

Den Worten müssen Taten folgen

Hessens schwarz-grüne Landesregierung lässt den Willen vermissen, wirklich durchgreifend etwas gegen die Lärmbelastung zu tun, die vom Frankfurter Flughafen ausgeht. Allerdings hat die neue Koalition auch Vereinbarungen getroffen, die zumindest in die richtige Richtung gehen.

Die Initiative Zukunft Rhein-Main (ZRM) begrüßt es, dass die neue Landesregierung Lärmobergrenzen für den Flughafen einführen will. „Ausgangspunkt muss aber die derzeitige und nicht etwa eine künftige Fluglärmbelastung sein: Denn die Situation ist heute schon unerträglich und darf sich nicht noch weiter verschlechtern“, erklärt Groß-Geraus Landrat und ZRM-Sprecher Thomas Will. Die Kommunen und Verbände, die der ZRM angehören, fordern eine jährliche Reduzierung des Fluglärmpegels um 0,4 Dezibel (A) ausgehend von den Werten aus dem Jahr 2012.

Auch ein Nachtflugverbot zwischen 22 Uhr und 6 Uhr steht weiterhin im Forderungskatalog. Die Ankündigung der Landesregierung, so genannte Lärmpausen einzuführen, geht nach Meinung von ZRM-Sprecherin Katrin Eder (Umweltdezernentin der Stadt Mainz) nicht weit genug. Schwarz-Grün hat in Aussicht gestellt, für die einen Anrainer die



Rosenmontag in Mainz: Ministerpräsident Volker Bouffier mit seinem grünen Dackel Tarek Al-Wazir wird wegen des Fluglärms närrisch aufs Korn genommen.

Nachruhe auf 23 bis 6 Uhr, für die anderen von 22 bis 5 Uhr auszudehnen und ihnen somit jeweils eine Stunde mehr als bisher zu gönnen.

Die ZRM bleibt auch bei ihrer Einschätzung, dass das geplante Terminal 3 nicht gebaut werden darf. „Die Zahl der Flugbewegungen und der Passagiere stagnieren – es gibt keinen Bedarf für ein Terminal, für das beson-

ders schützenswerter Bannwald gerodet werden muss“, erklärt ZRM-Sprecherin Angelika Munck (Bürgermeisterin von Hochheim). Insofern ist es ein kleiner Hoffnungsschimmer, dass Schwarz-Grün den Bedarf des Baus des Terminals 3 prüfen will. „Auch hier hat die neue Landesregierung die Chance zu beweisen, dass die Ankündigungen aus der Koalitionsvereinbarung mehr als nur Sprechblasen sind.“

Liebe Mitbürgerinnen und Mitbürger,



vor Ihnen liegt das 25. „Extrablatt“, mit dem wir Sie über aktuelle Entwicklungen rund um den Ausbau des Frankfurter Flughafens informieren. Das „Extrablatt“ feiert also Jubiläum, leider, muss man sagen. Denn allen gegenteiligen Beteuerungen zum Trotz hat sich bei den Verantwortlichen am Flughafen und in Wiesbaden noch immer nicht die Einsicht durchgesetzt, dass sich der Airport nur mit und nicht gegen die Interessen seiner Anrainer entwickeln kann.

Andererseits ist die 25. Ausgabe ein gutes Zeichen: Das „Extrablatt“ hat sich seit 2001 als kontinuierliche und zuverlässige Plattform erwiesen, die kritisch über den Flughafen ausbaut berichtet. Und Information ist die Grundlage, um sich zu wehren. Wir werden uns weiterhin für mehr Lärmschutz, ein tatsächliches Nachtflugverbot und eine geringere Schadstoffbelastung einsetzen!

Ein Schritt in diese Richtung wäre das längst fällige Eingeständnis der Verantwortlichen, dass die prognostizierte Zahl der Flugbewegungen – die wichtigste Begründung für den Bau der neuen Landebahn! – völlig falsch war. Im „Extrablatt“ haben wir



Bündnis gegen Fluglärm

darauf schon vor acht Jahren hingewiesen. Und heute ist mehr denn je klar: Es gab nie ein Kapazitätsproblem und es wird auch so schnell keines geben.

Die Nordwestbahn ist nicht nur eine ökologische Katastrophe für die Region, sondern auch eine milliardenschwere Fehlinvestition – eine Tatsache, die sich in der jüngsten Fraport-Bilanz bereits niedergeschlagen hat.

