

So denkt die Stadt Neu-Isenburg über die Nachtflugregelung

Der Frankfurter Flughafen als wirtschaftlicher Mittelpunkt von Rhein-Main und die gefährdete Nachtruhe vieler Bürger. Ein Dauerthema für Fraport, die Region und für die Gemeinden, die Bedenken äußern, unter der Nachtflugregelung des Planfeststellungsbeschlusses mit der neuen Nordwest-Landebahn noch mehr als bislang zu leiden. Eine verzwickte Situation für beide Seiten.

Sie sorgt für Unmut, Emotionen, einen Argumentations-Dschungel und juristischen Widerstand: Städte und Gemeinden klagen, Fraport argumentiert mit ihren Notwendigkeiten der flugbetrieblichen Regelungen im harten Wettbewerb mit anderen Flughäfen und der notwendigen Arbeitsplatzsicherung für viele Tausend Menschen. Die Stadt Neu-Isenburg gehört zu den Gemeinden, die gemeinsam mit Rechtsanwalt Haldenwang die aktuelle Situation beklagt und eine Reihe von Argumenten gegen vorgesehene Planungen ins Feld führt.

An erster Stelle bemängelt die Stadt Neu-Isenburg, dass die Nachtflugregelung des Planfeststellungsbeschlusses zunächst eine Abkehr von der sogenannten „Mediationsnacht“ ist. Danach hätten planmäßige Flüge zwischen 23 Uhr und 5 Uhr morgens nicht durchgeführt werden dürfen. Tatsache sei aber, dass der Planfeststellungsbeschluss nun aber insgesamt 150 Flugbewegungen in der Nacht zulasse, wovon 17 in dem Zeitraum zwischen 23 Uhr und 5 Uhr morgens liegen dürfen. Erstmals werde damit die Zahl der reinen Nachtflüge zwar auf 150 begrenzt, aber bei genauerem Hinsehen erweise sich diese Einschränkung als Erlaubnis, noch mehr Nachtflüge möglich zu machen.

Ein Blick in die Statistik beweise: Im Jahr 2006 fanden pro Nacht im Durchschnitt lediglich 138 Flüge statt. Das bedeute jedoch: In bestimmten Nächten könnte es durchaus auch mal mehr als 150 werden. Wobei die Verspätungen erwarteter Maschinen, die eigentlich während des Tageszeitraumes landen sollten, noch gar dabei berücksichtigt seien.

Rechtsanwalt Haldenwang, der die Interessen der Stadt Neu-Isenburg seit Jahren wahrnimmt, weist ausdrücklich darauf hin: „Geregelt ist nur, dass nicht mehr als 54.750 sogenannte Slots innerhalb eines Jahres geplant werden dürfen“. In einer besonders betriebssamen Nacht sei es jedoch möglich, dass mehr als 150 Flugbewegungen in Kauf genommen werden müssten.

Nicht gestattet sei lediglich, die Zahl der nächtlichen Flugbewegungen dadurch zu erhöhen, dass man nicht genutzte Slots auf das nächste Kalenderjahr übertrage. Aber es sei klar: Verspätungen sind beim Flugverkehr nie ausgeschlossen! Eine sehr diffizile Situation: Verboten sind Landungen vor 5 Uhr, erlaubt sei es jedoch noch verspätet aufgrund besonderer Umstände in Frankfurt niederzugehen. Was bedeuten könne, dass die Zahl der 17 Flugbewegungen zwischen 23 und 5 Uhr nicht durchschnittlich gemeint sei, sondern sich in der Abwicklungspraxis durch Verspätungen der Flüge, die eigentlich vor 23 Uhr landen müssten, sich durchaus wieder erhöhen könne.

