# Die Region und der Flughafen

## Forderungen zum Schutz der Lebensqualität und der Gesundheit im Ballungsraum Rhein-Main

### Ausgangslage

Spätestens mit Einleitung des Mediationsverfahrens zum Ausbau des Frankfurter Flughafens geriet ein bis dahin weitgehend spannungsfreies Verhältnis zwischen der Flughafenbetreiberin und vielen von Fluglärm betroffenen Nachbarkommunen in Schieflage.
Die seinerzeitige Entscheidung der Landesregierung unter Ministerpräsident Holger Börner, der Flughafen dürfe sich nur noch „innerhalb des Zaunes“ weiter entwickeln, galt nach den Auseinandersetzungen um den Bau der Startbahn West als Grundlage für sich wieder verbessernde nachbarschaftliche Beziehungen. Der ‚Nicht-Erweiterungsbeschluss’ der hessischen Landesregierung ließ erwarten, dass es in den von Fluglärm betroffenen Städten und Gemeinden durch die sukzessive Erneuerung der Flugzeugflotten perspektivisch leiser und nicht lauter werden würde.

Mit dem Mediationsergebnis im Jahr 2000, den darauf aufsetzenden Beschlüssen des hessischen Landtags sowie den eingeleiteten Raumordungs- und Planfeststellungsverfahren war aus der Sicht zahlreicher Anrainerkommunen die Grundlage für ein kooperatives Nachbarschaftsverhältnis verletzt worden, denn nun war klar, dass der Region nicht allmähliche Lärmminderung sondern durch die erhebliche Steigerung der Verkehrsmengen zusätzlicher Fluglärm bevorstehen würde.

Die Absicht der hessischen Landesregierung, den Frankfurter Flughafen ausbauen zu wollen, löste bei den Kommunen im engeren und weiteren Umfeld des Flughafens unterschiedliche Reaktionen aus, auf deren Basis in den Kommunalparlamenten ablehnende oder zustimmende Beschlüsse gefasst wurden. Unabhängig davon bestand jedoch im kommunalen Lager uneingeschränkte Einigkeit darüber, dass ein Ausbau des Flughafens gemäß Mediationsergebnis nur unter der Voraussetzung eines Nachtflugverbotes sowie umfänglicher aktiver und passiver Schutzmaßnahmen erfolgen könne.

Am 18.12.2007 erging durch das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung der Planfeststellungsbeschluss zum Ausbau des Frankfurter Flughafens. Nach der Eilentscheidung des Hessischen Verwaltungsgerichtshofes und sein darauf folgendes Urteil vom 21.08.2009 schuf die Fraport AG mit der Durchführung der Rodungs- und Baumaßnahmen Fakten.

Die Genehmigung des Ausbauvorhabens enthält nicht die Schutz- und Kompensationsvorgaben der Mediation. Damit lassen sich, entgegen der erklärten Absicht des hessischen Landtages, erhebliche Belästigung und ggf. gesundheitliche Folgewirkungen nicht erfolgreich verhindern.

Ein Vertrauensverlust in die Berücksichtigung kommunaler Belange ist insbesondere dadurch ausgelöst worden, dass das stets als ‚untrennbar mit dem Ausbau verbundene’ Nachtflugverbot aufgegeben worden war. Eine verlässliche Eingrenzung des Fluglärms wurde ebenso wenig erreicht, weil es im Planfeststellungsbeschluss versäumt wurde, eine belastbare Lärmobergrenze festzuschreiben.

Die neue Nordwest-Landebahn ist in baulicher Hinsicht bereits im Mai 2011 erstellt worden, und die Inbetriebnahme ist seitens der Fraport und der Genehmigungsbehörde für den 21. Oktober diesen Jahres vorgesehen. Im Zuge der Nutzung der neuen Bahn wird ein deutlich größeres Gebiet von Fluglärm belastet sein, als das vor dem Ausbau der Fall war. Hinzu kommt, dass durch z. T. niedrigere Überflughöhen auch die Belästigungswirkung zunehmen wird. Umso wichtiger ist daher in dieser Phase, dass die seitens der Hessischen Landesregierung nach Abschluss des Mediationsverfahrens zugesagten Schutzregelungen zur Abwehr von starker Belästigung und Gesundheitsgefahren durch Fluglärm tatsächlich auch konsequent umgesetzt werden.

