

### Grundlegende Positionen

#### Raunheim und der Frankfurter Flughafen

Für die Raunheimer Bürger ist das Leben im direkten Umfeld des Frankfurter Flughafens nicht nur mit den Vorteilen, die sich durch seine Wirtschaftskraft ergeben, verbunden.

Mit dem Großflughafen vor der Tür werden die Bewohner der Stadt ständig mit **Fluglärm**, **Sicherheitsrisiken** und **Schadstoffen** in der Luft belastet. Dadurch wird unser Wohnumfeld in seiner notwendigen Funktion als tägliches Erholungsgebiet massiv gestört.

Der Flughafen scheint einem ständigen Expansionsdrang zu unterliegen. Ganz aktuell ist zu befürchten, dass es zu einem weiteren Kapazitätsausbau am Frankfurter Flughafen kommt.

Daher sollen die drei wichtigsten Störfaktoren, die vom Flugbetrieb ausgehen, dargestellt werden.

#### 1. Fluglärm

Der Frankfurter Flughafen gilt hinsichtlich seiner Passagier- und Frachtaufkommen als einer der größten europäischen Flughäfen. Die hohe Frequenz von Starts und Landungen am Flughafen führte in 1997 zu Spitzenwerten von bis zu 89 Flugbewegungen in einer Stunde.

Die Stadt Raunheim ist mit ihrer Nähe zum Frankfurter Flughafen in besonderem Maße von den negativen Auswirkungen des Flugbetriebes betroffen. Das Stadtgebiet wird, je nach Wetterlage, in zum Teil extrem niedriger Höhe direkt überflogen.

Daraus ergibt sich für die Bewohner der Stadt eine enorme Lärmbelastung, die immer häufiger auch bis in die Nachtstunden anhält.

Bei den ständigen Lärmaufzeichnungen an zahlreichen Meßstellen rund um den Flughafen werden in Raunheim die mit Abstand höchsten Werte ermittelt.

Vor dem Hintergrund der ehrgeizigen Ausbaupläne der Flughafen Betreibergesellschaft (FAG) ist mit einer weiteren Zunahme der Belastungen, speziell für Raunheim, zu rechnen.

Daher gilt es als vom Fluglärm am stärksten betroffene Kommune alle Möglichkeiten auszuschöpfen, die geeignet sind, die Belastungen zu reduzieren.

Nachfolgend stellen wir den verschiedenen Problemfeldern entsprechende Lösungsansätze gegenüber. Diese sind mit allem Nachdruck zu fordern.

Problemstellung	Maßnahmen / Forderungen
Direkter Überflug des Stadtgebietes beim Landeanflug, vor allem bei Ostwetterlagen	Erhöhung der Rückenwindkomponente von 5 auf 7 Knoten beim Landeanflug von Osten
<p>Rechnerische Überflughöhe beim Landeanflug über Raunheim beträgt 398 m im Westen und 293 m im Osten bei einem Anflugwinkel von 3°.</p> <p>Beobachtungen lassen darauf schließen, dass diese Überflughöhe häufig unterschritten wird. In Extremfällen sind bereits Gebäudeschäden aufgetreten.</p>	<p>Durch Erhöhung des Anflugwinkels könnte eine größere Überflughöhe erreicht werden.</p> <p>Die Verlegung des Aufsetzpunktes beim Landeanflug in Richtung Osten bewirkt eine weitere Vergrößerung der Überflughöhe</p> <p>Die Überflughöhen müssen aufgezeichnet, veröffentlicht und kontrolliert werden.</p>
<p>In Spitzenzeiten wurden in 1997 bis zu 89 Flugbewegungen in einer Stunde erreicht.</p> <p>Die Belastungsgrenzen der Anwohner sind erreicht, dennoch gibt es progressive Ausbaupläne der FAG</p>	<p>Durch Festlegung von Obergrenzen bei den Flugbewegungen und den Lärmereignissen müssen die Belastungen reduziert werden.</p> <p>Weitere Belastungen durch Kapazitätserhöhungen des Flughafens zu Lasten Raunheims sind zu vermeiden. Den Flughafenausbau lehnen wir ab.</p>
<p>Flugspur-Aufzeichnungen zeigen bei Starts eine zunehmende Abweichung von der Ideallinie, was direkte Überflüge über das Stadtgebiet zur Folge hat.</p> <p>Das gesamte Stadtgebiet liegt im Flugerwartungsgebiet. Dies ist wegen der heutigen technischen Möglichkeiten nicht mehr notwendig.</p>	<p>Bei Starts in Richtung Westen muss die Abflugroute konsequent eingehalten werden.</p> <p>Die Abflugroute muss, entsprechend den technischen Möglichkeiten, so eng gefasst werden, dass Raunheim bei Starts ganz aus dem Flugerwartungsgebiet heraus genommen werden kann.</p>
<p>Fluglärmbedingte Beeinträchtigungen, rund um die Uhr, betreffen alle privaten und öffentlichen Bereiche in der Stadt</p>	<p>passiven Schallschutz erhöhen, z.B. Programm für Lärmschutzfenster für ganz Raunheim auflegen.</p>
<p>Die Nachtflugbewegungen belasten bereits heute sehr stark. Dennoch werden ständig steigende Flugbewegungen während der Nachtstunden registriert.</p>	<p>Die Nachtflugbeschränkungen sind auf ein generelles Nachtflugverbot in der Zeit von 22.00 bis 6.00 Uhr auszuweiten</p>
<p>Frankfurt wird durch Militärfluggerät genutzt.</p>	<p>Der Frankfurter Flughafen muss wegen der Lage im Ballungsgebiet für die militärische Nutzung gestrichen werden.</p>
<p>Flughafenbetreiber können Sonderrechte in Anspruch nehmen, die dem Flugbetrieb kaum emissions-bedingte Beschränkungen auferlegt.</p> <p>Die amtliche Ermittlung des Lärms in Form des äquivalenten Dauerschallpegels schön das tatsächliche Lärmereignis.</p> <p>Die Betreibergesellschaft und die Gesellschafter sind gleichzeitig Genehmigungs- und Kontrollinstanz des gesamten Flugbetriebs.</p>	<p>Es ist eine Novellierung des Lärmgesetzes zu Gunsten der Geschädigten notwendig.</p> <p>Bei der Bewertung des Lärms muss das Einzelschallereignis berücksichtigt werden.</p> <p>Die aufgezeigte Gefahr der Interessenskollision muss ausgeschlossen werden.</p> <p>Für die Einhaltung der genannten Reglementierungen, wie Abflugroute/Nachtflüge/ Überflughöhe/Rückenwindkomponente, muss eine unabhängige Kontrollinstanz eingesetzt werden, die bei Zuwiderhandlungen Sanktionen einleitet.</p> <p>Bei der Stadtverwaltung sollte eine Anlauf- und Koordinierungsstelle für Probleme der Bürger mit dem Flugbetrieb eingerichtet werden.</p>

