

Wir kommen nun zum zweiten Thema der AKTUELLEN DEBATTE. Weitere Belastung der Menschen durch die erneute Absenkung der Landeanflüge über Rheinhessen auf Antrag der Fraktion der SPD– Drucksache 17/10334 –Für die SPD-Fraktion spricht der Abgeordnete Hüttner. Abg. Michael Hüttner, SPD: Sehr geehrte Frau Präsidentin, meine sehr verehrten Damen und Herren! Seit vielen Jahren engagieren sich Bürgerinnen und Bürger einzeln und in Initiativen auch in unserer Region gegen Fluglärm. Sie kämpfen für Lebensqualität, sie kämpfen für Gesundheit, sie kämpfen gegen den immer stärker werdenden Lärm. Für dieses Engagement, für dieses Durchhaltevermögen möchte ich ihnen zunächst einmal ein herzliches Dankeschön aussprechen. (Beifall der SPD) Meine sehr verehrten Damen und Herren, aktuell entwickelt sich wohl wieder einmal etwas, was an den Bedürfnissen der Menschen vorbeigeht oder die Bedürfnisse der Menschen mit Füßen tritt. Es geht wohl wieder einmal darum, dass Flughöhen bei der Landung drastisch gesenkt werden, was natürlich mit einer stärker werdenden Lärmsituation einhergeht. Wenn die Flieger tiefer fliegen, ist auch die Feinstaubbelastung höher. Wir haben also eine doppelte Belastung in der Region, die damit verbunden sein wird. Als im August dieses Jahres bekannt wurde, dass die Deutsche Flugsicherung (DFS) eine solche Situation prüft und Anflugrouten über Bingen und Bad Kreuznach hinaus an den Mittelrhein und in den Soonwald verschieben will und dabei auch noch die Anflughöhe um bis zu 600 Meter auf dann nur noch knapp über 1.000 Meter absenken will, habe ich mich selbst an die DFS gewandt und eine lapidare Aussage bekommen: Das sei ja erst einmal nur in der Prüfung, und man habe auch mit dem Land, sprich, mit dem Verkehrsministerium bald ein Gespräch. Dass man aber diese Bedenken, als das Gespräch dann stattfand, quasi mit einem kleinen Federstrich oder mit einer Handbewegung einfach vom Tisch geschoben hat,

(6007)

(Landtag Rheinland-Pfalz - 17. Wahlperiode - 90. Sitzung, 22.10.2019)

ist schon bedenklich. Es geht um die Bedenken und die Belastungen der Menschen, wenn Flugzeuge bei der Landung um mehrere Hundert Meter tiefer gehen können und wir auch im Bereich des Soonwalds Gemeinden haben– es geht um deren Lage über dem Meeresspiegel –, bei denen letztendlich nur noch eine Differenz von 600 oder 700 Metern verbleibt. Das ist dramatisch. Hier wird weder auf eine Bürgerinitiative noch wird auf die Regierung geachtet, und das geht so nicht, meine sehr verehrten Damen und Herren.(Beifall der SPD) –Abg. Alexander Schweitzer, SPD: So sieht es aus! Und dann lassen sie noch Kerosin ab! –Heiterkeit der Abg. Cornelia Willius-Senzer, FDP) Wenn Sie heute schon in Schwabenheim an der Selz stehen, das im meinem Wahlkreis liegt, oder wenn Sie in Essenheim oder Lerchenberg sind – das sind Vororte von Mainz – und feststellen, wie niedrig die Flugzeuge heute schon sind, und wenn Sie sich dann noch vorstellen, dass sie in Zukunft noch einige Hundert Meter niedriger sein werden, als es heute schon der Fall ist, dann können Sie sich gut vorstellen, dass Sie jegliches Gespräch auf der Straße oder im Garten auf einer Party einstellen müssen, weil es einfach nicht möglich sein wird, sich noch miteinander zu unterhalten, wenn ein Flugzeug im Landeanflug ist. Das ist eine dramatische Auswirkung auf die Region, die hier stattfinden wird. Zum Glück hat auch Oberbürgermeister Ebling genau diese Situation aufgegriffen und sich ebenfalls nach Langen, den Sitz der DSF, gewandt. (Beifall des Abg. Alexander Schweitzer, SPD: Er kümmert sich!) Ein anderer Punkt ist für mich auch sehr problematisch. Genau in einer solchen Einflugschneise liegt die Uniklinik.(Abg. Alexander Schweitzer, SPD: Ja!) Dort leben Menschen, die Ruhe brauchen, damit sie wieder zu Kräften kommen und wieder gesund werden. Dort gibt es Spezialisten im kardiologischen Bereich. Herr Professor Dr. Münzel hat wissenschaftlich untersucht, dass die Lärmbelastungen extrem problematisch sind. Aber auch das wird mit einer Handbewegung einfach vom Tisch gewischt, dass man damit der Universitätsklinik einen Bärendienst leistet, weil sie dann ihren Auftrag nichtmehr erfüllen kann. Meine sehr verehrten Damen und

