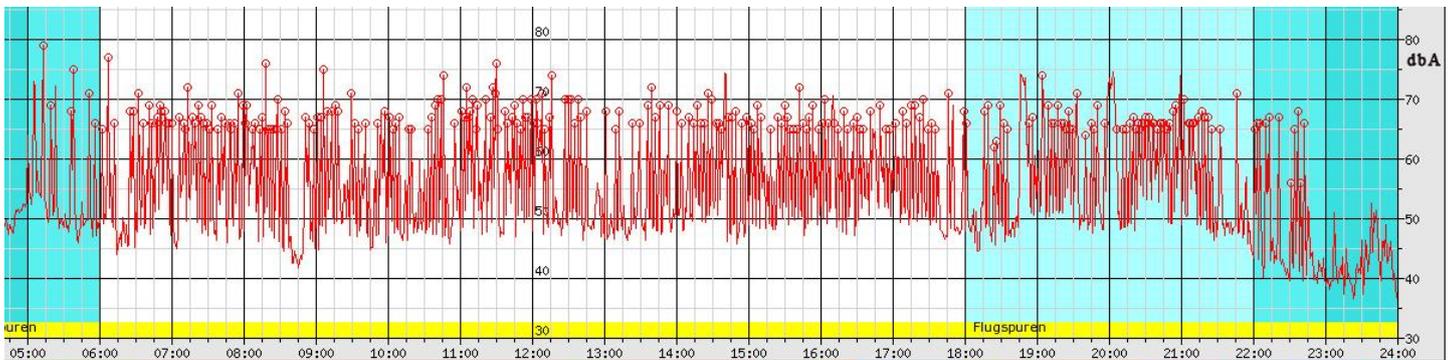


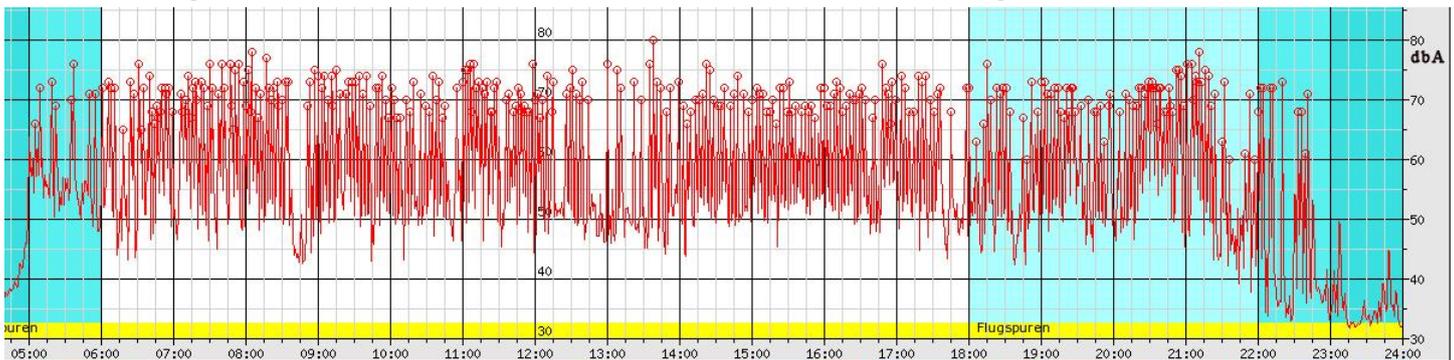
Politik muss dafür sorgen, dass nicht zur bloßen Ware wird, was nicht zur Ware werden darf: Recht, Sicherheit, Bildung, Gesundheit, Kultur, natürliche Umwelt.

(Auszug aus dem SPD - Grundsatzprogramm, Hamburg 2007)

Friedrich-Fröbel-Schule (Niederrad) am Samstag, den 5.5.2012



Reines Wohngebiet in der Nähe des Goetheturms (Sachsenhausen) am Samstag, den 5.5.2012



Infos Rund um den Ausbau des Frankfurter Flughafens und den Anträgen A8 – A11 der Ortsvereine Niederrad und Sachsenhausen

Inhaltsverzeichnis:

I. Nordwest-Landebahn: Ökologisches Desaster und Milliardengrab - Weshalb die Stilllegung alternativlos ist	3
II. Das tote Pferd heißt Mediation.....	4
III. Fakten und Daten zum Frankfurter Flughafen und dessen Ausbau.....	5
1. Gründe für den Bau der Landebahn Nordwest.....	5
2. Werden die in der Mediation getroffenen Annahmen erfüllt?.....	5
3. Welcher Fluglärm ist zu erwarten?	6
a. <i>Lärmprognosen bis 2020</i>	6
b. <i>Daten aus Lärmmessstationen im Frankfurter Süden (Dauerschallpegel 6-22Uhr)</i>	7
4. Wie breitet sich Fluglärm im Vergleich zu Straßenlärm aus?.....	7
5. Welche Schadstoffe werden durch den Flugverkehr erzeugt?.....	8
6. Warum reicht ein Nachtflugverbot von 23 - 5 Uhr nicht aus?.....	8
7. Warum bringt nur die Stilllegung der Landebahn NW eine signifikante Minderung des Lärms?.....	9
8. Ist die Verhältnismäßigkeit zwischen Arbeitsplätzen und Beeinträchtigungen der Gesundheit/Lebensqualität noch gegeben?	9
9. Muss die im Rhein-Main-Gebiet lebende Bevölkerung auf das Fliegen bei Schließung der Landebahn Nordwest verzichten?	10
10. Welche Lärmobergrenzen sind bei Industrielärm zu beachten?.....	10

Anträge zum Thema Flughafen:

