

Initiativen Fluglärm in Mainz und Rheinhessen

Besprechungsnotiz vom 9. Mai 2019

in der Ausweich-Ortsverwaltung Lerchenberg

In der alten städt. Kita, Hindemithstraße 1

Zugang von der Hebbelstraße 131-139 oder vom Wendehammer Fontanestraße

Wir bitten um Teilnahme der Sprecher oder Vertreter der Vereine, Arbeits- und Fachgruppen.

1. Änderung der Tagesordnung: %
2. Einwände zur Besprechungsnotiz vom 11. April 2019: keine
3. Organisation:
 - a. Berichte der Arbeitsgruppen / Vereine:

Wolfgang berichtet von einer **TV-Nachfrage** über die Themen: Fluglärm, Ultrafeinstaub u.a. Joachim Alt hat Entwürfe für **Plakate** vorgestellt – auch im Zusammenhang mit „Fridays for Future“ - welche auch gut bei unseren Mo-Demos verwendet werden können.
 - b. Berichte der Fachgruppen:
 - i. Schwämmlein zu Staubmessungen: Das FFR mit seinem Umwelt- und Nachbarschaftshaus (UNH) lässt vom Hess. Landesamt für Naturschutz, Umwelt + Geologie (HLNUG) die Staubwerte nahe NW-Bahn Fraport messen. [Mehr](#)
Es wird aber nur Feinstaub der Größe PM10 + PM2,5 (Partikelgröße 10 + 2,5µm) gravimetrisch gemessen. Der **Ultrafeinstaub** mit kleineren und weitaus gefährlicheren Partikel im Bereich 10-100 Nm (Nanometer) werden vom UNH erstaunlicherweise! nicht gemessen. Siehe im LINK oben > „Details zu Messungen“! Ultrafeinstaubpartikel im Bereich Nm müssen gezählt werden. Diese Partikel dringen tief in den Körper ein, auch in das Gehirn. [Mehr](#)
 - ii. Ein Thema war auch, dass Flugzeuge bei Problemen grundsätzlich Kerosin über dem Pfälzer Wald ablassen. Hier ist zu bemerken, dass kleinere Flugzeuge sehr wohl mit vollen Tanks landen können. Größere Flugzeuge auch, sie müssen jedoch überprüft werden und fallen für ca. 3 Tage aus. Diese zeitliche / finanzielle Einbuße möchte die Luftfahrtindustrie durch Kerosin-Ablass vermeiden. Es ist also ein wirtschaftlicher Vorteil zu Lasten der Menschen. Lt. UBA (Umweltbundesamt) ist „Kerosinablass für Mensch und Umwelt unkritisch“. Trotzdem empfiehlt das UBA nicht immer an den gleichen Stellen ablassen! Die Kerosin – Menge ca. 500To/Jahr! Weiter heißt es: „Ein Großteil des Kerosin noch in der Luft verdunstet.“ Im Sommer ja, nicht jedoch bei tiefen Lufttemperaturen siehe UBA Pkt. 4.3 Seite 9. Bei -10°C erreicht 59% des abgelassenen Kerosins den Boden!
 - iii. Das Landesamt für Umwelt RLP in Mainz möchte 2 Messstellen installieren, welche den Kerosingehalt in der Luft messen können. Sie werden in bereits vorhandene Luftmessstellen integriert. Orte: Hortenkopf im Pfälzerwald und Dunzweiler Westpfalz.
4. Aktionen:
 - a. Berichte über Aktionen und Veranstaltungen:
 - i. Mahnwache zur T3-Grundsteinlegung am 28.4.2019:
 - Mit einer Mahnwache bei Fraport im Terminal 1 wurde vom [BBI](#) gegen den weiteren Ausbau des Flughafens protestiert. (siehe 29.4.19) Es ist schon sehr verwunderlich, dass der stellvertretende Vorsitzende der SPD-Landtagsfraktion, [Marius Weiß](#) nicht fähig ist, aus Fehlern der Vergangenheit zu lernen. Der Flughafenausbau ist mit gefälschten Prognosen und Gutachten, sowie einer manipulierten Umweltverträglichkeitsprüfung und falschen Versprechungen durchgesetzt worden. Steigerungen von Flugbewegungen gehen auf die Anwerbung von Billigflieger zurück und nicht auf den Bedarf der Region. Die Verwaltungsgerichte haben nur festgestellt, dass die Beamten der Planfeststellungsbehörde

