



regionales  
**dialogforum**

Flughafen Frankfurt

## Absichtserklärung zur Konkretisierung eines Anti-Lärm-Paktes des RDF

---

Regionales Dialogforum

Sondersitzung

Frankfurt  
26. April 2007

---

## Präambel

Im Jahr 2000 wurde nach zwei Jahren intensiver Arbeit und Verhandlungen ein Ergebnis des Mediationsverfahrens erzielt. Mit den fünf Kernelementen Ausbau, Optimierung, Anti-Lärm-Pakt, Nachtflugverbot und Regionales Dialogforum sowie weiteren Verabredungen wurde ein Ausgleich der verschiedenen Interessen angestrebt. Das RDF hat sich seit seiner Arbeitsaufnahme 2000 intensiv und durchaus kontrovers um die Konkretisierung und Umsetzung des Mediationspakets bemüht.

Ausgehend von den Ergebnissen der Mediation verfolgen die Unterzeichner das gemeinsame Ziel, Wirtschaftskraft und Lebensqualität in der Region, zum Beispiel durch Arbeitsplätze und Lärmschutz, gleichermaßen zu gewährleisten.

## I. Ziele der Absichtserklärung

Zentrales Ziel dieser Absichtserklärung ist, gemeinsame Ziele und Regelungen zur Konkretisierung des Anti-Lärm-Paktes für eine zukünftige rechtsverbindliche Vereinbarung festzulegen. Zweck des Anti-Lärm-Paktes ist, den Flugbetrieb am Flughafen Frankfurt/Main so zu gestalten, dass bestehende Reduktionspotenziale der Lärmbelastung vor allem stark betroffener Anwohner unter Gewährleistung der Sicherheit des Flugbetriebs sowie der Berücksichtigung betrieblicher und wirtschaftlicher Belange so weit wie möglich ausgeschöpft werden und für absehbare Zeithorizonte die Belastung durch Fluglärm begrenzt wird. Dabei sind auch die rechtlichen und betrieblichen Verpflichtungen der an der Umsetzung beteiligten Organisationen inkl. deren Aufsichtsgremien zu berücksichtigen. Gesetzlich zugewiesene Zuständigkeiten bleiben unberührt. Die im Anti-Lärm-Pakt (ALP) zu vereinbarenden Ziele und Maßnahmen sind unter Wahrung von rechtlich zwingend vorgeschriebenen Abläufen, Prüferfordernissen und Regeln der Entscheidungsfindung umzusetzen. Die Unterzeichner führen nach Abschluss des ALP die hierzu in ihrem Zuständigkeitsbereich notwendigen Entscheidungen und Realisierungsschritte herbei. Sollte sich im Verlauf ergeben, dass entgegen ursprünglicher Annahmen eine Maßnahme nicht umgesetzt werden kann, so werden die im ALP ggf. bereits vorgesehenen Alternativen realisiert oder die Konsequenzen in einem im ALP zu definierenden Verfahren vereinbart.

Das RDF hatte folgende Personen unter Vorsitz des Vorsitzenden des RDF, Prof. J.-D. Wörner, unterstützt von Geschäftsstelle (IFOK) und Wissenschaftlicher Begleitung (Öko-Institut), mit der Verhandlung über eine Vereinbarung zum Anti-Lärm-Pakt beauftragt:

- Bürgermeister Antenbrink (Flörsheim am Main)
- Herrn Gaebges (BARIG)
- Prof. Schölch / Herrn Dr. Schulte / Herrn Häfner (Fraport)
- Herrn Dr. Rupprecht / Herrn Johnson (Lufthansa)
- Herrn Kaden / Herrn Kraft / Herrn Gebauer (DFS)
- Herrn Stadtrat Weiß (Offenbach)
- Bürgermeister Jühe (Raunheim)
- Bürgermeister Quilling (Neu-Isenburg)

Es ist beabsichtigt, zu den nachfolgend genannten Punkten einvernehmliche Regelungen zu erreichen und diese – soweit Gegenstände eines möglichen Planfeststellungsbeschlusses betroffen sind – an die Planfeststellungsbehörde rechtzeitig mit der Bitte um Berücksichtigung weiterzuleiten. Ziel ist die verbindliche Absicherung der Inhalte des zu vereinbarenden Anti-Lärm-Paktes. Hierfür ist die schnellstmögliche Fortsetzung der Prüfung von Maßnahmen und Einigung auf einen konkretisierten Anti-Lärm-Pakt erforderlich.

