



Ein Nachtflugverbot für den Flughafen Frankfurt!

Argumente für ein längst fälliges Instrument des Gesundheitsschutzes

Einleitung

Die Rhein-Main-Region ist in Aufruhr. Tausende Menschen demonstrieren regelmäßig ihre Wut gegen den Fluglärm in der Region. Bei aller unterschiedlicher Betroffenheit eint Demonstranten wie schweigende Mehrheit ganz offensichtlich ein Thema: das Nachtflugverbot für den Frankfurter Flughafen.

Die Intensität und Nachhaltigkeit dieser Forderung überrascht aktuell die Verantwortungsträger in Politik und Luftverkehrswirtschaft. Dies ist eigentlich nur schwer erklärlich, denn die Forderung nach Nachtruhe ist seit Jahrzehnten zentraler Bestandteil und Schwerpunkt der Arbeit von Bürgerinitiativen, Lärmschutz- und Naturschutzverbänden sowie der Fluglärmkommission.

Für ein Nachtflugverbot auch und gerade an internationalen Großflughäfen sprechen zahlreiche Argumente. Das Umweltbundesamt fordert daher ein generelles Nachtflugverbot von 22.00 bis 06.00 Uhr. In Frankfurt kommt hinzu, dass die Frage nach der Notwendigkeit des Nachtschutzes für die Anwohner rund um den Rhein-Main-Flughafen im Jahr 2000 bereits konsensual beantwortet schien: Zwischen 23.00 und 05.00 Uhr sollten keinerlei Starts- und Landungen stattfinden, so das Ergebnis der sogenannten Mediation.

Die vorgelegte Ausarbeitung „Ein Nachtflugverbot für den Flughafen Frankfurt!“ versucht erstmals eine Gesamtschau auf die verschiedenen Argumentationsebenen, die für die Betrachtung und Bewertung des Themas maßgeblich sind. Dabei hat sich der Vorstand der Fluglärmkommission auch auf die neuesten Erkenntnisse sowie jüngsten Publikationen bezogen, die in der öffentlichen Diskussion bislang noch zu wenig Berücksichtigung fanden. Ziel der vorliegenden Ausarbeitung ist die Ermöglichung eines umfassenden Blicks auf die Thematik und – damit verbunden – die argumentative Unterstützung all derjenigen Kräfte in Politik und Wirtschaft, die endlich einer gerechtfertigten und längst überfälligen Forderung zum Wohle der Gesundheit hunderttausender Menschen in der Region zum Durchbruch verhelfen wollen.

Die Argumente im Einzelnen:

1. Das Mediationsergebnis

Das im Jahr 2000 abgeschlossene größte deutsche Mediationsverfahren kam zu dem Ergebnis, dass es einen Ausbau des Frankfurter Flughafens nur geben dürfe, wenn der damit verbundenen zusätzlichen Tagbelastung kompensatorisch die Gewährleistung gesunden Nachtschlafes zumindest in der Zeit zwischen 23.00 und 5.00 Uhr eingeführt werden könne: "Der Schutz der Bevölkerung vor übermäßiger Lärmbelastung hat Vorrang. **Deshalb hält die Mediationsgruppe ein Nachtflugverbot für unabdingbar.** Sie empfiehlt, dieses Verbot auf den Zeitraum von 23 Uhr bis 5 Uhr zu erstrecken", so der Wortlaut im Mediationsbericht.

Die im Mediationsergebnis enthaltene Erkenntnis bestätigte in eindrucksvoller Weise auch der **Verwaltungsgerichtshof in Kassel** mit seinem Urteil vom 21.08.2009. Danach erkannte der VGH im Ausbauszenario eine „**gewaltige Gesamtlärmbelastung am Tag, welche in die Abwägung des Nachtflugverbots mit einbezogen werden**“ müsse.

