

# Landkreis Mainz-Bingen

## Niederschrift

über die Sitzung des Nachbarschaftsausschusses der Stadt Mainz und des Landkreises Mainz-Bingen  
am 12.03.2020, 18:00 Uhr, in der Landeshauptstadt Mainz, Stadthaus Große Bleiche 46,  
Konferenzraum Marc Chagall (5.042)

Beginn: 18:05 Uhr

Ende: 19:30 Uhr

### Anwesend

#### Vorsitz:

Landrätin Dorothea Schäfer, Vorsitzende

Oberbürgermeister Michael Ebling, stellvertretender Vorsitzender

#### Mitglieder:

Kreistagsmitglied Sebastian Hamann, Bingen

Kreistagsmitglied Andrea Müller-Bohn, Ingelheim

Kreistagsmitglied Adam J. Schmitt, Weiler (ab 18:17 Uhr)

Kreistagsmitglied Andreas Weil, Budenheim (in Vertretung für Mitglied Dr. Robert Scheurer)

Ausschussmitglied Matthias Gill

Stadtratsmitglied Johannes Klomann (MdL)

Ausschussmitglied Wolfgang Oepen

Stadtratsmitglied Gerd Schreiner (MdL), bis 18:50 Uhr

Stadtratsmitglied Dagmar Wolf-Rammensee

#### Entschuldigt:

Kreistagsmitglied Dr. Joachim Gerhard, Ingelheim

Kreistagsmitglied Thomas Becker-Theilig, Bodenheim

Kreistagsmitglied Alexander Jungbluth, Nierstein

Stadtratsmitglied Marita Boos-Waidosch

Stadtratsmitglied Sabine Flegel (stellvertretendes Ausschussmitglied)

#### Verwaltung:

Katrin Eder, Beigeordnete für Umwelt, Energie, Grün und Verkehr (ab 18:08 Uhr)

Dr. Stephan Kerbeck, Amt für Stadtentwicklung, Statistik und Wahlen (Stadtverwaltung)

Olaf Nehrbaß, Grün- und Umweltamt (Stadtverwaltung)

Ricarda Schmelzer, Grün- und Umweltamt (Stadtverwaltung)

Hans Schiller, Amt für Stadtentwicklung, Statistik und Wahlen (Stadtverwaltung)

Melanie Wehlisch, Amt für Stadtentwicklung, Statistik und Wahlen (Stadtverwaltung)

Alexander Pohl, Büro für Wirtschaftsförderung und Kreisentwicklung (Kreisverwaltung)

Barbara Krause, Leitung Kreisdienste, Schriftführung (Kreisverwaltung)

#### Referenten:

Olaf Glitsch, DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

Christian Zwiener, DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

Rechtsanwalt Bernhard Schmitz

Karl-Ernst Pallas, Fluglotse a.D.

Frau Landrätin Dorothea Schäfer und Herr Oberbürgermeister Michael Ebling eröffnen die Sitzung um 18:05 Uhr und begrüßen die Ausschussmitglieder, die Referenten und die Vertreter der Bürgerinitiativen Fluglärm.

Sie gehen kurz auf die Bedeutung und die Aufgaben des für diese Wahlperiode neu gewählten Nachbarschaftsausschusses ein und verweisen auf die gute Zusammenarbeit und vielfältigen Kooperationen beider Kommunen.

**TOP 1:**

**Fluglärm - Probetrieb zur optimierten Nutzung des Start- und Landebahnsystems am Flughafen Frankfurt/Main**

**Kurzvorträge: Olaf Glitsch (DFS) und Rechtsanwalt Bernhard Schmitz**

Oberbürgermeister Ebling verweist auf die durch den Flughafenbetrieb und die Änderung der Flugrouten erheblichen Belastungen für die Region. Der Nachbarschaftsausschuss sollte sich in dieser Angelegenheit in einer Resolution gemeinsam positionieren und ein Zeichen setzen.

Der als Tischvorlage verteilte Resolutionsentwurf zeige nicht nur die Belastungen für die Bevölkerung auf, sondern beinhalte auch Forderungen und Vorschläge zur Lärminderung.

Nach dieser Einführung in die Thematik stellen Olaf Glitsch und Christian Zwiener von der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH in einer Präsentation Flugverfahren, Luftraumstruktur und Verkehrsabwicklung am Flughafen Frankfurt/Main vor.

Die Präsentation ist der Niederschrift für die Ausschussmitglieder als Anlage 1 beigelegt.

