

Initiativen Fluglärm in Mainz und Rheinhessen

Besprechungsnotiz vom 14. Februar 2019

in der Ausweich-Ortsverwaltung MZ-Lerchenberg

alte 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:
7.1. Rückenwindkomponente; 7.2. Antrag AK Fluglärm Laubenheim; 7.3. Volocopter / Riesendrohnen;
2. Einwände zur Besprechungsnotiz vom 10. Januar 2019: keine
3. Organisation:
 1. Berichte der Arbeitsgruppen / Vereine:
Roland Beckhaus berichtet aus der „**BI gegen Fluglärm in Rheinhessen**“. Demnächst ist ein Treffen mit Landrätin Dorothea Schäfer zur Gründung einer „kommunalen Arbeitsgruppe“ zu Fluglärm. Frau Schäfer vertritt den Kreis Mainz-Bingen bei der Fluglärmkommission (FLK). Es wird als sinnvoll erachtet, wenn der Kreis bei der Vereinigung „Zukunft Rhein Main“ (ZRM) Mitglied werden würde.
<https://www.fluglaerm-rheinhessen.de/> <https://www.zukunft-rhein-main.de/?&origin=drawer>
 2. Berichte der Fachgruppen:
Wolfgang Schwämmlein **Ultrafeinstaub:**
Die [Stabsstelle Fluglärmstadt Frankfurt](#) veranstaltete am 13.2.19 einen **Workshop zum Thema "Ultrafeinstaub"**. Vortragende waren Prof. Münzel (Uni-Klinik Mainz) und Prof. Frenzel (TU Berlin) Prof. Münzel stellte in seinem Vortrag die Einwirkungsmechanismen auf den menschlichen Organismus sehr gut dar. Etwas verstörend war seine Bemerkung, man solle sich wieder auf den Lärm konzentrieren, da es noch 10-15 Jahre dauern werde, bis eine Dosis-Wirkungs-Beziehung vorliegt und nur darauf reagiere die Politik. Dabei wird übersehen, dass sich ein hierfür notwendiges Messnetzwerk für Ultrafeine Partikel (UFP) nicht von selbst entwickeln wird. Zur Zeit sind die Umweltbehörden nicht mit dem Aufbau eines Messnetzwerkes beschäftigt, sondern mit "Abwiegen" (gerade auch durch die laufenden Forschungsvorhaben). Das Durchhaltevermögen, das die Bürgerinitiativen und der DFLD beim Fluglärm gezeigt haben ist auch beim Thema Ultrafeinstaub zwingend notwendig, sonst wird hier nichts passieren. Prof. Frenzel gab einen sehr weit gespannten Überblick über die Problematik Flugverkehr und Ultrafeinstaub. Er kündigte für den 19./20. September 2019 das dritte Ultrafeinstaub-Symposium in Berlin an. Insgesamt war die Veranstaltung in Form eines Workshops sicher eine gute Idee.
Das UBA zu diesem Thema: <https://www.umweltbundesamt.de/themen/luft/luftschaedstoffe-im-ueberblick/feinstaub/fragen-antworten-ultrafeine-partikel>
4. Aktionen:
 1. Bewertung: Konsultation FFR-Aktiver Schallschutz am Beispiel „Amtrix“:
Es geht um die **Verschiebung der Abflugroute** Amtrix-kurz, die heute über die Darmstädter Stadtteile Arheilgen und Kranichstein, nach SO führen. Diese soll zur Entlastung von Darmstadt verschoben werden. Von der Expertengruppe „Aktiver Schallschutz“ des Forums Flughafen und Region, wurden einige Alternativen analysiert, aus denen im Rahmen einer Konsultation mit Gemeinden und Bürgern eine Vorzugvariante heraus kristallisiert werden sollte. Das Ergebnis grob zusammengefasst. Die verschiedenen Kommunen bevorzugen die Variante, die sie am wenigsten belasten. Die Bürger dagegen verhielten sich vorwiegend solidarisch und bevorzugten keine der vorgelegten Varianten. Sie plädieren überwiegend für eine Spreizung der Überflüge und damit für eine gleichmäßige Belastung aller Wohngebiete mit der unvermeidbaren Lärm- und Schadstoff-Belastung. Die, vom „Expertengremium“ bevorzugte Abflugvariante soll in einem nördlichen Bogen um die Darmstädter Innenstadt herum führen. Sie würde den Stadtteil Wixhausen und dem Ort Erzhausen erheblichen zusätzlichen Lärm bringen. Nach dem der Frankfurter Fluglärmindex (FFI), in dem neben dem Dauerschallpegel auch die Anzahl der hoch belasteten

