



E. Siehr

J. Beutel

Liebe Mitbürgerinnen, liebe Mitbürger!

Unstrittig: Der Rhein-Main-Flughafen ist ein wichtiger Standortfaktor in der Region.

Daher bekennen wir uns zum Rhein-Main-Flughafen – und wir bekennen uns zu den Belastungen, die von seinen jährlich 450.000 Starts und Landungen ausgehen. Mit den Planungen einer weiteren Startbahn, von der Fraport Hand in Hand mit der Hessischen Landesregierung vorangetrieben, erreichen diese Belastungen jetzt indes eine neue, nicht mehr akzeptable Dimension – wobei es unerheblich ist, welche Bahnvariante letztendlich realisiert werden soll. Und wo kein verträgliches Leben mehr möglich ist, wird auf Dauer auch das gedeihliche Wirtschaften Schaden nehmen. Die Frage, wie weit sich in der Nachbarschaft des Flughafens in Zukunft noch attraktive Gewerbeansiedlungen werden realisieren lassen, bleibt offen.

Dies alles hat den Kreistag Groß-Gerau und den Stadtrat Mainz, neben anderen Parlamenten in der Region, bereits vor Monaten veranlasst, sich mit großer Mehrheit gegen den Bau einer neuen Start-/Landebahn – in welcher Variante auch immer – auszusprechen. Zusammen mit zahlreichen anderen Kommunen haben wir die Aktion Zukunft Rhein-Main auf den Weg gebracht.

Mit dem vorliegenden Informationsblatt wollen wir unsere Sorgen um die Zukunft der Region zum Ausdruck bringen – und zugleich unsere Alternativen benennen. Vor allem aber wollen wir Ihnen mit der Reihe „Extrablatt“ zusätzliche Argumente an die Hand geben, um in Sachen Flughafenenerweiterung zu einem Urteil zu gelangen.

Wir freuen uns über Rückmeldungen jedweder Art.

Pro oder Contra?

Pro Region und Pro Flughafen sein, einen Ausbau aber ablehnen – passt das zusammen?

„Zukunft Rhein-Main“: Der Name ist Programm.

Hinter dieser Initiative stehen drei Landkreise, 21 Städte und Gemeinden sowie ein Naturschutzbund und Bürgerinitiativen, die sich für eine lebenswerte Zukunft in der Region einsetzen. Nicht bestritten werden soll, dass die Region und der Flughafen „zusammengehören“ und voneinander profitieren – aber dennoch gilt für die Mitglieder von „Zukunft Rhein-Main“ die Gleichung Pro Region = Pro Flughafen = Contra Flughafen-Ausbau.

Was auf den ersten Blick wie ein Widerspruch anmutet, ist in Wirklichkeit keiner:

Wenn erst die Grenzen des Wachstums und damit auch der Belastungen für die Menschen erreicht sind, können die wirtschaftlichen Vorteile leicht in Nachteile umschlagen, denn dann droht die nötige Balance zu kippen. Unternehmen werden abwandern, sofern sie ihren Mitarbeitern kein attraktives Lebensumfeld bieten können – und dazu zählt eben auch die Möglichkeit, einen Sommerabend auf Terrasse oder Balkon zu genießen und nicht nur bei geschlossenem (Lärm-schutz-) Fenster Ruhe zu haben. Spätestens aber nach Ende der Erwerbstätigkeit werden Menschen, die es sich leisten können, die Region verlassen. Wofür wir eintreten, ist eine einvernehmliche Nachbarschaft, in der

die Bedürfnisse der Flughafenanwohner ihre Berücksichtigung finden. Für ihre Ziele wirbt die Initiative seit Beginn des Jahres mit großflächigen Plakaten, Anzeigen und Hörfunkspots, in denen auch betroffene Bürger zu Wort kommen. Nicht zuletzt will die Initiative mit diesem Heft, das in loser Folge erscheinen soll, auf ihre Argumente aufmerksam machen. Unser Ansatz lautet:

Konstruktiv handeln statt polarisieren – für eine lebenswerte Zukunft in unserer Region. ■



„Der Himmel über Rhein-Main“, „Eigentum, beflügelt“ und „Frankfurt Airport wünscht gute Nacht“ – drei Motive aus der Plakatkampagne gegen den Flughafen-Ausbau.

