

LANDKREIS MAINZ-BINGEN

Auszug aus der Niederschrift

Öffentliche/nichtöffentliche Sitzung des Kreisausschusses vom 07.03.2005

TOP/Betreff/Drucksache Nr.

Öffentlicher Teil

**2 Stellungnahme des Landkreises Mainz-Bingen zum
Planfeststellungsverfahren betr. Ausbau des Frankfurter Flughafens
Vorlage: VIII/0241/2005**

Der Kreisausschuss fasst einstimmig mit 13 Ja-Stimmen bei 3 Enthaltungen
folgenden

B e s c h l u s s :

Der als Anlage 1 beigefügten Stellungnahme des Landkreises Mainz-Bingen (als
Träger öffentlicher Belange) zum Planfeststellungsverfahren für den geplanten
Ausbau des Flughafens Frankfurt mit mit der Forderung eines Nachtflugverbotes
von „22.00 Uhr bis 06.00 Uhr“ wird zugestimmt.

Ingelheim am Rhein,
Für die Richtigkeit:

zum Vollzug an:

II Entwurf einer Stellungnahme des Landkreises Mainz-Bingen im Anhörungsverfahren

(die Stellungnahme beschränkt sich auf die Belange, die das Gebiet und die Bevölkerung des Landkreises Mainz-Bingen berühren und enthält dem entspr. methodische Kritik, Kritik an Mängeln der Verfahrensunterlagen, Anregungen und Bedenken)

Für den Landkreis Mainz-Bingen spielen vor allem folgende Ausbauvorhaben und beantragte Änderungen des Flugbetriebs eine Rolle:

- Erhöhung der Landekapazität durch den Bau einer dritten Landebahn:
Die vorgesehene Landebahn Nordwest (2.800 m Länge x 60 m Breite) ist kürzer als die bestehenden drei Bahnen dimensioniert und soll aus Lärmschutzgründen nicht von den großen, lauten Flugzeugtypen (B747, A380) angefliegen werden, sondern lediglich von kleineren, weniger lauten Maschinen.
- Bau eines dritten Terminals:
Das vorgesehene Terminal 3 (T3) soll auf dem Gelände der US-Air Base im Südosten errichtet werden und ist ausgelegt für 33,6 Mio. Passagiere im Jahr 2015, davon 18,4 Mio. Originärpassagiere und 11,4 Mio. Transferpassagiere (absoluter Spitzenstundenwert für Passagiere am typischen Spitzentag im Planungsfall 2015 im T3 = 8.677 Passagiere in der Stunde zwischen 13.00 und 14.00 Uhr führt zu den beantragten 335.000 m² Bruttogeschossfläche des T3); zusätzlich sind sog. „kommerzielle Flächen“ (für Büros, Kanzleien u.a. Unternehmen) zwischen T3 und BAB 5 auf einer Fläche von 9,4 ha (!) geplant.
(Quelle: Ordner 24, Planteil B 4.2)
- Ausbau der BAB 5
zwischen AK Frankfurt und AS Zeppelinheim einschl. Auffächerung der AS Zeppelinheim im Zuge der geplanten Bündelung von Fracht- und Speditionskapazitäten im Süden des Flughafens und zur straßenverkehrlichen Erschließung des T3
- „beantragtes Nachtflugverbot“:
keine planmäßigen Starts und Landungen auf dem gesamten Start- und Landebahnsystem an allen Wochentagen in der Zeit von 23.00 Uhr bis 5.00 Uhr Ortszeit
- einzelne Betriebsbeschränkungen auch außerhalb der Nachtzeit, insbesondere für besonders laute Luftfahrzeuge.

Als Auswirkungen der von der Vorhabensträgerin geplanten Maßnahmen auf den Landkreis Mainz-Bingen sind demnach zu erwarten

1. Erhöhung des Fluglärms und der Luftschadstoffimmissionen durch 43 % mehr Flugbewegungen im Jahr 2015 gegenüber 2000
2. Erhöhung des Fluglärms durch vermehrten Einsatz großer, schwerer und entspr. lauter Flugzeuge (in Folge der Hub-Funktion Frankfurts)
3. Erhöhung des Fluglärms durch Landeanflüge auf die neue Landebahn Nordwest bei Betriebsrichtung 07 (= Landungen aus Richtung Westen) für Gebiete unter der Anfluggrundlinie und in den sog. Eindrehbereichen
4. neue Fluglärmbeeinträchtigungen durch Änderung von Anflugrouten (in Folge des Ausbaus)
 - 4.1 bei Betriebsrichtung 07 (= Landungen aus Richtung Westen)
 - 4.2 bei Betriebsrichtung 25 (= Landungen aus Richtung Osten)
5. neue Fluglärmbeeinträchtigungen durch Änderung der Abflugrouten (in Folge des Ausbaus)
 - 5.1 bei Betriebsrichtung 07 (= Abflüge in Richtung Osten und Süden)
 - 5.2 bei Betriebsrichtung 25 (= Abflüge in Richtung Westen und Süden)
6. Erhöhung des Fluglärms am Tag im Zuge Entlastungen vom Fluglärm in der Nacht durch das beantragte Nachtflugverbot von 23.00 bis 5.00 Uhr