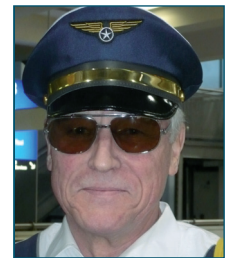
Ihr Thomas Will
Landrat des Kreises Groß-Gerau



Seit November 2011 wird Montag für Montag im Terminal 1 gegen den Flughafenusbau und seine Folgen demonstriert – am 19. Mai zum 100. Mal.



Julia Wolf (Hochheim): „Wir machen unverdrossen weiter und üben Druck auf die Politik aus!“



Ulrich Binger (Sachsenhausen): „Wenn wir nicht protestiert hätten, wäre es nicht zum Nachtflugverbot gekommen.“



Roman Röher (Flörsheim): „Wir brauchen einen langen Atem, um uns Gehör zu verschaffen. Aber den haben wir!“



Brigitt Delleske (Maintal): „Nach der Landtagswahl waren viele Ausbaugegner frustriert. Aber wir müssen trotzdem weitermachen.“

„Unsere Penetranz ist unsere Stärke“

Kein langes Leben war der Montagsdemonstration im Terminal 1 seit ihrem Start im November 2011 prophezeit worden. Nun steht am 19. Mai die 100. Kundgebung an.

Irgendwann, so die Hoffnung des Flughafenbetreibers Fraport, aber auch die Befürchtung mancher Ausbaugegner, würde der montägliche Protest schon absterben. Heute, wenige Wochen bevor die Bürgerinitiativen zur Jubiläumsaktion starten werden, erscheint die totgesagte Demo lebendiger denn je: „Die 100 ist doch nur eine Zahl“, sagt Julia Wolf aus Hochheim, „wir machen unverdrossen weiter.“

Von nur 300 Teilnehmern bei der ersten Demonstration wuchs die Veranstaltung innerhalb kürzester Zeit auf einige Tausend Menschen an. Zwar schwankt die Beteiligung von Montag zu Montag, doch ein stabiler Protestkern hält die Demo am Leben. Das Fazit der Bürgerinitiativen lautet: „Es hat sich gelohnt.“ Vor allem das Nachtflugverbot von 23 Uhr abends bis fünf Uhr morgens schreiben sich die Ausbaugegner auf die Fahnen.

„Die Luft ist nicht raus. Ich bin hoch motiviert für die nächsten 100 Demos.“ Der Rentner ist überzeugt davon, dass es ohne den Druck durch die Proteste am Flughafen nicht zum Nachtflugverbot gekommen wäre: „Wenigstens das können wir unserem Engagement zuschreiben.“

Birgit Delleske aus Maintal ist, wie die meisten hier, regelmäßig dabei. Sie schafft es zwar nicht jede Woche zur Demo, aber mindestens zweimal im Monat. „Unsere Penetranz ist unsere Stärke. Damit hat doch keiner gerechnet“, sagt die Frau, die seit Eröffnung der neuen Bahn wegen des Fluglärms nicht mehr im eigenen Garten sitzen möchte. Gleichzeitig räumt die Maintalerin ein, dass andere Kommunen „natürlich noch sehr viel mehr betroffen“ sind. Bei ihren Mitstreitern hat sie beobachtet, dass viele nach der Landtagswahl und der Bildung einer schwarz-grünen Koalition „frustriert“ gewesen seien, weil sie sich ein klares politisches Signal gegen den Flughafenusbau gewünscht hätten.

„Nach der 100. Demo machen wir natürlich weiter. Es ist völlig ausgeschlossen, dass wir uns irgendwann an den Fluglärm gewöhnen“, schimpft Renate Roch vom Frankfurter Lerchesberg. Auch ihr Ehemann ist noch genauso zornig wie am ersten Demo-Tag: „Fraport hat spekuliert, dass sich der Protest totläuft, aber das ist nicht der Fall. Diese unheilige Allianz aus Politik und Kommerz macht mich unendlich wütend.“

„Jetzt erst recht“ – so sehen es die meisten der Lärmgeplagten, die sich seit dem 14. November 2011 jeden Montag ab 18 Uhr am Terminal 1 versammeln. Für sie ist die friedliche Protestaktion eine Erfolgsgeschichte, die weiter geht, auch wenn das Maximal-Ziel, die umstrittene neue Landebahn wieder zu schließen, kaum zu erreichen ist.