A8 Schadstoffbelastung durch den Frankfurter Flughafen

A9 Schließung der Landebahn NW

A10 Beschränkung des Fluglärms

A11 Kein Terminal 3

I. Nordwest-Landebahn: Ökologisches Desaster und Milliardengrab - Weshalb die Stilllegung alternativlos ist.

1. Das Mediationsverfahren war nie ergebnisoffen. Die relevanten Umweltorganisationen haben es nicht angenommen. Die veröffentlichten Zahlen über Lärm- und Luftschadstoffbelastung haben zur Irreführung von Bevölkerung und Politik beigetragen. Niemand war wirklich über das tatsächliche Ausmaß für die betroffene Bevölkerung informiert. Seit Oktober 2011 ist offensichtlich: Die Zustimmung zum Flughafen ausbau ist unter falschen Voraussetzungen erfolgt.
2. Fluglärm ist europaweit ein Problem mit Massenprotesten der Bevölkerung in den Ballungsräumen.
3. Der Ausbau des Flughafens ist eine ökologische Katastrophe für Frankfurt, ein Desaster für die Stadtentwicklung:
Große Teile des Stadtgebietes liegen im Siedlungsbeschränkungsbereich: Der Bau neuer Wohnungen wäre nicht mehr genehmigungsfähig.
4. Die Menschen leiden unter dem Lärm! Besonders die Älteren und Kinder, die sich tagsüber in den verlärmten Gebieten aufhalten müssen. Die Erweiterung der „Mediationsnacht“ reicht nicht aus. Der Lärm ist unerträglich - auch an Wochenenden und Feiertagen!
Der Lärm trifft alle Bevölkerungsschichten, 50.000 Menschen in Frankfurt.
5. Lärm verursacht Krankheiten wie Bluthochdruck, Schlafstörungen, Depressionen usw.. Ärzte schlagen Alarm! Die NORAH-Studie, die vermutlich in 5 Jahren (!) diese Erkenntnisse bestätigen wird, nützt den Kindergarten- und Schulkindern heute nichts.
6. Der Frankfurter Süden war bereits vor dem Ausbau durch Fluglärm bis an die Grenze des Erträglichen belastet. Die Nordwest-Landebahn muss zwingend über bewohntem Gebiet angefliegen werden – es gibt keine alternativen Anflugrouten!
7. Die 100.000 versprochenen Arbeitsplätze waren eine Illusion: Aktuell baut die Lufthansa tausende Stellen ab – auch in Frankfurt. FRAPORT wird eine Politik zu Lasten Hunderttausender Betroffener nicht lange durchstehen. Die Klagen über die Belastung sind erdrückend.
Die Konzentration auf eine einzige Branche bleibt ein Irrweg. Der Wegzug zahlreicher Traditionsbetriebe aus Frankfurt ist eine der Folgen verfehlter Wirtschaftsförderung.
8. Die vorgeschlagenen Maßnahmen zu passivem und aktivem Lärmschutz kommen zu spät! Die Umsetzung würde Jahre dauern. Währenddessen nehmen die Überflüge weiter zu.
Wir haben diese Zeit nicht!

Die Entscheidung zum Ausbau des Frankfurter Flughafens mitten in einer der am dichtest besiedelten Regionen Europas ist eine milliarden schwere Fehlentscheidung. **Niemand darf mit der Gesundheit von 250.000 Menschen spielen! Die Stilllegung ist alternativlos.**

Peter Feldmann hat das Ausmaß des Problems erkannt. Die Menschen haben ihm als aussichtsreichsten Kandidaten bereits im 1. Wahlgang ihre Stimme gegeben. Die Menschen in Frankfurt vertrauen wieder auf die SPD. Wir dürfen sie nicht enttäuschen.

II. Das tote Pferd heißt Mediation.

Wir können nicht weiter so tun als, ob die Mediation handlungsleitend für die weitere Behandlung der Flughafenfrage sein kann! Das Vertrauen in ihren Zweck ist zerstört, nicht erst seit heute.

- Wichtige Bürgerinitiativen haben sich wegen fehlender Ergebnisoffenheit und früherer nicht eingehaltener Zusagen von Politik und Wirtschaft daran nicht beteiligt.
- Schon am Tag nach der Unterzeichnung der Mediationsvereinbarung haben wichtige Mediationspartner, wie die Lufthansa, sogar öffentlich nicht mehr zur eigenen Unterschrift gestanden und das Nachtflugverbot als unakzeptabel bezeichnet.
- Die beteiligte Landesregierung hielt weder Mediationsvereinbarung nach noch förderte deren Umsetzung! Mit der Genehmigung von Nachtflügen setzt sie letztlich außer Kraft.
- Aber auch der Hessische Landtag hat die offensichtlichen Verstöße gegen das „unteilbares Ergebnis der Mediation“ nicht sanktioniert, etwa mit einer Forderung nach Baustopps oder dem Verbot der Inbetriebnahme.
- Wirtschaft und Politik haben gezeigt, dass als Ergebnis der Mediation einzig der Bau der Landebahn verstanden wird.
- Die zur Akzeptanz versprochenen 100.000 neuen Arbeitsplätze wollen einfach nicht kommen, weil dies ökonomischer Unsinn ist.
- Die Nichtfachleute, die Bürgerinnen und Bürger, müssen die beginnenden Auswirkungen des Fluglärms und der Gesundheitsverschmutzung ertragen und stellen sie fest die Mediation war nur ein Vehikel zu ihrer Täuschung.

Der Fluglärm ist da! Er gefährdet schon jetzt die Gesundheit und zerstört die Heimat.

Der Fluglärm wird noch erheblich mehr! Die Zeit für eine wirkliche Mediation ist verspielt.

Politik muss dafür sorgen,
dass nicht zur bloßen Ware wird, was nicht zur Ware werden darf:
Recht, Sicherheit, Bildung, Gesundheit, Kultur, natürliche Umwelt.

