

Gemeinsam für die Region

Allianz für Lärmschutz 2012



Die vorliegende Vereinbarung steht in der Tradition des Dialoges zwischen Luftverkehrsakteuren, Landesregierung und Region. Sie setzt auf der Gemeinsamen Erklärung vom 12. Dezember 2007 sowie dem Landtagsbeschluss vom gleichen Tag auf und versteht sich als Fortsetzung des Prozesses zum Interessenausgleich zwischen der Luftverkehrswirtschaft und dem Umland des Flughafens Frankfurt am Main.

Viele der 2007 beschlossenen Maßnahmen sind bereits umgesetzt worden. Beispielhaft sind zu nennen:

- die Fortsetzung des Dialogs zwischen Luftverkehrswirtschaft, Landesregierung und Region im 2008 gegründeten Forum „Flughafen und Region“ (FFR)
- die Einrichtung des Umwelt- und Nachbarschaftshauses als Dialog-, Informations- und Monitoring-Zentrum für die Region unter dem Dach des FFR
- die Einsetzung des FFR-Expertengremiums Aktiver Schallschutz, das bereits vor Eröffnung der neuen Bahn ein erstes Maßnahmenpaket mit konkreten einvernehmlichen Maßnahmen zur Fluglärmelastung erarbeitet hat
- die Umsetzung dieses ersten Maßnahmenpakets in enger Zusammenarbeit mit der Kommission zur Abwehr des Fluglärms
- die Einführung eines Fluglärmmonitorings durch das Umwelt- und Nachbarschaftshaus des FFR
- eine Vielzahl von Maßnahmen mit dem Planfeststellungsbeschluss, wie z.B. das strenge Regime für Ausnahmegenehmigungen, der Ausschluss der Nutzung der Landebahn Nord-West in der Mediationsnacht sowie der Ausschluss von Verspätungslandungen in der Kernnacht.

Die Unterzeichner sind sich bewusst, dass sich mit der Inbetriebnahme der Nordwest-Landebahn im Oktober 2011 neue Betroffenheiten und daraus resultierende weitere Schwerpunkte ergeben haben. Dies war Anlass zu einem kritischen Rückblick auf das Erreichte und zu einer erneuten intensiven Diskussion über weitere notwendige Schritte und zusätzliche ortsspezifische Maßnahmen, die der besonderen Bedeutung des Flughafens Frankfurt und der Betroffenheiten Rechnung tragen.

Die Unterzeichner bekräftigen daher heute ihre selbst auferlegten Verpflichtungen aus der Gemeinsamen Erklärung vom 12. Dezember 2007, die sie bei allen bereits erreichten Erfolgen weiterhin als permanenten Auftrag ansehen. Gemeinsam mit den Arbeiten des Expertengremiums Aktiver Schallschutz und der Task Force Flugwegoptimierung des FFR bilden sie die Basis für die heutige Allianz für Lärmschutz 2012, mit der die Anstrengungen nochmals deutlich forciert werden.

Im gemeinsamen Verständnis, dass die Weiterentwicklung der Region zu Gunsten aller hier Lebenden und Wirtschaftenden vordringliches Ziel ist und nur gemeinsam erreicht werden kann, haben sich die Unterzeichner daher auf die folgenden Ziele und Maßnahmen verständigt:

I.

Verminderung der Auswirkungen des Fluglärms in der Region (passiver Schallschutz und CASA-Programm)

Insbesondere die vom Ausbau höchstbetroffenen Anwohnerinnen und Anwohner des Flughafens werden nicht allein durch Maßnahmen des aktiven Schallschutzes entlastet. Hier sollen zu den bisher umgesetzten Maßnahmen weitere Maßnahmen des passiven Schallschutzes ansetzen:

1. Das freiwillige Immobilienprogramm CASA der Fraport AG wird deutlich aufgestockt. Fraport wird über die zugesagten und zum Teil bereits investierten Mittel in Höhe von 250 Millionen Euro hinaus weitere 70 Millionen Euro für ein Programm CASA 2 zur Verfügung stellen. Damit verbunden ist eine Ausweitung der Verkaufsoption auf die gesamte Breite des CASA-Gebietes in den durch niedrige Anflüge auf die Landebahn Nordwest neu betroffenen Gebieten. Somit ergibt sich eine Verdoppelung des Programmvolumens hinsichtlich der Anzahl an Wohnimmobilien mit Verkaufsoption.
2. Das Land wird einen **Regionalfonds** einrichten. Dieser speist sich aus den Einzahlungen der folgenden Akteure:
 - Das Land Hessen schafft einen Fonds und bringt in diesen die Summe von 100 Millionen Euro aus den Erträgen ein, die das Land als Anteilseigner des Flughafens erhält. In dieser Summe sind neben den Leistungen für den privaten und öffentlichen Bereich auch Zinszuschüsse/ggf. Tilgungsleistungen an die WIBank zur Verbilligung von Darlehen an Haus-/Wohnungseigentümer enthalten.
 - Die Fraport AG zahlt 15 - 20 Millionen Euro, gestaffelt über einen Zeitraum von drei Jahren. Die entsprechenden Beträge werden jeweils in Abhängigkeit vom Fortgang des Maßnahmenpaketes gewährt.

