

Offenbach, den 28.04.2015

FAS vom 25.04.2015

„Deckel drauf“

## **Prolog**

Der neue Minister hat für ein neues Verständnis im Ministerium, welches für den Luftverkehr zuständig ist, gesorgt. Die Sprache des Protests ist im Ministerium keine Fremdsprache mehr.

Dass womöglich eine noch größere Kapazität – größer als die planfestgestellten 701.000 Fbw – „dem überwiegenden öffentlichen Interesse“ gerecht werde, zeigt die Wandelbarkeit der Redaktion. Noch 2003 hat mich die FAZ wegen meiner Aussage, dass mehr als 800.000 Fbw mit dem Ausbau möglich wären, als „Scharlatan“ bezeichnet. Gleichzeitig wollte mich Prof. Wörner deshalb aus dem Regionalen Dialogforum (RDF) ausschließen.

Den Deckel als Ergebnis der Mediation und Teil des Anti-Lärmpakts (ALP) hat es nie gegeben und der ALP blieb, auch im Regionalen Dialogforum (RDF), immer nur eine Leerformel. Versprochen war, die Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes in der Planfeststellung festzuschreiben.

## **Ziele und Maßnahmen (unverbindliche Empfehlungen)**

- Reduzierung der Lärmwerte der Planfeststellung.
- Lärmobergrenze als „wirkmächtiges“ Instrument für mehr Lärmschutz
- Lärmobergrenzen haben Pioniercharakter über die deutschen Grenzen hinaus
- Bedeutung des Flughafens für Region und Land
- Einsatz der „lärmärmsten“ Flugzeuge in Frankfurt
- Schonende An- und Abflugverfahren
- Vorhandene Dellen entstanden durch verstärkten Verkehr großer Flugzeuge
- Frankfurter Lärmindex zur kontinuierlichen Absenkung des Lärms

→ Weitere Beschränkungen gefährden das Drehkreuz

## **Freiwilligkeit versus verbindliche Regelung**

Alle Maßnahmen, so der Minister, sollen als freiwillige Maßnahmen umgesetzt werden. „Freiwillige“ Maßnahmen hören sich zwar gut an, sind aber nicht nachhaltig. Freiwillige Maßnahmen können jederzeit ebenso freiwillig wieder aufgegeben werden. Bei dieser Vorgehensweise haben die Betroffenen weder Einfluss auf Inhalt, Umfang und Wirksamkeit der Maßnahmen, noch können sie deren Dauerhaftigkeit durchsetzen. Der Bestand freiwilliger Maßnahmen kann nicht durch Verwaltungsgerichtsverfahren dauerhaft gesichert.

## **Eine kurze Bewertung der Maßnahmen**

### **Reduzierung der Lärmwerte der Planfeststellung.**

Das verspricht unabhängig vom Ergebnis der angesagten Maßnahmen eine Zunahme des Lärms. Mit 480.000 Flugbewegungen liegen die Zahlen um 220.000 Flugbewegungen unter den Zahlen der Planfeststellung.

### **Lärmobergrenze als „wirkmächtiges“ Instrument für mehr Lärmschutz**

Eine Lärmobergrenze kann dann eine wirksame Maßnahme sein, wenn sie deutlich unterhalb der heutigen Lärmwerte und nicht nur unter denen der Planfeststellung liegt.

Lärmobergrenzen für einen Flughafen müssen dort liegen, wo sie dem Flughafen nicht wehtun, sonst müsste der Flughafen bei Erreichung der Grenze geschlossen werden. Bei zunehmendem Verkehrsaufkommen müssten die Obergrenzen mit dem wachsenden Verkehrsaufkommen wachsen. Sie sind dann aber als Lärmobergrenze unwirksam. Pistenbezogene Lärmobergrenzen benötigen vollwertige Ersatzpisten, die der Flughafen Frankfurt nicht hat.

