

Initiativen Fluglärm in Mainz und Rheinhessen

Besprechungsnotiz vom 11. April 2019

in der Ausweich-Ortsverwaltung 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: %

2. Einwände zur Besprechungsnotiz vom 14. Februar 2019:

Besserung zu Pkt. 5.2. letzter Absatz: Der Protest der Schüler richtet sich gegen den unvermindert ansteigenden CO₂ – Gehalt in der Atmosphäre und dessen Beitrag zum Klimawandel. Sie haben starke Gemeinsamkeiten mit unserem Protest.

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. Organisation:

1. Berichte der Arbeitsgruppen / Vereine:

Gerd Schmidt Laubenheim berichtet:

Deutsche Flugsicherung -DFS- reduziert wieder die Anflughöhen des Gegenanfluges:

2010 wurde im ersten Maßnahmenpaket „Aktiver Schallschutz“ des Forums Flughafen und Region die Anhebung der Gegenanflüge um 1000 ft als aktive Lärmschutzmaßnahme empfohlen.

Entwickelt wurde diese Maßnahme unter Leitung der DFS vom Experten Gremium Aktiver Schallschutz -ExpASS-. Ab 2012 wurde die Maßnahme in den Regelbetrieb überführt.

Am 27.03.2019 informierte die DFS die Fluglärmkommission Frankfurt über die Aufhebung dieser aktiven Lärmschutzmaßnahme. Ab 28.03.2019 wurden die Flughöhen des Gegenanfluges wieder auf die Höhen von 2010 abgesenkt. Am Wegpunkt DF640 ist anstelle 5000 ft wieder 4000 ft und am Wegpunkt DF441 ist anstelle 6000 ft wieder 5000 ft zu fliegen. Die DFS begründet die Aufhebung der aktiven Lärmschutzmaßnahme mit den verschärften Sicherheitsanforderungen der ICAO. Diese Begründung wirft Fragen auf, da die von der DFS angeführte ICAO Regelung DOC 4444 Nr. 6.7.3.2.4 inhaltlich nicht neu ist. Eher ist anzunehmen, dass nach dem Flugchaosjahr 2018 mehr Luftraum für die Abwicklung der deutlich angewachsenen Flugbewegungen geschaffen und der Überwachungsaufwand der DFS verringert werden sollen. Letzteres ist für die DFS ein gewichtiger Grund, wurde doch seit 2012 der Personalbestand um 8,3 Prozent zurück gefahren und das bei einer Zunahme des Luftverkehrs im zweistelligen Prozentbereich.

Die Absenkung der Gegenanflughöhen bedeutet für die BürgerInnen aller Kommunen, die unter dem Gegenanflug liegen, eine erhebliche Zunahme der Fluglärmbelastung. Ein Belastungszuwachs, der die DFS nicht tangiert, da sie sich ausschließlich auf ihren gesetzlichen Auftrag nach § 27c LuftVG bezieht, die sichere, geordnete und flüssige Abwicklung des Luftverkehrs.

Auch für die Mainzer Bürger wird die Rücknahme des aktiven Schallschutzes Auswirkungen haben. Mit Überführung der Anhebung des Gegenanfluges in den Regelbetrieb im Jahr 2012 wurde bei Ostbetrieb auch der Eindrehbereich um 5,5 km nach außen und nach Westen verschoben. Mit der Folge, dass nicht mehr über Mainz auf die Grundanfluglinie eingedreht wurde. Das brachte für

Mainz, insbesondere für den Mainzer Süden, eine deutliche Lärmentlastung. Zu befürchten ist, dass mit der jetzigen Absenkung der Gegenanflughöhe die Eindrehbereiche wieder verschoben und so wie früher über Mainz eingedreht wird. Die Folge wird eine deutliche Zunahme der Fluglärmbelastung in Mainz sein.

Anmerkung: Es wird berichtet, dass an der Mensa Uni MZ ein Werbe-Plakat für neue Mitarbeiter der DFS hängt.

