

Chronologie zum Kampf gegen vermeidbaren Fluglärm im Main-Kinzig-Kreis

Der Main-Kinzig-Kreis hat beim Kampf gegen Fluglärm keine Zeit verschwendet. Kaum hatte die Fraport als Betreiber des Frankfurter Flughafens die Landebahn Nordwest als favorisierte Variante erklärt, formulierte der Kreisausschuss dazu **im Dezember 2000 eine klare Stellungnahme**: Gefordert wurde von der Deutschen Flugsicherung GmbH die Nutzung der Landeanflugtechnik des kontinuierlichen Gleitfluges mit Einhaltung von Mindestflughöhen auf der Anfluglinie über Gelnhausen von etwa 2.500 Metern, über Rodenbach von etwa 2.000 Metern sowie über Hanau und Maintal von rund 1.700 Metern. Gleichzeitig sollte eine kontinuierliche Radarüberwachung zur Einhaltung dieser Überflughöhen sichergestellt sein.

Gefordert wurde außerdem, dass beim Anflug über den Main-Kinzig-Kreis zur Minderung des Lärms ein Gleitflugverfahren (continuous descend approach) vorgeschrieben wird. Außerdem sollte ein striktes Nachtflugverbot – Notfälle ausgenommen – für die Zeit von 22 bis 6 Uhr durchgesetzt werden. Da die Zunahme des Flugverkehrs in Verbindung mit der neuen Landebahn vorrangig das Kinzigtal betreffen würde, hatte der Kreis schon vor über zehn Jahren darüber hinaus eine entsprechende Analyse verlangt.

Da jedoch zahlreiche Briefe und Presseerklärungen bei den entscheidenden Stellen nicht die erwartete Resonanz brachten, formulierte der **Kreistag in der Sitzung vom 26. Januar 2001 ein Ultimatum**: Die Deutsche Flugsicherung GmbH, der Hessische Wirtschafts- und Verkehrsminister und der Regierungspräsident in Darmstadt werden aufgefordert, sich bis spätestens zum 28. Februar 2001 gegenüber dem Main-Kinzig-Kreis in rechtswirksamer Form zur Erfüllung der genannten Forderungen zu verpflichten. Bereits einen Tag nachdem die beschlossene Frist ohne Reaktion verstrichen war, ging die Klageschrift am Donnerstag, 1. März 2001, an den Verwaltungsgerichtshof Kassel.

Im Juli 2004 lehnte der 12. Senat des Hessischen Verwaltungsgerichtshofes in Kassel die Fluglärmklage des Main-Kinzig-Kreises und seiner Partner ab. Der einzige zugebilligte Lärmschutz war „das Schließen der Fenster“. Der Fluglärm im Rhein-Main-Gebiet sei nach Ansicht des 12. Senates – wie schon in Verhandlungen zuvor erklärt – nicht gesundheitsgefährdend. Auch seien die seit 1971 gestiegenen Flugbewegungen über den damaligen Planfeststellungsbeschluss abgedeckt.

Im Rahmen der **Planfeststellung ab Januar 2005** wurde noch einmal nachdrücklich gefordert *die Ausweitung des Untersuchungsraumes für die Umweltverträglichkeitsprüfung auf die Kommunen Bruchköbel, Erlensee, Freigericht, Gelnhausen, Großkrotzenburg, Gründau, Hammersbach, Hanau, Hasselroth, Langenselbold, Linsengericht, Neuberg, Nidderau, Rodenbach, Ronneburg und Schöneck (kompletter Westkreis)*. Ebenso wurde ein erweitertes Anti-Lärm-Paket verlangt.

