

Noch mehr Bannwald soll fallen

Planierarbeiten, Betonmischer und neue Industriehallen prägen womöglich das nächste Jahrzehnt in der Region um den Flughafen. Für zusätzliche Flächen mit flughafenaffiner Nutzung schlagen die Gutachter im Regionalen Entwicklungskonzept die Rodung von besonders geschütztem Bannwald vor.

Das Regionale Entwicklungskonzept (REK) Südhessen wurde im August 2019 vom Regierungspräsidium Darmstadt (RP) veröffentlicht. Erarbeitet wurde das Gutachten vom Planungsbüro Albert Speer & Partner (AS+P) und gilt als Anregung für die Neuaufstellung des Regionalplans Südhessen. Die Autoren des REK stufen den Wald nördlich der Alten Heegwaldschneise als entbehrlich ein. Noch steht der Wald südlich der Nordwest-Landebahn zwischen dem früheren Ticona-Gelände und der Enteisungsanlage am Anfang der Startbahn West. Die Fläche ist als Bannwald und als Flora-Fauna-Habitat (FFH-Gebiet) ausgewiesen. Doch laut Gutachten handele es sich um einen „kleinteiligen lärmintensiven Standort ohne Verbindung zum Landschaftsraum.“ Insgesamt kämen dort 18 Hektar – dies entspricht 25 Fußballfeldern – zusätzlich zur verdichteten Gewerbenutzung in Betracht.



Für den Terminal 3-Zubringer ist schon Bannwald gefallen. Er soll weiter weichen.

In der Region sollen sich die Flächen für Logistik – derzeit ca. 1000 ha – durch die Ausweisung weiterer 1000 ha verdoppeln. Für den Kreis Groß-Gerau nennt das Konzept allein 280 Hektar an zusätzlichen Logistikflächen – mehr als in allen anderen Landkreisen in Südhessen. Hinzu kommt, dass neue Logistikflächen täglich von Lastwagen angefahren werden – auch auf der Bundesstraße 44. Doch die kann kaum noch zusätzlichen Schwerverkehr verkraften.

Entstehen neue Wohngebiete dort, wo die Nachfrage am größten ist? Fehlanzeige! Obwohl der Bedarf an zusätzlichen Wohnungen im Bereich Groß-Gerau, Rüsselsheim und Flörsheim sehr hoch ist, wie das Gutachten selbst einräumt. Doch eine Lösung

soll es hier nicht geben. Denn die durch den Flughafen entstehenden Siedlungsbeschränkungen verbieten Neubaugebiete, so die Planer des Gutachtens. Zudem sei von „manchen Kommunen auf politischer Ebene schlicht keine weitere Entwicklung gewünscht“, heißt es im Konzept. Zusätzliches Bauland könne man stattdessen in Wiesbaden, Eltville und bei Darmstadt ausweisen. Fazit: Der Flughafen mit seinen angrenzenden Logistikzentren ist wichtiger als die Natur und die Interessen der Anwohner.

Das Regionale Entwicklungskonzept Südhessen steht Ihnen online auf der Seite des Regierungspräsidiums Darmstadt öffentlich zum Download zur Verfügung.

Liebe Mitbürgerinnen und Mitbürger,



würden die Vorschläge des Regionalen Entwicklungskonzepts Südhessen 1:1 umgesetzt, kämen enorme zusätzliche Belastungen auf die Region zu. Dem Frankfurter Flughafen werden großzügige Möglichkeiten für die gewerbliche Weiterentwicklung zugeordnet. Die Flächen für flughafenbezogene Logistik werden dabei deutlich hervorgehoben. Von den insgesamt veranschlagten 280 Hektar Logistikflächen im Kreis Groß-Gerau liegen knapp 80 ha nah am Flughafen. Hiervon befinden sich 18 ha im Bannwald bzw. im sog. Flora-Fauna-

Habitat, also einem besonders geschützten Naturraum. Die erneute Rodung von Bannwald und die Betonierung weiterer geschützter Gebiete wäre fatal.