Als weiteren Bestandteil des Regionalfonds stellt die WIBank 150 Millionen Euro für Darlehen zur Verfügung.

Darüber hinaus wird das FFR gebeten, den Vorschlag des Vorsitzenden der Fluglärmkommission zu prüfen, eine Beteiligung der Umlandkommunen an der Finanzierung des Regionalfonds zu erreichen, etwa in Form der Abführung von Teilen des Gewerbesteuerertrages von Unternehmen mit flughafenbezogenen Geschäftstätigkeiten.

Der Stadt Frankfurt wird die Möglichkeit offen gehalten, sich am Regionalfonds entsprechend zu beteiligen.

Das Gesamtvolumen des Pakets „Passiver Schallschutz“ beläuft sich damit auf **335 Millionen Euro**.

Beginnend schon 2012 können etwa folgende Maßnahmen mittels Zuschuss oder Darlehen aus dem Regionalfonds finanziert werden:

- **Private Haushalte**

Zuschüsse für ergänzende passive Schallschutzmaßnahmen, orientiert an den geltenden Lärmschutzzonen, z.B.

- Verbesserte Belüftungs-/Klimatechnik sowie Dämmschutz für private Wohngebäude
- Lärmsanierung an Dachgeschosswohnungen
- Umzugskostenbeihilfen für Private

Zinsverbilligte Darlehen können von der WIBank gewährt werden, etwa für

- den Wertausgleich der Differenz zwischen Entschädigung für Altobjekt und Erwerbspreis eines vergleichbaren Objektes in weniger fluglärmbelasteten Zonen,
- Zwischenfinanzierungen und Vorfälligkeitsentschädigungen,
- die Belüftung/Klimatisierung von Wohnräumen, die nicht vorwiegend zum Schlafen genutzt werden.

- **Öffentliche Einrichtungen**

Öffentliche Einrichtungen in den berechtigten Schutzzonen können zusätzliche Zuschüsse erhalten, z.B.

- zur Sicherstellung einer hinreichenden Belüftung/Klimatisierung öffentlicher Einrichtungen (wie z.B. Schulen, Kindergärten und U3-Betreuungseinrichtungen, Krankenhäuser oder Altenheime) durch geeignete technische Einrichtungen
- für Maßnahmen zur Schalldämmwirkung in bestehenden Bauten mit besonders schutzbedürftigen Einrichtungen (Prüfung, ggf. Nachrüstung)

Die Maßnahmen sollen im engen Dialog mit den Betroffenen in der Region beschlossen werden. Darüber hinaus wird das FFR gebeten, als Vertreter der Region innerhalb der nächsten drei Monate einen entsprechenden Kriterienkatalog zu erarbeiten und Vorschläge zur sach- und wirkungsorientierten Mittelvergabe vorzulegen. Zur raschen Entscheidung von strittigen Fällen wird eine Härtefallkommission eingesetzt. Die Fluglärmkommission soll gebeten werden, diese Aufgabe zu übernehmen.

Die Mittel werden noch im Jahr 2012 bereitgestellt. Ziel ist, das Programm schnell und unbürokratisch umzusetzen. Dies schließt ggf. auch Personalaufstockungen in den antragsbearbeitenden Stellen ein.

II. Reduzierung des Fluglärms und der Betroffenheit durch aktiven Schallschutz

Unter Moderation der Landesregierung haben die Vertreter von FFR, DFS, Lufthansa, Fraport, BARIG und BMVBS die nachfolgenden Maßnahmen erörtert. Am effektivsten ist es, den Fluglärm dort zu reduzieren, wo er verursacht wird: direkt an der Quelle selbst. Dieses Ziel soll mit nachstehend beschriebenen konkreten Maßnahmen in einer gemeinsamen Anstrengung beschleunigt vorangebracht werden. Dabei sind auch alle Vorschläge, die aktuell

im öffentlichen Raum diskutiert werden, in die Prüfung einbezogen worden. Gleiches gilt selbstverständlich für die grundlegenden Arbeiten des Expertengremiums Aktiver Schallschutz und der Task Force Flugwegoptimierungen des FFR. Mit der vorliegenden Vereinbarung bekräftigen die Unterzeichner, alle genannten Maßnahmen im Rahmen eines festen Zeitplanes vorbehaltlich der Beratungen in der Fluglärmkommission und der Festlegungen des Bundesaufsichtsamtes für Flugsicherung (BAF) sowie der Genehmigungsbehörden konsequent umzusetzen:

A) Höher fliegen:

1. Point Merge in Kombination mit konstantem Sinkflug (Continuous Descent Operations, CDO): *Einrichtung eines neuen Verfahrens, in dem die Luftfahrzeuge schon in größeren Höhen kanalisiert und im konstanten Sinkflug trichterförmig zum Endanflug geführt werden. An einem bestimmten Punkt (Merge Point) werden die Flugwege hintereinander aufgereiht zusammengeführt, ähnlich einem Reißverschluss; dieses Verfahren wird eine Entlastung der bisherigen Eindrehbereiche und der Gegenanflüge bewirken. Der Vorteil liegt aber nicht nur in der Lärmreduzierung bei den Anflügen, sondern auch bei den Abflügen - wenn die Maschinen in größerer Höhe anfliegen, können die startenden Flugzeuge auch schneller an Höhe gewinnen. Point Merge soll am Flughafen Frankfurt beschleunigt geprüft und entwickelt werden, um möglichst bis 2015 zu einer Einführung zu kommen.*
2. Anhebung der Gegenanflüge im Norden und Süden um 1.000 Fuß: *schafft Lärmmentlastung im Bereich der Gegenanflüge.*
3. Anhebung der Überflüge im Osten (Offenbach) und im Westen (Mainz).
4. Verlängerung Instrumentenlandesystem (ILS) / Anhebung Zwischenanflughöhe: *Verlängerung des Landekurses bis 25 Nautische Meilen und Nutzung des Landekurssenders (ILS) für den unabhängigen Parallelbetrieb auch in größerer Distanz und Höhe als bisher; Ziel: höhere Anflüge.*
5. Durchführung eines Probebetriebes zur Anhebung des Anflugwinkels beim Instrumenten-Landesystem für die Landebahn Nordwest von 3,0° auf 3,2°: *durch die Anhebung des Anflugwinkels erhöhen sich die Überflughöhen im Endanflug.*
6. Konstanter Sinkflug (Continuous Descent Operations, CDO): *wann immer möglich, sollen Anflüge künftig als CDO geflogen werden.*

B) Lärmpausen schaffen:

7. Dedicated Runway Operations (DROps) „Early Morning“; *Bevorzugte Bahnnutzung zwischen 5 und 6 Uhr: DROps ist ein vor dem durch den VGH Kassel vorläufig angeordneten Nachtflugverbot bereits eingeführtes Verfahren zur Lärminderung zwischen 23 und 5 Uhr durch eine bevorzugte Startbahnnutzung und Flugroutennutzung; DROps „Early Morning“ ist in Abhängigkeit der operativen Möglichkeiten die zeitliche Ausdehnung bis 6 Uhr, so dass planbare 7-stündige Lärmpausen geschaffen werden können.*

C) Leiser fliegen:

8. Vorgezogene Ausflottung der Flugzeuge insbesondere vom Typ Boeing B737: *Flottenerneuerung 2012: Indienststellung von 32 modernen und leiseren Flugzeugen (A380, B747-8I, A330, A320, ERJ) und vorgezogene Ausflottung von 32 älteren Flugzeugen (Boeing B747-400, A340-300, B737, AR8); dadurch wird eine erhebliche Lärmreduktion bewirkt.*

9. Modifikation der Flugzeuge vom Typ Airbus A320: *Lufthansa wird an den Tankdruckausgleichsöffnungen der A320-Flotte sog. „Wirbelgeneratoren“ anbringen; im Anflug bringt dies eine Lärmreduktion um bis zu 2 dB.*
10. Stärkere Spreizung Lärmentgelte: *Die Beteiligten werden zeitnah in Verhandlungen eintreten mit dem Ziel, eine weitergehende Spreizung der Lärmentgelte mit schnellstmöglicher Wirkung, jedoch spätestens zum 01.01.2013 – unter der Voraussetzung der Aufkommensneutralität – zu vereinbaren. Hierzu beabsichtigen sie, lautere Flugzeuge stärker zu belasten und Anreize für den Einsatz leiserer Flugzeuge zu setzen.*

D) Intensivierung Forschung:

11. Reduzierung Bodenlärm durch Forschung und Entwicklung: *alternative Antriebskonzepte wie z.B. für den Schleppvorgang (Elektroschlepper) als auch für den Rollverkehr der Flugzeuge am Boden (elektrische Antriebsräder oder Taxi Bot) werden verstärkt untersucht.*
12. Förderung eines Forschungsprojektes zur Entwicklung weiterer lärmarmen Landeverfahren: *Die Landesregierung wird die FFR-Vorhaben zur Erforschung und Entwicklung weiterer lärmarmen Landeverfahren (z.B. steilere Anflugverfahren („Steeper Approaches“)) auch finanziell unterstützen.*

E) Noch näher zu prüfende Maßnahmen:

Die Unterzeichner dieser Vereinbarung haben sich intensiv mit den folgenden Punkten befasst:

13. Einführung von variablen satellitengesteuerten Präzisionsanflugverfahren (GBAS)
14. Reduzierte Nutzung der Abflugstrecke 07kurz, Verlagerung auf die Abflugstrecke 07lang
15. Einführung einer neuen Abflugstrecke 07lang
16. weitere Lärmoptimierung der Abflugverfahren (Kontinuierlicher Steigflug)
17. Ausdehnung Segmented Approach
 - a. *Zeitliche Ausdehnung des Segmented RNAV (GPS) Approach für Anflüge auf die Südbahn ab 21 oder 22 Uhr: die Siedlungsverdichtungen Hanau/Offenbach und Mainz werden dadurch entlastet, dass sie südlich umflogen werden. Der bisherige Probetrieb zwischen 23 und 5 Uhr hat gezeigt, dass die Maßnahme wirkt. Nun geht es um die Ausdehnung auf ein weiteres Zeitfenster. Untersucht werden nun die Auswirkungen auf die Kapazität inklusive der koordinierten Eckwerte.*
 - b. *Segmented Approach ILS, zusätzliche Variante, um zu einer höheren Ausnutzung zu kommen: der Segmented RNAV (GPS) Approach ist derzeit auf die Nutzung GPS ausgerichtet. Mit der Abstützung auf konventionelle Sensoren (ILS) soll ein höherer Nutzungsgrad erreicht werden. Lärmberechnungen lassen eine weitere Entlastung erwarten. Untersucht werden nun die Auswirkungen auf die Kapazität inklusive der koordinierten Eckwerte.*
18. *Optimierung der Abflugstrecke „KÖNIG kurz“ zur Entlastung des Darmstädter Nordens: die Einführung einer konventionell fliegbaren Umgehung des dichtbesiedelten Darmstädter Nordens (Arheilgen und Kranichstein) durch laterale Verschiebung über unbesiedeltes Gebiet bewirkt eine Lärmentlastung des Darmstädter Nordens.*

Hierzu konnten noch keine abschließenden Entscheidungen getroffen werden. Daher wird das FFR gebeten, diese Maßnahmen vertieft zu prüfen.

F) Monitoring:

19. Performance Monitoring: *Sowohl die Einhaltung von Flugwegen und Flughöhen als auch die „noise performance“ der verschiedenen Fluggesellschaften werden einem umfassenden Monitoring unterzogen, letzteres auf der Basis von Lärmmess-Ergebnissen. Durch die periodische Veröffentlichung der Ergebnisse wird ein weiterer Anreiz für lärmarmes Fliegen geschaffen. Die Monitorings werden durch das HMWVL sowie durch das FFR-Umwelt- und Nachbarschaftshaus permanent erfolgen.*

Die Unterzeichner bekräftigen ihr Ziel, den Fluglärm bzw. die Betroffenheit gegenüber dem für 2020 prognostizierten Wert deutlich zu reduzieren. Die Reduzierung des Fluglärms bzw. der Betroffenheit werden in diesem Sinne als ein permanenter Prozess verstanden, zu dem sich Luftverkehrswirtschaft und Landesregierung verpflichtet fühlen. Die Unterzeichner bitten den Koordinierungsrat des FFR bis zum Ende des Jahres in Abstimmung mit dem Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung einen Vorschlag zur Umsetzung auszuarbeiten, der die Betroffenheit der Bevölkerung berücksichtigt und der im Einklang mit dem Mediationsergebnis und dem darauf aufbauenden Planfeststellungsbeschluss steht.

Wiesbaden, den 29. Februar 2012

Volker Bouffier
Hessischer Ministerpräsident

Dr. Christoph Franz
Vorstandsvorsitzender der
Deutschen Lufthansa AG

Dr. Stefan Schulte
Vorstandsvorsitzender der Fraport AG

Prof. Dr. Johann-Dietrich Wörner
Mitglied im Vorstand des FFR

Ralph Riedle
Geschäftsführer
DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

Martin Gaebges
Generalsekretär des Board of Airline
Representatives in Germany (BARIG)