

Initiativen Fluglärm in Mainz und Rheinhessen

Besprechungsnotiz vom 10. Januar 2019

In der Ausweich-Ortsverwaltung MZ-Lerchenberg

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. Einwände zur Besprechungsnotiz vom 13. Dezember 2018: keine
3. Organisation:

1. Berichte der Arbeitsgruppen / Vereine:

1. 4. März 2019 Teilnahme am Rosenmontagszug:

Die Vorbereitungen für die Teilnahme laufen. Das Thema / Motto steht fest:

„Ultrafeinstaub – der unsichtbare Tod aus den Triebwerken.“ Unser **Domwagen** wird etwas modifiziert und die „**Klimakugel**“ läuft wieder mit, dazwischen die **Fußtruppe**.

Bitte bis spätestens 31.1.2019 anmelden unter:

<https://www.teilnehmerlisten.de/> , Veranstaltungsname: *Romo2019* ,

Paßwort: *teilnehmer* , dann weiter auf *anmelden: Nachname* eingeben und als Paßwort am besten *Vornamen* nehmen.

Die Teilnehmergebühr beträgt incl. Zugplakette ca. 25,25€, endgültiger Betrag nach Teilnehmeranzahl, Kinder bis 16 Jahre kostenlos. Für den Umbau des Domwagens darf gespendet werden an Verein „Lebenswertes MZ+Rheinhessen“ IBAN – Nr.: DE74 5519 0000 0526 2130 12 .

Für das Finanzamt ist bis 200€ der Kontoauszug ausreichend, darüber wird ein Spendenbeleg ausgestellt (Name, Adresse!).

Vor einigen Jahren hatten wir Stulpen in den Fastnachtsfarben. Wer diese noch hat bitte in Liste eintragen, sie werden benötigt.

2. Berichte der Fachgruppen: keine
4. Aktionen:

1. Maximalpegelkriterium, Brief an Umweltministerin RLP:

Dietrich Elsner Arbeitskreis MZ-Lerchenberg hat an Bundesumweltministerin Syenja Schulz und Ulrike Höfken (RLP) zur Umweltministerkonferenz mit der Bitte geschrieben, den Tagungspunkt TOP 29 „Schutz vor Verkehrslärm, insbesondere Maximalpegel durch Schienenverkehrslärm“ (Gilt gleichermaßen für Fluglärm) zu verschieben, bis die Studie von Prof. Dr. Greiser vorliegt um die Ergebnisse in die Definition eines Maximalpegelkriteriums einfließen zu lassen. Mehrere BIs aus dem Rhein-Main Gebiet haben diese wissenschaftliche Studie in Auftrag gegeben.

2. RMI-Stellungnahme zur Novellierung des Fluglärm-Schutzgesetzes:

Stellungnahme zur Novellierung des Fluglärm-Schutzgesetzes:

Das Fluglärm-Schutzgesetz ist entsprechend dem aktuellen Stand der Lärmwirkungsforschung

von der Bundesregierung zu überarbeiten.

Das Umweltbundesamt (UBA) hat als Vorbereitung dafür im Juli 2017 den Fluglärmbericht 2017 mit umfangreichen Vorschlägen vorgelegt.

Aktuell hat ferner die Weltgesundheitsorganisation (WHO) am 10.10.2018 in den „Environmental Noise Guidelines“ auf Grund einer großen internationalen Literatursynapse festgestellt, dass in den letzten 10 Jahren wesentliche neue Erkenntnisse in der Lärmmedizin zur dringenden Empfehlung von niedrigeren Lärmgrenzwerten führen.

Das Rhein-Main-Institut (RMI) hat diese Erkenntnisse zusammengefasst und in einer Stellungnahme vom 15.10.2018 an die Bundesregierung gesandt: <https://www.rhein-main-institut.de/?show=Hrng>

Leider wurden bislang die aktuellen WHO-Empfehlungen im Kabinettsbeschluss vom 19.1.2019 der Bundesregierung überhaupt nicht berücksichtigt. Darüber sind die Bürgerinitiativen in Mainz, Rheinhessen und nach unserer Kenntnis auch Frankfurt sehr enttäuscht. Dagegen bezieht sich die aus dem Umweltministerium stammende Kabinettsvorlage wesentlich auf eine tendenziöse Lobby-Auftragsarbeit des BDL von ihrem Honorarprofessor Penzel (Charité).

Unverständlich bleibt, warum aktuellsten Erkenntnisse, welche die WHO als eine international unabhängige Organisation, die im Auftrag der Europäischen Union, finanziert vom Umweltministerium in Deutschland und der Schweiz, in einer umfangreichen Synopse, die wissenschaftlichen Studienergebnisse von 337 internationalen Veröffentlichungen, von 169 wissenschaftlichen Autoren, Autorengruppen und Institutionen aus mehr als 23 Ländern ausgewertet und zu den vorliegenden Empfehlungen verarbeitet hat, völlig ignoriert werden.