Die vorliegende Ausgabe lenkt den Blick u. a. auf die neue Entgeltordnung: Die ZRM fordert, dass vor allem Nachtflieger nicht mehr billig davonkommen. Denn die hier lebenden Menschen leiden ganz erheblich unter den Folgen des Flugverkehrs. Die nur unzureichend geahndeten Verstöße gegen Flüge in der sogenannten Mediationsnacht verärgern die Anwohnerinnen und Anwohner.

Der von der Bundesregierung im Klimakabinett vorgeschlagene Maßnahmenkatalog verspricht keine wirkliche Verbesserung



Bündnis gegen Fluglärm

im Luftverkehrssektor. Zwar sollen Flüge nicht billiger sein als ihre Kosten und Gebühren zusammen und auch eine Erhöhung der Ticketsteuer ist geplant. Doch die Erhöhung fällt für einen wirklichen Anreiz auf die Bahn umzusteigen zu gering aus.

Die Initiative Zukunft Rhein-Main wird nicht nachlassen, ihre Forderungen immer wieder neu zu stellen. Schließlich geht es um den Schutz der hier lebenden Menschen.

Ihr Thomas Will
Landrat des Kreises Groß-Gerau



Flughafen als Raupe Nimmersatt

„The very hungry Caterpillar“ nannte der US-Zeichner Eric Carle sein berühmtes Kinderbuch über die kleine Raupe Nimmersatt. Die nimmersatte Raupe wird am Ende ein schöner Schmetterling. Doch was passiert, wenn sie den Expansionsdrang eines Flughafenbetreibers verkörpert?

Diese recht schwere Aufgabe meisterten die Fünft- bis Achtklässler beim Malwettbewerb der Zukunft Rhein-Main. Sie brachten eindrucksvolle Werke hervor, die im Juni im Landratsamt prämiert wurden.

Philipp Hübner aus der Klasse 6Fc malte eine Raupe, die Flugzeuge verschlingt. Das Bild von Marwa El Khatib aus der 5Fa zeigt ein vor Schmutz

starrendes Tier. Hannah Hillmann aus der 5Fb lässt ihre Raupe einen ICE schlucken. Sie wird zum fliegenden Zug. „Das Bild könnte die Wichtigkeit der Verlegung von Kurzstreckenflügen auf die Bahn verdeutlichen“, schrieb die Jury dazu. Und spendierte den Kindern einen Zuschuss an die Klassenkassen.



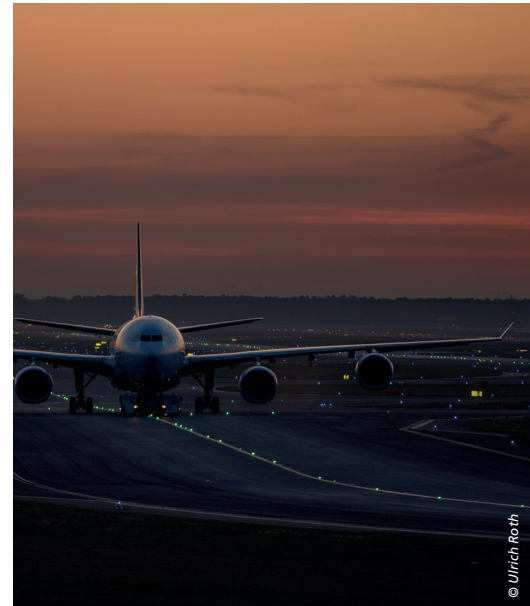
Laute und späte Flieger müssen teurer werden

Ab Neujahr erhebt Fraport neue Gebühren, auch für verspätete und zu laute Flugzeuge. Doch diese Entgeltordnung setzt kaum Anreize, damit die Airlines lärmärmere Maschinen einsetzen und Flüge in den Nachtrandstunden von 5 bis 6 Uhr und 22 bis 23 Uhr vermeiden.

