

**Positionspapier der Kommunalen Arbeitsgemeinschaft (KAG) Flughafen Frankfurt/Main:
Strukturwandel im Luftverkehr nach der Corona-Pandemie**

Die KAG Flughafen steht für 33 Gebietskörperschaften im Rhein-Main-Gebiet, die von Mainz und Wiesbaden im Westen, bis Offenbach und Hanau im Osten und von Niedernhausen im Norden bis nach Darmstadt im Süden reicht. Die KAG steht für eine Region, in der mehr als 1 Mio. Menschen leben und arbeiten:

KAG-Mitgliedskommunen:

Gemeinde Biebesheim	Gemeinde Niedernhausen
Gemeinde Bischofsheim	Stadt Neu-Isenburg
Gemeinde Büttelborn	Stadt Offenbach
Stadt Darmstadt	Stadt Raunheim
Stadt Dreieich	Stadt Riedstadt
Gemeinde Egelsbach	Stadt Rödermark
Gemeinde Erzhausen	Gemeinde Roßdorf
Stadt Flörsheim am Main	Stadt Rüsselsheim
Stadt Griesheim	Gemeinde Trebur
Stadt Groß-Gerau	Gemeinde Walluf
Stadt Hanau	Stadt Weiterstadt
Stadt Hochheim am Main	Stadt Wiesbaden
Stadt Kelsterbach	sowie die Landkreise:
Stadt Maintal	Darmstadt-Dieburg
Stadt Mainz	Groß-Gerau
Stadt Mörfelden-Walldorf	Offenbach
Stadt Mühlheim am Main	
Gemeinde Nauheim	

Die KAG wurde im Jahr 1990 gegründet, um die Interessen der Kommunen im Umfeld des Frankfurter Flughafens zu bündeln und im Dialog mit dem Frankfurter Flughafen zu vertreten. Im Laufe ihres inzwischen dreißigjährigen Bestehens hat sich die KAG kontinuierlich in sämtliche Planungs- und Genehmigungsverfahren fachlich wie politisch eingebracht und positioniert. Hauptanliegen ist seit jeher, die Region vor den negativen Auswirkungen des Flughafens zu schützen und den Ausbau und Betrieb des Flughafens konstruktiv kritisch zu begleiten.

Anlass der Positionierung

In der durch die Corona-Pandemie ausgelösten Zwangspause im Luftverkehr sieht die KAG die Chance für eine grundlegende Neuausrichtung des Fliegens zugunsten nachhaltiger Prozesse. Die KAG fordert, dass der Flugverkehr zukünftig stärker die Ergebnisse wissenschaftlicher Erkenntnisse aus den Bereichen Lärm und Ultrafeinstaub und ihre Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit, die Klimafolgen sowie die Zerstörung von Naturräumen und den ungebremsten Flächenfraß berücksichtigen und diesen Problemen entgegengesteuert werden muss.

Die Luftverkehrsbranche muss die Zeichen der Zeit erkennen und die Weichen für den Flugverkehr der Zukunft stellen. Hierzu ist es aus Sicht der KAG erforderlich, gemeinsam mit Politik, Wissenschaft, Luftverkehrswirtschaft und den Bürger*Innen im Flughafenumfeld vordringlich an folgenden Zielen zu arbeiten:

1. Verringerung der Zahl der Flugbewegungen:

Die durch die Corona-Krise bedingt niedrige Zahl an Flugbewegungen wird aufgrund des zu erwartenden Nachholeffekts bald der Vergangenheit angehören. Gleichzeitig ist aber davon auszugehen, dass auch nach der Pandemie die planfestgestellte Zahl an Flugbewegungen voraussichtlich nicht erreicht werden wird. Aus Sicht der KAG ist daher wichtig, zunächst eine Luftverkehrsprognose unter Berücksichtigung der aktuellen nationalen, europäischen und internationalen Entwicklungen zu erstellen. Solch eine Prognose ist auch vor dem Hintergrund des jüngst ergangenen Urteils des Bundesverfassungsgerichts zum Klimaschutzgesetz der Bundesregierung relevant. Die Klimafolgen des Fliegens müssen stärker berücksichtigt werden und sich z. B. in Flugbewegungskontingenten niederschlagen. Erhebliches Potential liegt in den am 14.07.2021 von der EU Kommission angenommenen Vorschlägen zur Reduzierung von Kohlendioxid für die Internationale Luftfahrt, der schrittweisen Abschaffung der Emissionszertifikate und der Initiative zur Nutzung nachhaltiger Flugkraftstoffe ReFuelEU.

