

Seit 1997: Eine Stadt kämpft gegen den Fluglärm

Vortrag zur Bürgerversammlung am 25. Januar 2012 in Hochheim am Main von Ernst Willi Hofmann

„Eine Stadt kämpft...“ – Haben wir gekämpft? Ja, es war ein Kampf gegen den Flughafenausbau und gegen zu viel Fluglärm! Und es ist noch einer. Die Stadt Hochheim am Main hat mit eindeutigen, einstimmigen Beschlüssen von Stadtverordnetenversammlung gekämpft. Hervorragende Juristen, wie Dr. Martin Schröder aus München, der heute Abend die juristische Seite noch eingehender erläutern wird, standen und stehen uns zur Seite. Wir klagten gegen die derzeitige Situation, stellten Anträge auf Betriebsbeschränkungen, wiesen mit wissenschaftlichen Gutachten die Betroffenheit der Hochheimer vom Flugbetrieb nach, wendeten uns an die EU-Kommission und mit einer Verfassungsbeschwerde an das Bundesverfassungsgericht.

Umsonst! Umsonst? Nein, es hat viel Geld gekostet. Und Zeit und Kraft. Es hat aber auch etwas gebracht. Davon, von den letzten fünfzehn Jahren, will ich heute berichten.

Vor 15 Jahren

Vor 15 Jahren gab es auf dem Frankfurter Airport etwa 400.000 Flugbewegungen im Jahr. Doppelt so viele, wie 1971, als der Planfeststellungsbeschluss für die Startbahn 18 West erlassen wurde.

Niemand dachte daran, dass eine klare Aussage von Politik und Wirtschaft wanken könnte, nämlich die, dass der Flughafen sich nur innerhalb seines Zaunes entwickeln darf, also keine Erweiterung mehr erfahren werde. Denn schon in der Begründung zum Planfeststellungsbeschluss für die Startbahn 18 West schrieb das Hessische Wirtschaftsministerium im Jahr 1971 fest: *„Die Befürchtungen, dass später eine weitere Start- oder Landebahn – etwa parallel zur Bahn 18 West – errichtet werden könnte, entbehren jeder Grundlage. Die Genehmigung einer solchen Anlage wird auf keinen Fall erteilt.“*

Auch wir in Hochheim am Main haben unsere Stadtentwicklungspolitik danach ausgerichtet. Die Impulse für die Planung eines neuen Wohngebietes in der Südstadt beispielsweise waren nur unter diesen Bedingungen möglich.

„Was scheren mich die Aussagen von gestern?“ fragten sich dann 1997 hintereinander die LUFTHANSA, die ihre Basis in Frankfurt aus allen Nähten platzen sah, die FAG als Betreiberin des Flughafens, die ihrer Hauptkundin die Infrastruktur für deren Expansion zur Verfügung stellen wollte, und die Hessische Landesregierung. Die Landesregierung berief ein unabhängiges, ergebnisoffenes Mediationsverfahren ein. Es sollte klären, *„unter welchen Voraussetzungen der Flughafen Frankfurt dazu beitragen kann, die Leistungsfähigkeit der Wirtschaftsregion Rhein-Main im Hinblick auf Arbeitsplätze und Strukturelemente dauerhaft zu sichern und zu verbessern, ohne die ökologischen Belastungen für die Siedlungsregion außer acht zu lassen.“* Das Prioritäten im Mediationsziel waren erkennbar: „Sicherung und Verbesserung der Leistungsfähigkeit – erst hinter dem Komma stand der (Zu-)satz: „..., ohne Lärm- und Umweltauswirkungen *außer acht zu lassen.*“

Das Mediationsergebnis ist der Start der Ausbauplanung

Das Ergebnis lag im Januar 2000 vor. Fünf einzelne Bausteine hatte es:

- Optimierung des vorhandenen Systems
- Ausbau des Bahnsystems ist aufgrund der wirtschaftlichen Bedeutung des Flughafens erforderlich
- Nachtflugverbot zwischen 23 und 5 Uhr
- Anti-Lärm-Pakt
- Fortsetzung des mit der Mediation begonnenen Dialogs