Zum Weiterlesen und zur Erinnerung:

Der Ausbau sollte Teil des Ganzen die Ultima Ratio sein, nachdem die anderen Punkte des unteilbaren Ergebnisses der Mediation erfüllt wurden.

- **Dialogforum und durch Lärmmonitoring und Umwelthaus** hat nie wie vereinbart funktioniert. Es wurde zur Fraport-Propaganda missbraucht und hat somit nicht die Beteiligung der Betroffenen und deren geforderte Akzeptanz erreicht.
 - Die Einrichtung wurde und wird mit Fraport-nahen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ausgestattet.
 - Der Leiter des Dialogforums äußert sich öffentlich, dass er entgegen Mediationsergebnis „Nachtflugverbot“ 15 Nachtflüge für akzeptabel hält.
 - Statt Lösungen zu entwickeln, wurden Lärm- und Gesundheitsbelastungen schön geredet und zeitnahe, neutrale Untersuchungen unterbunden.
- **Einrichtung eines Verbundsystems** Die Verlagerung von Ferien- und Frachtflügen sollte Platz schaffen für die wichtigen Business- und Umsteige-Füge und gleichzeitig eine Verkehrswüste um den Flughafen verhindern. Explizit werden die Kooperation z.B. mit dem Flughafen Frankfurt-Hahn und Verlagerung von Fracht auf die Schiene genannt.

- Stattdessen kündigte der Mediationspartner Lufthansa seine Unterschrift und baute sein Frachtgeschäft aus.
- Statt den Flughafen Hahn auszubauen wurde er 2007 verkauft.
- **Nachtflugverbot und Entlastung sensibler Randstunden.**
 - Der erstere Anspruch musste erst gegen die Mediationsbeteiligten vor Gericht erstritten werden.
 - Die Entlastung sensibler Randstunden findet nicht statt, weil die zugelassenen 133 Flüge übersetzt heißt: Jede Minute ein Überflug.
- Der „Lärmtaler“ für **passiven Schallschutz** von 5 DM/Passagier. Damit sollten schon zum Zeitpunkt der Eröffnung der Landebahn über 500 Mio. € bereitstehen.
 - Diese Gebühr wird bis heute nicht erhoben.
 - Die betroffenen Bürger werden getröstet, die Kosten sollen plötzlich vom Steuerzahler getragen werden.

Wer heute den Betrieb der Nordwest-Landebahn mit Sprüchen wie der Flughafen sei das „Herzstück“ der Region rechtfertigt, will sich einer sachlichen Auseinandersetzung mit Fakten entziehen und diskreditiert den Flughafen als einen nicht ausschließlichen aber wichtigen Teil der Wirtschafts- und Lebensregion im Rhein-Main-Gebiet.

III. Fakten und Daten zum Frankfurter Flughafen und dessen Ausbau

1. Gründe für den Bau der Landebahn Nordwest

Beschäftigte in Hessen im Jahr 2015 (S. 80 des Mediationsberichtes)

	Am Flughafen	Indirekte und induzierte Effekte
Status quo (1998)	62.000	80.000
Ausbau mit voller Kapazität	98.000	199.000
Kapazitätsoptimierung ohne Ausbau	73.000	143.000

D.h. durch den Bau der Landebahn Nordwest sollen am Flughafen bis 2015 36.000 neue Arbeitsplätze geschaffen werden.

Die Mediation kam zu dem Ergebnis, dass 2015 auch ohne die Landebahn Nordwest bei Kapazitätsoptimierung 73.000 Menschen am Flughafen arbeiten würden d.h. 11.000 mehr als 1998.

2. Werden die in der Mediation getroffenen Annahmen erfüllt?

	Beschäftigungsstelle Flughafen	Zielerreichung 98.000 Arbeitsplätze bis 2015
2011	71000	25,00 % ¹
2009	70000	22,22 %
2008	71000	25,00 %
2006	70000	22,22 %
1998	62000	00,00%

- Nach 12 von 16 Jahren wurden lediglich 25,00 % der prognostizierten Arbeitsplätze am Flughafen geschaffen.
- Bei diesem Wachstum wird eine Beschäftigtenzahl von 98.000 am Flughafen erst in 36 Jahren (2047) erreicht.
- Es sind nach wie vor weniger Menschen am Flughafen beschäftigt als ohne Ausbau für 2015 prognostiziert wurde.
- Die 70.000 Arbeitsplätze am Flughafen stellen nur 2,4% der Arbeitsplätze im Rhein-Main-Gebiet mit insgesamt 2,9 Mio. Arbeitsplätzen dar.
- 40 % der Beschäftigten am Flughafen haben mehr als 35 km Anreise zum Flughafen².

¹ Zahlen, Daten, Fakten 2011 zum Flughafen Frankfurt (Fraport), S.8.

² Zahlen, Daten, Fakten 2011 zum Flughafen Frankfurt (Fraport), S.8.

Auszug aus den FRAPORT Bilanzen (2006-2011):

	Beschäftigte	Personalaufwand	Durchschnittsvergütung pro Monat
2011	18.391	906,30 Mio	3.317,29 € (- 20,21 % gegenüber 2006)
2010	17.479	880,40 Mio	3.373,10 €
2009	17.441	866,90 Mio	3.344,13 €
2006	17.528	1076,90 Mio	4.157,63 €

