30. AUSGABE

zukunft Rhein-Main

www.zukunft-rhein-main.de

30 | 2016 In der Initiative Zukunft Rhein-Main arbeiten Landkreise, Städte, Gemeinden, der BUND sowie zahlreiche Bürgerinitiativen zusammen

Eine Grenze für den Krach

Nun zeichnet sich ab, wie die Landesregierung die vom Fluglärm geplagten Flughafen-Anwohner entlasten will. Der Pegel des Dauerschalls soll 1,8 dB(A) niedriger ausfallen als ursprünglich für das Jahr 2020 genehmigt. Weniger Flächen sollen hoch belastet werden.

Der Schall startender und landender Flugzeuge dringt bis in die Schlafzimmer der Anwohner vor. Viele Menschen wachen vorzeitig durch Fluglärm auf.

Spätestens 2018 soll sie in Kraft treten – die seit 15 Jahren versprochene Lärmobergrenze. Die mit einem Tages-Dauerpegel von 55 dB(A) beschallte Fläche darf 22 193 Hektar groß werden. Das sind gut 3 000 Hektar mehr als jetzt unter dem Lärmkegel liegen. Aber weniger als die im Planfeststellungsbeschluss zum Flughafen-Ausbau erlaubten knapp 30 000 Hektar.

Noch lauter ist es mit 60 dB(A) derzeit auf 7 637 Hektar. Diese Krach-Zone darf laut Planfeststellungsbeschluss bis 2020 auf 12 758 Hektar wachsen. Doch die neue Lärmobergrenze soll sie auf 8 815 Hektar beschränken – also etwas mehr als heute. All dies entlaste 300 000 Menschen in der betroffenen Zone, so Wirtschaftsminister Tarek Al-Wazir. Der Dauerschallpegel müsse 1,8 dB(A) niedriger werden. Eine Minderung um drei dB(A) würde einer Halbierung des Lärms entsprechen. Der Minister sprach allerdings nicht davon, dass angesichts eher stagnierender Zahlen bei den Starts und Landungen ein noch niedrigeres Lärmniveau festgeschrieben werden soll. Auch von einer dynamischen Lärmobergrenze oder lokalen Lärmgrenzen ist nicht die Rede. Die Sprecher der Initiative Zukunft Rhein-Main vermissen auch die Würdigung von Einzelschallereignissen im Konzept. Über all dies sei noch zu reden, so die Initiative, die seit 2001 den besseren Schutz der Flughafenanwohner vor Lärm fordert.

Zu hoffen ist, dass Fraport und die Fluggesellschaften bei den nun anstehenden Verhandlungen mit dem Verkehrsministerium sich einsichtig zeigen und alles dafür tun, dass es rund um den Flughafen zumindest nicht mehr lauter wird.

Liebe Mitbürgerinnen und Mitbürger,

wir von der Initiative Zukunft Rhein-Main haben ein großes Ziel: Für die Menschen, die rund um den Frankfurter Flughafen leben, muss es leiser werden. Darum haben zwei wesentliche Forderungen Bestand: Das Nachtflugverbot muss von 22 bis 6 Uhr gelten. Und eine Fluglärmreduzierung von 0,4 Dezibel pro Jahr muss her. Bereits heute mögliche Veränderungen am Fluggerät können wesentlich dazu beitragen. Dass Fraport die Start- und Landegebühren für leisere Flugzeuge senken will, ist daher positiv.

Nicht gutheißen kann ZRM aber, dass Billigflieger mittels Rabatten für neu ansiedelnde Airlines nach Frankfurt gelockt werden sollen. Dafür, auf diese Art die stagnierende Zahl der Flugbewegungen zu erhöhen, ist der Planfeststellungsbeschluss für die neue Landebahn Nordwest, die seit genau fünf Jahren in Betrieb ist, nicht erteilt worden. Dieses »Incentive-Programm« hat nichts mit Gemeinwohlbelangen zu tun.