Die Mediationsgruppe um die drei Mediatoren vereinbarten, dass die fünf Bausteine des Mediationsergebnisses untrennbar miteinander verbunden bleiben müssen. Der Hessische Ministerpräsident Koch präzisierte immer wieder: „Ohne Ausbau kein Nachtflugverbot, ohne Nachtflugverbot kein Ausbau!“

Schon einen Monat später zeigte die FAG gegenüber der Planfeststellungsbehörde ihre Ausbauabsicht an. Ziel sei die Abwicklung von mindestens 120 Flugbewegungen pro Stunde und 660.000 Flugbewegungen im Jahr. Drei Varianten gab es: eine Start- und Landebahn im Süden und zwei Variationen für eine Landebahn im Norden.

Es schlossen sich die vorgesehenen Verfahren (u. a. Umweltverträglichkeitsprüfung, Raumordnungsverfahren, Planfeststellungsverfahren) an.

Stadt Hochheim am Main bezieht Stellung

Die Haltung der Stadtverordnetenversammlung war klar: Kein Ausbau, vielmehr muss der bestehende Fluglärm reduziert werden. Es entstanden die Aktion Zukunft Rhein-Main (ZRM), die Kommunale Arbeitsgemeinschaft Flughafen Frankfurt (KAG), die Hochheimer Initiative gegen Fluglärm - kein Ausbau wurde von engagierten Hochheimern gegründet. Die BI WiDeMa erarbeitete mit viel Sachverstand und Fachwissen Gegenkonzepte zu den Flugrouten. Später gründete sich der Hochheimer Verein für Lebensqualität – gegen Fluglärm, der Privatklägern hilft, gerichtlich gegen Ausbau und Fluglärmbelastung vorzugehen.

Wie sah es 2001 beim Thema Fluglärm in Hochheim aus?

Bei Betriebsrichtung 25 (Westbetrieb) lagen Massenheim und die Hochheimer Wohngebiete nördlich von Burgeff- und Flörsheimer Straße in einem Bereich zwischen 55 und 59 dB(A) am Tage. Die Abbildung zeigt eine Westbetriebssituation (Starts in schwarz, Landungen in rot)

Ein gutes Drittel aller Starts gingen über die Parallel-Bahnen nach Nordwesten raus.

Bei Ostbetrieb waren Südstadt und südliche Oststadt einem Dauerschall von gerechnet 45 bis 49 dB(A) ausgesetzt.

Reinhard Ebert, Leiter des Umweltamtes der Stadt Rüsselsheim und Experte der ZRM, informiert Sie anschließend über die aktuellen Flugrouten, die Südumfliegung und ihre Auswirkungen sowie über die Maßnahmen und die Ideen, die momentan unter dem Begriff „Aktiver Schallschutz“ aktuell sind.

Das Planfeststellungsverfahren beginnt

2002, als das Regierungspräsidium Darmstadt nach großer Beteiligung der Fachbehörden und Träger öffentlicher Belange sein Urteil über die Raumverträglichkeit des Ausbaus abgeben musste, bedurfte es größter Kraftanstrengung, um die Hürde zu nehmen. Nach dem umfangreichen Erörterungsverfahren, an dem auch wir teilnahmen, wollte das RP am 22. Mai 2002 erklären: *„Die Verwirklichung der Vorhabensvarianten Nordwest, Nordost und Süd ist mit den Erfordernissen der Raumordnung nicht vereinbar.“* Drei Wochen später, bei der gemeinsamen Pressekonferenz, präsentierten der Hessische Wirtschafts- und Verkehrsminister und der Regierungspräsident aber folgende Fassung: *„Die Vereinbarkeit der Vorhabensvarianten Nordwest und Nordost mit den Erfordernissen der Raumordnung kann hergestellt werden, wenn Planänderungsverfahren zu einer Änderung der unter Ziffer 2 genannten Ziele führen.“* Der Wandel im Beurteilungstext zeigt, dass innerhalb weniger Tage aus einem „Geht nicht“ für alle drei vorgeschlagenen Ausbauvarianten ein „Geht, wenn...“ für die Nordbahnen wurde.