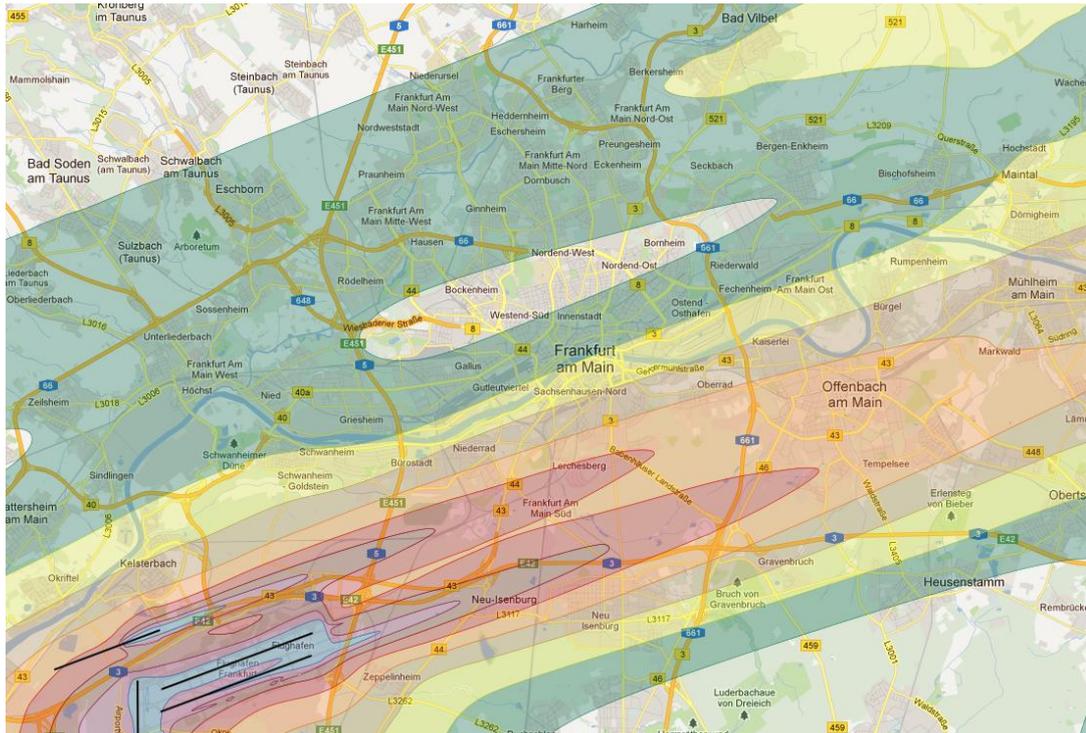
Die Löhne der Fraport-Beschäftigten sind gegenüber 2006 um 20,21% gesunken.

3. Welcher Fluglärm ist zu erwarten?

a. Lärmprognosen bis 2020

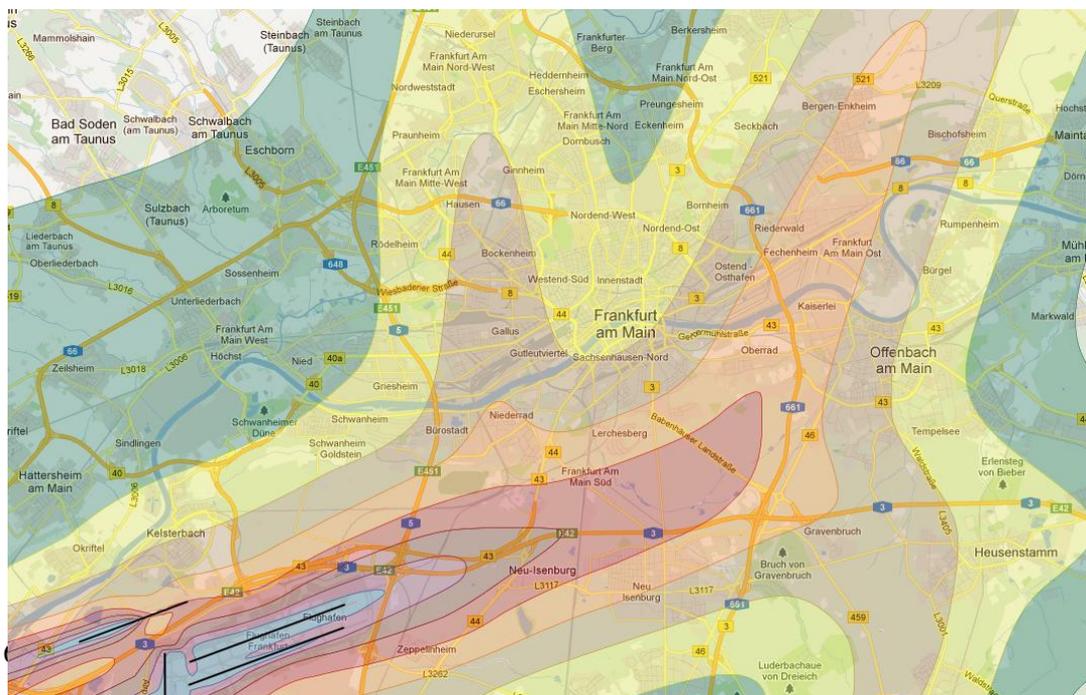
1,2 Mio Menschen sind im Rhein-Main-Gebiet von Fluglärm betroffen, davon 300.000 durch die neue Landebahn. Es werden 238.700 Menschen tagsüber einem Dauerschallpegel von über 55 dbA ausgesetzt. Um den Münchener Flughafen sind es nur 7800.

