

Frankfurter Süden schnell vom Fluglärm entlasten – Das Aktionsprogramm der Frankfurter CDU

Die Frankfurter CDU steht für gute, sichere, soziale und gesunde Lebensbedingungen für alle Menschen in Frankfurt am Main. Diese können auf Dauer nur gesichert werden, wenn die Wirtschaftskraft Frankfurts sich weiter positiv entwickelt. Eine wichtige Grundlage hierfür ist die Weiterentwicklung der deutschen und europäischen Verkehrsdrehscheibe, des Flughafens Frankfurt am Main. Deswegen war die Erweiterung um eine weitere Landebahn notwendig.

Der Fluglärm ist jedoch seit Inbetriebnahme der neuen Landebahn Nordwest des Frankfurter Flughafens eine erhebliche Belastung für mindestens 20.000-30.000 der 90.000 Bewohner der drei südlichen Stadtteile Oberrad, Sachsenhausen und Niederrad. Sie sind stark betroffen und damit weit mehr Menschen als in irgendeiner anderen Stadt im Umfeld des Flughafens.

Die Frankfurter CDU begrüßt daher, dass die CDU-geführte Landesregierung die neue Bahn im Gegensatz zu den drei alten Bahnen wegen der Nähe zu großen Siedlungsgebieten wie dem Frankfurter Süden im Planfeststellungsverfahren nur für Landungen und nur in der Zeit von 5 Uhr bis 23 Uhr freigegeben hat. Auch nächtliche Ausnahmestarts und -landungen sind auf dieser Bahn nicht gestattet. Ohne dass die Kapazität des Frankfurter Flughafens damit eingeschränkt wird, sind aus Sicht der CDU Frankfurt jedoch noch weitere Maßnahmen dringend erforderlich, zu denen die Bundes- und Landesregierung mit ihren für den Betrieb des Flughafens zuständigen Dienststellen sowie die Fraport AG als Beteiligungsgesellschaft der Stadt Frankfurt aufgefordert werden:

- 1) Nutzung der Nordwestlandebahn, insbesondere in den Tagesrandzeiten, nur bei vollständiger Auslastung des sonstigen Bahnsystems
 - Keine Landungen auf der neuen Nordwestbahn nach 22 Uhr und vor 6 Uhr, soweit die Kapazität der anderen drei Bahnen es erlaubt. In den zwei Stunden von 5 – 6 Uhr und von 22 – 23 Uhr dürfen nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts maximal 133 Starts und Landungen im Jahresdurchschnitt erfolgen. Somit verfügen die drei

bisherigen Start- und Landebahnen an den meisten Tagen über genügend Kapazitäten, diesen Verkehr reibungslos abzuwickeln. Gerade bei Westwetterlage, das heißt bei Landungen aus östlicher Richtung, stellt diese Maßnahme eine enorme nächtliche Lärmentlastung für 20.000 - 30.000 Bürger im Frankfurter Süden dar.

- Auch sollte die Nutzung der neuen Landebahn während des Tages immer erst dann erfolgen, wenn die bisherigen drei Start- und Landebahnen keine freien Kapazitäten mehr aufweisen. Die Zahl der Flugbewegungen hat sich seit Inbetriebnahme der neuen Landebahn - wenn überhaupt - nur leicht erhöht, so dass die neue Landebahn aus Kapazitätsgründen zurzeit nur bei Spitzenzeiten benötigt wird. Insbesondere die Centerbahn sollte auch für Landeanflüge genutzt werden. Diese Forderung ist objektiv gerechtfertigt, da viele der sich unter den bisherigen Flugrouten befindlichen Gebäude bereits seit langem mit Lärmschutzmaßnahmen wie etwa entsprechend verglasten Fenstern und Dachdämmungen ausgestattet sind und eine Lärmsanierung der sich unter der neuen Anflugflugroute befindlichen Gebäude grundsätzlich noch nicht erfolgen konnte. Denn Anträge auf Zuschussgewährung aus dem Lärmschutzprogramm des Landes und des Flughafens sind in aller Regel noch nicht endgültig bearbeitet worden und erst wenige Gelder wurden ausgezahlt. Besonders lärmsanierungsbedürftig sind die Gebäude, die zu einem Zeitpunkt errichtet wurden, als an eine Erweiterung des Flughafens - und schon gar nicht an den Bau der neuen Landebahn im Nordwesten - nicht zu denken war.
 - Keine Erhöhung der Rückenwindkomponente zu Lasten des Frankfurter Südens
- 2) Anflug der Nordwestlandebahn nur mit Flugzeugen, die unter festzulegenden Lärmwerten liegen
- Neue Flugzeuge werden zunehmend leiser, besonders laute Flugzeuge sollten daher nicht über den am dichtesten besiedelten Anflugraum, den Frankfurter Süden, einfliegen. Neue Flugzeuge verbrauchen zudem weniger Treibstoff und produzieren weniger Abgase. Es sollte z. B. anhand der ICAO-Kategorie festgelegt werden, welche „lauten“ Flugzeuge auf der neuen Landebahn nicht landen dürfen.

