

# Gemeinsam gegen Fluglärm



# IGF

Interessengemeinschaft Fluglärm Hanau-Kinzigtal e. V.  
gegen Fluglärm und Schadstoffe

**Vollgas über dem  
Main-Kinzig-Kreis**

**Gesundheitliche  
Risiken und Folgen**

**Aktiv gegen  
Fluglärm – Bürger  
organisieren sich**

**Der Flughafen  
Frankfurt und der  
Flugverkehr**

# Inhaltsübersicht

Für ein lebenswertes Kinzigtal.....	3
Wer sind wir.....	5
<b>1. Vollgas über dem Main-Kinzig-Kreis .....</b>	<b>6</b>
Der Main-Kinzig-Kreis und der Flughafen .....	6
Warum nervt Fluglärm besonders? .....	7
Fluglärm sichtbar machen (DFLD, INAA).....	7
Fluglärm im Main-Kinzig-Kreis .....	8
Was ist die eigentliche Ursache des Lärms?.....	9
Tritt der Fluglärm nur im Bereich der Anflugrouten auf?.....	10
Aus allen Richtungen – der Gegenanflug .....	11
<b>2. Gesundheitliche Risiken und Folgen.....</b>	<b>12</b>
Fliegen in Richtung Herzinfarkt, Depression, Asthma und Krebs.....	12
Verminderte Schulleistung .....	13
Feinstaub und Ultrafeinstaub .....	13
Soll ich unter Glas leben?.....	15
<b>3. Aktiv gegen Fluglärm.....</b>	<b>16</b>
Änderung der Anflugverfahren.....	16
Was bringt die neue Lärmobergrenze?.....	19
Lärm am Flugzeug selbst verringern .....	20
Kommission zur Abwehr des Fluglärms .....	21
Die Bürger organisieren sich selbst .....	21
Montagsdemonstrationen .....	22
Kontaktaufnahme mit dem Verein .....	22
Wann und wie erstelle ich eine Fluglärmbeschwerde?.....	22
Die Forderungen der Bürgerinitiativen .....	23
<b>4. Der Flughafen Frankfurt und der Flugverkehr .....</b>	<b>24</b>
Terminal 3 – Strategiewechsel mit Folgen .....	24
Fraport – Jobmotor und andere Stichworte .....	25
Fraport – Skandale .....	26
Der Flugverkehr – der am stärksten subventionierte Verkehrssektor.....	27

## Für ein lebenswertes **Kinzigtal**



Sehr geehrte Bürgerinnen und Bürger,

seit mehr als 20 Jahren engagiert sich die Interessengemeinschaft Fluglärm für die Interessen der Menschen im Kinzigtal. Ziel war und ist es, die Öffentlichkeit hinsichtlich der Gefahren des Fluglärms zu sensibilisieren und Wege aufzuzeigen, wie die Belastung, ohne den Wirtschaftsfaktor Flughafen Frankfurt in Frage zu stellen, auf ein vertretbares Maß reduziert werden kann. Für ihr Engagement wurde die Interessengemeinschaft im Jahr 2012 bereits mit dem Umweltpreis des Main-Kinzig-Kreises ausgezeichnet.

Auch die Politik kämpft unter anderem in der Frankfurter Fluglärmkommission seit Jahren gegen die Verlärmung unserer Region und befindet sich mit ihren Forderungen im Einklang mit den betroffenen Bürgerinnen und Bürgern. Mit juristischen Mitteln und wissenschaftlichen Gutachten konnte bisher jedoch keine grundsätzliche Veränderung zum Positiven erreicht werden. Die Erfahrungen in Diskussionen innerhalb der Fluglärmkommissionen, mit dem Hessischen Verkehrsminister, der Deutschen Flugsicherung und weiteren verantwortlichen Stellen haben gezeigt, dass die Beschwerden aus dem Main-Kinzig-Kreis zwar gehört werden, zu wenig aber in konkreten Maßnahmen zur Entlastung münden.

Vor diesem Hintergrund ist es wichtig, dass weiterhin mit viel Nachdruck und Überzeugungskraft für wirksame Verbesserungen gekämpft und argumentiert wird. Denn Möglichkeiten, die Situation im Main-Kinzig-Kreis und seinen Kommunen zu verbessern, gibt es durchaus. Der Druck – zuvorderst auf die Landesregierung und die Deutsche Flugsicherung – muss dazu aufrechterhalten oder erhöht werden. Auch wenn wir manchmal nur kleine Schritte erreichen mögen, so dürfen wir uns davon nicht entmutigen lassen und müssen auch weiterhin gemeinsam für mehr „Ruhe“ und Lebensqualität in unserem Main-Kinzig-Kreis eintreten.

*Ihre Susanne Simmler*

Erste Kreisbeigeordnete des Main-Kinzig-Kreises



250. Demo am Flughafen am 21.05.2018, Foto: H. Ladwig

# Wer wir sind: IGF – Interessengemeinschaft Fluglärm Hanau-Kinzigtal e. V. und Initiative Maintal gegen Fluglärm

Fluglärm macht krank und der Verkehrslärm im Main-Kinzig-Kreis nervt. Überall sind wir von Lärmquellen umgeben. Besonders ärgerlich ist es, wenn Fluglärm unnötig ertragen werden muss. Fluglärm wird als besonders störend empfunden.

Mit dem Ausbau des Frankfurter Flughafens im Jahre 2011 erhöhte sich die Zahl der Flugbewegungen nicht wesentlich, aber der Fluglärm nahm drastisch zu. Die Flughöhe auf der südlichen Anflugroute durch das Kinzigtal wurde um 300 m gesenkt, was einer Verdoppelung des wahrgenommenen Fluglärms entspricht.

Unser Landkreis finanzierte Gutachten über bessere Anflugverfahren zur Lärminderung. Sie wurden von der Deutschen Flugsicherung bisher nicht beachtet.

Aber wir geben nicht auf und werden weiter die dringend nötigen Verbesserungen beim Lärmschutz einfordern. Wir wollen den Flughafen nicht abschaffen oder das Fliegen verbieten. Aber der Fluglärm muss reduziert werden, um die Gesundheit der Bürger zu schützen. Dazu gehört auch eine Nachtruhe in der gesetzlichen Nacht von 22.00-06.00 Uhr (uneingeschränktes Nachtflugverbot).

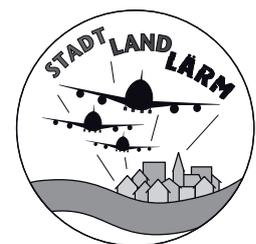
Die Interessengemeinschaft Fluglärm Hanau-Kinzigtal e. V. ist eine überparteiliche Organisation und vernetzt mit über 80 anderen Bürgerinitiativen gegen Fluglärm im Rhein-Main-Gebiet. Zusammen mit der Initiative Maintal gegen Fluglärm wurde diese Broschüre erstellt. Sie soll über die Situation informieren, Möglichkeiten der Verbesserung aufzeigen und kann Sie, liebe Leserin, lieber Leser, vielleicht zur Mitarbeit in unserem Verein motivieren.

*Eric Ludwig*

1. Vorsitzender der IGF



[www.igfluglaerm.de](http://www.igfluglaerm.de)



Initiative Maintal  
gegen Fluglärm

# Vollgas über dem Main-Kinzig-Kreis

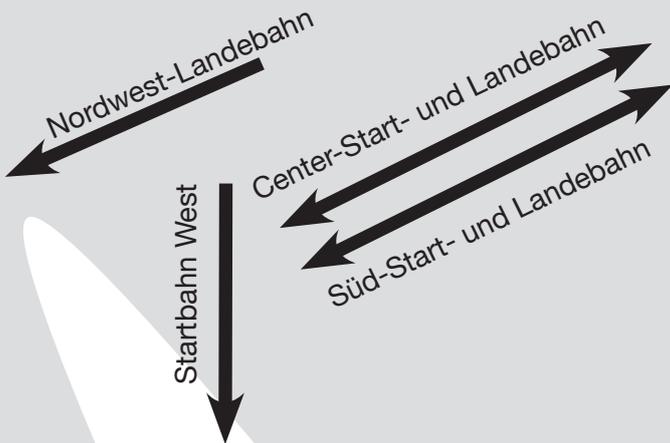


## Der Main-Kinzig-Kreis und der Flughafen Frankfurt

Der Main-Kinzig-Kreis liegt östlich von Frankfurt/Offenbach und erstreckt sich über 70 km bis zu den Ausläufern des Spessarts. Mit 417.000 Einwohnern ist er der bevölkerungsreichste Landkreis in Hessen. Hanau mit rund 100.000 Einwohnern liegt am Main, die Kreisstadt Gelnhausen mit 23.000 Einwohnern an der Kinzig. Die Höhen der besiedelten Flächen schwanken zwischen 100 und 300 m über dem Meeresspiegel.

Etwa 20 km entfernt von der westlichen Kreisgrenze befindet sich in südöstlicher Richtung der Flughafen Frankfurt mit seinen vier Bahnen: Dies sind zwei Lande- und Startbahnen (Center-Bahn und Süd-Bahn) und die weiter nördlich liegende Landebahn Nordwest, die 2011 eröffnet wurde. Quer dazu zeigt die Startbahn West in südliche Richtung.