richtig gearbeitet hätten. Sie sind nicht in der Lage und es ist nicht ihre Aufgabe die Richtigkeit der eingereichten Unterlagen zu prüfen. (Ein gesetzlicher Mangel.)

In TV und Presse wurde ausführlich / überschwänglich über die Grundsteinlegung für das Terminal 3 berichtet. Auch der [Kommentar von Rainer Schlender in AZ-Mainz vom 30.4.2019](#), Seite 6+2 gibt sich der Wachstumseuphorie hin, die aus der Zeit gefallen erscheint. Er lobt die Billigfliegerei über den Klee, nicht realisierend, dass der Luftverkehr weder Kraftstoff- noch Mehrwertsteuern zahlt. Von einer Internalisierung sämtlicher externen Kosten ganz zu schweigen. Der Luftverkehr ist das Segment mit den höchsten Steigerungsraten in Bezug auf den Ausstoß von Klimagasen, deren Wirkung in großer Höhe mit Faktor 3 bis 5 anzusetzen ist. Hoffentlich hat er auch die 4 kritischen Leserbriefe gelesen v. 4.5.19, in denen die negative Seite des Ausbaus dargestellt ist.

- Petra Schmidt, eine Bürgerin von Walldorf analysiert bei der BBI-Mahnwache sehr treffend, die negativen Auswirkungen der landseitigen Anbindung des Terminal 3 auf die Städte und Gemeinden im Süden des Frankfurter Flughafens.
Sie schließt mit den Sätzen: „Wirtschaftliches Wachstum ist kein Naturgesetz, hier müssen dringend regulatorische (und nicht nur marktbasierende) Maßnahmen ergriffen werden, um dem Flughafen und dem Flugverkehr endlich umwelt-, klima- und raumverträgliche Grenzen zu setzen. Eine Obergrenze von 380.000 Flugbewegungen pro Jahr ist notwendiger denn je. Wir werden nach über 20 Jahren Kampf gegen die Landebahn Nordwest, Ausbau Süd und gegen Terminal 3, angesichts dieser Sisyphus-Aufgabe nicht locker lassen und weiter bei unserem Protest bleiben!“
- In der Pressemitteilung des Bund für Umwelt- und Naturschutz (BUND) wird die Verlagerung des innerdeutschen Flugverkehrs auf die Schiene gefordert.
 - Zitat aus Broschüre des BMVI: „Das Gutachten zur Grundlagenermittlung für ein Luftverkehrskonzept bezieht sich auf die Verkehrsträgeranalyse 2010 und den Bundesverband der Deutschen Fluggesellschaften, die beide zu dem Ergebnis kommen, dass der Luftverkehr erst ab einer Reiseentfernung von 500-700 km bei den gesamtwirtschaftlichen Kosten Vorteile aufweist.“
Es ist davon auszugehen, dass die Belastung durch Klimagase in dieser gesamtwirtschaftlichen Kostenrechnung nicht berücksichtigt ist.
 - Uni Basel will Studenten das Fliegen auf Strecken unter 1.000km verbieten.
 - Sichtlich ist die Wachstumsstrategie der Fraport aus der Zeit gefallen.
- Schließlich schlägt Christian Rau einen literarischen Bogen von der Nordwest-Passage der Seefahrt zur Nordwest-Bahn der Fraport im Kelsterbacher Wald.

ii. geplante Veranstaltungen:

- Ideen **Workshop** des BBI für unseren Protest, am 18.05.2019 Rüsselsheim: Ideen und weitere Protestmöglichkeiten wurden bereits an Monika Wolf herangetragen. Diese sind breit gefächert. Darüber ist ausführlich zu diskutieren, einschließlich der Möglichkeiten zur Umsetzung. Ideen für und Mitwirkung an der Gestaltung der Montagsdemonstrationen sind sehr willkommen.
- Jahreshauptversammlungen der Fluglärm-Schutz-Vereine:
Bereits am 15. Mai 2019 „Verein lebenswertes Mainz“ siehe Termine >
<https://lebenswertesmainz.de/>
- „Initiative gegen Fluglärm Mainz“: Die JHV etwa Mitte Juni.
Div. Infos auch siehe: <http://www.fluglaerm-mainz.info/themen-news.html>
Jahreshauptversammlung der Fraport:
Am 28. Mai 2019 in der Jahrhunderthalle. Von den „kritischen Aktionären“ (einige sind in BIs aktiv) wird sicher wieder auf den ungenügenden Schutz der Anwohner vor Fluglärm hingewiesen.
- Mahnwache am Kloster Eberbach anlässlich des Rheingau Musik Festival :
Am Samstag 22. Juni 2019 von 15:30 – 18:30 Uhr entlang der Zufahrtsstraße. Hannelore

Feicht: Plakate, Banner, Info-Blätter werden vor Ort verteilt. Es gibt wieder einen Shuttlebus von Kiedrich (Parkplatz) zum Kloster. Grund der Mahnwache ist die Verfilzung, die es zwischen Rheingau Musik Festival, Luftverkehrswirtschaft, hessischer Landesregierung und Deutscher Flugsicherung gibt. Das Eröffnungskonzert wird u.a. von Fraport gesponsert. Einzelheiten siehe auch auf der BBI – Seite:
<http://www.flughafen-bi.de/termine/termine.htm>

5. Politik:

a. Wachstum der Fraport:

- i. Fraport präsentiert die **Wachstumsvorstellungen** in der FLK Sondersitzung. Nach Fertigstellung des Terminals 3 - Flugsteig G - möchte Fraport die Flugbewegungen um 2 auf 104/Std. erhöhen, mit dem Ziel die prognostizierten 126 Bewegungen pro Stunde zu erreichen. [Dokumentation der FLK-Sondersitzung](#).

b. Forderungen an Verwaltung und Gesetzgebung:

In der Bevölkerung verbreitet sich in zunehmendem Maße der Eindruck, dass Politik und Verwaltung sich um die Wirtschaft kümmert, alles vermeidet, was die Gewinne der großen Unternehmen schmälern könnte und dabei die Grundrechte aller Menschen vergisst. Das geht so weit, dass man erleben kann, von amtierenden Politikern im privaten Gespräch mit dem Satz abgespeist wird: „Ja, das Geld regiert die Welt.“

- i. Die Menschen erwarten von der Verwaltung und der Gesetzgebung ein klares Bekenntnis zum Grundgesetz und den Menschenrechten für alle Menschen.
- ii. Dazu gehört natürlich auch „das Recht auf Leben und körperliche Unversehrtheit“. Dieses Recht schließt den Menschen in seiner Gesamtheit von Körper, Seele und Geist ein.
- iii. Es ist Aufgabe des Gesetzgebers und der darauf aufbauenden Verwaltung die Menschen auch gegen Gefährdungen zu schützen, die sich u.a. aus Lärm-, Abgas- und Feinstaub-Belastung ergeben.
- iv. Dazu gehört auch der Ultrafeinstaub, der nicht mehr zu sehen ist, weil die Partikel durch hoch effiziente Verbrennungsprozesse so klein sind, dass sich an ihnen das Licht nicht mehr brechen kann, aber in seiner gesundheitlichen Gefährdung um ein vielfaches über der Gefährdung durch den gesetzlich überwachten Feinstaub (PM10 und PM2,5) liegt.
- v. Der Gesetzgeber ist aufgefordert Regeln für die Erfassung und Bewertung von Ultrafeinstaub-Belastung zu definieren, ohne Rücksicht auf die Interessen der Wirtschaft. Es geht zunächst um Wissen. Dabei muss die Erfassung auf eine Partikelzählung umgestellt werden, weil er sonst in der Wägung der gesamten Staubbelastung untergeht. Notwendige Konsequenzen müssen dem dann folgen.

