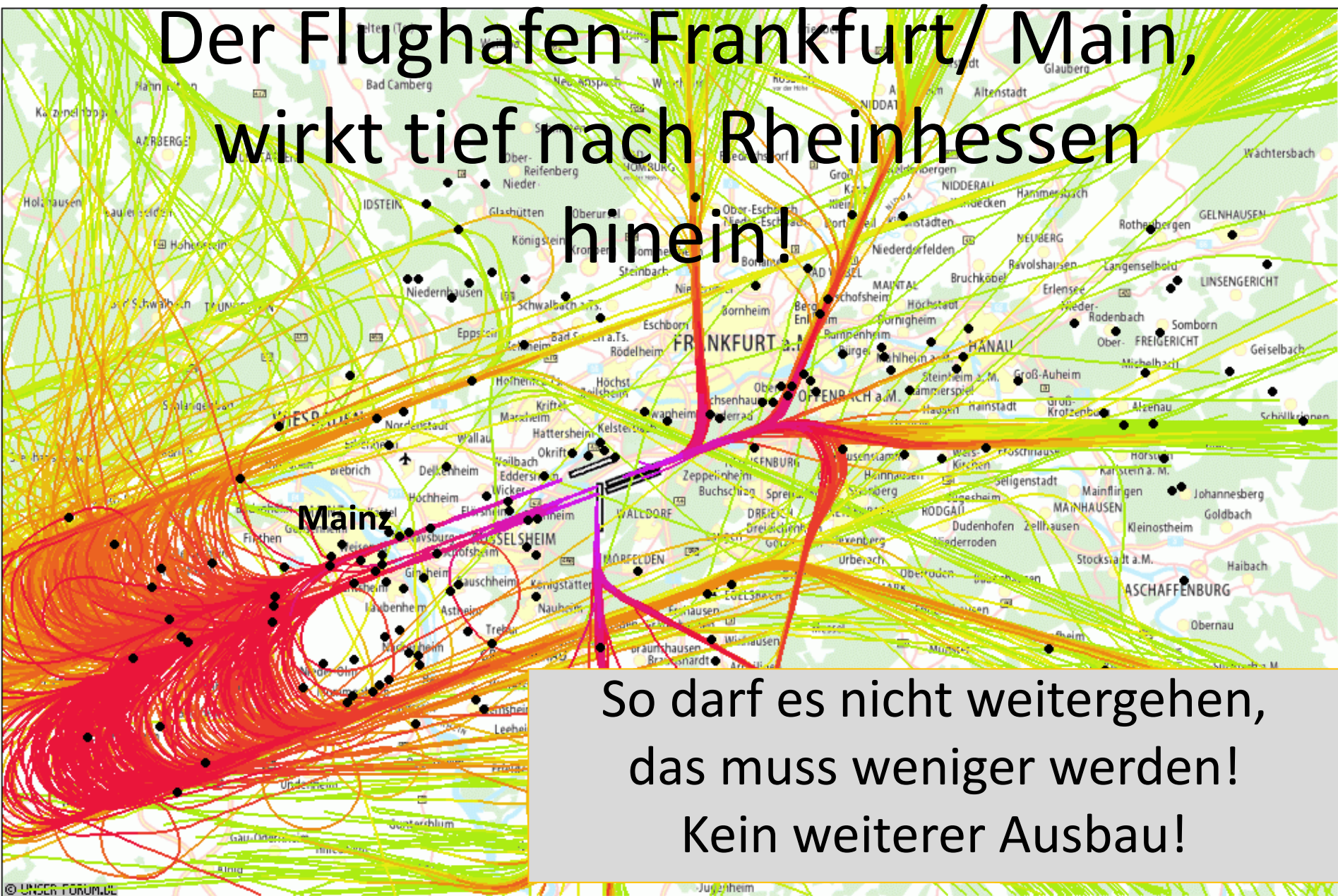


Der Flughafen Frankfurt/Main, wirkt tief nach Rheinhessen hinein!



So darf es nicht weitergehen,
das muss weniger werden!
Kein weiterer Ausbau!