Die Anflugrouten des Flughafens verlaufen bei Westbetrieb über den gesamten Landkreis. Zusätzlich verläuft eine Abflugroute bei Ostbetrieb über dem Landkreis bei Maintal-Bischofsheim, sodass die Anwohner von Maintal bei jeder Wetterlage dem Lärm ausgesetzt sind.



## Warum nervt Fluglärm besonders?

Fluglärm wird als besonders störend empfunden, gefolgt von Straßenverkehrslärm und dem Schienenverkehr. Jeder kennt das als bedrohlich empfundene Anschwellen des Lärms eines sich mit hoher Geschwindigkeit nähernden Flugzeuges. Der Schall wirkt schrill

durch die hohen Frequenzen und Intensitäten, die dazu führen, dass Fluglärm die Menschen schon bei relativ niedrigen Schallpegeln stärker stört als Schienen- und Straßenverkehrslärm. Hinzu kommen noch hohe Lärm-spitzenwerte von 70 bis 80 Dezibel.

## Fluglärm sichtbar machen

### Der Deutsche Fluglärmdienst (DFLD)

Der Deutsche Fluglärmdienst e. V. ist ein eingetragener gemeinnütziger Verein, der sich für die quantitative Erfassung aller Emissionen des Luftverkehrs engagiert. Er erfasst u.a. Flugspuren und Fluglärm-Messwerte, auch von den Stationen der IG Fluglärm Hanau-Kinzigtal. Weitere Messstationen betreiben die Städte Hanau und Maintal.

Die IG Fluglärm beteiligt sich daher an der Finanzierung des DFLD.

Für Android-Smartphones gibt es auch eine App für Fluglärmbeschwerden.

[www.dfld.de](http://www.dfld.de)

### INAA - Inspect Noise Assess Announce

In dieser Anwendung des Umwelthauses Kels-terbach werden die Flugzeuge im Luftraum um Frankfurt zeitversetzt bei Anflug und Start dargestellt. Mit einem Klick auf ein Flugzeug erhält man das Flugprofil bis zur Landung. Da ist deutlich zu sehen, über welche langen Strecken horizontal in einer Höhe der Flughafen Frankfurt angesteuert wird. Das Menü bietet Tools und Kartenebenen mit Flugtoren. Mit Hilfe der Flugtore lässt sich die Flughöhen-Verteilung aller Überflüge an einem Ort an einem Tag ermitteln. Bei den Auswertungen werden auch Messwerte dargestellt.

[inaa.umwelthaus.org](http://inaa.umwelthaus.org)

# Fluglärm im Main-Kinzig-Kreis

Der Beginn des Endanfluges zum Flughafen Frankfurt liegt in ca. 18 km Entfernung vom Flughafen, bei ca. 8 km werden die Landeklappen ausgefahren. Dann ist heftiger Fluglärm bis zur Landung unvermeidbar.

Aber wie sieht es bei Entfernungen von 20-80 km aus?

Die schematische Darstellung zeigt die Landeanflüge im Main-Kinzig-Kreis.

nur 25 %  
CDA-Anflug aus 3500 m Höhe mit nur ca. 30 % Schub-!  
energiesparend, schadstoffarm und leise !

Horizontal-Anflug über dem Main-Kinzig  
über 80 % Schub in nur 850 – 1500 m Höhe

0 km  
Fraport Frankfurt

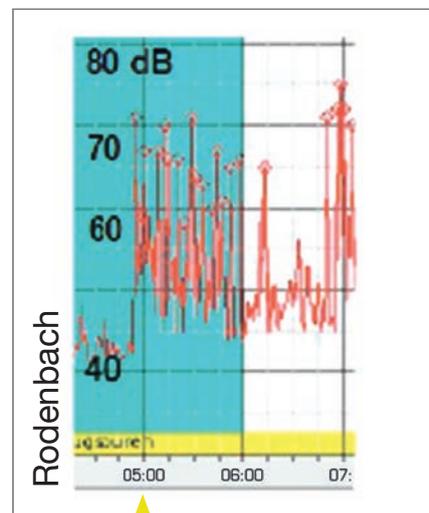


15 km  
Offenbach

20 km  
Maintal

30 km  
Hanau

Kurz vor 5.00 Uhr  
ist die Nachtruhe vorbei:  
70 bis 75 Dezibel Fluglärm  
in Minutenabständen

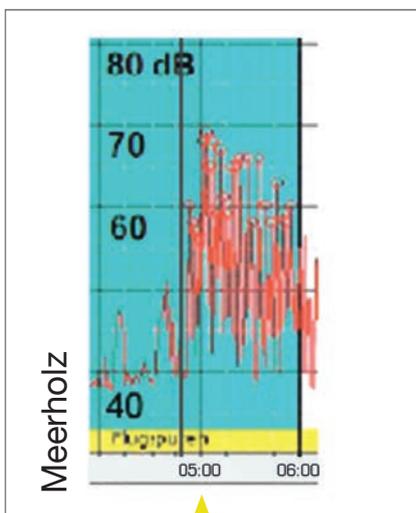
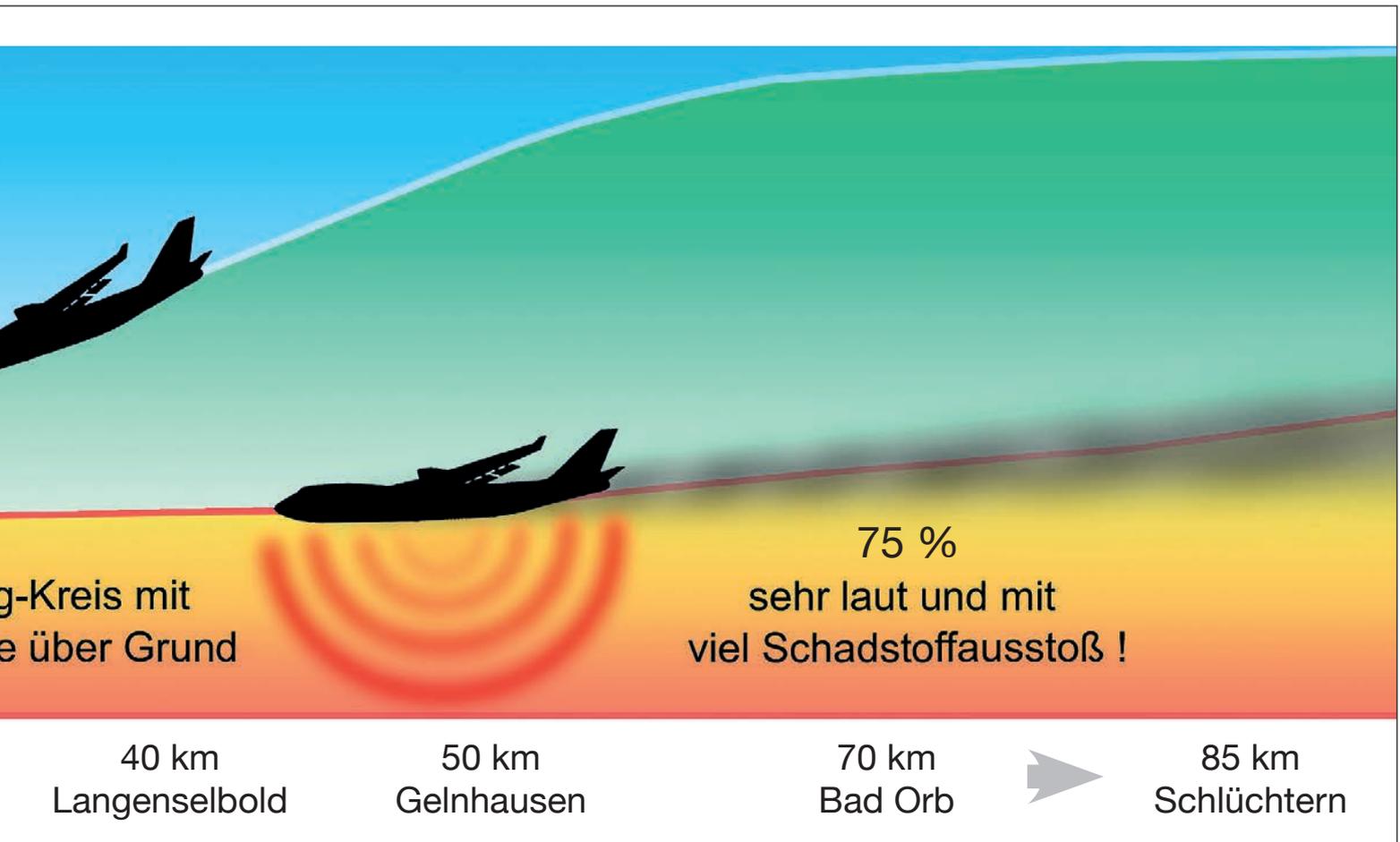


# Was ist die eigentliche Ursache des Lärms?

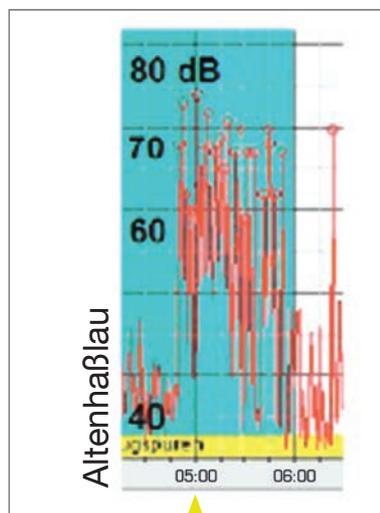
Nur 25 % der Anflüge erfolgen derzeit im kontinuierlichen Sinkflug (CDA).