Herren, wir stehen bei dieser gesamten Problematik in einer ganz besonderen Situation dergestalt, dass wir in all unseren Rechtssystemen immer auch Beteiligungsverfahren haben. Bei jedem Bebauungsplan, bei jedem Flächennutzungsplan und bei jeder anderen Maßnahme, die Eingriffe für die Menschen bedeutet, haben wir die Chance, auch Einwendungen geltend zu machen. Nur in diesem Falle nicht. Das ist in der Systematik so nicht in Ordnung. Mir hat die DFS geschrieben, sie entscheide das letztendlich nicht allein, sondern am Schluss werde das Bundesverkehrsministerium eine Verordnung erlassen. Aber wenn das so der Fall ist, dann gilt mein ausdrücklicher Appell an das Bundesverkehrsministerium, an Bundesverkehrsminister Scheuer, eine solche Verordnung und eine solche Lärmbelastung für die Region niemals zuzulassen. (Beifall der SPD – Abg. Cornelia Willius-Senzer, FDP: So ist es!) Ich baue auf Herrn Scheuer, dass er gemeinsam mit seinem CSU-Kollegen Scheurle, dem Vorsitzenden der Geschäftsführung der DFS, darin übereinkommt, dass man diese Region nicht noch stärker belastet, als es heute bereits der Fall ist. Vielen Dank für die Aufmerksamkeit. (Beifall der SPD, der FDP und des BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) Vizepräsidentin Astrid Schmitt: Für die CDU-Fraktion spricht der Abgeordnete Gerd Schreiner. Abg. Gerd Schreiner, CDU: Frau Präsidentin, meine sehr geehrten Damen und Herren! Wir in Rheinhessen, wir dachten: Lauter geht es nicht mehr. Wir haben gedacht, es wird leiser. Wir haben gedacht, alle Beteiligten haben aus den Belastungen gelernt und sagen, wir bemühen uns um steilere Anflugverfahren, um Curved Approach, dass bewohnte Gegenden umflogen werden. Das waren die Dinge, über die wir an diesem Pult immer geredet haben, und jetzt stellen wir fest, anscheinend geht es doch immer noch lauter. Die Menschen sind es leid, über den Lärm zu reden. Die Menschen sind den Lärm selbst leid. Das betrifft die Menschen, die schon immer gegen den Flughafen waren, es betrifft aber natürlich auch Menschen wie mich, die gesagt haben, wenn man ein Industrieunternehmen wie den Frankfurter Flughafen hat, ist vielleicht eine Mediation ein gutes Vehikel, damals von Hans Eichel auf den Weg gebracht, die Belastungen und die positiven Seiten auszugleichen. Das funktioniert aber nur – darin gebe ich Ihnen völlig recht –, wenn sich dann auch wirklich alle Beteiligten bemühen, die Belastungen im Griff zu halten und diese Schere nicht auseinanderklaffen zu lassen zwischen Wirtschaftlichkeit und Lärmschutz. Aber, wie gesagt, es geht nicht nur um den Lärm, es geht auch letztendlich um die Folgenlosigkeit dieser jahrzehntelangen Diskussionen, die wir hier immer miteinander führen. Wer kann etwas ändern? – Da ist es wunderbar, auf Herrn Scheuer zu zeigen. Da ist es wunderbar, auf die DFS zu zeigen. Mir ist es immer wichtig, dass wir uns fragen: Was können wir denn tun? Welche Verantwortung haben wir als Parlament?

(6008)

(Landtag Rheinland-Pfalz - 17. Wahlperiode - 90. Sitzung, 22.10.2019)

Natürlich ist das Fluglärmgesetz ein Gesetz, welches nicht in diesem Hause beschlossen wird. Aber dieses Parlament, besser gesagt, diese Landesregierung hat entsprechende Gesetzesinitiativen auf den Weg gebracht. Es gibt eine Gesetzesinitiative, von der rheinland-pfälzischen Landesregierung auf den Weg gebracht gemeinsam mit der schwarz-grünen Landesregierung in Hessen, bei der es genau darum ging, die Deutsche Flugsicherung, die im Moment dafür verantwortlich ist, dass der Flugverkehr sicher stattfindet, auf Sicherheit, auf Wirtschaftlichkeit und auf Lärmschutz zu verpflichten. Ja, das wollen wir. In erster Linie muss der Flugverkehr sicher sein. Aber die Deutsche Flugsicherung ist auch per Gesetz gehalten, dass Wirtschaftlichkeitsfragen berücksichtigt werden. Aber die Gesetzesinitiative der rheinland-pfälzischen Landesregierung zielt darauf ab, dass auch Fragen des Lärmschutzes und des Umweltschutzes in die Entscheidungen der Deutschen Flugsicherung einbezogen werden müssen. Eine wunderbare gemeinsame Gesetzesinitiative von Hessen und Rheinland-Pfalz, ich sage einmal, praktisch das ganze Haus, alle Fraktionen, können sich dahinter versammeln. Da sind die GRÜNEN in Hessen genauso dabei wie die CDU in Hessen, da sind Sie von der SPD genauso dabei, wie überhaupt in der Bundesregierung ja auch CDU und SPD gemeinsam Verantwortung haben. Das Spannende ist, es scheitert natürlich. Das Schlimme ist, es scheitert sogar schon im Bundesrat. Ganz konkret ist diese Initiative, auf die ich anspiele, seinerzeit an der rot-grünen Regierung in Bremen gescheitert.