Im März 2007 folgte dann im Rahmen der **Anhörung vor dem Hessischen Landtag** eine Debatte zum geplanten Ausbau des Flughafens. Erneut wurde das Anti-Lärm-Paket inklusive Nachtflugverbot, einem Lärm mindernden Anflugverfahren (CDA) sowie umfassenden Kontrollen der Belastungen gefordert. Außerdem wurde dargelegt, dass die Flughafenerweiterung unter den bisherigen Betriebsbedingungen den Entwicklungszielen des Kreises widerspricht. Ein Flughafenausbau mit 50 Prozent mehr Anflügen für den Kreis wurde als „nicht raum- und umweltverträglich“ bezeichnet.

Sämtliche Kritikpunkte blieben ohne Wirkung: Am 18. 12. 2007 unterzeichnete Hessens Wirtschaftsminister Dr. Alois Rhiel den **Planfeststellungsbeschluss** mit allen Folgen und Konsequenzen. Als logische Konsequenz bleibt der „Arbeitsgemeinschaft Fluglärmklage“ nur der juristische Weg. Fristgemäß wurde im Februar 2008 die Klage gegen den Planfeststellungsbeschluss zum Ausbau des Flughafens eingereicht. Vor allem gegen die Aufweichung des Nachtflugverbotes setzte sich die Arbeitsgemeinschaft zur Wehr.

Am 15 Januar 2009 hat der 11. Senat des Hessischen VGH in einer Eilentscheidung die Nachtflugregelung in dem angefochtenen Planfeststellungsbeschluss rechtlich überprüft und beanstandet. Im Oktober 2011 wurde dann vom VGH ein komplettes Nachtflugverbot verhängt. Doch die Hessische Landesregierung hat diese Entscheidungen zugunsten des Mediations-Nachtflugverbotes nicht akzeptiert und ein Revisionsverfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht in Leipzig initiiert. *Der Verhandlungstermin ist am Dienstag 13. März 2012.*

Zwischenzeitlich hatte das Bundesamt für Flugsicherung (BAF) die An- und Abflugverfahren nach den Vorschlägen der Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) geregelt. Erst im September 2010 wurden dann erstmals angedeutet, wie die zusätzlichen Flugbewegungen tatsächlich abgewickelt werden sollten. In den Sitzungen der beratenden Fluglärmkommission fanden die von der DFS vorgestellten **neuen Routen** bei den kommunalen Vertretern keine Zustimmung. Doch schon im Januar 2011 wurden sie durch das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung genehmigt.

Damit wurde besiegelt, dass im Bereich zwischen Gelnhausen und Hanau im Horizontalflug in Höhen von 4000 Fuß (1.200m) und 5000 Fuß (1.500m) geflogen werden wird.

Mit dem nun vorgelegten **Gutachten des Main-Kinzig-Kreises** wird eindeutig belegt, dass eine Anhebung der Routen um 300 Meter sofort möglich ist. Damit würde – bei Anwendung des Gleitfluges – bereits eine Verringerung des Lärms um bis zu 50 Prozent erreicht.

In einem weiteren Schritt kann das Anflugverfahren über dem Kinzigtal auf mehr als 2.400 Meter heraufgesetzt werden. Die Folge wäre eine drastische Senkung der Lärmbelastigung. Alle Konzepte basieren auf den Prognosen der Flugbewegungen von 2020 und erfordern kein zusätzliches Personal.

Ausblick: Genehmigungs- und Verfahrenswege

Die Regelung der An- und Abflugverfahren ist Aufgabe des Bundes: Für die Festlegung der Flugverfahren einschließlich der Flugwege, Flughöhen und Meldepunkte durch Rechtsverordnung ist das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) zuständig. Mit der Planung und Ausarbeitung der Verfahren ist die Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) betraut. DFS und BAF werden bei fluglärmrelevanten Vorhaben von der Kommission zur Abwehr des Fluglärms (Fluglärmkommission) für den Flughafen Frankfurt/Main beraten.

Nach Vorarbeit der DFS und einer erneuten eigenen Abwägung erlässt das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) dann im Benehmen mit dem Umweltbundesamt (UBA) eine Durchführungsverordnung zur Luftverkehrsordnung, die im Bundesanzeiger veröffentlicht wird.