75 % der Anflüge erfolgen derzeit im Horizontal-Flug in 1220 Metern Höhe über NN.

**Am Airport London Heathrow ist das Verhältnis umgekehrt.**



5.00 Uhr



5.00 Uhr

# Tritt der Fluglärm nur im Bereich der Anflugrouten auf?

Es sind nicht nur zwei enge Routen, die die Flugzeuge nehmen, sondern die Flugspuren verteilen sich tatsächlich über das ganze Kreisgebiet.

Die rote Farbe in der Abbildung kennzeichnet Flugspuren von Flügen unterhalb 1220 m (über Normal-Null) innerhalb von 24 Stunden.

Beim Flughafen Frankfurt gibt es je nach der herrschenden Windrichtung eine entsprechende Betriebsrichtung. Kommt der Wind aus Westen, dann landen und starten die Flugzeuge in Richtung West.

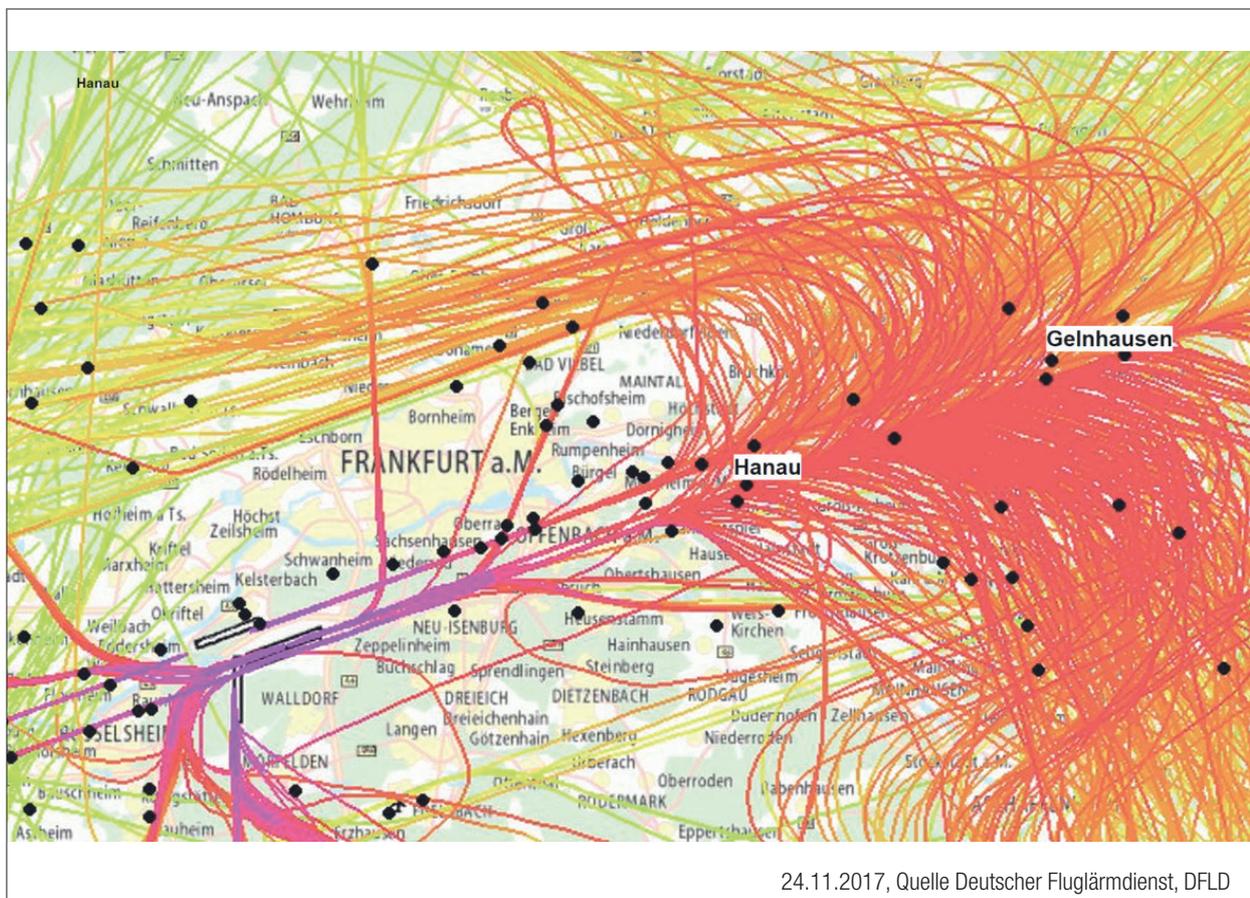
Kommt der Wind von Osten, dann ist der Anflug über Rheinhessen. Die Flugzeuge starten Richtung Osten, hier ist Maintal-Bischofsheim im Main-Kinzig-Kreis betroffen.

In 67 % der Tage des Jahres 2017 gab es westliche Winde, in 33 % der Tage kam der Wind aus Osten. Da auch bei schwachem Ostwind die Betriebsrichtung West am Flughafen Frankfurt zugelassen ist, ergaben sich an 75 % der Tage im Jahr 2017 Anflüge über dem Kreisgebiet.

*Eine Einwohnerin von Freigericht beklagt:*

*„Ich habe mein Haus in Offenbach wegen des Fluglärms verkauft und bin nach Freigericht gezogen. Doch hier ist es jetzt genau so wie in Offenbach.“*

*Quelle: Dr. Günther Meinhold, Freigericht, Main-Kinzig-Kreis*

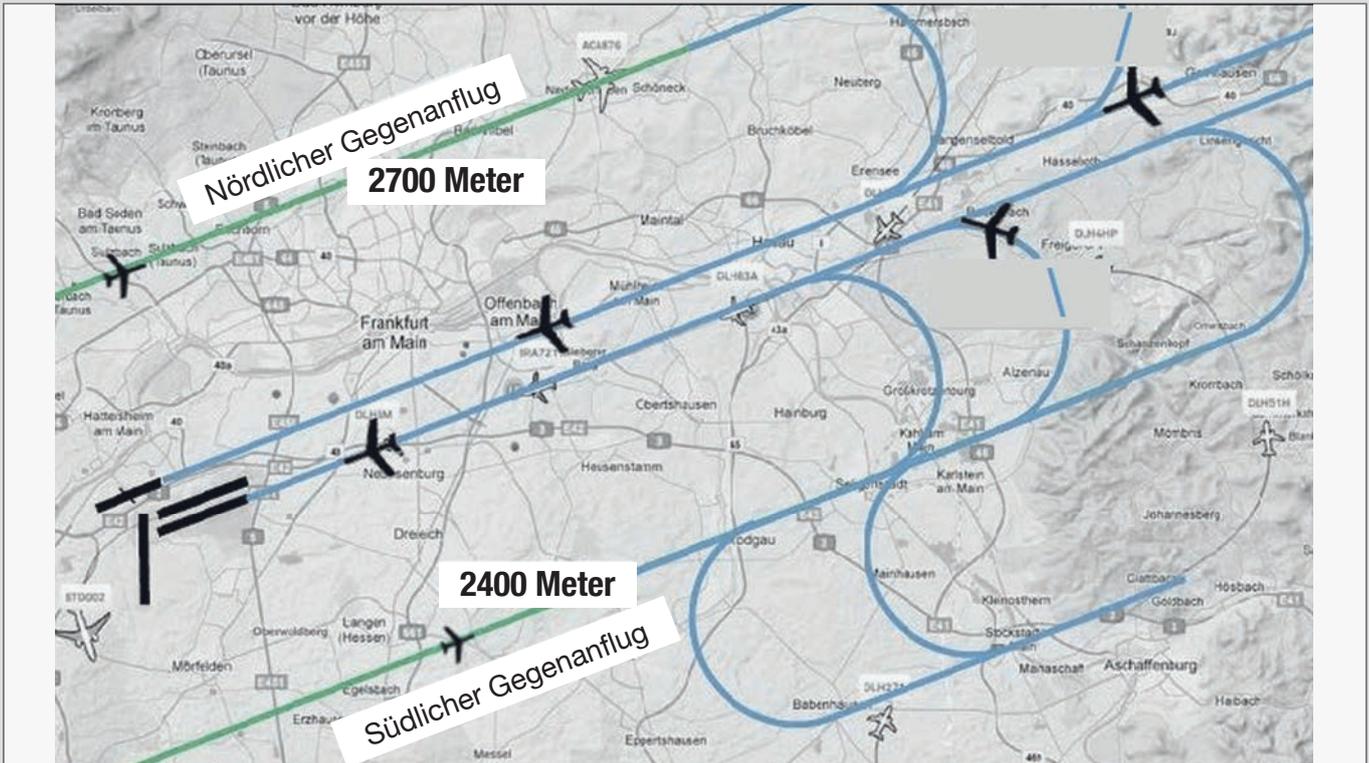


24.11.2017, Quelle Deutscher Fluglärmdienst, DFLD

# Aus allen Richtungen – der Gegenanflug

Zum Anflug nach Frankfurt gehört auch der sogenannte Gegenanflug. Die Flugzeuge kommen aus allen Richtungen und müssen bis zum Ende der „Warteschlange“ fliegen, um sich dort einzureihen. Die Flüge nördlich und

südlich der eigentlichen Anflugroute werden Gegenanflug genannt. Aus dem nördlichen und südlichen Gegenanflug drehen die Flugzeuge auf den Endanflug ein. Der Kurvenflug erhöht dabei den Lärmpegel.