3) Doppelbelastung von Niederrad beenden durch Entfall der Abflugroute 07 N-kurz und Einrichtung von 07 N-ultralang

- Insbesondere die Bewohner Niederrads werden zurzeit doppelt belastet; bei Westwind durch die landenden Flugzeuge auf der Nordwestlandebahn und bei Ostwind durch die kurz nach dem Start nach Norden abschwenkenden Flugzeuge (07 N-kurz), die mit noch niedriger Höhe Niederrad überfliegen. Die Einrichtung einer Abflugroute 07 N-ultralang in östlicher Richtung südlich entlang der A3 und einer Südumfliegung Offenbachs würden erst zu einer Überfliegung dicht besiedelter Gebiet führen, wenn schon eine erhebliche Flughöhe erreicht wurde.

4) Ausrichtung der passiven Lärmschutzmaßnahmen auf den stark belasteten Frankfurter Süden

- Umstellung der Zuschusskriterien des Programms für passiven Lärmschutz des Landes Hessen und des Flughafens von dem Kriterium der Überflughöhe auf den tatsächlich vorhandenen Fluglärm. Das Kriterium für die Gewährung eines Zuschusses für den Einbau passiven Lärmschutzes darf nicht die Höhe des Flugzeuges über dem betroffenen Grundstück sein, sondern der auf das Grundstück einwirkende Fluglärm.
- Ausweitung des Casa-Programms des Flughafens auf den Süden Frankfurts. Aufgrund dieses Programms können stark lärmbelastete Grundstücke vom Flughafen aufgekauft bzw. Entschädigungen gezahlt werden. Dieses Casa-Programm gilt jedoch nur für Flörsheim, obwohl im Frankfurter Süden regelmäßig mehr laute Fluglärmereignisse registriert werden als in Flörsheim. Die Anzahl der tagesdurchschnittlich gemessenen Maximalpegel von 70 dB(A) betrug in Flörsheim in den Monaten Januar, Februar und März 2012 96(3), 144(8) und 153(6), an der Lärmmessstelle Lerchesberg jedoch 208(14), 152(12) und 187(15). (**Anmerkung:** In Klammern () sind die Lärmereignisse in der Nacht wiedergegeben. Die Angaben stammen von Fraport.) Diese sehr lauten Schallereignisse sind besonders störend. Während jedoch über Flörsheim nur bei Ostwetterlage (lediglich 25 Prozent des Jahres) gelandet wird und somit rund 75 Prozent des Jahres überflugsfrei sind, werden dort von Fraport im Rahmen des Casa-Programmes Häuser aufgekauft. Über dem Süden

Frankfurts wird hingegen bei mehr gemessenen Maximalschallpegeln an 75 Prozent aller Tage gelandet, ohne dass das Casa-Programm angewandt wird. Es darf nicht sein, dass Frankfurt hier leer ausgeht. Aus Gründen der Gleichbehandlung und Gerechtigkeit sind die Kriterien des Casa-Programmes so zu ändern, dass auch Frankfurts Süden davon profitiert.

- Zurzeit werden die Kriterien für das gemeinsame Lärmschutzprogramm des Landes Hessen und des Flughafens „Allianz für den Lärmschutz“ erarbeitet. Die CDU Frankfurt am Main bittet den Magistrat, sich sehr vehement in die Beratungen einzuschalten und mit Nachdruck die Frankfurter Interessen zu vertreten. Die 20.000 bis 30.000 Bürger des Frankfurter Südens, die seit Oktober 2011 mit Fluglärm belastet werden, dürfen nicht länger schlechter behandelt werden, als die Bewohner des Umlandes, die ebenfalls seit Inbetriebnahme der neuen Landebahn mit zusätzlichem Fluglärm leben müssen. Die Förderung aus diesem Programm muss sich insbesondere an den Lärmspitzen orientieren. An keiner Lärmmessstelle innerhalb des gesamten Einzugsbereichs des Frankfurter Flughafens werden mehr Maximalpegel von 70 dB(A) und mehr gemessen als am Messpunkt Lerchesberg.

5) Frankfurter Programm Passiver Schallschutz

- Die Stadt Frankfurt wird mit eigenen finanziellen Mitteln Schallschutzmaßnahmen an öffentlichen Gebäuden wie Kindergärten, Schulen, Alteneinrichtungen etc. fördern bzw. vorsehen.