



Am 30. Januar ab 18 Uhr gibt es in Terminal 1 die 200. Montagsdemo. Dabei wird wie an all den Montagen zuvor seit November 2014 lautstark darauf aufmerksam gemacht, welche Folgen der Flughafen-Ausbau für die Anliegerkommunen und die dort lebenden Menschen hat: höhere Lärmbelastung, stärkere Luftverschmutzung.

Auf der einen Seite ist es traurig, dass noch immer viele Verbesserungswünsche und Forderungen offen sind. Dass der Grund für die Demos - nämlich die Belästigung Tausender Menschen durch Fluglärm und die Gefährdung ihrer Gesundheit - fortbesteht. Auf der anderen Seite kann ich den Teilnehmerinnen und Teilnehmern nur ein dickes Lob aussprechen und Dank zollen für ihre Ausdauer. Sie legen jeden Montag am Ort des Geschehens den Finger in die Wunde, wenn sie den „Krach retour bringen“.

Dabei wäre dieser Krach, der vielen Menschen im Flughafenumland die Bettruhe und die Konzentration raubt, nicht in der heutigen Form nötig! Denn die Prognose, die zum Bau der Landebahn Nordwest geführt hat, und die Prognose, die der beabsichtigten Lärmobergrenze zugrunde gelegt wird, ist völlig verfehlt. Das hat der Mediator und Diplom-Geograf Wulf Hahn von RegioConsult Verkehrs- und Umweltmanagement bei der jüngsten Sitzung der Initiative Zukunft Rhein-Main beeindruckend verdeutlicht. In seinem Vortrag „Luftverkehrsprognosen von Intraplan zwischen Anspruch und Realität“ beschrieb er Folgendes: Entgegen der Intraplan-Prognose, die von einer Steigerung von 477.000 Flugbewegungen im Jahr 2004 auf 628.000 im Jahr 2015 ausging, hat es 2015 tatsächlich nur 468.153 Flugbewegungen am Frankfurter Airport gegeben.

Hingegen war ein deutliches Wachstum bei den Passagierzahlen zu verzeichnen, so Wulf Hahn. Mit im Schnitt 140 Fluggästen pro Flug sei 2015 bereits das erreicht gewesen, was für das Prognosezieljahr 2020 vorhergesagt worden war. Die Entwicklung der Zahl der Flugbewegungen ist von der Zunahme der Passagierzahlen entkoppelt. Folgende Aussage von RegioConsult ist damit bestätigt worden: „Weiteres Wachstum (Anzahl der beförderten Passagiere) ist in Frankfurt auch ohne

wesentliche Steigerung der Flugbewegungen möglich – durch größere Flugzeuge und Slots von Kurzstreckenflügen, die auf die Schiene verlegt werden und so für Europa- und Interkontinental-Flüge frei gemacht werden.“

Anstatt es aber bei der stagnierenden oder leicht zurückgehenden Zahl von Flugbewegungen zu belassen, will Fraport die nicht ausgelasteten zusätzlich geschaffenen Kapazitäten nun mit Billigfliegern füllen. Und mit der neuen Entgeltordnung soll ein Incentive-Programm etabliert werden, um neue Luftverkehrsgesellschaften anzuwerben. Der Einstieg der Billigfluglinie „Ryanair“ steht aus meiner Sicht im Widerspruch zu den Grundlagen des Mediations-, Raumordnungs- und Planfeststellungsverfahrens, die den Ausbau des Flughafens ermöglicht haben.

Denn der Ausbau wurde mit dem Wachstum eines nachfrageorientierten Bedarfs begründet. Hieraus wurden seitens des Landes und der Gerichte die „überragenden öffentlichen Interessen“ abgeleitet, die über die dadurch entstehende unzumutbare Fluglärmbelastung der gesamten Region gestellt wurden. Diese Nachfrage bestand offenbar nicht.

Aber jede Flugbewegung führt zwangsläufig zu einer Mehrbelastung! Jede Flugbewegung bedeutet einen hohen Maximalpegel, der laut Norah-Studie hoch belästigend ist. Ich bin daher ganz bei Ihnen, wenn es um die Forderung geht, dass der Fluglärm für die gesamte Rhein-Main-Region zu reduzieren ist. Es muss im Vergleich zum derzeitigen Stand leiser werden! Das ist auch die Position der Initiative Zukunft Rhein-Main. Bei rückläufigen Verkehrszahlen in Frankfurt, den Flugverkehr mit geringeren Entgelten nach Frankfurt zu holen, ist gewiss nicht der richtige Weg.

Zu Beginn der Diskussionen über den Ausbau des Flughafens hatte die Fraport AG unter Erwerb einer Beteiligung am Flughafen Hahn versprochen, die „Low Cost Carrier“ auf den Flughafen Hahn zu verlagern und dadurch die Lärmbetroffenen zu entlasten. Nun sollen diese auch in Frankfurt wahrscheinlich wenig Arbeitsplätze schaffenden Verkehrssegmente zum Ärger der ansässigen Firmen noch belohnt werden. Diese Entwicklung macht bestürzt und fast sprachlos.

Doch am 30. Januar 2017 zeigen Sie, dass es Ihnen nicht die Sprache verschlagen hat und dass der Protest und das Aufzeigen besserer Wege weitergehen. So besteht zum Beispiel beim Fluglärmenschutzgesetz dringender Novellierungsbedarf. Das darf

nicht auf die lange Bank, sprich auf die nächste Legislaturperiode, ge- und verschoben werden. Die Erkenntnisse aus der Norah-Studie zeigen: Aktiver Schallschutz muss endlich Vorrang vor passivem Schallschutz erhalten. Es muss draußen leiser werden. Es ist keine Lösung, die Menschen und ihre Häuser nur mit dichteren Fenstern zu versorgen, damit sie drinnen halbwegs ihre Ruhe haben. Wir wollen keine „Käfighaltung“. Der Lärmpegel muss massiv gesenkt werden, damit die Rhein-Main-Region überall lebenswert bleibt.

Ein weiterer wesentlicher Schritt dazu ist, das Nachtflugverbot nicht klammheimlich aufzuweichen, sondern im Gegenteil per Gesetz auf 22 bis 6 Uhr auszudehnen.

Ich wünsche viel Erfolg beim Einsatz für diese Ziele!

Landrat Thomas Will

Sprecher der Initiative Zukunft Rhein Main