Quelle: Fluglärmbelastung im Main-Kinzig-Kreis, Gutachterliche Stellungnahme, Morr, Februar 2015, Höhenangaben aktualisiert

Beim nördlichen Gegenanflug sollen die Flughöhen 2700 Meter betragen, beim südlichen Gegenanflug 2400 Meter. Sie verringert sich schon vor dem Eindrehen zum Endanflug im Bereich bei Aschaffenburg oft auf 1200 Meter.

Wird die Betriebsrichtung gewechselt, dann ändert sich auch die Richtung beim Gegenanflug. In der Gegend um Niederdorfelden gibt es daher bei allen Betriebsrichtungen des Flughafens Fluglärm.

## Fliegen in Richtung Herzinfarkt, Depressionen, Asthma und Krebs

### Was macht Lärm mit unserem Körper?

Lärm setzt uns unter Stress. Lärm bedeutet für unser Unterbewusstsein, dass etwas nicht „in Ordnung“, nicht „ruhig“ ist. Damit stellt sich seit Urzeiten für uns die Frage: „Fliehen oder kämpfen?“ Um dazu in der Lage zu sein, wird bei Gefahr (Lärm) Adrenalin ausgeschüttet.

Wenn dieses Adrenalin ungenutzt bleibt, etwa weil wir bei Fluglärm weder fliehen noch kämpfen, sondern versuchen, so zu tun, als wäre

nichts, und versuchen weiter zu schlafen oder weiter zu arbeiten, führt dieses ausgeschüttete Adrenalin in unserem Organismus zu einer Reihe von Erkrankungen: Schädigung der Blutgefäße durch Bluthochdruck, Herzinfarkt, Schlaganfall, ferner zu Depressionen, Panikattacken, Schlafstörungen, Schilddrüsenproblemen, Bronchitis, Asthma, und kognitiven Einbußen beim Lernen und beim Arbeiten.

*Sogar bei Kindern kommt es schon zu Bluthochdruck und Schädigung der Blutgefäße.*

Fluglärm gibt es im Rhein-Main-Gebiet von 4.45 Uhr durch die landenden Flugzeuge, die zuvor über Wohngebieten kreisen, bis 23.30 Uhr. Teilweise landen und starten bis Mitternacht verspätete Flugzeuge.

Das ergibt eine Nachtruhe von weniger als sechs Stunden. Das ist für Erwachsene schon zu wenig und für Kinder viel zu wenig!

Man muss noch nicht einmal erwachen: Auch wer durchschläft, erleidet Schädigungen der Gesundheit durch nächtlichen Fluglärm.

Es gibt keine Gewöhnung an Lärm, sondern im Gegenteil einen „Priming Effekt“, eine Kumulation von Lärmereignissen. Studien haben ergeben: Je öfter ein Lärmereignis stattfindet, desto mehr Schädigung entsteht.

### Giftige oder krebserregende Stoffe in Triebwerksabgasen:

- x Benzol u. a. organische Verbindungen**
- x Ruß und Schwermetalle**
- x Kohlenmonoxid**
- x Schwefeldioxid**
- x Stickstoffoxid**
- x Feinstaub und Ultrafeinstaub**



## Verminderte Schulleistung

Die Schulleistung der Kinder wird doppelt beeinträchtigt: Zu wenig ungestörte Ruhestunden in der Nacht beeinträchtigen die Konzentrationsfähigkeit. Zusätzlich dazu stört der Fluglärm in den Klassenzimmern selbst die geistige Leistungsfähigkeit, was dann zu deutlich schlechteren Lernerfolgen der Schulkinder führt.

Dasselbe gilt natürlich auch für die Leistungsfähigkeit und Belastbarkeit der Erwachsenen. Besonders fatal ist die Situation für Menschen, die in Schichten arbeiten und daher noch nicht einmal von den knapp sechs nächtlichen Ruhestunden profitieren können.

*„Fluglärm ist der einzige Herz-Kreislauf-Risikofaktor, der nicht von den Ärzten und den Patienten, sondern nur von der Politik positiv beeinflusst werden kann.“*

*„Die Augen kann man schließen, die Ohren nicht!“  
Prof. Dr. med. Thomas Münzel, Uni Mainz*

**... und die Lunge auch nicht!**

## Feinstaub und Ultrafeinstaub

Zu dem Stress durch den Lärm kommt aber noch die Belastung durch Feinstaub und Ultrafeinstaub hinzu.

Feinstaub dringt über die Nase in die Lunge ein. Typische Erkrankungen, die hierdurch gefördert werden, sind: chronische Entzündungen der Nasennebenhöhlen, Mittelohrentzündungen, chronische Bronchitis, Asthma und auch Krebs.

Ultrafeinstaub entsteht besonders bei den Verbrennungsprozessen der Flugzeugtriebwerke. Ultrafeinstaub, so winzig wie Viren, sinkt nicht zu Boden, sondern schwebt bei entsprechendem Wetter bis zu einer Woche durch die Luft, die wir einatmen.

Diese Rußpartikel können von der Lunge nicht komplett zurückgehalten werden und dringen über die Blutbahnen in alle Organe ein. Dort erzeugen sie Herzinfarkte, Schlaganfälle, Demenz und Krebs. Diskutiert werden sogar Erbgutveränderungen.

Im Umkreis von 40 km um den Flughafen Frankfurt werden täglich mehr als 1 Mio. Liter Kerosin in Flugzeugtriebwerken verbrannt. Das ist ein täglicher unvorstellbarer Großangriff auf unsere Gesundheit!





146. Demo am Flughafen am 20. Juli 2015, Foto: Walter Keber

## Soll ich unter Glas leben?

*Es gibt gute Tage für mich und schlechte Tage. An guten Tagen herrscht Ostwind. Zur Frühlingszeit höre ich dann im Halbschlaf und beim Aufwachen Vogelgezwitscher, das macht mich froh und ich fühle mich wohl. An schlechten Tagen endet meine Nachtruhe etwa 10 Minuten vor 5.00 Uhr. Dann stehe ich erschreckt auf, schließe das Fenster und hoffe, wieder einschlafen zu können, bis um 6.20 Uhr der Wecker klingelt und mich zur Arbeit ruft. An diesen Tagen haben wir Westwind und statt mit Vogelstimmen beginnt mein Tag mit dem Lärm dröhnender Maschinen über mir.*

*Meistens haben wir Westwind. Ich habe nun schalldämmende Fenster, aber noch nie konnte ich in vollkommen geschlossenen Räumen schlafen.*

*Tagsüber gibt es mal mehr mal weniger Alltagslärm im Straßenverkehr und in der Arbeitswelt, da bin ich von den hohen Frequenzen am Himmel abgelenkt. Aber am Abend und an Wochenenden holt der Fluglärm mich wieder ein, verhindert Entspannung auf dem Balkon oder beim Spaziergang.*

*Dann zieh doch weg, sagen die Freunde. Ich weiß, etliche sind geflüchtet, aber ich bin nicht mehr jung genug für einen neuen Anfang. Meine Schwestern wohnen hier, hier sind meine vertrauten Nachbarn und Vereine – und meine Gräber. Pflanzen und Gießen auf dem Friedhof war früher eine stille und nachdenkliche Tätigkeit, doch als kürzlich die Freundin beerdigt wurde und wir am Grab ein Gebet sprachen, waren weder der Pfarrer noch wir zu verstehen, es kreischten die Maschinen der Flugzeuge über uns.*

*Wohin mit den Gefühlen von Hilflosigkeit, Wut und Ärger? Ich weiß, sie machen mich erst aggressiv und dann krank, wenn sie in mir bleiben und kein Ventil finden. Aber ich habe den Ausweg gefunden: zurück zum Aggressor.*

*Es befreit mich, wenn ich bei den Montagsdemos am Frankfurter Flughafen mitlaufe und mit anderen Geschädigten lautstark gegen dessen zügellosen Ausbau protestiere. Ich fühle mich dann unter Gleichgesinnten und zusammen können wir den Verantwortlichen zeigen, dass wir nicht willfährige Opfer falscher Wachstumsentscheidungen sein wollen, die unser Leben beeinträchtigen und auch dem Klima schaden*

*Elisabeth Schneider*

# Aktiv gegen Fluglärm

Die Bürgerinitiativen haben nichts gegen den Flughafen Frankfurt. Der Ausbau muss aber Grenzen haben. Alle Möglichkeiten zur Fluglärminderung, auch die technischen, müssen genutzt werden.