Vorab weist Herr Glitsch darauf hin, dass die Probetriebsphase zur optimierten Nutzung des Start- und Landebahnsystems (Durchführung: 03.02. – 25.03.2020) erst in zwei Wochen endet und derzeit zu den Ergebnissen noch keine Aussagen getroffen werden können.

Herr Zwiener gibt zunächst einen Einblick in die Organisation der DFS, den gesetzlichen Auftrag und die Grundlagen für die Flugverfahrensplanung.

Er berichtet weiterhin, dass 513.722 Starts und Landungen im Jahr 2019 zu verzeichnen waren (ein Wachstum von +0,4 % im Vergleich zu 2018). Die Anzahl der Starts und Landungen pro Tag lagen im Mittel bei rd. 1.400, wobei als verkehrsreichster Tag der 11.09.2019 mit 1.624 Flugbewegungen zu nennen ist.

Sodann erläutert er die Anflüge und Starts

- bei Ostwetterlage (Ostbetrieb: ca. 25 – 33 % im Jahresmittel - Betriebsrichtung 07/Ostbetriebsrichtung) bzw.
- bei Westwetterlage (Westbetrieb: ca. 76 – 66 % im Jahresmittel – Betriebsrichtung 25/Westbetriebsrichtung)

und stellt die Flugverfahren bei Ost- bzw. Westwetterlage sowie die Flugführung und Flughöhe dar.

Die auf Vorgaben der ICAO beruhende Flughöhe (5.000 Fuß bei nördlichem Gegenanflug bzw. 4.000 Fuß bei südlichem Gegenanflug) muss bereits vor dem Endanflug sichergestellt sein, um sodann mit einem optimalen Sinkwinkel von 3,2 Grad zu landen.

Herr Zwiener informiert im Anschluss über die Anpassungen der Luftraumstruktur. Am Beispiel der Darstellung von Lufträumen und der Luftraumklassen C und E erläutert er die Notwendigkeit zur Anhebung bzw. Absenkung von Luftraumgrenzen zum Schutz von Sichtfliegern. Das Verfahren werde über 6 Monate erprobt, um sodann ggf. erneut eine Anpassung vorzunehmen.

Abschließend zeigt er anhand zweier 24h-Darstellungen vom 07.02.2020 (Betriebsrichtung Ost) bzw. 25.02.2020 (Betriebsrichtung West) die Flugspuren der An- und Abflüge sowie die Höhenbänder auf.

Im Rahmen der Beantwortung von Nachfragen einzelner Ausschussmitglieder zum Luftraum, Sichtflug und Segelfliegern verweisen die Vertreter der DFS auf die rechtlichen Vorgaben des Luftverkehrsgesetzes zum Luftraum und berichten, dass in der Luftraumklasse C Sichtflieger fliegen dürfen, wenn der Sichtflug dem Lotsen bekannt ist.

Rechtsanwalt Schmitz stellt fest, dass der Probebetrieb zur optimierten Nutzung des Start- und Landebahnsystems wesentlich gravierendere Lärmauswirkungen auf die Bevölkerung hat als die heute vorgestellte Luftraumabsenkung. Er bedauert, dass die Vertreter der DFS keine Stellungnahme zum Probebetrieb abgegeben haben.

*Beigeordnete Eder berichtet, dass die Anfrage der Stadt bei der DFS zur Berichterstattung in der heutigen Sitzung diesen Aspekt nicht berücksichtigt habe.*

In der Folge nehmen Rechtsanwalt Bernhard Schmitz und Karl-Ernst Pallas Stellung zum Probebetrieb. Ihre Präsentation ist der Niederschrift für die Ausschussmitglieder als Anlage 2 beigelegt.

Karl-Ernst Pallas erläutert zunächst die sogen. „Tabuzone“ von vier nautischen Meilen (NM), die mit einem Sicherheitszuschlag von zwei Meilen versehen wurde, da die Nutzung der Centerbahn als Startbahn beim aktuellen Betriebskonzept bei Linkskurven problematisch ist.

Er stellt sodann das aktuelle Betriebskonzept dem im Probebetrieb befindlichen Betriebskonzept bei Betriebsrichtung 25 (Westbetriebsrichtung) gegenüber.

Bislang wurden Starts vorwiegend auf der Centerbahn und der Startbahn West in Richtung Süden sowie Landungen auf der Nordwestbahn sowie auf der Südbahn durchgeführt.

Beim Probebetrieb sollen Starts und Landungen nunmehr auf Centerbahn und Südbahn gleichermaßen durchgeführt werden.

