

Positionspapier der KAG Flughafen Frankfurt/Main

Die KAG steht für 43 Gebieteskörperschaften im Rhein-Main-Gebiet, für eine Region, die von Mainz und Wiesbaden im Westen bis Offenbach und Hanau im Osten reicht, und von Niedernhausen im Norden bis nach Pfungstadt im Süden. Die KAG steht für eine Region, in der mehr als eine Million Menschen leben und arbeiten:

- | | |
|-------------------------------|--|
| 1. Stadt Darmstadt | 23. Stadt Riedstadt |
| 2. Stadt Dietzenbach | 24. Stadt Rödermark |
| 3. Stadt Dreieich | 25. Stadt Rüsselsheim |
| 4. Stadt Flörsheim am Main | 26. Stadt Weiterstadt |
| 5. Stadt Ginsheim-Gustavsburg | 27. Landeshauptstadt Wiesbaden |
| 6. Stadt Griesheim | 28. Gemeinde Biebesheim |
| 7. Stadt Groß-Gerau | 29. Gemeinde Bischofsheim |
| 8. Stadt Hattersheim | 30. Gemeinde Büttelborn |
| 9. Stadt Hanau | 31. Gemeinde Egelsbach |
| 10. Stadt Heusenstamm | 32. Gemeinde Erzhausen |
| 11. Stadt Hochheim | 33. Gemeinde Hainburg |
| 12. Stadt Hofheim (Taunus) | 34. Gemeinde Mühlthal |
| 13. Stadt Kelkheim (Taunus) | 35. Gemeinde Nauheim |
| 14. Stadt Kelsterbach | 36. Gemeinde Niedernhausen |
| 15. Stadt Maintal | 37. Gemeinde Roßdorf |
| 16. Stadt Mainz | 38. Gemeinde Trebur |
| 17. Stadt Mörfelden-Walldorf | 39. Gemeinde Walluf |
| 18. Stadt Mühlheim am Main | 40. Kreis Darmstadt-Dieburg |
| 19. Stadt Neu-Isenburg | 41. Kreis Groß-Gerau |
| 20. Stadt Offenbach | 42. Kreis Offenbach |
| 21. Stadt Pfungstadt | 43. Regionalverband FrankfurtRheinMain |
| 22. Stadt Raunheim | |

Mit dem Bau der Landebahn ist die Grenze des Erträglichen für die KAG endgültig überschritten. Seit der Inbetriebnahme der neuen Landebahn demonstrieren regelmäßig Tausende von Menschen im Terminal oder in den betroffenen Städten. Die herrschende Fluglärmbelastung wird als zu hoch und gesundheitsgefährdend wahrgenommen. Aus diesem Grund erhebt die KAG nachfolgende Forderungen:

1. Deutliche Reduzierung der Fluglärmbelastung in der Region durch eine Lärmobergrenze und die Deckelung der Anzahl von Flugbewegungen

Die KAG Flughafen fordert das Land Hessen auf, in Abstimmung mit den betroffenen Kommunen in der Region eine verbindlich einzuhaltende Lärmobergrenze festzulegen. Die Festsetzung einer Lärmobergrenze ist geboten, da es nicht hinnehmbar ist, dass die Lärmbelastung in der Region noch weiter ansteigt. Die zahlreichen Beschwerden aus der Bevölkerung und der anhaltende Widerstand zeigen deutlich, dass die Belastungen bereits heute unerträglich sind, obwohl erst etwa 67 % der im Planfeststellungsverfahren prognostizierten Flugbewegungen erreicht sind.

Im Weiteren fordern wir, dass die Lärmobergrenze jährlich gesenkt wird, bis ein Wert von 50 dB(A) am Tag nicht überschritten wird. Dadurch wird erreicht werden, dass die fortschreitende technische Entwicklung und die sukzessive Modernisierung der Flotten zu einer wirklichen Lärmentlastung beitragen und diese nicht durch eine Erhöhung der Anzahl von Flugbewegungen „aufgefressen“ wird. Eine Lärmobergrenze ohne Reduzierung der Flugbewegungen würde im Ballungsraum jedoch dazu führen, dass Lärm vorerst nur verteilt und nicht gemindert wird. Mit der weiteren Verteilung werden neue Betroffenen entstehen. Deshalb fordert die KAG gleichzeitig, die Anzahl der Flugbewegungen vom und zum Flughafen Frankfurt jährlich zu begrenzen. Die Begrenzung ist

machbar, raumverträgliche Alternativen und Strategien zur Reduzierung sind vorhanden und bekannt. Um die Belastungen nicht weiter zu erhöhen und eine dauerhafte Lärminderung zu erreichen, ist eine Deckelung der Anzahl von Flugbewegungen unterhalb der aktuellen Verkehrszahlen erforderlich.

2. Erstellung einer Luftverkehrsprognose unter Berücksichtigung der aktuellen nationalen, europäischen und internationalen Entwicklungen

Derzeit stagniert das Luftverkehrsaufkommen am Flughafen Frankfurt. Die mit der aktuellen Prognose von 2006 für den Planfall prognostizierten 701.000 Flugbewegungen und 88,3 Mio. Passagiere pro Jahr werden bis 2020 nicht erreichbar sein. Deshalb fordert die KAG eine neue Prognose, in der auch das Stützjahr 2020 anzugeben ist. Die Zahlen des Jahres 2020 sind dann maßgeblich für alle Baumaßnahmen am jetzigen Standort. Schließlich haben Fraport und Landespolitik im gesamten Verfahren darauf verwiesen, nicht über 2020 hinaus blicken zu können und es nur um die Bewältigung des Aufkommens in 2020 gehe. Mögliche Entwicklungen nach 2020 wurden den Entscheidungen der nächsten Generation vorbehalten. Anhand dieser neuen Prognose mit dem Stützjahr 2020 muss letztlich entschieden werden, ob und in welcher Größe ein Terminal 3 für das Verkehrsaufkommen des Jahres 2020 erforderlich sein wird. Nach Einschätzung der KAG kann das erwartete Verkehrsaufkommen des Jahres 2020 mit den heute vorhandenen betrieblichen Einrichtungen des Flughafens Frankfurt bewältigt werden.

