

Regierungspräsidium Darmstadt
z.Hd. Herrn RegPräs. J. Baron
Luisenplatz 12
64283 Darmstadt

den 10. Oktober 2012

**Betr.: Stellungnahme zum Entwurf des Lärmaktionsplanes (LAP),
Teilplan für den Verkehrsflughafen Frankfurt/Main**

Sehr geehrter Herr Regierungspräsident,
sehr geehrte Damen und Herren,

der Vorstand der Bürgerinitiative für Umweltschutz Eddersheim (BfU) lehnt in eigenem Namen und namens aller Vereinsmitglieder den Entwurf Ihres Lärmaktionsplanes (LAP) in der vorliegenden Form kategorisch ab. Der Plan ist eine ungeheuerliche Provokation. Wir werden dies auf den folgenden Seiten ausführlich begründen.

Wir sind empört, wie hier von vornherein europäisches Recht unterlaufen wird. Sie legen - nahezu fünf Jahre zu spät - einen damit zum gegenwärtigen Zeitpunkt bereits völlig überholten Plan vor, basierend auf Lärmmessungen des Jahres 2005 (!). Die für Eddersheim und die Region gravierendste neue Lärmquelle „Landebahn Nordwest“ haben Sie in dem Plan nicht berücksichtigt! Das hilft den Menschen nicht weiter. Das genügt auch nicht den Anforderungen der EU-Richtlinie 2002/49/EG vom 18.08.2002 („Umgebungslärmrichtlinie“). Leider haben Sie die Erstellung des Lärmaktionsplanes offenbar mit bewusstem Kalkül über Jahre hinaus verzögert. Sie haben damit den Willen des Gesetzgebers unterlaufen. Erst hätte die Lärmaktionsplanung alle ihre

Möglichkeiten, auch die des aktiven Schallschutzes ausschöpfen müssen. Erst danach, nachgeordnet wenn nichts mehr geht, hätte die Festsetzung der Lärmschutzzonen am Flughafen erfolgen müssen, die im wesentlichen keine Lärminderungsmaßnahmen sind, sondern nur geringfügige Ansprüche auf Entschädigung für passiven Schallschutz begründen.

1. Regierungspräsidium bestätigte 2002 Raumunverträglichkeit der Landebahn:

Vor genau 10 Jahren haben Sie den Bau der Landebahn nicht verhindert, obwohl Ihre Behörde die Nordwestbahn im ersten Entwurf der Landesplanerischen Erklärung vom 10.06.2002 zuerst als „nicht raumverträglich“ einstufte. Wie man nun sieht und hört, waren Ihre Bedenken gegen die Landebahn in grandioser Weise zutiefst begründet. Nun stecken Sie vor den katastrophalen Folgen dieser nun offensichtlichen „Raumunverträglichkeit“ den Kopf in den Sand. BfU Sprecher Wolf wörtlich: „Sie verleugnen die Region damit ein zweites Mal. Sie sollten sich schämen! Wir brauchen keine teure regionale Regierungspräsidialbürokratie, die lediglich willenloses und machtloses Instrument des hessischen Wirtschaftsministers ist. Mit der Vorlage dieses „Lärmaktionsplanes“ haben sie Ihre Bedeutungslosigkeit ein weiteres Mal bekräftigt.“

Nach der Umgebungslärmrichtlinie sind Sie verpflichtet, unerwünschten oder gar gesundheitsschädlichen Lärm im Freien zu erfassen, um wirksame und nachhaltige Maßnahmen zu entwickeln, die dazu beitragen, schädliche Auswirkungen und Belästigungen durch Lärm zu verhindern. Umgebungslärm i. Sinne des § 47 BImSchG sind belästigende oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien, einschließlich des Lärm, der u. a. vom Flugverkehr ausgeht.

Um Lärm, Fluglärm, zu mindern bedarf es generell einer umfassenden Lärmkartierung (vgl. §47c BImSchG) einer Lärmkartierung, die aktuell auf engmaschigen Messungen beruht. Wir fordern Sie deshalb auf, dem Aktionsplan eine Lärmkartierung aus diesem Jahr 2012 (mit Referenzjahr 2010) zugrunde zu legen, wie es auch der Kreistag des Main-Taunus-Kreises in dieser Woche einstimmig gefordert hat.¹⁾

Spitzenwerte und deren zeitliche Bündelung sind für die Beurteilung weit wichtiger als die willkürliche Ermittlung absurder Mittelwerte.

