



14. Juli 2024

Ergebnisniederschrift der Sitzung vom 11.07.2024

Dauer: 19:30 Uhr bis 21:10 Uhr

Teilnehmer: Hannelore Feicht (Moderation), Karl-Heinz Hook, Walter Nepelius, Hartmut Rencker, Gerd Schmidt (Protokoll), Wolfgang Schwämmlein

TOP 1, Veranstaltung der KAGZRM und der Landeshauptstadt Mainz am 26.06.2024

Über die Veranstaltung wurde ausführlich zweimal in der AZ berichtet. Im ersten Artikel wurde die Sichtweise der Veranstalter wiedergegeben und im zweiten Artikel wurden die Bewertungen der BI-Mitglieder Joachim Alt und Tobias Hoffmann zitiert. Während Joachim Alt darlegte, dass es sich bei der Veranstaltung nicht um den von OB Haase versprochenen Dialog auf Augenhöhe handelte, bestätigte Tobias Hoffmann grundsätzlich positive Ansätze. Beide monierten jedoch die Relativierung des Schutzes der Bürger*innen vor Fluglärm gegenüber Interessen der Luftverkehrswirtschaft und die für die Realisierung wenig geeignete Grundsätzlichkeit der KAGZRM-Forderungen.

Forderungen der KAGZRM



*Tab. 1: Empfehlungen zur Änderung der im FluLärmG definierten Lärmschutzbereiche

		Bisher		Neu: Zwingende Auslöseschwellen		Neu: Präventive Auslöseschwellen	
		Bestandsflugplätze	Änderungsflugplätze	Bestandsflugplätze	Änderungsflugplätze	Bestandsflugplätze	Änderungsflugplätze
TSZ 1	L _{Aeq} , Tag	65 dB	60 dB	56 dB	56 dB	49 dB	49 dB
TSZ 2	L _{Aeq} , Tag	60 dB	55 dB	51 dB	51 dB	44 dB	44 dB
NSZ	L _{Aeq} , Nacht	55 dB	50 dB	44 dB	44 dB	40 dB	40 dB
		6*57 dB (innen)	6*53 dB (innen)	Vorläufig: 6*53 dB (innen)			

In der LK Sitzung kritisierte Wolfgang Schwämmlein das Inputreferat von Professor Guski und dessen Modell der Schwellenwerte (siehe oben). Zu den Werten hatte Professor Guski selbst eingeräumt, dass sie sich an dem politisch Durchsetzbaren und dem wirtschaftlich Machbaren orientieren würden und nicht an den medizinisch begründeten WHO-Grenzwerten.

Gerd Schmidt berichtete, dass er die ausgelegten Forderungen der KAGZRM unterschrieben hat, da er ihnen im Grundsatz zustimmt:

Adressat Bund

- Änderung des Luftverkehrsgesetzes – Vorrang des aktiven Schallschutzes (Luftverkehrsgesetz)
- Novellierung des Fluglärmschutzgesetzes



- Anpassung der Regelungen für baulichen Schallschutz im Fluglärmschutzgesetz und den Fluglärmschutzverordnungen
- Regelung eines grundsätzlichen Nachtflugverbots zwischen 22 und 6 Uhr

Adressat Land Hessen

- Fluglärmschutzkonzept für den Frankfurter Flughafen muss nachgebessert werden
- Erweiterung der Lärmschutzbereiche und Einführung einer wirksamen Lärmobergrenze
- Änderung der Planfeststellung durch Aufnahme eines absoluten Nachtflugverbots von 22 bis 6 Uhr

Abschließend stellte die LK fest, dass es Veranstaltung gutgetan und der KAGZRM und der Landeshauptstadt Mainz besser zu Gesicht gestanden hätte, wenn sie den renommierten Mainzer Mediziner und Wissenschaftler Professor Münzel als Gastredner gewonnen hätten.

TOP 2, Mitgliederversammlung der Initiative Klima- Umwelt- und Lärmschutz im Luftverkehr e.V. –IKUL- am 04.07.2024

Gerd Schmidt berichtete kurz über die Mitgliederversammlung und die Wahl des Vorstandes und der Beisitzer. Der Vorstand und die Beisitzer wurden entlastet und alle neu gewählt.

Vorstandsvorsitzender: Dr. Lars Nevian

Stellvertretende Vorsitzende: Bettina Appelt

Vorstand Finanzen: Erwin Stufler

TOP 3, Lärmaktionspläne

- Lärmaktionsplan der Stadt Mainz

Der Lärmaktionsplan für die Landeshauptstadt Mainz 2024 wird derzeit fortgeschrieben. Stellungnahmen konnten bis zum 08. Juli 2024 bei der Landeshauptstadt Mainz (laermaktionsplanung@stadt.mainz.de) eingereicht werden.

