



Niederschrift

über die Sitzung

**des Unterausschusses für Flughafenerweiterung und
Fluglärmschutz**

am 23.09.2010

Anwesend

- Vorsitz

Wolfgang Reichel

- Mitglieder

Marc André Glöckner
Dr. Christine Pohl Vertretung für Herrn Bleicher
Urkundsperson
Milan Sell
Dr. Volker Wittmer Urkundsperson

- Schriftführung

Peter Frommelt

Entschuldigt fehlen

- Mitglieder

Marc-Antonin Bleicher
David Dietz
Klaus Hafner
Norbert Solbach

- Gäste

Herr Alt
Herr Münch, beide Ministerium für Wirtschaft,
Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau

Tagesordnung

a) nicht öffentlich

1. Entscheidung über die öffentliche Behandlung der Punkte 2 bis 5

b) öffentlich

2. Gutachten zum Flugroutenkonzept der DFS und lärmarmen An- und Abflugverfahren
3. Lärmschutzpaket des Forums Flughafen und Region (FFR)
4. Einwohnerfragestunde
5. Mitteilungen/Verschiedenes

Der Vorsitzende, Herr Reichel, eröffnet die Sitzung und stellt fest, dass form- und fristgerecht eingeladen ist und Einwendungen gegen die Tagesordnung bisher nicht erhoben wurden.

Die Beschlussfähigkeit ist gegeben.

Herr Reichel begrüßt die Mitglieder des Unterausschusses, den Ortsvorsteher von Mainz-Laubenheim, Herrn Strotkötter sowie weitere Ortsbeiratsmitglieder, als Gäste zu Punkt 2 Herrn Alt und Herrn Münch als Vertreter des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau. Er begrüßt weiterhin die Zuhörer und die Presse.

nicht öffentlich

Punkt 1 **Entscheidung über die öffentliche Behandlung der Punkte 2 bis 5**

Der öffentlichen Behandlung der Tagesordnungspunkte 2 bis 5 wird zugestimmt.

öffentlich

Punkt 2 **Gutachten zum Flugroutenkonzept der DFS und lärmarmen An- und Abflugverfahren** **-Bericht durch das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau-**

Herr Alt dankt auch im Namen seines Kollegen, Herrn Münch, für die Einladung in die heutige Sitzung des Unterausschusses, um über den Sachstand des von der Landesregierung beauftragten Gutachtens über alternative Flugroutenführung und lärmarmen An- und Abflugverfahren zu berichten. Zur Vorgeschichte des Gutachtens führt er aus, dass sich das Land Rheinland-Pfalz im Planfeststellungsverfahren zum Ausbau des Flughafens Frankfurt/M. für die Nord-Ost-Variante ausgesprochen habe. Bekanntlich sei dann die Nord-West-Variante der Flughafenerweiterung planfestgestellt worden. Durch die damit einhergehende grundlegende Neustrukturierung der Abflugrouten sei eine Verlagerung des Fluglärms zu Ungunsten der südlichen Ortsteile von Mainz und der angrenzenden rheinhessischen Gemeinden zu erwarten. Neben der derzeitigen Lärmbelastung durch die bei Ostwetterlagen stattfindenden Anflüge werde auch durch die Abflüge bei Westwind eine zusätzliche Lärmbelastung entstehen. Er weist darauf hin, dass die Entwicklung und Festlegung der Flugrouten durch die Deutsche Flugsicherung GmbH als eigenes Verfahren unabhängig vom Ausbauplanverfahren des Flughafens Frankfurt/M. zu sehen sei. Um sich kompetent in die begonnenen Prozesse einbringen zu können, habe das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau am 23.08.2010 das Gutachten zur Neustrukturierung

turierung der Abflugrouten und lärmarmen An- und Abflugverfahren in Auftrag gegeben. Dies sei das Ergebnis eines gewissenhaften Prüfungsprozesses gewesen, in dem mehrere Angebote verglichen wurden. Den Zuschlag habe schließlich ein Anbieter aus den Niederlanden erhalten. Herr Alt betont, dass hierbei nicht allein das billigste Angebot den Ausschlag gegeben habe.

