

STADTVERORDNETENVERSAMMLUNG MÖRFELDEN-WALLDORF
Der Stadtverordnetenvorsteher

öffentlich

nichtöffentlich

Mörfelden-Walldorf, 17.09.2013

DRUCKSACHE NR: 15/323

**An die
Stadtverordnetenversammlung**

**Betr.: Gemeinsamer Antrag der Fraktionen von SPD und GRÜNE vom 17.09.2013
Neues Flughafenmanagement am Flughafen Rhein-Main erforderlich Sicherheit
und Lärmschutz müssen neu definiert werden**

Bezug: Urteil des VGH Kassel vom 03.09.2013 zum Betrieb der Südumfliegung

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

1. Die Landesregierung wird aufgefordert, für ein raumverträgliches Flughafenmanagement zu sorgen und endlich zu einem Flughafenbetrieb zu kommen, der sowohl den BürgerInnen einen ernst zu nehmenden Lärmschutz garantiert als auch die Flugsicherheit optimiert.

Dazu gehören folgende Komponenten:

- Kapazitätsobergrenze der Flugbewegungen auf ein raum-, lärm- und sicherheitsverträgliches Maß festlegen
- Entwicklung einer Lärmobergrenze
- Flughafenmanagement mit Lärmpausen
- Neubewertung der Flugrouten mit Bürgerbeteiligung
- Verzicht auf den Bau des Terminals 3
- Nachtflugverbot von 22 – 6 Uhr

2. Der Magistrat wird aufgefordert, die Auswirkungen des VGH-Urteils vom 3.9.2013 für Mörfelden-Walldorf zu prüfen und der Stadtverordnetenversammlung umgehend zu berichten.

| Fraktion am: | Ausschüsse am: | Stadtverordnetenversammlung am: |
|-------------------------|-----------------------|--|
| <u>Ergebnis:</u> | AUVEF | <u>Ergebnis:</u> |
| | PBA | |
| | SKVA | |
| | HEA | |

Begründung:

Das mündliche Urteil des VGH Kassel zur Südumfliegung vom 03.09.2013 hat deutlich gemacht, dass die Abwicklung der 126 Flüge pro Stunde (701.000 pro Jahr) am Flughafen Rhein-Main nicht durchführbar sein wird, ohne weitere dramatische Auswirkungen auf die Verlärmung der Rhein-Main-Region.

Alle Versuche eine „raumverträgliche“ Lösung der angestrebten Kapazität, die durch den Ausbau der Nordwestlandebahn und des Terminal 3 erreicht werden sollten, zu finden, sind damit gescheitert. Schon jetzt kann die Sicherheit des Flugbetriebs mit den festgelegten Flugrouten nicht gewährleistet werden, wenn es zu einer Erhöhung der Flugbewegungen kommt.

Die Landesregierung und die beteiligten Institutionen sowie die FRAPORT selbst müssen einsehen, dass der Ausbau falsch geplant war und die gewünschten Ergebnisse nicht erreichbar sind. Die Haltung, dass 701.000 Flugbewegungen pro Jahr das Maß aller Dinge sind, muss aufgegeben werden, damit in einer Diskussion die Interessen aller Beteiligten, vor allem das Gesundheitsinteresse der im Rhein-Main Gebiet lebenden Bevölkerung berücksichtigt wird. Es muss eine neue Diskussion um Flugbewegungshöchstgrenzen stattfinden, die auch die Veränderungen im weltweiten und europäischen Flugverkehr und Flughafenausbau berücksichtigt.

Immer drängender werden auch die Fragen nach den gesundheitlichen Auswirkungen des Lärms in der Rhein-Main Region, die Erkenntnisse der Uni Mainz, der neuesten Lärmwirkungsforschung dürfen nicht weiter ignoriert werden.

Das Urteil des VGH Kassel eröffnet aus unserer Sicht die Chance „festgefahrene“ Standpunkte in Bewegung zu setzen und neue, bessere Lösungen als pures Beharren auf vor Jahren festgestellte Pläne zu finden.

Noch ist es Zeit auch dramatische ökonomische Fehlentwicklungen zu verhindern. Der Bau des Terminals 3 war und ist eine flughafenbetriebstechnische Fehlentscheidung, Bodenrollzeiten bis zu 45 min und sinkende Passagieraufkommen passen nicht zusammen. Darüber hinaus sind die öffentlichen Verkehrsanbindungen ungelöst oder ökologischer Raubbau.

Verlagerung von Mobilität im deutschen und europäischen Verkehr vom Flugzeug auf die Schiene, Verzicht auf „Billigfluglinien“ in Rhein-Main, angemessene Lärmrentgelte usw. würden eine Deckelung der Flugbewegungen ohne Störung der Funktion von Rhein-Main als Interkontinentalhub ermöglichen.

Der unstrukturiert gewachsene Ausbau des Flugplatzes Rhein-Main – zu nah beieinander liegendes Parallelbahnsystem, das einen unabhängigen Betrieb nicht zulässt, völlig falsche Lage der Startbahn 18 West, ungenügende Ausstattung der Landebahn Nordwest, unorganische Platzierung der Terminals – macht Rhein-Main zu einem der „verrücktesten Flughäfen“ der Welt. Rollwegzeiten, die fast die Flugzeiten eines Fluges betragen, Parkpositionen, von denen aus die Fluggäste 20 min mit dem Bus unterwegs sind und Passagierwege in den Terminals, die in Kilometern gemessen werden, sowie die Anbindung des Terminal 3 an den öffentlichen Personennahverkehr mit Bussen zu einer Mini-S-Bahn-Station mit maximal halbstündigem Takt nach Frankfurt, sind das Ergebnis dieser inzwischen völlig „verkorksten“ Situation.

Nun wird in dem zentralen Bereich des Fliegens – nämlich der Sicherheit – zum ersten Mal gerichtskundig, dass die Funktion eines geordneten und flüssigen Flugbetriebs unter den gegebenen Bedingungen nicht mehr aufrecht zu erhalten ist. Diese Situation erfordert ein radikales Umdenken aller Beteiligten. Ein bisschen Hin- und Herschieben der An- und Abflugrouten wird keine Lösung sein.

Behnam Yazdani
Fraktionsvorsitzender

Dr. Richard Lehner
Fraktionsvorsitzender