Weil dort andere Interessen gegeben waren, wurde im Bundesratsausschuss gesagt, vielleicht sollte man das besser zurückstellen. Es ist dann wieder versickert. Das macht unsere Verantwortung als Abgeordnete und als Vertreter von Landesregierungen nicht kleiner. Wir haben doch die Möglichkeiten – die Bürger erwarten genau das von uns –, dass wir an diesem Pult nicht nur allgemein darüber reden, es muss leiser werden, sondern wir Lösungen aufzeigen. Ich glaube, es müssen gesetzliche Lösungen sein. Es muss die Verpflichtung der Deutschen Flugsicherung auf Lärmschutz sein. Natürlich gehören die Sicherheit und die Wirtschaftlichkeit dazu. Ich glaube, wir müssen die Grenzwerte unter Druck setzen. Sie alle wissen, dass Grenzwerte von Flugzeugen gemittelt werden, weil ein einzelnes Flugzeug im Zweifelsfall so laut ist, dass in Frankfurt nie wieder ein Flugzeug landen könnte. Es ist in Mainz laut und erst recht in Flörsheim. Ich glaube nichtsdestotrotz, dass es für uns wichtig ist, gemeinsam als Große Koalition in Berlin und als von der Ampel getragene Regierung in Rheinland-Pfalz, die die Möglichkeit hat, Gesetzesinitiativen in Berlin auf den Weg zu bringen, an diesen beiden Stellschrauben zu drehen. Wir haben gesetzliche Möglichkeiten in Mainz, Flörsheim, Offenbach und Rheinhessen, also an den Stellen, an denen wir Verantwortung haben, die Lebensbedingungen der Menschen objektiv zu verbessern. Nur darüber zu reden und zu sagen, jemand anderes ist verantwortlich, ist leicht. (Abg. Johannes Klomann, SPD: Jedes Mal eine Rede zu diesem Thema!) Entscheidend ist, dass wir mit solchen Gesetzesinitiativen – wie sie Rheinland-Pfalz, lieber Johannes Klomann, bereits auf den Weg gebracht hatte und an der rot-grünen Regierung in Bremen gescheitert ist – konkret etwas tun für die Menschen in Rheinhessen, Mainz und anderswo. (Glocke der Präsidentin) Vielen Dank. (Beifall der CDU) Vizepräsidentin Astrid Schmitt: Ich erteile dem Abgeordneten Lohr das Wort. Abg. Damian Lohr, AfD: Sehr geehrte Frau Präsidentin, sehr geehrte Damen und Herren! Bereits Anfang Dezember 2018 wurde in einigen Teilen von Rheinhessen die Mindesthöhe für die langen Gegenanflüge über Rheinhessen um etwa 1.000 Fuß herabgesenkt. Das betraf bisher vor allem den Raum Nieder-Olm. Nun soll aber die niedrige Anflughöhe ab dem Jahr 2020 auf den Raum Bingen ausgedehnt werden. Damit sind dann ein erheblicher Teil von Rheinhessen und sogar ein Teil des unteren Mittelrheintals betroffen. Die verlärmten Zonen werden vermutlich die Gesundheit von mehr Menschen gefährden. Flugzeuge dürfen dann in dem gesamten Gebiet beim Gegenanflug, also der Phase vor dem eigentlichen Landeanflug, auf bis zu 1.220 m herunter gehen. Der eigentliche Landeanflug beginnt dann spätestens, wie viele Mainzer hören können, an der westlichen Stadtgrenze von Mainz. Laut dem Bundesumweltamt gilt es als gesichert zu erachten, dass chronischer Fluglärm den Blutdruck beeinflusst und das Risiko von Herz-Kreislauf-Erkrankungen erhöht. Das gilt insbesondere für ischämische Herz-Kreislauf-Erkrankungen, also solchen, die durch mangelhafte Durchblutung entstehen. Die gegenwärtigen Lärmgrenzwerte bieten laut Bundesumweltamt keinen ausreichenden Schutz. Neben technischen Maßnahmen am Flugzeug selbst, die man konstruktiv umsetzen könnte, ist aber die Flughöhe der entscheidende Faktor für den wahrgenommenen Fluglärm. Die Maßnahme der Flugsicherung, die Flughöhe beim Gegenanflug noch weiter zu reduzieren, ist aus Sicht der AfD-Fraktion keine sozialverträgliche Maßnahme. Wir lehnen diese entschieden ab. (Beifall der AfD) Betroffen ist im Übrigen nicht nur das ländliche Rheinhessen, sondern vor allem die Stadt Mainz; denn Anwohner beobachten, dass die Flugzeuge nun zum Teil deutlich niedriger über Mainz zur Landung auf dem Frankfurter Flughafen fliegen als noch vor einigen Jahren. Die Lan-

(6009)

(Landtag Rheinland-Pfalz - 17. Wahlperiode - 90. Sitzung, 22.10.2019)

desregierung muss hier aktiv werden und sich gegen die gesenkten Flughöhen wenden. Dabei reicht es nicht, wenn man Gespräche führt, nein, es muss öffentlicher Druck her, Druck im Sinne der Menschen, im Sinne der Gesundheit. Meine Damen und Herren, offiziell soll durch die Absenkung der Flughöhen im Gegenanflug die Kapazität des Flughafens Frankfurt erweitert werden, um die Zahl der Flugbewegungen pro Stunde kurzfristig von 104 bis auf 108 und langfristig auf 125 pro Stunde zu erhöhen. Im Raum steht ebenso, dass die Absenkung auch deshalb von der Flugsicherung gewünscht wird, um mit weniger Fluglotsen

bei geringerem Personaleinsatz Starts und Landungen trotzdem sicher abwickeln zu können. Es ist also auch ein Spagat zwischen Gewinnmaximierung und Maßnahmen gegen den Fluglotsenmangel. Als Ausgleich wurden die sogenannten Lärmobergrenzen eingeführt. Bei steigenden Flugbewegungen soll so zumindest die Lärmbelastung pro Flugbewegung geringer werden. Die Einhaltung der Lärmobergrenzen wird aber nur an den Belastungen bzw. der Größe der hoch betroffenen oder höchstbetroffenen Gebiete gemessen.

