

Gesellschaft für humane Luftfahrt Mainz e.V.

Gemeinnütziger Verein gegen Fluglärm seit 1996

Geschäftsstelle : 55126 Mainz, Domitianstr. 40 ; Tel. : 06131/478247
E-mail: st.ma-geowiss@web.de ; Bankverbind. : 588574012 Mainzer Volksbank

Anmerkungen der GhL zum RLP-Gesetzesantrag im Bundesrat zum Fluglärmenschutz

(zu Textpassagen in der "Zielsetzung" (A), bei der "Lösung" (B), im Gesetzestext (Art. 1 u. 2) und in den "Begründungen").

Stichwörter : "Flugverfahren", "Flugrouten", "Öffentliche Beteiligung", "Abwägung", "Vorrang von (nächtlichem) Lärmschutz", "Flugverkehrskontrollfreigaben", "Kunstflug", "Luftverkehrsgesetz", "Luftverkehrsordnung".

In der sog. "Zielsetzung" (A) wird auf gesetzliche Einwirkungen bei der "*Gestaltung und Genehmigung der Flugverfahren und bei der betrieblichen Praxis der Flugsicherungsorganisationen*" hingewiesen.

(Frage : Sind bei letzterer auch Flugrouten impliziert ?).

Nächtlichem Lärmschutz soll Vorrang vor wirtschaftlichen Belangen eingeräumt werden.

(Frage : Nur dem Nächtlichem ?)

Das Reglement des Kunstflugs in RLP - an einigen Orten zum großen Ärgernis geworden - soll verändert werden.

Bei den sog. "Lösungen" (B) wird von *Abwägungen bei Flugroutenfestlegungen* (Einfügung eines neuen § 10a) und zudem von "*Erarbeitung und Festlegung von Flugverfahren*" gesprochen.

Im Gesetzestext (zu § 10a) wird in Artikel 1, Nr.1 aber nur von "*Flugverfahren*" gesprochen, bei dem Begründungstext zu Artikel 1, Nr.1 findet sich lediglich der Begriff "Flugrouten".

Beim Gesetzestext und beim Begründungstext zu Artikel 1, Nr.2 finden sich übereinstimmend die Formulierungen : "*Erarbeitung und Festlegung von Flugverfahren und die Erteilung von Flugverkehrskontrollfreigaben*".

(Was genau ist unter Letzterem zu verstehen ?)

Es wird nicht klar gesagt, dass der Lärmschutz generell vor wirtschaftlichen Interessen rangiert.

Das Bundesministerium für Verkehr (!) soll in einer Rechtsverordnung die Kriterien für die sehr wichtige Definition der Wesentlichkeit von Änderungen definieren.

(Frage : Weshalb nicht unter Mitwirkung des Umweltamtes ?).

Bei Kunstflügen werden im Rahmen einer Änderung der Luftverkehrsordnung Veränderungen (Verbesserungen) vorgeschlagen, die aber u. E. das ärgerliche Kunstflug-Problem nicht lösen werden.

Der Mindestabstand zur nächstgelegenen Bebauung wird auf lediglich 2000 m, die Mindestflughöhe (für motorisierten Kunstflug) auf lediglich 600 m festgelegt.

Beides ist von der Lärmbelastung und der Sicherheit her gesehen u. E. viel zu gering.

Solch geringe Abstände ermöglichen Kunstflug an hunderten Stellen in RLP, etwa auch südwestlich des Finther Flugfeldes.

Die weit hörbare "Stuka-Akustik" dieser Flieger ist allen Bewohnern im Umkreis dieses Flugfeldes

noch gut in Erinnerung.

Um nur noch an wenigen Stellen im Lande Kunstflug zu ermöglichen, müsste der Abstand auf mindestens 4 km verdoppelt werden.