7. Belastungen der landseitigen Verkehrsnetze
8. Flughafen Hahn wird nicht als Alternative, sondern wegen seiner Nachtflugerlaubnis als Voraussetzung für den Ausbau des Hub Frankfurt angesehen

zu 1. Erhöhung des Fluglärms und der Luftschadstoffimmissionen durch 43 % mehr Flugbewegungen im Jahr 2015 gegenüber 2000

Die **Unterlagen zum Planfeststellungsverfahren enthalten keine Aussagen zur derzeitigen und künftigen Lärmbelastung des Landkreises Mainz-Bingen**, weil nach dem geltenden Fluglärmgesetz die Schwellenwerte für das Kriterium „erhebliche Belästigung“ an keiner Stelle erreicht werden. Das Kriterium „erhebliche Belästigung“ definiert Bauverbotszonen und Schallschutzmaßnahmen, die von der Antragstellerin zu finanzieren sind:

sog. „kritischer Toleranzwert tags“	Leq(3) = 65 dB(A) außen
sog. „präventiver Richtwert tags“ (= Schutzziel „Vermeidung erheblicher Belästigung“)	Leq(3) = 62 dB(A) außen
sog. „kritischer Toleranzwert nachts“	6 x 75 dB(A) Lmax außen
sog. „präventiver Richtwert nachts“	8 x 71 dB(A) Lmax außen 22.00 bis 1.00 Uhr) und 5 x 68 dB(A) Lmax außen 1.00 bis 6.00 Uhr)

d.h. baulicher Schallschutz innerhalb der Isokontur 62 dB(A) außen (tags) und/oder 8 x 71 dB(A) außen (22.00 bis 1.00 Uhr) und 5 x 68 dB(A) außen (1.00 bis 6.00 Uhr).

Anmerkung: bei den Grenzwerten hält sich die Fraport AG strikt an die Vorgaben des Fluglärmgesetzes, nicht aber an die Schutzziele, die in der Mediation formuliert wurden und niedriger sind als die vorgenannten Werte.

Von daher wurden vom Regierungspräsidium Darmstadt (Anhörungsbehörde) - neben dem Landkreis Mainz-Bingen selbst - lediglich die Verbandsgemeinden Bodenheim, Gau-Algesheim (mit/wegen der Ortsgemeinde Schwabenheim), Nierstein-Oppenheim und Nieder-Olm als sog. „Betroffene“ definiert und offiziell am Auslegungsverfahren der Planfeststellungsunterlagen beteiligt.

Anmerkung: Die genannten Verbandsgemeinden geben neben den Verbandsgemeinden Heidesheim und Guntersblum sowie der Stadt Ingelheim jeweils eigene Stellungnahmen zum Planfeststellungsverfahren ab.

Lediglich die (im Raumordnungsentscheid geforderte) Darstellung der „Fluglärm-Isolinien gem. informatorischem Anhang zum G 10.1 Teil A für die Szenarien Ist-Situation, Prognosenullfall und Planungsfall“ (siehe Ordner 53) zeigt die Isokontur **Leq(3); Nacht = 47 dB(A)** außen. Während diese Lärmbelastung im Jahr 2000 das Gebiet des Landkreises Mainz-Bingen (rechnerisch!) noch nicht berührt hat, schneidet die prognostizierte Isokontur nach dem Ausbau des Frankfurter Flughafens erstmals in die **Ortslage Nierstein** hinein und in unbebaute Gemarkungsteile von Oppenheim, Nackenheim und Bodenheim. Hervorgerufen wird diese Lärmbelastung durch nächtliche Starts in Richtung Südwesten, Westen und Nordwesten in der Zeit von 22.00 bis 23.00 Uhr und von 5.00 bis 6.00 Uhr. Insbesondere die großen, schweren und lauten Maschinen umfliegen bereits heute und auch künftig nach dem Start in der Nacht die beiden Landeshauptstädte Mainz und Wiesbaden weiträumig. „Die Startbahn 18 (Startbahn West) ist mit Planfeststellungsbeschluss von 1971 als reine Startbahn in Richtung Süden (18) genehmigt. Auf ihr werden in Spitzenzeiten über 60 % aller Starts abgewickelt. Insbesondere bei CAT II/III Wetterlagen trägt sie die alleinige Last des startenden Verkehrs.“ (Quelle: Ordner 33, Planteil B11, Kap. 3). Da die Ortslagen von Nierstein und Oppenheim unter den drei Abflugrouten „MASIR kurz + Nacht“, „TABUM (Nacht)“ und „OLDAS kurz“ liegen (Quelle: www.dfs.de), unabhängig von der Betriebsrichtung in jeder Nacht noch im Steigflug überflogen werden und die Überflughöhe

noch „unter 10.000 Fuß“ (über NN) liegt (Quelle: Flugspuraufzeichnungen der DFS) ergibt sich hieraus die stärkste Fluglärmbelastung im Landkreis Mainz-Bingen für diesen Bereich, und zwar in der Nacht.