Zwischen 23 und fünf Uhr früh soll auf den Rollbahnen Ruhe herrschen. Das hat das Bundesverwaltungsgericht zum Schutz der Anwohner schon 2012 verfügt. Trotzdem werden fast täglich Flüge in der Stunde vor Mitternacht genehmigt. So gab es im Jahr 2019 zwischen Neujahr und Ende August bereits 949 verspätete Starts und Landungen – im August waren es allein 209. Dabei beginnt die gesetzlich geschützte Nachtruhe eigentlich schon um 22 Uhr und endet um sechs Uhr früh. Die beiden Nachtrandstunden müssen laut Gericht ruhiger sein als die mit Starts und Landungen vollgepackten Stunden des Tages. Denn vor allem am frühen Morgen stört Fluglärm den Schlaf und die Gesundheit der Menschen besonders – das bewies die Norah-Studie. Doch geflogen wird in diesem Zeitraum trotzdem. Beispielsweise wurden am 17. September zwischen fünf und sechs Uhr 21 Landungen und sechs Starts gezählt, während am glei-

chen Tag zwischen 22 und 23 Uhr 27 Starts und 19 Landungen stattfanden.

Zum 1. Januar 2020 will Fraport eine neue Entgeltordnung in Kraft setzen, mit der der Flughafen durch lärmabhängige Gebühren übers Jahr 120,8 Millionen Euro einnimmt – das sind 300 000 Euro weniger als 2019. Wenn ein Flugzeug zwischen 23 und 5 Uhr startet oder landet, soll die Gebühr vom Doppelten aufs Dreifache steigen. Doch auf diesem Niveau lagen die Gebühren schon 2012 – und wurden dann im Laufe der Jahre wieder abgesenkt. Die Entgelte müssen noch viel teurer werden, damit es wirklich zwischen 22 und 6 Uhr ruhiger wird. Das sind Forderungen der Initiative Zukunft Rhein-Main und der Fluglärmkommission. Wenn ein vor 22 Uhr angekündigtes Flugzeug zu spät landet, müsse ein separater Lärmzuschlag gezahlt werden. Und wenn eine Airline öfter zu spät ankommt, müsse



Ab 23 Uhr soll das Landen dreimal so teuer wie tagsüber werden. Nötig wäre die fünf-fache Gebühr.

sie ab dem dritten Monat pro Spätlandung mindestens 10 000 Euro zusätzlich zahlen, befindet das Fluglärmgremium. Fraport wird das wohl nicht akzeptieren, um keine Kunden zu verschrecken. Im Gegenteil: Auch für 2020 plant man ein Rabattprogramm für neu nach Frankfurt kommende Fluggesellschaften.

Fliegen bleibt billig – und schädlich

Gerade mal zehn Zeilen widmet die Bundesregierung in ihrem Klimaschutz-Paket dem Luftverkehr. Nur eine von 65 geplanten Maßnahmen wirkt sich auf Fluggäste, Airlines und Flughäfen aus: Die Erhöhung der Ticketsteuer. Das wird kaum jemanden vom Fliegen abhalten.

Erst auf der zwölften von 22 Seiten des Ende September verkündeten Maßnahmenkatalogs geht es ums Fliegen: „Flüge sind oft kostengünstiger als die Bahnfahrt zum gleichen Ziel. Unter Klimaschutzgesichtspunkten ist dies eine falsche Anreizwirkung.“ So weit, so richtig. Um Fluggäste vor allem auf innerdeutschen Strecken zur Bahn umzuleiten, plant die Bundesregierung zum 1. Januar 2020 ein Dumping-Verbot: Flüge dürfen nicht billiger sein als alle ihre Gebühren und Kosten zusammen. Außerdem steigt die Luftverkehrsabgabe. Sie wird auch Ticketsteuer genannt und beträgt – noch – 7,38 Euro für einen innerdeutschen Flug und bis zu 41,49 Euro für den Trip auf einen fernen Kontinent. Insgesamt sollen durch die Erhöhung pro Jahr rund 400 Millionen Euro hereinkommen. Dieses Geld ermöglicht dem Bund, die Mehrwertsteuer aufs Bahnfahren von 19 auf sieben Prozent zu senken.

Die ZRM Sprecher begrüßen ein Absenken der Mehrwertsteuer auf Bahnreisen, halten die geplante Erhöhung der Ticketsteuer jedoch für zu gering. Im Jahr 2018 wurden laut statista.com in Deutschland 222,5 Millionen Fluggäste befördert. Die um 400 Millionen Euro erhöhte Luftverkehrsabgabe wird jeden dieser Passagiere im Schnitt gerade mal 1,80 Euro mehr kosten als bisher. Keinen Fluggast dürfte so eine „Teuerung“ davon abhalten, auch zukünftig ins klimaschädliche Flugzeug zu steigen.