Die dem Flughafenausbau zugrundeliegende Prognose stammt aus dem Jahr 2006 und sagt für den Planfall 701.000 Flugbewegungen und 88,3 Mio. Passagiere bis 2020 voraus. Auch ohne Pandemie wären diese Annahmen jedoch nicht eingetreten. Im Jahr 2019 wurde mit 514.000 Flugbewegungen der bisherige Höchststand erreicht. Deshalb fordert die KAG eine neue Prognose mit einem realistischen Zeithorizont, von der alle weiteren Maßnahmen sowie politischen und unternehmerischen Entscheidungen am jetzigen Standort abhängig zu machen sind, wie z. B. ob und in welcher Größe Aus- und Weiterbauten für das zukünftige Verkehrsaufkommen erforderlich sein werden, oder das Siedlungsbeschränkungsgebiet zugunsten der weiteren Kommunalentwicklung zu verkleinern ist. Des Weiteren fordert die KAG ein Verbot von Incentive-Programmen, die zu einem weiteren Anstieg der Flugbewegungen und damit auch des Fluglärms führen würden.

Fluglärm ist in erster Linie durch weniger Flüge zu reduzieren. Flugverkehr wird in erheblichem Maße durch Geschäftsreisen induziert. Videokonferenzen machen diese zu einem Großteil überflüssig, nicht vermeidbare Geschäftsreisen sollten durch andere Mobilitätsstrategien ersetzt werden. Die derzeit im Zuge der Corona-Krise zu sehenden Verhaltensänderungen sollten als Chance auch hinsichtlich der zukünftigen Fluglärmreduzierung gesehen und genutzt werden.

Die Lärmbelastung der Region durch den Luftverkehr war schon vor der Pandemie nachweislich gesundheitsgefährdend und störend. Um die Zahl der Flugbewegungen nicht wieder auf ein unerträgliches Maß zu erhöhen, wird die Verlagerung von Kurzstreckenflügen auf die Schiene gefordert. Aus Sicht der KAG ist es erforderlich, Ziele die innerhalb von 4 Stunden mit der Bahn erreicht werden können, nicht mehr als Flugverbindung anzubieten. Damit könnte sich laut einer Studie des BUND die Zahl der innerdeutschen Flugbewegungen pro Jahr um bis zu 173.000 verringern.

Durch optimierte Flugpläne könnten weitere Flugbewegungen eingespart werden. In der Studie „Optimierung der Flugbewegungszahlen in Europa - Möglichkeiten zur Reduktion der Zahl der Flugbewegungen in Europa unter Berücksichtigung der Verbindungsgüte“ von Alexander Nollau, und Friedrich Thießen, Arbeitskreis Luftverkehr/TU Chemnitz aus dem Jahr 2019 wurde aufgezeigt, „dass bei gleicher Passagiertransportleistung die Zahl der Flugbewegungen auf 1/3 des gegenwärtigen Niveaus reduziert werden kann (von 2.040 Flügen pro Tag auf 738 Flüge pro Tag). Dabei kann die Verbindungsgüte teilweise sogar verbessert werden, weil alle Flüge des Netzes aufeinander abgestimmt sind.

Das bedeutet: Die gegenwärtige Luftverkehrsstruktur besitzt erhebliche Reserven. Es gibt zu viele Flugbewegungen, die redundant sind.“

2. Novellierung des Fluglärmregimes

Die KAG hält die Novellierung des Fluglärmrechts für zwingend erforderlich und schließt sich den Forderungen der Arbeitsgemeinschaft deutscher Fluglärmkommissionen sowie der Bundesvereinigung gegen Fluglärm laut Forderungspapier aus September 2021 an: <https://www.flk-frankfurt.de/datei/de/flk/-/1783/extLink>

Die Bundesregierung hat im Januar 2019 den Bericht zur Evaluierung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm vorgelegt. Der Bericht untersucht die Wirkung des Gesetzes unter Berücksichtigung des Standes der Lärmwirkungsforschung sowie der Luftfahrttechnik und formuliert insgesamt dreizehn Empfehlungen. Der Bericht wurde dem Deutschen Bundestag zur Beratung zugeleitet. Ergebnisse dieser Beratung sind bislang nicht bekannt. Diesen Umstand hält die KAG für außerordentlich unbefriedigend und drängt darauf, dass die Bundesregierung hier unverzüglich aktiv wird.

Aus Sicht der KAG sollten die gesetzlichen Regelungen zukünftig folgende Parameter berücksichtigen:

1. Verschärfung der Grenzwerte des Fluglärmschutzgesetzes unter Berücksichtigung der Ergebnisse der NORAH Studie
2. Berücksichtigung von wissenschaftlichen Empfehlungen, wie z.B. des Umweltbundesamtes (u.a. Strategie des Umweltbundesamtes für einen umweltschonenden Luftverkehr“, November 2019) und der Richtlinien der WHO (Environmental Noise Guidelines 2018 und Night Noise Guidelines 2009)
3. Einführung einer echten Lärmobergrenze