Im Herbst 2016 ist festzustellen, dass sowohl die von Fraport prognostizierte Zahl der Flugbewegungen als auch die der Passagiere unter den Erwartungen zurückgeblieben ist. Darum ist es wichtig, dass beim

ZUKUNFT RHEIN-MAIN
Bündnis gegen Fluglärm

Festsetzen der Lärmobergrenzen nicht Flugbewegungen zugrunde gelegt werden, die voraussichtlich noch nicht einmal im Jahr 2020 erreicht werden. Und es bleibt abzuwarten, wie es mit dem Bau des Terminals 3 weitergeht, dessen Bau sich noch einige Jahre hinziehen wird.

Um diese Themen geht es auf den folgenden Seiten. Ich wünsche Ihnen eine spannende Lektüre.

Ihr Thomas Will
Landrat des Kreises Groß-Gerau

Terminal 3 soll 2023 öffnen

Ein Jahr später als zuletzt geplant will Fraport das dritte Passagierterminal an der A5 im Südosten des Flughafengeländes errichten. Die Bagger haben schon eine Baugrube ausgehoben. Und die Gemeinde Trebur verkauft einen Teil des Oberwaldes für die Autobahn-Zufahrt. Der Milliarden-Bau nach den Plänen von Christoph Mäckler sei völlig überflüssig, meinen Kritiker.

Anno 1972 war das erste Terminal des Flughafens fertig, 1994 dann Terminal 2. Für das Jahr 2023 kündigt Fraport nun die Eröffnung des Terminals 3 an – gebaut wird seit 2015. Die fünf Meter tiefen Fundamente für Zufahrtrampen, für Brücken und die Regenwasser-Versickerungsanlage seien in Arbeit, berichtete jüngst der Bau-Organisator Horst Amann. Der Tiefbau für das Terminal selbst werde 2017 beginnen. Fraport gründete eine GmbH für das auf bis zu drei Milliarden Euro geschätzte Projekt. Geschäftsführer wurde Wolfgang Lohde, der bisherige Planungschef des Münchener Flughafens.

Der Bau stößt auf Kritik. Die Genehmigung wird vor Gericht angefochten. Der Bau passe nicht zur rückläufigen Entwicklung des Flugverkehrs, meinten der Groß-Gerauer Landrat Thomas Will und die Mainzer Umweltdezernentin Katrin Eder aus dem Sprecherteam der Initiative Zukunft Rhein-Main schon 2015. Seitdem ging die Passagierzahl um fünf Prozent zurück, die der Flugbewegungen um 2,3 Prozent. Der Frankfurter Grünen-Fraktionschef Manuel Stock wird so zitiert: »Man muss sich angesichts der Zahlen Gedanken darüber machen, ob man das Gebäude überhaupt braucht.« Die Frankfurter SPD-Politikerin Ursula Fechter sieht die auf 2023 verschobene Eröffnung als »Einstieg in den Ausstieg«. Und die Ortsbeirats-Mitglieder von Zeppelinheim befürchten zusätzlichen Lärm und Staus auf der B44 und der L3262 nach Inbetriebnahme des Terminals.

Das dritte Terminal entsteht nach Plänen des Architekten Christoph Mäckler gut 2,4 Kilometer von Terminal 2 entfernt. Für die bis zu 14 Millionen Passagiere im Jahr verlängert Fraport die fahrerlose Kabinenbahn »Sky Line« zwischen den Terminals. Kostenpunkt: 600 Millionen Euro.

An Terminal 3 wollen die Bauherren bis zu 75 Flugzeuge andocken. Auch die großen Airbus A380 sollen Anschlüsse bekommen. Welche Fluggesellschaften sich dort einmieten, ist laut Horst Amann noch unklar. Zunächst entstehen zwei von vier möglichen Flugsteigen. Viel Platz im erweiterbaren Gebäude ist für Läden und Gastronomie vorgesehen, die wichtige Verdienstzweige von Fraport sind.