c. Entwurf Klimaschutzgesetz des Bundesumweltministeriums:

Es gibt einen Referentenentwurf für ein Klimaschutzgesetz, das seit Februar dem Kabinett zugeleitet, aber nicht behandelt wurde. Man hört, dass es ggf. im Herbst d.J. in Kabinett behandelt werden sollte. Die Dringlichkeit des Klimaschutzes scheint in Bundeskabinett noch nicht angekommen zu sein. Jeder Tag Verzögerung macht Klimaschutz teurer.

- i. Es gibt zwar auch ein Aktionsprogramm Klimaschutz – [„Begonnenen und beschlossene Klimaschutzaktivitäten“](#) (8 Seiten). Das ist sicher eine wichtige, aber kleinteilige Sammlung möglicher Maßnahmen, aber ohne Wirkung, Aufwand und zeitlichem Rahmen, wobei die Verantwortung i.d.R. nicht bei den Ministerien, sondern bei Verbänden und Institutionen liegt.
- ii. Unter der Überschrift „Verkehr“ wird der Luftfahrt überhaupt nicht erwähnt. Zum Luftverkehr gibt es vom BMU es nur eine [langatmige Abhandlung zum Luftverkehr](#) mit vielen Verweisen auf weitere Texte, aus denen letztlich hervor geht, dass man in Bezug den internationalen Luftverkehr und deren Klimawirkung in Deutschland nichts machen kann.
 - Zitat: „Für die Belange des internationalen Luftverkehrs ist die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) als UN-Sonderorganisation zuständig.“ Das ist zumindest zu bezweifeln.

- Die ICAO ist eine Organisation mit 193 Mitgliedstaaten und entsprechend schwerfälligen Entscheidungsprozessen. Sie wurde u.a. mit dem Ziel gegründet, die Sicherheit im internationalen Luftverkehr zu sichern.
 - Das von ihr vorgeschlagene CORSIA wird den Anforderungen zum Klimaschutz nicht gerecht. Es geht nicht um die Kompensation von CO²-Ausstoß, sondern um Vermeidung. Von allen Wirtschafts-Sektoren wächst der CO²-Ausstoß im Verkehrssektor unverändert und im Luftverkehr am stärksten. Seit 1997 ist die ICAO aufgefordert eine schlüssige Regelung zur Vermeidung der Klimawirkung des Luftverkehrs vorzulegen, die zu den sich weiter entwickelnden Klimaziele passt. Außer viel Papier und der Träumerei von synthetischem Kraftstoff in ferner Zukunft, ist im Grunde nichts heraus gekommen. (ICAO Annex 16 Vol IV) Zudem wird bei CORSIA die Klimawirkung von Kerosin in großer Höhe völlig ignoriert, die mit Faktor 3 bis 5 anzusetzen ist. **Fliegen muss erheblich teurer werden.**
- iii. Weitere Informationen finden Sie im Klimaschutzbericht, im Aktionsprogramm Klimaschutz 2020 und unter Klimaschutzgesetz. Dabei ist zu berücksichtigen, dass der geplante Zeitraum bis zur CO² Neutralität viel zu lang ist und durch eine straffe Projektplanung und Steuerung beschleunigt werden muss. Die Zeitplanung und die Projektsteuerung müssen im Bundesumweltministerium liegen. Die Maßnahmen müssen von den Fachministerien kommen. Die Bundeskanzlerin, mit ihrer Verantwortung für die Richtlinien der Politik stellt sicher, dass alle Fachbereiche ihren Verpflichtungen nachkommen. Eine echte Projektsteuerung also. Das gilt für die Stilllegung der größten CO² Schleudern ebenso wie die Initiierung innovativer Arbeitsplätze in den betroffenen Regionen. Eine kurze Darstellung des geplanten Klimaschutzgesetz sind im Klimareporter zu finden.

d. **Europawahl:**

Wir dürfen über die Notwendigkeiten zum Klimaschutz unsere Forderungen für wirksamen Lärm- und Schadstoff-Schutz im Umfeld von Flughäfen nicht nachlässigen. Beide Bereiche ergänzen sich gegenseitig.

