

Initiativen Fluglärm in Mainz und Rheinhessen Besprechungsnotiz vom 12. Juli 2018

in der alten 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: %
2. Besprechungsnotiz vom 14. Juni 2018: %.
3. Organisation:
 1. Berichte der Arbeitsgruppen / Vereine:
Hartmut Rencker BI Lerchenberg hat Ministerpräsidentin Malu Dreyer RLP angeschrieben. Darin wird auf die Unterschiede zwischen dem **Koalitionsvertrag im Bund** und dem **Koalitionsvertrag von Rheinland-Pfalz** hinsichtlich der **versprochenen** Besserungen in Bezug auf die Fluglärmbelastung verwiesen. Ein Antwortschreiben wurde zugesagt.
Gerd Schmidt BI Laubenheim: hat die relevanten Stellen und Unterschiede beider Dokumente zusammengestellt. siehe Anhang 1.

Berichte der Fachgruppen: %
4. Aktionen:
 1. Flugzeugteil fällt in den Garten eines Einfamilienhauses:
Wie mehrfach in den Medien berichtet ist in MZ-Hechtsheim beim Landeanflug ein **Flugzeugteil** in einen Garten gestürzt. Es kommt immer wieder vor, dass sich Teile von Flugzeugen lösen, sei es durch Konstruktions- oder Wartungsfehler. Wenn hin und wieder mal ein Flugzeug in großer Höhe über uns hinweg fliegt, mag das Risiko von einem abstürzenden Teil getroffen zu werden, recht gering sein. Je häufiger und je niedriger uns die Flugzeuge, wie im Landeanflug über Hechtsheim überfliegen, desto wahrscheinlicher wird es, dass Anwohner verletzt oder getötet werden. Das **Luftfahrtbundesamt** möchte **nicht untersuchen**, weil kein Schaden entstanden sei! **Unser Dank geht an Tabea Rössner** (Grüne). Sie hat den Vorfall im Bundestag zum Thema gemacht. Jeder einzelne Absturz, ob Teil oder Flugzeug, ist als Unfall zu untersuchen und die Ursache ist grundsätzlich abzustellen um Gefährdungen dieser Art zu minimieren, oder das Überfliegen von Siedlungen und Menschen muss verboten werden. Die BI Hechtsheim will die Bevölkerung, Nachbarn, Passanten am 25. August mittels **Infostand** informieren, 9 – 13 Uhr, Hechtsheim, Neue Mainzer Straße 15.
http://www.allgemeine-zeitung.de/lokales/mainz/nachrichten-mainz/flugzeugteil-landet-im-garten-eines-hechtsheimer-hausbesitzers-vorfall-wird-nicht-untersucht_18836528.htm
5. Politik:
 1. Fraport / H. Schulte fordert mehr Luftstraßen:
Fraport – Schulte führt die **Verspätungen** auf den übervollen Luftraum zurück und macht die Flugsicherung für Verspätungen und Landungen nach 23 Uhr verantwortlich.
http://www.allgemeine-zeitung.de/lokales/rhein-main/schulte-fordert-mehr-luftstrassen_18900802.htm
Im Gegensatz zum Bericht der Zeitung und der Behauptung von Schulte ist die Landung nach 23 Uhr nicht erlaubt, sondern unterliegt strengen Grenzen, die in der Planfeststellung (Seite 24) festgeschrieben sind. Nur wenn der Grund für die verspätete Landung nicht von der Fluggesellschaft zu verantworten ist und sich nicht aus der Flugplanung ergibt, ist die verspätete Landung zwischen 23 und 00 Uhr erlaubt. Wenn diese Verspätungen jedoch im Jahresdurchschnitt auf über 7,5 pro Tag ansteigen, ist die Genehmigungsbehörde auf Grund der Planfeststellung aufgefordert Gegenmaßnahmen zu ergreifen.

Für die Situation ist Fraport verantwortlich, hat Schulte doch Billigflieger (Ryanair) mit Preisnachlässen nach Frankfurt gezogen. Die Forderung „Mehr Luftstraßen“ kann man auch als Ankündigung für den Bau einer weiteren Landebahn verstehen.

Die Flugsicherungen in Europa tragen nur zu 13 % zu Verspätungen bei.