Nach der Eröffnung erreicht man das neue Terminal nicht mit der S-Bahn. Fraport weigert sich, einen Bahnhof zu bezahlen. Die nebenan liegende A5 soll über eine neue Auffahrt erreichbar sein – dafür verlor der Treburer Oberwald schon 2007 den Bannwald-Status. Die finanziell klamme Gemeinde beschloss im Juni mit der Mehrheit von CDU und FWG, die zur Rodung bestimmten sechs Hektar Wald für 500 000 Euro an Fraport zu verkaufen. Auch Demonstrationen und Waldbesetzungen haben die Gemeindevertreter nicht umgestimmt.

Mehrfach demonstrierten Anwohner gegen die Rodung von sechs Hektar des Oberwaldes zwischen der A5 und Zeppelinheim. Hier im Februar 2014. Die Gemeinde Trebur beschloss trotzdem, den Wald an Fraport zu verkaufen.

K. Nissen

Fluglärmgesetz ist veraltet

Nächstes Jahr steht die Evaluierung (Bewertung) des Gesetzes gegen den Fluglärm an. Es muss wirksamer werden, forderten in Berlin die Vertreter der Initiative Zukunft Rhein-Main, Michael Antenbrink und Katrin Eder. Regierung und Bundestag sind gefordert.

FlugLSchG – schon diese Abkürzung klingt sperrig und lebensfern. Sie bezeichnet das 2007 in Kraft getretene Gesetz zum Schutz gegen den Fluglärm. Ein Vorrang des aktiven Schallschutzes ist darin nicht vorgesehen. »Käfighaltung« – das ist das Stichwort: Der Schutz vor Fluglärm durch geschlossene, gedämmte Fenster, vielleicht noch ein Lüfter. Menschen können sich nur vor Fluglärm schützen, wenn sie bei geschlossenen Fenstern kommunizieren und schlafen. Diese absurde Vorstellung von Fluglärmschutz ist daher dringend zu ändern. Es muss draußen leiser werden. Der Hessische Verkehrsminister Tarek Al-Wazir forderte bei einer Veranstaltung in der Hessischen Landesvertretung in Berlin den »Zwang zur Modernität«: Flugzeuge müssen so leise werden, wie dies technisch möglich ist.

Noch ist es viel zu laut. Die NORAH-Studie unter Anwohnern des Frankfurter Flughafens zeigte, dass am frühen Morgen bei so einem Lärmpegel das Herzinfarkt-Risiko um 25 Prozent höher ist als normal. Das Risiko für tödliche Herzinfarkte steigt bereits bei nächtlichen Dauerschallpegeln von 40 bis 45 dB(A) um sieben Prozent. Die Betroffenen müssen noch lange auf ein neues Gesetz warten. »In dieser Legislaturperiode wird das nichts mehr«, so die Aussage aus dem Bundesumweltministerium bei der Präsentation der NORAH-Ergebnisse. Bis alle Stellungnahmen vorliegen, wird der Bundestag im Herbst 2017 neu gewählt sein.

Die Initiative Zukunft Rhein-Main sieht dringenden Novellierungsbedarf für das Gesetz: Die Lärmpegel müssen um mindestens zehn dB(A) sinken. Der Dauerschallpegel darf tagsüber nicht über 53 dB(A) steigen. Und nachts muss es so leise sein, dass maximal jeder zweite Anwohner bei einem Lärmereignis vorzeitig erwacht. Am Frankfurter Flughafen muss das Gesetz ein um zwei Stunden auf 22 bis 6 Uhr ausgedehntes Nachtflugverbot vorschreiben. Es muss so leise werden, dass Anwohner auch nahe am Flughafen ihre Fenster öffnen und die Räume lüften können, ohne massiv belästigt zu werden.

Flieger könnten leiser sein

Es gibt Tankstutzen, die nicht pfeifen, wenn das Flugzeug zur Landung ansetzt. Triebwerke kann man so bauen, dass sie weniger Krach machen. Fraport will bald leisere Flieger fördern. Doch es geht noch mehr. Hier ein paar Beispiele.