Prognose 2020 bei Westwind (Quelle: Fraport)

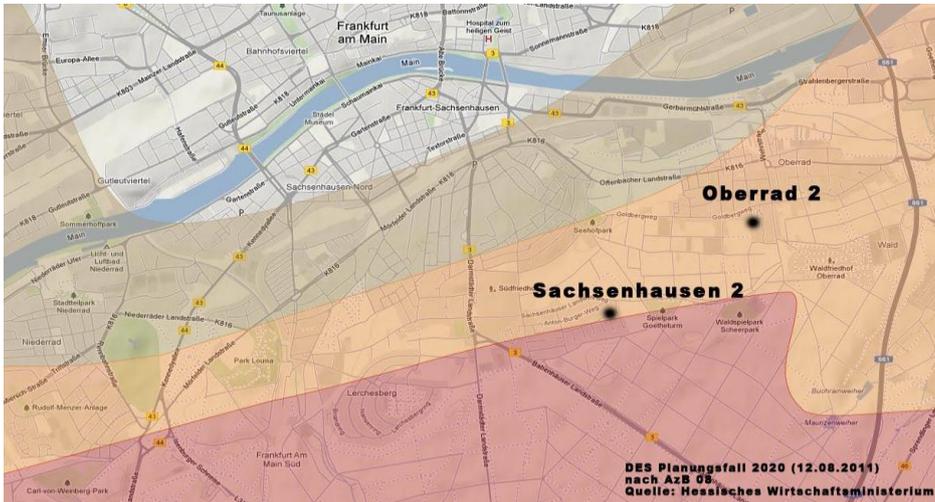


- Blau: 75-80
 - Violette: 70-75
 - Grau: 65-70
 - Rot: 60-65
 - Organe: 55-60
 - Braun: 50-55
 - Hellgrün: 45-50
 - Grün: 40-45
- (Dauerschallpegel in dbA)

Prognose 2020 bei Ostwind (Quelle: Fraport)



Prognose Tag 2020 (Frankfurt Süd)



b. Daten aus Lärmmessstationen im Frankfurter Süden (Dauerschallpegel 6-22Uhr)

	Sachsenhausen 2	Oberrad 2
Für 2020 prognostiziert Tag ³	59,9 dbA ⁴	58,3 dbA
April 2012	57,9 dbA	57,4 dbA
März 2012	57,6 dbA	57,3 dbA
Februar 2012	56,8 dbA	56,3 dbA
Januar 2012	58,2 dbA	58,9 dbA
Dezember 2011	59,2 dbA	58,5 dbA
November 2011	58,9 dbA	58,7 dbA
Seit Inbetriebnahme der Landebahn NW	Ø 58,1 dbA	Ø 57,9 dbA
Ø 2010	52,9 dbA	51,2 dbA

Bei 4,9 % mehr Flugaufkommen gegenüber 2010⁵ wurden die für 2020 prognostizierten Lärmwerte in Oberrad bereits in den Monaten November-Januar überschritten. In Sachsenhausen hat der Dauerschallpegel von 52,9 dbA (im Jahresmittel [tagsüber] 2010) auf ca. 58,1 dbA zugenommen. 4,9 % mehr Flugaufkommen hat in Sachsenhausen folglich zu einer Erhöhung des Dauerschallpegels um 5,2 dbA geführt. Bei einer weiteren Erhöhung des Flugaufkommens um ca. 43 bis 46⁶ % am Frankfurter Flughafen gegenüber 2011 ist die Prognose von 59,9 dbA für die Messstation Sachsenhausen im Jahr 2020 hinfällig.

4. Wie breitet sich Fluglärm im Vergleich zu Straßenlärm aus?



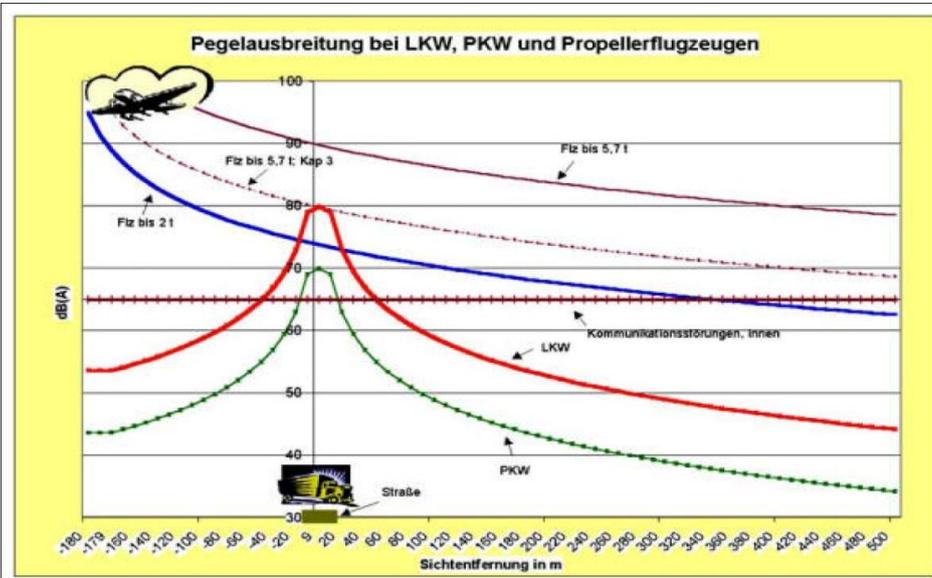
Bereits Straßenlärm kann sehr störend sein. In den meisten Fällen kann man diesem, zumindest fürs Schlafen, entkommen, indem man das Schlafzimmer in der, der Straße abgewandten Hausseite einrichtet. Dem Fluglärm hingegen entkommt man nirgendwo im Haus.

³ Bei 43% mehr Flugaufkommen gegenüber 2010. 2010: 464.000 Bewegungen, 2020: 660.000. Nach neuen Annahmen sind technisch sogar 700.000 – 800.000 Bewegungen möglich.

⁴ Alle 10 dbA verdoppelt sich der Schalldruck, tritt mithin eine Verdopplung des Lärms ein.

⁵ Pressemeldung der Fraport vom 13.1.2012.

⁶ 43 % = 660.000 Flugbewegungen; 46 % = 700.000 Flugbewegungen.



Die nebenstehende Grafik zeigt, wie sich der Fluglärm von Propellermaschinen (bis 5,7t) im Vergleich zu Verkehrslärm ausbreitet.

