

# Initiativen Fluglärm in Mainz und Rheinhessen

## Besprechungsnotiz vom 12. März 2020

Alte städt. Kita, Hindemithstraße 1

Zugang von der Hebbelstraße 131-139 oder vom Wendehammer Fontanestraße

Wir bitten um die Teilnahme der Sprecher oder Vertreter der Vereine, Arbeits- und Fachgruppen.

### 1. Änderung der Tagesordnung:

Aus Anlass der öffentlichen Sitzung des Nachbarschaftsausschusses der Stadt Mainz und des Landkreises Mainz-Bingen, haben wir uns keine eigene Tagesordnung gegeben und uns ab 18:00Uhr in der Stadtverwaltung Mainz, Konferenzraum Marc Chagall, Stadthaus Große Bleiche 46, 55116 Mainz getroffen und haben als stille Zuhörer die Ausschusssitzung verfolgt.

### 2. Einwände zur Besprechungsnotiz vom 9. Januar 2020: entfällt

### 3. Berichte aus den Vereinen, Arbeits- und Fachgruppen:

1. Die Tagesordnung des Nachbarschaftsausschusses unter Vorsitz der Landrätin des Landkreises Mainz-Bingen, Dorothea Schäfer enthielt nur zwei Punkte:

1. "Fluglärm -Probetrieb zur optimierten Nutzung des Start-und Landebahnsystems am Flughafen Frankfurt/Main"

1. Vortrag der geplanten Absenkung des Luftraums im Bereich des Soonwaldes im Westen im Zusammenhang einer übergreifenden Luftraumänderung für Anflugverfahren durch die DFS

2. Rechtsanwalt Bernhard Schmitz, hat einen überragenden Vortrag über die zu erwartende Mehrbelastung gehalten.

Die Belastung entsteht durch Organisation der An- und Abflüge des Frankfurter Flughafens in niedriger Flughöhe mit den dazu gehörenden Flugverfahren.

Die DFS fühlt sich an das Kommittent des früheren Managements gegenüber dem früheren Ministerpräsidenten gebunden, 701.000 Flugbewegungen und mehr steuern zu können. Diese Zusage ist unter völliger Missachtung der damit zusammenhängenden Belastung der Bevölkerung im nahen und weiteren Umfeld des Flughafens erfolgt.

Es ist gesetzliche Aufgabe der Piloten, der Fluggesellschaften, den Flughafens und der Flugsicherheitsbehörden sowie des Staates die Menschen vor gesundheitlicher Gefährdung zu bewahren.

Das zu gewährleisten ist nach Auffassung der DFS bei der gewünschten Anzahl von Flugbewegungen nicht möglich.

Daraus lässt sich nur der Schluss ziehen, dass die Bewegungen mindestens so weit reduziert werden müssen, dass Lärm-arme An- und Abflugverfahren wie CDA und ähnliche eingeführt und durchgehalten werden können.

Die Genehmigungsbehörde hat das Recht und die Pflicht die Betriebsgenehmigung für den Frankfurter Flughafen so weit zu reduzieren, dass die wissenschaftlich basierten Empfehlungen der Weltgesundheitsorganisation nicht überschritten werden.

Das Bündnis der Bürgerinitiativen hat festgestellt, dass der Flughafen bei 380.000 Flugbewegungen im Jahr, seine öffentlich rechtliche Aufgabenstellung zu 100% erfüllen kann.

2. Im Anschluss wurde die anliegende Resolution einstimmig beschlossen.

Dietrich Elsner, Koordinator

Mainz, 21. Februar 2020

Anlage:

## **Gemeinsame Resolution des Landkreises Mainz-Bingen und der Landeshauptstadt Mainz**

### **Belastungen der Region durch den Flughafenbetrieb des Flughafens Frankfurt**

Der Fluglärm, dem die Menschen in unserer Region ausgesetzt sind, macht nachweislich krank. Das Risiko beispielsweise an Herzschwäche oder Depressionen zu erkranken, ist durch den Fluglärm in der Region nachgewiesenermaßen signifikant erhöht, Schulkinder sind aufgrund der Lärmbelastung in ihrer Fähigkeit Lesen zu lernen benachteiligt. Schon jetzt belastet der Flughafenbetrieb die Menschen in der Region über Gebühr und darüber hinaus. Fliegen ist klimaschädlich und produziert Ultrafeinstaub. Daher wird die Steigerung der Kapazität am Frankfurter Flughafen mit der Gesundheit der Menschen in der Region erkaufte und ist nicht akzeptabel.