¹⁾ Wiesbadener Kurier vom 09.10.2012 „Die Kritik fällt deutlich aus“

2. Fristablauf bereits am 18. Juli 2008:

Auf eine derartige Vorgehensweise wurde bei der Erstellung des vorliegenden Entwurfs des Regierungspräsidiums Darmstadt sträflicher Weise verzichtet. Der vorliegende LAP war gem. §47d BImSchG Abs.1 bis zum 18. Juli 2008²⁾ zu erstellen und war nach Abs. 5 bei bedeutsamen Entwicklungen der Lärmsituation zu überarbeiten. Diese Voraussetzungen erfüllt dieser Planentwurf nicht. Sie sind nach dem Gesetz verpflichtet, die Lärmauswirkungen der neuen Landebahn-Nordwest als „bedeutsame Entwicklung in der Lärmsituation“ in den Lärmaktionsplan aufzunehmen. Sie haben dies nach dem Gesetz nun umgehend, jedoch bis spätestens zum 18. Juli 2013³⁾ nachzuholen!

3. Passiver Schallschutz in Eddersheim:

In Ihrem Lärmaktionsplan werden die verschiedenen Beschlüsse zum passiven Schallschutz unzutreffender Weise als „Lärminderungsmaßnahmen“ bezeichnet (S. 61, Kap. 6, Leseversion). Durch irgend geartete Fenster für wenige Anspruchsberechtigte ab dem Jahre 2016 (!) wird der vom Frankfurter Flughafen ausgehende Lärm jedoch nicht gemindert. Eine Lärminderungsmaßnahme kann per se daher nur eine aktive Lärmverhinderung an der Quelle sein. Fluglärm, der gar nicht erst entsteht. Sie können sich dies nicht als Lärminderung im Sinne der Umgebungslärmrichtlinie zurechnen. Die erst am 13.10.2011, also eine Woche vor der Landebahneröffnung in Kraft getretene Lärmschutzbereichsverordnung nach Fluglärmschutzgesetz lässt die Bürger Eddersheims schutzlos zurück. Für wenige Häuser im südwestlichen Ortsteil gibt es ab dem 13. Oktober 2016 eventuell Zuschüsse für Lüfter. Dies, obwohl der Ortsrand in nur 120 Metern direkt überflogen wird.

4. Fraport hat 33 Mio. Euro Schallschutzgelder nicht an Fluglärm Betroffene ausgezahlt (Anl. A1) :⁴⁾

Sie brüsten sich damit, schon 535.000 Euro für passiven Schallschutz in der Region ausgegeben zu haben (S. 65) . Auf der anderen Seite hatte der Fraport-Konzern aus dem Nachtschutzprogramm 2001-2006⁵⁾ noch insgesamt 33.000.000 Euro (in Worten dreiunddreißig Millionen Euro !) zweckgebundene Schallschutzgelder als stille Reserve zurückbehalten. Das Geld wurde von den

²⁾ EU RiLi 2002/49/EG Art. 8 Abs. 1 , Bundesgesetzblatt 2005 Teil I Nr. 38, Seite 1794 ff.

³⁾ §47d BImSchG Abs. 5 (BGBl. 2005 Teil I Nr. 38, Seite 1795 v.29.05.2005

⁴⁾ Schreiben Fraport Vorstandsvors. Dr.Stefan Schulte an BfU vom 12.09.2012

⁵⁾ Bescheid HMWVL vom 26.04.2001

Flugpassagieren und Frachtkunden einbehalten, aber nicht für Zwecke des passiven Schallschutzes ausgezahlt. Seit 2008 sind mit Billigung des Landes Hessen 31 Mio. Euro an die Fluggesellschaften zurückgeflossen! Der vom Land Hessen nun aufgelegte Regionalfond soll mit 265 Mio. Euro weitgehend vom Steuerzahler und von den Lärmopfern getragen werden. Die Luftverkehrswirtschaft, insbesondere Fraport, will sich nur mit einem relativen Bagatellbetrag von 15 Mio. Euro beteiligen.