Chevrons heißen die gewellten Enden neuer Triebwerks-Umhüllungen. Laut »Fluglärm-Portal« starten damit ausgerüstete Flugzeuge 1,5 dB(A) leiser, bei der Landung gar um 2,4 dB(A). Machbar ist auch der Einbau eines »Getriebe-Fans« oder Wirbelgenerators. Damit kann das Betriebsgeräusch in einen unhörbaren Frequenzbereich verschoben werden. Auch das Fahrwerk, Landeklappen, Spoiler und die Form der Tragflächen lassen sich so verändern, dass sie leiser werden.

Doch machen die Flughafenbetreiber genug Druck auf Airlines, solche Verbesserungen zu nutzen? Man kann daran zweifeln. Die Technik werde zu wenig nachgefragt, erzählte der Mitarbeiter eines Flugzeugherstellers einer Zeitung. Und seit Jahren gibt es in FRA eine Bodenstation für das satellitengesteuerte Anflugsystem GBAS. Aktuell ist die dafür nötige Elektronik in den Flugzeugen aber nur in sechs Prozent aller Frankfurt anfliegenden Maschinen vorhanden und freigeschaltet.

Für 2017 hat Fraport eine neue Entgeltordung beantragt. Im Wirtschaftsministerium findet man es gut, dass dabei leisere Maschinen billiger werden sollen und lautere teurer. Auch Flugzeuge, die GBAS benutzen und so steiler und leiser anfliegen, sollen belohnt werden. Das Anreizsystem will sich Fraport im nächsten Jahr zwei Millionen Euro kosten lassen. Ein zuvor gescheiterter Entgeltantrag für 2016 bis 2019 hatte aber noch eine Fördersumme von vier Millionen Euro genannt. Die in 16 Lärmklassen gestaffelten Landegebühren liegen laut Fluglärmkommission zwischen 83 und 22 742 Euro. Die Erhöhung für laute Maschinen fällt dabei im Verhältnis niedriger aus, als für etwas leisere Flugzeuge. Außerdem müssten die Gebühren an Wochenenden höher sein.

Die Lufthansa weist gegenüber der Initiative Zukunft Rhein-Main auf ihre Bemühungen hin, leiser zu werden. 2016 bekomme sie 52 neue Flugzeuge, bestellt seien bis 2025 rund 240 Maschinen. Man verzichte nie auf lärmsenkende Verbesserungen, wenn sie verfügbar seien. Vom extra-leisen Airbus A320neo hat die Lufthansa laut »Echo« 116 Exemplare bestellt. Ausgeliefert sind gerade mal drei. Der größte Teil der vorhandenen Flotte lärmt also weiter. So ein Flugzeug wird laut Lufthansa etwa 25 Jahre lang genutzt.

Das gewellte Ende dieses Triebwerks einer Boeing 787 ist leiser als Turbinen älterer Bauart.

Ultrafeiner Staub aus den Triebwerken

Das Umweltbundesamt will es wissen: Im Oktober beginnt eine Studie, bei der zusätzliche Messstellen für ultrafeinen Staub auf und neben dem Frankfurter Flughafen eingerichtet werden. Denn der Staub aus Triebwerken und Motoren kann gefährlich sein. Ende 2017 weiß man mehr. Parallel startet im Frankfurter Süden auf Betreiben des Ortsbeirates eine weitere Messung.

Man sieht sie nicht, doch es gibt am Flughafen etwa 16 000 von ihnen in jedem Kubikzentimeter Atemluft: ultrafeine Staubteilchen. Sie sind oft kleiner als Viren und dringen durch die Lunge direkt ins Blut. In der Europäischen Union führe ultrafeiner Staub pro Jahr zu etwa 430 000 vorzeitigen Todesfällen, sagte Professor Dr. Klaus Wirtz vom Umweltbundesamt in Langen vor dem Regio-Ausschuss des Kreises Groß-Gerau.