## Änderung der Anflugverfahren

### Kontinuierlicher Sinkflug

CDA = Continuous Descent Approach  
CDO = Continuous Descent Operations

Die Abbildung auf Seite 8/9 zeigt das Prinzip des Landeanfluges im kontinuierlichen Sinkflug. Der Landeanflug wird in 40-80 km Entfernung als Sinkflug eingeleitet. Erst in einem Abstand von etwa 18 km von der Landebahn beginnt der eigentliche Endanflug unter 1200 m. Landeklappen und Fahrwerk werden dann je nach Flugzeugtyp ausgefahren.

Das CDA-Verfahren hat einen geringeren Treibstoffverbrauch und damit zugleich eine geringere CO<sup>2</sup>-Emission. Die Lärmentwicklung ist deutlich geringer infolge einer reduzierten Triebwerksleistung und größerer Flughöhe (ca. 3000-4000 m Höhe statt 1200 m im Horizontal-Anflug). Bisher werden in Frankfurt nur 25 % der Anflüge als kontinuierlicher Sinkflug ausgeführt, dagegen 75 % im Horizontal-Anflug.

*Eine maximale Reduktion der Lärmimmission erhält man bei kontinuierlichem Sinkflug. König, Abschlusspräsentation Projekt „Leiser Flugverkehr“ – Köln-Porz, 16. März 2004*

*Der kontinuierliche Sinkflug ist eine der wenigen Möglichkeiten, den Fluglärm wirksam zu reduzieren, ohne dass andere Gebiete dadurch in Mitleidenschaft gezogen werden.*

Montagsdemo am Flughafen am 20.11.2017, Text, Foto: Walter Keber

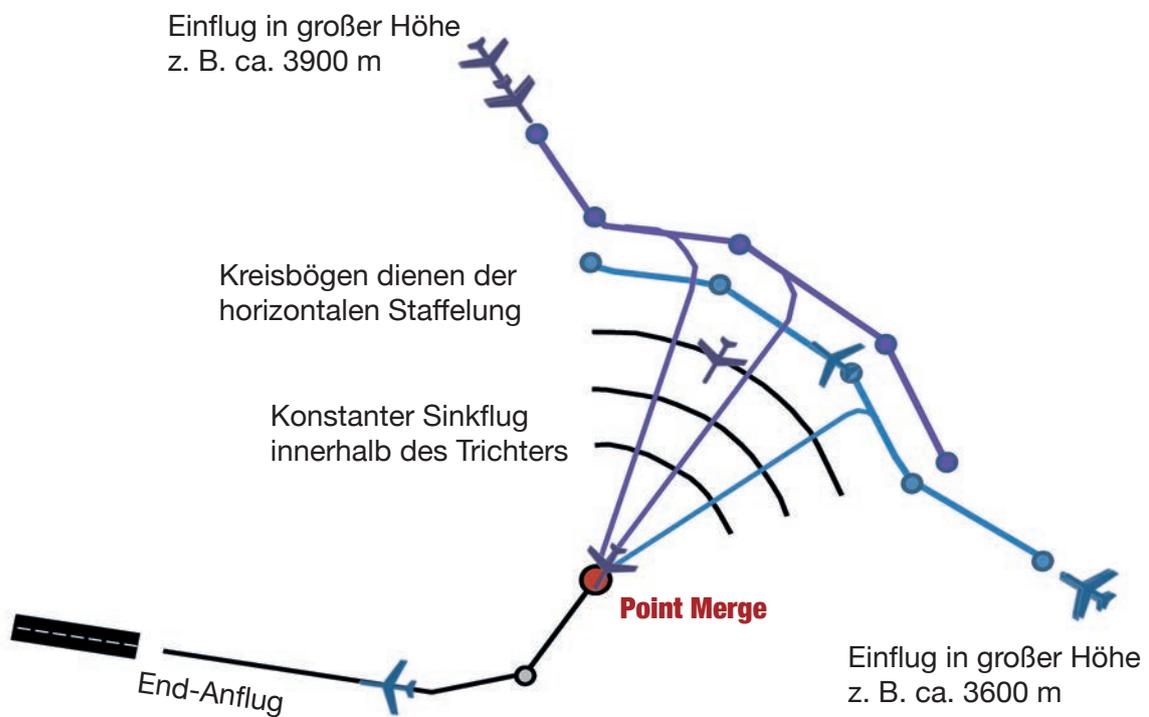


## Point Merge

Point Merge beschreibt die trichterförmige Zusammenführung von Anflügen in relativ großer Höhe. Anflüge kommen aus vielen Richtungen und werden an einem Fixpunkt zusammengeführt. Dies führt zu einer Verteilung und einer Reduktion des Lärms im Bereich der Gegenanflüge bzw. in den Eindhrehbereichen.

*Das Verfahren Point Merge wurde von der Deutschen Flugsicherung (DFS) untersucht und für Frankfurt im Jahre 2017 als nicht praktikabel eingestuft. Es wird nicht weiter verfolgt.*

*Dies ist unverständlich und nicht akzeptabel, denn an anderen großen Flughäfen (z. B. Paris, Oslo, London City, Kuala Lumpur) wird es eingesetzt und führt zu Lärm-minderungen.*

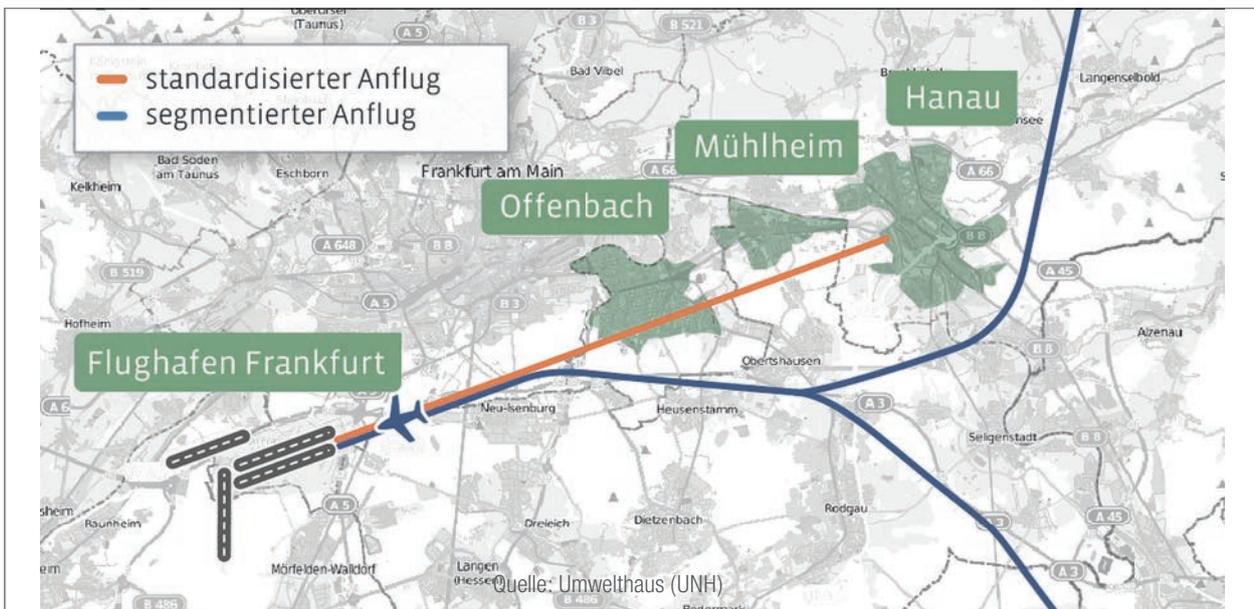


## Segmentierter Anflug

Durch das Umfliegen dicht besiedelter Gebiete werden Menschen vom Fluglärm entlastet. Es bieten sich Flugrouten entlang der großen Autobahnen und Autobahnkreuze an. Auch könnten statt sturem Geradeaus-Anflug schon durch kleine Abweichungen die Ortszentren vom Fluglärm entlastet werden.

Die Deutsche Flugsicherung (DFS) hat den sogenannten unabhängigen Betrieb eingeführt und dadurch nach eigener Aussage acht Fluglotsen eingespart.

Dies bedeutet, dass beim Anflug eine Abstimmung der Fluglotsen für die beiden Anflugrouten nicht erforderlich ist. Dies bedeutet aber leider auch, dass Abweichungen bei den Flugrouten nicht mehr möglich sind.