## Nachtflugverbot

Es kommt einem Skandal gleich, dass die immer wieder beschworene Balance des Mediationsergebnisses, nämlich Ausbau einerseits, Nachtflugverbot und Anti-Lärm-Pak(e)t andererseits offenkundig von der Hessischen Landesregierung nicht mehr ernst genommen wird. Trotz immer wieder getätigter Versprechungen im Hinblick auf die Realisierung eines Nachtflugverbotes zwischen 23.00 und 05.00 Uhr werden durch die Landesregierung seit geraumer Zeit fortwährend Maßnahmen gegen eine Ruhephase in der Nacht auf den Weg gebracht.

Die von Fluglärm betroffenen Kommunen im Rhein-Main-Gebiet sind empört darüber, dass

- der Planfeststellungsbeschluss durchschnittlich 17 Flüge in der „Mediationsnacht“ und durchschnittlich 150 Flüge im gesamten Zeitraum der gesetzlichen Nacht vorsieht;
- die Landesregierung die Entscheidung des Hessischen Verwaltungsgerichtshofes zugunsten des Mediations-Nachtflugverbotes nicht akzeptiert und deshalb ein Revisionsverfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht initiiert hat;
- das Land Hessen mit großem Engagement Bundesratsinitiativen der Bundesländer Rheinland-Pfalz und Nordrhein-Westfalen ablehnt, die auf eine Bewahrung der gesetzlichen Grundlagen für die Erteilung von Nachtflugverboten zielen. Offenkundig wird damit die Absicht, ein Nachtflugverbot gemäß Mediationsergebnis für den Frankfurter Flughafen mit allen Mittel abwehren zu wollen.

Die von Fluglärm betroffenen Kommunen im Rhein-Main-Gebiet halten den Schutz der Nachtruhe zwischen 22.00 – 06.00 Uhr für erforderlich. Unabhängig davon wird von der Hessischen Landesregierung verlangt, dass sie die Politik des Vertrauensbruchs gegenüber der von Fluglärm betroffenen Bevölkerung aufgibt, sich zumindest zum Mediations-Nachtflugverbot zwischen 23.00 – 05.00 Uhr bekennt und entsprechend handelt. Hierzu vorrangig die Rücknahme der Bemühungen um Revision des Urteils des Hessischen VGH.

## Anti-Lärm-Pak(e)t/Maßnahmenpaket des Forums Flughafen und Region

Die Verpflichtung, auch innerhalb des Tagzeitraumes die ausbaubedingten Mehrbelastungen an Fluglärm in der Region durch geeignete Maßnahmen des aktiven Schallschutzes zu mindern, ist Ergebnis der Mediation. Die Erarbeitung eines sogenannten „Anti-Lärm-Pak(e)ts“ wurde als ein „untrennbar mit dem Ausbau verbundener Bestandteil“ der Gesamtlösung der Mediation festgeschrieben.

Hier stehen nicht nur die hessische Landesregierung und die Fraport in der Pflicht. Ganz wesentlich trägt auch die Deutsche Flugsicherung Verantwortung, wenn es um die Erarbeitung und erfolgreiche Umsetzung nachhaltig wirksamer aktiver Schallschutzmaßnahmen geht.

Die von Fluglärm betroffenen Kommunen im Rhein-Main-Gebiet bedauern, dass entgegen der Absicht der Mediation mit der Umsetzung von aktiven Schallschutzmaßnahmen erst zehn Jahre nach Vorliegen des Mediationsergebnisses begonnen wurde. Damit können den erheblichen Mehrbelastungen, die mit Inbetriebnahme der neuen Landebahn entstehen werden, bislang nur aktive Schallschutzmaßnahmen im Rahmen des sog. „Ersten Maßnahmenpakets“ entgegengestellt werden, deren Minderungswirkungen und neue Belastungen noch nicht sicher einschätzbar sind.

Zur Erreichung wirksamer Maßnahmen des aktiven Schallschutzes unterstützen die von Fluglärm betroffenen Kommunen im Rhein-Main-Gebiet die Arbeit des im Jahr 2008 eingerichteten Expertengremiums „Aktiver Schallschutz“ im Forum Flughafen und Region.
Es ist bekannt, dass die Arbeit an wirksamer Fluglärmminderung unter Berücksichtigung der unzureichenden gesetzlichen Schutzgrundlagen nicht einfach ist. Die Maßnahmen des aktiven Schallschutzes sind aber Teil des Mediationsversprechens gegenüber der erheblich durch Fluglärm belasteten Bevölkerung und müssen deshalb jetzt zeitnah, also auch schon vor Inbetriebnahme der neuen Bahn, zur Umsetzung kommen.