Die Fliegerei bleibt auch in Zeiten des Klimawandels das Lieblingskind der Bundespolitiker. Sie haben zwar beschlossen, ab 2021 zehn Euro für jede Tonne Kohlendioxid zu berechnen, die in die Luft geblasen wird. Doch diese Emissionen müssen vor allem Autofahrer und Heizölverbraucher zahlen. Das Flugbenzin bleibt ausgenommen. So „wird die Wettbewerbsverzerrung zu Gunsten des Luftverkehrs nochmals verstärkt“, findet Carl Ahlgrimm, Präsident der Bundesvereinigung gegen Fluglärm. Besser wäre es, wenn die Fluggesellschaften in Zukunft einen Mindestpreis für jede Tonne Kohlendioxid zahlen, den sie in die Luft blasen. Das ist im Klimapaket aber nicht vorgesehen.



Auch die seit Jahren geforderte Mineralölsteuer für Flugbenzin fehlt – die Kerosinsteuer. Für Deutschland würde sie den Klimawandel bremsen, denn sie brächte manche Fluggäste dazu, lieber Bahn zu fahren. Sie würde nach einer Analyse des Verkehrsclubs Deutschland (VCD) den CO₂-Ausstoß von hier abgehenden Flügen um etwa zwölf Prozent verringern. Das wären jährlich 3,1 Millionen Tonnen Kohlendioxid oder der CO₂-Ausstoß von 1,5 Millionen Autos.

Der Staat verzichtet auf mehrere Milliarden Euro pro Jahr, weil er keine Kerosinsteuer verlangt. Und weil er auf Mehrwertsteuern für internationale Flüge verzichtet, die in Deutschland starten. Damit entlastet der Staat die 222,5 Millionen Fluggäste pro Kopf um durchschnittlich 94 Euro. Eine Summe, die besser in den Klimaschutz investiert wäre. Wer hoch oben in der Atmosphäre Treibhausgase produziert, muss mehr dafür zahlen. Und kann es auch. Denn der Marktpreis für Kerosin liegt momentan bei 36 Cent je Liter. Auf dem 1300 Kilometer langen Flug nach Mallorca verbrennen pro Passagier gut 47 Liter Kerosin. Die Treibstoffkosten liegen also gerade mal bei 16,92 Euro.

Im Klimaschutz-Pakt der Bundesregierung fehlt eine weitere wirksame Maßnahme: die Verknappung von Slots – Zeitnischen für Starts und Landungen an Flughäfen. Die Europäische Union müsste Fluggesellschaften belohnen, wenn sie Slots zurückgeben. Das würde zu weniger Flügen und zu einer höheren Auslastung der Flugzeuge führen.

Ultrafeinstaub

Der Flughafenbetrieb hüllt seine Umgebung in eine Wolke aus kleinsten Staubteilchen – dem Ultrafeinstaub (UFP). Die Partikel messen zwischen 10 und 30 Millionstel Millimeter und sind möglicherweise gesundheitsschädlich. Bis das klar ist, wird vermutlich noch viel Zeit vergehen.

Untersuchungen haben gezeigt, dass der Flughafen eine erhebliche Quelle für die Belastung des RheinMain Gebietes mit Ultrafeinstaub ist. Das HLNUG kündigt in seinem zweiten Zwischenbericht an, dass es die Messungen rund um den Frankfurter Flughafen ausbauen wird. Dies begrüßt die ZRM ebenso wie die Ankündigung, dass aus Vorsorgegründen bereits jetzt konkrete Maßnahmen zur Minderung der UFP Konzentrationen ergriffen werden sollen. Die ZRM hofft, dass anders als dies bei der NORAH-Studie der Fall war, den Erkenntnissen über die potenzielle Schädlichkeit von UFP weitreichende gesetzgeberische Konsequenzen folgen werden. Jedoch steht fest, dass keine schnellen Erkenntnisse über die Auswirkungen von UFP zu erwarten sind, denn die Forschung steht noch am Anfang.