- i. Neben den WHO-Empfehlungen für den Dauerschall außen, ist es notwendig auch entsprechende Maximalpegel für die Lärmimmission der Menschen in die Gesetzgebung aufzunehmen.
- ii. Da Deutschland und wohl auch die meisten übrigen Mitgliedsstaaten bisher keine Lärminderungsziele entsprechend der WHO-Empfehlung definiert haben, sollte diese Definition von der EU übernommen werden.
- iii. Dabei ist die Lärmbelastung von verschiedenen Verursachern auf einen Immissionsort (z.B. Wohnort) als Gesamtlärm auszuweisen und in die Berücksichtigung des notwendigen Lärmschutzes einzubeziehen.
- iv. Rechenmodelle für die Lärmimmission sind regelmäßig durch Messungen zu überprüfen und die Rechenmodelle sind der Realität anzupassen.
- v. Die Besteuerung der Flüge innerhalb der Mitgliedsstaaten, als auch der Flüge innerhalb der Europäischen Gemeinschaft müssen im Rahmen einer EU-Verordnung mit der Besteuerung der anderen Verkehrsträger harmonisiert werden.
- vi. Die Besteuerung von an Bord genommene Kraft- und Betriebsstoffe sind in bilateralen Luftverkehrsabkommen zwischen Staaten geregelt und nicht durch die ICAO bestimmt, wie es die Luftverkehrswirtschaft immer wieder behauptet wird.
- vii. Die ca. 91 bilateralen Luftverkehrsabkommen mit Drittstaaten sind zu kündigen und ebenfalls auf die Versteuerung durch das Land in dem getankt wird, umzustellen.
- viii. Auf dieser Basis muss auch die CO²e-Belastung ermittelt und erhoben werden, wobei die erhöhte Klimawirkung in großen Höhen (Faktor 3 bis 5) zu berücksichtigen ist.
- ix. Die Teilnahme der EU an CORSIA der ICAO ist zu kündigen, da die Belastung nach EU-Regeln erfolgt und CORSIA nicht ausreicht.
- x. Um zu verhindern, dass Fluggesellschaften aus Drittstaaten innerstaatlichen Luftverkehr in EU-Mitgliedsstaat aufnehmen, darf der Flug eines Drittstaates in einem EU-Mitgliedsstaat nur einmal Passagiere und Fracht ausladen und aufnehmen.
- xi. Starts und Landungen in der gesetzlichen Nacht sind in an allen Flughäfen der EU nicht zulässig.

- xii. Kurzstreckenflüge unter 1.000 Kilometer sind zu vermeiden.
- xiii. Für Überschallflugzeuge darf es in der EU keine Sonderregelungen in Bezug auf Lärm-, Schadstoff-Belastung und Klimawirkung geben.

6. Veranstaltungen:

a. für den Terminkalender:

- i. 12. Juni 2019 um 19:00 Uhr Mitgliederversammlung des Vereins Initiative gegen Fluglärm Mainz e. V.
im Hotel INNdependence, Gleiwitzer Str. 4, Oberstadt, 55131 Mainz
- ii. 22. Juni 2019 von 15:30 bis 18:30 Mahnwache am Kloster Eberbach zum Eröffnungskonzert des Rheingau Musik Festivals – Fraport tut sich als Auftakt des Rheingau
- iii. 14. Juni 2016 um 19:00 Mitgliederversammlung des Deutschen Fluglärm Dienstes (DFLD). Im Naturfreundehaus, Rüsselsheim, Langseeweg 3a

7. Sonstiges:

a.

Dietrich Elsner, Koordinator

Karl-Heinz Hook, BI MZ-Lerchenberg