Es ist notwendig, dass die aktuelle wissenschaftliche Expertise, die unabhängige Auswertung dieser Veröffentlichungen durch die WHO, vom deutschen Gesetzgeber zur Kenntnis genommen, für die anstehende Novellierung in Schritte umgesetzt und als gesetzliche Zielvereinbarungen für die Lärmaktionsplanung verwendet werden.

Diese Empfehlungen sind ebenso in Bezug auf die Werte in §2 FluLärmG in der novellierten Fassung, für die Festlegung von Lärmschutzbereichen einzuarbeiten.

Das gilt auch für die Ableitung und Begrenzung der Maximalpegelkomponenten für Immissionen, die sich aus der Genehmigung für die maximale Lärmemission der Verkehrsmittel, minus Schalldämpfung (Luft oder Schallschutzanlagen) ergibt.

Wohl bemerkt, es geht nicht um die Reduzierung der Lärmverursachung an der Lärm-Quelle (Lärm-Emission, das hilft auch), sondern um Schutz vor Lärm-Immission, denen Menschen im Umfeld von Straßen, Bahnlinien und Flughäfen, innen und außen ausgesetzt werden.

Wir werden Frau Ulli Nissen (MdB, SPD) als Mitglied der Steuerungsgruppe des interfraktionellen Parlamentskreises Fluglärm und Mitglied des Ausschusses für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit, sowie des Ausschusses für Bau, Wohnen, Stadtentwicklung und Kommunen, und stellv. Mitglied des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur schreiben und sie bitten, sich dafür einzusetzen, dass die WHO-Empfehlungen vom 10.10.2018 auch in das Bundesimmissionsgesetz, sechster Teil (Lärminderungsplanung) aufgenommen werden.

3. Ruf schädigende Warteschlangen am Frankfurter Flughafen:

Die FAZ berichtete von 3000 Passagieren die ihre Flugzeuge nicht erreichen konnten, hervorgerufen durch mangelnde Kapazitäten bei den Sicherheitskontrollen. Dies sei dem Ruf eines *Weltflughafens* abträglich, [meint die Zeitung](#). Wer immer von den Beteiligten diese Situation kommentiert - schuld ist der immer Andere.

Statt diesen völlig verbauten, für Passagiere unübersichtlichen, mit langen Wegen gestalteten Flughafen, in Mitten einer dicht besiedelten Region mit immer mehr Verkehr zu belasten, sollte sich Fraport auf den Verkehr konzentrieren, der für diese Region notwendig ist.

Kurz- und Zubringerflüge sind für die Region ebenso unwichtig wie die Ansiedlung von Billigfluglinien mitten in der Rhein-Main-Region.

In der Planfeststellung von 18.12.2007 ist keine Rede von der Einwerbung zusätzlicher Flugbewegungen über Billigfluglinien, sondern nur von einem „bedarfsgerechten Ausbau“ (Seite 200) und „Nachfrage“ (Seite 182)

Statt mit „Incentiv-Programmen“ immer mehr Verkehr an den Flughafen zu ziehen, um mit Handels, Vermietung und Verpachtung den erhofften Gewinn zu erzielen, stehen die notwendigen Flächen zur zügigen Abwicklung der Passagiere der Region nicht zur Verfügung. Ein *Weltflughafen* hat sich auf die zügige Abwicklung der Passagiere zu konzentrieren.

4. Intn. BI „Stay Grounded“ bietet Funktion für CO₂- Belastung pro Passagier an:

Stay Grounded ist ein weltweites Netzwerk (BBI ist Mitglied) das sich gegen vermeidbare Flüge zum Schutz der Umwelt einsetzt. Sigrid Frees hat am 5.11.2018 anlässlich einer Mo-Demo über Stay Grounded berichtet, siehe:

http://www.flughafen-bi.de/Archiv/2018/2018_10_29_sigrid%20frees.html

Die Internationale Zivilluftfahrtorganisation (ICAO von englisch International Civil Aviation Organization) in der derzeit 192 Staaten Mitglied sind, ist eine Sonderorganisation der Vereinten Nationen (UN). Deutschland wird durch das Bundes-Verkehrsministerium vertreten. Die (ICAO) wurde im Jahr 1944 geschaffen, um die sichere und geordnete Entwicklung der internationalen Zivilluftfahrt in der ganzen Welt zu fördern. Neben internationalen Standards für sicheren Flugverkehr, hat wird zum Teil auch einen fairer Wettbewerb der Länder untereinander als Teil ihrer Aufgaben gesehen. Dazu gehört auch die Diskussion über Steuern, Gebühren und Zölle. Beschlüsse werden mit einer 2/3 Mehrheit gefasst. Es ist zu berücksichtigen, dass die Luftverkehrswirtschaft einen starken Einfluss auf die Entscheidungen der ICAO hat. Da sie sich bisher nicht zu einer Teilnahme am CO₂-Zertifikatehandel durchringen konnte, der Luftverkehr aber mit seinem Wachstum und dem Ausstoß von Klimagasen in großer Höhe erheblich an der Klimaerwärmung der Erde beteiligt ist, schlägt „Stay Groundet“ vor, dass jeder Passagier freiwillig die Kosten für den Umweltschaden, den er/sie durch die Flugreise verursacht, in Geld an eine Organisation spendet, die Klimaschutzprojekte finanziert. „Stay Groundet“ hat an die Funktion der Organisation „atmosfair“ erinnert, mit der die eigene Klimagas-Belastung (CO₂+) pro Flug und kumuliert ermittelt werden kann, um die freiwillige Kompensation zu ermitteln. Nach Aussage auf der Atmosfair-Home-Page können Spenden steuerlich geltend gemacht werden.

Diese Funktion ist sicher eine Hilfe, um sich klar zu machen, was jeder Flug-Passagier mit seinem Flug der Umwelt an tut. **Ein Flug von Frankfurt nach New York** belastet nach dieser Rechnung die Umwelt mit einer Klimawirkung von 2.581kg CO₂-Äquivalent. Das Problem wird auf der Home-Page von Greenpeace (Stand 2017) mit dem Satz eingeleitet:

„**Zwei Tonnen Kohlendioxid** jährlich pro Kopf – das ist die Richtschnur, an die wir uns halten müssen, wenn wir Umwelt und Klima auch für kommende Generationen schützen wollen. In Deutschland verursacht jeder Mensch zurzeit durchschnittlich 12,5 Tonnen.“ *In diesem Betrag sind alle Klimawirkungen in Deutschland pro Kopf aus Energie, Konsum, Mobilität zusammen gefasst.* Auf [dieser Home-Page](#) wird das Thema sehr deutlich analysiert und Möglichkeiten der Einsparung aufgezeigt. Es lohnt sich hier einen Überblick zu verschaffen und den eigenen Fußabdruck zu bewerten.

Für das Problem der Klimawirkung durch den Luftverkehr scheint uns der „atmosfair“-Ansatz jedoch nicht ausreichend. Wer so oft wie möglich und billig für ein paar Tage über weite Strecken in Urlaub fliegen will, wird kaum bereit sein, sich über seine Klimawirkung zu

informieren, noch diese durch eine Spende zu kompensieren. Auch entzieht sich die Klimawirksamen Verwendung der Spenden weitgehend der öffentlichen Kontrolle.

Die Klimawirkung des Luftverkehrs ist nur durch die Teilnahme am Markt-basierten CO²-Zertifikatehandel möglich, in dem nur so viele Zertifikate zur Verfügung stehen, wie CO²-Äquivalente frei gesetzt werden dürfen. Nur durch die Verknappung der im Welthandel verfügbaren CO²-Zertifikate gewinnt die Weltgemeinschaft die Kontrolle über eine ausgeglichene CO²-Balance.

5. Politik:

1. Koalitionsvertrag Hessen:

Die CDU und GRÜNE werden (haben) wieder die Regierung bilden. Im [Koalitionsvertrag](#) mit 196 Seiten wird in den Seiten 158 – 161 über den Luftverkehr geschrieben. Wie nicht anders zu erwarten, soll der Flughafen weiter ausgebaut werden und wettbewerbsfähig bleiben. Hier fragt sich woran diese Wettbewerbsfähigkeit gemessen werden soll. Ist es die Anzahl der Passagiere oder die Anzahl der Flugbewegungen? Oder ist es Effektivität der Abläufe, mit denen die Kunden (Passagiere) bedient werden? Niemand vergeudet seine Zeit gerne am Flughafen. Vergleicht sich der Frankfurter Flughafen der Anzahl der Einwohner des Rhein-Main-Gebiets, dann ist er gemessen an Flughäfen anderer Regionen viel zu groß. Vergleicht er sich auf der Basis der Effektivität im Kundenservice, ist er viel zu langsam. Vergleicht er sich in Bezug auf die Belastung der Bevölkerung in Umfeld des Flughafens, liegt er sicher in der Spitzengruppe. Auch durch die Mitarbeit von Bündnis90/die Grünen in der Hessischen Landesregierung der letzten Legislaturperiode ist von den Versprechungen der Grünen nicht viel hängen geblieben. Auch im neuen Koalitionsvertrag wird an prominenter Stelle darauf hingewiesen, dass die Koalitionspartner zu diesem Thema vieles sehr unterschiedlich sehen. Das macht keine Hoffnung, dass sich wirklich etwas zum Guten wenden wird.