Bevölkerung eingeht, mit großer Wahrscheinlichkeit als Auswahlkriterium eingesetzt wird, wird die Route über Wixhausen sich als die Vorzugsroute herausstellen, die vor und nach der Konsultation in Zusammenarbeit mit der Fluglärnkommision zur weiteren Planung übrig bleibt. Siehe auch: https://www.echo-online.de/lokales/darmstadt/konflikt-um-flugroute-auf-keinen-fall-variante-vier_19967563#cxrecs_s Der FFI kann aber kein Kriterium für aktiven Fluglärmschutz bieten, da er lediglich dazu führt, dass Fluglärm von dicht besiedelten Gebieten auf weniger dicht besiedelte Gebiete verschoben wird, auch wenn die Lärmbelastung des einzelnen Anwohners um ein Vielfaches gesteigert wird. Die, von den Bürgern immer wieder geforderte Verteilung der Abflüge über die gesamte Region wird von der DFS abgelehnt, weil angeblich der Steuerungsaufwand zu hoch wäre, was Auswirkungen auf die Kosten für die Fluggesellschaften haben würde.

Es kann aber nicht sein, dass Bürger unter einer krank machenden Fluglärmbelastung leiden, damit die Nutzung des Frankfurter Flughafens billig bleibt. Zudem ist die Aufgliederung im Abflug seit langen Jahren an den Taunushängen praktiziert. Was am Taunus-Anstieg funktioniert, muss auch in der Fläche über Darmstadt funktionieren.

Von aktivem Schallschutz kann nur dann gesprochen werden, wenn weniger Lärm bei den belasteten Menschen ankommt. Hierzu auch die [Pressemitteilung des BBI](#) zur Konsultation. Über den dicht besiedelten Gebieten rund um den Flughafen kann man von aktivem Schallschutz nur sprechen, wenn bei den Menschen weniger Lärm ankommt. Die Mittel dazu sind einfach:

- Leise Flugzeuge einsetzen.
- Da gebündelt fliegen, wo keine Menschen belastet werden.
- Über bewohnten Gebieten möglichst hoch und möglichst leise fliegen. Den unvermeidbaren Lärm durch Spreizung der Flugbewegungen auf viele Menschen gleichmäßig verteilen, damit der einzelne Anwohner nicht die gesamte Last aus der verfehlten Raumplanung zu tragen hat.
- Den Luftverkehr auf das notwendige Maß reduzieren, durch anlasten aller Kosten, die auch andere Verkehrsträger zu tragen haben. Besteuerung der Treib- und Schmierstoffe, die an Bord genommen werden. Einbindung in das CO²-Zertifikate-Handelssystem unter Berücksichtigung der erhöhten Klimawirkung der Kraftstoffverbrennung in großer Höhe. Nicht oder weniger fliegen

Das bedeutet als allgemeine Alternative für den Abflug von Frankfurt:

- Nach dem Abheben von der Startbahn, Verwendung der gesamten Antriebskraft, um Höhe zu gewinnen (Steilstart), bevor der Lärmpegel Ortschaften erreicht.
- Erreicht der Lärmpegel die erste Besiedlung, Reduzierung des Antriebes auf das absolute Minimum. Horizontalflug ohne Steigkomponente.
- Spreizung der Abflüge über besiedelten Gebieten, über einen möglichst breiten Bereich bei möglichst gerechter Verteilung der Flugzeuge nach Lärmbelastung.
- Fortsetzen des Steigfluges, wenn der Lärmpegel die bewohnten Bereiche verlassen hat.
- Ab 5.000 Meter Flughöhe ü.G. können die Flugzeuge ohne Rücksicht auf die Besiedlung weiter geführt werden.