Das Ohr schläft nie

„Dieser Lärm macht mich wahnsinnig!“

...wer hat diesen Satz nicht schon einmal ausgesprochen. Wenn draußen ein Presslufthammer donnert, im Nachbargarten stundenlang Rasen gemäht wird oder permanent laute Musik an unser Ohr dringt, fühlen wir uns gestört. Mit dem Fluglärm sieht es dagegen etwas anders aus. Wer davon nicht direkt betroffen ist, hält die Auswirkungen für weniger gravierend. „Die Flugzeuge sind so weit weg, die hör' ich gar nicht“ oder „Die Bahnlinie ist viel schlimmer“ sind häufig geäußerte Kommentare, wenn der Fluglärm von anderen Lärmquellen übertönt wird. Wer nicht direkt an einer Bahnlinie wohnt, empfindet Fluglärm jedoch als lästiger – und das aus gutem Grund: Das Geräusch kommt sehr schnell, und das einzelne Schalleignis ist sehr laut. Außerdem kommt es nicht von vorne, hinten, links oder rechts, woran Menschen gewöhnt sind, sondern von oben. So erreicht der Fluglärm jeden Winkel eines Grundstücks oder einer Stadt. Es gibt keinen „Lärmschatten“, in den man sich zurückziehen kann.



Das Ohr dient als Warnorgan und schläft nie. Auch im Schlaf reagiert der Körper auf Geräusche, ab einer gewissen Lautstärke führen diese zur Ausschüttung von Stresshormonen, selbst wenn der Betroffene dies gar nicht bewusst wahrnimmt. Auf die Dauer folgen daher gesundheitliche Beeinträchtigungen. Noch nicht ausreichend untersucht wurde der Einfluss von Lärm auf die Entwicklung von Kindern. Vor diesem Hintergrund ist die Forderung der Kommunen im Rhein-Main-Gebiet nach einem Nachtflugverbot nur konsequent, schließlich hat sich die Zahl der nächtlichen Flugbewegungen seit 1985 auf nunmehr knapp 45.000 fast vervierfacht. Zu fragen wäre auch, welche Kosten der Gesellschaft durch gesundheitliche Beeinträchtigungen und der Wirtschaft durch ständig in ihrer Nacht-

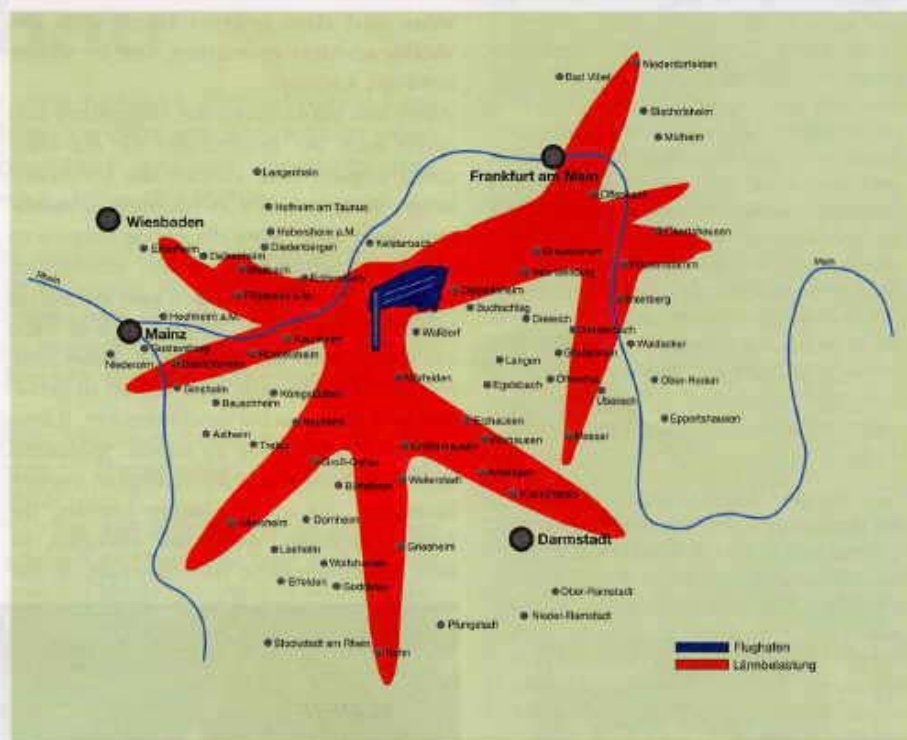
ruhe gestörte Mitarbeiter entstehen – doch hierüber wurde bislang bestenfalls in Ansätzen ernsthaft nachgedacht.