Rheinhausen profitiert darum bestenfalls nur indirekt, etwa wenn es zum Einsatz von noch leiseren Flugmaschinen kommen sollte. Wenn aber die Flughöhen über Rheinhausen gesenkt werden, dann wird eine leisere Maschine nicht helfen. Meine Damen und Herren, der Frankfurter Flughafen ist ohne Zweifel ein wichtiger Wirtschaftsfaktor in der Region, der sehr vielen Menschen Arbeit bietet. Dies ist ein Faktor, den man grundsätzlich berücksichtigen muss; dennoch darf dies kein Blankoscheck für Maßnahmen sein, die der Gesundheit der Menschen in der Region schaden könnte. Der Fluglärm muss deutlich gemindert werden, und es gibt mehrere gute Möglichkeiten, welche die Situation verbessern könnten. Dazu komme ich in der zweiten Runde. Danke schön. (Beifall der AfD)

Vizepräsidentin Astrid Schmitt: Ich erteile dem Abgeordneten Steven Wink das Wort. Abg. Steven Wink, FDP: Sehr verehrte Präsidentin, verehrte Kolleginnen und Kollegen! Im Gegensatz zu unseren Augen können wir unsere Ohren nicht verschließen. Ein Geräusch wird zu Lärm, wenn es bewusst oder unbewusst stört und das Wohlbefinden beeinflusst. Unbestritten ist auch – wir haben es heute mehrmals gehört –, dass Lärm krank macht, gerade dauerhafter Lärm. Außerdem kann die Leistungsfähigkeit des Menschen negativ beeinflusst werden. Lärmpegel können zu Konzentrations- und Schlafstörungen führen, indem Stresshormone ausgeschüttet werden. Auch aus diesen Gründen diskutieren wir heute über die erneute Absenkung der Landeanflüge über Rheinhausen. Im Jahr 2012 war der Gegenanflug angehoben worden, um Anwohner in Hessen und Rheinland-Pfalz von Fluglärm zu entlasten. Im Gegenanflug fliegen die Flugzeuge zuerst weg vom Flughafen, bevor sie mit einer Schleife wieder eindreihen. Der Gegenanflug ist Teil eines festgelegten Landeverfahrens. Die Fluglotsen nutzen den Gegenanflug, um die Flugzeuge in die richtige Reihenfolge zu bringen. Die Initiative gegen Fluglärm in Rheinhausen warnt vor einer dramatischen Luftraumabsenkung für landende Flugzeuge über Bingen im Jahr 2020. Der Luftraum solle für anfliegende Flugzeuge auf den Frankfurter Flughafen in den Regionen Bingen, Rheintal und östlicher Soonwald erheblich ausgeweitet und dazu die Anflughöhen deutlich gesenkt werden. Anfang Dezember 2018 hat die DFS die Grenze für Landeanflüge auf 1.220 m festgelegt. Das betraf bisher vor allem den Raum Nieder-Olm. Laut der Fluglärminitiative könnte das nun auch dem Raum Bingen drohen. Der Luftraum solle von knapp 2.000 m auf 1.167 m abgesenkt werden. Dazu wolle die DFS bei Ostwind den Luftraum für anfliegende Flugzeuge bei dem nördlichen Gegenanflug deutlich weiter Richtung Westen verlängern. Die Fluglärminitiative beruft sich dabei auf Informationen des Luftsportverbandes Rheinland-Pfalz, der in seinem Luftraumbericht 2018 über die Pläne der DFS informierte. Ich darf es an dieser Stelle wie meine Vorredner wiederholen, wir müssen die Sorgen und Ängste der Bürgerinnen und Bürger gerade bei diesem Thema ernst nehmen. Wir dürfen es uns nicht erlauben, dass über die Köpfe und die Gesundheit der betroffenen Menschen sowie der Kommunen in unserem Land hinweg entschieden wird. (Beifall der FDP und vereinzelt bei SPD und CDU) Deshalb müssen wir gemeinsam eine Lösung erarbeiten. Ich darf einen Punkt bezüglich der Lösungsorientiertheit in den Ring werfen, Herr Kollege Schreiner: Man könnte die seit über zehn Jahren diskutierte Initiative über die Neugestaltung der Konzepte der Anflugrouten noch einmal in den Blick nehmen; denn je mehr Flugverkehr in Frankfurt stattfindet, desto weiter fliegen die Flugzeuge raus, um zu sinken oder um sich einzuordnen, bzw. sie fliegen viel länger mit ausgefahrenen Klappen und viel Schub auf einer Höhe, was zu viel Lärm führt. Ich sage es noch einmal, das wird seit zehn Jahren diskutiert. Letztendlich gibt es Vorschläge, zum Beispiel das kontinuierliche Sinken. Dies alles dient der Ökologie, der Ökonomie, der Senkung des Lärmpegels und somit der Gesundheit der Menschen. Vielen Dank. (Beifall der FDP, der SPD, des BÜNDNIS90/DIE GRÜNEN und vereinzelt bei der AfD) Vizepräsidentin Astrid Schmitt: Bevor ich dem nächsten Redner das Wort erteile, darf ich Bürgerinnen und Bürger aus dem Wahlkreis 31, Rhein-Selz/Wonnegau, bei uns im Landtag begrüßen. Seien Sie

(6010)