Rechtsanwalt Haldenwang hat herausgefunden, dass für die Stadt Neu-Isenburg zudem noch eine besondere Belastung gegeben sein könnte: „Eine



Beschränkung der Nachtflüge auf Flugzeuge der Lärmkategorie Kapitel 4, also Flugzeuge mit verminderter Lärmausstoß, ist in der Auswirkung der täglichen Praxis sehr gering. Weil bereits 95 Prozent der Maschinen die Vorgabe der Lärmkategorie erfüllen würden. Womit der Zwang, leiseren Maschinen einzusetzen, nur noch sehr gering sei.

Als weiterer Punkt wird angeführt, dass es ungerecht sei, die Nordwest-Landebahn zwischen 23 und 5 Uhr nicht nutzen zu dürfen: „Das ist dann im Endergebnis keine Ent- sondern eine zusätzliche Belastung der bereits sehr lärmgeplagten Stadt Neu-Isenburg“, argumentiert der Justiziar.

Die Liste der Argumente wird zusätzlich erweitert durch speziell Neu-Isenburg betreffende Punkte: Die Siedlungsbeschränkungsbereiche, die Verlärming der Kindertagesstätten sowie der Altenheime, nicht zu vergessen die allgemein wachsende Schadstoffbelastung für die Bürger. Unzufrieden ist die Stadt Neu-Isenburg auch mit dem neu geplanten Schienenanschluss des Terminals 3 über den Bahnhof Zeppelinheim mit Bussen: „Eine Fehlplanung“.

Stellungnahme Isenburger Bürger

Manfred Kunze, Maschinenbau-Ingenieur:

„Mich stört, dass die verantwortlichen Politiker sehr vergesslich sind. Als meine Frau und ich 1977 Neu-Isenburger geworden sind, hatte der damalige Ministerpräsident Holger Börner erklärt, dass mit der Startbahn West die letzte Erweiterung des Flughafens stattgefunden habe. Die Auseinandersetzungen waren letztlich auch nachhaltig genug. Die neue Politiker-Generation hat auf diese Aussage von Holger Börner keinen Bezug genommen – es geht weiter. Unter Abwägung aller Vor- und Nachteile sei aber mal deutlich gesagt: „Wenn jede Politiker-Generation solch ein schlechtes Gedächtnis hat, dann brauchen wir Bürger, die ein besseres Erinnerungsvermögen haben, uns nicht zu wundern, dass das einzige Zuverlässige das Unzuverlässige in politischen Entschei-

dungen ist. Der Bürger braucht für sein Leben klare Anhaltspunkte – egal um was es geht. Er kommt ohne sinnvolle und zuverlässige Planung und Verlässlichkeit bekanntlich nicht aus.“

Georg Kolb, Schreinermeister:

„Der Weltraum wird nach allen Regeln der Wissenschaft, inklusiv des damit verbundenen Risikos mit unglaublich hohen Investitionen erkundigt. Diese Milliardenaufwendungen wünsche ich mir auch auf unserer guten Erde, beispielsweise auch dann, wenn es um Klima-, Umwelt- und Lärmschutz geht. Bei Automotoren sind ja schon vernünftige Anfänge wie Katalysatoren, Russfilter bzw. Abgasvorschritte usw. zu erkennen. Es sollte doch möglich sein, dass die Regierungen aller wirtschaftlich starken Länder in der Lage sind, beispielsweise auch in diesen Bereichen

bedeutende Anstrengungen zu unternehmen, unter anderem auch in Flugzeugmotoren. Diese sind in den letzten Jahren zwar etwas leiser geworden, aber letztlich doch unbedeutend angesichts des nach wie vor gewaltigen Lärmausstoßes. Dasselbe gilt für den Schadstoff, der massiv von Verkehrs- und Frachtmachinen abgelassen wird. Deren Emissionen belasten und belästigen uns Tag und Nacht.“

Hier könnte die Forschung auch noch große Verbesserungen erzielen, wenn mal richtig und global gemeinsam mit der Flugzeugindustrie und der Forschung investiert würde. Damit kein falsches Bild entsteht: Flughäfen müssen sein, aber die Bedingungen für die drumherum lebenden Menschen in Städten und Gemeinden brauchen endlich wirksame und einleuchtende Verbesserungen.“