Ulrich Binger aus Sachsenhausen hat sich als Pilot verkleidet und wirkt ebenfalls ent-



Die Stadt Frankfurt und das Umland wollen sich beim Thema Fluglärmreduzierung stärker abstimmen. Dies ist das Ergebnis eines Gesprächs zwischen Frankfurts Oberbürgermeister Peter Feldmann (links) und Landrat Thomas Will in Groß-Gerau. Feldmann sicherte zu, in Frankfurt für eine Mitgliedschaft in der Initiative Zukunft Rhein Main (ZRM) zu werben. In der ZRM arbeiten bereits mehr als 30 Kommunen, Landkreise, Umweltschutzorganisationen und Bürgerinitiativen zusammen. Thomas Will ist einer von drei Sprechern der ZRM.

Auch Roman Röher aus Flörsheim, der gerade sein Dach wegen möglicher Wirbelschleppen klammern lässt und bislang vergeblich für Lärmschutzfenster kämpft, ist nicht zufrieden. Dennoch zieht er die Notwendigkeit des Protestes nicht in Zweifel – auch nach der 100. Montagsdemo nicht: „Man braucht einen langen Atem, um sich Gehör zu verschaffen. Aber den haben wir!“

Es könnte leiser sein, doch Geld ist wichtiger

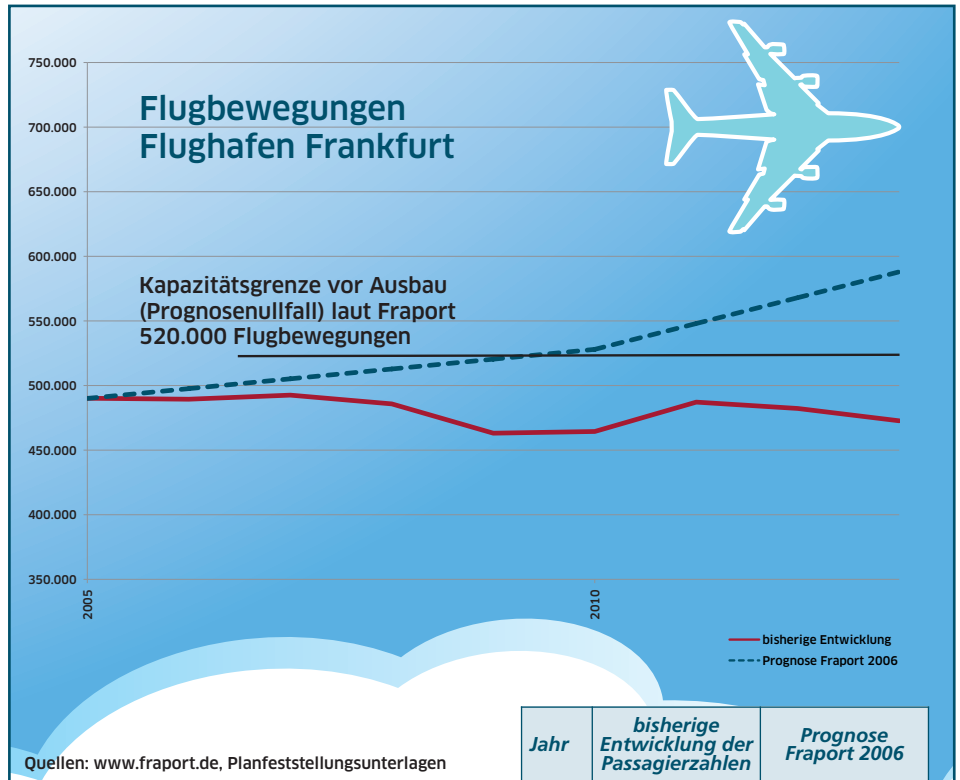
Von den Prognosen, mit denen der Ausbau des Flughafens im Wesentlichen begründet wurde, ist keine eingetroffen. Die aktuellen Zahlen belegen: Der Bau der Landebahn Nordwest ist nicht notwendig gewesen.

Mehr als 70 Millionen Passagiere hätte es 2013 am Frankfurter Flughafen geben sollen. Doch die Realität hielt nicht Schritt mit der 2006 gemachten Ankündigung der Fraport. In Wirklichkeit wurden im vergangenen Jahr nur 58 Millionen Fluggäste gezählt. Die prophezeiten Wachstumsraten erweisen sich als Utopien. Das gilt auch für die Zahl der Flugbewegungen. Laut Fraport hätten es im vorigen Jahr 588.000 sein sollen. In Wahrheit waren es nur knapp 473.000 - und somit sogar noch fast 17.000 weniger als im Jahr 2005. Auch für die Zukunft ist nicht absehbar, dass deutlich mehr Kapazitäten auf Rhein-Main benötigt würden. 520.000 Flugbewegungen sind am Airport auch ohne die Landebahn Nordwest problemlos abzuwickeln. Das beweist: Die neue Betonpiste wird nicht gebraucht.

