8.6.5⁶ „Ökonomische Steuerung“ erwähnt „Es wird die Erhebung von verschiedenen Steuern, Gebühren und finanziellen Anreizsystemen gefordert, um indirekt über eine Reduzierung des Luftverkehrs oder direkt über wirksame finanzielle Maßnahmen eine Lärminderung zu bewirken. Im Einzelnen werden folgende Forderungen erhoben:

Überprüfung der bestehenden Lärmentgelte und Fortentwicklung wirksam steuernder Start-/Landeentgeltregelungen wie z. B. Anhebung der Start- und Landeentgelte für Flüge in der gesetzlichen Nacht, um eine Verlagerung von Flügen aus der Nacht in den Tag attraktiv zu machen oder eine Gebührenerhöhung für Umsteiger auf Zubringerflügen,“

Erwähnt ist die Forderung - Gebührenerhöhung für Umsteiger - also; ich konnte aber beim besten Willen keine inhaltliche Auseinandersetzung mit dieser Forderung finden. Auch sonst ist die Stellungnahme zu Anreizen sehr vage „Die Landesregierung stellt fest, dass eine kontinuierliche Weiterentwicklung und Ausschöpfung der rechtlichen Rahmenbedingungen bei der Spreizung lärmabhängiger Start- und Landeentgelte erfolgen wird.“

Und über diese Punkte hinaus will ich noch erwähnen, dass wir auch eine Verfolgung der Hervorrufung vermeidbaren Lärms gefordert haben. §1 Absatz 2 LuftVO fordert „Der Lärm, der bei dem Betrieb eines Luftfahrzeugs verursacht wird, darf nicht stärker sein, als es die ordnungsgemäße Führung oder Bedienung unvermeidbar erfordert.“ Wer dagegen verstößt, handelt nach §43 Punkt 2 LuftVO §ordnungswidrig

Diese Forderung wird noch nicht einmal erwähnt. Verschweigen und Nichtanwendung von die Rechte der Bürger schützenden Regeln, stillschweigendes Dulden ordnungswidrigen Handelns – das erinnert fatal an die DDR.

Schwarz-Grün – vor allem die hier zuständigen grünen Mitglieder der Landesregierung, Wirtschaftsminister, Umweltministerin und Regierungspräsidentin – hat hier eine Großchance gehabt, endlich dem Leitsatz des Anti-Lärm-Pakets der Mediation „Die FAG sollte mit Nachdruck das Ziel verfolgen, sich im Vergleich mit anderen internationalen Flughäfen zum Vorbild und Vorreiter bei der Reduzierung von Fluglärm zu entwickeln“⁷ Geltung zu verschaffen. Diese Chance wurde vertan.

Vor zehn Tagen hat das Land Hessen das Ergebnis einer Umfrage „Hessen wollen mehr Bürgerbeteiligung im persönlichen Umfeld“ publiziert⁸. Wir wollen nicht nur mehr Bürgerbeteiligung – vor allem auch bei Flugroutenfestsetzungen - sondern wir wollen insbesondere auch, dass wir ernst genommen werden und sich die anhörenden Stellen sich mit den vorgetragenen Argumenten intensiv auseinanderzusetzen.

Wie hier mit den Anregungen der Bürger umgegangen wurde, empfinde ich als Sauerei. Gerade von einer grünen Regierungspräsidentin habe ich erwartet, dass sie die vorgetragenen Argumente sorgfältig prüft. Stattdessen ist ein Elaborat entstanden, das den Eindruck erweckt, dass hier eigentlich gutwillige Beamte zu einer Abwehrhaltung gegenüber dem Bürgern gezwungen wurden und primär die Interessen der Luftverkehrswirtschaft zu berücksichtigen hatten. Erkennbar wird jedenfalls, dass Lärmminimierung nicht angestrebt wird, sondern dass weiterhin aus wirtschaftlichen Interessen Hunderttausende von Bürgern vermeidbaren gesundheitsgefährdenden Belastungen ausgesetzt werden sollen.

Ich gehörte zu denjenigen, die vom Regierungswechsel Änderungen in der Luftverkehrspolitik erhofft hatten und den Grünen eine Chance geben wollten. Die Chance haben sie verspielt. Nicht nur aufgrund des enttäuschenden Lärmaktionsplans - im Ministerium betreiben die gleichen Personen die gleiche Kumpanei zwischen Fraport und Behörden wie zuvor. Ausnahmegenehmigungen für nächtliche Starts werden großzügig wie unter den Gelben erteilt; bei der Lärmberechnung duldet das Ministerium das von Fraport betriebene Kleinrechnen.

Eine Forderung nach einer sorgfältigeren Prüfung der Stellungnahmen, eine Neubewertung und einen überarbeiteten Plan liegt nahe – ich stelle sie daher hier. Wahrscheinlich wird die Landesregierung diese Forderung an sich abperlen lassen. Wir werden prüfen, ob wir uns bei der EU-Kommission über die Verletzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie beschweren, da keine ordnungsgemäße Öffentlichkeitsbeteiligung erfolgte. Wessen Vorschläge ähnlich wie unsere weggewogen wurden, sollte es vielleicht uns gleichtun.

Ansonsten ist eminent wichtig: Den öffentlichen Druck aufrechterhalten. Jeden Montag 18 Uhr bringen wir den Lärm zurück

..

Solange, bis unsere Kernforderungen erfüllt sind

- Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr
- Kein weiterer Ausbau
- Schließung der Nordbahn
- Deckelungen der Flugbewegungszahlen auf 380000

Der Lärm muss weg.

Quellen

- 1 Lärmaktionsplan Flughafen Frankfurt, RP Darmstadt 2014, http://www.rp-darmstadt.hessen.de/irj/servlet/prt/portal/prtroot/slimp.CMReader/HMdi_15/RPDA_Internet/med/b7c/b7c601d5-4f3b-c541-f012-f312b417c0cf.22222222-2222-2222-2222-222222222222
- 2 Stellungnahme der BVF zum Lärmaktionsplan Flughafen Frankfurt, Düsseldorf 2012, http://www.fluglaerm.de/bvf/phpinc/getdocument.php?area=Freier%20Download&filename=20121019_BVF-Stellungnahme-LAP-FRA.pdf
- 3 Lärmaktionsplan, S. 162 f
- 4 Lärmaktionsplan, S. 83 f
- 5 Lärmaktionsplan, S. 146
- 6 Lärmaktionsplan, S. 163
- 7 Bericht; Herausgeber: Mediationsgruppe, Flughafen Frankfurt/Main, die Mediatoren – Dr. Klaus Hänsch, Dr. Frank Niethammer, Dr.-Ing. E. h. Kurt Oeser, Darmstadt 2000
http://mulewf.rlp.de/fileadmin/mufv/img/inhalte/laerm/Mediationsverfahren_Endbericht.pdf
- 8 Hessen wollen mehr Bürgerbeteiligung im persönlichen Umfeld, Pressestelle Hessische Staatskanzlei, m 4.7.14, <https://www.hessen.de/presse/pressemitteilung/hessen-wollen-mehr-buergerbeteiligung-im-persoentlichen-umfeld>