Es ist ein Skandal, dass die seit 2002 von der Luftverkehrswirtschaft vereinnahmten Schallschutzgelder in Millionenhöhe an die Lärmverursacher zurückgeflossen sind. Die rigide Auslegung des „Nachtschutzprogramms“, am Beispiel Eddersheims, hat dazu geführt, dass über ein Drittel des Budgets von 76,7 Mio. Euro nicht den Berechtigten Bürgern zugeflossen ist. Zum Ende des Programms am 26.04.2006 wurden die Zonen durch Wechsel der Berechnungsart künstlich kleingehalten. Mit der Folge, dass die Bürger unseres Ortes damals wie heute völlig Schutzlos dem Lärm der Landebahn Nordwest ausgeliefert sind.

5. Nachhaltige Finanzierung eines grosszügigen Schallschutzprogramms möglich:

Die vergangenen 10 Jahre haben in Sachen Schallschutzpolitik eine katastrophale bürgerfeindliche Tendenz offenbart. Die Luftfahrtseite versucht mit allen Mitteln, sich dem Verursacherprinzip zu entziehen. Ziel ist es, nicht nur die Eddersheimer Bürger innerhalb kleiner Schallschutzzonen auf Kosten des Steuerzahlers mit geringen Almosen in ferner Zukunft abzuspeisen. Die gesetzlichen Vorgaben hierfür hat Fraport mit den seit dem 13.10.2011 in Kraft getretenen „Lärmschutzbereichen“ nach Fluglärmschutzgesetz geschaffen. Die schlimmsten Auswüchse dieser „Fluglärmschutznovelle“ sind zehntausende Bürger, die erst ab 2016 Anspruch auf geringe Mittel haben. Nun soll dies mit dem eilig nachgeschobenen Regionalfond Gesetz eilig nachgebessert werden. Dass es auch anders ginge, zeigt die nachhaltige Finanzierung des ehemaligen „Nachtschutzprogramms“ 2001-2006. Damals wurde vertraglich mit Fraport vereinbart⁶⁾, dass die für den passiven Schallschutz erforderlichen Mittel von 76,7 Mio. Euro verursacherbezogen auf Fluggesellschaften, Passagiere und Frachtraten umgelegt werden. Dass dies für alle Seiten praktikabel und zumutbar war, zeigt die Tatsache, dass Fraport auf diesem Wege von 2002 bis 2006 rund 83 Millionen Euro vereinnahmt hatte. Eine Fortsetzung dieser nachhaltigen Finanzierung über 2006 hinaus war vertraglich vorgesehen. Dies ist aber aus nicht bekannten Gründen von der Luftfahrtseite zu Fall gebracht

⁶⁾ Vertrag zw. HMWVL und Fraport vom 29.10.2002, siehe Hess. Staatsanz. 2002, S. 533 ff.

worden. Wäre das Programm ab 2006 fortgesetzt worden, stünden heute weitere 85 Mio. Euro echter Gelder für Schallschutz zur Verfügung.

Es ist ein grandioses Unrecht, wenn in Anbetracht der obigen Ausführungen nun geplant ist, die 250 Mio. Euro des Regionalfonds mit Zins- und Tilgung auf Steuerzahler und Lärmbetroffene abzulasten! Und das Sie sich diesen Schwindel noch als „Lärmschutzmaßnahme“ innerhalb Ihres Lärmaktionsplanes zurechnen, setzt dem die Krone auf.

6. Bundesregierung betrachtet gepl. Fluglärmgrenzwerte als Staatsgeheimnis (-> Anl. A2) :

Das Bundesministerium für Umwelt hat am 23.09.2005¹⁾ der BfU schriftlich bestätigt, dass bestehende und geplante „Fluglärmgrenzwerte“ fristgemäß nach Brüssel an die EU gemeldet worden seien. Zu dieser Meldung war die Regierung nach der Umgebungslärmrichtlinie bis zum 18.07.2005²⁾ verpflichtet. Das BMU hat sich aber bis heute hartnäckig geweigert, diese an die EU gemeldeten Fluglärmgrenzwerte zu offenbaren. Im aktuellen Fluglärmgesetz tauchen sie bislang nicht auf. Im Gegensatz zum Straßen- und Schienenlärm wurde bis heute eine gesetzliche Begrenzung des Fluglärms verhindert. Deutschland bleibt daher in Sachen Fluglärm weit hinter den medizinischen Erfordernissen und Möglichkeiten zurück. Nicht ohne Grund werden daher die gemeldeten Fluglärmgrenzwerte faktisch als „Staatsgeheimnis“ behandelt. Selbst Bundestagsabgeordnete erhielten offenbar bis dato keine Auskunft.³⁾