Die Fraport AG und die Landesregierung sind aufgefordert, die Prognose zukünftig im Rhythmus von 5 Jahren fortzuschreiben und zu veröffentlichen.

3. Nachtflugverbot in der gesetzlichen Nacht von 22:00 – 06:00 Uhr

Die heute erlaubten 133 Flugbewegungen pro Nacht stellen eine zu hohe Fluglärmbelastung zur Nachtzeit dar. Rechnet man die An- und Abflugzeiten mit jeweils ca. 15 Minuten dazu, so verkürzt sich die theoretisch sechsstündige Nachtruhe von 23.00 bis 5.00 Uhr auf 5,5 Stunden. Nicht nur für Kinder gilt, dass damit ein ausreichender, ungestörter Schlaf nicht gewährleistet ist.

Aufgrund der hohen nächtlichen Fluglärmbelastung in der Region und der sehr hohen Anzahl von Betroffenen, kann nur ein echtes Nachtflugverbot in der gesetzlichen Nacht eine hinreichende Nachtruhe gewährleisten. Fluglärm macht krank, insbesondere in der Nacht. Das belegen zahlreiche Lärmwirkungsstudien und lärmmedizinische Untersuchungen. Selbst Maßnahmen des passiven Schallschutzes, auch dies haben Studien im Auftrag des Umweltbundesamtes gezeigt, sind nur geeignet, die gesundheitlichen Schlafstörungen zu reduzieren - sie verhindern diese jedoch nicht gänzlich. Zum Schutz der menschlichen Gesundheit durch nächtlichen Fluglärm ist ein Nachtflugverbot von 22:00 bis 6:00 Uhr unabdingbar.

4. Dauerhafter finanzieller Ausgleich für alle lärmbelasteten Kommunen

Nach Auffassung der KAG sind die finanziellen Leistungen des Flughafens für den passiven Lärmschutz im Fluglärmschutzgesetz falsch festgelegt. Für nicht hinnehmbar hält es die KAG auch, diese Kosten einseitig durch Mittel aus öffentlichen Haushalten zu subventionieren oder zu finanzieren. Die privaten Anteilseigner des Flughafens werden bei dieser Finanzierung über die öffentlichen Haushalte nicht an den Folgekosten des Flugbetriebs beteiligt. Die KAG fordert deshalb, dass die Fraport AG einen jährlich festgelegten Betrag von 10 Prozent der Einnahmen aus den Flughafenentgelten in den von der Landesregierung gegründeten Regionalfonds einzahlt und dass dieser Regionalfonds dauerhaft eingerichtet wird. Außerdem ist der Regionalfonds auszuweiten und muss mindestens im Gebiet des ganzen Lärmschutzbereiches zur Anwendung kommen. Neben den Kosten des passiven Lärmschutzes müssen aus dem Regionalfonds Strukturhilfen für die Kommunen und Zuschüsse für die zusätzlichen Gesundheitskosten innerhalb des Siedlungsbeschränkungsbereiches gezahlt werden. Der Finanzierungsbedarf des Regionalfonds kann durch die Erhebung zusätzlicher Gebühren für laute Flugzeuge - eines „Lärmtalers“ – zusätzlich gespeist werden.

5. Vorgeschaltete, ergebnisoffene Bürgerbeteiligung

Die immer deutlicher geäußerten Widerstände und Debatten zu großen Infrastrukturprojekten zeigen, dass sich die Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger nicht mehr alleine auf konventionelle, gesetzlich vorgeschriebene Verfahren zur Beteiligung der Betroffenen erstrecken darf.

Im Sinne einer guten Nachbarschaft zwischen dem Flughafen und der Region gilt es, die Bürgerinnen und Bürger transparent bei der Festlegung der Flugrouten und allen anderen relevanten Entscheidungen frühzeitig zu informieren und zu beteiligen. Es muss sichergestellt werden, dass neben der Beteiligung der betroffenen Bevölkerung bei der Festlegung von Flugrouten und Flugverfahren eine ergebnisoffene Bürgerbeteiligung vorgeschaltet wird. Entscheidungen werden so transparent und nachvollziehbar, was zu einer größeren Akzeptanz führt.

Die Forderungen der KAG und Initiativen sind von der Politik aufzugreifen und umzusetzen. Nur so wird eine dauerhaft gute Nachbarschaft mit dem Flughafen Frankfurt gelingen.

gez.
Walter Astheimer
*Erster Kreisbeigeordneter des
Kreises Groß-Gerau und
Vorstandsvorsitzender der
Kommunalen Arbeitsgemeinschaft Flughafen*

gez.
Peter Schneider
*Bürgermeister der
Stadt Offenbach und
Mitglied des Vorstandes der
Kommunalen Arbeitsgemeinschaft Flughafen*

gez.
Doris Hoffmann
*Kreisbeigeordnete des
Kreises Darmstadt-Dieburg und
Mitglied des Vorstandes der
Kommunalen Arbeitsgemeinschaft Flughafen*

gez.
Manfred Ockel
*Bürgermeister der
Stadt Kelsterbach und
Mitglied des Vorstandes der
Kommunalen Arbeitsgemeinschaft Flughafen*