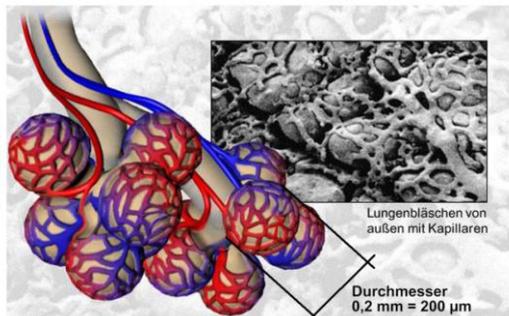
Der Lärm des LKWs nimmt mit zunehmender Entfernung stark ab. Nach 50m unterschreitet er bereits das Kommunikationsstörungskriterium (65dbA innen bei gekippten Fenster), ein PKW bereits bei 15m, während Flugzeuge bis 2800m (B 737) bzw. 5740m (MD 11) Entfernung

verursachen. Der Kreis der betroffenen Menschen erhöht sich, je nach Siedlungsgebiet, um mehr als den Faktor 100. Ein Flugzeug im Landeanflug hat ca. eine Geschwindigkeit von 280km/h (78m/s), braucht daher um eine Strecke von 5600m zurückzulegen ca. 72s. Die Landebahn Nordwest soll 2020 im Minutentakt angefliegen werden.

5. Welche Schadstoffe werden durch den Flugverkehr erzeugt?

Bereits jetzt emittiert der Flugverkehr über Frankfurt gleichviel CO₂ wie der Frankfurter Straßenverkehr und 28 % der Stickoxide im Frankfurter Stadtgebiet. Durch den Ausbau steigt der CO₂- und der Stickoxid- Ausstoß um 50 %.

Feinstaub-Teilchen
0,005 bis 0,010 mm
= 5 bis 10 µm



Messungen zeigen, dass bereits jetzt in Flörsheim der gesetzliche Feinstaub-Grenzwert von 40 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft überschritten wird und der von den Flugzeugen emittierte Feinstaub ein besonders feiner Feinstaub ist, der bis in die Lungenbläschen gelangen kann⁷.

6. Warum reicht ein Nachtflugverbot von 23 - 5 Uhr nicht aus?



Ein Säugling benötigen ungefähr 16 Stunden Schlaf am Tag. Kleinkinder haben ein Schlafbedürfnis von 11 bis 13 Stunden und Jugendliche kommen mit durchschnittlich 9 Stunden aus. Erwachsene verbringen ungefähr 1 Drittel des Tages, 8 Stunden, mit schlafen. Ab dem 50. Lebensjahr sinkt das Schlafbedürfnis oft unter 6 Stunden pro Tag ab⁸.

Derzeit besteht ein nächtliches Start- und Landeverbot am Frankfurter Flughafen von 23 – 5 Uhr. Allerdings werden regelmäßig (im Schnitt 3 pro Nacht) Ausnahmen bis 24 Uhr zugelassen. So dass faktisch lediglich eine Ruhezeit für die vom Fluglärm betroffene Bevölkerung von ca. 5.30h – 5.45h besteht.

Ein erster Schritt muss daher die Einführung eines echten Nachtflugverbotes von 22 – 6 Uhr sein, welches nur in Notsituationen Ausnahmen in diesem Zeitraum zulässt.

Wie aufgezeigt benötigen gerade besonders schutzwürdige Mitglieder unserer Gesellschaft (Säuglinge, Kinder und Jugendliche) jedoch mind. 9 Stunden Schlaf.

⁷ Vgl. Artikel „Der unsichtbare Flugzeug-Dreck“ in der Frankfurter Rundschau vom 13.4.2012.

⁸ Quelle: <http://www.medizinfo.de/kopfundseele/schlafen/schgesund.htm>.

Auch stellt sich die Frage, wie Schichtarbeiter, welche nachts arbeiten, eine gesunde Schlafdauer erreichen sollen, wenn Flugzeuge mit bis zu 85 dB(A) im Minutentakt über sie fliegen.

Darüber hinaus ist ein konzentriertes Arbeiten unter der Einflugschneise nur bedingt möglich. Der betriebswirtschaftliche Schaden, welchen die Unternehmen unter der Einflugschneise auf die neue Landebahn befindenden, durch unausgeschlafene, unkonzentrierte Arbeitskräfte erleiden, ist derzeit noch nicht bezifferbar.

Bereits hier zeigt sich, dass die Mehrbelastung durch die Landebahn Nordwest nicht tragbar ist.

7. Warum bringt nur die Stilllegung der Landebahn NW eine signifikante Minderung des Lärms?

- Änderung der Anflugrouten

Können nicht geändert werden: Endanflug 12 Seemeilen (ca. 22,2 Km) muss geradeaus führen⁹

- Änderung der Anflughöhe bzw. des Anflugwinkels von 3° auf 3,2°

bedeutet über Frankfurt Süd ca. 40m Höhengewinn. Aber durch einen steileren Anflugwinkel müssen die Landeklappen weiter ausgefahren werden, um mehr zu bremsen. Es kann hierdurch am Boden, trotz des Höhengewinns, sogar lauter werden.

- Leisere Flugzeuge

Es dauert noch mindestens 20-30 Jahre bis es leisere Flugzeuge geben wird. Bis diese leiseren Flugzeuge den Himmel dominieren, wird es auf Grund der Gebrauchszeiten der Airlines weiter 30 Jahre dauern¹⁰.

Auch bedeutet eine Stilllegung der Landebahn eine Deckelung der Flugbewegungen auf ca. 500.000 pro Jahr. Die Belastung durch Fluglärm im Rhein-Main-Gebiet würde daher gedeckelt.

Das Absturzrisiko gerade über bewohntem Gebiet wird verringert. Es hat sich gezeigt, dass durch die derzeitige An- und Abflugpraxis die Gefahr einer Kollision erheblich gestiegen ist¹¹.