*Es ist das politische Ziel (Bundesverkehrsministerium) und unternehmerische Ziel (DFS GmbH), die Kosten für die Flugsicherung zu reduzieren, obwohl die Fluggesellschaften die Kosten voll tragen müssten. Die nationalen und internationalen Fluggesellschaften werden auch hier geschont – allerdings auf Kosten der Menschen, nicht nur hier im Main-Kinzig-Kreis.*

# Was bringt die neue Lärmobergrenze?

Die Einführung einer Lärmobergrenze im vergangenen November war ein Ziel des Mediationsverfahrens zum Flughafenausbau vor 17 Jahren. Nun konnten sich das Land Hessen, Fraport sowie Condor, Lufthansa und Barig, die Vereinigung der Fluggesellschaften, auf eine freiwillige Vereinbarung einigen, die in den Landesentwicklungsplan aufgenommen wird.

Die Lärmobergrenze bedeutet in irreführender Weise keine Begrenzung des Fluglärms in Dezibel, sondern bezeichnet die Gebiete mit einem Dauerschallpegel von tagsüber 60 Dezibel und nachts 55 Dezibel als sogenannte hochbetroffene Gebiete. Diese Gebiete werden verkleinert. Die Zahl der Flugbewegungen wird aber nicht begrenzt.

Der Main-Kinzig-Kreis liegt nicht in diesem Gebiet, das bei Offenbach endet. Durch die Einführung dieser Lärmobergrenze ändert sich im Kinzigtal nichts.

Die Einhaltung der Lärmobergrenze werde überwacht, heißt es aus Wiesbaden. Werde das Niveau in zwei aufeinanderfolgenden Jahren überschritten, würden Maßnahmen ergriffen.

„Es fehlen echte Immissionsschutzgrenzwerte, die den Flughafenbetreiber dazu zwingen würden, einen aktiven Lärmschutz zu betreiben“, erläutert die Umweltdezernentin des Main-Kinzig-Kreises, Frau Simmler. Sie sieht auch den Bund in der Pflicht, das Luftverkehrsgesetz zu ändern und die „rechtliche Privilegierung“ des Fluglärms gegenüber dem Straßen- und Schienenlärm zu beenden.“

Quelle: Frankfurter Rundschau vom 27.01.2018, gekürzt und ergänzt

*Diese Reduzierung der Lärmschutzzonen wird die Bautätigkeit anregen, auch für Kindergärten und Schulen in Gebieten, die bisher aus Lärmschutzgründen tabu waren.*

*Sind diese Bauten errichtet, dann stehen sie mindestens 30 Jahre. Die Vereinbarung des Bündnisses ist aber freiwillig, d.h., niemand muss sich daran halten.*

*Die Reduzierung der Lärmschutzzonen ist*

*ein Freibrief für den Bau in bisher gesperrten Flächen, ohne dass der tatsächliche Fluglärm irgendwo geringer wird. Daher unterstützen manche Gemeinden (in der Fluglärmkommission) die „Lärmobergrenze“, ohne Rücksicht auf die in der Norah-Studie festgestellten schädlichen Auswirkungen auf Kinder und Jugendliche.*

*Zusammengefasst: Eine trickreiche und folgenreiche Täuschung für die jetzigen und künftigen Menschen im Rhein-Main-Gebiet.*

# Lärm am Flugzeug selbst verringern

## Leisere Triebwerke

Ein Technologiesprung zwischen 1960 und heute ist mit dem sogenannten Getriebefan gelungen. Dieser neue Triebwerkstyp sorgt dafür, dass Fan, Verdichter und Turbine nun in ihren jeweils optimalen Drehzahlbereichen arbeiten können. Dies wird dadurch erreicht, dass zwischen dem Niederdruckverdichter und dem Fan ein Getriebe eingefügt wurde. So kann der Fan etwa dreimal langsamer rotieren als der Verdichter und die Turbine. Im Gegensatz zu herkömmlichen Triebwerken erzeugt der Getriebefan hochfrequente Töne. Diese liegen zum Teil außerhalb des menschlichen Hörbereichs und werden von der Luft stärker gedämpft als tiefere Töne.

Der Fluglärm sinkt damit erheblich. So verkleinert sich der Lärmteppich – also der lärmbeeinträchtigte Bereich im Flughafenumfeld – während des Starts um rund 70 Prozent. Flughafenanwohner werden also deutlich entlastet. Diese Entwicklungen werden hoffentlich von den Herstellern weiter verfolgt.

## Bessere Triebwerksverkleidung

Triebwerke strahlen Lärm nicht nur nach hinten, sondern zu einem Drittel auch nach vorne ab. Ursache hierfür sind unter anderem die Kanten am Einlass der Triebwerke. Dort entstehen Luftverwirbelungen, die am Boden als Lärm wahrgenommen werden. Um diese Geräuschquelle leiser zu machen, kleidet beispielsweise Airbus den Lufteinlass der Triebwerke seines Großraumflugzeugs A380 lückenlos mit einem neuen wabenartigen Material aus.

Dieser Schalldämpfer senkt die Lärmemissionen beim Start um 0,4 Dezibel. Mit ähnlichem Material können auch ältere Flugzeuge ausgestattet werden. Die Flugzeuge starten damit um bis zu 1,5 Dezibel leiser, beim Anflug beträgt die Lärmreduktion sogar bis zu 2,4 Dezibel.

*Der flughafenpolitische Sprecher der Grünen im Landtag, Frank Kaufmann, bezeichnete die Vorschläge lediglich als eine Zwischenstation in der Diskussion um den Schallschutz. Immer noch gebe es zu viele Inlandsflüge, außerdem müsse man die Fluggesellschaften weiter zum Einsatz leiserer Flugzeuge motivieren.*

*Der Linken-Abgeordnete H. Schaus verwies darauf, dass auch alle technischen*

*und organisatorischen Maßnahmen nur eine Lärminderung um maximal sechs Prozent ermöglichen. Zudem seien nur fünf bis zehn Prozent der Flugzeuge mit den technischen Einrichtungen zum genaueren An- und Abflug ausgestattet. Ebenso wie Schaus plädierte die Frankfurter Umweldozernentin Rosemarie Heilig (Grüne) zusätzlich zu den Schallschutzmaßnahmen für eine Ausweitung des Nachtflugverbots auf 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr.*

*Sendung: hr1, 26.01.2018, 16.30 Uhr*

# Kommission zur Abwehr des Fluglärms

Die Fluglärmkommission ist ein gesetzlich nach § 32b Luftverkehrsgesetz eingerichtetes Beratungsgremium für das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung (HMWEVL), die Deutsche Flugsicherung (DFS GmbH) und das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF).

Die Beratung umfasst dabei Maßnahmen zum Schutz gegen Fluglärm und gegen Luftverunreinigungen durch Luftfahrzeuge. Die Kommission ist zudem berechtigt, eigene Maßnahmen zu entwickeln und vorzuschlagen. Typische Beispiele für das Aufgabenspektrum der Fluglärmkommission sind Beratungen zu Themen wie: Flugroutenfestsetzung, aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen, Lärmschutzbereich, Entgeltordnung, Lärmaktionsplanung, Fluglärm-Messstationen.

Zwar müssen die o. g. Behörden grundsätzlich die Beratung durch die Fluglärmkommission einholen, allerdings sind diese Behörden bei ihrer Entscheidung über Maßnahmen nicht an das Beratungsergebnis der Fluglärmkommission gebunden. Eine weitere faktische Grenze des Prüfumfanga ergibt sich aus der personellen und finanziellen Ausstattung der Fluglärmkommission Frankfurt.

In der Fluglärmkommission sind die betroffenen Städte und Landkreise und andere Organisationen vertreten, darunter auch zwei Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm e. V.

Der Main-Kinzig-Kreis hat drei Vertreter in der Fluglärmkommission: jeweils einen aus der Kreisverwaltung, der Stadt Hanau und der Stadt Maintal.

[www.flk-frankfurt.de](http://www.flk-frankfurt.de)

## Die Bürger organisieren sich selbst

Die Interessengemeinschaft Fluglärm Hanau-Kinzigtal e. V. will alle Bürgerinnen und Bürger des Main-Kinzig-Kreises und der Stadt Hanau vertreten, die unter Fluglärm und Feinstaub leiden. Unsere Aktivitäten zielen auf die Reduzierung dieser negativen Einflüsse. Wir weisen bei Behörden, politischen Parteien, dem Flughafenbetreiber und der Deutschen Flugsicherung auf Lösungsmöglichkeiten hin.

In Maintal besteht die Initiative Maintal gegen Fluglärm, die die gleichen Ziele verfolgt.  
Kontakt: [Maintal-gegen-Fluglaerm@web.de](mailto:Maintal-gegen-Fluglaerm@web.de)

Alle Vereine und Gruppen arbeiten eng zusammen. Im ganzen Rhein-Main-Gebiet sind es ca. 80 Bürgerinitiativen, die sich in dem Bündnis der Bürgerinitiativen zusammengeschlossen haben.

Das Bündnis organisiert die gemeinsamen Protestaktionen und Demonstrationen.

