



Ortsbeiratsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen Mainz-Hechtsheim

Ortsverwaltung Mainz-Hechtsheim

Z. Hd. Herrn Ortsvorsteher Franz Jung

### **Antrag zur Sitzung des Ortsbeirates am 4. 4. 2019**

#### **Fluglärm darf nicht noch mehr wachsen**

#### **Der Ortsbeirat möge beschließen:**

Der Ortsbeirat Hechtsheim ersucht die Verwaltung und appelliert an die Verantwortlichen auf allen Ebenen, sich dafür einzusetzen, dass der Lärm über Hechtsheim nicht noch mehr amwächst. Wenn insbesondere, in Folge klimatischer Veränderungen oder durch politische Beschlüsse, die Aufteilung der Anflüge zuungunsten der südlichen und westlichen Anlieger des Flughafens geändert wird, ist darauf zu drängen, dass die ursprüngliche Begrenzung, die bei den Planfeststellungen erwartet wurde, durch eine globale Verringerung der Lärmemissionen eingehalten wird.

#### **Begründung:**

Die bestehende Regelung, die auch als Annahme allen Planungen des Flughafenbetriebs zugrunde liegt, sieht vor, dass bei Ostwind über 5 Knoten (2,6 m/sec) der Anflug aus Westen, d.h. u.a. über Hechtsheim, stattfindet. Bei Westwind (und schwachem Ostwind) wird der Flughafen aus Osten angefliegen. Dies hat entsprechend der langjährigen Windverteilung mit überwiegendem Westwind zur Folge, dass nur ca. 25 Prozent der Anflüge aus dem Westen erfolgen, während der Osten mit ca. 70 Prozent der Anflüge belastet ist. Aus verständlichen Gründen möchten die östlichen Anliegergemeinden des Flughafens diese Aufteilung verändern und haben zu

diesem Zweck ein rechtliches Verfahren in Gang gesetzt, das noch nicht abgeschlossen ist. Aufgrund einer langanhaltenden, nach bisherigen Maßstäben ungewöhnlichen Großwetterlage des letzten Jahres, die möglicherweise ein Anzeichen für den Klimawandel darstellte, erfolgte 2018 allerdings ca. 45 Prozent der Anflüge aus dem Westen. Aus diesem Anlass wünscht die Hechtsheimer Fluglärminitiative, dass die Kriterien für die Verteilung der Flüge so verändert werden, dass in etwa die Aufteilung von 25 zu 75 Prozent auf West- und Ostanflüge beibehalten wird. Wir sind jedoch der Meinung, dass wir Fraport nicht den Gefallen machen sollen, dass wir unsere Anstrengungen darauf richten, den Fluglärm anderen Anrainern zuzuschieben. Vielmehr muss der Fluglärm insgesamt mindestens so weit reduziert werden, dass er bei welchen klimatischen Bedingungen auch immer nicht die vorausgesagten Belastungen bzw. deren erwartbare Grenzen noch überschreitet. Um diesen Akzent zu setzen, bitten wir den Ortsbeirat um die Beschlussfassung, auch wenn wir uns ohnehin immer wieder mit ähnlichem Tenor mit der Frage der Belastung durch den Flugzeuglärm auseinandergesetzt haben.

