

# Initiativen Fluglärm in Mainz und Rheinhessen

## Besprechungsnotiz Lerchenberg vom 08.Oktober 2015

1. Änderung der Tagesordnung: - o.k.
2. Genehmigung der Besprechungsnotiz vom 10.September 2015: - o.k.
3. Organisation Punkt 1 + 2: Berichte
  - a. Wolfgang Schwämmlein + Joachim Alt zum Thema **Feinstaub**:
    - 1) Die Messungen gehen weiter, aber mit einer Unterbrechung: Bei Kälte schaffen es die bisherigen Batterien nicht, deshalb müssen leistungsstärkere angeschafft werden.
    - 2) Daten sollen anders als im Leporello/Flyer für die Öffentlichkeit aufbereitet werden. Sie sollen auch nicht auf Ultrafeinstaub beschränkt werden, sondern mit schlagkräftigen Aussagen emotionale Wirkung erzeugen wie z.B.  
⇒ Große Fraport-Schleuder kombiniert mit Schlagwort FRAPEST.
  - 3.1 Gespräch im Umweltministerium  
Im Umweltministerium war man angetan von den ersten Ergebnissen der Feinstaub-Messwerte und ist dafür, dass wir die Messung der Partikelkonzentration in der Umwelt fortsetzen.  
Es wurden auch Vorschläge zu 2 Veranstaltungen besprochen, denn es gibt neue Erkenntnisse in der Feinstaub-Thematik.
    - a) 2-tägige Tagung zum Thema Flugbetrieb mit Fachleuten
    - b) Abendveranstaltung in Mainz  
⇒ Neu ist das Oberflächenkonzentrationsverfahren zur Identifikation der Feinstaub-Partikel.  
Wir zählen mit unserem Messgerät die Feinstaubteilchen und mit dem neuen Verfahren kann man auch deren Beschaffenheit ermitteln.  
Nachteil des neuen Verfahrens: Es gibt zurzeit keine Geräte, die man in Messstationen einbauen kann
  - 3.2 Diskussion zur Verwertbarkeit unserer Feinstaubdaten: Was sind unsere Wege – wie sensibilisieren wir die Öffentlichkeit?  
⇒ Gesetz in Berlin, wenn nötig in der EU / Zusammenarbeit mit *Deutsche Umwelthilfe* / Kontakt mit IUTA Duisburg aufnehmen / Gespräch mit AZ führen, damit diese wieder öfters unsere Themen in die Zeitung aufnehmen / eine Kampagne von einem Experten ausarbeiten lassen.  
Mehr zur Nanotechnik: [http://www.iuta.de/index.php?article\\_id=329&clang=0](http://www.iuta.de/index.php?article_id=329&clang=0)
- b. Erwin Stufler zum Thema **Veranstaltungen**.
  - 1) Geringe Teilnahme am 19. September 2015 bei der Feier im Gemeindesaal Weichselstraße 60, Mainz mit Kaffee und Kuchen, Weck, Worscht und Wein. Die Einladung zu dieser Feier ging über verschiedene E-Mail Verteiler und es wurde bei der Montagsdemo dazu aufgerufen. Trotzdem waren es wenige die kamen. Fazit:  
⇒ Aufruf in der AZ ist jeweils notwendig! (Was nicht in der Zeitung steht, hat geringere Aufmerksamkeit.)
  - 2) Das Zusammenwirken der Aktiven untereinander ist beachtlich. Trotz verschiedener Einstellungen / Meinungen / Empfindlichkeiten usw. funktioniert die Zusammenarbeit sehr gut. Vereinzelt tauchen Probleme auf, die bisher aber ausgeräumt werden konnten.
  - 3) Geplanter Kongress im Frühjahr in Mainz:  
Themenschwerpunkte: Gesundheit / Feinstaub / Lärm  
Dauer: 1 – 3 Tage  
Veranstalter: finanzielle Unterstützung des Umweltministeriums; Mainzer Vereine und die Einbindung vieler BIs

- c. Dietrich Elsner: Die Anwesenheit der Presse bei der Pressekonferenz zur 150. Montagsdemo war sehr gering. Der Zeitpunkt (kurz vor Demo) war schlecht gewählt. In Zukunft muss man darauf achten.
- d. Gerd Schmidt berichtete über die Behandlung des DFS-Vorschlags (siehe Anlage) in der FLK. Die DFS möchte, dass ab einer Flughöhe von 7000ft ab dem Punkt ROXAP vom verordneten Flugverfahren der Südumfliegung nach Westen und nach Osten abgewichen werden kann (Freigabe). Die FLK hat den Vorschlag mit den Maßgaben akzeptiert, dass erst ab einer Höhe von 9000ft und einer vorrangigen Abweichung nach Osten eine Flugverkehrskontrollfreigabe erteilt werden könne. Die Höhe 9000ft bedeutet faktisch keine Freigabe ab ROXAP (siehe Anhang).