7. Nachtrandstunden werden voll ausgenutzt!

Eddersheim wird tagsüber bis in die Nachtrandstunden - wie beispielsweise am 22. wie auch am 23. September ermittelt - bei Landebetrieb BR 07 auf der vorgenannten Landebahn mit Lärmwerten über 65 bis 80 dB(A) beschallt. Die Aufsichts- und Genehmigungsbehörde sieht sich sowohl unter Minister Posch wie auch unter dem neu verantwortlichen Minister Rentsch außerstande, in Eddersheim für das Gebiet außerhalb der minimalen Lärmschutzzonen Maßnahmen zu ergreifen, die wirkungsvoll, nachprüfbar, die vorgenannten

¹⁾ Schrb. BMU an BfU, Dr.Feldmann vom 23.09.2005, Az. IG 17 – 07010 / II

²⁾ EU 2002/49/EG, Artikel 5 Abs. (4)

³⁾ Schriftliche Mitteilung Büro Anna Lührmann (MdB) vom 21.07.2006

Lärmwerte mindern. Nach dem Urteil des BVerwG vom 04.04.2012 müssen Sie dafür Sorge tragen, dass der Flugverkehr in den sogenannten Tagesrandstunden allmählich ab- und wieder anschwillt. Das Gegenteil ist der Fall. Es wird bis 23 Uhr und ab 5 Uhr geflogen, was das Zeug hält. Es ist eine enorme Belastung für uns und unsere Mitglieder, die wir bereits um 05 Uhr früh von lauten Starts- und Landungen geweckt werden.

8. Roll- und Bodenlärm der Landebahn Nordwest:

Die Auswirkungen des Roll- und Bodenlärms auf die Eddersheimer Gemarkung werden nicht berücksichtigt. Dieser wird verstärkt durch den bei der Landung erforderlichen Gegenschub. Gemäß PFB-Genehmigung dürfe in 800m Entfernung vom Flughafen nur 63 dBA Lärm erzeugt werden; dieses wird - bedingt besonders durch die nunmehr erforderlichen längeren mehr als 1000m betragenden Rollstrecken für die auf der Landebahn Nordwest landenden Flugzeuge - in Eddersheim jedoch in noch größerer Entfernung noch erreicht. Im LAP ist festgehalten, dass Schleppdienste für Rollvorgänge auf dem Flughafengelände ganzheitlich vorgeschrieben sind, jedoch nicht bei Start- und Landevorgängen.

Zumindest wäre ein Schleppdienst nach Landung auf der NordWestLandebahn lärmmindernd, zumal der bisher vorhandene natürliche Schallschutz mit der Rodung eines Bannwaldes sinnlos aufgegeben wurde. Der gerodete Wald wurde durch nichts ersetzt, sodass sich der Flug- und Bodenlärm von der Landebahn-NW nun ungehindert nach Norden in die Hattersheimer Ortsteile ausbreitet.

9. 14,2m hohe Schallschutzwand entlang der B43 / Prof.-Staudinger-Strasse:

Als Ersatz für den nun völlig fehlenden natürlichen Schallschutz des gerodeten Waldes fordern wir als echte Lärminderungsmaßnahme die Errichtung einer 14,2 Meter hohen Schallschutzwand am Nordende der Landebahn, um die Bürger Eddersheims und Okriftels gegen den Bodenlärm abzuschirmen. Dass dies unter Berücksichtigung der Sicherheitsbestimmungen zur Hindernisfreiheit möglich ist, hat selbst Fraport offiziell eingeräumt.⁴⁾