## II. Übergreifende Ziele eines konkretisierten Anti-Lärm-Paktes

Ziel des Anti-Lärm-Paktes ist es, die Fluglärmbelastung in der Region zum Schutz der Wohnbevölkerung zu begrenzen. Für die Wohnbevölkerung, die schon heute oder nach der Inbetriebnahme der neuen Bahn am stärksten belastet ist, soll eine Lärmreduzierung gegenüber der im Planfeststellungsantrag für den Planungsfall 2020 prognostizierten Lärmbelastung durch zusätzliche Maßnahmen vereinbart werden. Diese Reduktion soll sich im Rahmen des Möglichen sowohl auf den Regelbetrieb am Tag sowie auf besonders sensible Zeitbereiche am Wochenende und in der Nacht erstrecken. Die Diskussion, welche Dauerschall- und Einzelschallpegel zur Abgrenzung der bei der angestrebten Reduktion besonders zu berücksichtigenden Gebiete zu Grunde gelegt werden, erfolgt unter Beachtung der gesetzlichen Regelungen und unter Berücksichtigung des Mediationsergebnisses.

Zur Orientierung für die Prüfung der Geeignetheit von Lärmschutzmaßnahmen dient im Zuge der Verhandlungen der Maßstab, ob eine Berechnung auf Basis des im Planungsflugplan 2020 beschriebenen Verkehrs und der im Planfeststellungsantrag zugrunde gelegten Bevölkerungszahlen in den jeweiligen Gebieten zu einer Verringerung der absoluten Zahl Betroffener führen würde, die mindestens diesen Pegelwerten ausgesetzt sind. Soweit wie möglich sollen Maßnahmen den Höchstbelasteten in diesen Gruppen zugute kommen.

Mit dem ALP sollen auch die wesentlichen mit dem beantragten Ausbauvorhaben verbundenen Konflikte, die Gegenstand von Klagen werden können, gemindert oder überwunden werden. In diesem Sinne soll im ALP ein umfassender Klageverzicht durch alle Unterzeichner gegen die Entscheidung des HMWVL über die im Zuge des Planfeststellungsverfahrens gestellten Anträge von Fraport vereinbart werden. In diesem Kontext sollen auch laufende rechtliche Auseinandersetzungen beigelegt werden. Die Wirksamkeit des ALP einschließlich der Klageverzichte soll unter die Bedingung gestellt werden, dass die im möglichen Planfeststellungsbeschluss oder in der Betriebsgenehmigung getroffenen Regelungen dem ALP nicht in wesentlichen Punkten widersprechen. Die im ALP zu vereinbarenden Maßnahmen entfalten – soweit nicht ausdrücklich in einzelnen Fällen etwas anderes vereinbart wird – ihre Wirkung erst mit Bestandskraft des möglichen Planfeststellungsbeschlusses, im Fall einer sofortigen Vollziehbarkeit spätestens mit Inbetriebnahme der neuen Bahn. Die Unterzeichner gehen davon aus, dass eingewendete Aspekte der Ausbauplanung, die nicht Gegenstand des ALP sind, auch nach Rücknahme der Einwendung von Amts wegen durch die Planfeststellungsbehörde geprüft und ggf. berücksichtigt werden. Darüber hinaus sollen etwaige noch verbleibende Konfliktpunkte im Planfeststellungsverfahren, die nicht im Anti-Lärm-Pakt adressiert werden, durch ergänzende bi- oder multilaterale Vereinbarungen einer außergerichtlichen einvernehmlichen Lösung zugeführt werden.