Durch eine abwechselnde Nutzung beider Bahnen für Starts und Landungen wird die Tabuzonenstaffelung auf 6 auf 8 NM ausgeweitet. Die Starts auf der Südbahn können konfliktfrei von Fehlanflügen auf der Centerbahn geführt werden. Aufgrund der verringerten Komplexität steigt die theoretische Kapazität um 33 %.

In einer 2. Stufe (alle Starts auf der Südbahn mit einer Linkskurve nach dem Start und alle Landungen auf der Centerbahn, Fehlanflug erfolgt im Geradeausflug) wären An- und Abflugrouten völlig entflochten, die Komplexität gering und die Sicherheit aufgrund verringerter Risiken höher, so dass die Kapazität gegenüber heute um ca. 50 % gesteigert werden könnte.

Rechtsanwalt Schmitz fasst die Folgen des veränderten Betriebskonzepts wie folgt zusammen:

- Wegfall der Tabuzonenregelung, dadurch Reduzierung der erforderlichen Staffelungswerte
- Kapazitätssteigerungen um bis zu ca. 50 % gegenüber heute
- Reduzierung der Komplexität durch konfliktfreie Routenführung: Südumfliegung/Fehlanflüge
- Erhöhung der Sicherheit
- Änderung der Centerbahn-Fehlanflugroute
- Verkehrsströme werden auf andere bestehende Flugrouten verlagert
- Lärmbetroffenheiten ändern sich, Lärmbelastungen werden verschoben

Im Ergebnis wird sich nach Ansicht von Rechtsanwalt Schmitz der Lärm in zweifacher Hinsicht erhöhen:

1. Es kommt absolut zu mehr Flugbewegungen.
2. Lärminderungsmaßnahmen können nicht eingeführt werden, da die komplexitätsreduzierenden Maßnahmen die Möglichkeiten reduzieren, lärmarme Flugverfahren zu etablieren. Dies konnte bereits in mehreren Fällen festgestellt werden, so beim Point Merge Anflugsystem oder den eingebrachten Alternativen zur Südumfliegung, die verworfen wurden, und bei der Rücknahme der Anhebung von Mindest-Gegenanflughöhen.

Es stellen sich daher aus Sicht des Lärmschutzes wesentliche Fragen, die vor Realisierung der kapazitätssteigernden Betriebs- und Flugverfahren zu klären wären, insbesondere ob die Kapazitätssteigerungen zum jetzigen Zeitpunkt erforderlich sind und ob sie die Veränderungen der Lärmbetroffenheiten rechtfertigen.

Nach kurzer Beantwortung von Nachfragen einzelner Ausschussmitglieder nimmt Oberbürgermeister Ebling Bezug auf den als Tischvorlage verteilten Entwurf einer gemeinsamen Resolution. Die zwischen den Verwaltungen abgestimmte Resolution fasse in Sachen Fluglärm alle Aspekte zusammen und soll eine gemeinsame Plattform und Perspektive für die künftige Arbeit darstellen.

Landrätin Schäfer erinnert an die langjährige Forderung nach einem Nachtflugverbot von 22 Uhr bis 6 Uhr und betont angesichts der derzeitigen Fluglärmbelastung die Notwendigkeit weiterer lärmmindernder Maßnahmen.

Beigeordnete Eder kritisiert, dass Maßnahmen, die in den vergangenen Jahren erfolgreich zur Lärmminde- rung beigetragen haben, nunmehr durch die DFS zurückgenommen werden. Man müsse weiterhin eine „Wächterfunktion“ wahrnehmen und alles dafür tun, damit weitere Stellschrauben zur Lärmminde- rung umgesetzt werden. Dazu gehört die Beibehaltung alter Forderungen wie das Nachtflugverbot, aber auch die Forderung nach rheinland-pfälzischen Ultrafeinstaub-Messstationen.

Der Nachbarschaftsausschuss beschließt sodann **einstimmig** die nachfolgend aufgeführte Resolution:

**Gemeinsame Resolution  
des Landkreises Mainz-Bingen und der Landeshauptstadt Mainz**

**Belastungen der Region durch den Flughafenbetrieb des Flughafens Frankfurt**

Der Fluglärm, dem die Menschen in unserer Region ausgesetzt sind, macht nachweislich krank. Das Risiko beispielsweise an Herzschwäche oder Depressionen zu erkranken, ist durch den Fluglärm in der Region nachgewiesenermaßen signifikant erhöht, Schulkinder sind aufgrund der Lärmbelastung in ihrer Fähigkeit Lesen zu lernen benachteiligt. Schon jetzt belastet der Flughafenbetrieb die Menschen in der Region über Gebühr und darüber hinaus. Fliegen ist klimaschädlich und produziert Ultrafeinstaub. Daher wird die Steigerung der Kapazität am Frankfurter Flughafen mit der Gesundheit der Menschen in der Region erkaufte und ist nicht akzeptabel.