Wir fordern im Einzelnen:

1. Die Bundesgesetzgebung muss dahingehend novelliert werden, dass dem Lärmschutz ein höheres Gewicht verliehen wird als dem Ausbau der Kapazität.
  - a. Ein Minimierungsgebot für Fluglärm soll im Luftverkehrsgesetz verankert werden.
  - b. Die Verankerung des „Standes der Wissenschaft und Technik“ als dynamische Betriebspflicht in der Gesetzgebung.
2. Die Stadt Mainz und der Landkreis Mainz-Bingen halten an der Forderung nach einem Nachtflugverbot in der gesetzlichen Nacht von 22:00-6:00 Uhr fest.
3. Die planfestgestellte Kapazität von 701.000 Flugbewegungen für den Frankfurter Flughafen ist für die Region nicht verträglich. Die annähernd 500.000 Flugbewegungen in den letzten Jahren sind bereits zu viel. Ein Anwachsen der Verkehrsmenge auf das planfestgestellte Niveau darf nicht dazu führen, dass kleine Erfolge im Fluglärmschutz aus den vergangenen Jahren wieder zurückgenommen oder erst gar nicht realisiert werden, um dem Ausbau der Kapazität gerecht zu werden.
  - a. Die Stadt Mainz und der Landkreis Mainz-Bingen akzeptieren die Absenkung des Luftraums, wenn intensiv an neuen Anflugkonzepten gearbeitet wird, um den Luftraum wieder anheben zu können (z.B. Steep Approach). Für das Anflugkonzept „Steep Approach“, das größere Überflughöhen nutzt, wurden bereits einige Probeflüge durchgeführt. Die Stadt Mainz und der Landkreis Mainz-Bingen fordern, dass das Anflugkonzept weiter verfolgt und erforscht wird.
  - b. Das veränderte DFS-Betriebskonzept der optimierten Nutzung des Start- und Landebahnsystems bei Betriebsrichtung 25 (Westbetrieb) dient primär der Ausweitung der Kapazität und kann deshalb keine Zustimmung der Betroffenen Gebietskörperschaften finden. Ein Probetrieb muss unbedingt im Hinblick auf seine Lärmwirkung auf die betroffene Bevölkerung in Rheinhessen hin untersucht werden.
4. Statt der Erhöhung der Flugbewegungen fordern die Stadt Mainz und der Landkreis Mainz-Bingen ein verbindliches Lärmminderungsprogramm, das die Fluglärmbelastung für die Menschen in der Region tatsächlich stetig senkt.

5. Die Stadt Mainz und der Landkreis Mainz-Bingen fordern den Aufbau und die Integration von rheinland-pfälzischen Ultrafeinstaub-Messstationen in das Ultrafeinstaubmessnetz im Umkreis des Flughafens Frankfurt, um die Belastung für die Menschen der Region zu überwachen.
6. Die Gestaltung der Flugrouten und die Neukonzeption der Verkehrsabwicklung (An- und Abflug) im Westen des Flughafens muss transparent und unter Beteiligung der betroffenen Kommunen und Bürger\*innen erfolgen.
7. Die Stadt Mainz und der Landkreis Mainz-Bingen fordern die Abkehr von einem nationalen Alleingang zur Rückenwindkomponente. Die international gültigen ICAO-Regeln sind strikt einzuhalten („5-Knoten-Regelung“).

Mitglieder des Nachbarschaftsausschusses der Stadt Mainz und des Landkreises Mainz-Bingen:

Name	Mitgliedschaft	Art der Mitarbeit
Stellvertretende/r Vorsitzende/r		
<a href="#">Ebling, Michael</a>	SPD	Mitglied
Vorsitz		
<a href="#">Schäfer, Landrätin Dorothea</a>		Mitglied
Mitglieder		
<a href="#">Boos-Waidosch, Marita</a>	BÜNDNIS90/DIE GRÜNEN	Mitglied
<a href="#">Gill, Matthias</a>	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	Mitglied
<a href="#">Klomann, MdL, Johannes</a>	SPD	Mitglied
<a href="#">Odenweller, Anette</a>	CDU	Mitglied
<a href="#">Open, Wolfgang</a>	FDP	Mitglied
<a href="#">Schreiner, MdL, Gerd</a>	CDU	Mitglied
Schriftführung		
<a href="#">Schiller, Hans</a>		Schriftführung

Entnommen aus [https://bi.mainz.de/kp0040.php?\\_kgrnr=28&](https://bi.mainz.de/kp0040.php?_kgrnr=28&) am 5.4.2020