### III. Regelung von Maßnahmen des Aktiven Schallschutzes

Zum Erreichen der Lärmreduzierung durch Aktiven Schallschutz oder der Einhaltung von im Anti-Lärm-Pakt definierten Lärmgrenzen durch Aktiven Schallschutz soll die Umsetzung konkreter Maßnahmen in der Vereinbarung angestrebt und vorbehaltlich der rechtlichen Anforderungen betreffend Zuständigkeiten, Verfahrens- und Genehmigungserfordernissen in der Vereinbarung (Anti-Lärm-Pakt) festgelegt werden.

Die Maßnahmen zur Erreichung der Lärmreduzierung betreffen beispielsweise die konkrete, ggf. geänderte Handhabung von An- und Abflugverfahren, den Einsatz eines besonders lärmarmen Flottenmixes, Verringerung von Bodenlärm oder andere geeignete betriebliche Regelungen.

Soweit die Maßnahmen zum Aktiven Schallschutz bis zur Vereinbarung nicht hinreichend dargestellt werden können, werden im Anti-Lärm-Pakt konkrete Verfahrensschritte zur Prüfung / Realisierung vereinbart. Es ist in diesem Zusammenhang fest zu stellen, welche technologischen, wirtschaftlichen, betrieblichen und genehmigungsrechtlichen Randbedingungen bzw. Folgen berücksichtigt werden müssten, um eine Einführung grundsätzlich zu ermöglichen. Weiterhin soll geprüft werden, welche lärmreduzierende Wirkung mit der angedachten Maßnahme erreicht werden kann und welcher Ausrüstungsstand luffahrtseitig dafür erreicht sein muss. Zu den im Zuge der Verhandlungen zu prüfenden Maßnahmen zählen z.B.:

- a) Installierung eines Landeswellenversatzes
- b) Erhöhung Anflugleitwinkel
- c) Anhebung der Rückenwindkomponente
- d) Lärmoptimierte An- und Abflugverfahren (zeitlich/örtlich), z.B. offset-Approach oder Anwendbarkeit eines Curved Approach in FRA, ICAO-A Startverfahren und laterale Optimierung von Abflugstrecken
- e) Erweiterte Anwendung CDA
- f) Örtliche / zeitliche Beschränkung der Probeläufe und ggf. bauliche sowie betriebliche Maßnahmen zur Reduzierung des Bodenlärms
- g) Dedicated runway operations
- h) Zuweisung von Fluggeschwindigkeit im Nahbereich
- i) Sonstige Maßnahmen zur Vermeidung von Lärm

Die Umsetzung wird durch eine einvernehmlich zu besetzende Expertengruppe vorbereitet und begleitet sowie von den jeweiligen Trägern der Maßnahmen aktiv vorangetrieben.

Auch der Status und das Verfahren zur fortgesetzten Prüfung weiterer Maßnahmen des aktiven Schallschutzes, die heute noch nicht realisierbar sind, sollen definiert werden. Hierfür wird der ALP auch Verabredungen zum Prozess sowie den Maßstäben für die Prüfung und Realisierung weiterer Maßnahmen zum Lärmschutz enthalten, die derzeit nicht absehbar oder bekannt sind.

## IV. Regelung des Nachtflugverbots und Schutz der Nachtrandstunden

Im Einklang mit dem Antrag auf Planfeststellung wird für das gesamte Bahnsystem ein Nachtflugverbot definiert, vereinbart und umgesetzt. Zusätzliche Ausnahmen müssen so restriktiv definiert werden, dass das im Mediationsergebnis festgehaltene Nachtflugverbot nicht in seiner Substanz Schaden erleidet. Die Einzelheiten der Definition von zusätzlichen Ausnahmen und ihres Umfangs werden in der Vereinbarung zur Konkretisierung des Anti-Lärm-Paktes festgelegt. Dabei werden die „Mediationsnacht“ und die Randstunden entsprechend mit betrachtet. Sowohl die Anzahl von Flügen als auch die Schaffung von Minimum Noise Routes sind zu berücksichtigen. Darüber hinaus sollen wirksame wirtschaftliche Anreize für die Luftverkehrsgesellschaften geschaffen werden, ihren Flugbetrieb in der Nacht mit besonders lärmarmem Fluggerät abzuwickeln.