#### 4. Aktionen

1. Workshop *Wenn Konzerne den Protest managen* am 26.9.2015 in Berlin

Video: <https://www.youtube.com/watch?v=AnYTsnQ9QHI&feature=youtu.be>

Bericht von Joachim Alt:

Es wird ganz gezielt aus einem Bürgerprotest ein Management-Prozess gemacht, bei dem über Small-Talk die Bürger eingewickelt und eingelullt werden. Diese glauben, es wird etwas für sie getan, doch letztendlich wird ihr Protest zerfleddert. Beispiel: Bei Stuttgart21 verkündete Geißler vor der Presse etwas, das sich überhaupt nicht aus dem Gespräch des Schlichtungsverfahrens ergeben hatte. Viele Bürger resignierten daraufhin und die große Protestbewegung war dahin.

⇒ Fazit für uns: Wir dürfen das Heft nicht aus der Hand geben!

⇒ Immer vorbereitet zu Politiker gehen, wenn möglich in eigene Räume einladen.

Beim Thema Klimawandel hat man schon 2007 die Bewegung zum Kippen gebracht. Ganz gezielt wurden Lügen in die Welt gesetzt und Zweifel gestreut.

Siehe: <http://www.zeit.de/2012/48/Klimawandel-Marc-Morano-Lobby-Klimaskeptiker>

Siehe Spiegel Redakteur zu TTIP:

<http://www.spiegel.de/wirtschaft/soziales/ttip-bei-der-demo-marschieren-rechte-mit-kommentar-a-1057131.html>

Siehe auch Erwiderung zum Kommentar des Spiegel Redakteur:

<http://www.spiegel.de/politik/deutschland/ttip-kommentar-ich-bin-nicht-rechts-aber-gegen-ttip-a-1057182.html>

2. Technischer Zustand der Prozessions-Lautsprecher – Bericht von Dietrich Elsner:

Durch die Häufigkeit der Nutzung gibt es bereits Ausfälle. Sie müssen gewartet werden. Das mündliche Angebot des Lieferanten lautet: 160 Euro pro Gerät. Wir haben 5 Lautsprecher.

Eine Diskussion ergab:

a) Die Lautsprecher werden nach und nach zum Lieferanten zur Wartung geschickt.

b) Ein „Kümmerer“ ist notwendig, der sich um den technischen Zustand der Lautsprecher kümmert.

3. TTIP-Demo Berlin am 10.10.2015 – es ist alles für die Fahrt nach Berlin mit dem Zug geklärt.

4. Eine Mahnwache für Sonntag, 11.10.2015, am Flughafen hat Knut Dörfel angemeldet.

Wir sind ab 13:00 Uhr bei „Airlebnis-Tag im Terminal, Halle B“ dabei.

5. Weltklimakonferenz: Parallel zur großen Veranstaltung in Paris werden wir am Flughafen die Viel-Flieger morgens um 6:00 Uhr an das Klima-schädlichste Reisen – den Flugverkehr – erinnern.

10 Mahnwachen sind angemeldet, täglich vom 30.11 bis 11.12.2015 – nur an Werktagen!

Zeit: 6:00 Uhr – 7:30 Uhr.

Ort: Flughafen Terminal 1.

⇒ BITTE in DOODLE-LISTE eintragen: <http://doodle.com/poll/cdgark3vknr7t6zn>

6. (Tagesordnungspunkt 5.4) Evaluation-Workshop am 23.09.2015 in Brüssel zur Umgebungslärmrichtlinie. Bericht: Dietrich Elsner. Eine Auflage der EU ist, Lärmaktionspläne alle 5 Jahre zu überprüfen und dieser Workshop war die 2. Review. Man ging der Frage nach: „Wie ist ein Konsens bzw. eine Vergleichbarkeit der Lärmaktionspläne zu erreichen?“ Dietrich war dafür, dass ein Ziel, eine Umgebungslärmrichtlinie klar bestimmt werden soll, weil die Erreichbarkeit eines Zieles messbar ist und die Richtlinie sollte alle

Lärmquellen in einen Gesamtlärmwert zusammenfassen. Bei der Kosten/Nutzen Rechnung mit Menschen wollte man die Vergleichbarkeit nach unterschiedlicher Gefährdung errechnen. Dietrich stellt daraufhin die Frage, was ihnen ein Mensch wert sei. Dieser Einwand blieb kommentarlos im Raum stehen.

## 5. Politik

### 1. Gespräch mit SPD-Fraktion im Landtag-RLP – Bericht Kurt Czora

Die Verständigung war gut, aber ohne Konkretes. Auf die Frage nach Herrn Körper (Fraport-Lobbyist), als Nachrücker für Herrn Hartmann (falls dieser nicht mehr antreten sollte) gab es keine Antwort: „es sei kein Thema“.