(Landtag Rheinland-Pfalz - 17. Wahlperiode - 90. Sitzung, 22.10.2019)

uns herzlich willkommen! (Beifall im Hause) Ich erteile dem Abgeordneten Daniel Köbler das Wort. Abg. Daniel Köbler, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN: Sehr geehrte Frau Präsidentin, sehr geehrte Damen und Herren, liebe Kolleginnen und Kollegen! Fluglärm macht krank. Die Wissenschaftler der Universität Mainz haben schon in der zitierten NORAH-Studie nachgewiesen, dass insbesondere der nächtliche Lärm rund um den Frankfurter Flughafen zu Bluthochdruck und Herzproblemen bei der Bevölkerung führen. Als jemand, der in der Mainzer Oberstadt lebt, geboren und aufgewachsen ist, sage ich, dass wir Betroffene dafür keine Studie brauchen, sondern wir merken das täglich. Man wird um kurz vor 5:00 Uhr morgens geweckt. Man wird gerade in Sommertagen teilweise dauerbeschallt. Bei schönem Wetter ist es schon heute so, dass man sich draußen teilweise nicht mehr mit seinen Mitmenschen unterhalten kann. Das zeigen aktuelle Auswertungen der Messstation des Landesamtes für Umwelt in meinem Stadtteil an der Mainzer Universitätsklinik. Sie kommen zu dem Ergebnis, dass die Menge der Flugzeuge, die die Mainzer Universitätsklinik überfliegen, zwischen 2014 und 2018 von 20.000 auf 25.000 Überflüge pro Monat zugenommen hat. Ich will einen Vergleich nennen. 25.000 Überflüge sind es pro Monat. 25.000 Flugbewegungen am Frankfurter Flughafen hatten wir Mitte der 80er-Jahre im ganzen Jahr. Das haben wir jetzt an der Mainzer Universitätsklinik pro Monat. Das zeigt die Dimension. Damit ist noch nicht einmal die Hälfte der Kapazität dessen ausgeschöpft, was der Planfeststellungsbeschluss für den weiteren Ausbau des Frankfurter Flughafens hergibt. Das heißt, wir stehen sogar erst am Anfang einer Zunahme des Fluglärms, der für die Menschen in unserer Region absolut unerträglich und nicht mehr hinnehmbar ist. Wir haben Messergebnisse über der Universitätsklinik, die im Mittel von 43 dB (A) bis 52 dB (A) reichen. Es gibt fast täglich Spitzenwerte von bis zu 68 dB. Ich nenne zum Vergleich die TA-Lärm, in der für sensible Gebiete, wie sie zum Beispiel eine Klinik ist, Höchstwerte von 45 dB (A) tags und 35 dB (A) nachts vorgeschrieben sind. Meine Damen und Herren, in Deutschland hat jeder Rasenmäher aus guten Gründen Lärmschutzaufgaben zu erfüllen. Das, was am Himmel über uns passiert, ist scheinbar ungezügelt und dient am Ende nur wirtschaftlichen Interessen einiger Weniger. Ich finde, diese Denke muss sich grundsätzlich ändern. (Vereinzelt Beifall bei dem BÜNDNIS90/DIE GRÜNEN und der SPD) Noch im Jahr 2012 ist durch große Anstrengungen von Bürgerinitiativen, der Politik und den Ländern Rheinland-Pfalz und Hessen erreicht worden, dass die Anflughöhen um 1.000 Fuß angehoben worden sind. Das hat man gehört. Das hat man gemerkt. Es ist dadurch nicht leise geworden, aber doch etwas leiser. Genau diese Vereinbarung aus dem Jahr 2012 wird gerade scheinbar von der Deutschen Flugsicherung zurückgenommen. Es ist schon angesprochen worden, bereits im Dezember ist die Anflughöhe wieder um 1.000 Fuß abgesenkt worden. Es ist lauter geworden. Den Menschen ist es nicht aufgefallen, weil sie es in der Zeitung gelesen haben oder transparent informiert wurde, sondern weil sie es gehört haben. Unsere Bundestagsabgeordnete Frau Rößner – Sie kennen sie vielleicht – hat nachgefragt und von der Bundesregierung die Auskunft bekommen: Ja, das muss die Deutsche Flugsicherung jetzt machen, um die sichere, maximale Auslastung dieses Flughafens zu garantieren. – Hinzu kommt noch, die Bundesregierung musste einräumen, dass die Fluglärmkommission am Frankfurter Flughafen erst hinterher darüber informiert worden ist. Das heißt, die Gremien, die wir haben, um das Ganze zu begleiten, werden erst hinterher darüber informiert. Ich finde, das ist ein unhaltbarer Zustand. Jetzt wird angekündigt, das Ganze nicht nur in Rheinhessen, sondern hoch bis Stromberg, bis an die Nahe, bis zum Mittelrhein weiter um 600 m abzusenken. Warum, meine Damen und Herren? Mit welcher Begründung geschieht das? – Für eine sichere, maximale Auslastung des Flughafens, weil mittlerweile der parallele Begleitflug satellitengesteuert technisch möglich ist. Bisher war es so – ich kann es erzählen –, dass sie zwei Bahnen anfliegen. Da rauscht einer vorbei, dann sind ein, zwei Minuten Pause, und dann rauscht der nächste vorbei. Jetzt ist es technisch möglich, dass sie parallel kommen, dann ein, zwei Minuten Pause sind, sie dann wieder parallel und danach wieder parallel kommen. Da im Bundesgesetz steht, neben

der Sicherheit ist für die Flugrouten und für die Bestimmungen der DFS ausschließlich die Wirtschaftlichkeit des Flughafens relevant, haben wir diese Situation. Es wird Zeit, dass endlich die Gesundheit der Bevölkerung und der Lärmschutz auch auf der Bundesebene eine zentrale Rolle spielen. Herzlichen Dank. (Beifall des BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, der SPD und der FDP sowie des Abg. Gerd Schreiner, CDU) Vizepräsidentin Astrid Schmitt: Für die Landesregierung spricht Staatsminister Dr. Wissing. Dr. Volker Wissing, Minister für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau: Frau Präsidentin, liebe Kolleginnen und Kollegen! Durch den Ausbau des Frankfurter Flughafens ist die Belastung der Bewohnerinnen und Bewohner von Mainz und Rheinhessen durch Fluglärm stark angestiegen. Mit der sogenannten Südumfliegung und der neuen Landebahn Nordwest werden seit dem Jahr 2011 viele Tausend Menschen in Rheinland-Pfalz deutlich stärker belastet. Das gilt sowohl