Es soll eine konkrete Regelung des Nachtflugverbotes zwischen 23 und 5 Uhr und der Nachtruhe in der gesetzlichen Nacht zwischen 22 und 6 Uhr erarbeitet werden, die verbindliche Regelungen für zusätzliche Ausnahmen und Verspätungen in der Zeit zwischen 23 und 5 Uhr enthält, die Anzahl an langfristig planbaren Bewegungen in dieser Zeit festlegt und bestimmt, wie sich eine unzumutbare Dichte der Flugbewegungen in den Randstunden der Mediationsnacht vermeiden lässt. Eventuelle Missbräuche und Verstöße der vereinbarten Regelung sind von unabhängiger Stelle zu untersuchen und entsprechend der gesetzlichen Möglichkeiten zu ahnden.

## V. Regelung der Langfristperspektiven für das Vier-Bahnsystem

Es ist im Anti-Lärm-Pakt zu regeln, wie über den Tag hinaus die Langfristperspektiven des Flughafens mit dem Vier-Bahnsystem und der Lärmentwicklung in der Region aussehen, so dass es zu keiner weiteren Steigerung des Lärms über das für 2020 prognostizierte Niveau hinaus kommt. Es soll hierzu ein Verfahren vereinbart werden, das den Forderungen nach Planungssicherheit entspricht.

## VI. Regelung zur Schaffung von Planungssicherheit in Bezug auf grundlegende Änderungen des Bahnsystems

Planungssicherheit ist – wie für alle Beteiligten – auch für die Bevölkerung in der Region ein zentraler Aspekt. Dies erfordert einerseits, dass die Menschen darauf vertrauen können, dass nicht zukünftig beliebig wachsende Belastungen durch den Flughafen auf sie zu kommen. Auf der anderen Seite sollen Abmachungen über mögliche Entwicklungen nicht so getroffen werden, dass nachfolgenden Generationen kein Spielraum für eigene Entscheidungen über die Entwicklung des Flughafens verbleibt. Es soll daher ein Verfahren vereinbart werden, das den Forderungen nach Planungssicherheit für einen absehbaren Zeitraum entspricht.

## VII. Regelung des Passiven Schallschutzes und von Entschädigungen / Immobilienmanagement

Die Unterzeichner sind sich einig, dass Maßnahmen des Aktiven Schallschutzes von besonderer Bedeutung sind. Nach dem Ausschöpfen aller im Rahmen des ALP als realisierbar eingestuftes Möglichkeiten des Aktiven Schallschutzes sollen, soweit erforderlich, Maßnahmen des passiven Schallschutzes und des Immobilienmanagements greifen. Dabei können über das gesetzlich vorgeschriebene Maß hinausgehende Maßnahmen definiert und umgesetzt werden, die zu einer Entlastung insbesondere in den am höchsten lärmbelasteten Zonen führen.

Es wird derzeit davon ausgegangen, dass ab Ausbau bis zum Jahr 2020 ein Regionalfonds für die Finanzierung von passiven Schallschutzmaßnahmen und ein unter Berücksichtigung bestehender Programme zu definierendes Immobilienmanagement in den genannten Gebieten zur Verfügung stehen sollte. In der Vereinbarung sollen sowohl die Quellen des Regionalfonds (z.B. Fraport, Kommunen, Land Hessen, Landkreise, Luftverkehrsgesellschaften) als auch die Verfahren zur Mittelvergabe (z.B. Kriterien, Höhe) definiert werden. Als Instrument für die Verwaltung und Vergabe ist das Forum „Zukunft Flughafen und Region“ angedacht.