Das Bahnsystem des Flughafens

Beschreibung des Flughafens Frankfurt/Main

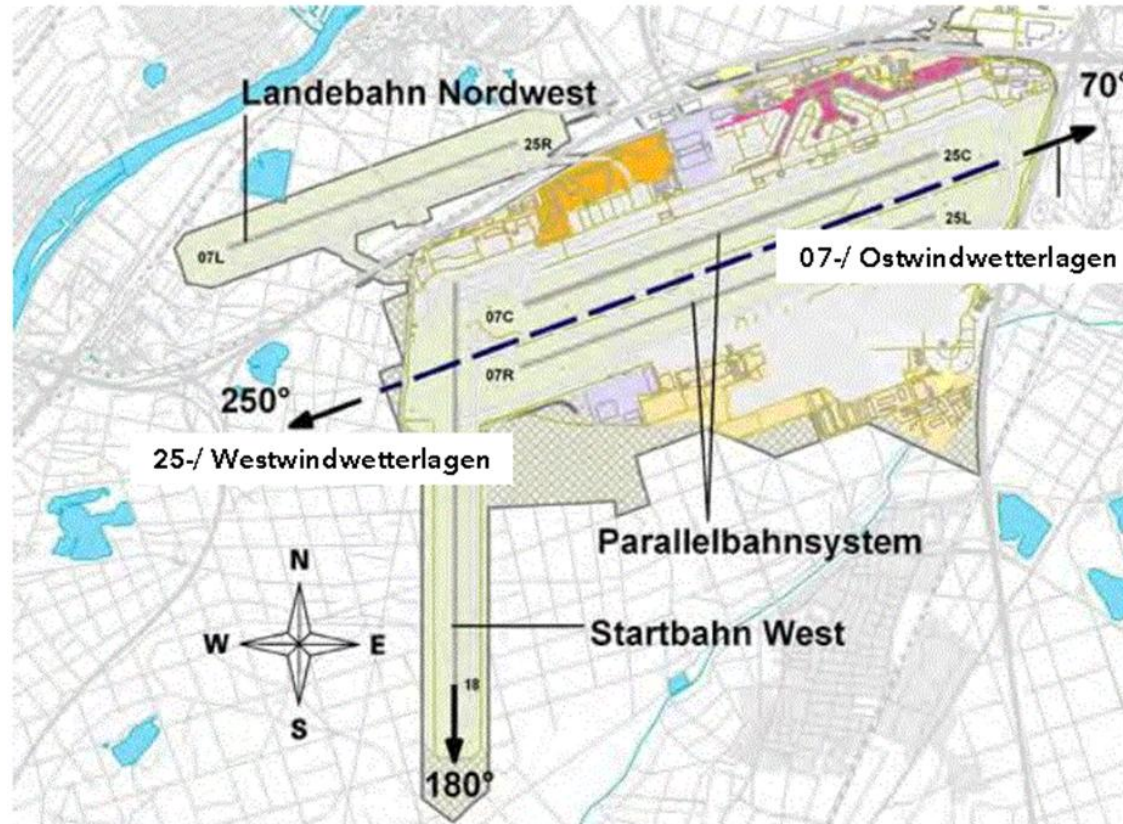


Abbildung 1: Übersichtskarte der Start- und Landebahnen sowie der Betriebsrichtungen am Flughafen Frankfurt/Main [1]

Das Betriebskonzept für das Vier-Bahnen-System des Flughafens Frankfurt/Main sieht vor, dass im Regelbetrieb die beiden äußeren Parallelbahnen für Landungen und die zentral gelegene Parallelbahn sowie die Startbahn West für Starts genutzt werden.

Auf der Landebahn Nordwest sind Starts von Luftfahrzeugen unzulässig. Darüber hinaus gibt es für die Landebahn Nordwest zusätzliche zeitlich und nach Flugzeugmuster differenzierte Einschränkungen (vgl. Kapitel 6).

Quellenherkunft: Fraport

Ausbau und Auswirkungen

Von 1949 bis 1984 Betrieb auf zwei parallelen Lande- und Startbahnen.

1984 Inbetriebnahme der Startbahn 18 West nach heftigem Widerstand der Bevölkerung, der erst nach dem Tod von zwei Polizeibeamten endete. Die Politiker Hessens versprachen:

„ Es gibt keinen weiteren Ausbau und es wird nie wieder ein Baum außerhalb des Flughafenzaunes gefällt!“

Raumverträglich waren damals 380.000 Flugbewegungen. Aber: 1999 wurde bereits 440.000 mal geflogen und es wurde mit der Planung und Mediation für die Landebahn Nordwest begonnen.