Die geringste Entfernung zum Frankfurter Flughafen hat innerhalb des Landkreises Mainz-Bingen die Ortsgemeinde Bodenheim: etwa 15 km Luftlinie von der Startbahn 18 (West). Am Tag berührt die Isokontur **Leq(3); Tag = 55 dB(A)** außen im Planungsfall 2015 die **Gemarkung Bodenheim** vis à vis dem hessischen Trebur und südlich angrenzend an Mainz-Laubenheim. Liegt die Ortslage von Bodenheim derzeit lediglich unter dem südlichen Gegenanflug mit noch entspr. großen Überflughöhen, so wird diese dem Flughafen Frankfurt nächstgelegene Ortsgemeinde im Landkreis Mainz-Bingen nach dem Ausbau verstärkt von startenden und darum niedrig fliegenden, voll getankten Flugzeugen im Steigflug verlärm. **Wegen der Freihaltung der beiden Endanflugrouten zu jeder Zeit wird Mainz von allen Abflügen in Richtung Nordwesten, Westen und Südwesten auch tagsüber südlich umflogen, so dass Bodenheim und Nackenheim tagsüber eine viel höhere Lärm- und Luftschadstoffbelastung durch tief fliegende, startende Maschinen zu erwarten haben als die Landeshauptstadt Mainz durch landende Flugzeuge.**

Die rheinhessischen Hochflächen sind nach den Planunterlagen, d.h. nach den Vorgaben der Fluglärmrechnungen und Schwellenwerte i.S. des geltenden Fluglärmgesetzes überhaupt nicht vom Fluglärm betroffen, obwohl große Teile des Landkreises Mainz-Bingen unter dem Endanflug bei Betriebsrichtung 07 (= Landungen aus Richtung Westen), unter den Eindrehbereichen bei beiden Betriebsrichtungen und - ebenfalls bei beiden Betriebsrichtungen - unter mindestens sechs verschiedenen Abflugrouten liegt.

Anmerkung: Hilfsweise geben die „Fluglärmkonturen“ unter www.laermkarten.de/dialogforum des RDF Auskunft über den Leq(3) in den Abstufungen 40-45 dB(A), 45-50 dB(A), 50-55 dB(A) etc., und zwar sowohl am Tag als auch in der Nacht, unterschieden nach den beiden Betriebsrichtungen und im Vergleich „Jahr 2001“ und „Variante 9b (Nordwest)“.

Dass der gerechnete Fluglärm möglicherweise die tatsächliche Lärmbelastung „verharmlost“ zeigen höchstrichterliche Entscheidungen zu Gunsten der vom Fluglärm Betroffenen, wobei die eher realistisch abbildenden Ergebnisse der Lärmwirkungsforschung stärker berücksichtigt werden. Der Landkreis Mainz-Bingen befürwortet im Zuge seiner Mitgliedschaft in der Kommission zur Abwehr des Fluglärms Flughafen Frankfurt Main (kurz: Fluglärmkommission) die diesbezügliche Novellierung des Fluglärmgesetzes.

Diesen Berechnungen des Fluglärms stehen die bereits abgeschlossenen Fluglärmmessungen der Fraport AG entgegen, die bereits heute insbesondere eine Verlärmung der Rheinfront südlich von Mainz und ebenso der rheinhessischen Hochflächen bestätigen, die ähnlich hoch ist wie die in der Landeshauptstadt Mainz:

(z.Vgl. Mainz-Laubenheim	2. Quartal 1998	Leq(4) = 47 dB(A))
Ober-Olm, Hofgut Willms	3. Quartal 2001	Leq(4) = 44-46 dB(A)
(z.Vgl. Trebur, Geinsheim	2. Quartal 2002	Leq(4) = 51 dB(A))
(z.Vgl. Trebur, Hessenaue	4. Quartal 2002	Leq(4) = 48 dB(A))
Oppenheim	4. Quartal 2003	Leq(4) = 47 dB(A)
OG Schwabenheim	1. Quartal 2004	Leq(4) = 47 dB(A)
OG Wackernheim	1. Quartal 2004	Leq(4) = 45 dB(A)

(Quelle: Bericht der Fraport AG für die 188. Sitzung der Fluglärmkommission am 15.09.2004)

Private Fluglärmbeschwerden bei der Fraport AG, einige Bürgerinitiativen und Agenda 21-Arbeitsgruppen im Landkreis Mainz-Bingen zeigen jedoch die Spitzen der tatsächlich empfundenen und geäußerten Belastung des Landkreisgebiets durch Fluglärm, der vom Frankfurter Flughafen bereits jetzt ausgeht und sich hinsichtlich der Zahl der Flugbewegungen künftig nahezu verdoppeln, teilweise sogar vervielfachen wird.

Der Landkreis Mainz-Bingen und hier insbesondere die Rheinfront von Bodenheim bis Oppenheim liegt nach den Antragsunterlagen jedoch knapp außerhalb der im Planverfahren maßgeblichen Lärmbelastungsfläche. Lediglich die Ortslage Nierstein wird als von „nachgewiesenem“ nächtlichen Fluglärm belastet dargestellt, die Gemarkungen Bodenheim und Nackenheim werden nach dem Ausbau vom Fluglärm nach den Planfeststellungsunterlagen „nur berührt“.