Fraport stellte, nachdem die Vorverfahren irgendwie absolviert werden konnten, den Antrag auf Planfeststellung, übrigens ohne Nachtflüge zwischen 23 und 5 Uhr für den gesamten Flughafen!

In den Erörterungsverfahren legten die Kommunen und Verbände umfangreiche Gutachten zur möglichen Gesundheitsgefährdung durch Fluglärm vor. Joy Hensel, Ruhebeauftragte der Stadt

Hattersheim und Beobachterin im Begleitkreis zur Gesundheitsstudie des Forums Flughafen und Region, die zur Zeit anläuft, wird dieses Thema, von dem auch die Überschrift unserer Bürgerversammlung „Fluglärm macht krank“ stammt, vertiefen.

Viele dachten an das Aus für die Ausbauplanung, als heraus kam, dass man bei der Antragstellung die TICONA vergessen hatte. Der Betrieb lag so, dass die Landebahn im Kelsterbacher Wald nicht hätte gebaut werden können. Mit 650 Mio Euro bezahlte FRAPORT den Umzug des Industriebetriebes – und machte die Bahn frei.

2007 kam der Planfeststellungsbeschluss des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung, also die Baugenehmigung für die Nordwestlandebahn im Kelsterbacher Wald – mit Sofortvollzug. Er geht von 701.000 Flugbewegungen im Prognosejahr 2020 aus. Erlaubt werden 150 nächtliche Flugbewegungen – davon 17 zwischen 23 und 5 Uhr (die ja nicht beantragt waren).

Kommunen, Private und Verbände beklagten den Beschluss ebenso wie die Luftverkehrswirtschaft. Die Luftverkehrswirtschaft wollte noch mehr Nachtflüge auf dem Klageweg erreichen; wir die Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses insgesamt – und damit auch einen Verzicht auf Nachtflüge. Unsere Klage ruht noch beim Hof in Kassel. 2009 wurden die Musterverfahren vom Hessischen Verwaltungsgerichtshof entschieden. Der Ausbau wurde grundsätzlich genehmigt, aber die 17 Flüge zwischen 23 und 5 Uhr sind, wie die Richter urteilten, nicht mit dem gesetzlich gebotenen Schutz der Bevölkerung vor nächtlichem Fluglärm zu vereinbaren.

Die Grundlage für die Entscheidung des Hessischen Verwaltungsgerichtshofs in Kassel zu den nächtlichen Flugbewegungen ist § 29 b Absatz 1 LuftVG: *„Flugplatzunternehmer, Luftfahrzeughalter und Luftfahrzeugführer sind verpflichtet, beim Betrieb von Luftfahrzeugen in der Luft und am Boden vermeidbare Geräusche zu verhindern und die Ausbreitung unvermeidbarer Geräusche auf ein Mindestmaß zu beschränken, wenn dies erforderlich ist, um die Bevölkerung vor Gefahren, erheblichen Nachteilen und erheblichen Belästigungen durch Lärm zu schützen. **Auf die Nachtruhe der Bevölkerung ist in besonderem Maße Rücksicht zu nehmen.**“*

Kurz vor der vorgesehenen Eröffnung der neuen Landebahn im Kelsterbacher Wald erließ der Hessische Verwaltungsgerichtshof ein Verbot für planmäßige Flüge zwischen 23 und 5 Uhr. Die Entscheidung der Kasseler Richter kam wohl für alle, Freunde und Feinde der Nachtruhe, überraschend.

Der 21. Oktober 2011

Die Anfluggrundlinie rückte 1.400 m näher an unsere Wohnbebauung. In den ersten Wochen herrschte nur Ostbetrieb – mit den von vielen Bürgerinnen und Bürgern geltend gemachten Auswirkungen.

Die Zahl der Starts ging etwas zurück, weil leichte Flugzeuge nun schon die Südumfliegung nutzen konnten. Auch die meisten der stark lärmenden Schwermaschinen werden nach Inbetriebnahme des VOR auf Nauheimer Gemarkung, frühestens für März dieses Jahres vorgesehen, ebenfalls auf die Südumfliegung geschickt, so dass unsere Weststadt leiser leben wird.