2. Berichte der Fachgruppen:

Joachim Alt berichtet über Messungen zu **Ultrafeinstaub** in Sachsenhausen. Einzelheiten: NW-Bahn, Westbetrieb, d.h. Flugzeuge landen von Osten, unsere Messstelle 8km östlich der Landebahn + 0,5 km nach Norden. Es zeigt sich, dass die Landungen und die Messwerte von Ultrafeinstaub korrelieren. Dafür wurde auch die Fluglärm - Dokumentation vom DFLD verwendet. (Anlage: Ultrafeinstaubbelastung und Flugbetrieb)

4. Aktionen:

1. Am 6.4.2019 wurde ein neuer Vorstand der Bundesvereinigung gegen Fluglärm e.V. gewählt. Der langjährige Präsident Helmut Breidenbach hat sein Amt am 6. April 2019 im Rahmen der Mitgliederversammlung niedergelegt und **Carl Ahlgrimm** (Ludwigsfelde bei Berlin) zum neuen **Präsidenten** gewählt. Siehe: [Pressemeldung der BVF](#)

https://www.fluglaerm.de/bvf/presse/pressemitteilungen/20190406_BVF-PM-Neuwahl-BVF-Praesident.pdf

Übersicht zur Bundesvereinigung gegen Fluglärm (BVF): <https://www.fluglaerm.de/>

Die BVG entsendet gemäß § 32 b LuftVG (Luftverkehrsgesetz) Mitglieder in die Fluglärmkommissionen. Weiter stellt die BVG ein Mitglied für den Beratungsausschuß nach § 32a LuftVG beim Bundesministerium Umwelt, und Bundesministerium Verkehr,

2. ver.di plant eine Montagsdemonstration zu gestalten:

Hannelore Feicht berichtet über das erste Gespräch mit ver.di (Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft): Die gemeinsame Montagsdemo am 13.05.2019 wird unter dem Motto "Gute Arbeit - Gute Nachbarschaft" stehen. Eines der Hauptthemen werden wohl die prekären Arbeitsbedingungen am Flughafen sein. Unter anderem wird Peter Feldmann als Oberbürgermeister der Stadt Frankfurt sprechen. Das Thema der Demo: Der Flughafen wird dann am erfolgreichsten sein, wenn er den Anwohnern ein guter Nachbar ist und die Beschäftigten gute Arbeitsbedingungen haben.

3. Tag gegen den Lärm am 24.4.2019 – Planung?

In Frankfurt bzw. Kelkheim fanden Veranstaltungen statt. <http://www.tag-gegen-laerm.de/>
<http://www.tag-gegen-laerm.de/aktuelle-aktionen/mahnwache-in-kelkheim>

4. Ideen-Workshop: 18. Mai 2019 von 10:00-15:00/16:00 Uhr, Rüsselsheim, Hängelstr. 11.

Es ist ein Treffen des BBI, um über die aktuelle Situation hinsichtlich Fluglärm, Nachtflugverbot, Stopp des weiteren Flughafen - Ausbaus usw. zu diskutieren / beraten. Planung durch Monika Wolf und anderen.

5. Politik:

1. BBI-Politikbrief zur Europawahl wurde an bekannte EU-Kandidaten und Bundespolitiker verteilt: Die Sprecher des BBI haben den Politikbrief erstellt. Es ist ein **Forderungskatalog** an die künftig im Europaparlament vertretenen Parteien. Ziele sind u.a.: Abbau der Subventionen für den Luftverkehr, Einführung einer europaweiten Kerosinsteuer, nächtliches Start- / Landeverbot, europaweite Lärminderungsziele, Überflug- und Landeverbot für Überschallflugzeuge,