Die von Fluglärm betroffenen Kommunen im Rhein-Main-Gebiet erwarten:

- Mit Inbetriebnahme der Bahn ist die erheblich von Fluglärm- und Bodenlärm betroffene Bevölkerung schnellstmöglich umfänglich zu schützen
- Die Arbeit des Expertengremiums ist durch entsprechende Bereitstellung von Ressourcen durch die Landesregierung sowie die Luftverkehrswirtschaft so zu unterstützen, dass kurzfristig wirksame sowie umsetzungsfähige Maßnahmen vorgestellt und realisiert werden können;
- Maßnahmen, die keine Lärm verteilende Wirkung haben, wie beispielsweise die durch technische Änderungen erreichbare Minderung des Lärms am Flugzeug selbst, genießen hohe Priorität. Die Luftverkehrsgesellschaften haben daher, trotz der mit der Umrüstung verbundenen Kosten, schnellstmöglich dafür zu sorgen, dass Bestandsgerät entsprechend überarbeitet und die Modernisierung der Flotten engagiert vorangetrieben werden;
- Maßnahmen mit Lärm verteilender Wirkung müssen in der Bilanz ihrer Minderungswirkung eindeutig sein und sollen vorrangig zur Entlastung höchstbelasteter Wohnbevölkerung dienen; bei Verteilung von Fluglärm soll das Entstehen neuer Höchstbelastungen vermieden werden.
- Beurteilungsgrundlage für die Einführung von Maßnahmen sollte immer eine Gesamtlärmbetrachtung des Fluglärms, d. h. unter Berücksichtigung der An- und Abflugrouten beider Betriebsrichtungen sein
- Die hohe Ausgangsbelastung in den betroffenen Städten und Gemeinden ist ebenso zu berücksichtigen, wie die ausbaubedingten Lärmzunahmen;
- Satellitengestützte Navigation für den an- und abfliegenden Verkehr ist Grundlage für alle wesentlichen modernen Optimierungsmöglichkeiten bei der vertikalen wie lateralen Flugführung. Dieses Potential ist so schnell wie möglich zu erschließen.
  Über geeignete Maßnahmen (z. B. Bonus- Malussysteme) ist daher der

erforderliche technische Ausstattungsstand in den Flugzeugen zur umfänglichen Einführung satellitengestützter Navigation am Frankfurter Flughafen konsequent zu verbessern.
- Nachhaltig wirksame aktive Schallschutzmaßnahmen verlangen internationale Kooperation im Hinblick auf gemeinsame Schutzstandards und die Festschreibung lärmarmer An- und Abflugverfahren. Entsprechende internationale Kontakte sind daher herzustellen und zu institutionalisieren.

**Lärmobergrenze**

Der Frankfurter Flughafen liegt inmitten der dicht besiedelten Rhein-Main-Region. Die Anrainerkommunen und mit ihnen die jeweilige Wohnbevölkerung erfahren durch den Flugbetrieb viele Belastungen und Einschränkungen. Diese werden erheblich steigen, wenn die Anzahl der Flugbewegungen von derzeit unter 500.000 bis 2020 auf 701.000 pro Jahr gemäß Planfeststellungsbeschluss durch den Ausbau ausgeweitet werden. Auch bleibt unklar, ob und ggf. in welchem Maße weiteres Wachstum der Flugbewegungszahlen ermöglicht werden soll. Umso wichtiger ist der Aspekt der Planungssicherheit. Die in den besonders von Fluglärm belasteten Gebieten lebenden Menschen müssen sich darauf verlassen können, dass es nicht noch lauter wird. Die mittlerweile erkennbaren Möglichkeiten des aktiven Schallschutzes lassen es zu, einerseits dem Luftverkehr Entwicklungsmöglichkeiten offen zu halten, andererseits aber die verbindliche Vorgabe zu machen, das gegenwärtige Lärmniveau nicht zu überschreiten.
Die hessische Landesregierung wird daher aufgefordert, für den Frankfurter Flughafen eine Lärmobergrenzenregelung zu erarbeiten und verbindlich festzuschreiben.