Entgegen der Aussage der Mainzer Umweltdezernentin, Janina Steinkrüger, in der KAGZRM-Sitzung am 26.6.2024 enthält der Lärmaktionsplan der Stadt Mainz in Nr. 3.2.2 Aussagen zum Flughafenlärm.

- Lärmaktionsplan, Teilplan Verkehrsflughafen Frankfurt Main

Auf der Grundlage der Eingaben im Rahmen der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung, der Ergebnisse der Lärmkartierung des HLNUG und der Fortschreibung der Lärmaktionspläne der 3. Runde sind unter Beteiligung der jeweils zuständigen Fachbehörden die Entwürfe des

Lärmaktionsplans Hessen (4. Runde), Teilplan Regierungsbezirk Darmstadt Landkreise

Lärmaktionsplans Hessen (4. Runde), Teilplan Ballungsräume Darmstadt, Frankfurt a.M., Hanau, Offenbach a.M. und Wiesbaden

Lärmaktionsplans Hessen (4. Runde), Teilplan Verkehrsflughafen Frankfurt Main

gefertigt worden. Diese sind auf der Homepage des Regierungspräsidiums Darmstadt zum Download bereits gestellt.



Zu diesen Entwürfen des Lärmaktionsplans Hessen können Stellungnahmen bis zum 7. August 2024 eingereicht werden. Die Eingabe kann auf dem Beteiligungsportal des Landes Hessen: <https://beteiligungsportal.hessen.de/portal/hauptportal/startseite>, oder auch per E-Mail an beteiligung-lap@rpda.hessen.de erfolgen.

TOP 4, Ultrafeinstaub

Wolfgang Schwämmlein berichtete über die neue Expositions- und Gesundheitsstudie des Umweltbundesamtes: [Umsetzung der Clusterung in TREMOD | Umweltbundesamt](#)

Gerd Schmidt berichtete über die monatlich stattfindenden Videokonferenzen der bundesweiten UFP-Abstimmungsrunde. Geplant sei eine verstärkte Ansprache der Europaparlamentarier durch Bildung einer „UFP-Delegation“ unter Leitung des BVF.

TOP 5, Segmented Approach

Walter Nepelius berichtete über die Pressemeldung von Knut Dörfel, BBI, zum Segmented Approach auf der hessischen Seite. Auszug: „... eine Flugstrecke im Darmstädter Norden soll nach Norden über weniger belastetes Gebiet gelegt werden. Es werden dadurch viele Menschen von Fluglärm entlastet, aber es gibt auch Neu- und zusätzlich Belastete. Deren Rechte werden mit den Füßen getreten. Teilweise werden sogar die Auslösewerte des Fluglärmsgesetzes überschritten, ohne dass über einen Schutzanspruch überhaupt nachgedacht wird. Dabei wäre es geboten, vor Verlegung der Strecke nach dem Fluglärmsgesetz die künftige Lärmbelastung zu berechnen und für angemessenen Schutz Sorge zu tragen. Das Fluglärmsgesetz wird hier bewusst ignoriert.

Es ist schon schlimm, dass es grundsätzlich zulässig ist, Menschen einer unzumutbaren Fluglärmbelastung auszusetzen. Dann muss aber zumindest passiver Schallschutz vorhanden sein. Hier werden Menschenrechte einer überschaubaren Zahl von Bürgern verletzt. Anscheinend gilt in Hessen jetzt, dass Grundrechte von der Zahl der Nachbarn abhängig sind. Ganz abgesehen davon, dass die Evidenz der Grundrechtsverletzung in den neu belasteten ungeschützten Gebieten weit ausgeprägter ist als in geschützten Gebieten im Darmstädter Norden. Es ist dringend geboten, dass die gesamte Tragweite der Vorgänge im Zusammenhang mit der Flugroutenverlegung von Amtix bekannt gemacht und im Interesse der Menschen in der Flughaferegion scharf kritisiert werden.“

Hannelore Feicht kritisiert die Pressemeldung wegen ihrer eingeschränkten Sicht. Das BBI vergesse in der PM das Grundrecht der körperlichen Unversehrtheit der Altbetroffenen. Der Segmented Approach sei eine Lärmverschiebung und keine aktive Lärmschutzmaßnahme. Nur mit einer Reduzierung der Flugbewegungen könne der Fluglärm reduziert werden.

Gerd Schmidt ergänzte, dass der Segmented Approach auch in Rheinhessen zu einer Verteilung des Fluglärms in die Fläche führt. Beispielsweise hat dadurch die Zahl der Fluglärm-betroffenen in Mainz-Laubenheim nicht ab- sondern zugenommen. Zu den Altbetroffenen addieren sich die vom Segmented Approach in den Nachtstunden Neubetroffenen im Südosten von Laubenheim.

gez. Schmidt