Hier zeigt sich deutlich der Unterschied zwischen dem vergleichsweise viel zu niedrig gerechneten, relativierten Fluglärm und dem tatsächlich gehörten und empfundenen Fluglärm am Boden. Und es zeigen sich Konflikte, die von der Genehmigungsbehörde gegeneinander abgewogen werden müssen: zum einen der Konflikt zwischen den beiden knappen Gütern „Ruhe“ (der Menschen, die rund um den Frankfurter Flughafen leben) und „verkehrliche Erreichbarkeit“ (Fluggäste, Frachtbewegungen), zum anderen der Konflikt unterschiedlicher ökonomischer Interessen (Flughafenwirtschaft/Immobilienwert).

Die Wohnqualität sinkt mit der steigenden Verlärmung der Wohnstandorte in den Vororten und außerhalb der Städte im Rhein-Main-Gebiet. Menschen, die ruhig wohnen wollen, werden gezwungen, immer weiter entferntere Wohnorte zu suchen.

Für Rheinhessen spielt mehr und mehr der Fremdenverkehr i.V.m. mit dem Weinanbau eine Rolle. Der Ausbau des Frankfurter Flughafens und der dadurch zunehmende Fluglärm konterkarieren diese Entwicklung.

Abschließend sei noch einmal darauf hingewiesen, dass sich die Fraport AG bei ihren Fluglärmrechnungen nicht an die Empfehlungen aus der Mediation gehalten hat (z.B. langjährige Verteilung der Betriebsrichtungen anstelle von 100/100-Regelung zu Grunde gelegt, obwohl in den letzten Jahren die Betriebsrichtung 07 verstärkt angesetzt wurde). Mit dieser Regelung würden die für den Landkreis Mainz-Bingen maßgebliche Betriebsrichtung 07 (= Anflüge aus Richtung Westen) viel stärker in der Lärmbetrachtung berücksichtigt.

zu 2. Erhöhung des Fluglärms durch vermehrten Einsatz großer, schwerer und entspr. lauter Flugzeuge (in Folge der Hub-Funktion Frankfurts)

Inhalt des bereits abgeschlossenen Planfeststellungsverfahrens für die A 380-Wartungshalle sowie einzelner Bauvorhaben im Bereich des T3 und insbesondere der Eingangsparameter der Prognoserechnungen ist die Zunahme des Anteils großer, schwerer Flugzeuge. Welche spezifische Lärmausprägung das künftig größte zivile Luftfahrzeug (A 380) hat, kann noch nicht abschließend dargestellt werden. Zu befürchten sind wegen der enormen Größe und Schwere des A 380 tiefe Frequenzen bei vollem Schub (aber auch im Leerlauf beim Landen), lange Steigzeit, geringer Steiggradient und darum enorme Lärmentwicklung beim Startvorgang. Dies lässt auch die anvisierte Schaffung einer neuen Lärmkategorie für den A 380 vermuten, obwohl in den Medien versichert wird, der A 380 wäre nicht lauter als das derzeit lauteste Zivilflugzeug, die B 747-400. Betroffen von den Starts der größten Zivilflugzeuge sind im Landkreis Mainz-Bingen besonders die Rheinfrontgemeinden südlich von Mainz. Da die Fraport AG keine Lärmprognosen für diesen Raum vorgenommen hat, ist natürlich auch jegliche Würdigung der Topographie unterblieben. **Dass startende und landende Flugzeuge an der Hangkante und auf der Hochfläche Rheinhessens eine geringere Höhe über Grund haben können als in der flughafennäheren hessischen Rheinebene ist von der Genehmigungsbehörde in die Abwägung einzustellen.**

Die Ortslagen von Ober-Olm und Klein-Winternheim liegen mit etwa 20 km Luftlinie Entfernung zum Flughafen direkt unter der südlichen Anfluggrundlinie bei Betriebsrichtung 07 (= Anflüge aus Richtung Westen) und klagen bereits heute über „zuviel Fluglärm“.

Der Landkreis Mainz-Bingen fordert nach wie vor die Einbeziehung eines Topographiemodells in das NIROS-Verfahren, die Verlagerung des ersten gemeinsamen Abdrehpunkts der drei Abflugrouten „MASIR kurz + Nacht“, „TABUM (Nacht)“ und „OLDAS kurz“ nach Süden außerhalb der zusammengewachsenen Ortslagen Nierstein/ Oppenheim

und die Prüfung der Lärmwirkungen von Steilstartverfahren in Frankfurt a.M. (**siehe unser Schreiben vom 26. November 2003 an die Fluglärmkommission**).

zu 3. Erhöhung des Fluglärms durch Landeanflüge auf die neue Landebahn Nordwest bei Betriebsrichtung 07 (= Landungen aus Richtung Westen) für Gebiete unter der Anfluggrundlinie und in den sog. Eindrehbereichen

Mehrbelastungen sind selbstverständlich unter der Anfluggrundlinie zur neuen Landebahn Nordwest zu erwarten. Hier werden neue Betroffenheiten durch die neue Anfluggrundlinie im Bereich Schwabenheim, Bubenheim, nach wie vor Essenheim, Ober-Olm, Klein-Winternheim sowie Groß-Winternheim und Wackernheim entstehen. Die beiden Anfluggrundlinien werden einen größeren Abstand voneinander haben, so dass es in Spitzenzeiten zu parallelen Anflügen auf beide Landebahnen kommen wird.