Am Flughafen werden jeden Tag eine Million Liter Kerosin verbrannt, so Wolfgang Schwämmlein von der bundesweiten Arbeitsgruppe Ultrafeinstaub. Und in jedem Kubikzentimeter Triebwerks-Abgas seien etwa zehn Millionen feinster Partikel aus Ruß, Schwefel und anderen gefährlichen Stoffen enthalten, so Schwämmleins Mitstreiter Joachim Alt.

Am Flughafen steigt der Staubgehalt nach jedem Überflug um etwa 3 000 Teilchen, berichtet Schwämmlein nach Messungen in Raunheim. Das Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie misst in Raunheim seit September 2015 den Ultrafeinstaub. Ergebnis: Bei Wind aus Nordost sind dort 30 Prozent mehr Teilchen von drei bis 100 Nanometer in der Luft als etwa in Langen. Ein Nanometer ist ein Millionstel Millimeter.

Grenzwerte für diesen superfeinen Staub gibt es nicht, räumte Umweltministerin Priska Hinz auf eine Landtags-Anfrage der Links-Fraktion ein. Der Flughafenbetreiber Fraport sieht deshalb keine Notwendigkeit, für weniger ultrafeinen Staub zu sorgen. Auch weil die gesundheitliche Belastung durch Triebwerks-Ausdünstungen bislang nicht beweisbar ist. Die Studie des Umweltbundesamtes kann bald Klarheit schaffen.

LCC – Low Cost Carrier

Fluglärm LEXIKON A–Z

Auf Englisch klingt es eleganter als das deutsche »Billigflieger«. Jeder fünfte Flug in Deutschland wird von Ryanair und anderen Gesellschaften abgewickelt, die gut mit niedrigen Flugpreisen verdienen. An Bord geht es eng zu, Bewirtung und Gepäck kosten extra. Jetzt will Fraport mitverdienen. »Low Cost wird auch in Frankfurt eine stärkere Rolle spielen«, zitiert dpa den Flughafen-Chef Stefan Schulte. Beantragt ist ein »Incentive-Programm« mit niedrigeren Gebühren für neu ansiedelnde Airlines. Verkehrsminister Al-Wazir hat Bedenken: Rabatte für Neulinge könnten Airlines benachteiligen, die schon in Frankfurt sitzen. Rabatte hätten mehr Flüge auch nachts zur Folge, kritisieren Mitglieder der Fluglärmkommission.

Nur wenige Flüge zusätzlich

Wulf Hahn, Experte für Verkehrs- und Umweltmanagement bei RegioConsult in Marburg, hat 2007 die Zahl der Flüge von und nach Frankfurt besser vorhergesehen als Fraport selbst. Wie sieht er die Zukunft des Flughafens jetzt?

Herr Hahn, vor neun Jahren sagte der Fraport-Gutachter Intraplan etwa 610 000 Flugbewegungen für 2015 voraus. Es wurden dann nur 468 000. Sie hatten das in einem Gutachten für die Initiative Zukunft Rhein-Main richtig vorausgesehen. Für 2020 rechneten Sie mit 526 000 Flugbewegungen, Intraplan dagegen mit 701 000. Wer wird Recht behalten?
Der von RegioConsult für 2020 erwartete Wert von 526 000 Flugbewegungen wird der Realität eher entsprechen. Allerdings gehen wir nicht davon aus, dass er bis 2020 erreicht wird. In drei bis vier Jahren 58 000 zusätzliche Flugbewegungen zu erreichen, ist angesichts der Konkurrenz in Asien und Fernost nicht realistisch.