Der maßgebliche Inhalt des Gutachtens sei eine Alternativenprüfung für die Entlastung von Mainz und Rheinhessen von Fluglärm. Erste Ergebnisse sollen noch im Jahr 2010 vorliegen. Weiterhin beinhaltet das Gutachten die Prüfung verschiedener lärmarmer Anflug- und Abflugverfahren und ihre möglichen Anwendungen für den Flughafen Frankfurt/M.

Herr Dr. Wittmer fragt, was mit den Ergebnissen des Gutachtens geschehen werde.

Herr Alt antwortet, dass das Gutachten der Landesregierung ermögliche, besser zu argumentieren, viele rechtliche Möglichkeiten habe das Land Rheinland-Pfalz nicht.

Herr Glöckner dankt der Landesregierung für die Beauftragung des Gutachtens und drückt gleichzeitig sein Bedauern darüber aus, dass das Land Rheinland-Pfalz als vom Ausbau maßgeblich betroffenes Gebiet so wenig Einflussmöglichkeiten habe.

Auf die Frage von Herrn Sell nach den Kosten des Gutachtens antworten Herr Reichel, Herr Alt und Herr Münch, dass die Nennung von Gutachterkosten allgemein nicht üblich sei und betonen nochmals, dass der Preis nicht allein ausschlaggebend für die Auswahl des niederländischen Anbieters gewesen sei.

Da von Seiten der Unterausschussmitglieder keine weiteren Fragen gestellt werden, ermöglicht Herr Reichel den Zuhörern, zu Punkt 2 Fragen zu stellen.

Eine Zuhörerin möchte wissen, warum das Land Rheinland-Pfalz von 700 000 Flugbewegungen nach dem Ausbau, die Bürgerinitiativen jedoch von bis zu 900 000 ausgehen.

Herr Reichel erklärt, dass 200 000 zusätzliche Flugbewegungen von der Betreibergesellschaft Fraport im Planfeststellungsverfahren beantragt wurden. Die Seite der Ausbaugesner gehe jedoch von insgesamt über 900 000 Flugbewegungen pro Jahr aus.

Ein Einwohner fragt, ob der südlich verschwenkte Anflug eine Be- oder Entlastung für Mainz und das Umland darstellt.

Herr Münch antwortet, dass sich das Gutachten der Landesregierung mehr mit den Abflugrouten und weniger mit den Anflügen beschäftige. Es stehe fest, dass das neue Abflugroutenkonzept eine Mehrbelastung darstelle und diese werde untersucht.

Herr Reichel berichtet ausführlich über die gestrige Sitzung der Fluglärmkommission, in der das neue Flugroutenkonzept thematisiert wurde. Es sei z.B. gesagt worden, dass über die Firma Ticona geflogen werden müsse, um Kollisionen zu vermeiden. Als weitere Begründung für die Zunahme des Lärms wurde genannt, dass die Flugzeuge ebenfalls aus Sicherheitsgründen tief gehalten werden müssten. Herr Reichel habe in der Fluglärmkommission den Verantwortlichen vorgeworfen, dass die betroffenen Einwohner nicht zahlenmäßig ermittelt und diese Betroffenheiten dementsprechend auch nicht bei der Konzeption der neuen Flugrouten berücksichtigt worden seien. Weiterhin habe man auch nicht nach Flugzeugtypen und deren verschieden hohem Lärmpotential differenziert. Diese Einwände seien zu Protokoll genommen worden, worauf Herr Reichel wegen deren eventueller Verwendbarkeit im Klageverfahren großen Wert gelegt habe.

Zum Verhalten der Deutschen Flugsicherung GmbH könne man sagen, dass diese mittlerweile über die geplanten Flugrouten informiere, dies aber nur bröckchenweise geschehe, was somit nur eine scheinbare Verbesserung gegenüber der früheren Situation darstelle.

Herr Reichel geht noch kurz auf die Einführung des Segmented Approach, der für Mainz-Hechtsheim weniger, für Mainz-Laubenheim mehr und für Bodenheim neue Lärmbetroffenheiten mit sich bringe. Genauer werde zu den vorgesehenen Lärminderungsmaßnahmen in Punkt 3 erklärt.

Eine Einwohnerin kritisiert, dass trotz der großen Belastung des Stadtteils Mainz-Laubenheim die Anflugrouten im beauftragten Gutachten der Landesregierung nicht überprüft werden sollen.