Anmerkung: Die derzeitige nördliche Anfluggrundlinie auf die nördliche Bahn des Parallelbahnsystems entfällt, da diese Bahn künftig nur noch für Starts genutzt werden soll. Der Landkreis Mainz-Bingen fordert nach wie vor die Optimierung des gegenwärtigen Anflugverfahrens durch Kurvenkorridore zwischen den Ortslagen hindurch und Einführung des CDA als lärminderndes Anflugverfahren nicht nur in der Nacht, sondern auch am Tag (**siehe unser Schreiben vom 26. November 2003 an die Fluglärmkommission**). **Der durch den Ausbau gewonnene Kapazitätspuffer sollte als Voraussetzung dafür geprüft werden.**

zu 4. neue Fluglärm-betroffenheiten durch Änderung von Anflugrouten (in Folge des Ausbaus)

zu 4.1 bei Betriebsrichtung 07 (= Landungen aus Richtung Westen)

Alle Landkreisgebiete nördlich und südlich der beiden Anfluggrundlinien sind von besonders lärmintensiven Eindrehvorgängen belastet, die im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens trotz Forderung des Landkreises Mainz-Bingen nicht gewürdigt worden sind.

Wegen des geplanten Nachtflugverbots steht im Ausbaufall eine überdurchschnittlich starke Ausnutzung der beiden Landebahnen bei Betriebsrichtung 07 (= Landungen aus Richtung Westen) in der frühen Morgenstunden 5.00 bis 6.00 Uhr zu befürchten. Mit dem ersten Flugzeug, das früh 5.00 Uhr auf Rhein-Main planmäßig landen soll, werden die meisten Menschen unter und neben dem Landekorridor nach den Vorstellungen der Fraport AG voraussichtlich kurz vor 5.00 Uhr morgens aus dem Schlaf gerissen („Warteschleifen“).

In den Unterlagen zum Planfeststellungsverfahren gibt es hierzu nur indirekt Auskünfte für den Bereich des Landkreises Mainz-Bingen aus den Angaben im näheren Flughafenumfeld. Die Genehmigungsbehörde hat in die Abwägung einzustellen, dass der Landkreis Mainz-Bingen bei einem „Nachtflugverbot von 23.00 bis 5.00 Uhr“ bereits vor 5.00 Uhr vom Fluglärm betroffen sein wird, die „Nacht“ also noch kürzer wäre als für die unmittelbar am Flughafen Wohnenden.

zu 4.2 bei Betriebsrichtung 25 (= Landungen aus Richtung Osten)

Die nördlichsten Teile des Landkreisgebiets sind vom Gegenanflug auf die Nordwest-Landebahn betroffen, jedoch in vergleichsweise großer Höhe und in Geradeaussegmenten.

zu 5. neue Fluglärm-betroffenheiten durch Änderung der Abflugrouten (in Folge des Ausbaus)

zu 5.1 bei Betriebsrichtung 07 (= Abflüge in Richtung Osten und Süden)

zu 5.2 bei Betriebsrichtung 25 (= Abflüge in Richtung Westen und Süden)

Lärmkonturen betreffend heißt es in den Planfeststellungsunterlagen: „Flächenzuwächse ergeben sich insbesondere im Bereich der nach Süden geführten Strecken - am deutlichsten in der Gegend von Nauheim.“ (Quelle: Ordner 53, Planteil G10.1 Teil A Fluglärm)

Die Landkreisgebiete, die nach Umsetzung der Planung am stärksten bzw. stärker als derzeit vom Fluglärm betroffen sein werden, sind in Verlängerung der Routen über Nauheim/Groß-Gerau die Rheinfronten der Verbandsgemeinden Nierstein-Oppenheim und Bodenheim. Für das Mittelzentrum im Ergänzungsnetz **Nierstein/Oppenheim** (sowohl bei Betriebsrichtung 25 als auch bei Betriebsrichtung 07 von Abflügen sowohl von der Startbahn 18 (West), aber auch von der Nordbahn des Parallelbahnsystems betroffen, da Mainz und Wiesbaden südlich umflogen werden sollen) sind folgende Veränderungen von Überflügen zu erwarten:

	Flugroute (Betriebsrichtung in Klammern)	Anzahl Starts (sechs verkehrsreichste Monate) Tag (6.00 bis 22.00)	Anzahl Starts (sechs verkehrsreichste Monate) Nacht (22.00 bis 6.00)
„Ist-Situation 2000“	D 18 KIR S (25)	10.713	832
	D25 KIR F/G (25)	1.081	567
	D 25 BIBOS Nacht (25)	38	407
	D 18 BIBOS S (25)	157	55
	D 18 TAB S (25)	457	36
	D 25 TAB Nacht (25)	3	98
	D 18 KIR S (07)	88	26
	D 18 BIBOS S (07)	0	0
	D 18 TAB S (07)	0	0
gesamt		12.537	2.021
„Planungsfall 2015“	D 18 KARIN S (25)	1.547	287
	D 25 KARIN F/G (25)	15.397	2.010
	D 25 GOGAS-Nacht (25)	0	0
	D 18 BIBOS S (25)	1.811	710
	D 18 TAB S (25)	2.457	144
	D 25 TAB-Nacht (25)	0	0
	D 18 KARIN L (07)	6.732	740
gesamt		27.944	3.891
Veränderung		+ 123 %	+ 93 %

Anmerkung: Betriebsrichtungsverteilung

73 % Betriebsrichtung 25 : 27 % Betriebsrichtung 07 am Tag,
81 % Betriebsrichtung 25 : 19 % Betriebsrichtung 07 in der Nacht
(Quelle: Ordner 33, Planteil B11, Kap. 12)

Vor allem bei Betriebsrichtung 25 (= Anflüge aus Osten) wird Nierstein/Oppenheim (ca. 14.000 Einwohner) von Abflügen von beiden Startbahnen betroffen, und zwar ungleich stärker als durch die durchschnittlichen 43 % mehr Flugbewegungen insgesamt nach dem Ausbau.