Die Hessische Landesregierung müsste eigentlich eingreifen, wenn die Gesundheit beeinträchtigt wird, doch geht sie lieber von veralteten Grenzwerten aus, um etwaige Entschädigungssummen möglichst niedrig zu halten. Die nächtlichen Flugbewegungen will sie auf den Stand des Sommerflugplans 2001 begrenzen – und der sieht so viele Flüge zur Nachtzeit vor wie noch nie. Ein von 23 bis 5 Uhr verkürztes und immer wieder versprochenes „Nachtflugverbot“ fand keinen Eingang in den Landesentwicklungsplan, der Ausbau dagegen schon.

Ob dies damit zusammenhängt, dass das Land Hessen und die Bundesrepublik Deutschland Hauptanteilseigner der Fraport AG sind? ■

Was heißt eigentlich... ... dB(A)?

Dezibel ist eine Messgröße für die Schallintensität, gemessen an der, je nach Tonhöhe unterschiedlichen, Empfindlichkeit des menschlichen Ohrs. Der Intensitätsunterschied zwischen dem leisesten Ton, den das menschliche Gehör wahrnehmen kann, und der Schmerzschwelle ist sehr groß, weshalb man in der Akustik die logarithmische Dezibel-Skala verwendet. Auf ihr ist der Hörschwelle der Wert 0 und der Schmerzschwelle der Wert 130 zugeordnet. Ein Rasenmäher hat etwa 96 dB(A). Der Grenzwert für Lärm in Wohngebieten liegt nachts bei 40 dB(A).



Die Karte zeigt den Bereich, in dem 1998 ein nächtlicher Dauerlärmpegel von 47 dB (A) überschritten wurde (Quelle: Mediationsbericht). In diesem Bereich ist bei gekipptem Fenster mit Aufwachreaktionen zu rechnen.

An der Initiative „Zukunft Rhein-Main“ beteiligen sich:

- Gemeinde Bischofsheim – Gemeinde Büttelborn – Landkreis Darmstadt-Dieburg – Gemeinde Egelsbach – Gemeinde Erzhausen – Stadt Flörsheim – Gemeinde Ginsheim-Gustavsburg – Landkreis Groß-Gerau – Stadt Hattersheim – Stadt Hochheim – Stadt Kelsterbach – Landkreis Main-Taunus-Kreis – Stadt Mainz – Stadt Mörfelden-Walldorf – Stadt Mühlheim – Gemeinde Nauheim – Stadt Neu-Isenburg – Verbandsgemeinde Nieder-Olm – Stadt Pfungstadt – Stadt Raunheim – Gemeinde Riedstadt – Stadt Rüsselsheim – Stadt Weiterstadt – Verbandsgemeinde Wörrstadt – BUND Hessen – BUND Rheinland-Pfalz – Bündnis der Bürgerinitiativen.

Überflughöhe 239 Meter

Eine weitere Start- und Landebahn brächte Luftfahrt zum Greifen nah.



Dem Himmel so nah: Situationen wie diese könnte es künftig in der Region noch viel häufiger geben.

Im August 2000 war es soweit: Die Hessische Landesregierung legte sich definitiv auf eine Empfehlung für die Ausbauvariante Nordwest und damit auf eine weitere Landebahn im Kelsterbacher Wald fest. Diese Variante garantiert nach den bisher vorliegenden Einschätzungen den Ausbau des Flughafens bis zu der gewünschten vollen Kapazität von jährlich 660.000 Flugbewegungen im Jahre 2015. Seitens der Fraport (ehemals FAG) ist diese Zahl, die 120 Flugbewegungen pro Stunde entspricht, immer wieder als Kriterium für die zukünftige Konkurrenzfähigkeit des Flughafens genannt worden.

Kritiker glauben, dass mit dieser Variante bis zu 900.000 Flugbewegungen möglich werden. Im Rahmen des im Mai 1998 von der Landesregierung initiierten Mediationsverfahrens sind daneben die Variante Nordost im Osten Kelsterbachs, die Variante Süd mit zwei Bahnen südlich des heutigen Flughafengeländes und einem Rückbau der Startbahn West sowie die Kombination einer neuen Südbahn mit der zivilen Nutzung von Wiesbaden-Erbenheim diskutiert worden. Je nach Ausbauvariante verschoben sich die An- und Abflugrouten, wäre ein anderer Teil des Rhein-Main-Ge-