Wir fordern im Einzelnen:

1. Die Bundesgesetzgebung muss dahingehend novelliert werden, dass dem Lärmschutz ein höheres Gewicht verliehen wird als dem Ausbau der Kapazität.
  - a. Ein Minimierungsgebot für Fluglärm soll im Luftverkehrsgesetz verankert werden.
  - b. Die Verankerung des „Standes der Wissenschaft und Technik“ als dynamische Betriebspflicht in der Gesetzgebung.
2. Die Stadt Mainz und der Landkreis Mainz-Bingen halten an der Forderung nach einem Nachtflugverbot in der gesetzlichen Nacht von 22:00-6:00 Uhr fest.
3. Die planfestgestellte Kapazität von 701.000 Flugbewegungen für den Frankfurter Flughafen ist für die Region nicht verträglich. Die annähernd 500.000 Flugbewegungen in den letzten Jahren sind bereits zu viel. Ein Anwachsen der Verkehrsmenge auf das planfestgestellte Niveau darf nicht dazu führen, dass kleine Erfolge im Fluglärmschutz aus den vergangenen Jahren wieder zurückgenommen oder erst gar nicht realisiert werden, um dem Ausbau der Kapazität gerecht zu werden.

- a. Die Stadt Mainz und der Landkreis Mainz-Bingen akzeptieren die Absenkung des Luftraums, wenn intensiv an neuen Anflugkonzepten gearbeitet wird, um den Luftraum wieder anheben zu können (z.B. Steep Approach).  
Für das Anflugkonzept „Steep Approach“, das größere Überflughöhen nutzt, wurden bereits einige Probeflüge durchgeführt.  
Die Stadt Mainz und der Landkreis Mainz-Bingen fordern, dass das Anflugkonzept weiter verfolgt und erforscht wird.
  - b. Das veränderte DFS-Betriebskonzept der optimierten Nutzung des Start- und Landebahnsystems bei Betriebsrichtung 25 (Westbetrieb) dient primär der Ausweitung der Kapazität und kann deshalb keine Zustimmung der betroffenen Gebietskörperschaften finden. Ein Probetrieb muss unbedingt im Hinblick auf seine Lärmwirkung auf die betroffene Bevölkerung in Rheinhessen hin untersucht werden.
4. Statt der Erhöhung der Flugbewegungen fordern die Stadt Mainz und der Landkreis Mainz-Bingen ein verbindliches Lärminderungsprogramm, das die Fluglärmbelastung für die Menschen in der Region tatsächlich stetig senkt.
  5. Die Stadt Mainz und der Landkreis Mainz-Bingen fordern den Aufbau und die Integration von rheinland-pfälzischen Ultrafeinstaub-Messstationen in das Ultrafeinstaubmessnetz im Umkreis des Flughafens Frankfurt, um die Belastung für die Menschen der Region zu überwachen.
  6. Die Gestaltung der Flugrouten und die Neukonzeption der Verkehrsabwicklung (An- und Abflug) im Westen des Flughafens muss transparent und unter Beteiligung der betroffenen Kommunen und Bürgerinnen und Bürger erfolgen.
  7. Die Stadt Mainz und der Landkreis Mainz-Bingen fordern die Abkehr von einem nationalen Alleingang zur Rückenwindkomponente. Die international gültigen ICAO-Regeln sind strikt einzuhalten („5-Knoten-Regelung“).

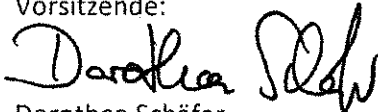
#### TOP 2:

#### Mitteilungen/Verschiedenes

Hierzu liegen keine Wortmeldungen vor.

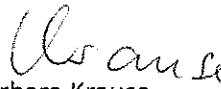
Landrätin Schäfer dankt sodann den Sachverständigen für ihre Vorträge und schließt die Sitzung um 19:30 Uhr.

Vorsitzende:



Dorothea Schäfer  
Landrätin

Schriftführerin:



Barbara Krause  
Leiterin Kreisdienste