Die Bundeskanzlerin schwebte am 21. Oktober recht leise ein. Dieser lärmarme Gleit- und Sinkflug war möglich, weil niemand davor und dahinter kam. Würde man diese sehr nützliche Art des Aktiven Schallschutzes praktizieren wollen, ging das auf die Kapazität – und die ist bis jetzt kaum antastbar.

Vorschläge für Aktive Schallschutzmaßnahmen scheitern letztendlich immer daran, dass sie zu Einschränkungen der Kapazität führen.

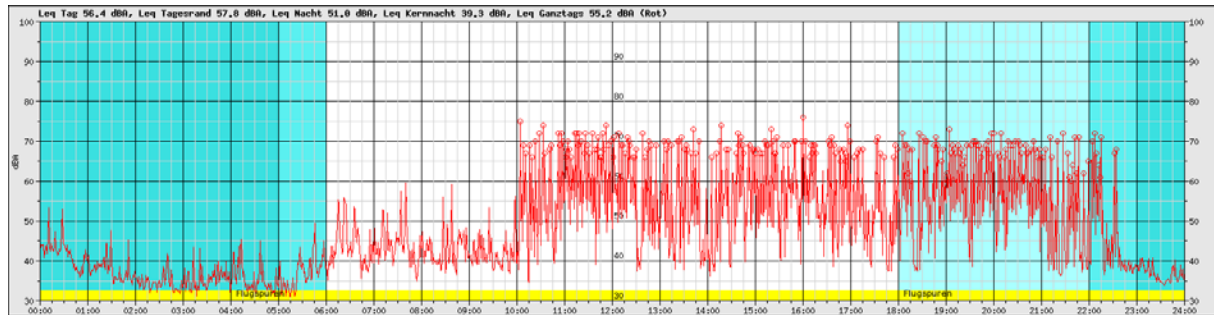


Viele Flugzeuge wurden in den ersten Wochen nicht über die Ideallinie zur Landung gebracht, also – wie auf dem Foto zu sehen – südlich der Oststadtbebauung, sondern von den Fluglotsen über die Häuser dirigiert.

Die Deutsche Flugsicherung hat Besserung gelobt. Wir werden das mit unseren Monitoring-Mitteln beobachten und einfordern.

Im November herrschte bis zum 13. Ostbetrieb; dann begann eine lange Westbetriebsphase. Erste Ergebnisse aus der Fraport-Messstelle Nr. 14, die auf dem Dach unseres Altenwohnheimes in der Schwedenstraße 2 installiert wurde, zeigen eine starke Belastung mit Fluglärm! 58 dB(A) am Tage und 49 dB(A) nachts.

In diesem ersten Monat nach der Inbetriebnahme der neuen Landebahn flogen dort im Tagesdurchschnitt 130 Flieger mit mehr als 70 dB(A) vorbei.



Die vorstehende Darstellung stammt von unserer ganz neuen städtischen Messanlage, die wir auf dem Dach eines Hauses in der Saarstraße, direkt unter der Anfluggrundlinie, aufgebaut haben. Sie erkennen gut den Umgebungslärm (Güterzüge, S-Bahnverkehr oder auch einen lauten Motorradfahrer) bis 10 Uhr. Dann stellte man die Betriebsrichtung in Frankfurt von 25 auf 07 (Ostbetrieb) um – und die Nadel schlägt dann bis zum Beginn des Nachtflugverbots um zwanzig Minuten vor 23 Uhr regelmäßig auf Werte über 70 dB(A) aus. Rechnerisch entspricht das einem Mittelungspegel von 56,4 dB(A) am Tag.

Horst Weise vom Deutschen Fluglärmdienst wird das Fluglärm-Monitoring, das Sie auch zuhause am PC als aktuelle Informationsquelle nutzen können, vorstellen.