Die zusätzlichen Maßnahmen bleiben beschränkt auf das Gebiet von Kommunen, die dieser Vereinbarung beigetreten sind. Antragsberechtigt sind Eigentümer von Wohnimmobilien in diesen Kommunen, sofern diese Eigentümer selbst nicht gegen den Ausbau des Flughafens klagen. Darüber hinaus regelt sich die Gewährung von Maßnahmen nach Maßgabe des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm oder eines anderen gültigen Rechtsmaßstabs.

## VIII. Kompensationsregelungen für die Kommunen

Eine Kompensationsregelung zu Auswirkungen des Flughafenausbaus auf Siedlungserweiterungsflächen und die Sozialstruktur, auf die Dimensionierung öffentlicher Einrichtungen, auf die Gewerbestruktur sowie infolge sonstiger wirtschaftlicher Vor- und Nachteile von Kommunen soll außerhalb des Anti-Lärm-Paktes erfolgen. In einem parallelen Prozess unter Berücksichtigung der Instrumente der Regionalplanung und der Regionalförderung werden gemeinsam mit dem Land konkrete Lösungen und eine zeitnahe Umsetzung zugunsten der betroffenen Kommunen angestrebt.

## IX. Regelung zur Etablierung eines Forums „Zukunft Flughafen und Region“

Unter dem Dach eines gemeinsam getragenen Forums „Zukunft Flughafen und Region“ soll auch in Zukunft der Dialog zwischen den verschiedenen Akteuren geführt werden und die Umsetzung der im ALP vereinbarten Maßnahmen aktiv begleitet und gesteuert werden. Ebenso sollen Regeln für die Konfliktschlichtung erarbeitet werden. Bestandteil soll auch ein Umwelt- und Nachbarschaftshaus sein, in dem u.a. Ergebnisse der verschiedenen Maßnahmen zum Monitoring koordiniert und kommu-

niziert werden. Das Forum kann darüber hinaus Aufgaben der Verwaltung und Vergabe der Mittel des Regionalfonds wahrnehmen. Details über Trägerschaft, die gemeinsame Finanzierung durch das Land, die Luftverkehrswirtschaft und Kommunen sowie die rechtliche Ausgestaltung werden im Anti-Lärm-Pakt bzw. in ggf. notwendigen Zusatzvereinbarungen geregelt.

## X. Regelung des weiteren Vorgehens bis zur Vereinbarung eines konkretisierten Anti-Lärm-Paktes

Die jeweiligen Vertreter der AG V kommunizieren diese Absichtserklärung in ihren Gremien und werben aktiv für die Akzeptanz. Ziel ist die Unterzeichnung durch die Mitglieder der Verhandlungsgruppe sowie durch die besonders betroffenen Kommunen und Landkreise, die im einzelnen noch abschließend festzulegen sind. Voraussetzung ist auch die Verabschiedung der Absichtserklärung durch das RDF und die Unterstützung durch die Landesregierung und den Bund beispielsweise durch eine gesonderte Vereinbarung.

Für die Ausarbeitung des Anti-Lärm-Paktes als verbindliche Vereinbarung wird die Verhandlungsgruppe aufgrund des hohen Zeitdrucks ihre Prüfung aller Möglichkeiten zur Optimierung des Gesamtsystems insbesondere unter Lärmschutzgesichtspunkten ohne Unterbrechung fortsetzen. Auf Basis der Ergebnisse soll nach erfolgter Unterzeichnung der Absichtserklärung durch die genannten Akteure eine weitere Konkretisierung der Ziele und Maßnahmen verhandelt, im Anti-Lärm-Pakt schriftlich festgelegt und schließlich rechtsverbindlich unterzeichnet werden.

Der Text des Anti-Lärm-Paktes soll spätmöglichst zum 30. Juni 2007 vorgelegt werden.

## XI. Regelung für den Fall, dass es nicht zu einer Vereinbarung eines konkretisierten Anti-Lärm-Paktes kommt

Sofern eine gemeinsame Vereinbarung zu einem konkretisierten Anti-Lärm-Pakt nicht zustande kommt, wird diese Absichtserklärung gegenstandslos.