(6011)

(Landtag Rheinland-Pfalz - 17. Wahlperiode - 90. Sitzung, 22.10.2019)

für die Anwohnerinnen und Anwohner der Hauptbetriebsrichtung als auch in den Nebenbetriebsrichtungen des Frankfurter Flughafens. Die Landesregierung setzt sich seit Jahren unermüdet für eine Verminderung der Fluglärmbelastung ein. Der erfolgte Ausbau des Flughafens mag unumkehrbar sein. Umso wichtiger ist es jetzt aber, dass wir Instrumente finden, um die Abwicklung der inzwischen deutlich mehr als 500.000 Flugbewegungen pro Jahr so zu organisieren, dass die damit verbundenen Lärmbelastungen für die Menschen tolerierbar und erträglich sind. Die Landesregierung setzt sich dafür ein, dass die flugbetrieblichen Verfahren optimiert werden. Dazu zählen beim Landeanflug unter anderem das Umfliegen von dicht besiedelten Gebieten, höhere Gleitwinkel beim Landeanflug und insbesondere höhere Flughöhen bei den Gegenanflügen bei Betriebsrichtung 07, das heißt bei Ostwind. Genau hierbei droht aber demnächst eine Verschlechterung der Situation für rheinland-pfälzische Gebiete. Nach den Plänen der Deutschen Flugsicherung sollen Flugzeuge bei Ostwind beim Landeanflug im Bereich Stromberg und Binger Wald künftig deutlich tiefer fliegen dürfen als bisher, und zwar künftig auf nur noch 1.400 m statt bisher 2.000 m. Die Deutsche Flugsicherung begründet das mit Problemen bei erhöhtem Verkehrsaufkommen und verschärften internationalen Sicherheitsbestimmungen. Anstatt der angestrebten größeren Flughöhen soll jetzt aber genau das Gegenteil erfolgen. Die Pläne der Deutschen Flugsicherung hält die Landesregierung für inakzeptabel, da mit der Absenkung eine höhere Lärmbelastung verbunden sein wird. Schon heute wird die Region westlich des Flughafens bei den nördlichen und südlichen Gegenanflügen durch niedrige Flughöhen sehr stark belastet. Es ist nur schwer nachvollziehbar, weshalb Flugzeuge 50 km vom Flughafen entfernt bei Stromberg schon auf derart niedrigen Höhen fliegen dürfen. Das aktuelle Flugroutenkonzept für den Flughafen Frankfurt offenbart damit erneut erhebliche Schwächen. Es ist ganz offensichtlich nicht geeignet, um lärmärmere Anflugverfahren zu etablieren. Angesichts von bis zu 702.000 jährlich zulässigen Flugbewegungen ist zu befürchten, dass in den nächsten Jahren weitere Verschlechterungen der Verfahren erfolgen werden. Es ist deshalb mehr als nachvollziehbar, wenn Bürgerinnen und Bürger wegen der drohenden weiteren Verschlechterung der Fluglärmsituation große Sorgen haben. Die Landesregierung teilt diese Sorgen. Ich halte sie für berechtigt. Ich habe daher auch Verständnis für die aktuelle Resolution des Stadtrats Bingen, mit der die geplanten Luftraumänderungen abgelehnt werden. Es ist angesprochen worden, welche Aktivitäten die Landesregierung unternimmt. Wir sind unentwegt unterwegs und protestieren gegen diese Lärmbelästigung. Das Land hat am 1. Oktober im Rahmen der Gespräche mit der Deutschen Flugsicherung die geplante neue Luftraumstruktur vehement abgelehnt. Die Landesregierung hat allerdings weder einen rechtlichen Einfluss auf die Kapazitätsausweitungen auf dem Frankfurter Flughafen noch auf die Belastungen, die von den von der Deutschen Flugsicherung erteilten Flügen über Rheinland-Pfalz ausgehen. Die Landesregierung hat ebenso wenig eine Einflussmöglichkeit auf die Festlegungen des Bundesluftverkehrsamts für Flugsicherung. Das gilt auch für Vorschläge der Deutschen Flugsicherung zur Festlegung von Flugrouten oder Lufträumen. Die rheinland-pfälzische