Die Mediationsgruppe -Teilnehmer und Vorgehensweise

Das Mediationsverfahren wurde im Sommer 1998 vom damaligen Ministerpräsidenten Hans Eichel in Gang gesetzt und nach dem Regierungswechsel im Frühjahr 1999 von seinem Nachfolger Roland Koch weiter unterstützt. In der Mediationsgruppe waren 21 Vertreterinnen und Vertreter von Städten und Gemeinden, der Wirtschaft (inklusive Flughafen AG, Lufthansa und Deutscher Flugsicherung), der Gewerkschaften, der Landes-und Bundesregierung sowie einer Bürgerinitiative vertreten. Geleitet wurde das Verfahren von drei Mediatoren: von Prof. Kurt Oeser, bekannt als ehemaliger Umweltpfarrer der Evangelischen Kirche in Deutschland, Dr. Frank Niethammer, dem Präsident der Industrie-und Handelskammer Frankfurt, sowie von Prof. Dr. Klaus Hänsch, dem ehemaligen Präsidenten des Europäischen Parlamentes. Die Umweltverbände sowie der überwiegende Teil der Bürgerinitiativen konnten leider nicht für eine Teilnahme gewonnen werden.

(Quelle: Mediationsverfahren Flughafen Rhein/ Main)

Während der Mediation wurde den **Taunusgemeinden** versprochen:
„Nach dem Ausbau wird es für Euch leiser werden.“

Die Mediationsgruppe forderte:

Ein Nachtflugverbot von 23.00 bis 05.00 Uhr.

Die Einführung eines verbindlichen Programmes zur Lärminderung, weil sie im Ausbaufall die Zumutbarkeitsgrenzen überschritten sieht.

Die Einhaltung von Lärmobergrenzen.

Die Kontingentierung von Flugbewegungen.

Die Kontrolle der Umsetzung des Mediationspaketes.

Kooperation mit dem Flughafen Hahn. (Fracht, Urlauber; zus. etwa 30.000 Bewegungen)

Kooperation mit dem Schienenverkehr. (max. 35.000 Bewegungen)

Beurteilen Sie selbst, was davon durch das Land Hessen umgesetzt wurde!

Am 18.12.2007 genehmigte der hessische Wirtschaftsminister Dr. Alois Rhiel den Planfeststellungsbeschluss zum Flughafenausbau mit „**rechtssicherem Nachtflugverbot**“- aber mit 17 Ausnahmegenehmigungen und der Chance (!) auf 40.000 neue Arbeitsplätze! Bis jetzt sind keine 7000 Plätze neu geschaffen worden.

Am 10.03.2010 erläuterte M. Kraft, Deutsche Flugsicherung, (Leiter Airport, Relations und Umwelt) vor der (**hessischen**) Arbeitsgemeinschaft Flughafen Frankfurt/ Main, die Routenplanung zum ausgebauten Flughafen. (**Südumfliegung**)

Am 21.10.2011 wurde die neue Landebahn Nordwest in Betrieb genommen und gleichzeitig begann die Südumfliegung. Dadurch werden viele rheinhessische Gemeinden ganzjährig mit Fluglärm bis über 85 dB(A) überzogen, bei Ostwind durch die Landeanflüge und bei Westwind durch die Südumfliegung.

Am 29.02.2012 unterschrieb u.a. Ministerpräsident Volker Bouffier die „**Allianz für Lärmschutz**“, in deren Lärmkartierung Rheinhessen nur durch ein winziges Stück in Mainz am Fort Malakoff vertreten ist.

Im April 2012 bestätigte **das Bundesverwaltungsgericht** in Kassel die Gültigkeit des Nachtflugverbotes und **verbot die Ausnahmen**.

Am 03.09.2012 erließ das Regierungspräsidium Darmstadt den „[Lärmaktionsplan](#)“, gegen den über 13.000 Stellungnahmen eingingen. Diese wurden am 24.05.2013 immer noch bearbeitet. Eine erneute Stellungnahme ist nicht vorgesehen.

Am 15.05.2013 ist der Planfeststellungsbeschluss zum Flughafenausbau vom Land Hessen durch den [Planfeststellungsbeschluss Wirbelschleppen](#) ergänzt worden. Die Fraport hat nicht nur die Kosten für Dachschäden, sondern auch die vorbeugende Sicherung von gefährdeten Dächern zu übernehmen.