Ablehnung von CORSIA, dass den Zuwachs im internationalen Luftverkehr bis 2020 als gegeben hinnimmt und sich für das Wachstum danach auf die Wirksamkeit von Kompensationsmaßnahmen verlässt. Ab 2021 sollen die Fluggesellschaften beginnen, freiwillig über das freigesetzte CO² berichten und CO²-Zertifikate kaufen. Die einzelnen Phasen ziehen sich bis 2032 hin, nachdem die Wirksamkeit überprüft werden soll. An CORSIA werden nicht alle Länder teilnehmen. Zitat aus dem [AERO Klimaschutz-Portal](#) „Unabhängig von der phasenweisen Implementierung, der Teilnahme und den genannten Ausnahmen unter CORSIA, sind alle Staaten, von denen aus Fluggesellschaften internationale Flüge operieren, aufgerufen, freiwillig den Ausstoß der CO²-Emissionen zu dokumentieren und an die ICAO zu berichten.“ Die Teilnahme der Staaten an CORSIA ist freiwillig. Es werden nur die Flüge einbezogen werden, die zwei teilnehmende Staaten verbinden. **CORSIA lässt sich nicht mit den Zielen des Pariser Abkommens vereinbaren und ist kein geeigneter Ersatz für den derzeitigen Europäischen Emissionshandel.**

2. Fridays for Future - Forderungen, Kommunikation mit UBA-Bürgerservice:

1. Potentielle finanzielle und gesellschaftliche Auswirkungen (Spiegelbericht):

Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass in einer sozialen Marktwirtschaft alle Leistungen, alle internen und externen Kosten zu tragen haben. Dazu gehört natürlich auch eine Reihe von Gütern, bei denen wir uns dran gewöhnt haben, dass sie uns kostenfrei zur Verfügung stehen, wie zum Beispiel die Luft, die wir zum Atmen brauchen. Auch das Trinkwasser steht uns kostenfrei zur Verfügung, wenn wir an einen Bach gehen und daraus schöpfen. Doch trauen wir uns das heute noch zu. Wir müssen befürchten, dass das Wasser des Baches verunreinigt und z.B. mit Nitrit belastet ist. Es muss mit viel Aufwand trinkbar gemacht werden und wird uns ins Haus geliefert. Wir haben alle akzeptiert, dass wir dafür zahlen müssen. Müssten die Kosten nicht von denen getragen werden, die Wasser über die Selbstreinigungskraft hinaus belasten? Was ist aber, wenn die Luft die alle Lebewesen brauchen, mit Schadstoffen belastet ist? Auch die Luft bewegt sich in Kreisläufen und hat eine gewisse Kraft sich von Schadstoffen zu befreien. Was ist aber, wenn das Gleichgewicht dieser Kreisläufe gestört wird? Was ist mit giftigen Luftschadstoffen aus Verbrennungsprozessen (z.B. NO_x, CO² oder Ultrafeinstaub)? Wie lange verweilen sie in großer Höhe, zum Teil in der Stratosphäre. Was bewirken sie in diesen Höhen in Bezug auf unser Klima und unser Wetter? Wenn die Kreisläufe aus dem Gleichgewicht geraten? Dann hat das Welt-weite Konsequenzen, Deutschland und die EU liegen in der Spitzengruppe der größten CO² Emittenten und pro Kopf liegt Deutschland weit vorne. 2013 ist der CO²-Gehalt der Luft 36mal so hoch wie 1900 und 6mal so viel wie 1950. Mehr Infos [hier](#). Während in fast allen Wirtschafts-Sektoren die CO²-Freisetzung leicht zurückgegangen ist, ist sie im Verkehrssektor seit 1990 wieder angestiegen. Für den Luftverkehr liegt die Steigerung noch darüber. Hinzu kommt die ca. 3 bis 5fache Klimawirkung in großer Höhe.

Es ist also für Deutschland durchaus sinnvoll, die Technologie-Führerschaft für eine CO²-Wende zu ergreifen.

Im Spiegelbericht vom 9. April 2019 werden die Forderungen der jungen Leute an Hand einiger Beispiele bewertet. Langstreckenflüge würden bis zu 2.000€ teurer. Die werden für den Durchschnittsbürger ja wohl nicht monatlich anfallen, man muss dann eben ein wenig länger sparen. Für den Liter Benzin wären 0,43€ mehr zu bezahlen – das hatten wir schon mal. Das Kilo Rindfleisch würde 2,58€ mehr kosten. Man muss ja nicht jeden Tag Rindfleisch essen. Also insgesamt durchaus erträgliche Steigerungen, die aber durchaus Einfluss auf die Reduzierung der CO²-Freisetzung hätte. Produkte, die den Verbrauchern mit weniger CO²-Freisetzung angeboten werden, würden billiger und sich schneller am Markt durchsetzen. Dabei ist es wohl gleichgültig ob die Klimaziele als knappe Zertifikate oder über Steuern gesteuert werden. Es darf nur keine Schlupflöcher geben, durch die man sich der Belastung entziehen kann. Für Menschen, die unter solchen Preissteigerungen leiden, können aus den Mehreinnahmen des Staates, soziale Unterstützungsprogramme finanziert werden.