Landesregierung ist an den Verfahren zur Gestaltung der Flugrouten und Lufträume weder unmittelbar beteiligt, noch kann sie die Einrichtung von Flugrouten mit rechtlichen Mitteln beeinflussen oder verhindern. Unsere Mitwirkungsrechte können nur durch eine Änderung der luftverkehrsrechtlichen Bestimmungen beim Fluglärmschutz nachhaltig gestärkt werden. Genau das fordern wir ein. Meine Damen und Herren, es ist unbestritten, dass Fluglärm die Lebensqualität der Menschen beeinträchtigt und zu erheblichen gesundheitlichen Folgen führen kann. Viele aktuelle Studien haben die bisherigen Ergebnisse der Lärmwirkungsforschung bestätigt. Für uns ist deshalb nicht nachvollziehbar, wie man so vorgehen kann, wie wir das gegenwärtig erleben. Wir sind der Meinung, dass eine Änderung der rechtlichen Grundlagen erforderlich ist, um eine nachhaltige Verbesserung des Fluglärmschutzes zu erreichen. Ich erinnere insoweit daran, dass die Landesregierung auch ihre Möglichkeiten ausgeschöpft hat, über den Bundesrat tätig zu werden. Es ist dort – Herr Kollege Schreiner, Sie haben das erwähnt – eine Gesetzesinitiative der Landesregierung anhängig, die darauf abzielt, das Luftverkehrsrecht im Sinne eines stärkeren Schutzes der Nachtruhe zu ändern. Außerdem treten wir für einen generell besseren Fluglärmschutz insbesondere auch bei der Festlegung und Änderung von Flugrouten sowie für eine bessere Bürger- und Öffentlichkeitsbeteiligung ein. Unsere Initiative im Bundesrat fand bisher keine Mehrheit. Herr Kollege Schreiner, das lag nicht am Land Bremen, sondern das Land Hamburg hat sich vehement dagegen gewandt. Weder Hamburg noch Bremen und auch beide gemeinsam hätten aber niemals eine Mehrheit für die rheinland-pfälzische Initiative verhindern können. Weder drei noch sechs Stimmen sind dafür im Bundesrat ausreichend. Eine breite Mehrheit ist gegen diese Gesetzesinitiative. Leider haben wir zu wenig Unterstützung unter den anderen Ländern. Die Interessen sind zu heterogen. Ich will an dieser Stelle aber sagen, dass wir nachhaltig an diesem Thema dranbleiben, weil unterschiedliche regionale Interessen im Interesse eines gemeinsamen Miteinanders im föderalen Staat nicht dazu führen dürfen, dass die Menschen an einer Stelle die Folgen der wirtschaftlichen Tätigkeit an anderer Stelle tragen müssen. Dies schon gar nicht, wenn die Folgen gesundheitliche Beeinträchtigungen sind. Es muss ein Werteverständnis her, damit wir jenseits unserer regional unterschiedlichen Betroffenheit immer eine gemeinsame, jedenfalls klare Mehrheit finden, um dem Gesundheitsschutz der Menschen Rechnung zu

(6012)

(Landtag Rheinland-Pfalz - 17. Wahlperiode - 90. Sitzung, 22.10.2019)

tragen. Das ist für die Landesregierung ein ganz wesentliches Element. Deshalb habe ich, seitdem ich im Amt bin, viele Gespräche in dieser Hinsicht geführt. Leider noch nicht mit dem Ergebnis, dass andere sich unserer Meinung angeschlossen haben. Die Landesregierung wird aber daran nachhaltig weiterarbeiten, weil uns der Gesundheitsschutz der Menschen im Rhein-Main-Gebiet selbstverständlich ein enorm wichtiges Anliegen ist. (Beifall der FDP, der SPD und des BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) Vizepräsidentin Astrid Schmitt: Für die SPD-Fraktion spricht erneut der Abgeordnete Hüttner. Abg. Michael Hüttner, SPD: Frau Präsidentin, meine Damen und Herren! Herr Minister Wissing hat es eben ausgeführt, es geht in der Konsequenz um eine Steigerung der Flugbewegungen von 500.000 auf 700.000. Da wir eine Wetterveränderung haben, wird die Situation bei Ostwind, also bei Landesituation 07, in den nächsten Jahren deutlich schlimmer, deutlich schlechter werden. Das ist die Konsequenz aus der ganzen Situation. Ich versuche einmal, Ihnen die Situation zu schildern, wenn Sie unten im Tal bei Bingen oder Bad Kreuznach stehen und die Flieger darüber fliegen. Bei der Höhe, die sie haben, gewinnen Sie manchmal den Eindruck, sie landen noch vor Mainz, nämlich auf den Höhen von Rheinhessen, ob das bei Schwabenheim oder wo auch immer ist. Nein, ich weiß, sie schaffen es bis Frankfurt. Warum schaffen Sie es aber bis Frankfurt? – Weil sie Gas geben. Weil sie richtig Gas geben. Das Gas geben, der Schub verursacht den Lärm. Umgekehrt wäre die Konsequenz – das ist hier zeitweise auch angekommen –, man könnte mit anderen Landeverfahren, insbesondere mit dem sogenannten kontinuierlichen Sinkflug, aus ganz anderen Höhen kommen und damit quasi ohne Lärm bis nach Frankfurt gleiten. Das Ministerium – damals war noch das Innenministerium zuständig – hat dazu im Jahr 2012 ein Gutachten erstellen lassen. Es hat