Die niedriger beschriebenen **Menschenrechte** im Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland **gelten für jeden einzelnen Menschen gleichermaßen**, unabhängig davon ob mit dem betroffenen Menschen viele oder wenige Menschen unter dem Fluglärm leiden. Für die Flugroutenverschiebung gibt es somit keine Rechtsgrundlage, wohl aber eine Pflicht für Betreiber und Behörden, zur Reduzierung der Fluglärmbelastung.

2. **Mahnwache am Schloss vor der Sitzung „Mainz bleibt Mainz“ am Freitag, den 01.03.2019:**
Wir treffen uns um / ab 18:00 Uhr vor dem Kurfürstlichen Schloß, vor dem Haupteingang zur Peter-Altmeier-Allee (zum Rhein).
Wir stehen wieder Spalier am Eingang zur Fastnachtssitzung „Mainz wie es singt und lacht ...“
Kommt verkleidet oder in "Zivil", bringt Kerzen, Plakate, Freunde und je nach Wetter Glühwein oder Sekt & Selters, doch vor allem gute Laune mit.
Wir wollen insbesondere den Politikern aus Hessen einen „heißen Empfang“ bereiten! Die Mahnwache ist angemeldet. <https://www.fluglaerm-rheinhessen.de/>
3. **Teilnahme am Rosenmontagszug, am 4. März 2019:**
Die Vorbereitungen sind fast fertig. Das Thema: „Ultrafeinstaub – der unsichtbare Tod aus den Triebwerken.“ Dabei unser **Domwagen**, die **Klimakugel** und auch wieder die **Fußtruppe**.

Für den Umbau des Domwagens darf noch gespendet werden an Verein „Lebenswertes
MZ+Rheinessen“ IBAN – Nr.: DE74 5519 0000 0526 2130 12 .

Für das Finanzamt ist bis 200€ der Kontoauszug ausreichend, für Beträge darüber wird ein Spendenbeleg
ausgestellt (Name und Adresse auf dem Überweisungsbeleg bitte nicht vergessen!).

4. **Mahnwache Kloster Eberbach am 22. Juni 2019:**

Auch in diesem Jahr möchten wir vor dem Kloster Eberbach zum Eröffnungskonzert des Rheingau
Musikfestivals, mit einer Mahnwache präsent sein. Bitte in Euren Terminkalender eintragen:
Mahnwache, Samstag, 22. Juni 2019, 18:00Uhr – 19:30Uhr. Weitere Infos später.

5. **Politik:**

1. **Besprechung des Entwurfs Politikbrief für die Europawahl am 26. Mai 2019:**

Der Entwurf der BBI-Sprecher liegt vor. Er sollte Europaweit gelten, weil in weiten Teilen Europas
Menschen von der Luftfahrtindustrie betroffen sind. Verbesserungsvorschläge wurden aufgenommen und
so weit möglich in den Text übernommen. Der Entwurf wird auf der BBI-Delegiertenversammlung am
Donnerstag, den 28.2.2018 abschließend beraten. Der Entwurf ist unter [diesem Link](#) zu finden. Das
Format gibt nicht viel Spielraum für umfangreiche Textergänzungen her. Wir haben uns absichtlich auf
wenige zentrale Forderungen beschränkt. Falls noch gravierende Verbesserungen notwendig sind, bitte ich
um schriftliche Hinweise.

2. **Gemeinsamkeiten mit der Bewegung „Fridays for Future“:**

Hier geht es um Schülerproteste gegen die Untätigkeit der Regierungen gegen den Klimawandel. Die
Demonstrationen verbreiten sich in ganz Deutschland, in Europa. Die **Schülerproteste** finden jeweils
Freitags während der Schulzeit statt und richten sich gegen die sichtlich verschlechternden
Zukunftsansichten für unsere Jugendlichen, durch die Verschleppung der notwendigen Maßnahmen
[gegen den Mensch gemachten Klimawandel](#). Ausgegangen sind diese Streiks von den einsamen Protesten
der schwedischen Schülerin Greta Thunberg vor dem [Schwedischen Reichstag in Stockholm](#). Ihre
[eindrucksvolle Rede](#) bei der Weltklimakonferenz von 2. - 15. Dez. 2018 in Katowice Polen, hat zu einer
starken Reaktion unserer Jugend geführt. Gerade der Verstoß gegen die Schulpflicht hat wohl zu der
Aufmerksamkeit auch in der Politik geführt. Glücklicherweise steht aber das Demonstrationsrecht als
Art.8 GG in den Grundrechten und schützt die Demonstranten vor Sanktionen.

