

**Fluglärm in
Frankfurt am Main**

Fallbeispiel

Textmaterial für den Unterricht



Grundlagentext: Kontroverse um den Flughafen Frankfurt am Main

Seit Ende der 1990er-Jahre führten Planungen zur Erweiterung des Flughafens in Frankfurt am Main um die zusätzliche Landebahn Nordwest zu Protesten von Anwohnern und Umweltschützern. Während Kritiker des Vorhabens eine weiter zunehmende Lärm- und Schadstoffbelastung anführten, wiesen die Befürworter auf wirtschaftliche Notwendigkeiten hin: Die Erweiterung der Kapazitäten sei zwingend notwendig, um die Stellung Frankfurts als internationales Drehkreuz der Luftfahrt zu verteidigen und weiterhin einen schnellen Gütertransport zu gewährleisten.

Nachdem sich eine Reihe von Bürgerinitiativen gegen den Flughafenausbau gegründet hatte, wurde 1998 ein Mediationsverfahren begonnen, um Kompromisse zwischen Befürwortern und Gegnern der Erweiterung auszuhandeln. In einem Mediationsverfahren setzen sich Vertreter aller betroffenen Akteure, also zum Beispiel aus Politik, Wirtschaft und Bürgerinitiativen, zusammen und versuchen, unter Leitung eines unabhängigen Moderators eine Einigung zu treffen. Das im Jahr 2000 bekanntgegebene Ergebnis war, dass der vorgesehene Bau der zusätzlichen Landebahn durchgeführt werden, zugleich aber ein von 23 bis 5 Uhr gültiges Nachtflugverbot erlassen werden sollte. Die damalige Landesregierung Hessens unterstützte in ihren Stellungnahmen diese Regelung.

Dennoch gestattete die zuständige Behörde in ihrem 2007 getroffenen sogenannten Planfeststellungsbeschluss zum Bau der Landebahn Nordwest 17 Starts und Landungen für den Zeitraum zwischen 23 und 5 Uhr sowie 150 Flugbewegungen für den Zeitraum der gesetzlichen Nachtruhe von 22 bis 6 Uhr. Die Landesregierung begründete diese Regelung mit der geltenden Gesetzeslage, die ein absolutes Nachtflugverbot nicht zulasse. Es folgte ein Rechtsstreit, an dessen Ende

das Bundesverwaltungsgericht ein Nachtflugverbot von 23 bis 5 Uhr bestätigte.

Nach der Eröffnung der neuen Landebahn im Herbst 2011 zählten die Ausbau-Gegner schließlich dennoch zahlreiche nächtliche Starts und Landungen – zwischen Anfang Januar und Mitte März 2012 allein 248. Als Grund wurden zahlreiche Ausnahmegenehmigungen angegeben, zum Beispiel wenn sich der Start eines Flugzeugs aufgrund einer notwendigen Enteisung verzögerte. Kritiker nehmen an, dass die angeführten Gründe für die Erteilung von Ausnahmegenehmigungen von den Fluggesellschaften teils vorgeschoben sind. Fluglärm ist mit einer hohen Gesundheitsgefährdung für Menschen verbunden, die in Einflugschneisen wohnen. Flugzeughersteller, Fluggesellschaften und Flughafenbetreiber argumentieren, dass in den vergangenen Jahren durch verbesserte Technik der Lärm erstens reduziert werden und zweitens betroffene Häuser besser isoliert werden konnten. Allerdings hat gleichzeitig die Zahl der Flüge deutlich zugenommen. Zugleich existieren Studien, nach denen der sogenannte passive Schallschutz – also etwa die Dämmung von Häusern – nur einen sehr geringen Beitrag zum Gesundheitsschutz leisten kann.

Wirtschaftsunternehmen reklamieren indes, dass der Bau der Landebahn Nordwest ebenso wie aktuell geplante zusätzliche Erweiterungen und ein Verzicht auf weitere Einschränkungen für Nachtflüge notwendig sind, um die Zukunft des Flughafens Frankfurt am Main und damit mehrere tausend Arbeitsplätze zu sichern. Die Proteste gehen unterdessen weiter: Bis Ende 2015 hatten die örtlichen Bürgerinitiativen bereits 160 Montagsdemonstrationen gegen Fluglärm durchgeführt.



Quellen und weitere Links:

Gruppenarbeit und Debatte pro und contra Nachtflugverbot:

http://www.flk-frankfurt.de/seite/de/fluglaerm/1070/-/Pro_und_Kontra_Nachtflugverbot.html

<http://www.fr-online.de/flughafen-frankfurt/nachtflugverbot-am-frankfurter-flughafen--es-gibt-kein-nachtflugverbot-,2641734,22168148.html>

Mediationsverfahren in Frankfurt am Main:

Der Spiegel zum Prinzip Mediationsverfahren:

<http://www.spiegel.de/spiegel/print/d-74822601.html>

Spiegel Online zum Urteil des Bundesverwaltungsgerichts:

<http://www.spiegel.de/wirtschaft/unternehmen/flughafen-frankfurt-lobt-urteil-zum-nachtflugverbot-a-825743.html>

Bürgerinitiativen und Bürgerbeteiligung:

Bündnis der Bürgerinitiativen Flughafen Frankfurt:

<http://www.flughafen-bi.de/darumgehts.htm>

Studie „Politik und Marktwirtschaft im Zeichen des Bürgerprotests“ zu den Frankfurter „Montagsdemonstrationen“:

http://www.stiftung-marktwirtschaft.de/uploads/tx_ttproducts/datasheet/Argument_120_Buergerproteste_2013_08.pdf

Weitere Informationen und Recherchemöglichkeiten:

Fluglärmkommission Frankfurt:

www.flk-frankfurt.de

<http://www.flk-frankfurt.de/seite/de/cms0301201613155721068627/034:40/-/Aufgaben.html>

http://www.flk-frankfurt.de/eigene_dateien/stellungnahmen/pdf-2012/2012-02-22-flk-nachtflugverbot-flughafen-frankfurt.pdf

Forum Flughafen und Region (unter anderem mit Monitoring der Flugbewegungen):

www.forum-flughafen-region.de

Stadt! Macht! Schule! ist ein Projekt
der Hamburger Stiftung für Wirtschaftsethik

HAMBURGER STIFTUNG FÜR WIRTSCHAFTSETHIK

Stadt! Macht! Schule! wird gefördert von
der Robert Bosch Stiftung

Robert Bosch Stiftung

und der Stiftung Hamburger Wohnen



Impressum und Kontakt

Hamburger Stiftung für Wirtschaftsethik

Max-Brauer-Allee 22

22765 Hamburg

040.87 87 905 70

info@stadtmachtschule.de

www.stiftung-wirtschaftsethik.de

www.stadtmachtschule.de

Projektlogo: Justar.nl

Gestaltung: IconScreen.de

Lizenzhinweis

Dieses Unterrichtsmaterial ist erschienen unter einer
Creative Commons Lizenz (Namensnennung-NichtKommer-
ziell-Keine Bearbeitung 3.0)