**Regionalfonds**

Zahlreiche Kommunen in der Rhein-Main-Region entstehen durch den intensiven Flugbetrieb am Frankfurter Flughafen in erheblichem Umfang Lasten. Diese reichen von teilweisen oder vollständigen Beschränkungen der Wohnsiedlungsentwicklung bis zu erhöhten Aufwendungen für die soziale Infrastruktur aufgrund negativer, fluglärmbedingter sozialstruktureller Entwicklungen.
Es ist daher nicht hinnehmbar, dass Vorteile und Lasten aus dem Betrieb des Frankfurter Flughafens so ungleich verteilt sind.
Es ist daher ein angemessenes Kompensationsmodell n Form eines Regionalfonds für die Kommunen zu entwickeln, die im Wesentlichen durch nachteilige Wirkungen des Flugbetriebs belastet sind.

Die hessische Landesregierung hat in der Beschreibung der Aufgaben der Mediation, des Regionalen Dialogforums sowie des Forums Flughafen und Region das Kompensationserfordernis erkannt und die Erarbeitung eines entsprechenden Modells z. B. in Form eines Regionalfonds verlangt.
Für die von Fluglärm betroffenen Kommunen in der Rhein-Main-Region ist derzeit leider nicht erkennbar, dass an einem Kompensationsmodell in Form eines Regionalfonds gearbeitet wird. Die hessische Landesregierung wird daher aufgefordert, schnellstmöglich hierzu eine Arbeitsgruppe einzurichten und die aus dieser Gruppe heraus entwickelten Vorschläge in einem Dialog mit der Region erörtern zu lassen.

**Schlussbemerkungen**

Nachtflugverbot, Anti-Lärm-Maßnahmen und ein angemessener Lastenausgleich stellen die Grundlage für ein auf Kooperation ausgerichtetes nachbarschaftliches Verhältnis

zum Frankfurter Flughafen dar. Die von Fluglärm betroffenen Kommunen im Rhein-Main-Gebiet sind der Auffassung, dass auch der Flughafen aufgrund seines wachsenden Bedarfes an Wohninfrastruktur ein Interesse daran haben muss, das in den letzten Jahren stark belastete Verhältnis zu den Städten und Gemeinden in seiner Nachbarschaft zu verbessern. Wir fordern daher sowohl die Landesregierung, als auch die Flughafenbetreiberin und die sonstigen Akteure auf Seiten der Luftverkehrswirtschaft dazu auf, endlich konsequent die kommunalen Interessenlagen im fluglärmbelasteten Umfeld des Airports zu berücksichtigen. Dies macht zwingend das aktive Zutun bei der Minderung der Gesamtbelastungen erforderlich, die seitens einzelner Kommunen zu tragen sind.

Zur Wiedererlangung von Vertrauen ist als erster unverzichtbarer Schritt ein sofortiges und uneingeschränktes Bekenntnis zum Nachtflugverbot seitens der Landesregierung sowie der Fraport vonnöten.

Dezernentin Dr. Manuela Rottmann
für die Stadt Frankfurt

Oberbürgermeister Dr. Helmut Müller
für die Stadt Wiesbaden

Oberbürgermeister Michael Korwisi
für die Stadt Bad Homburg

Oberbürgermeister Claus Kaminsky
für die Stadt Hanau

Oberbürgermeister Horst Schneider
für die Stadt Offenbach

Oberbürgermeister Jochen Partsch
für die Stadt Darmstadt

Dezernentin Katrin Eder
für die Stadt Mainz

Oberbürgermeister Stefan Gieltowski
für die Stadt Rüsselsheim

Landrat Oliver Quilling
für den Landkreis Offenbach

Landrat Klaus Peter Schellhaas
für den Landkreis Darmstadt-Dieburg

Landrat Thomas Will
für den Landkreis Groß-Gerau

Landrat Ulrich Krebs
für den Hochtaunuskreis

Landrat Erich Pipa
für den Main-Kinzig-Kreis

Landrat Michael Cyriax
für den Main-Taunus-Kreis

Landrat Burghard Albers
für den Rheingau-Taunus-Kreis

Landrat Dr. Ulrich Reuter
für den Landkreis Aschaffenburg

Landrat Claus Schick
für den Landkreis Mainz-Bingen