Über **Guntersblum** starten bei Betriebsrichtung 07 (= Anflüge aus Westen) von der Startbahn 18 (West) 2015/2000-Veränderung tags + 11% und nachts + 78 % mehr Flugzeuge auf der Flugroute D 18 KIR L 240 bzw. D 18 KARIN L (Quelle: Ordner 33, Planteil B11, Kap. 12).

Bodenheim wird bei Betriebsrichtung 25 (= Anflüge aus Richtung Osten) durch Abflüge von der nördlichen Parallelbahn überflogen: **tags entsteht eine ganz neue Belastung durch über 13.198 startende Maschinen am Tag und 575 in der Nacht (D 25 BIBOS NEU und D 25 TAB NEU) in den sechs verkehrsreichsten Monaten.** Bei Betriebsrichtung 07 dagegen bleibt es bei gar keiner Belastung durch startende Flugzeuge (Quelle: Ordner 33, Planteil B11, Kap. 12).

Der Landkreis Mainz-Bingen fordert nach wie vor, die Abflugrouten nicht genau über dicht besiedelte Ortslagen zu legen, sondern zwischen den Ortslagen hindurch oder um solche herum, insbesondere, da beim Start besonders hohe Luftschadstoffe emittiert werden. Nach

dem Grundsatz der Gleichbehandlung sind Alternativen zu einseitiger und dauernder Belastung einzelner Landkreisgebiete (unter mehreren gebündelten Flugrouten) zu suchen.

6. Erhöhung des Fluglärms am Tag im Zuge Entlastungen vom Fluglärm in der Nacht durch das beantragte Nachtflugverbot von 23.00 bis 5.00 Uhr

Das nur von 23.00 bis 5.00 Uhr geplante Nachtflugverbot reicht bei weitem nicht aus: die gesetzlich definierte Nachtzeit reicht von 22.00 bis 6.00 Uhr. Bezeichnenderweise werden die „Nachtrandstunden“ 22.00 bis 23.00 Uhr und 5.00 bis 6.00 Uhr von der Fraport AG im Antrag noch nicht einmal „Nacht“randstunden, sondern „Tages“randstunden genannt.

Durch den eigenen Antrag der Fraport AG auf ein Nachtflugverbot „im Interesse des Schutzes der Bevölkerung vor Fluglärm“ legt die Vorhabensträgerin bereits einen (im Mediationsverfahren ausformulierten) Kompromiss auf den Tisch, der als maximales Entgegenkommen des Flughafenbetreibers angesehen werden muss. Seitens der Fluglärm-betroffenen und seitens der Fluglärmkommission handelt es sich bei diesem Mediationsergebnis allerdings um den „kleinsten gemeinsamen Nenner“ und so lange nicht um einen konsensuell gefundenen Kompromiss, bis die Nacht, auf die sich das Nachtflugverbot bezieht, nicht als die gesetzliche Nacht zwischen 22.00 und 6.00 Uhr definiert wird. Darüber hinaus soll es nach diesem Fraport-Antrag allen (bezogen auf ihre planmäßige Ankunft) abends verspätet oder morgens verfrüht in Frankfurt eintreffenden Flugzeugen erlaubt sein zu landen und auch außerplanmäßige Starts mit Ausnahmeregelungen geben. Vor dem Hintergrund, dass heute (wie voraussichtlich auch in Zukunft) bereits zahlreiche planmäßige Landungen in der Nacht verspätet oder verfrüht in Frankfurt eintreffen, dass voraussichtlich in den Nachtrandstunden 22.00 bis 23.00 Uhr und 5.00 bis 6.00 Uhr die Lande- und Startkapazität des ausgebauten Frankfurter Flughafens angesichts des Nachtflugverbots restlos ausgereizt werden wird*** und dass nur ein einziges Überflügeignis zur Aufwachreaktion eines Menschen führt, kann mit diesem von der Fraport AG beantragten Nachtflugverbot von 23.00 bis 5.00 Uhr jedenfalls nicht von einer Nachtruhe i.S. einer Fluglärm-Erholungspause gesprochen werden. Zum Schutz des dann tagsüber viel stärker als derzeit verlärmten Rhein-Main-Ballungsraums wird ein absolutes und dauerhaftes Nachtflugverbot in der gesetzlichen Nacht von 22.00 bis 6.00 Uhr gefordert. Verspätet oder verfrüht in Frankfurt eintreffende Flugzeuge werden dann trotzdem die Nachtruhe stören und begrenzen, dann aber in den für weite Bevölkerungskreise eher akzeptablen Nachtrandstunden, so dass dann in der Zeit zwischen 23.00 Uhr und 5.00 Uhr tatsächlich (oder zumindest mit hoher Wahrscheinlichkeit) Ruhe im Luftraum über Rhein-Main herrscht.