10. Weiterhin Abfluglärm trotz Südumfliegungsrouen:

Mit der Einführung neuer südlicher Abflugrouten (Südumfliegung) wurde nur eine zusätzliche Variationsmöglichkeit für Abflüge Richtung Westen eröffnet. Weil jedoch die bisherigen TABUM-Abflugrouten weiterhin bestehen bleiben

⁴ http://www.fraport.de/content/fraport-ag/de/infoservice_fluglaerm//fragen-aus-der-region/5-4-warumwird-keine-schallschutzmauer-gebaut-.html

und genutzt werden bzw. genutzt werden können wird der Fluglärm, der Eddersheim tangiert nur verteilt. Die Belastung bleibt auch künftig in ähnlicher Form erhalten, zumal die derzeitige Konzeption der Flugerwartungsgebiete ein Abweichen von konzipierten Ideallinien erlauben lässt, ja geradezu provoziert. Die geplanten „Wiedergutmachungen“ durch passive Schallschutzmaßnahmen verstoßen wegen willkürlicher Festlegung der Lärmschutzzonen gegen den Gleichbehandlungsgrundsatz, viel schlimmer, sie diskriminieren zusätzlich zu den unzureichenden Maßnahmen die „Begünstigten“ durch verordnete „Käfighaltung“, dies widerspricht vollinhaltlich den Auflagen der EU-Richtlinie.

10. Lärmbündelung Autobahn/ICE-Stecke/Fluglärm in Eddersheim:

Ebenso wie das gesamte RheinMainGebiet wird Eddersheim insbesondere neben dem Fluglärm von den Lärmquellen Bahn (ICE-Strecke Köln/Rhein-Main, und 2 weitere S-Bahn und Güterstrecken) sowie Straße (Autobahn A3) unmittelbar heimgesucht. Diese Lärmpegel aller drei Verkehrsträger Strasse/Schiene/Luftverkehr kumulieren sich in Eddersheim; sie müssen in ihrer Summation betrachtet werden. Dies hat im Falle Eddersheim der VGH Kassel in seiner Entscheidung zu den Ist-Zustandsklagen am 15.07.2004 explizit festgestellt. Durch die Weigerung der Bahn AG, im Bereich Eddersheim die in 1996 planfestgestellte ICE-Lärmschutzwand zu bauen, wird der Schienen- und Autobahnlärm der BAB A3 ungefiltert in den Wohnort eingestrahlt. Die Landebahn-Nordwest führt als zuletzt hinzugekommener Lärmemittent zu einer nochmaligen Erhöhung des Lärmsummationspegels in Eddersheim. Dies ist im Lärmaktionsplan bisher nicht berücksichtigt, obwohl hier im Ort um die extremste Form von „Umgebungslärm“ herrscht.

11. Fraport manipulierte Fluglärm-Messwerte am Meßpunkt Eddersheim 07:

In unserer Einwendung (EÖT Offenbach am 03.12.2005) haben wir dargelegt, dass die von der Fraport AG für Eddersheim ermittelten bzw. errechneten Fluglärmpegel größtenteils manipuliert sind. Dies wird durch ein Schreiben des HMWVL an die Bürgerinitiative BfU e. V. vom 18.01.2005 deutlich, wonach die Fraport AG in erheblichem Umfang (an 66 Tagen des Jahres 2003) Fluglärmmessdaten des Messpunkts 07 gelöscht hat. Die Lärmangaben seien daher als Grundlage für eine Entscheidung sämtlichen Verfahren und für diesen Lärmaktionsplan nicht geeignet.⁵

In Anbetracht der Diskussion im Erörterungstermin 12/2005 haben Sie ausdrücklich Klärungsbedarf angemeldet. *„Es sei darzustellen, wie die Messungen*

⁵ Stellungnahme der Anhörungsbehörde RP Darmstadt vom 29. September 2006, Seite 621

an den Fluglärmüberwachungsanlagen erfolgen. Zu erklären sei, wo die Messschwelle liegt, wie hoch die Erfassungsquote ist, worin die Probleme einzelner Messstellen liegen und wie bzw. in welchem Umfang solche Fluglärmereignisse den Messergebnissen zum Zwecke der Veröffentlichung im Fluglärmreport zugeschlagen werden, die unterhalb der Messschwelle angesiedelt sind.“⁶ (Prognosegrundlagen zur Ermittlung der Umweltauswirkungen, Lärmauswirkungen RP Darmstadt, 29.09.2006, S.400-822)