Auch besteht ein erhebliches Vogelschlagrisiko auf der Landebahn Nordwest¹².

8. Ist die Verhältnismäßigkeit zwischen Arbeitsplätzen und Beeinträchtigungen der Gesundheit/Lebensqualität noch gegeben?

Die Annahmen der Mediationsgruppe sind offensichtlich, zu Gunsten der Luftfahrtindustrie und zu Ungunsten der Bevölkerung des Rhein-Main-Gebiet, falsch.

- Schaffung von 98.000 Arbeitsplätzen bis 2015 ist aus heutiger Sicht utopisch
- Lärmprognosen sind offensichtlich falsch
- Zerstörung von Wohnraum, der bereits jetzt in Frankfurt Mangelware ist
- Frankfurt kann nicht mehr nach Süden wachsen („Siedlungsbeschränkungsgebiete wurden geschaffen“)
- Die sozialen und ideellen Kosten durch den Betrieb der Landebahn Nordwest sind nicht abzusehen
 - o Behandlungskosten wegen Erkrankungen
 - o Leistungsminderung von Arbeitnehmer, welche unter Fluglärm leiden
 - o Wertverlust von Grundstücken „kalte Enteignung“
 - o Soziale Segregation
 - o Lernstörungen gerade bei Kindern
 - o Lebensqualität der Stadt Frankfurt sinkt – Stichwort „Greencity“
 - o Verlärmung des Naherholungsgebietes „Frankfurter Stadtwald“
- Darüber hinaus mangelt es sowohl der Landesregierung, sie hat sogar gegen den Kern der Mediation geklagt - das Nachtflugverbot, als auch der FRAPORT, am Willen die Mediation umfassend umzusetzen¹³.

⁹ Vgl. Aussagen der DFS: Artikel der FR vom 15.11.2011 „Anflugwinkel und Wirbelschleppen“.

¹⁰ Vgl. Aussagen von Prof. Wörner Chef des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (Hessenextra vom 13.3.2012).

¹¹ Ein durchstartender A380 ist am 13.12. beinahe mit einem startenden A320 zusammengestoßen (Annäherung vertikal 200ft). Quelle: Bundesstelle für Flugunfalluntersuchungen.

¹² Auf der neuen Landebahn Nordwest (neben einem Weiher gelegen) kommt es regelmäßig zum Vogelschlag (21.11.11 LH1121; 13.12.11 LH711, 21.2.12 LH1261) (Vgl. FNP vom 21.1.2012 und Main-Spitze vom 20.4.12). An der Vogelschlagüberwachung bestehen Zweifel (vgl. http://www.hr-online.de/website/rubriken/nachrichten/index.jsp?rubrik=71831&key=standard_document_44214124).

¹³ Das Mediationsergebnis beinhaltet 5 Punkte: Optimierung des vorhandenen Systems, Kapazitätserweiterung durch Ausbau, Nachtflugverbot, Anti-Lärm-Paket, Regionales Dialogforum. Lediglich die Kapazitätserweiterung durch den Ausbau und das Regionale Dialogforum wurden bisher umfassend umgesetzt.

- Auch war die Annahme, dass nur 420.000 Flugbewegungen pro Jahr mit dem alten Bahnsystem möglich waren, falsch. Es wurden im Jahr 2008 492.569¹⁴ Flugbewegungen mit dem alten Bahnsystem realisiert. Man hat sich also um 17,3 % verschätzt. Die Annahme, dass durch den Ausbau 640.000 Flugbewegungen möglich sind, ist wohl auch hinfällig. Die Fraport spricht mittlerweile davon, dass 700.000 oder 800.000 Flugbewegungen realisiert werden können.
Dieses mehr an Flugaufkommen war nicht Teil der Abwägung der Mediation.
- Ein Festhalten an dem, offensichtlich auf falschen Annahmen beruhenden, Mediationsergebnis ist nicht mehr zu verantworten.
- Eine Rücknahme des Planfeststellungsbeschlusses zum Bau der Landebahn Nordwest ist nach §§ 49 ff. HVwVfG möglich.

→Die Gesundheitsgefährdung von 1,2 Mio im Rhein-Main-Gebiet lebenden Menschen und die Minderung der Lebensqualität Frankfurts kann nicht mit den aus derzeitiger Sicht zu erwartenden ökonomischen Vorteilen bzw. der vermeintlichen Schaffung von einigen tausend Arbeitsplätzen aufgerechnet werden. Die Verhältnismäßigkeit ist aus heutiger Sicht nicht gegeben.

Es widerspricht elementaren sozialdemokratischen Grundsätzen die Schäden als Marginalien abzutun, quasi als Kollateralschäden, die gegen Arbeitsplätze aufgewogen werden könnten.

9. Muss die im Rhein-Main-Gebiet lebende Bevölkerung auf das Fliegen bei Schließung der Landebahn Nordwest verzichten?

Der Frankfurter Flughafen ist ein Drehkreuzflughafen (Hub), da der Anteil an Umsteigern relativ hoch ist (im Jahr 2011 bei 52 %¹⁵). Bei einem Hub Flughafen ist der Flugverkehr zum Teil von der regionalen Nachfrage abgekoppelt und kann wesentlich stärker wachsen¹⁶. So ist dies auch in Frankfurt. Die Kapazität des Frankfurter Flughafens überschreitet die regionale Nachfrage deutlich. Nur durch den hohen Anteil an Umsteigern in Frankfurt wird der Flughafen ausgelastet. Bei Schließung der Landebahn Nordwest wird daher lediglich der Anteil an Umsteigern auf dem Frankfurter Flughafen zurückgehen. Für die regionale Nachfrage ist das alte Bahnsystem mehr als ausreichend.

10. Welche Lärmobergrenzen sind bei Industrielärm zu beachten?

Hierzu ist ein Blick in die TA-Lärm (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm) zu werfen. Diese Verordnung enthält zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Anlagengeräusche Immissionsrichtwerte.