bietes besonders stark betroffen – doch eine nach dem St. Florians-Prinzip geführte Varianten-Diskussion, die die Region spalten würde, lehnt die Initiative „Zukunft Rhein-Main“ ab. In allen Fällen würden sehr viel mehr Menschen als bisher von Fluglärm betroffen sein. Das trifft sowohl auf Einzelschallereignisse wie Starts und Landungen als auch auf einen erhöhten Dauerschallpegel zu. Um eine Landebahn Nordwest an das bestehende Bahnsystem anzubinden, wären Brückenkonstruktionen über die Autobahn nötig, zudem müsste für eine geschätzte Zahl von 72 Millionen Passagieren wohl auch ein drittes Terminal gebaut werden. Als unerlässlich erscheint ferner der Ausbau von Straßen und Schienenwegen, da die bestehenden Verkehrswege das erhöhte Fahrzeug- und Nahverkehrsaufkommen nicht mehr auffangen könnten. Auch hierdurch erhöhte sich die Lärmbelastung für die Region weiter. Daneben würde die Landebahn Nordwest in der derzeit vorgesehenen Form etwa 238 Hektar Fläche beanspruchen, wobei es sich zum größten Teil um Waldgebiete handelt, die in der Nähe von Kelsterbach als Naherholungsgebiet genutzt werden. Eine Dezimierung des Wal-

Stichwort Mediation

Das im Mai 1998 eingeleitete Mediationsverfahren sollte „ergebnisoffen und unabhängig alle Aspekte einer Erweiterung untersuchen und klären, unter welchen Voraussetzungen der Flughafen Frankfurt dazu beitragen kann, die Leistungsfähigkeit der Wirtschaftsregion Rhein-Main im Hinblick auf Arbeitskräfte und Strukturelemente dauerhaft zu sichern und zu verbessern, ohne die ökologischen Belastungen für die Siedlungsregion außer Acht zu lassen.“

Beteiligt waren Vertreter hessischer Gemeinden, der Wirtschaft, der FAG (jetzt Fraport), der Lufthansa, der Gewerkschaften und der betroffenen Ministerien. Die ebenfalls eingeladenen Umweltschutzverbände und Bürgerinitiativen hatten die Teilnahme abgelehnt, weil sie an der „Ergebnisoffenheit“ des Verfahrens zweifelten. Rheinland-pfälzische Gemeinden wurden ausgeschlossen.

des beeinträchtigte nicht zuletzt die ökologische Funktion der bislang unbebauten Fläche. Für die betroffenen Kommunen ginge mit dem Bau der Landebahn außerdem ein erheblicher Verlust in Planung befindlicher Baugebiete einher: In Flörsheim träge das auf über 90 Prozent der Fläche zu, in Darmstadt auf etwa 42 und in Groß-Gerau auf rund zwölf Prozent. In Kelsterbach selbst würde die neue Landebahn bis auf etwa 400 Meter an das nächste Wohngebiet heranrücken. Über einigen Siedlungen betrage die Überflughöhe gerade noch 239 Meter. ■



Landrat E. Siehr und Oberbürgermeister J. Beutel präsentieren die Werbekampagne der Initiative „Zukunft Rhein-Main“.

Unsere fünf Forderungen

Unsere **wichtigsten Forderungen** im Zuge der aktuellen Diskussion haben wir in **fünf Punkten** knapp zusammengefasst:

1. Alle diskutierten Varianten des Flughafen-Ausbaus, einschließlich einer zivilen Nutzung des Flughafens Wiesbaden-Erbenheim, lehnen wir kategorisch ab.
2. Einer Optimierung des bestehenden Bahnsystems stimmen wir nur unter der Voraussetzung des Zustandekommens eines generellen Nachtflugverbotes sowie eines verbindlichen Anti-Lärm-Abkommens zu.
3. Wir fordern ein grundsätzliches Nachtflugverbot für die Zeit zwischen 22 und 6 Uhr.
4. Wir bestehen auf einer aktiven Suche der Verantwortlichen nach verträglichen Alternativen zum Flughafen-Ausbau im Sinne intelligenter Verbundlösungen außerhalb oder am Rande der Region. Mögliche Kooperationspartner wären unter anderem die Flughäfen Hahn, Ramstein, Köln und Kassel.
5. Außerdem propagieren wir die Vorlage eines integrierten europäischen Verkehrskonzepts unter Einbeziehung von Luft-, Straßen-, Schienen- und Schiffsverkehr.

Optimierung heißt nicht Ausbau

Die **Stadt Raunheim** im Norden des Kreises Groß-Gerau und ihre knapp 13000 Einwohner zählen zu den am **stärksten vom Fluglärm Betroffenen**. Das Extrablatt sprach deshalb mit Raunheims Bürgermeister Thomas Jühe (37/SPD).

EB: Herr Jühe, welche Möglichkeiten besitzt Raunheim, in die Ausbau-Diskussion einzugreifen?