Eine wirksame Lärmobergrenze ist nur dann möglich, wenn Layout und Kapazität des Pistensystems dies zulassen und die

Lärmobergrenze eine pistenbezogene Obergrenze ist. In Frankfurt müsste mit unverändertem Layout die stündliche Kapazität auf 56 Flugbewegungen pro Stunde begrenzt sowie die Startbahn West und die Landebahn Nordwest zu vollwertigen Pisten umgenutzt werden.

### **Lärmobergrenzen haben Pioniercharakter über die deutschen Grenzen hinaus**

Diese Hybris etwas Einmaliges in der Welt zu tun, zeichnet uns Deutsche aus. Das sagen wir immer, wenn wir Lösungen suchen aber keine haben. Lärmobergrenzen gibt es schon an vielen Flughäfen in unterschiedlichen Ausprägungen. Ein Merkmal aber zeichnet alle Modelle aus: überschießende Kapazitäten und konvergierende Pisten. Der Flughafen Amsterdam kann als Modell betrachtet werden!

### **Bedeutung des Flughafens für Region und Land**

Einem wesentlichen Treiber der regionalen Entwicklung müssen Entwicklungspotenziale bereitgestellt werden. Restriktionen würden dem Treiber dagegen den Schwung nehmen. Die vorhandene Potenz sollte nicht kastriert sondern gepflegt, oder ein Ersatz gesucht werden.

### **Einsatz der „lärmmärksten“ Flugzeuge in Frankfurt**

Ab 1975 wurde die erste Generation „lärmarmer“ Flugzeuge mit dem A300 in Frankfurt eingesetzt. 2005 war der Start der nächsten Generation „lärmarmer“ Flugzeuge, der A380. Lärmabhängigen Entgelte haben keinen Einfluss auf die Geschwindigkeit der weltweiten Flottenmodernisierung. Von 390 bestellten A380 wurden in zehn Jahren nur 180 ausgeliefert. Bis die mehr als 110 in Frankfurt verkehrenden Fluggesellschaften die „lärmmärksten“ Flugzeuge einsetzen, werden 30 Jahre vergehen. Dann aber sind diese Flugzeuge Standard und die nächste „lärmmärkere“ Flugzeugengeneration ist angesagt. Die Verbesserungen in der Strömungstechnik erlauben dazu, dass die Flugzeuge dichter gestaffelt starten und landen können. Dies führt dazu, dass die Emissionen sinken und gleichzeitig die Immissionen zunehmen oder bestenfalls stagnieren.

### **Schonende An- und Abflugverfahren**

Wie in einem dichten Siedlungsraum An- und Abflugverfahren schonender gestaltet werden können wird das Geheimnis der Autoren bleiben. Nur wer sich zutraut Wunder zu vollbringen, kann ein derartiges Versprechen abgeben.

### **Vorhandene Dellen entstanden durch verstärkten Verkehr großer Flugzeuge**

Vorhandene Dellen bei den Flugbewegungszahlen wurden nicht durch den verstärkten Einsatz großer Flugzeuge erzielt, sondern ausschließlich durch die höhere Auslastung der Flugzeuge. Der Anteil der großen Flugzeuge (>136 Tonnen Stargewicht) hat am Flughafen Frankfurt seit 2011 von 26 Prozent auf 22,5 Prozent abgenommen. Das fehlende Passagier- und Bewegungsaufkommen kann auch Ergebnis der Abwanderung eines früheren US-Mitglieds der Star Allianz zur One World in London sein. Die derzeit erzielten Auslastungsraten werden nicht mehr steigerbar und so kann auch wieder Wachstum im Bewegungsaufkommen erwartet werden.