2. Vom politischen Versprechen zur Missachtung im Planfeststellungsbeschluss

Die zur Zeit der Veröffentlichung des Mediationsergebnisses amtierende hessische Landesregierung machte sich dieses zu eigen und versprach unmissverständlich, dass es einen Ausbau des Frankfurter Flughafens nur unter der Bedingung geben könne, dass die Wohnbevölkerung zumindest in der sog. ‚Mediationsnacht‘ vor Fluglärm geschützt bleiben solle:

„**Nachtruhe ist Nachtruhe.** Wenn jemand glaubt, er könne an diesem Wort etwas interpretieren, so kann ich das nicht nachvollziehen. (...) Das heißt, es muss genauso ein Ausbau her wie ein Nachtflugverbot. Das steht in dem Papier. Das ist eine schiere Selbstverständlichkeit.“ und „**Ausbau nur mit Nachtflugverbot, Nachtflugverbot nur mit Ausbau.**“ (Roland Koch, Mai 2000)

Derlei Aussagen erfolgten nicht nur durch den seinerzeitigen hessischen Ministerpräsidenten und Vorsitzenden der Landes-CDU. Auch der Koalitionspartner FDP ließ keinen Zweifel daran, dass es einen Ausbau nur unter der Bedingung eines Nachtflugverbotes geben könne: „**Ausbau und Nachtflugverbot sind zwei Seiten einer Medaille**, die untrennbar miteinander verbunden sind. Die eine Seite heißt, die Kapazitätsprobleme am Flughafen lösen, indem man eine Erweiterung macht. Die andere Seite heißt, wenn es eine Erweiterung gibt, dann nur mit einem geplanten Nachtflugverbot von 23 bis 5 Uhr. Eine halbe Münze wird es mit der FDP in dieser Regierungskoalition in Hessen nicht geben. Meine Damen und Herren, das wissen die Bürgerinnen und Bürger in unserem Lande.“ (Jörg-Uwe Hahn, August 2002)

Offensichtlich verstand die hessische Landesregierung jedoch die Forderung nach einem Nachtflugverbot lediglich als politisches und nicht aus Gründen des Gesundheitsschutzes gebotenes Ziel. Anders ist nämlich kaum erklärlich, dass das zuständige Wirtschaftsministerium in seiner Funktion als Planfeststellungsbehörde jahresdurchschnittlich 17 Flugbewegungen über die Wohngebiete hinweg vom/zum Flughafen innerhalb von 23.00 – 05.00 Uhr für angemessen hielt und entsprechend im Planfeststellungsbeschluss festschrieb. Dass „jahresdurchschnittlich“ im Sommer durchaus höhere Flugbewegungszahlen zwischen 23.00 und 05.00 Uhr bedeuten könne, wurde dabei ebenso wenig problematisiert wie die Festsetzung von „jahresdurchschnittlich“ 150 Flügen für den gesetzlichen Nachtzeitraum zwischen 22.00 und 06.00 Uhr.

Der Planfeststellungsbeschluss vom Dezember 2007 führte in der von Fluglärm besonders betroffenen Bevölkerung zu tiefgreifender Enttäuschung und Verbitterung. Verständlicherweise entwickelte sich daraus die Einschätzung, man sei vorsätzlich getäuscht worden und sehe sich einem beispiellosen politischen Wortbruch ausgesetzt.

Erklärungsversuche der hessischen Landesregierung, man habe veränderte rechtliche Ausgangslagen beachten müssen, erschienen weder nachvollziehbar noch führten sie zu hinreichender Akzeptanz der Festsetzungen des Planfeststellungsbeschlusses zum Nachtflugbetrieb. Die Landesregierung bezog sich dabei auf die Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichts zum Ausbau des neuen Berliner Großflughafens BBI, die allerdings auf einer weitgehend anders gestalteten Ausgangslage fußten.

Zudem bleibt völlig unverständlich, warum die hessische Landesregierung bei echter Überzeugung zugunsten eines Nachtflugverbotes nicht über den Bundesrat Gesetzesinitiativ geworden ist. Wäre ihr an der gerichtsfesten Umsetzung eines Nachtflugverbotes tatsächlich gelegen, dann hätte sie über eine entsprechende Klarstellung des § 29b Luftverkehrsgesetz

eine stabile gesetzliche Grundlage für Nachtflugverbote zumindest anstreben können. Eine solche Initiative ist nicht erfolgt. Vielmehr tat die Landesregierung das Gegenteil: Der hessische Wirtschaftsminister Posch trägt als Mitglied der *Arbeitsgruppe Verkehr* der gegenwärtigen Koalitionsregierung aus CDU und FDP im Bund Mitverantwortung daran, dass in den Koalitionsvertrag zum nächtlichen Flugverkehr eine Absicht zur Änderung des § 29b LuftVG aufgenommen wurde. Ziel dabei ist es, „wettbewerbsfähige“ Nachtflugregelungen für die deutschen Flughäfen zu ermöglichen.