Die deutschen Klimaziele sind mit großer Sicherheit nicht mehr zu erreichen, obwohl Deutschland den
dritt-höchsten pro Kopf-CO₂-Ausstoß im Welt-weiten Vergleich hat. Obwohl die EU CO₂-Belastung von
1990 bis 2015 aus den Bereichen Energieerzeugung, Industrie und Bau, Landwirtschaft und Haushalte um
ca. **28% gesunken** ist, ist der CO₂-Ausstoß des Verkehrs in dieser Zeit um ca. **15% gestiegen**. Dabei hat
alleine der internationale **Luftverkehr hat eine Steigerung von ca. 92%** hingelegt. (Quelle: IWD) So
lassen sich die vereinbarten Klimaziele nicht erreichen.

Der Protest der Schüler richtet sich gegen den unvermindert ansteigenden CO₂ – Gehalt in der
Atmosphäre und dessen Beitrag zum Klimawandel. Die Gemeinsamkeiten mit unserem Protest gegen das
steuerfreie Kerosin für Flugzeuge und das völlig verfehlte, Luftverkehr bezogene CO₂-Verfahren mit
Namen Corsia, bei gleichzeitig steigendem Flugverkehr, tragen erheblich zum Klimawandel bei.

3. **Internationale Fallstudie Klimabelastung und Transportpolitik am Beispiel Deutschland:**

Von der Welt –weiten Bewegung „Stay Grounded“ Es liegt eine Studie vor „ CO₂ – Analyse zum
Reiseverhalten“ am Beispiel Deutschland. Die Studie ist unter [diesem Link](#) zu finden. Es ist bekannt: Je
öfter und je weiter man reist / fliegt, umso mehr CO₂ wird ausgestoßen. Dies wäre nur mit Beschränkung
von Weite und Häufigkeit und Einsicht der Reisenden zu bessern. Ob ein Appell an Reisende hilft ist zu
bezweifeln, weil „diese meine Reise“ ja wohl keine Auswirkung auf das Klima haben wird. Es ist aber
eben nicht nur die eine Reise, sondern die Vielzahl der Reisenden, die so denken. Die Analyse zeigt das
Freizeitreisemuster der deutschen Bevölkerung. Sie zeigt beträchtliche Unterschiede zwischen
unbeweglichen und sehr mobilen Reisenden auf, dass ein geringer Anteil der Reisen einen erheblichen
Beitrag zu den Emissionen leistet, dass einzelne Reisende wesentlich mehr zu Emissionen beitragen und
fügt Erkenntnisse hinzu, die für die Gestaltung effizienter Klimapolitik relevant sind. Hierzu ist auch das
Interview mit Klimaforscher Hans Joachim Schellnhuber in der [ARD-Sendung](#) hoch interessant (9
Minuten).

4. Nachrichten aus Kassel zur **Klage gegen die Südumfliegung:**

Geklagt haben mehrere Rhein Hessische und Hess. Kommunen und Privatkläger. Man möchte weniger Fluglärm durch eine leichte Verschiebung der Flugrouten, etwa weg von den Ortschaften. Siehe: <https://www.fluglaerm-rhein Hessen.de/klage> Der Verwaltungsgerichtshof Kassel erklärte jedoch die geflogenen Routen für rechtens, hat aber Revision zugelassen. Es liegen die Pressemeldung des Gerichts und einige Stellungnahmen zum Gerichtsurteil vor. Zukunft Rhein-Main ist eine Initiative der Landkreise, Städte und Gemeinden aus der Region Rhein-Main ([ZRM](#)), [Stadt Mainz](#) und flammende [Rede von Hannelore Feicht](#) bei der 275. Mo-Demo bei Fraport. Mehr Aufwand bei der Deutschen Flugsicherung darf kein Grund sein, die Menschen mit vermeidbarem Fluglärm zu belasten. ([§ 29b LuftVG](#))