Fehler in der Planung

Immer deutlicher zeigt sich, dass die derzeit geflogenen Routen am Frankfurter Flughafen an ihre Kapazitätsgrenzen stoßen könnten. Aus Sicherheitsgründen kann die Südumfliegung nicht mit der Kapazität belegt werden, wie vorgesehen. Spätestens wenn die laut Planfeststellungsbeschluss genehmigten 701 000 Flugbewegungen bewerkstelligt werden müssen und die damit einhergehende Erhöhung des Stundeneckwerts auf bis zu 126 Flugbewegungen nötig wird, steht Fraport vor einem Problem. Eine Lösung darin zu sehen, zusätzliche Abflüge über das Parallelbahnsystem abzuwickeln, ist unter dem Aspekt der Lärmbetroffenheit der Bevölkerung nicht akzeptabel.


Bündnis gegen Fluglärm

Adressen & Informationen

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

**In der Initiative Zukunft Rhein-Main
 arbeiten Landkreise, Städte, Gemeinden,
 der BUND sowie zahlreiche Bürger-
 initiativen zusammen**

Impressum

Herausgeber:
 Kreisverwaltung Groß-Gerau
 Öffentlichkeitsarbeit

BUND Landesgeschäftsstelle Hessen

Geleitstraße 14, 60599 Frankfurt/Main
 Telefon: 0 69-6 77 37 60
 E-Mail: bund.hessen@bund.net
 www.bund-hessen.de

BBI Bündnis der Bürgerinitiativen

c/o Bündnissprecher Thomas Scheffler
 Windthorststraße 3, 65439 Flörsheim/Main
 Telefon: 0 61 45-50 21 50
 E-Mail: scheffler@flughafen-bi.de
 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

Stabsstelle für Fluglärm- und nachhaltige Luftverkehrswirtschaft

Hessisches Ministerium für Wirtschaft,
 Energie, Verkehr und Wohnen
 Kaiser-Friedrich-Ring 75,
 65185 Wiesbaden
 Telefon: 0611-8 15 25 22 / 8 15 25 22
 E-Mail: flsb@wirtschaft.hessen.de

Gemeinnützige Umwelthaus GmbH

Rüsselsheimer Straße 100,
 65451 Kelsterbach
 Telefon: 0 61 07-9 88 68-0
 www.umwelthaus.org

Initiativen Fluglärm in Mainz & Rheinhessen

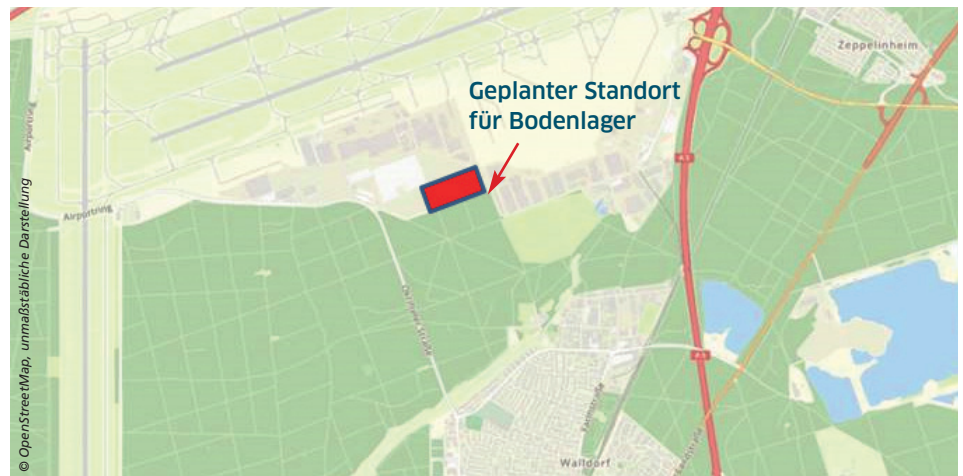
Karsten Jacobs
 Birkenstraße 5, 55296 Lörzweiler
 Telefon: 0 61 38-92 86 21
 E-Mail: info@fluglaerm-rheinhessen.de
 www.fluglaerm-rheinhessen.de