Dass es offenkundig einen Widerspruch zwischen offiziellen politischen Erklärungen („wir wollen weiter ein Nachtflugverbot, wenn dieses rechtlich umsetzbar ist“) und dem Handeln der hessischen Landesregierung gibt, zeigt sich auch in deren Verhalten im Umwelt- sowie Verkehrsausschuss des Deutschen Bundesrates. Entschließungsanträge der Länder Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz am 8.9.2010 bzw. 9.9.2010, die auf die Beibehaltung des aktuellen gesetzlich vorgesehenen Fluglärmschutzes in der Nacht zielten, wurden durch Ablehnungen des Landes Hessen und eigene Vertagungsanträge des Landes Hessen blockiert.

Erfreulicherweise hielt die Strategie der hessischen Landesregierung nicht lange. Die vermeintlichen rechtlichen Hindernisse zur Festsetzung eines Nachtflugverbotes im Planfeststellungsbeschluss erwiesen sich nach der Entscheidung des hessischen Verwaltungsgerichtshofes in Kassel im Jahr 2009 als haltlos. Tatsächlich stellte das höchste hessische Verwaltungsgericht fest, dass ein Nachtflugverbot zwischen 23.00 und 5.00 Uhr hätte festgesetzt sein müssen, „es sei denn, es liegen außergewöhnliche Betriebsbedingungen vor, die im Zeitpunkt der Landesplanung nicht vorhersehbar waren“.

Gleichwohl ging die Hessische Landesregierung gegen dieses Urteil des VGH Kassel im Dezember 2009 überraschenderweise in Revision vor das Bundesverwaltungsgericht und ficht seitdem das von ihr selbst immer wieder versprochene Nachtflugverbot vor dem höchsten deutschen Verwaltungsgericht an.

Es bleibt also festzustellen, dass die hessische Landesregierung außerhalb des öffentlich sichtbaren Agierens bislang konsequent gegen die Umsetzung von Nachtflugverböten in Deutschland gearbeitet hat. Sie hat zugleich mit dem Hinweis auf vermeintliche rechtliche Hindernisse der extrem von Fluglärm betroffenen Bevölkerung rund um den Frankfurter Flughafen ein Nachtflugverbot im Planfeststellungsbeschluss verweigert, ohne zuvor zugunsten einer sicheren gesetzlichen Schutzregelung aktiv geworden zu sein. Darüber hinaus geht sie gegen eine Entscheidung des hessischen VGH vor, die die Festsetzung eines Nachtflugverbotes nicht nur als möglich, sondern sogar als geboten ansieht.

Konsequenterweise kann ein solches Verhalten nur so gedeutet werden, dass entgegen aller öffentlichen Bekenntnisse und Verlautbarungen ein Nachtflugverbot politisch überhaupt nicht gewollt ist.

3. „Erreichung von Rechtssicherheit“

Die Hessische Landesregierung wird vor dem Eindruck wütender Proteste der von Fluglärm betroffenen Bevölkerung und anstehender Wahlen nicht müde zu behaupten, dass sie das Mediationsergebnis mit einem Nachtflugverbot zwischen 23.00 und 5.00 Uhr umsetzen wolle. Dabei betont sie immer wieder, dass alleiniger Grund für die Einlegung der Revision gegen das vom VGH Kassel bestätigte Nachtflugverbot ausschließlich das Erlangen von Rechtssicherheit sei.

Dieses Bekenntnis zur Sinnhaftigkeit eines Nachtflugverbots steht in krassem Widerspruch zu den Inhalten der Schriftsätze in den Verwaltungsstreitverfahren in Kassel wie auch in

Leipzig. Tatsächlich lässt sich aus den schriftlich und mündlich vorgetragenen Argumenten zweifelsfrei erkennen, dass den Forderungen der Luftverkehrswirtschaft nach zeitlich unbegrenzten An- und Abflugmöglichkeiten deutlich mehr Gewicht gegeben wird als dem Gesundheitsschutz für die von Fluglärm betroffene Bevölkerung.

Die Landesregierung argumentiert, dass ohne die Revision erst ein ergänzender Planfeststellungsbeschluss entsprechend der Grundsätze des VGH-Kassel ergehen müsste. Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss könne dann auch wieder geklagt werden, und zwar vor beiden Instanzen. Dieser Rechtsweg könne abgekürzt werden durch die eingelegte Revision zum Bundesverwaltungsgericht.