### 2. Verfassungsstaat in der Sinnkrise – Verfassungsrichter übt herbe Kritik am Zustand unserer Demokratie.

<http://www.faz.net/aktuell/politik/staat-und-recht/gastbeitrag-verfassungsstaat-in-der-sinnkrise-13832632.html>

Wenn ein amtierender Verfassungsrichter solche Statements loslässt, macht dies Hoffnung.

Diskussion über Lobbyisten und ihre Macht. Erkenntnis aus der Diskussion:

⇒ den Politikern klar unsere Ziele nennen!

### 3.1 Die Bundesregierung hat dem Bundesrat den Entwurf eines Fünfzehnten Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes nach Artikel 76 Abs. 2 Grundgesetz zugeleitet. Der Bundesrat ist berechtigt, innerhalb von sechs Wochen, eine Fristverlängerung wurde nicht beantragt, zu dieser Vorlage Stellung zu nehmen. Danach leitet die Bundesregierung die Vorlage dem Bundestag zu.

### 3.2 Im Gesetzesentwurf sollen das Luftverkehrsgesetz (Artikel 1), die Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (Artikel 2), die Luftverkehrs-Ordnung (Artikel 3), die Kostenverordnung der Luftfahrtverwaltung (Artikel 4) und die Bodenabfertigungsdienst-Verordnung (Artikel 5) geändert werden. Das Inkrafttreten soll zeitlich gestaffelt werden.

### 3.3 Europa hat ein Vertragsverletzungsverfahren angestoßen. Gerd Schmidt hat eine Stellungnahme gefertigt mit Schwerpunkt auf der Änderung des § 8 Absatz 1 des Luftverkehrsgesetzes in Artikel 1 Nr. 1a. Im Kern geht es um die Berücksichtigung der Anforderungen der UVP-Richtlinie und der FFH-Richtlinie im Luftverkehrsgesetz bei der Festlegung von Flugverfahren:

Nach Auffassung der Europäischen Kommission bleibt das geltende deutsche Luftverkehrsrecht hinsichtlich der Festlegung von Flugverfahren hinter den Anforderungen der UVP-Richtlinie und der FFH-Richtlinie zurück. Unter Verweis auf die höchstrichterliche Rechtsprechung in Deutschland aus dem Jahr 2012 führt die Bundesregierung aus, dass das BAF bei der Festlegung von Flugverfahren nicht zur Durchführung einer UVP verpflichtet sei. Nach Auffassung der Bundesregierung müssen entsprechend dem nationalen Regelungsgefüge die notwendigen UVPs, einschließlich der Auswirkungen von Flugrouten startender und landender Flugzeuge, umfassend im Zulassungsverfahren für Flughäfen durchgeführt werden.

Zitat aus § 8 Absatz 1 in Artikel 1 Nr. 1a „Bei der Planfeststellung sind die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Hierbei sind zum Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Fluglärm die jeweils anwendbaren Werte des § 2 Absatz 2 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm zu beachten. Die Prüfung der Umweltverträglichkeit und der Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen von Natura 2000-Gebieten muss sich räumlich auf den gesamten Einwirkungsbereich des Vorhabens erstrecken, in dem entscheidungserhebliche Auswirkungen möglich sind.“

In diesem Zusammenhang ist die Einführung des Begriffs "Einwirkungsbereich" des Flughafens aufschlussreich. Nicht mehr allein der Flughafen soll in die Prüfung einbezogen werden, sondern auch die Bereiche unter den Flugverfahren von denen abwägungserhebliche Auswirkungen zu erwarten sind. Damit

kommt die Bundesregierung der Forderung der EU-Kommission nach, schränkt sie jedoch sofort wieder ein. Mit der Verpflichtung, die anwendbaren Werte des § 2 Absatz 2 des Fluglärmsgesetzes zu beachten, begrenzt die Bundesregierung den Einwirkungsbereich des Flughafens auf die Lärmschutzzonen. In diesen Zonen wird der Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft durch bauliche Nutzungsbeschränkungen und baulichen Schallschutz sichergestellt. Ein solcher passiver Lärmschutz kann auf den Schutz von Fauna und Flora nicht angewendet werden. Einem Maulwurf kann keine bauliche Nutzungsbeschränkung seines Baus angeordnet und einem Vogel kein baulicher Schallschutz für den Nestbau gewährt werden. Eine Abgrenzung des Einwirkungsbereiches mit den Immissionswerten des Fluglärmsgesetzes ist für die Durchführung von UVPs ungeeignet.

3.4 Die Vorlage der Bundesregierung bedarf daher Änderungen.

Die Sitzung wurde um 22:30 Uhr nach dem Themenpunkt 5.3.4 beendet.

Dietrich Elsner, Sprecher der Initiativen  
Hannelore Feicht, Ober-Olm, BI-OK für Ruhe von oben

12.10.2015