Nach dem Mobilitätsbericht der Deutschen Flugsicherung -DFS- werden die Verspätungen bei Fraport zu 50% durch die Airlines und zu 20% durch Fraport verursacht. Die Flugsicherungen in Europa tragen nur zu 13 % zu den Verspätungen bei. Nur ca. 10% sind Wetter bedingt.

Siehe Mobilitätsberichte 2016+ 2017 der DFS.

https://www.dfs.de/dfs_homepage/de/Presse/Publikationen/

Wenn eine Airline sich dauernd „ungestraft“ verspätet, könnte sich daraus ein „Gewohnheitsrecht“ ergeben.

Die Haltung von Fraport trotz der schädlichen Klimawirkung ausschließlich auf Wachstum zu setzen und die Belastung der Bürger und den Gesundheitsschutz auszublenden, bietet einen Vorgeschmack auf das, was Fraport den Bürgern mit dem Bau des Terminals 3 zumuten wird.

Siehe Kommentar der BI MZ-Laubenheim zu „**Mehr Luftstraßen**“ im Anhang 2.

Landungen nach 23Uhr bis 0Uhr sind ohne Genehmigung zulässig, sie sind jedoch durch das Hess. Verkehrsministerium in jedem Einzelfall zu prüfen, ob sie im Rahmen der Bestimmungen berechtigt waren und sind ggf. zu sanktionieren.

http://www.flughafen-bi.de/Archiv/2018/2018_07_03_BIL_Nachtflugverbot.html

Zur Erinnerung: Die in der **Planfeststellung** genannten 701.000 Flugbewegungen/a (Starts + Landungen pro Jahr) stellen keine genehmigte Kapazität des Flughafens nach der Inbetriebnahme der Nordwest-Landebahn dar, sondern wurden als Ansatz für die Prognose der Lärmentwicklung genutzt.

Die Planfeststellung begrenzt die Flugbewegungen weder nach unten noch nach oben. Nur die Anzahl der Bewegungen in der Zeit 22 bis 6 Uhr ist vom Verwaltungsgericht im Jahresdurchschnitt auf 133/Tag beschränkt worden, die normalerweise in der Zeit von 22 bis 23 und von 5 bis 6 Uhr abgewickelt werden dürfen, wobei die Nacht nicht zum Tag gemacht werden soll. Nur in den oben beschriebenen Ausnahmefällen dürfen Bewegungen nach 23 Uhr stattfinden.

Die Genehmigungsbehörde hat entsprechend dem Vorbehalt in Nebenbestimmungen (Seite 173 der Planfeststellung) die Möglichkeit „Änderungen und Ergänzungen insbesondere zum Schutz der Bevölkerung vor Immissionen“ vorzunehmen. Dieser Vorbehalt wurde vom hessischen Verkehrsministerium bisher nicht genutzt.

Weitere Informationen zu dem Thema finden Sie in der Anlage 3

Es gibt durchaus **Lösungen, wenn die Politiker nur möchten**, z.B.:

- Flüge unter 500km auf die Bahn verlegen, selbst frühere Verkehrsminister Alexander Dobrindt hat in seiner Broschüre von Mai 2017 festgestellt, dass Flüge unter 500 bis 700 Kilometer gesamtwirtschaftlich unsinnig sind. Aber er musste sich ja an der PKW-Maut abarbeiten, statt ein abgestimmtes Luftverkehrskonzept vorzulegen.
- Innerdeutsche Flüge sind wie die Bahn zu besteuern. Der innerdeutsche Luftverkehr hat derzeit gegenüber der Bahn erhebliche Wettbewerbsvorteile.
- Kerosin ist genauso zu besteuern, wie Diesel. Auch hier hat die Luftverkehrsindustrie einen Wettbewerbsvorteil gegenüber Bahn und Straßenverkehr.
- Die Klimawirkung der Verbrennungsrückstände (einschließlich CO²) der Flugzeugtriebwerke, auch in großen Höhen, sind genauso in den gesteuerten CO² Zertifikate-Handel einzubeziehen, wie alle anderen CO²- Emittenten auch.

Wenn „fliegen“ teuer ist, wird nur noch geflogen, wenn es nicht anders geht.