Fazit 1 (Daumen nach unten):

- Gesetze **pro Luftverkehr und Ausbau**
- Einwendungen von über 100.000 Menschen, 1.400 davon aus Hochheim, haben keine Wirkung
- Warnungen der Lärmwirkungsforschung wurden nicht ernst genommen
- Politische Zusagen wurden nicht eingehalten
- Wir werden zur Problemlösung auf „Passiven Schallschutz“ verwiesen
- Die wirtschaftlichen Auswirkungen und Arbeitsplätze decken alle Bedenken zu.

Fazit 2 (Daumen nach oben):

- Zeitgewinn (die neue Bahn sollte 2006 zur Fußball-WM schon laufen)
- **Nachtflugverbot**
- Sensibilisierung der Bevölkerung
- Empfehlung des Umweltbundesamtes Berlin im Beteiligungsverfahren für den Großflughafen Berlin-Brandenburg: „Regelmäßige Nachtruhe für stadtnahe Flughäfen in der Zeit von 22 bis 6 Uhr“
- Umdenken in Politik und Ministerien: „Mediation gilt!“

Die Hochheimer und Wickerer Winzer, die eine Preisverleihung bei der Hessischen Landesregierung nutzten, um auf die negativen Auswirkungen des aktuellen Flugbetriebes aufmerksam zu machen, Heribert Schlosser, der spontan einen Aktionssong unter dem Titel „Losst uns die Nacht in Ruh“ gemacht hat, Pfarrer, die an ihrem Kirchturm eine Fahne mit „Der Himmel gehört nicht Fraport“ aufgehängt haben, Bürgerinnen und Bürger, die sich in den Bürgerinitiativen und Vereinen engagieren, Tausende, die montags im Terminal 1 des Flughafens demonstrieren haben letztendlich Bewegung in die festgefahrenen politischen Aussagen gebracht.

Forderungen der Stadt Hochheim am Main

- **Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr**
- Lärmärmere Ab- und Anflugverfahren und -höhen, **Einhaltung der Ideallinien** zur Meidung von Wohngebieten

- **Reduzierung der geplanten Flugbewegungen**
- EU-Verordnung zu lärmschutzbedingten Betriebsbeschränkungen verhindern
- Keine Aufweichung des § 29 b LuftVG

Die Stadtverordnetenversammlung hat in ihrer Resolution an Landesregierung, Fraktionen im Landtag, Fraport, DFS und weiteren Akteuren deutlich ausgedrückt, was sie im Interesse Hochheims für notwendig hält.

Aktuell kommt das Verhindern einer Drohung aus Brüssel dazu: Wenn ein vorliegender Entwurf einer EU-Verordnung wirksam würde, wären neue und bestehende Betriebsbeschränkungen auf unseren Flughäfen gefährdet, zum Beispiel auch die klar verfügte Nachtruhe auf der neuen Bahn.

Es gilt auch, die im Koalitionsvertrag in Berlin vorgesehene „Präzisierung“ des § 29 b LuftVG mit dem Ziel der *Sicherstellung von Kapazitätsentwicklung und international wettbewerbsfähigen Zeiten*, ein direkter Wunsch der Luftverkehrswirtschaft an die Politik, zu verhindern.

Wer kann etwas erreichen?

- Engagierte Bürgerinnen und Bürger
- Aktion Zukunft Rhein-Main und die Juristen
- Fluglärmkommission
- Gesundheitsstudie

Mit den wöchentlichen Demonstrationen im Terminal 1, jeweils montags um 18 Uhr, machen wir auf uns aufmerksam, werden gehört. „Wir sind hier, wir sind laut, weil man uns die Ruhe klaut“.

Es gibt drei Gelingensbedingungen für ein dauerhaftes Miteinander von Region und Flughafen:

- Losst uns die Nacht in Ruh
- Verschont uns mit noch mehr Überflügen am Tag
- Es muss eine neue Reihenfolge in der Beurteilung gelten: Zuerst kommt, wie bisher, die Sicherheit. Aber dann muss Lärm- und Umweltschutz vor Wirtschaftlichkeit und Kapazität gehen.

Fluglärm macht krank! Wir brauchen ein Nachtflugverbot und eine Beschränkung der Flugbewegungen am Tage!