Schon während der Genehmigungsphase für die Landebahn war absehbar, dass die Ausbau-Argumentation der Fraport auf veraltetem Datenmaterial, willkürlichen Grenzwerten und überholten Annahmen basierte. Trotz aufkommender Wirtschaftsrezession und steigenden Ölpreisen wurde unverdrossen an den Ausbauplänen festgehalten.

Selbst jetzt geben Fraport und Landesregierung ihre Fehleinschätzungen nicht zu. Stattdessen wird versucht, den Flughafen-ausbau im Nachhinein wirtschaftlich zumindest halbwegs rentabel zu machen. Mit ihrem „Incentive Programm FRACONnect“ hat die Fraport ein Rabattsystem eingeführt, um die Zahl der Flugbewegungen nach oben zu treiben.

Es könnte in der Region leiser sein. Doch damit ist kein Geld zu verdienen. Die lärmgeplagte Bevölkerung zahlt die Zeche für Wirtschaftsinteressen. Der nächste Irrsinn, den Fraport plant, ist der Bau des Terminals 3. Wie die Zahlen des Passagieraufkommens und der Flugbewegungen belegen, gibt es keinen Bedarf für ein solches Bauwerk, für das wieder hektarweise Wald gerodet wer-



Die Graphik und die Tabelle belegen, wie sehr die Wirklichkeit und die Prognosen der Fraport auseinander klaffen.

den muss. Doch die Fraport hält auch dieses Mal an dem Projekt fest, weil sie schon jetzt mehr Geld mit den Einnahmen aus der Vermietung von Gebäudeflächen für Läden und Büros verdient als mit ihrem eigentlichen Kerngeschäft, dem Betrieb des Flugverkehrs.

Die Initiative Zukunft Rhein-Main lobt die Standhaftigkeit der Gemeindevertretung von Trebur (Kreis Groß-Gerau), die einen Verkauf jener Waldfläche abgelehnt hat, die von Fraport für den Bau des Terminals 3 benötigt wird. Nun droht Trebur die Enteignung durch das Land. Die Zerstörung der Natur und unseres Lebensraumes durch den Flughafen-ausbau soll also weitergehen.

Fluglärm

Der Schutz vor Fluglärm ist in Deutschland in verschiedenen Rechtsnormen geregelt - im Luftverkehrsgesetz, im Bundes-Immissionsschutzgesetz sowie im Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm. Zudem gibt es europäische Rahmenrichtlinien. Der Plan der EU-Kommission, einzelne Maßnahmen der Mitgliedsstaaten zur Lärmbegrenzung (etwa ein Nachtflugverbot) verbieten zu können, ist jedoch gescheitert. EU-Vertreter haben im Januar beschlossen, dass die Kommission lediglich über Lärmschutzmaßnahmen informiert werden soll. Eine Aushebelung des Nachtflugverbots in Frankfurt ist also nicht zu befürchten.

FluglärmLEXIKON A-Z

ZUKUNFT RHEIN-MAIN

Bündnis gegen Fluglärm

Immer aktuell informiert.
www.zukunft-rhein-main.de

Besuchen Sie uns im Netz
www.facebook.de/lärmfurt

Zitat Gesine Roller:
 Und damit dieses Krebsgeschwür nicht weiter wachsen kann, müssen wir alle auf die »Barrikaden« gehen.

„Schallschutz wird zur Mogelpackung“

Der Verein LAERM unterstützt die Musterklage eines Rüsselsheimer Grundstücksbesitzers, der für einen besseren Schallschutz gegen Fluglärm streitet. Hat die Klage Erfolg, würden davon Anwohner an allen deutschen Flughäfen profitieren. Ein Interview mit dem LAERM-Vorsitzenden Dieter Unkrich.

Was will die Klage erreichen?

Dieter Unkrich: Wir streiten für einen besseren Schutz von Menschen, die vom Fluglärm betroffen sind. Konkret geht es um eine Ungerechtigkeit beim passiven Schallschutz: Bei bestehenden Gebäuden werden fünfzig bis achtzig Prozent weniger Fördermittel gewährt als bei Neubauten. Ziel der Klage vor dem Verwaltungsgericht Darmstadt ist es, diese Ungerechtigkeit zu beseitigen. Wenn die Klage Erfolg hat, profitieren davon nicht nur die Anwohner des Frankfurter Flughafens, sondern dann hat das Auswirkungen auf alle deutschen Flughäfen, zum Beispiel auch für Berlin.

Was ist der Hintergrund der Klage?