Immissionsrichtwerte für Immissionsorte außerhalb von Gebäuden (vgl. Ziff. 6.1 TA-Lärm):

Für Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten:	Tags 60 dbA	Nachts 45 dbA
Für allgemeine Wohngebiete und Kleinsiedlungsgebiete:	Tags 55 dbA	Nachts 40 dbA
Für reine Wohngebiete:	Tags 50 dbA	Nachts 35 dbA

(Tags 06.00 – 22.00 Uhr Nachts 22.00 – 06.00 Uhr [vgl. Ziff. 6.4 TA-Lärm])

Darüber hinaus sind die für allgemeine Wohngebiete und reine Wohngebiete genannten Werte werktags in den Tagesrandstunden (6-7 und 20-22 Uhr) um 6 dbA zu verringern. An Sonn- und Feiertagen von 6-9, 13-15 und 20-22 Uhr (vgl. Ziff. 6.5 TA-Lärm).

Bestimmungen über Lärmspitzen

Seltene Ereignisse dürfen einen Wert tags von 70 dbA und nachts von 55 dbA erreichen (vgl. Ziff. 6.3 TA-Lärm).

Ein seltenes Ereignis darf aber nicht mehr als an zehn Tagen oder Nächten eines Kalenderjahres und nicht mehr als an zwei aufeinander folgenden Wochenenden stattfinden (vgl. Ziff. 7.2 TA-Lärm).

Die TA-Lärm findet jedoch keine Anwendung auf den Flugverkehr, sondern das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm. Dieses setzt jedoch keine Lärmgrenzen, sondern bildet u.a. die Rechtsgrundlage für den Erlass von Aufwandsentschädigungsverordnungen für passive Schallschutzmaßnahmen.

¹⁴ Im Jahr 2011 waren es 487.162 Flugbewegungen.

¹⁵ Zahlen, Daten, Fakten 2011 zum Flughafen Frankfurt (Fraport), S.8.

¹⁶ Vgl. S. 17 des Mediationsberichtes.

Das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (FluLärmG) schreibt vor, dass im Umkreis um Flugplätze Lärmschutzzonen errichtet werden sollen. Es wird die Tagschutzzone 1, Tagschutzzone 2 und Nachtschutzzone unterschieden. Nach § 5 Abs. 2 FluLärmG dürfen in der Tagschutzzone 1 und der Nachtschutzzone grundsätzlich keine Wohnungen mehr errichtet werden. Nur für Eigentümer von in der Tagschutzzone 1 oder Nachtschutzzone gelegenen Grundstücken besteht ein Anspruch auf Erstattung baulicher Maßnahmen¹⁷.

Durch die nach § 7 FluLärmG erlassenen 2. Flugplatzschallschutzmaßnahmenverordnung wurde festgesetzt, in welchem Umfang die Eigentümer von in der Schallschutzzone 1 und der Nachtschutzzone gelegenen Grundstücken Ersatz der Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen geltend machen können.

In der Tagschutzzone 1:	Schallschutzmaßnahmen in allen Aufenthaltsräumen
In der Nachtschutzzone:	Schallschutzmaßnahmen für Schlafräume

Erstattungshöchstbetrag 150 € pro Quadratmeter Wohnfläche.

➔ Dieser Betrag ist meist nicht ausreichend, wenn eine ausreichende Dämmung nicht mit dem Austausch der Fenster bewirkt werden kann, sondern auch Wände/Decken gedämmt werden müssen.

Das FluLärmG räumt den betroffenen Grundstückseigentümern Entschädigungsansprüche wegen Beeinträchtigung des Außenwohnbereichs ein. Diese stellen einen Ausgleich für die eingeschränkte Nutzung des Außenwohnbereichs infolge Fluglärms dar. Allerdings hat die Bundesregierung bislang noch keine entsprechende Durchführungsverordnung erlassen, die die Einzelheiten der Entschädigung, wie etwa deren Höhe, regelt¹⁸.

Die Einteilung der Schutzzonen ist im Fall der Landebahn Nordwest durch die Verordnung über die Festsetzung des Lärmschutzbereichs für den Verkehrsflughafen Frankfurt Main vorgenommen worden¹⁹.



Fazit: Frankfurt kann nach Süden nicht mehr wachsen. Bestehender Wohnraum wird vernichtet. Der Frankfurter Stadtwald ist als Naherholungsgebiet nicht mehr nutzbar.

Die Verordnung muss erst 2021 wieder überprüft werden (vgl. § 4 Abs. 6 Satz 1 FluLärmG). Es zeichnet sich bereits jetzt ab, dass die Berechnungen zur Einteilung der Schutzzonen, zu Ungunsten der Betroffenen, falsch sind.

In Deutschland wird Fluglärm gegenüber anderen Lärmquellen unbegründet privilegiert. Im Gegenteil, Studien zeigen viel mehr, dass Fluglärm mit seinen Lärmspitzen eher gesundheitsschädlicher als anderer Lärm ist und die Bevölkerung vor diesem Lärm mindestens im gleichen Maß zu schützen ist wie vor anderem Industrielärm. Das OLG Koblenz hat den Malus von Fluglärm gegenüber anderem Verkehrslärm mit 10 dbA beziffert²⁰.

¹⁷ Für die in der Tagschutzzone 2 gelegenen Grundstücke sind bei der Errichtung neuer baulicher Anlagen Schallschutzanforderungen einzuhalten.

¹⁸ geplant: Dritte Verordnung zur Durchführung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm – 3. FlugLSV.

¹⁹ Rechtsgrundlage der Verordnung ist § 4 Abs. 2 Satz 1 FluLärmG.

²⁰ OLG Koblenz, Urteil vom 6.4.1998 - Az. 1 U 1568/93.