2. Umweltschutzgesetz oder Umweltskabinet – was wirkt schneller?

Der Streit, ob nun ein Umweltschutzgesetz oder ein Umweltkabinett in der Lage ist die Ziele, zu denen sich die Bundesregierung verpflichtet hat, oder die zu erreichen notwendig sind, mutet mir eher als ein Verzögerungsspiel an. Man redet lange über Verfahren und braucht nichts zu entscheiden. Dafür steht aber keine Zeit zur Verfügung. Die Sache wäre längst durch, wenn die Umweltministerin die Kompetenz hätte, die sie für diese schwere Aufgabe braucht. Daran ändert auch das Kabinett nichts. Natürlich wird ein Umsteuern von fossiler Energie auf erneuerbare Energie Auswirkungen auf den Arbeitsmarkt haben. Das heißt aber nicht, dass weniger Arbeit benötigt wird, aber eben andere.

3. Luftverkehr plant vermehrten Einsatz von e-Kerosin bis 2050:

1. Wo kommt die notwendige Energie her?

e-Kerosin ist ein synthetischer Kraftstoff für Flugzeuge. Benötigt werden dazu Wasser, Strom und CO₂. [Ein kleiner Film zeigt eine der Möglichkeiten](#). Die Luftverkehrswirtschaft hofft auf einen marktreifen e-Kraftstoff bis zum Jahr 2050. Ob das für die Pariser Ziele reicht, wird sich herausstellen.

2. Was ist mit Verbrennungsrückständen in großen Höhen?

Gleichgültig ob es sich um e-Kerosin oder fossiles Kerosin handelt, in großer Höhe und mit hohen Temperaturen verbrannt, werden selben Rückstände entstehen. Die Forschung wird zeigen müssen, ob damit das Klima- und Belastungsproblem des Luftverkehrs gelöst wird.

4. Gespräche mit Bundestagsabgeordneten zu unserem Thema Fluglärm nicht leicht:

1. Notwendige Anpassungen im passiven Schallschutz aus BVF-Sicht

Seit vielen Monaten bemühen wir uns um Gesprächskontakte mit den Abgeordneten, die sich in der parlamentarischen Arbeitsgruppe Fluglärm zusammen gefunden haben. Es entsteht der Eindruck, dass sich dieser Arbeitskreis stärker mit der Luftverkehrswirtschaft unterhält, als mit den betroffenen Bürgern. Über den sehr engen Kontakt zwischen Verkehrsministerium und der Interessenvertretung der Luftverkehrswirtschaft, ist der Einfluss so stark, dass er über den Arbeitskreis nicht noch erhöht werden muss. Sicher ist es aber notwendig sich beide Seiten anzuhören.

2. Kl. Anfrage der Fraktion der Linken zum Ergebnis der Evaluierung des FluLärmG

Um ein wenig mehr Licht um die Diskussion im Rahmen der Evaluierung des Fluglärmschutzgesetzes zu bringen, hat die Fraktion „Die Linke“ eine kleine Anfrage in den Bundestag eingebracht, die inzwischen mit einer [Vorabversion beantwortet](#) wurde. Es ist erfreulich, dass die Linke die parlamentarische Kontrollfunktion der Regierung vornimmt, die wir von allen Bundestagsabgeordneten erwarten.

6. Veranstaltungen:

1. 19.5.2019 WeMove.EU EU-weite bunte Europa-Für-Alle-Aktionen mit Demos, Partys, usw.

7. Sonstiges:

1.