Die Grundstückseigentümer innerhalb des Lärmschutzbereichs am Frankfurter Flughafen haben seit zwei Jahren grundsätzlich einen Anspruch darauf, dass ihnen die Fraport AG den Einbau eines besseren Schallschutzes finanziert. Doch in vielen Fällen hält das Regierungspräsidium, das die Anträge bearbeitet, die Nachrüstung des Schallschutzes nur in einem geringen Umfang oder überhaupt nicht für erforderlich.

Wie kann das sein?

Das hängt mit der Schallschutzmaßnahmenverordnung der Bundesregierung zusammen. Darin sind die Lärmwerte definiert, die für den Schallschutz bei Neubauten gelten, während bei bestehenden Gebäuden drei Dezibel mehr Krach erlaubt sind. Schlimmer noch: Wer in der Vergangenheit über das damals noch freiwillige Schallschutzprogramm

der Fraport AG bereits Geld für Raumlüfter und Schallschutzfenster erhalten hat, muss sogar einen Abschlag von acht Dezibel hinnehmen. Unser Musterkläger ist von beiden Kürzungen betroffen.

Womit wird die Klage nun begründet?

Der vom Verein LAERM unterstützte Musterkläger ist der Auffassung, dass der Bundesregierung die Ermächtigung fehlte, in ihrer Verordnung die Eigentümer von neuen und alten Häusern ungleich zu behandeln. Hinter dieser Ungleichbehandlung steckt die Lobbyarbeit der Luftverkehrswirtschaft. Würde die Verordnung alle gleich behandeln, müssten die Flughäfen Millionen Euro mehr aufbringen, um die berechtigten Ansprüche zu finanzieren. Mit der jetzigen Regelung aber wird der Schallschutz, der den Anwohnern versprochen wird, zur Mogelpackung.



Kämpft für mehr Schutz vor Fluglärm: Der pensionierte Richter Dieter Unkrich (78).

Der Verein LAERM mit Sitz in Rüsselsheim besteht seit dem Jahr 2000. Die Abkürzung steht für Leben Arbeiten Erholen Rhein-Main. Kontakt per Mail an dieter.unkrich@arcor.de



Nicht vergessen: DEMONSTRATION
immer montags ab 18 Uhr im
Flughafen-Terminal 1, Abflughalle B

Adressen und Informationen gegen den Flughafenausbau



Bündnis **gegen** Fluglärm

Info-Telefon 06152-989391

c/o Kreis Groß-Gerau,
Wirtschaft und Energie
Wilhelm-Seipp-Str. 4, 64521 Groß-Gerau
E-Mail: wubf@kreisgg.de
www.zukunft-rhein-main.de

Der Initiative Zukunft Rhein-Main (ZRM)
gehören mehr als 30 Landkreise,
Kommunen und der Landesverband
des BUND Hessen an.

Impressum

Herausgeber: Kreisverwaltung Groß-Gerau
Öffentlichkeitsarbeit

BUND Landesgeschäftsstelle Hessen
Ostbahnhofstr. 13, 60314 Frankfurt/Main
Telefon: 0 69-6 77 37 60
E-Mail: bund.hessen@bund-hessen.de
www.bund-hessen.de

**Bündnis der Bürgerinitiativen
„Keine Flughafenerweiterung“**,
c/o Herr Thomas Scheffler,
Kapellenstr. 33, 65439 Flörsheim,
Tel. 0 61 45-50 21 50
E-Mail: scheffler.thomas@me.com
www.flughafen-bi.de

**Kommunale Arbeitsgemeinschaft
Flughafen Frankfurt/Main (KAG)**
Wilhelm-Seipp-Str. 4, 64521 Groß-Gerau
Telefon: 0 61 52-98 93 91
E-Mail: a.diesterweg@kreisgg.de
www.kag-flughafen-ffm.de

Gemeinnützige Umwelthaus GmbH
Rüsselsheimer Str. 100, 65451 Kelsterbach
Telefon 0 61 07-9 88 68-0
www.umwelthaus.org

Initiativen Fluglärm in Mainz & Rheinhessen
Klaus Dienes & Bettina Appelt,
Mittlere Bleiche 37, 55116 Mainz
Telefon + Fax: 0 61 31-5 86 31 59
www.fluglaerm-rheinhessen.de

Fluglärmbeschwerde Frankfurter Flughafen
Fluglärmtelefon: 08 00-2 34 56 79
(kostenfrei, rund um die Uhr)

Interessante Internetadressen:
www.fluglaerm.de, www.dfld.de,
www.rm-institut.de