2. Das Hess. Landesamt für Naturschutz, Umwelt u. Geologie (HLNUG) – Messungen ultrafeiner Partikel (UFP) im Bereich des Flughafens:

Der Einfluss des Flugbetriebes auf die Belastung durch Ultrafeine Partikel wird von der Hess. Landesregierung nicht mehr bestritten. Das ist ein Erfolg unseres UFP-Teams.

Allerdings böte die Gesamtbelastung nach Meinung der Hess. Regierung „keinen Anlass zur Sorge“.

Das bereitet uns aber erhebliche Sorgen.

Kritische Betrachtung der Ultrafeinstaubmessungen des HLNUG

Nachdem das HLNUG seit September 2015 die Partikel-Anzahl-Konzentration misst, wird seit September 2017 zusätzlich in Raunheim und in Schwanheim die Anzahl-Größen-Verteilung des Ultrafeinstaubes ermittelt.

- **Resultierende Bewertung der Ergebnisse durch die hessische Landesregierung**
Minister Tarek Al-Wazir (Wirtschaft und Verkehr) und Priska Hinz (Umwelt):
Der Einfluss des Flugbetriebes auf die Belastung mit ultrafeinen Partikeln wird nicht mehr bestritten, allerdings böte die Höhe der Gesamtbelastung kein Anlass zur Sorge, es gäbe keinen Grund zur Panik!
- **Eingesetzte Messgeräte:**
 1. **Kondensations-Partikelzähler** „CPC Model 3776 der Firma TSI“
ein Leihgerät des UBA Langen; CPC = Condensation Particle Counter zur Ermittlung der Anzahl-Konzentration. Messbereich: 3 – 1.000 Nanometer; Messintervall: 5-Sekunden-Mittelwert.
 2. **Scanning-Mobility-Particle-Sizer-Spectrometer:** „SMPS Typ 3938 der Firma TSI
zur Ermittlung der Anzahl-Größen-Verteilung; Messbereich: 10 – 500 Nanometer aufgeteilt in 108 Kanäle mit einem Messintervall von 5 Minuten.
- **Ergebnis-Analyse:**
 1. Im Vergleich der gemessenen Gesamtbelastung zwischen dem CPC- und dem SMPS-Gerät fällt auf, dass das SMPS eine deutliche kleiner Gesamtbelastung ausweist (kleiner 50%)! (Anlage 5)
 2. Ein Großteil der von den Triebwerken emittierten Partikel ist kleiner als 10 Nanometer. Diese werden vom SPMPs-Gerät nicht erfasst.
 3. Das **SMPS-Gerät** braucht für einen Scan 5 Minuten. Dabei werden alle 108 Kanäle nacheinander ausgezählt, wobei für jeden einzelnen Kanal z.B. der Kanal von 10-15 Nanometer nur ca. 2 Sekunden zur Verfügung stehen. In der restlichen Zeit werden dann die anderen Kanäle bzw. Größen gemessen. Es erfasst je Kanal somit nur einen kurzen zeitlichen Ausschnitt und ist damit für schnelle Belastungsänderungen nicht geeignet. (Anlage 4)
 4. Nach Auskunft des HLNUG führt die Geräte-Software bei jedem Scan zusätzlich eine automatische Korrektur für Mehrfachladungen durch. Diese Korrektur ist, nach Auffassung des HLNUG auch notwendig, um die wahre Anzahlgrößenverteilung zu erhalten. Dabei wird unterstellt, dass sich die Partikelzusammensetzung während eines Scans nicht ändert. Treten kurzzeitige Konzentrationsspitzen innerhalb eines laufenden Scans auf (**z.B. durch den Tabakrauch eines vorbeilaufenden Passanten**) würde nach Auffassung des HLNUG die Ladungskorrektur auf falschen Annahmen aufbauen. In diesem Fall führe die Ladungskorrektur zu einer Verzerrung und damit einer Verfälschung der Größenverteilung. Die Fehlerkorrektur greife immer dann, wenn die Kurve der Größenverteilung stark von der Form der Verteilung im vorherigen Scan abweicht.
Damit wird deutlich, dass kurzzeitige Einträge, die typisch für vom Flugbetrieb verursachte Turbulenzen, Wirbelschleppen etc. sind, bewusst eliminiert werden. Ein Bärendienst für die Luftverkehrslobby! Damit wird das Erkennen eines unmittelbaren Zusammenhangs zu konkreten Flugereignissen verhindert und die Ergebnisse manipuliert!
- **Schlussfolgerungen**
Das SMPS ist für die Ermittlung der UFP-Belastung aus dem Flugbetrieb völlig ungeeignet! Setzt das HLNUG aber vielleicht genau deswegen auf das teure SMPS-Gerät, wo doch das preiswerte CPC-Gerät für den Belastungs-Nachweis völlig ausreichend wäre?
Nach den bisherigen Verlautbarungen des HLNUG sollen künftig jedoch ausschließlich die teuren SMPS-Geräte zum Einsatz kommen. In der Außendarstellung erscheint die Belastung damit deutlich geringer, als sie in Wirklichkeit ist. (Anlage 4)
Wir gehen davon aus, dass man sich dessen bewusst ist und so gezielt die Belastung