[www.flughafen-bi.de](http://www.flughafen-bi.de)



[www.igfluglaerm.de](http://www.igfluglaerm.de)



**Initiative Maintal  
gegen Fluglärm**

## Montagsdemonstrationen

**Jeden Montag 18.00 Uhr  
bringen wir  
den Lärm retour!**

Dabei werden Demos inhaltlich von den einzelnen Bürgerinitiativen im Rhein-Main-Gebiet gestaltet. Die IG Fluglärm Hanau-Kinzigtal e. V. ist bei ca. zwei Demonstrationen pro Jahr für Rede und Musik verantwortlich.

Infos und Termine: [www.flughafen-bi.de](http://www.flughafen-bi.de)



## Kontaktaufnahme mit dem Verein

Sie wollen sich engagieren? Sie sind es leid, sich als Opfer zu fühlen? Sie wollen sich solidarisieren, um mehr verändern zu können?

Wir bieten Ihnen eine Plattform für Austausch und Beratung sowie aktiven Widerstand. Unterstützen Sie unsere ehrenamtliche Arbeit durch Mitgliedschaft oder durch Spenden:

Kreissparkasse Gelnhausen  
IBAN DE90 5075 0094 0008 0092 47

Wir begrüßen jedes neue engagierte Mitglied, das zur Stärkung des Vereins beiträgt. Schreiben Sie uns unter:

[mail@igfluglaerm.de](mailto:mail@igfluglaerm.de)

Weitere wichtige und aktuelle Informationen finden Sie auf unserer Homepage:

[www.igfluglaerm.de](http://www.igfluglaerm.de)

## Wann und wie erstelle ich eine Fluglärmbeschwerde?

*Die Jahresstatistik ist ein Ausdruck der Reaktion der Bevölkerung.  
Im Jahre 2014 gab es 3.201.302 Beschwerden. Allein im Monat März 2018 wurden  
46.000 individuelle Beschwerden gezählt.*

Eine Anleitung finden Sie hier: [www.fluglaerm-rheinhessen.de/beschwerdeanleitung.html](http://www.fluglaerm-rheinhessen.de/beschwerdeanleitung.html)

# Die Forderungen der Bürgerinitiativen

Das Bündnis der Bürgerinitiativen (BBI) streitet für die Wiedergewinnung und den Erhalt der Lebensqualität der Menschen in der Rhein-Main-Region.

Es setzt sich ein für die Schaffung einer lebenswerten Region und fordert den Schutz

der Menschen vor den schädlichen Auswirkungen des Luftverkehrs. Es erklärt sich solidarisch mit allen von Verkehrslärm betroffenen Menschen.

Ein verantwortungsvoller Umgang mit der Mobilität ist unser Ziel.

## Unsere Forderungen:

- x Kein weiterer Ausbau des Frankfurter Flughafens**
- x Nachtruhe auch für uns von 22.00 bis 6.00 Uhr**
- x Rechtlich einklagbare Grenzen der Belastungen für die Bürgerinnen und Bürger**
- x Stopp der Subventionen – verursachergerechte Zuordnung von Kosten auf die Luftverkehrsindustrie**
- x Verringerung der Flugbewegungen auf maximal 380.000 pro Jahr und der bestehenden Belastungen durch Fluglärm, Luftverschmutzung inkl. Bodenverbrauch durch Flugverkehr im Rhein-Main-Gebiet**
- x Keine Inlandsflüge**
- x Mehr Fluglotsen für höhere Anflugverfahren**
- x Stilllegung der Landebahn Nord-West**

Die Entwicklung des Luftverkehrs in der Rhein-Main-Region muss sich an den Lebensbedürfnissen der hier lebenden Menschen orientieren. Die starke Belastung durch Abgase und

Fluglärm lässt nur den Schluss zu, dass der Flughafen in der derzeitigen Form und Größe für Mensch und Umwelt unverträglich ist.

## Terminal 3 – Strategiewechsel mit Folgen

Wenn der Flughafenbetreiber in der Vergangenheit für den Ausbau des Frankfurter Flughafens argumentierte, hob er meist dessen Drehkreuzfunktion hervor: Deutschland brauche diesen Umsteigebahnhof. Und genau dafür wurde Terminal 3 schließlich auch bewilligt.

Indem nun Billigflieger, wie Ryanair, an den Flughafen geholt werden, bricht Fraport mit diesem Prinzip, denn die meisten Passagiere der Billigflieger reisen ohne Umstieg von Frankfurt an einen Punkt und wieder zurück. Damit erfüllt Fraport nicht mehr die Ziele, die Grundlage für die Genehmigung von Terminal 3 waren.

Der Grund für die Verlagerung der Billigflieger nach Frankfurt liegt an der Korrektur zweier falscher Prognosen. Zum einen wurden die Wachstumserwartungen der großen Airlines nicht erfüllt, sodass der Bau des 3. Terminals kaum mehr rentabel schien (geschätzte Baukosten: 3 Mrd. Euro) und immer wieder verschoben wurde; zum anderen war man vor 2007 noch davon ausgegangen, dass die Billigflieger dem Flughafen höchstens 700.000 Passagiere im Jahr bringen würden. Inzwischen geht man jedoch von 4-5 Millionen nach der Eröffnung von Flugsteig G aus, mit einem allmählichen Anstieg auf 7 Mio. pro Jahr! Insgesamt soll der Flughafen statt der-

zeit 60 Mio. nach dem Ausbau 89 Mio. Fluggäste befördern.

Weil die Billigflieger so attraktiv für Fraport geworden sind (Steuergeschenke machen es möglich), baut der Flughafenbetreiber vor dem Bauabschnitt 1 zuerst den Bauabschnitt 2, Flugsteig G, auch „der Finger“ genannt.

Die Frankfurter Bauaufsicht hat nun darüber zu wachen, dass ein vorzeitiger Betrieb allein des „Fingers“ sowohl die verkehrstechnischen als auch die sicherheitsrelevanten Voraussetzungen erfüllt. Gerade der Hol- und Bringverkehr zu den An- und Abflügen wird dramatisch zunehmen. Sechs Hektar Wald (60.000 qm) müssen allein dem neuen Autobahnanschluss weichen, darunter auch streng geschützter Bannwald.

Der Billigflieger Ryanair hat ein weiteres Problem geschaffen: Im Jahr 2017 hat er das Nachtflugverbot 156 Mal gebrochen, deutlich mehr als jedes andere Unternehmen. Auch nach einem Gespräch im hessischen Verkehrsministerium ließ sich keine Besserung erkennen. Alleine im Mai 2018 landeten insgesamt 185 Maschinen zu spät, im Juni 203. Die ohnehin zu kurze Nachtruhe von theoretisch sechs Stunden wird so weiter verkürzt.

## Fraport – Jobmotor und andere Stichworte

Die Fraport AG ist ein Wirtschaftsunternehmen, das sich gern als Motor der hessischen Wirtschaft und Schaffer von sehr vielen Arbeitsplätzen präsentiert. Schaut man allerdings auf die Zahlen, erscheint ein völlig anderes Bild:

### Jobmotor?

Fraport stellt sich gern als DER Jobmotor Hessens dar. Bei den „Hessen Champions“, einem offiziellen Wettbewerb der hessischen Landesregierung, bei dem jährlich die Unternehmen ausgezeichnet werden, die im Verhältnis zu ihrer Größe die meisten neuen Arbeitsplätze geschaffen haben, schaffte es Fraport kein einziges Mal auf den ersten Platz! Einziges Mal, 2005, belegte sie den zweiten Platz!

### Größter Arbeitgeber in Hessen?

Laut dem Helaba-Ranking von 2013 der mitarbeiterstärksten Unternehmen in Hessen kommt Fraport gerade mal auf Platz 4 hinter der Lufthansa, REWE Group und der Deutschen Bahn AG.

### Wieviele Arbeitsplätze stellt Fraport?

2017 gab es ca. 81.000 Beschäftigte auf dem Flughafen als Arbeitsstätte, von denen aber nur 26 % bei Fraport selbst arbeiteten, was ca. 21.000 Arbeitsplätze ausmachte, allein 47 % kamen zum Beispiel von der Lufthansa.

Entgegen der Fraport-Versprechungen in der Mediation hat die Beschäftigung am Frankfurter Flughafen in den letzten Jahren nur äußerst minimal zugenommen.

Dazu kommt, dass etliche Arbeitsplätze im Niedriglohnssektor anzusiedeln sind. Die Mehrzahl der „neuen“ Arbeitsplätze sind Minijobs sowie Teilzeitstellen oder Schichtarbeitsplätze, die oft mit harten körperlichen Anforderungen und geringen Löhnen verbunden sind.

### Ist der Flughafen der Herzmuskel der Region?

Auch hier ist der Flughafen bei weitem nicht der größte Herzmuskel, der täglich Leistungen in die Region pumpt: Bei der Anzahl der Reisenden, die in Hessen bewegt werden, liegt der RMV mit 722 Millionen jährlich auf Platz eins, gefolgt vom Frankfurter Hauptbahnhof mit 126 Millionen Reisenden.

Der Frankfurter Flughafen bewegte 2017 hingegen nur ca. 61 Millionen Reisende.