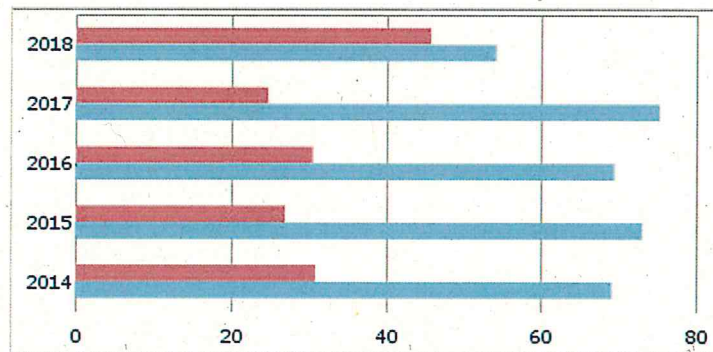
gez. Rupert Röder



## Anlage: Text der BI

Im vergangenen Jahr 2018 hat die Fluglärmbelastung der südlichen Mainzer Stadtteile unverhältnismäßig zugenommen. Die durchschnittliche mittlere Belastung  $L_{den}$  (Tag-Abend-Nacht-Pegel gem. EU-Richtlinie) hat mit 55,2 dB<sub>A</sub> den höchsten Wert seit der Inbetriebnahme der Lärmmessstation Mainz-Weisenau 2 (\*\*\*) aufgezeigt und die Anzahl der in 2018 an dieser Messstation registrierten Überflüge liegt mit 76955 deutlich über den Gesamtjahreswerten der letzten Jahre (45597 in 2017, 56133 in 2016, 60494 in 2015, Quelle: DFLD.de).

Die Verteilung der Betriebsrichtungen (BR25=Anflug über Frankfurt, BR07=Anflug über Mainz) war in den vergangenen Jahren wie folgt verteilt:



In 2018 weicht das Verhältnis mit gerundet 55/45 signifikant ab und bescherte uns einen Anteil von über 45% aller Tage des Jahres mit Endanflug über den Mainzer Süden und nicht wie gewöhnlich ca. 25-30%.

Die DFS erklärt, die Entscheidung der Betriebsrichtung wird letztendlich von einem Senior-Lotsen entschieden, dies auf Basis von Wetterdaten und operativen Geschehen. Eine transparente und nachvollziehbare Begründung dieser Festlegungen ist nicht einsehbar.

Ob die signifikante Lärm-Steigerung nun ausschließlich auf die besondere Wetterlage des Jahres 2018 oder auf andere Gründe, wie Änderung der bevorzugten Betriebsrichtung bei Windstille, Nichteinhaltung der Rückenwindkomponenten-Regelung, einfacheres Bodenmanagement mit BR07 bei hoher Auslastung oder Wahlkampf Landtagswahl Hessen, zurückzuführen ist, bleibt für die Betroffenen im Bereich der Spekulation. Der Frankfurter Süden, wie Niederrad und Sachsenhausen, werden durch BR07 über Mainz außerordentlich entlastet. Es handelt sich demnach um eine beachtliche Lärmverschiebung zu Lasten aller Bewohner westlich des Flughafens.

Im Übrigen steigt bei BR07 die Wahrscheinlichkeit für Schäden durch Wirbelschleppen mit hohem Gefahrenpotential für die Anwohner, beispielsweise in Flörsheim oder Raunheim.

*Da die Politik und die Luftverkehrswirtschaft nicht willens sind, den Luftverkehr zum Schutz der Bürgerinnen und Bürger zu beschränken, müssen zumindest zur Minimierung der Belastung die bestehenden Regelungen eingehalten oder an veränderte Bedingungen angepasst werden.*

*Die Verwaltung wird aufgefordert, zum Schutz der betroffenen Mainzerinnen und Mainzer, folgende Maßnahmen zu ergreifen:*

*Einwirkung auf die Fluglärmkommission und Deutsche Flugsicherung DFS mit dem Ziel*

- 1. der Einrichtung eines transparenten Verfahrens zur Dokumentation der Festlegung der Betriebsrichtungen am Frankfurter Flughafen. Die für die jeweilige Betriebsrichtung bestimmenden Gründe sollen für jedermann nachlesbar und nachvollziehbar sein, unter Angabe von Windrichtung, Prognose, Rückenwindkomponente und Entscheider.*
  
- 1. die bevorzugte Betriebsrichtung BR25 bei Windstille beizubehalten.*
  
- 2. der strikten Einhaltung der höchstrichterlich bestätigten Rückenwindkomponenten-Regelung.*
  
- 3. der Anpassung der Rückenwindkomponente auf geänderte Klima- und Windverhältnisse zur Beibehaltung der langjährigen Betriebsrichtungsverteilung von ca. 25% zu 75% - 30% zu 70% (BR07/BR25).*