Fluglärmbeschwerde

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

Nicht vergessen:
DEMONSTRATION

immer montags ab 18 Uhr im
 Flughafen-Terminal 1,
 Abflughalle B



Zwei Hügel voller Altlasten

**Auf einem Parkplatz am Südrand des Flughafens wachsen bald
 womöglich zwei riesige Hügel aus schadstoffbelasteter Erde.
 Wo jetzt noch Urlauber ihre Autos abstellen, will Fraport mindestens
 fünf Jahre lang den Baugruben-Aushub von Terminal 3 lagern.**

Die Bagger haben reichlich zu tun: Für das 2023 öffnende Terminal 3 müssen sie eine 6,6 Hektar große Baugrube ausheben. Sie wird 14 Meter tief. Das ergibt rund 600 000 Kubikmeter Erde, in der polyfluorierte Kohlenwasserstoffe (PFC) stecken. Beseitigen kann man die Altlast durch eine Hochtemperatur-Verbrennung mit Rauchgasreinigung. Das ist teuer. In der Regel wird belastetes Bodenmaterial in speziellen Deponien eingelagert, so ein Fraport-Sprecher. Doch es fehlten Ablage-Möglichkeiten. Was also tun? Fraport richtet einfach eine eigene Deponie für die giftige Erde auf dem Flughafengelände ein.

Geplant ist die Aufschüttung zweier Hügel auf einem Parkplatz am Südrand der Cargo City Süd. Er liegt hinter Tor 31 östlich der Okrifteler Straße. Bislang bringt Fraport auf der Fläche bis zu 2 100 Urlauber-Autos unter. Der Betreiber kassiert für das „Holiday Parking“ 29 Euro pro Auto und Woche. Die ehemalige hochwertige Naturschutzfläche war Teil des Bannwaldes und wurde gerodet, nachdem sie im Planfeststellungsbeschluss von 2007 als Gelände für Luftfracht ausgewiesen wurde. Nach dem Antrag der Fraport wurden die Flächen angeblich dringend für diesen Zweck benötigt. Jetzt werden sie offenbar vor 2030 nicht gebraucht.

Fraport will auf dem Parkplatz zwei 24 Meter hohe Erdhügel auf einem wasserdichten Planum aufschütten. Sie erstrecken sich über 470 x 160 Meter und werden mit Planen bedeckt, damit das Regenwasser keine Gifte in die Kanalisation spült. Die belastete Erde soll fünf Jahre lang dort lagern.

Ob es so kommt, entscheidet das Regierungspräsidium nach dem laufenden Genehmigungsverfahren. Der Kreis Groß-Gerau meldet Bedenken an: Die Erforderlichkeit der Maßnahme, alternative Standorte und technische Varianten für die Erdeponie sind nicht ausreichend dargelegt. Zudem wird eine Umweltverträglichkeitsprüfung gefordert, heißt es auf Nachfrage. Ebenfalls werden Informationen darüber gefordert, wie die Erde dauerhaft behandelt wird und wo sie endgültig verbleiben soll. So soll Fraport auch nachweisen, wie die giftige Erde sicher und ohne Ortsdurchfahrten zu belasten zum Endlager kommt. Denn für ihren Transport braucht man gut 40 000 Sattelschlepper-Fuhren.

FluglärmLEXIKON A - Z

Polychlorierte Flurkohlenwasserstoffe (PFC)

Diese Chemikalien wurden im Erdaushub für das Terminal 3 nachgewiesen. Sie werden auch Perfluorcarbone genannt und dienen als Kältemittel und Bestandteil von Lösch-Schaum und Schmiermitteln. 2009 landeten sie auf der Liste giftiger Stoffe, denn sie reagieren im Körper mit Eiweiß zu Stoffen, die sich in Tierversuchen als krebserregend herausstellten. Perfluorcarbone sind starke Treibhausgase. Weder Bakterien, noch Licht, Wasser oder Luft bauen sie ab. Eine Entsorgung ist nur durch eine Verbrennung mit Rauchgasreinigung möglich.