lange gedauert, bis man überhaupt jemanden gefunden hatte, der das Gutachten erstellt hat, weil die Lobby so stark ist, nichts gegen die DFS zu machen. Es gibt aber diese alternativen Möglichkeiten der Landung, die natürlich auch angewandt gehören. Herr Schreiner, im Augenblick hat nur das Bundesverkehrsministerium die Chance zu sagen: Stopp! So nicht! Deshalb habe ich natürlich die Herren Scheuer und Scheurle angesprochen, weil die sich natürlich auf einer anderen Ebene kennen. Wenn der Bundesverkehrsminister Einsicht für unsere Region hat – er kennt die Initiativen, Herr Wissing hat sie erwähnt –, (Glocke der Präsidentin) dann soll er bitte das tun, was er für diese Region tun kann. (Beifall der SPD, der FDP und des BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) Vizepräsidentin Astrid Schmitt: Für die CDU-Fraktion spricht noch einmal der Abgeordnete Gerd Schreiner .Abg. Gerd Schreiner, CDU: Frau Präsidentin, meine sehr geehrten Damen und Herren! Herr Hüttner, ich kann verstehen, dass Sie sagen, das wäre am allereinfachsten. Mir ist aber wichtig zu betonen, dass wir es heute fast geschafft haben, dass alle an einem Strang in die gleiche Richtung ziehen. Es ist eine gute Tradition in Mainz und Rheinhessen, an einem Strang in diese Richtung zu ziehen, weil wir nur dann etwas erreichen werden. Herr Wissing hat völlig recht, es gibt in Deutschland andere Regionen, die das überhaupt nicht verstehen. Sie wissen nicht, wie es in Offenbach ist. Ich sage einmal, in Offenbach ist es noch viel schlimmer als in Mainz. Sie wissen nicht, wie es in Flörsheim ist. Sie sagen, es ist doch toll, wenn ein Flughafen floriert. Ja, es ist toll, wenn ein Flughafen floriert, aber es ist auch toll, wenn die Menschen, die rund um den Flughafen leben, leben können, ohne krank zu werden, oder wenn sie krank sind, im Krankenhaus gesund werden können. Insofern ist es wichtig, dass wir da an einem Strang ziehen. Einen zweiten Gedanken möchte ich noch einmal einbringen. Diese Diskussion war wieder typisch. Wir sind in den letzten Jahren alle als Politiker Fachleute in Flugzeugtechnik geworden. Wir unterhalten uns über Curved Approach, wir unterhalten uns über Continuous Approach und über Tausende solcher Sachen. Wir wollen, dass irgendwelche neuen Flugverfahren ausprobiert werden. Ich glaube, wenn wir erfolgreich sein wollen, dann müssen wir das ganz einfach machen. Wir sind keine Fachleute für Flugzeugtechnik. Wenn wir immer wieder mit neuen Anflugverfahren kommen, kann es uns nämlich passieren, dass dann zum Beispiel Fachleute von der Flugsicherung sagen: Ja, aber aus Sicherheitsgründen ist das jetzt verschärft worden. Aus Sicherheitsgründen geht es nur so, wie wir das vorschlagen. Deshalb können wir das technisch so nicht machen. – Als Politik können wir aber sagen: Es gibt eine klare Obergrenze für den Lärm. – Mir ist es doch völlig egal, ob das Flugzeug auf dem Kopf, vorwärts oder rückwärts fliegt. Es ist mir auch völlig egal, in welcher Höhe es fliegt, aber es interessiert mich, wie laut es ist. Ich will, dass es sicher ankommt und leiser wird. (Beifall der Abg. Martin Brandl, CDU, und Uwe Junge, AfD) Das können wir nur gesetzlich beeinflussen, (Glocke der Präsidentin) weil natürlich auch eine Firma wie die Fraport wirtschaftli-

(6013)

(Landtag Rheinland-Pfalz - 17. Wahlperiode - 90. Sitzung, 22.10.2019)

che Rechte hat, in die wir nur per Gesetz eingreifen können. Da ist gerade über den Bundesrat eine Initiative auf dem Weg. Über den Bundesrat besteht der Weg, was wir in unserer Verantwortung als rheinland-pfälzische Politik tun können. Vielen Dank. (Beifall der CDU und bei der AfD) Vizepräsidentin Astrid Schmitt: Für die AfD-Fraktion spricht der Abgeordnete Lohr. Abg. Damian Lohr, AfD: Kollege Schreiner hat natürlich völlig recht, dass wir als Politiker meistens keine Flugzeugtechniker sind. Eines kann man aber sagen: Wenn Ideen aufkommen, dann ist das Plenum der perfekte Ort, die aufzugreifen und einfach einmal darüber zu diskutieren. Da gibt es beispielsweise das Ground Based Augmentation System. Für die, die es nicht kennen – die Mainzer Abgeordneten werden es wahrscheinlich kennen –: Das sorgt dafür, dass die Flugzeuge in einem steileren Anflugwinkel landen können. Wenn das funktioniert und dadurch eine merkliche Lärmentlastung stattfindet, dann kann man auch als Gesetzgeber hingehen und vielleicht die Initiative starten, dass man dieses System für alle Flugzeuge vorschreibt, die in Frankfurt landen. Es gibt auch andere positive Beispiele. Zum Beispiel für den Flughafen Schiphol in Amsterdam haben die Piloten die klare Anweisung, das Fahrwerk nicht zu früh auszufahren. Vom Fahrwerk geht nun



einmal ein Teil der Lärmbelastung aus. Die Deutsche Flugsicherung sagt quasi, die Piloten können das hier machen, wie sie wollen. Das wäre auch ein Beispiel, das man sich zum Vorbild nehmen könnte. Dann könnte man das so machen, wie es in Amsterdam gemacht wird. Das würde auch zu einer Lärmentlastung führen. Ein anderes System ist das Low Noise Augmentation System. Da gibt es mehrere Varianten. Es soll auch den Lärm merklich verringern. Wenn wir die ganzen kleinen Bausteine nehmen, die zur Lärmentlastung beitragen, sie funktionieren und sie technisch machbar sind – das müssen die Menschen, die diese Systeme entwickelt haben, zusammen mit der Deutschen Flugsicherung entscheiden –, dann sollte man wirklich zu jedem kleinen Strohhalm greifen, um den Lärm zu verringern. Danke schön. (Beifall der AfD) Vizepräsidentin Astrid Schmitt: Weitere Wortmeldungen liegen uns nicht vor.