### **Frankfurter Lärmindex zur kontinuierlichen Absenkung des Lärms**

Der Lärmindex stellt anhand lärmmedizinisch relevanter Kriterien die numerische Betroffenheit fest und verspricht im Zeitraum X die Anzahl der Betroffenen um zehn Prozent zu senken. Da wird mit dem Fluglärmindex offensichtlich keine qualitative Verbesserung, sondern lediglich eine quantitative Reduzierung, angestrebt. Eigentlich wäre zu erwarten, dass bei erkannter und lärmmedizinisch relevanter Verlärmung umgehend Schutzmaßnahmen greifen, sieht sich getäuscht. Da erfolgt lediglich im Zeitraum X eine Reduzierung an den Rändern, ohne dass sich in den Kernzonen der Verlärmung etwas ändern wird.

### **Weitere Beschränkungen gefährden das Drehkreuz**

Jedenfalls wird das Drehkreuz Frankfurt nicht durch die Flughäfen in Istanbul oder auf der arabischen Halbinsel gefährdet. Über 70 Prozent des Verkehrsaufkommens in Frankfurt sind innereuropäisches Aufkommen und ein noch höherer Anteil mit Umsteigerverkehren zu europäischen Destinationen. Die können durch die außereuropäischen Flughäfen nicht ersetzt werden.

## **Eine kurze Bewertung der Maßnahmen**

Die Erklärungsversuche des fehlenden Bewegungsaufkommens gehen an der Ursache, nämlich den strukturellen Schwächen der Lufthansa und der Star Allianz, vorbei. Deshalb dürfen alle Maßnahmen die Drehkreuzfunktion nicht gefährden. Alle verfügbaren und rechtlich einklagbaren Maßnahmen gefährden aber, so die Luftverkehrswirtschaft, nicht nur die Drehkreuzfunktion des Flughafens Frankfurt, sondern auch den Wirtschaftsstandort Deutschland. Die Luftverkehrsbehörde hat Cassandra vernommen und setzt unbeirrt auf die Freiwilligkeit der Maßnahmen. Da spielt es auch keine Rolle, dass der Luftverkehr nur marginale Anteile am gesamten deutschen Passagier- und Frachtaufkommen hat und die Werthaltigkeit sich ausschließlich aus der teuren Transportart ergibt.

Die Reduzierung der Lärmwerte sind ein Muster ohne Wert, weil der Fluglärm trotzdem steigen wird. Die versprochene Lärmobergrenze wird dort liegen, wo sie dem Flughafen nicht wehtut und den Betroffenen nichts nutzt. So betrachtet werden wir Lärmobergrenzen mit Pioniercharakter, nämlich wirkungslose Lärmobergrenzen, bekommen.

Da alle überzeugt sind, dass der Flughafen am jetzigen Standort ein Unverzichtbarer sei, wird eine Begrenzung der Kapazität eher unwahrscheinlich sein. Wichtiges kann man nicht begrenzen, sonst wird es zur Nebensache.

Die „lärmärmsten“ Flugzeuge werden schon dauerhaft seit 1975 in Frankfurt eingesetzt. Mit einem Marktanteil von einem Prozent am Weltmarkt hat der Flughafen Frankfurt selbst mit noch so wilder Entgeltpolitik keinen Einfluss auf die Beschleunigung der Flottenerneuerung. Bisherige Erfahrungen zeigen, dass der Austausch 30 Jahre dauert.

Schonende An- und Abflugverfahren hören sich gut an, werden aber den Lärm bei den stark Betroffenen in den Lärmschutzzonen nicht hörbar reduzieren. Obwohl der Frankfurter Lärmindex eine medizinisch relevante Verlärmung bei mehr als 500.000 Menschen am Tag und in der Nacht feststellt, löst diese Erkenntnis keine sofortiges Schallschutzprogramm aus. Der



Dieter Faulenbach da Costa

Lärmindeks verspricht lediglich in einem Zeitraum X die Zahl der Betroffenen um zehn Prozent zu reduzieren. Das ist kein Lärm-schutz, da werden Gesundheitsgefahren wissentlich weiterhin in Kauf genommen.

Dieter Faulenbach da Costa