Es werden nämlich unterhalb der Landeanflugschneisen immer häufiger Dächer durch die orkanartigen Wirbelschleppen der Flugzeuge zerstört und durch herabfallende Dachziegel lebensgefährliche Situationen herbeigeführt!

Interessant ist die Stichtagregelung, nach der Häuser, die nach dem 27.03.2007 errichtet wurden keinen Anspruch auf vorbeugende Sicherung haben. Die Bauherren hätten nämlich in dem Planfeststellungsbeschluss erkennen müssen, dass ihre Dächer durch Wirbelschleppen gefährdet sind und vorbeugende Maßnahmen ergreifen können!

Die verantwortlichen Verursacher hatten bis zum 18.12. 2007 und noch Jahre später die Wirkungen der Wirbelschleppen geleugnet.

Hinweise zum folgenden „ fraportfreundlichen“ Berechnungssystem

Der **berechnete Dauerschallpegel** dieser 10 Einzelschallereignisse, die so laut sind, dass sie keine Unterhaltung mehr zulassen, entspricht der **halben Lautstärke von Uhrenticken oder Blätterrauschen!**

Leq-Rechner

Umrechnung Einzelschallpegel in L_{eq}

Abstands-Rechner

Formularbeginn

Anzahl:

L_{ASmax} : dB_A

Dauer: sec

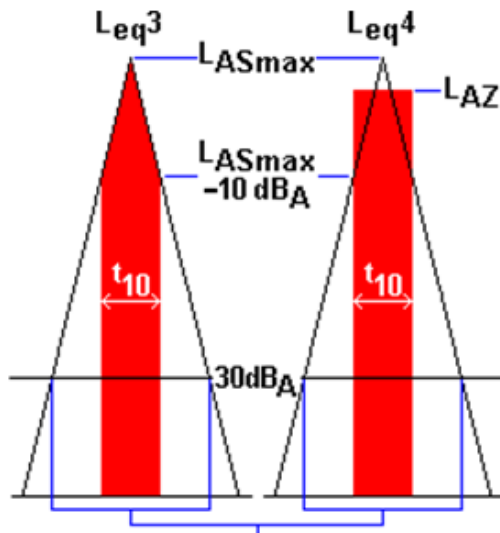
t

t

t

Leq - BERECHNUNG

Formularende



Ereignis-Dauer in sec

In unserer Rechnung wird die Lärmkurve von jedem Ereignis durch ein Dreieck angenähert.

In die Berechnung geht nur der rote Bereich ein.

$$L_{AZ} = L_{ASmax} + 13.3 \cdot \lg(t_{10}/10) - 4$$

10 Ereignisse mit einem Maximalpegel 70 dB_A und einer Ereignis-Dauer von je 90 sec (bezogen auf einen Grundpegel von 30 dB_A) ergeben durch Mittelung auf verschiedene Zeiträume folgende Dauerschallpegel:

Zeitraum	L_{eq3} [dB_A]	L_{eq4} [dB_A]
1-Stunde	48.9	47.5
8-Stunden = 1-Nacht	39.9	35.5
1-Tag	35.1	29.2
1-Monat	20.4	9.5
6-Monate = Mittelungszeit-Fluglärmsgesetz	12.6	---

Was können wir tun, um die Ausbreitung des Fluglärms auf ein erträgliches Maß zurück zu führen und um weiteren Ausbau des Flughafens zu verhindern?

1. Treten Sie ein und unterstützen Sie die **Initiative gegen Fluglärm in Rheinhessen e.V.** (IGF)
2. Fordern Sie schriftlich und mündlich die **rheinhessischen Politiker** auf, sich **gemeinsam** klar gegen den Fluglärm und weiteren Ausbau des Flughafens zu wehren.
3. Demonstrieren Sie montags im Flughafen und zeigen Sie der Fraport wie sehr Sie der Fluglärm stört.
4. Beschweren Sie sich gegen zu laute Überflüge im Internet beim **Deutschen Fluglärmdienst**, aber auch telefonisch bei der **Fraport**!

Wie können Sie sich beschweren?

1. Durch eine Beschwerde auf der Internetseite des [Deutschen Fluglärmdienstes](#).
(Erläuterungen wie auf alter Seite !)
2. Durch einen Anruf der kostenlosen Rufnummer 0800 23 45 679 bei der Fraport.
Jeder betroffene Bürger der Verbandsgemeinde sollte sich mindestens einmal im Jahr bei der Fraport telefonisch beschweren.