Herr Münch bittet um Verständnis, dass das Gutachten sich auf die wesentlichen Fragestellungen beschränken müsse. Der Hauptbestandteil sei, wie bereits ausgeführt, die Untersuchung der Abflugrouten bei Westwind, die lärmarmen Anflugverfahren seien nicht das Hauptaugenmerk des Gutachtens.

Nachdem keine weiteren Wortmeldungen mehr erfolgen, dankt Herr Reichel den Herren Alt und Münch für ihre Berichterstattung. Herr Alt und Herr Münch bieten daraufhin an, erneut im Unterausschuss zu berichten, sobald die ersten Ergebnisse des Gutachtens vorliegen. Herr Reichel dankt den Vertretern des Verkehrsministeriums für dieses Angebot und bittet um entsprechende Kontaktaufnahme von dort, wenn ein berichtenswerter Sachstand zum Gutachten vorliegt.

Punkt 3 Lärmschutzpaket des Forums Flughafen und Region (FFR) -Bericht durch das 17-Umweltamt-

Frau Schmelzer erläutert anhand eines Power-Point-Vortrages die sieben Maßnahmen, die vom „Expertengremium aktiver Schallschutz“ des FFR als erstes Maßnahmenpaket aktiver Schallschutz öffentlich vorgestellt wurden (siehe Anlage). Zur Information der Sitzungsteilnehmer gibt sie ein gedrucktes Exemplar des Maßnahmenpaketes in Umlauf.

Zu Punkt 3 „Optimierung beim Betriebsrichtungswechsel“ erläutert sie die Fünf-Knotenregelung, die besagt, dass bis zu einer Rückenwindkomponente von 5 Knoten die Flugzeuge von Osten her landen sollen. Das Ziel dieser Maßnahme sei es, durch Schulung der Fluglotsen die Fünf-Knotenregelung konsequenter als bisher auszunutzen und so oft wie möglich von Westen anzufliegen. Hierbei sollen Erfahrungen zur Stabilität der Flugzeuge gesammelt werden.

Zu 4. Segmented RNAV Approach betont sie nochmals, dass Mainz-Laubenheim und die Gemeinde Bodenheim stärker als bisher bei Ostbetrieb betroffen sein werden. Die stark belasteten Ortsteile Hechtsheim und Weisenau sollen dadurch entlastet werden. Dieses Verfahren werde nur in der verkehrssarmen Zeit zwischen 23:00 Uhr und 05:00 Uhr eingeführt.

Schließlich erklärt sie zur Anhebung des Anfluggleitwinkels der neuen Bahn auf 3,2°, dass durch diesen steileren Anflug auf die Landeplan (bisher 3°) ein Höhengewinn zwischen 50

m – 60 m über Mainzer Stadtgebiet erreicht werde. Die lärmindernde Wirkung dieser Maßnahme müsse jedoch erst im Probebetrieb messtechnisch bewertet werden.

Herr Reichel bemerkt abschließend, dass die Stadt Mainz zu den Maßnahmen des Lärmschutzpaketes in der Fluglärmkommission (FLK) bereits eine Stellungnahme abgegeben habe, das wichtigste daran sei jedoch, dass die Stadt Mainz überhaupt in der FLK die Möglichkeit der Einflussnahme habe .

Herr Glöckner fragt, warum im Rahmen des Maßnahmenpaketes die Boing 737-Flotte der Lufthansa mit Schall absorbierender Auskleidung versehen worden sei und nicht auch z.B. die als sehr laut wahrgenommene großen Frachtflugzeuge.

Herr Reichel erklärt, dass außer der Lärminderungswirkung wahrscheinlich auch andere Gründe, wie z.B. Kerosinersparnis, mit dieser Maßnahme zusammen hängen. Eine offizielle Begründung gebe es dazu nicht.

Herr Sell kritisiert, dass bis jetzt nur Absichtserklärungen bezüglich des Lärmschutzpaketes vorliegen, die Frage sei, was davon wirklich umgesetzt werde bzw. was von den sieben vorgestellten Maßnahmen letztlich übrig bleibe.

Herr Reichel führt aus, dass dieses Lärmschutzprogramm seiner Meinung nach wegen der vor dem Bundesverwaltungsgericht in Leipzig anstehenden Verfahren gegen den Planfeststellungsbeschluss zum Ausbau des Flughafen Frankfurt/M. aufgelegt worden sei. Man habe hier nach dem Motto gehandelt „Wir haben doch etwas gemacht“.