Geht man durch die einzelnen Themen, sieht man sehr viel „sollen“ und „wollen“ aber wenig „wir werden“ oder „wir machen“, was dann häufig in einer unbestimmten Formulierung endet. Es sollte auch der neuen Landesregierung klar sein, dass wirkliche Verbesserungen für den Flughafen selber und für die belasteten Menschen im Umfeld, nur über eine Reduzierung und Konsolidierung der Flugbewegungen, also eine Konzentration des Luftverkehrs auf das notwendige Maß zu erreichen ist.

Positiv anzumerken ist, dass das Thema Ultrafeinstaub es wenigstens zu einem Titel im Koalitionsvertrag geschafft hat, wenn auch mit der Formulierung, dass man in den verantwortlichen Gremien noch zu wenig weiß. – Lesen / studieren würde helfen.

Siehe auch die [Pressemeldung des BBI](#).

2. Ultrafeinstaub:

Das Mainzer *Max-Planck-Institut für Chemie* hat zusammen mit einem Londoner Institut den Einfluss verschmutzter Außenluft auf Menschen, deren **Krankheitsfolgen** und Sterblichkeit untersucht. <https://www.mpg.de/9404032/sterberate-luftverschmutzung-todesfaelle>

Erstaunlicherweise wird darin allgemein von Verkehr, Straßenverkehr, Verkehrsunfälle usw. geschrieben! Der Flugverkehr wird keinesfalls genannt. Ein gezieltes „Nichterwähnen?“ Ein Interessenkonflikt?

Jedoch laut dem *Verkehrsclub Deutschland* VCD <https://www.vcd.org/themen/flugverkehr/>
> Flugverkehr: „..... belastet der Flugverkehr maßgeblich das Klima.“

3. ICAO-CORSIA – Verkehrs im Bundestag:

Der Luftverkehr wird stark wachsen und folglich durch CO₂ auch die Klimabelastung! Mit dem Abkommen der Staatengemeinschaft soll mittels freiwilliger! Kompensationsprojekte die **CO₂-Belastung des Flugverkehrs** ausgeglichen werden.

Roland Beckhaus *Initiative Fluglärm Rheinhessen* hat deshalb an Kirsten Lühmann (Obfrau)

und Arno Klare (Ordentliches Mitglied), beide im „*Ausschuß für Verkehr u. digitale Infrastruktur*“ des Bundestages geschrieben und seine Bedenken geäußert.

<https://www.fluglaerm-rhein Hessen.de/> Ab 2020 sollen die Fluggesellschaften für (beachte) CO2-Steigerungen!! Ausgleichsabgaben zahlen, nicht jedoch für die bereits bisher verursachten Belastungen / CO2-Sockelwert. Der CO2-Ausstoß wird also nicht beschränkt, d.h. der **Flugverkehr kann unbegrenzt steigen und CO2 emittieren**. Siehe auch zur Verdeutlichung den Antrag der „*Grünen*“ im Bundestag.

<http://dipbt.bundestag.de/doc/btd/19/061/1906108.pdf> Weiter soll der **Emissionshandel** für innereuropäische Flüge **ausgesetzt** werden. Die Vereinbarung CORSIA ist völlig ungeeignet um eine CO2-Begrenzung zu erzielen.

6. Veranstaltungen:

1. Am 31. Jan. 2019 Aktiver Schallschutz um 19:00 Uhr im Stadtverordnetensitzungssaal, Rathaus Walldorf Flughafenstraße 37 :
Mitnichten geht es hier um aktiven Schallschutz an der Quelle z.B. Flugzeug, sondern um ein **Verschieben der Flugrouten** in Gebiete mit weniger Anwohnern. Jedoch haben nach Grundgesetz GG Art. 2(2) **alle** Menschen das Recht auf körperliche Unversehrtheit.
<https://www.moerfelden-walldorf.de/pdfs/flughafen/flyer-veranstaltung-aktiver-schallschutz-konsultationsverfahren-amtix.pdf?cid=6pi> Bei der Veranstaltung werden auch die kommunalen Vertreter der Gemeinden gehört. Im Klartext: Die Verursacher des Lärms halten sich zurück, der unvermeidbaren **Streit zu Flugrouten wird auf die Gemeinden verlagert!** Insgesamt wurden 9! (neun) mögliche Flugrouten vom *Forum Flughafen und Region FFR* ausgearbeitet. <https://www.moerfelden-walldorf.de/de/umwelt/flughafen/amtix-kurz/>
2. Nächstes Treffen der Initiativen am Do 14. Feb. 2019 um 19:30 Uhr gleicher Ort:
Eine Einladung mit Besprechungspunkten folgt.

7. Sonstiges:

- 1.

Dietrich Elsner, Koordinator

Karl-Heinz Hook, BI MZ-Lerchenberg