### Ist Fraport größter Gewerbesteuerzahler der Stadt Frankfurt?

Der Arzneimittelhersteller Sanofi überweist der Stadt Frankfurt ungefähr 400 Mio. Euro Gewerbesteuer jährlich. Der entsprechende Betrag von Fraport liegt bei ca. 100 Mio. (Schätzungen für das Jahr 2013, FAZ).

# Fraport – Skandale

## Lobbyismus und Einflussnahme auf die Gesetzgebung

Das ARD Magazin „Monitor“ berichtete 2006 und 2008 über zwei Fälle, in denen die Fraport AG politischen Einfluss als Lobbyist ausübte. In den Jahren 2001 bis 2006 waren Manager der Fraport AG als sogenannte „Externe Mitarbeiter in deutschen Bundesministerien“ im Bundesverkehrsministerium für „luftrechtliche Fragen“ zuständig und hätten dabei Einfluss auf die Neufassung des „Fluglärmggesetzes“ nehmen können. Weitere Vorwürfe lauten, dass das zuständige hessische Ministerium Mitarbeiter beschäftigte, die von der Fraport AG bezahlt würden und direkt Einfluss auf Ausnahmegenehmigungen für Nachtflüge nähmen, sodass 97 % aller Fälle genehmigt würden.

## Abgasversuche an Menschen und Affen

Die in höchstem Maße unethischen Versuche der Europäischen Forschungsvereinigung für Umwelt und Gesundheit im Transportsektor e.V. (EUGT) zu Dieselabgasen wurden von Fraport mitfinanziert. Im Vorstand der EUGT war Fraport durch Herrn Max Conrady vertreten.

## Korruptionsaffäre „Cargo City Süd“

Hier ging es um die Bestechlichkeit eines Fraport Managers bei der Vergabe von Erbbau-pachtverträgen mit Millionensummen, die dieser auch noch gerichtlich einzuklagen versuchte!

## Steuerflucht mit Briefkastenfirmen

Fraport unterhält Briefkastenfirmen auf Malta mit dem offensichtlichen Ziel, in Deutschland Steuern zu sparen. Der Skandal ist, dass ein Unternehmen wie Fraport, das mehrheitlich in öffentlicher Hand ist, sich solcher Geschäftspraktiken bedient – mit Duldung der Landesregierung. Die Anteile des Landes Hessen an der Fraport AG betragen derzeit rund 32 % und die der Stadt Frankfurt 20 %.

Weitere Briefkästen von Fraport sollen in den Steuerparadiesen Luxemburg und Zypern existieren.

## Übernahme ausländischer Flughäfen

Durch die Übernahme von gewinnbringenden Touristenflugplätzen konnte Fraport seinen Gewinn zu Ungunsten des notleidenden Griechenlands steigern: „Griechenland wird zum Gewinnbringer“ (Schlagzeile im Handelsblatt zu Fraport). Das hinderte den Flughafenbetreiber aber nicht daran, Klage erheben zu wollen, um den ohnehin geringen Preis des von der EU erzwungenen Verkaufs noch weiter zu drücken. Fraports Engagement in Porto Alegre/Brasilien: Fraport soll dort einen Flughafen für 25 Jahre übernommen haben und will erweitern. Dafür sollen bis Oktober 2019 etwa 6500 Menschen zwangsumgesiedelt werden. Hinzu kommen dadurch weitere erhebliche Umweltbelastungen, für die Fraport sich keinesfalls verantwortlich fühlt und auch keine Kosten übernimmt.

## Ryanair / Billigflieger

Bei den Prognosen über die Flugbewegungen haben sich die Planer der Erweiterung des Frankfurter Flughafens verschätzt. Im vergangenen Jahr gab es nämlich ca. 463.000 Flugbewegungen und damit weniger als im Jahr der Prognoseerstellung (2007) selbst. Um für den erhofften Wachstumsschub am Frankfurter Flughafen zu sorgen, wurden Billigflieger wie „Ryanair“ mit Rabatten herbeigeholt. Ryanair ist bekannt für exzessives Lohndumping und das Aushebeln von deutschem Arbeitsrecht. Hauptärgernis ist jedoch die fortgesetzte Ignorierung des Nachtflugverbotes ab 23.00 Uhr durch Ryanair. Der Deutsche Fluglärmdienst (DFLD) veröffentlicht Daten, bei denen Ryanair für 40 % der gesamten verspäteten Landungen verantwortlich ist.

## Der Flugverkehr – Der am stärksten subventionierte Verkehrssektor

Anders als die Bahn und der LKW-Verkehr muss der Flugverkehr keine Energiesteuern zahlen und die Infrastruktur, also die Flughäfen, werden ebenfalls subventioniert.

Die größte steuerliche Bevorzugung ist der Verzicht auf eine Steuer für den Flugzeugtreibstoff, das Kerosin. Nach offiziellen Berechnungen bedeutet das einen Einnahmeverzicht des Staates von mehr als 7 Mrd. Euro.

Zum Vergleich: Vom Benzinpreis sind mehr als die Hälfte Steuern. Für LKW und Busse müssen selbstverständlich auch Steuern auf den Kraftstoff gezahlt werden. Außerdem werden für den LKW-Verkehr flächendeckend Mautgebühren erhoben, um die Abnutzung der Autobahnen und Bundesstraßen abzugelten.

Die Bahn muss ein umfangreiches Schienennetz unterhalten und muss auf Strom und Diesel Steuern entrichten.

Der Flugverkehr wird durch einen Verzicht auf Mehrwertsteuer begünstigt (nur für Inlandsflüge ist diese Steuer zu zahlen). Für die Bahn gelten die normalen Steuersätze.

*Laut Umweltbundesamt trugen im Jahr 2012 Subventionen in Höhe von 28,6 Mrd. Euro zur Belastung der Umwelt auf dem Verkehrssektor bei. Mit knapp 12 Mrd. Euro entfällt ein großer Teil der umweltschädlichen Verkehrssubventionen auf den Flugverkehr.*

Die Liste der Subventionen ist aber noch lange nicht zu Ende. Die Deutsche Flugsicherung (DFS), die den Flugverkehr in Deutschland überwacht und steuert, bietet ihre Dienstleistung zu einem subventionierten Preis an. Der Steuerzahler zahlt mehrere hundert Mio. Euro dafür, dass nationale und internationale Fluggesellschaften weniger Gebühren zahlen, als sie eigentlich zahlen müssten. Im Jahr 2017 hat die Deutsche Flugsicherung (DFS) ihre Gebühren für Starts und Landungen um 16 % gesenkt.

### Umweltgerechtigkeit herstellen – Umweltbilanz ausgleichen

Ein anderes Beispiel für die Subventionierung des Flugverkehrs: Umweltschäden im Umfeld des Frankfurter Flughafens werden mit Steuermitteln kompensiert. Unter anderem werden mit Steuermitteln Immobilien gekauft.

*Der Ausbau des Flughafens ist auch nur möglich gewesen, weil das große Chemiewerk Ticona den Standort am westlichen Rand der neuen Startbahn Nordwest aufgegeben hat. Rund 700 Mio. Euro wurden an das Unternehmen gezahlt, damit ein neues Chemiewerk an anderer Stelle errichtet werden konnte. Auch hier wurde mit viel Steuergeld ein wirtschaftliches Problem gelöst, das ansonsten den Flughafen ausbau verhindert hätte.*

### Casa-Programm für den Flughafen

Casa war ein freiwilliges Entschädigungsprogramm für Immobilienbesitzer im Rahmen dessen die Fraport AG besonders niedrig überflogene Wohnimmobilien (weniger als 350 m) gekauft oder den Eigentümerinnen und Eigentümern eine Entschädigung gezahlt hat.

Dieses Angebot an die vom Ausbau höchstbetroffenen Anwohnerinnen und Anwohner, die extrem von Fluglärm belastet sind, ist sozial vertretbar.

*Dass aber der Staat den größten Teil der Kosten übernimmt und die Verursacher, also die Fraport AG und die Fluggesellschaften, nur einen kleineren Teil der Kosten, ist eine nicht gerechtfertigte Subvention für den Flughafen. Das Paket „Passiver Lärmschutz“ unter Führung des Landes Hessen hatte ein Volumen von 335 Mio. Euro. Von den Kosten trägt der Steuerzahler 75 %, Fraport als Verursacher aber nur 25 %. Der Steuerzahler trägt den Löwenanteil von 250 Mio. Euro.*



**Das ist doch die Höhe – sie fliegen zu tief!**

Liebe Fluglotsen,  
Ihr sorgt hervorragend für den sicheren Flugverkehr in Frankfurt,  
aber bis zu 70 km, das ganze Kinzigtal entlang, in einer Höhe von  
850-1100 m über Grund? Muss das sein?

**Bitte 300-600 Meter höher!**

Ihr seid doch bestens ausgebildet und ausgerüstet, Ihr schafft das!  
An anderen Flughäfen geht dies auch.

Mit freundlichen Grüßen  
Die fluglärmgeplagten Bewohner  
in den Anflugbereichen im Osten und Westen



**Interessengemeinschaft Fluglärm Hanau-Kinzigtal e. V.**

Taunusstraße 8  
63165 Mühlheim

mail@igfluglaerm.de  
www.igfluglaerm.de