*** „Da im Planungsfall erwartet wird, dass in den beiden Tagesrandstunden ein hoher Luftverkehr stattfindet, geht man von 18 Betriebsstunden aus. Die Rechnung lautet nun wie folgt: maximale Anzahl der koordinierbaren Flugbewegungen pro Tag = 16 x Koordinierungseckwert plus 150.“ (Quelle: Ordner 33, Planteil B11, Kap. 3)

Es ist also davon auszugehen, dass die Nacht über Rheinhessen bei Betriebsrichtung 07 (= Anflüge aus Richtung Westen) unter der Anfluggrundlinie und in den Eindrehbereichen kurz vor 5 Uhr endet, weil ab 5 Uhr planmäßig das „für einen Hubflughafen typische „Übergewicht“ an Ankünften am Morgen“ abgearbeitet werden muss. In kürzester Zeit werden parallel auf beiden Landebahnen die großen Maschinen von Interkontinentalflügen heruntergebracht (max. 70 Landungen in der Zeit zwischen 5.00 und 6.00 Uhr).

Das Szenario am Abend betrifft Rheinhessen auch wieder zeitversetzt: wenn 23.00 Uhr planmäßig die letzte Maschine der vorausgesagten „Abflugwelle am Abend“ vom Rhein-Main-Airport abhebt, erreicht sie Rheinhessen erst nach 23.00 Uhr und verkürzt so jede der von der Fraport AG mit 23.00 bis 5.00 Uhr definierten Nachtpause noch weiter, und zwar unabhängig von der Betriebsrichtung jede Nacht!

Ob überhaupt dieser Teilantrag auf ein Nachtflugverbot Bestandteil der Planfeststellung für die neue Landebahn Nordwest und das Terminal 3 wird (Zweifel an der rechtlichen Haltbarkeit eines Nachtflugverbots auch für das bestehende Bahnsystem; Hubfunktion; internationaler Flughafen) oder eventuell wegen des angekündigten massiven Einspruchs zahlreicher Fluggesellschaft doch „weggewogen“ oder lediglich ein „Nachtflugverbot mit Ausnahmen“ wird, bleibt abzuwarten.

Anmerkung: Der Test des Steilstartverfahrens in Frankfurt scheiterte im letzten Jahr beim Verkehrsminister am Einspruch der Lufthansa.

Angesichts der Tatsache, dass die Fraport AG in ihrem Antrag auf Planfeststellung in einigen Teilen von der Mediation abweicht, erlauben wir uns ebenfalls ein Abweichen von der Mediation und fordern - übereinstimmend mit der Meinung in der Frankfurter Fluglärmkommission, in der der Landkreis Mainz-Bingen ebenfalls Sitz und Stimme hat - ein absolutes und dauerhaftes Nachtflugverbot von 22.00 bis 6.00 Uhr.

zu 7. Belastungen der landseitigen Verkehrsnetze

„Das Terminal 3 wird landseitig von Südosten erschlossen und ist über getrennte Terminalvorfahrten für Ankunft und Abflug auf zwei Ebenen verkehrlich angebunden. An diesen Vorfahrten sind im unmittelbaren Vorbereich des Terminals vier Parkhäuser und weitere ebenerdige Parkplätze für ca. 9.100 Kfz vorgesehen (...)“ und

„Für das Jahr 2015 ergibt sich nach dem Gutachten G9.1 - Auswirkungen landseitiger Verkehr - für den Flughafen Frankfurt Main ein rechnerischer Stellplatzmehrbedarf von insgesamt ca. 7.200 öffentlichen und 13.100 Beschäftigtenparkplätzen (...)“

(Quelle: Ordner 24, Planteil B4.1)

und

„Bei dem vorgesehenen Standort im Süden entzerrt sich der Verkehr. Zum einen kann der Rollverkehr grundsätzlich dadurch entflechtet werden, dass die bestehenden Terminals 1 und 2 in Kombination mit der neuen Landebahn Nordwest und der vorwiegend zum Starten genutzten bestehenden Start- und Landebahn Nord betrieben werden, während das neue Terminal 3 der vorwiegend zum Landen genutzten bestehenden Start- und Landebahn Süd und der Startbahn West zugeordnet wird.“ (Quelle: Ordner 24, Planteil B4.2)

und

„Auch für die landseitige Verkehrsanbindung bietet der Standort im Süden mit dem eigenen Autobahnanschluss eine Entzerrung des flughafenbezogenen Straßenverkehrs.“ (Quelle: Ordner 24, Planteil B4.2)

und

„Das Terminal 3 wird im Jahr 2015 ein Schlüsselement für die Drehkreuzfunktion des Frankfurter Flughafens sein.“ (Quelle: Ordner 24, Planteil 4.2)

Die Personenfahrten im Straßen- und Schienenverkehr steigen entspr. der wachsenden Anzahl von Originärpassagieren und Beschäftigten deutlich an. Das führt voraussichtlich zu einer weiteren Verschärfung der bereits jetzt bestehenden Engpässe im überregionalen Straßenverkehrsnetz.