T.J.: Raunheim wird über entsprechende Gutachten zum „Fluglärm-Ist-Zustand“ deutlich machen, dass die jetzige Belastung schon über dem liegt, was die

Lärmwirkungsforschung noch als erträglich ansieht. Das gilt für den Tag wie für die Nacht. Mit Hilfe dieser Untersuchungen (Lärm-Messungen) werden wir ein Konzept vorstellen, wie Raunheim entlastet werden kann. Dieses Konzept und die Ergebnisse der Lärmmessung werden zeigen, dass eine Mehrbelastung undenkbar ist. Dies schließt einen Ausbau aus.

EB: Wie beurteilen Sie die jetzigen Pläne?

T.J.: Die Varianten, die jetzt ins Raumordnungsverfahren gehen, sind unwirtschaftlich und haben langfristig keinen Sinn, weil sie die Kapazitätsgrenze nur um wenige Jahre verschieben. Darauf hat auch die Pilotenvereinigung Cockpit aufmerksam gemacht. Die Kommunale Runde hat sich

grundsätzlich gegen den Ausbau am jetzigen Standort ausgesprochen. Langfristig müsste nach einer Standortalternative gesucht werden, die außerhalb des engeren Bereichs des Rhein-Main-Gebietes liegt.

EB: Welche Rolle spielt für Sie das Regionale Dialogforum (RDF)?

T.J.: Das RDF befindet sich in einer ganz schwierigen Phase, und zwar deshalb, weil man das Mediationsergebnis derzeit lediglich von der Ausbauseite her ernsthaft akzeptiert und die anderen Teile des Ergebnisses beinahe vorsätzlich fehlinterpretiert und vernachlässigt werden.

EB: Was heißt das konkret?

T.J.: Um Ihnen ein Beispiel zu geben: Ein Nachtflugverbot sollte laut Mediationsergebnis an eine Optimierung gebunden sein. Wenn ich mich nicht sehr täusche, ist eine Optimierung etwas anderes als ein Ausbau. Optimierte wird bereits jetzt, deshalb muss es auch jetzt schon ein Nachtflugverbot geben.

EB: Herr Jühe, wir danken für dieses Gespräch.

Adressen und Infos

Fluglärmbeschwerdetelefon der Flughafen Frankfurt/Main AG
Ausbauprogramm: Flughafen
60547 Frankfurt/Main
Infon/Fluglärmtelefon: 0800/2345679
Kostenfrei rund um die Uhr besetzt.

Kreis Groß-Gerau
Wirtschafts- und Beschäftigungsförderung und Zukunft Rhein-Main Aktion gegen Flughafen ausbau
Kreisausschuss des Kreises Groß-Gerau
Wilhelm-Seipp-Str. 4, 64521 Groß-Gerau
Telefon: 06152/989142
E-Mail: wubf@kreisgg.de
www.zukunft-rhein-main.de

Regionales Dialogforum (RDF)
Bürgerbüro des Regionalen Dialogforums
Im Eichfeld 4, 65428 Rüsselsheim
Telefon: 06142/798791
www.dialogforum-flughafen.de

Bündnis der Bürgerinitiativen „Keine Flughafenerweiterung“
Winfried Heuser
An der Kreuzheck 6, 60529 Frankfurt/Main
Telefon: 069/355464
E-Mail: winfried.heuser@t-online.de
www.flughafen-bi.de

Mainzer Bürgerinitiative gegen die Flughafenerweiterung Rhein-Main
c/o Bürogemeinschaft 42
Kaiser-Wilhelm-Ring 11, 55118 Mainz
Telefon: 06131/611973

BUND LV Hessen
Triftstr. 47, 60528 Frankfurt
Telefon: 069/677376-0
Thomas Norgall
E-Mail: thomas.norgall@bund.net
www.bund-hessen.net

BUND LV Rheinland-Pfalz
Gärtnergasse 16, 55116 Mainz
Telefon: 06131/231973
E-Mail: bund.rheinlandpfalz@bund.net

Kommunale Arbeitsgemeinschaft Flughafen Frankfurt/Main (KAG)
Wilhelm-Seipp-Str. 4
64521 Groß-Gerau
Telefon: 06152/989605
E-Mail: kag-fm@gmx.de
www.kag-flughafen-ffm.de



Weitere Internetadressen

www.fluglaerm.de
www.ig-fluglaerm.de
www.mediation-flughafen.de

Impressum
Herausgeber: Kreisverwaltung Groß-Gerau
Presse- und Informationsamt