4. Aktualisierung und gesetzliche Verankerung sowie gerichtliche Durchsetzbarkeit aktiver Schallschutzmaßnahmen
5. Konkretisierte Nachtflugregelungen zu Verspätungsflügen/An- und Abschwellen in den Nachttrandstunden u. Erweiterung des Nachtflugverbotes auf 22:00 - 6:00 Uhr
6. Konkrete Vorschläge zur Reduktion und perspektivischen Abschaffung von Verspätungsflügen in der Mediationsnacht
7. Weitere Spreizung der Lärmrentgelte zur Reduzierung von lauten Flugbewegungen
8. Schaffung von Anreizen für die Entwicklung und Anschaffung lärmärmeren Fluggeräts
9. Förderung der Elektrifizierung von Fahrzeugen auf dem Flughafengelände, einschließlich der Hilfstriebwerke (APU) von Flugzeugen (Klimatisierung), zur Reduzierung von Bodenlärm
10. Fortlaufende Überarbeitung, Anpassung und Verbesserung passiver Schallschutzmaßnahmen entsprechend des technischen Fortschritts/Abschaffung von dB-Abschlägen
11. Bewilligung eines verbesserten passiven Schallschutzes bei Schulgebäuden und Kindertagesstätten auch in der Tagschutzzone 2
12. Übersicht der Fluglärm Auswirkungen auf Basis aktueller Daten (unter Betrachtung der Corona-Krise als nicht repräsentative Ausnahmesituation) und Vergleich zu alten Erkenntnisse
13. Übersicht der Gesamtlärm Auswirkungen bestehend aus Flug, Bahn- und Straßenverkehrslärm
14. Evtl. Sanktionierung der Lärmverursacher bei Abweichung von Flugrouten

Darüber hinaus fordert die KAG, die neue Entwicklung hinsichtlich des Performance Based Navigation (PBN) Verfahrens und die Abwehr dessen schädlicher Lärmfolgen zu berücksichtigen und schließt sich hierzu ebenfalls der Beschlussfassung der Fluglärmkommission an: https://www.flk-frankfurt.de/eigene-dateien/aktuell/2021-aktuelles/oktober/top_5_-_flk-beschluss_zur_pbn-implementierung_6.10.2021.pdf

3. Reduzierung der Klimafolgen des Fliegens

Flugzeuge gehören aktuell mit einem klimawirksamen CO₂-Äquivalent von 201 kg auf einer Strecke von 1000 Kilometern zu den klimaschädlichsten Verkehrsmitteln. Die vom Flugverkehr hervorgerufenen Emissionen wirken sich dabei in mehrfacher Weise schädlich auf die Erdatmosphäre aus. Treibhausgase wie CO₂ und NO_x führen zu einer Erhöhung des Treibhauseffekts. Ruß sorgt in der Atmosphäre für eine zusätzliche Aufnahme von Sonnenstrahlung und führt damit zu einer höheren Temperatur. Die durch Kondensstreifen entstehenden sog. Zirruswolken haben ebenfalls einen signifikant negativen Klimaeffekt. Je effektiver die klimaschädlichen Emissionen am Boden reduziert werden, umso größer ist der prozentuale Anteil der vom Flugverkehr hervorgerufenen Emissionen.

Vor diesem Hintergrund hält es die KAG für dringend geboten, Klimaschutzinteressen zukünftig deutlich vor wirtschaftliche Interessen zu stellen und fordert, das Engagement der maßgeblichen Akteure zugunsten des Klimaschutzes deutlich zu steigern. Dies darf jedoch keinesfalls zulasten des Lärmschutzes gehen.

4. Dauerhafter finanzieller Ausgleich für alle lärmbelasteten Kommunen

Nach Auffassung der KAG sind die finanziellen Leistungen des Flughafens für den passiven Lärmschutz im Fluglärmenschutzgesetz falsch festgelegt. Für nicht hinnehmbar hält es die KAG auch, diese Kosten einseitig durch Mittel aus öffentlichen Haushalten zu subventionieren oder zu finanzieren. Die privaten Anteilseigner des Flughafens werden bei dieser Finanzierung über die öffentlichen Haushalte nicht an den Folgekosten des Flugbetriebs beteiligt. Die KAG fordert deshalb, dass die Fraport AG einen jährlich festgelegten Betrag von 10 Prozent der Einnahmen aus den Flughafenentgelten (2018: 810,2 Mio. €, 2019: 816,1 Mio. €) in den von der Landesregierung gegründeten Regionalfonds einzahlt und dass dieser Regionalfonds dauerhaft eingerichtet wird. Außerdem ist der Regionalfonds auszuweiten und muss allen von den negativen Auswirkungen des Flugverkehrs betroffenen Kommunen zugutekommen.

Neben den Kosten des passiven Lärmschutzes müssen aus dem Regionalfonds Strukturhilfen für die Kommunen und Zuschüsse für die zusätzlichen Gesundheitskosten und Kosten für die soziale Infrastruktur innerhalb des Siedlungsbeschränkungsbereichs gezahlt werden. Der Finanzierungsbedarf des Regionalfonds kann durch die Erhebung zusätzlicher Gebühren für laute Flugzeuge - eines „Lärmta-lers“ – zusätzlich gespeist werden.



Walter Astheimer

Manfred Ockel

Paul-Gerhard Weiß

Erster Kreisbeigeordneter

Bürgermeister

Stadtrat

Kreis Groß-Gerau

Stadt Kelsterbach

Stadt Offenbach

Vorstandsvorsitzender

-Der Vorstand der KAG-