

Im Jahr 2000

Antragsteller: OV-Vorstand

## **Flughafen Frankfurt / Fluglärm**

Nachdem Anfang Februar die Mediationsgruppe zur Flughafenentwicklung die Ergebnisse ihrer Arbeit der Öffentlichkeit präsentiert hat, ist es für die SPD-Arheilgen notwendig, diese Ergebnisse zu bewerten und ihre eigenen Positionen zu verdeutlichen, zumal Arheilgen unmittelbar vom Fluglärm betroffen ist. Absolute Priorität besitzt dabei die Verminderung der derzeitigen Lärmbelastung und die Realisierung eines uneingeschränkten Nachtflugverbots.

Die SPD-Arheilgen begrüßt das Engagement von Oberbürgermeister Peter Benz als Vertreter der Stadt Darmstadt in der Mediationsgruppe und unterstützt seine Bemühungen, eine Verminderung des Fluglärms für die nördlichen Stadtteile Darmstadts zu erreichen. In diesem Zusammenhang ist auch der Beschluß der Stadtverordnetenversammlung zu sehen, der die Stadt Darmstadt auffordert, eine Klage gegen den am 10. Dezember 1999 von der Regionalversammlung beschlossenen Regionalplan vorzubereiten, da dieser Siedlungsbeschränkungen in Folge einer 60- bzw. 62 db (A) –Fluglärmzone für die nördlichen Stadtteile Darmstadts festsetzt.

Das von den drei Mediatoren vorgestellte Ergebnis formuliert neben den verschiedenen Möglichkeiten des Baus einer neuen Start- und Landebahn außerhalb des jetzigen Geländes des Frankfurter Flughafens noch andere Bedingungen, die Voraussetzung für eine Kapazitätserweiterung des Flughafens sind. Dazu gehört u.a. das für unseren Stadtteil so wichtige **uneingeschränkte Nachtflugverbot zwischen 23.00 und 5.00 Uhr**.

Zu den von der Mediationsgruppe geprüften Varianten gehört auch der mögliche Bau ein sog. Südbahn. Der Vorteil dieser Ausbauoption liegt für Darmstadt auf der Hand: Voraussetzung für den Bau einer neuen Start- und Landebahn im Süden des Flughafens ist die Stilllegung der Startbahn 18 West. Die dadurch zustande kommenden höheren Überflugrouten über Darmstadt würden zu einer drastischen Verringerung des Fluglärms führen und damit zu einer Aufhebung der Siedlungsbeschränkungen im Darmstädter Norden.

Für die Arheilger SPD ist klar, daß jegliche Entscheidung nur in einem Gesamtpaket der von den Mediatoren vorgeschlagenen Maßnahmen realisierbar ist. Es kann nicht sein, daß je nach Blickwinkel nur die jeweils günstigsten Kriterien und Varianten ernsthaft diskutiert werden und die damit verbundenen Nachteile mit dem Hinweis auf die Unmöglichkeit der Realisierung „ad acta“ gelegt werden. Die Entscheidung für einen Ausbau des Frankfurter Flughafens kann nur gemeinsam mit der betroffenen Bevölkerung und nicht gegen sie getroffen werden. Deshalb begrüßt die SPD den Beschluß der Stadtverordnetenversammlung eine kommunale Arbeitsgemeinschaft zum Schutz der nördlichen Stadtteile vor Fluglärm zu gründen und unter Beteiligung lokaler Initiativen ein abgestimmtes Vorgehen sicherzustellen.

Im Falle einer Entscheidung für den Bau einer neuen Start- und Landebahn auf dem Rhein-Main-Flughafen spricht sich die Arheilger SPD unter Berücksichtigung der genannten Punkte für den Bau einer solchen Südbahn aus. Diese Entscheidung bietet nicht nur für die Bevölkerung in Darmstadts Norden größtmöglichen Schutz vor Fluglärm und eröffnet neue Siedlungsmöglichkeiten, sondern stellt auch eine große Planungssicherheit für den Flughafen in den nächsten Jahrzehnten dar.

Unabhängig von einer Entscheidung für eine der Ausbauvarianten ergeben sich für die Arheilger SPD folgende Forderungen:

- Sechsstündiges uneingeschränktes Nachtflugverbot in der Zeit zwischen 23.00 und

5.00 Uhr.

- Es sind absolute Obergrenzen für den zumutbaren Lärm differenziert für den Tag und die Nachtzeit von 22.00 bis 6.00 Uhr festzulegen, die wesentlich unterhalb der gegenwärtigen Grenzwerte liegen und die nicht überschritten werden dürfen. Am Tag sind 62 db (A) Dauerschall nicht zu überschreiten.
- In der Nacht wird die Grenze für Dauerschall auf 32 db (A) herabgesetzt, Einzelschallereignisse dürfen 52 db (A) am Ohr des Schlafers nicht überschreiten.
- Einzelschallereignisse sind zahlenmäßig nach Tag (70 db (A)) und Nacht (52 db (A)) differenziert zu begrenzen.
- Die Einhaltung der Zumutbarkeitsgrenzen ist nach dem Verursacherprinzip in erster Linie durch Maßnahmen des aktiven Schallschutzes (Reduzierung des Lärms an der Quelle) und nachrangig durch Maßnahmen des passiven Schallschutzes (z.B. durch bauliche Maßnahmen) zu erreichen.
- Kontinuierliche Reduzierung des Dauerschallpegels und Reduzierung der Zahl von diesem Schallpegel betroffenen Wohnungen.
- Überprüfte Optimierung der An- und Abflugverfahren mit dem Ziel, durch Bündelung und Streuung vorgegebene Lärmkontingente nicht zu überschreiten.
- Verbot der besonders lauten Kapitel 2-Flugzeuge und Neuaufteilung der Kapitel 3-Flugzeuge nach Lärmkriterien sowie Reduzierung des Anteils der lauterer Maschinen.
- Triebwerkprobeläufe nur in abgeschirmten Zonen.
- Finanzielle Anreize für modernes Fluggerät durch eine am gemessenen Fluglärm orientierte Abgabe (z.B. Lärmtaler, Umweltabgabe).
- Minimierung der Schadstoffemissionen
- Verlagerung von Flugverkehr auf andere Flughäfen und auf die Bahn, insbesondere von Urlaubs- und Frachtverkehr, der für das Drehkreuz Frankfurt nicht erforderlich ist.
- Verstärkte Kooperation mit der Bundesbahn zur Verringerung innerdeutscher Zubringerflüge u.a. durch Check-In-Möglichkeiten in Bahnhöfen.