Wie sieht es bei den Passagieren aus? Sie rechneten mit etwa 70 Millionen Passagieren im Jahr 2020. Fraport und Intraplan halten immer noch 88,6 Millionen Fluggäste für realistisch. Jetzt sind wir bei 61 Millionen, und Fraport meldet Rückgänge.
Die Passagierzahl von etwa 70 Millionen ist erreichbar, wenn das Passagierwachstum, das seit 2010 – 2015 stattgefunden hat, sich verstetigt. Dies entspricht einer Zunahme von 15 Prozent in 5 Jahren.

Die Landebahn Nordwest scheint ja überflüssig zu sein. Mit einer effektiveren Slotnutzung könnte man auf den drei anderen Bahnen bis zu 570 000 Flugbewegungen pro Jahr abwickeln, behaupten Sie.
Die Zahl von 570 000 Flugbewegungen stellt die theoretische Kapazität bei Vollausnutzung dar. Diese ist in der Regel nie voll ausnutzbar, da unter anderem Nebenverkehrszeiten nicht so stark nachgefragt werden wie die Hauptverkehrszeiten. Realistisch ist eine Ausnutzung von etwa 90 Prozent. Dies entspricht bezogen auf Frankfurt etwa 513 000 bis 530 000 Flugbewegungen.

Fraport will den Rückgang von Interkontinentalflügen offenbar mit mehr Billigfliegern wettmachen, die häufig auch kürzere Strecken fliegen. Ist dieses Konzept realistisch und gut?
Schon 2007 wurde von RegioConsult diese Entwicklung vorhergesehen. Damals wurde der LCC-Anteil auf 5 Prozent festgesetzt, was der jetzt erwünschten Entwicklung klar widerspricht. Die FRAPORT braucht heute die Low-Cost-Carrier, damit die Zahl der Flugbewegungen nicht noch weiter zurückgeht.

Wulf Hahn

Welche Größe wäre für den Frankfurter Flughafen angemessen und ideal?
Da Frankfurt ein Stadtflughafen ist, wäre es angemessen, einen landesplanerischen Rahmen für die Entwicklung des Flughafens zu setzen, der den entgegenstehenden Zielen von Raumordnung und Landesplanung nicht zuwiderläuft. Sinnvoll wäre eine Rahmensetzung aus immissionsschutztechnischer Sicht. Denkbar wäre es danach, eine planerische Grenze im Bereich von etwa 520 000 Flugbewegungen – ohne die Landebahn Nordwest – einzuziehen.

Am 21. Oktober 2011 landete Bundeskanzlerin Merkel in der ersten Passagiermaschine auf der neuen Landebahn Nordwest. Ihr Bau kostete 282 Hektar Wald und insgesamt rund 1,2 Milliarden Euro. Die hier landenden Flugzeuge breiten einen erweiterten Lärmteppich über die Region. An den fünften Jahrestag erinnern zwei große Demonstrationen: Am 21. Oktober um 19 Uhr beginnt ein Sternmarsch von Sachsenhausen und der Hauptwache zum Frankfurter Römer. Und am 22. Oktober um 12 Uhr lassen Bürger auf der gesperrten Rheinbrücke zwischen Wiesbaden und Mainz jede Menge Luftballons fliegen.

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

ZUKUNFT RHEIN-MAIN
Bündnis gegen Fluglärm

Adressen und 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 Bürgerinitiativen zusammen

Impressum
Herausgeber: Kreisverwaltung Groß-Gerau
Öffentlichkeitsarbeit

BUND Landesgeschäftsstelle Hessen
Geleitstr. 14, 60599 Frankfurt/Main
Telefon: 0 69-6 77 37 60
E-Mail: bund.hessen@bund-hessen.de
www.bund-hessen.de

BBI Bündnis der Bürgerinitiativen,
c/o Bündnissprecher Thomas Scheffler
Windthorstr. 3, 65439 Flörsheim am 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

Leiterin der Stabsstelle Fluglärmschutz/ Fluglärmschutzbeauftragte Regine Barth
Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung
Kaiser-Friedrich-Ring 75, 65185 Wiesbaden
Telefon: 0611-8 15 20 50
E-Mail: Regine.barth@wirtschaft.hessen.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)