Bis heute ist nicht aktenkundig, welches Ergebnis Ihr damaliger Vorstoß hatte, und ob die „Löschpraxis“ der Fraport inzwischen abgestellt ist. Fraport löschte die Fluglärm-Messwerte ab einer Windgeschwindigkeit von 30 km/h, obwohl es am Messpunkt Eddersheim keine eigene Windstärkenmessung existiert! (siehe EÖT-Protokoll vom 02.12.2005, Einwender Frank Wolf)

12. Die Bürgerinitiative stellt darüber hinaus noch folgende Forderungen:

- eine ständige Veröffentlichung der objektiven Lärmsituation im gesamten Rhein-Main-Gebiet (Weiterführung einer optimalen Lärmkartierung);
- Schaffung voller nächtlicher Ruhe durch ein absolutes Nachtflugverbot von 22.00 bis 6.00 Uhr;
- verbindliche Regelung von rechtlich einklagbaren Fluglärmgrenzwerten
- Bau einer Schallschutzwand (14,2m) an der Nordseite der Landebahn-NW
- Berücksichtigung der Eddersheimer Lärmsummation der drei Lärmquellen BAB A3 / ICE-Strecke / Luftverkehr im Lärmaktionsplan
- Erweiterung sämtlicher „Lärmschutzbereiche“ auf die gesamte Wohngemarkung Eddersheims. Hilfsweise die Wiederinkraftsetzung des Lärmschutzbereiches von 1977, welcher einen grossen Teil Eddersheims umfasste⁷. Mit der Inkraftsetzung der neuen Lärmschutzbereiche am 13.10.2011 wurde der entsprechende Bereich in Eddersheim willkürlich verkleinert!

⁶ http://www.rp-darmstadt.hessen.de/irj/RPDA_Internet?cid=bc664b8c444592b5aa8520ec2ba478e3

⁷ Festsetzung des Lärmschutzbereichs für den Verkehrsflughafen Frankfurt am Main vom 5. August 1977 BGBl. I S. 1532

- verursachergerechte Zuordnung aller Kosten von Lärminderungsmaßnahmen auf die Luftfahrtindustrie incl. der Betreiber von Flughäfen;
- Wegfall von Subventionen für die Luftfahrtindustrie;
- Begrenzung der Flugbewegungen in FRA auf maximal 380.000 pro Jahr,
- Stilllegung und Rückbau der Landebahn Nord-West;
- Verzicht auf einen weiteren Ausbau des Frankfurter Flughafens und in der Region, die der Kapazitätssteigerung des Luftverkehrs in der Rhein-Main-Region dienen.

Unabdingbare Voraussetzung für eine vollumfassende Umsetzung der vorgenannten EU-Richtlinie, - der Schaffung wirksamer Lärmschutzmaßnahmen -, muss jedoch die Erkenntnis sein, dass die bestehenden gesetzlichen Regelwerke nicht in der Lage sind, die Bevölkerung wirksam vor Lärm zu schützen.

So beurteilte auch jüngst der Deutsche Ärztetag 2012 den offensichtlichen Widerspruch zwischen den Landes- und Bundesimmissionsschutzgesetzen sowie dem Fluglärmgesetz dergestalt, dass das aktuelle Fluglärmgesetz die schlechteste Schutzwirkung vor Lärm entfaltet. Das Fluglärmgesetz ist daher entsprechend zu ändern.

In diesem Sinne widersprechen wir dem vorgelegten Planentwurf und beantragen seitens des Regierungspräsidiums Darmstadt, den kompletten Lärmaktionsplan zu überarbeiten und neu auszulegen.

Mit freundlichen Grüßen

Werner Schuster
1. Vorsitzender

Frank Wolf
Pressesprecher

BÜRGERINITIATIVE für Umweltschutz 1975 e.V.
www.BfU-Eddersheim.de

Anlage: A1) Schreiben Dr. Stefan Schulte (Fraport) vom 12. Sept. 2012
Anlage: A2) Schreiben Dr. Feldmann (BMU) vom 23. Sept. 2005