6. Veranstaltungen:

1. **Die Geschichte der Startbahnmauer 1981 – 2018, vom 14. Feb. bis zum 11. März 2019:**

Es ist eine **Foto-Ausstellung** zur Startbahnmauer. Tatsächlich wurde für den „problemlosen“ Bau der **Startbahn West** eine Mauer errichtet. Demonstrationen sollten verhindert / erschwert werden.

Fotografien von Walter Keber

Stadt Mörfelden-Walldorf, im Foyer Rathaus Walldorf, Flughafenstraße 37.

http://www.flughafen-bi.de/Archiv/2019/2019_02_14_ausstellung%20startbahnmauer.html

7. Sonstiges:

1. Rückenwindkomponente:

Gerd Schmidt berichtete über die Sitzungen der Ortsbeiräte MZ-Weisenau und MZ-Laubenheim. Es wurde die in 2019 stärkere **Fluglärmbelastung** bemängelt, verursacht infolge zeitlich längerer **Ostwindphasen**. Die AZ hat darüber leicht missverständlich darüber berichtet.

Antrag an den Ortsbeirat:

- **Beschluss des Ortsbeirates Mainz-Laubenheim vom 08.02.2019**

Vorbemerkung

Im Jahr 2018 haben die Kapazitätsausweitung auf 512.115 Flugbewegungen und die Häufigkeitszunahme von Ostwindwetterlagen den Mainzer Bürgern eine deutliche Erhöhung der Fluglärmbelastung beschert. Die Ostwindwetterlagen waren in 2018 mit 45 % um etwa 20 % häufiger als in den Vorjahren (25 – 30%). Ostwind bedeutet für Fraport Ostbetrieb, dabei überqueren die Flugzeuge im Landeanflug Mainz. Die höchste Überflughöhe weist der Mainzer Süden auf, da er unter den Endanfluglinien der Parallelbahnen liegt.

Weht der Wind aus Westen (Westbetrieb), landen die Flugzeuge von Osten her über Hanau bzw. Offenbach auf Fraport und nicht über Mainz. Bei Westbetrieb ist der Mainzer Süden -mit Ausnahme von Mainz-Laubenheim- deutlich weniger fluglärmbelastet.

Die Betriebsrichtungen werden je nach Windrichtung von der Deutschen Flugsicherung -DFS- festgelegt, wobei für die Umstellung von West- auf Ostbetrieb die besondere Regelung der Rückenwindkomponente gilt. Sie bewirkt, dass bei Ostwind bis zu einer Windgeschwindigkeit von fünf Knoten nicht über Mainz gelandet wird.

Aufzeichnungen des Deutschen Fluglärmdienstes –DFLD- über Windgeschwindigkeiten und Anflugrichtungen gaben Anlass nachzufragen, ob die DFS die Rückenwindkomponente in 2018 regelkonform angewendet hat. Das Ergebnis war unbefriedigend, da die Entscheidungen der DFS nicht nachvollziehbar waren. Verfahrensregeln des Qualitätsmanagements der DFS sollten dahingehend geändert werden, dass sich interessierte Betroffene über die dokumentierten Entscheidungsvorgänge informieren können.

Öffentlich wurde darüber diskutiert, ob der heiße Sommer und die gegenüber den Vorjahren deutlich veränderten Wettersituationen, eine Folge der weltweit beobachteten Klimaveränderungen sind. Wenn sich die Umstellung der Wetterlagen, wie in 2018 beobachtet, in den kommenden Jahren bestätigt, muss die Rückenwindkomponente erhöht werden, um den Fluglärmschutz der westlich von Fraport gelegenen Kommunen zu sichern.

Beschlussvorschlag:

Der Ortsbeirat Mainz-Laubenheim unterstützt den Beschluss des Ortsbeirates Mainz-Weisenau.