## 2. Sicherheitsrisiken des Flugbetriebes

Neben den Fluglärmbelastungen sind die Anwohner im Umfeld des Flughafens dem ständigen Unfallrisiko ausgesetzt.

Das Flugzeug gilt zwar als sicheres Verkehrsmittel, dennoch werden wir immer wieder durch Nachrichten von verunglückten Flugzeugen auf die Grenzen der menschlichen und technischen Möglichkeiten aufmerksam.

Bedingt durch den überfüllten europäischen Luftraum ist mit einer großen Dunkelziffer im Bereich der sogenannten Beinahe-Zusammenstöße zu rechnen.

Die Deutsche Flugsicherung (DFS) hat bereits darauf hingewiesen, dass die Fluglotsen in den stark frequentierten Lufträumen wie Frankfurt zeitweise an der Grenze der Belastbarkeit arbeiten.

Auf 100 Unglücksfälle verteilt sich das Risiko „Fliegen“ auf die einzelnen Flugphasen wie folgt:

Start	18 %
Steigflug	18 %
Reiseflug	8 %
Sinkflug	3 %
Anflug	28 %
Landung	25 %

<b>Problemstellung</b>
Gemäß Statistik passieren 56 % der Flugzeug-Unfälle in der Landephase 36 % dieser Unfälle treten in der Startphase auf Dadurch ist Raunheim permanent von einem hohen Sicherheitsrisiko bedroht.
Frankfurt ist international als Notlandeflughafen für Militärmaschinen ausgewiesen Militärische Fracht und Treibstofftransporte erhöhen das Sicherheitsrisiko zusätzlich
Risiken durch Flugbetrieb (z.B. herabfallende Teile) aktive und passive Sicherheit erhöhen
Verschärfung der Situation durch geplante Kapazitätsausweitung (zusätzliche Landebahn)
Kann der Luftraum weitere Starts und Landungen verkraften?

Quellen: Aufzeichnungen der Deutschen Flugsicherung (DFS)  
Berechnungen des Fluglärmschutzbeauftragten

### 3. Schadstoffe

Der Betrieb des Frankfurter Flughafens führt zu spezifischen Schadstoffbelastungen durch Emissionen der Flugtriebwerke sowie zu einer Erhöhung der allgemeinen Abgasbelastung durch gesteigertes Verkehrsaufkommen.

Im Umfeld des Flughafens machen die Emissionen aus dem Flugverkehr mehr als die Hälfte der Gesamtemission des Verkehrsbereichs aus; bei den gesundheitlich besonders problematischen organischen Stoffen ist der Ausstoß des Flugverkehrs dreimal so hoch wie der des Kfz-Verkehrs.

Obwohl die Triebwerks-Emissionen spezifisch zusammengesetzt sind, gibt es keine umfassenden Untersuchungen über die dadurch hervorgerufenen Belastungen in den besonders betroffenen Anlieger-Gemeinden.

<b>Problemstellung</b>	<b>Maßnahmen / Forderungen</b>
Flugverkehr und Flughafenbetrieb sind wesentliche Quellen für Schadstoffe, aber deren Menge, Zusammensetzung und Wirkung sind nur unzureichend bekannt.	Umfassende Untersuchung der Flughafenbedingten Immissionen in Raunheim in Abhängigkeit von Anflugrichtung und Wetterlage.  Keine weiteren Steigerungen der Emissionen, solange deren Auswirkungen nicht umfassend dokumentiert und bewertet werden können.
Der Flughafen unterliegt hinsichtlich der Emissionssituation keiner aktuellen Kontrolle oder Eingriffsregelung.	Schaffung eines unabhängigen Kontroll- und Steuerungssystems in Abhängigkeit von der aktuellen Immissionssituation, angelehnt an die Regelungen des Bundesimmissionsschutzgesetzes.
Es gibt keine hinreichende Motivation für die Betreiber, schadstoffärmere Triebwerke einzusetzen.	Erhöhung der Gebühren in Abhängigkeit vom tatsächlichen Schadstoffausstoß der eingesetzten Flugzeuge.  Schaffung von Motivation für Umrüstungen durch langfristig geplante und bekannte Kostensteigerung pro Schadstoffvolumen.  Aufhebung der Steuerbefreiung für Flugbenzin zur weiteren Motivierung von Einsparungen.

Quelle: Kommission zur Abwehr des Fluglärms für den Flughafen Frankfurt  
3. Seminar Luftschadstoffe, "Regionale und globale Luftverunreinigung durch Luftfahrzeuge" am 02. März 1999, Flughafen Frankfurt Main