Die Argumentation der Hessischen Landesregierung hinkt an einem entscheidenden Punkt: Rechtssicherheit kann es mit einem Urteil des Bundesverwaltungsgericht nur in einem denkbaren Fall geben: und zwar bei Bestätigung der – vermeintlich nicht gewünschten - 17 Nachtflüge des Planfeststellungsbeschlusses. Nur in diesem Fall müsste der ursprüngliche Planfeststellungsbeschluss nicht geändert werden und das Verfahren vor den Verwaltungsgerichten wäre beendet. In jedem anderen Fall, also auch bei Bestätigung des Nachtflugverbots des VGH Kassel, wäre das Rechtsverfahren gerade nicht beendet, da dann der Planfeststellungsbeschluss über ein Planergänzungsverfahren erst angepasst werden müsste, der dann wiederum beklagt werden kann.

Damit steht fest:

- **Nur ohne Einlegung (bzw. Rücknahme) der Revision durch die Hessische Landesregierung könnte das Urteil des VGH Kassel mit dem bestätigten Nachtflugverbot schneller rechtswirksam werden** und müsste nur noch in einen ergänzenden Planfeststellungsbeschluss umgesetzt werden.
- Mit Einlegung der Revision durch die Hessische Landesregierung können ausschließlich 17 Flüge in der Mediationsnacht sofort rechtswirksam werden und damit Rechtssicherheit bringen. Bei Bestätigung des Nachtflugverbots müsste dieses erst durch eine Planergänzung umgesetzt werden, die dann auch wieder beklagt werden kann. **Die schnelle Rechtssicherheit bezüglich des Nachtflugverbots wird durch die Einlegung der Revision sogar verzögert!**

4. Die Gesundheit der Bevölkerung

Bereits die DLR-Nachtschlafstudie aus dem Jahr 2004 belegte eine signifikante Dosis-Wirkungsbeziehung zwischen dem Dauerschallpegel der Fluggeräusche und dem Anteil der Menschen, die sich mittel bis stark durch Fluglärm belästigt fühlen. Wichtig ist dabei auch die Erkenntnis, dass bereits Überflüge, die vergleichsweise geringe Lärmpegel auslösen, vom Körper registriert werden und dieser entsprechend reagiert, auch wenn kein erinnerbares Aufwachen erfolgt.

Eine der wichtigsten Auswirkungen, die Lärm in der Nacht entfaltet, sind Schlafstörungen und damit verbundene Stressbelastungen und Erkrankungen: Aktuelle Studien im Auftrag des Umweltbundesamtes (UBA) belegen erneut, dass **durch nächtliche Lärmbelastungen und die damit verbundenen Störungen des Schlafes weitreichende gesundheitliche Folgeschäden auftreten**. Danach **erhöht sich das Risiko, Herz- und Kreislauf- oder psychische Krankheiten zu bekommen**, wenn man in der Nacht Fluglärm ausgesetzt ist.

Im Lärmgutachten für den Flughafen Berlin Brandenburg (2012) empfiehlt das Umweltbundesamt daher ausdrücklich, in der Zeit von 22:00 bis 6:00 Uhr ein Nachtflugverbot festzulegen, da es am wirkungsvollsten eine Beeinträchtigung des für die menschliche Regeneration so wichtigen Nachtschlafs durch Fluglärm vermeidet.

Das Umweltbundesamt empfiehlt ein solches Nachtflugverbot dabei für alle stadtnahen Flughäfen, und damit auch für den Flughafen Frankfurt. Die Einführung des Nachtflugverbotes in der „Mediationsnacht“ allein kann die Sicherung der Nachtruhe in der Region danach nicht ausreichend gewährleisten.

5. Der passive Schallschutz

Fortwährend wird seitens der Luftverkehrswirtschaft behauptet oder der Eindruck erweckt, dass es im Hinblick auf gesunden Nachtschlaf gar nicht darauf ankomme, dass außerhalb der Häuser Ruhe herrsche. Maßgeblich sei allein, dass im Schlafräum durch Ausstattung mit passiven Schallschutzeinrichtungen hinreichende Dämmung der Außengeräusche gewährleistet werden könne. An dieser offenkundig interessenorientierten Einschätzung bestanden bereits in der Vergangenheit erhebliche Zweifel. Mittlerweile liegen geeignete Gutachten vor, die die Wirkung der gegenwärtig vorgegebenen Technik des passiven Schallschutzes erfolgreich infrage stellen und zugleich aufzeigen, dass das Ziel des Gesundheitsschutzes weitreichend verfehlt wird.