Der Ortsbeirat Mainz-Laubenheim schließt sich den Handlungsaufforderungen an die Verwaltung an, wonach diese darauf hinwirken soll, dass

- die bestehende Rückenwindkomponente von der DFS regelkonform und strikt eingehalten wird,

- die Entscheidungen über Betriebsrichtungsänderungen qualitätsgesichert dokumentiert und auf Verlangen den interessierten Betroffenen zur Verfügung gestellt wird und
- eine Erhöhung der Rückenwindkomponente aufgrund gehäufter Ostwindwetterlagen zu prüfen ist.

Begründung:

Der Beschluss des Ortsbeirates Mainz-Weisenau konzentriert sich auf die intransparenten Entscheidungen der Deutschen Flugsicherung zu den Betriebsrichtungsänderungen. Gefordert werden eine überprüfbare und qualitätsgesicherte Entscheidungsdokumentation und die strikte Einhaltung der Rückenwindkomponente.

Weiterhin greift der Beschluss die Klimaveränderung auf. Sollten sich die Ostwindwetterlagen als Folge globaler Klimaumstellungen weiter häufen, regt der Beschluss eine Erhöhung der Rückenwindkomponente an, um den Lärmschutz der östlich des Frankfurter Flughafens gelegenen Kommunen zu sichern.

Da von der Zunahme der Flugbewegungen und einer Nichtbeachtung der Rückenwindkomponente alle Stadtteile im Mainzer Süden von Mainz gleichermaßen betroffen sind, sind die Forderungen allseits unterstützungswert.

- **Leserbrief auf AZ Artikel vom Dienstag, 12. Februar 2019 (siehe Nr. 4)**

Klimawandel, mehr Landeanflüge über Mainz?

Mainz-Weisenau registrierte 2018 ein Plus von rund 30.000 Überflügen landender Flugzeuge gegenüber 2017. Hauptgrund war eine etwa 20%-ige Zunahme der Ostwindwetterlagen. Mehr Ostwind bedeutet für die westlich von Fraport unter dem Landeanflug gelegenen Kommunen mehr Überflüge und mehr Fluglärm.

Ob der Zuwachs auch auf der Nichtanwendung der Rückenwindkomponente beruhte, konnte nicht geklärt werden. Nachvollziehbare Begründungen der Festlegung von Betriebsrichtungen waren bei der Deutschen Flugsicherung –DFS- nicht einsehbar. Konsequenterweise fordert der Ortsbeirat Weisenau, mit den Stimmen der CDU, die Einrichtung eines transparenten Verfahrens zur Dokumentation der Festlegung der Betriebsrichtungen am Frankfurter Flughafen. Der Ortsbeirat Laubenheim unterstützt mehrheitlich diese Forderung nach Transparenz und Offenheit. Die CDU Laubenheim lehnt sie wegen des „Generalverdachtes“ gegen die DFS ab.

Sollten sich die Wetterlagen als Folge des Klimawandels dauerhaft umstellen, müsste nach Auffassung des Ortsbeirates Weisenau geprüft werden, wie der Status quo der Lärmverteilung u.a. über die Stellschraube Rückenwindkomponente wieder stabilisiert werden kann. Der Ortsbeirat Laubenheim unterstützt mehrheitlich auch diesen politisch klugen Prüfauftrag. Die FDP Laubenheim lehnt die Unterstützung als „Schaufensterantrag“ ab.

Für die Laubenheimer Bürgerinnen und Bürger hat das Abstimmungsverhalten Klarheit darüber gebracht, wo die CDU und die FDP Laubenheim beim Fluglärmschutz stehen.

2. **Antrag AK Fluglärm Hechtsheim vom 13.02.2019: „Juristische Neubewertung“**

Alle Bürgerinitiativen sollten trotz aller Rückschläge und der verlorenen Klagen, jetzt erneut eine juristische Standortbestimmung vornehmen.

Hintergrund:

Niemals zuvor lagen derart eindeutige Aussagen und Studien vor, die die gesundheitliche Beeinträchtigung durch die Emissionen des Flugbetriebes belegen.