heruntergespielt. Schließlich will man die Bevölkerung beruhigen, was durchaus im Interesse der beteiligten Behörden und der Luftverkehrslobby liegt. Man folgt so der langjährigen Übung, dem Flugbetrieb auf Basis untauglicher Feinstaubwerte (PM10) eine Art „Unbedenklichkeitserklärung“ auszustellen. Bei den Triebwerksemissionen konnte man stets sicher sein, dass diese beim PM10 nicht zu Buche schlagen, weil ultrafeine Partikel nichts auf die Waage bringen.

Hier wird deutlich, was die unmittelbare Abhängigkeit des Landesbetriebes HLNUG zur Landesregierung bzw. Hessen als Anteilseigner am Flughafen zum Nachteil der betroffenen Bevölkerung bewirkt. Damit fällt die Vorsorgeverpflichtung des Staates für die betroffenen Bürger durchs Raster bzw. wird den wirtschaftlichen Interessen des Anteilseigners und damit der Politik geopfert.

Wir empfehlen dringend die verfassungsrechtliche Prüfung dieses aus unserer Sicht unzulänglichen Organisations-Konstruktes.

Anlage 4: Vergleich der Messergebnisse CPC vs. SMPS durch das Institut IUTA

Anlage 5: Vergleich der 30 Minuten-Mittelwerte des HLNUG

3. **Sozialmonitoring** durch das Umwelt- u. Nachbarschaftshaus (UNH):

Es soll die sozialräumliche Struktur des Rhein-Main-Gebietes im Zusammenhang mit Fraport von der Uni Göttingen und anderen Partnern (vom UNH finanziert!) untersucht werden. Dazu wurden u.a. in MZ-Hechtsheim und MZ-Weisenau Bewohner interviewt.

<https://www.umwelthaus.org/umwelt-gesellschaft/sozialmonitoring/>

Info: Das UNH wird zu 100% vom Land Hessen finanziert. Das Land Hessen ist mit 31% der Aktienanteile Hauptaktionär der Fraport. An den Fragestellungen ist das erwartete Ergebnis zu erkennen. Auch diese Aktion ist als Teil der Durchsetzungsstruktur für das weitere Wachstum der Fraport zu verstehen. <https://www.umwelthaus.org/ueber-uns/aufgaben/>

6. **Veranstaltungen:**

1. 25. 8. 2018 von 9 – 13 Uhr **Infostand**, MZ – Hechtsheim, Neue Mainzer Str. 15, zu abgestürztem Flugzeugteil.
2. Jeden Montag bis 30.7.2018 **Mahnwachen** bei Fraport mit Interviews von Kandidaten zur Hessenwahl. Die Interviews werden aufgezeichnet und auf YouTube hoch geladen. Die Links finden Sie auf der BBI-Homepage „Aktuelles“ im Bericht zu den jeweiligen Mahnwachen.
3. Ab 6. August geht es mit den **Montagsdemos** bei Fraport weiter. Terminal 1, Abflughalle B um 18Uhr. Wir bitten um starke Teilnahme, um der Fraport und der Politik klar zu machen: „Unser Widerstand lebt“.

7. **Sonstiges:**

1.

Dietrich Elsner, Koordinator
Karl-Heinz Hook; BI – MZ-Lerchenberg