Zwei durch die Stadt Raunheim beauftragte Untersuchungen zur Wirkung und Nutzung von passiven Schallschutzmaßnahmen aus dem Jahr 2011 zeigen auf, dass die Belästigungswirkung nächtlichen Fluglärms in Form erinnerbarer oder nicht erinnerbarer Aufwachreaktionen auch in passiv schallgeschützten Schlafräumen fortbesteht.

Das Gutachten, das sich mit raumklimatischen Fragestellungen befasst hat, kommt zusammengefasst zu der Einschätzung, dass unter den gegenwärtigen technischen Voraussetzungen passiven Schallschutzes keine hinreichende Schlafbehaglichkeit gewährleistet werden kann. Das zweite Gutachten befasste sich mit der Anwendungspraxis eingebauter Schallschutzeinrichtungen. Dabei wurde festgestellt, dass rund die Hälfte der befragten Haushalte die passiven Schallschutzeinrichtungen überhaupt nicht in vorgesehener Weise nutzt. Der Grund hierfür ist offenkundig in dem Ergebnis des ersten Gutachtens zu finden. Wo Schlafbehaglichkeit durch passiven Schallschutz beeinträchtigt ist, wird der Einsatz desselben häufig oder systematisch vermieden. **Die Folge: Menschen schlafen trotz akustischer Störungen bei geöffnetem Fenster und setzen sich damit umfänglich nicht erinnerbaren oder gar erinnerbaren Aufwachreaktionen aus. Es erscheint leicht nachvollziehbar, dass damit die Zielsetzung des Gesundheitsschutzes in eklatanter Weise verfehlt wird.**

Hinzu kommt die erheblich eingeschränkte Außenbereichsnutzung insbesondere in den Sommermonaten, die einen zusätzlichen Belastungsfaktor für die Wohnbevölkerung in von Fluglärm belasteten Gebieten darstellt.

6. Die Schaffung von Arbeitsplätzen

a) Fluggesellschaften

Im Hinblick auf das Nachtflugverbot beklagen sich die betroffenen Fluggesellschaften lautstark über drohende Umsatzeinbußen und einen entsprechenden Arbeitsplatzabbau. Sie übersehen dabei jedoch einen entscheidenden Punkt: Das Nachtflugverbot war nach dem Mediationsergebnis Bedingung für den Ausbau und dieser wiederum erfolgte mit der Begründung, dass mehrere Zehntausend Arbeitsplätze am und rund um den Flughafen neu entstehen würden.

Wie oben dargestellt, sieht auch der VGH Kassel das Nachtflugverbot als Ausgleich für die gewaltige Lärmbelastung der Region am Tag an. **Bei Umsetzung dieses Nachtflugverbots kommt es damit nicht zu einem Wegfall von Arbeitsplätzen, sondern es ist Teil einer Gesamtmaßnahme, die eine erhebliche Steigerung des Arbeitsplatzangebotes bewirken soll.**

Ausbau und Nachtflugverbot nun im Hinblick auf die Arbeitsplätze getrennt voneinander zu betrachten ist weder seriös, noch zielführend. Folgte man der Argumentation der Fluggesellschaften, könnten die begehrten nächtlichen Flugbewegungen beliebig erhöht und jederzeit mit den andernfalls drohenden Gewinnausfällen und Arbeitsplatzverlusten gedroht werden.

b) Subventionierung

Andere Unternehmen außerhalb der Luftverkehrswirtschaft äußern sich zunehmend belastet vom Fluglärm. Wie zuletzt der Hauptgeschäftsführer der IHK-Rhein Hessen berichtet (vgl. AZ und Wiesbadener Kurier, 3.2.2012), seien Mitarbeiter übermüdet und belastet, weil durch die Lärmbelastung der Schlaf fehlt und die Situation zu Hause generell angespannt ist.“ Es gebe bereits erste Betriebe, die mit dem Gedanken spielen, im schlimmsten Fall ihren Standort aufgrund der Fluglärmsituation zu verlegen.

Es ist nicht ersichtlich, aus welchem Grund mit der Zulassung von Nachtflügen eine bestimmte Sparte (Frachtflugverkehr) wirtschaftlich bevorzugt und damit indirekt subventioniert werden sollte.