- Die Ausarbeitungen von Prof. Münzel, selbst der NORAH-Studie, die Wirbelschleppenereignisse, die Ultrafeinstaubmessungen etc. zeigen in einer nie dagewesenen Klarheit auf, dass die betroffenen Menschen in ihren Grundrechten beeinträchtigt sind und in nicht ausreichendem Maße durch den Gesetzgeber geschützt werden.
- Aus dem heutigen Blickwinkel, würde man ggf. völlig anders argumentieren, bzw. das was früher dargestellt wurde mit Fakten belegen können.
- Die Politik hat sich eindeutig auf die Seite der Luftverkehrslobby geschlagen. Wie sonst sollte man das Ergebnis der Bundesregierung zur Evaluierung des Fluglärmgesetzes verstehen?
- Alle Fachkreise, die an der Anhörung teilgenommen haben. UBA, SRU, Öko-Institut, WHO 2018, Kommunen, ADF, Ländervertretungen und Betroffenen BI's haben umfangreiche fundierte Änderungsnotwendigkeiten aus Erfahrungen mit der Umsetzung und aus Rechtsverfahren identifiziert, die keinen weiteren Aufschub zulassen.
- Nachdem die 10 Jahresfrist längst verstrichen ist, wurden notwendige Entscheidungen nun erneut

vertagt.

- Spätestens jetzt ist zu überlegen, wie juristisch der Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen von den dafür zuständigen Stellen eingefordert werden kann.
- Gleichzeitig lassen die derzeitigen Regelungen zu, dass vermeidbarer Lärm nicht vermieden wird.
- Im Gegensatz zu anderen Flughäfen, gibt es für Fraport keine verbindlichen Vorschriften, die Lärm arme An- und Abflüge gewährleisten.
- Es bleibt dem Piloten überlassen, wann und wo er die Fahrwerke ausfährt – die Festlegung der Betriebsrichtung erscheint oft willkürlich, wie z.B. die 10 Minuten Betriebsrichtung 07 am 17.02.2019 ab 5:00 Uhr morgens belegen.
- Trotz aller Negativverfahren, halten wir es deswegen für notwendig, die gesamte Expertise zu bündeln und auf Basis des jetzigen Wissens alle Klagemöglichkeiten und Rechtswege erneut zu prüfen bzw. aus einem anderen Blickwinkel zu bewerten.
- Die Politik wird nur dann reagieren, wenn sie per Gerichtsurteil dazu gezwungen wird.

3. **Volocopter:**

Das sind autonom fliegende **Riesendrohnen** (Hubschrauber) die mit 18 elektrisch angetriebenen Propellern betrieben werden. Fast 10 Meter Durchmesser der Tragkonstruktion. [Bericht in der AZ v. 13. Feb. 2019, S. 1.](#) Die Idee ist, dass Leute die verstopften Straßen in niedriger Höhe einfach überfliegen. Da sie nicht an Straßen gebunden sind, sicher auch über Häuser und Gärten. Die Kosten sollen mit den Kosten für eine Taxi-Fahrt vergleichbar sein. Auch wenn sicher noch ein paar Jahre vergehen werden, so werden diese fliegenden Ungeheuer nicht lautlos sein, sich aber zu jeder Zeit und überall zu einer weiteren Belästigung entwickeln. Auch Luft bewegt sich nicht lautlos. <https://de.wikipedia.org/wiki/Volocopter> <https://www.volocopter.com/de/> Auch der Gyrocopter sollte so gut wie keinen Lärm machen, weil die Drehflügel nicht angetrieben werden. Weit gefehlt, den Nerv tötenden Lärm können alle Menschen bezeugen, die in der Nähe eines Flugplatzes leben, auf denen solche Fluggeräte stationiert sind.
Von einem vernünftigen Ausbau und Angebot eines öffentlichen Nahverkehrs, halte ich erheblich mehr. Er steht allen Menschen zu Verfügung.

Dietrich Elsner, Koordinator

Karl-Heinz Hook, BI Lerchenberg

Mainz, den 23, Februar 2019