Der **Antrag auf Planfeststellung enthält keinerlei Aussagen darüber, ob die öffentlichen Straßen rund um den Flughafen** im Einzugsbereich der künftigen Passagiere - und hier insbesondere das Autobahn- und Bundesstraßennetz - **überhaupt für den zusätzlichen Verkehr, den der Flughafenausbau mit sich bringt, gerüstet sind** oder in Folge der Kapazitätserhöhung am Flughafen ebenfalls ausgebaut werden müssen (dann aber nicht mit Finanzierung durch die Fraport AG, sondern durch die öffentliche Hand und damit die Allgemeinheit).

Das **ÖPNV-Netz**, das die Region an den Flughafen anbindet, sowie das Fernbahnnetz, das Reisende zum (Hub-)Flughafen Frankfurt bringen kann, muss **oberste Priorität** vor dem

motorisierten Individualverkehr haben und zu höchster Attraktivität für die Kunden entwickelt werden.

Kurzstreckenflüge sollen soweit wie möglich **auf die Schiene verlagert** werden oder durch Punkt-zu-Punkt-Flugverkehr zwischen kleineren Flughäfen ersetzt werden.

zu 8. Flughafen Hahn wird nicht als Alternative, sondern wegen seiner Nachtflugerlaubnis als Voraussetzung für den Ausbau des Hub Frankfurt angesehen.

„Vorbehaltlich der Zustimmung der Kommission und einer gesetzlichen Verkehrsaufteilungsregelung wäre eine Konzentration der Low-Cost-Carrier, die weniger auf Netzstrukturen sondern vielmehr auf Punkt-zu-Punkt Verkehr ohne Netzeinbindung spezialisiert sind, auf den Flughafen Frankfurt-Hahn denkbar.“ ...

„Eine grundlegende Voraussetzung für einen wettbewerbsfähigen Hub ist eine niedrige Umsteigezeit für die Passagiere zwischen ankommenden und abgehendem Flug. Der Flughafen Frankfurt Main bietet seinen Kunden eine Minimum Connecting Time von 45 Minuten an. Diese MCT kann lediglich am Standort Frankfurt Main selbst realisiert werden.“ (Quelle: Ordner 33, Planteil B 11, Kap. 7)

Diesen Aussagen und der Kooperation des Flughafens Frankfurt Main mit dem Flughafen Hahn im Allgemeinen kann zugestimmt werden (Verlagerung von Frachtflügen u.a.).

Glossar:

AK	Autobahnkreuz
AS	Autobahn-Anschlussstelle
BAB	Bundesautobahn
Bewegungen/h	Flugbewegungen pro Stunde (= „Koordinierungseckwert“)
dB(A) außen	Einheit Lärm/Dezibel, außerhalb eines Gebäudes gemessen
CAT II/III Wetterlagen	Betriebsstufen Cat I bis IIIb bezeichnen die Bewertungsgrundlage zur Einstufung der Anfliegbarkeit von Landebahnen; hier: „Schlechtwetterlagen“
CDA	Continuous Descent Approach = kontinuierlicher Sinkflug) als lärmärmstes Anflugverfahren
Heavy/Heavies	schweres Fluggerät (schwerer als 136 t)
Hub	„Drehkreuz“, Umsteige-Flughafen mit zeitlich abgestimmten Umsteigemöglichkeiten für Passagiere und entspr. Umlademöglichkeiten für die Fracht
Inbound	ankommender Verkehr
Isokontur	auch: (Fluglärm-)Isolinie/Isophone; Linie gleichen Schalldruckpegels in Lärmkarten
Leq	äquivalenter Dauerschallpegel (Angabe in dB(A), nach verschiedenen Berechnungs- und Bewertungsverfahren, Grenzwerte entweder für Tag oder für die Nacht geltend, außerhalb des Gebäudes oder am Ohr des Schlafers (innen) gerechnet; z.B. Leq(3); Nacht = 47 dB(A)
Lmax	Maximalpegel/Maximalwert aus mehreren Einzelschallpegeln
LuftVG	Luftverkehrsgesetz
MASIR kurz + Nacht	Abflugroute (einschl. Nacht-Abflugstrecke für 3- und 4-strahlige (d.h. besonders laute) Luftfahrzeuge) Richtung Westen zum virtuellen Wegpunkt bei Koblenz
Mio. t	Millionen Tonnen
NIROS-Verfahren	Simulationsprogramm zur Bestimmung von Flugrouten
OLDAS kurz	Abflugroute Richtung Südwesten

Originärpassagiere	Passagiere, die ihren Flug in Frankfurt beginnen oder beenden und von daher landseitig an- oder abreisen
RDF	Regionales Dialogforum
T3	auf dem Gelände der US-Air Base im Südosten geplantes drittes Terminalerrichtet für 33,6 Mio. Passagiere im Jahr 2015
TABUM (Nacht)	Nacht-Abflugstrecke für 3- und 4-strahlige (d.h. besonders laute) Luftfahrzeuge Richtung Norden zum virtuellen Wegpunkt bei Koblenz
Transferpassagiere	Passagiere, die am Flughafen von einem in ein anderes Flugzeug umsteigen
100/100-Regelung	Bildung einer Einhüllenden aus Teilkonturen, die für eine 100%-ige Nutzung aller benutzten Betriebsrichtungen jeweils separat berechnet sind