Von Bedeutung ist an dieser Stelle sicherlich, dass das Land Hessen als Gesellschafter einerseits am wirtschaftlichen Erfolg des Flughafens beteiligt ist und gleichzeitig die Interessensabwägung für die Zulassung von Nachtflügen vornimmt.

7. Der Luftverkehrsstandort Deutschland

Immer wieder wird behauptet, dass der Wirtschaftsstandort der Rhein-Main-Region, der Luftverkehrsstandort Deutschland oder sogar der Wirtschaftsstandort Deutschland durch die Nichtzulassung von jahresdurchschnittlich 17 Flügen zwischen 23.00 und 5.00 Uhr bedroht sei. Eine fundierte Begründung dieser Behauptungen steht dabei jeweils aus. In aller Regel wird auf die zahlreichen Beschäftigten in der Logistikbranche hingewiesen, die jedoch keine Aussagekraft über die behaupteten Arbeitsplatzverluste haben.

Prof. Dr. Richard Vahrenkamp, einziger Experte auf Professorenebene bundesweit, der sich auf die Gebiete Produktionswirtschaft, Logistik und Luftverkehr spezialisiert hat, tritt solchen Äußerungen ganz konkret entgegen: Er **sieht den Nachweis dafür erbracht, dass ein Nachtflugverbot in Frankfurt auch aus logistischer Sicht umsetzbar sei – und zwar ohne die Aufgabe Frankfurts als Luftfrachtdrehkreuz** oder Deutschland als Exportstandort:

a) Keine besondere Eilbedürftigkeit von Luftfracht

Nach den Untersuchungen von Prof. Vahrenkamp liegt bei der in Frankfurt hauptsächlich relevanten „Generell Cargo“ die von der Luftverkehrswirtschaft behauptete Eilbedürftigkeit, die einen zwingenden Transport von Waren in einem Zeitfenster von sechs Stunden erfordere, in aller Regel nicht vor. Die durchschnittliche Laufzeit der Generell Cargo von Haus zu Haus betrage etwa sechs Tage.

Das immer wieder bemühte Beispiel des dringend benötigten Medikaments, welches aus der Innenstadt von Frankfurt mitten in der Nacht in ein weit entferntes Land geflogen werden

müsse, um Menschenleben zu retten, stellt danach einen extremen Ausnahmefall und gerade nicht die ganz überwiegende Regel dar.

b) Verlagerung des Nachtflugbetriebs an Flughäfen in wenig besiedelten Gebieten möglich

Sollte es trotz dieser langen Transportzeit gleichwohl im Einzelfall erforderlich sein, unbedingt in der Kernnacht Fracht zu transportieren, um beispielsweise auf den sog. Nachtsprung reagieren zu können, so kann nach Einschätzung von Prof. Vahrenkamp dieser spezielle Teil der Fracht genauso gut von einem anderen Flughafen aus, der in einem weniger dicht besiedelten Gebiet liegt (wie Hahn), transportiert werden.

Prof. Vahrenkamp unterstreicht dabei, dass allein am Entsendeflughafen eines Hubs die Umlagerung von Bellyfracht (im Passagierflugzeug mittransportierte Fracht) in Interkontinentalflugzeuge (reine Frachtflüge) 24 Stunden beträgt. In diesem Zeitfenster sei eine Versendung per LKW von Frankfurt nach z. B. Hahn sehr gut möglich. Alternativ könnte die bisher deutschlandweit per LKW nach Frankfurt transportierte Fracht auch direkt nach Hahn gefahren und dort abgefertigt werden.

Dieser Argumentation öffnet sich aktuell sogar Verkehrsminister Dieter Posch (vgl. Mainspitze am 31.1.2012 „Null Nachtflüge rechtssicher umsetzen“), der hofft, „dass sich die Fluggesellschaften einer Diskussion über die Dezentralisierung der Frachtströme nicht verschließen werden.“

c) Externe Kosten / volkswirtschaftliche Schäden

Bislang nicht untersucht sind vergleichend die wirtschaftlichen Folgen mit und ohne Nachtflugbetrieb für die Region Rhein-Main. Dabei müssten z. B. neben Gewinnen für die nachts operierenden Unternehmen, ggf. zusätzlichen Arbeitsplätzen und Zeitvorteilen bei der Belieferung von Betrieben auch die Kosten für passive Schallschutzeinrichtungen, ggf. feststellbare Leistungsminderungen und Arbeitsausfälle der Arbeitnehmer in anderen Wirtschaftszweigen sowie Kosten des Gesundheitssystems zur Heilung von fluglärmbedingten Krankheiten betrachtet werden.