Frau Schmelzer gibt zur Frage von Herrn Sell bekannt, dass Probebetriebe für das CDA-Verfahren und die vertikale Optimierung von Abflugverfahren bis Ende 2010 beginnen sollen, die Umrüstung der Boing 737-Flotte der Lufthansa soll bis Ende 2011 abgeschlossen sein.

Herr Reichel ergänzt, dass durch die verschiedenen Maßnahmen des Lärmschutzpaketes und die damit einhergehenden Probebetriebe auch die Chancen für die Errichtung zusätzlicher Fluglärmmessstationen in Mainz und Umgebung größer geworden seien.

Da von Seiten der Ausschussmitglieder keine Wortmeldungen mehr hervorgebracht werden, gibt Herr Reichel den Zuhörern die Gelegenheit, Fragen zu stellen.

Ein Einwohner fragt nach den Möglichkeiten, den Süd-Anflug, der in der neuen Flugroutenkonzeption enthalten sei, noch zu verändern.

Herr Reichel erklärt, dass diese Konzeption von der Deutschen Flugsicherung GmbH noch umzusetzen sei, das bedeute, der Prozess sei noch nicht abgeschlossen, so dass noch Änderungen denkbar seien.

Frau Schmelzer ergänzt, dass der Probebetrieb für neue Flugrouten im Dezember 2010 starten soll.

Eine Einwohnerin äußert ihre Skepsis in Zusammenhang mit den Fluglärmmessstationen der Fraport und fragt, warum die Stadt Mainz und das Land Rheinland-Pfalz keine eigenen Messstationen betreiben.

Herr Reichel entgegnet, dass die Fraport AG ihre Fluglärmmessstationen nach den gesetzlichen Vorgaben betreibe und somit keine Gefahr von Manipulationen bestehe. Er

weist darauf hin, dass die Stadt sehr wohl eine eigene Messstation betreibe und zwar auf dem Dach der Kommunalen Datenzentrale Mainz in der Oberstadt. Er verweist auf die Website des Deutschen Fluglärmdienstes (www.dfld.de), auf der man die verschiedenen Parameter der städtischen Fluglärmmessstation nachschauen könne.

Ein Einwohner kritisiert scharf die Diskussion um eine Lockerung des Nachtflugverbotes und bezeichnet die „Ruhephasen“, die der Bevölkerung zugestanden werden sollen, als Zynismus, da hier die Regel, nämlich dass nachts Ruhe zu herrschen habe, zur Ausnahme gemacht werde.

Herr Reichel erläutert hierzu, dass die Bundesregierung den Flughafen Frankfurt/M. als zu wichtig ansehe, um nachts den Flugbetrieb vollständig einzustellen. Er habe Verständnis für Ausnahmen vom Nachtflugverbot, wenn es sich z.B. um zu transplantierende Organe handele, aber nicht für Flugzeuge voller Erdbeeren oder Touristen auf der Durchreise. Er versichert den Bürgern, dass die Stadt Mainz auch weiterhin vehement um die Beibehaltung des Nachtflugverbotes kämpfen werde.

Er zieht abschließend das Fazit, dass das heute vorgestellte Lärmschutzpaket als Einstieg bezeichnet werden könne, insgesamt aber eine Mogelpackung sei.

Punkt 4 Einwohnerfragestunde

Da die Beiträge der Zuhörer direkt zu den einzelnen Tagesordnungspunkten erfolgten, werden keine weiteren Wortmeldungen mehr zu Punkt 4 vorgebracht.

Punkt 5 Mitteilungen/Verschiedenes

Da weder von der Verwaltung noch von den Ausschussmitgliedern Beiträge zu diesem Tagesordnungspunkt erfolgen, beendet Herr Reichel an dieser Stelle die Sitzung des Unterausschusses Flughafenerweiterung und Fluglärmschutz.

Ende der Sitzung: 18:10 Uhr

gez.

gez.

.....
Vorsitz Herr Reichel

.....
Schrifführung Herr Frommelt

gez.

gez.

.....
Urkundsperson Frau Dr. Pohl

.....
Urkundsperson Herr Dr. Wittmer