8. Die Weiterentwicklung der Flugzeuge

Unbestritten ist, dass die Einzelschallpegel der heute eingesetzten Flugzeuge gegenüber denen vor 30 Jahren deutlich abgenommen haben. Trotz aller Versprechungen führte diese Entwicklung jedoch nicht zu der erhofften und stets versprochenen Lärmreduzierung, da **der drastische Anstieg der Flugbewegungen um jährlich etwa 5 Prozent die Verbesserungen alle überkompensiert hat**. Aus diesem Grund steigen die Dauerschallpegel im Rhein-Main-Gebiet kontinuierlich an. Hinzu kommt, dass die z. T. extrem niedrige Überflughöhe über dicht besiedelten Wohngebieten in Rhein-Main auch bei modernen Flugzeugtypen mehrheitlich Pegelhöhen deutlich über 70 dB(A) auslöst. Derart hohe Pegel werden insbesondere in der Nacht, in der ansonsten tagsüber wahrnehmbare Geräuschquellen verstummen, als extrem belästigend und störend empfunden.

Zusammenfassend lässt sich feststellen:

- Die gesundheitsbeeinträchtigende Belastung durch nächtlichen Fluglärm erscheint nicht zuletzt auf Basis der Erkenntnisse des Umweltbundesamtes nachgewiesen.
- Passiver Schallschutz gewährleistet nicht den erforderlichen Gesundheitsschutz.
- Leisere Flugzeuge bewirken nachts keinen hinreichenden Schutz der Wohnbevölkerung vor krankmachendem Fluglärm.
- Das Umweltbundesamt fordert für stadtnahe Flughäfen ein generelles Nachtflugverbot von 22.00 bis 6.00 Uhr.
- Positive wirtschaftliche Folgen des Nachtflugbetriebs sind im Wesentlichen auf die nachts operierenden Unternehmen beschränkt. Ihre wirtschaftliche Tätigkeit ist auch unter den Bedingungen eines Nachtflugverbotes am Frankfurter Flughafen durch Umorganisation und Verlagerung gewährleistet.
- Negative gesamtwirtschaftliche Folgen eines Nachtflugbetriebes sind bislang nicht untersucht.
- Da das Nachtflugverbot für Frankfurt Teil der Ausbauentcheidung ist, trägt es nach Auffassung der Antragstellerin (Fraport) sowie der Genehmigungsbehörde (HMWVL) zu einer deutlichen Steigerung des Arbeitsplatzangebotes bei. Ein Verlust an Arbeitsplätzen durch ein Nachtflugverbot lässt sich folglich nicht unterstellen.
- Das Nachtflugverbot für den Flughafen Frankfurt ist während des Mediationsverfahrens hinreichend sachlich geprüft, abgewogen und festgelegt worden. Darüber hinaus wurde es politisch versprochen.
- Die hessische Landesregierung arbeitet z. T. offen, aber auch im Hintergrund gegen ein Nachtflugverbot (Planfeststellungsbeschluss, Revision gegen VGH-Entscheidung, aktive Mitwirkung an der Koalitionsvereinbarung der Bundesregierung zu verbesserten Nachtflugmöglichkeiten, Ablehnung von Gesetzesinitiativen zu verbessertem Nachtschutz etc.).
- **Eine glaubwürdige Positionierung der hessischen Landesregierung zum Schutz der Gesundheit vor den negativen Wirkungen nächtlichen Fluglärms kann nur dann hergestellt werden, wenn:**
 - sie die Revision gegen die VGH-Entscheidung zurückzieht;
 - sie sich von den Zielen der Bundesregierung zur Ausweitung von Nachtflugbewegungen öffentlich distanziert;
 - sie zugunsten des Nachtlärmschutzes im Bundesrat gesetzessinitiativ wird;
 - sie sich gegen die geplante EU-Verordnung zur Einführung von fluglärmbedingten Betriebsbeschränkungen einsetzt;
 - sie den gesamten Zeitraum der gesetzlichen Nacht als schützenswert im Sinne der von Fluglärm betroffenen Bevölkerung erkennt.

Die hessische Landesregierung wird daher dringend aufgefordert, im aufgezeigten Sinne aktiv zu werden.