



Gernot Lahm
Vorsitzender
des Ortsverbandes Raunheim
von BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN
Uhlandstraße 9
65479 Raunheim

Gernot.Lahm@gruene-raunheim.de

Gernot Lahm, 65479 Raunheim, Uhlandstraße 9

Raunheim, 03.04.2013

Antrag an Kreismitgliederversammlung Groß-Gerau Thema Fluglärm

Die Kreismitgliederversammlung Groß-Gerau möge beschließen:

Der Kreisverband von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN fordert den Landesverband und den Landesvorstand Hessens auf, folgendes Programm zur wirksamen Eindämmung des Fluglärms ins Landtagswahlprogramm 2013 aufzunehmen:

1. 10-Punkte-Programm der Frankfurter Fluglärmkommission (FLK), siehe auch Anlage

Das kürzlich von der Frankfurter Fluglärmkommission (FLK) herausgegebene 10-Punkte-Programm wird mit wenigen Einschränkungen (siehe die Positionen 2 und 3) unterstützt. Nachfolgend sind die Kopfzeilen des Programms wiedergegeben. Das vollständige Programm incl. der detaillierten Erklärungen zu jedem der Punkte ist in der Anlage beigefügt.

- 1.1. Novellierung der bestehenden, den Luftverkehr regelnden Bundesgesetze (Luftverkehrsgesetz, Fluglärmschutzgesetz) und des nachgeordneten Regelwerks mit dem Ziel, wirksame Regelungen zum Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm implementieren zu können
- 1.2. Etablierung von Lärmobergrenzen als nachhaltig wirksames Instrument/Anreizsystem für leises Fliegen
- 1.3. Schaffung eines öffentlichen Beteiligungssystems für die erstmalige Festlegung oder wesentliche Änderung von Flugrouten (einschließlich deren Belegung) und Stärkung der Beteiligung des Umweltbundesamt bei allen beabsichtigten Änderungen in der Flugverfahrensplanung durch eine Einvernehmensregelung
- 1.4. Bereitstellung hinreichender Ressourcen für die Forschung und Planung lärmarmen Flugverfahren sowie die Entwicklung lärmarmen Fluggeräts bzw. lärmminimierender Umrüstkits
- 1.5. Schaffung der Stelle eines deutschlandweit zuständigen Fluglärmschutzbeauftragten, der die Lärminderungsmaßnahmen an bundesdeutschen Flughäfen begleitet und koordiniert
- 1.6. Verpflichten der DFS, den Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm bei der Beurteilung von Flugverfahren gegenüber den bislang dominierenden Aspekten Sicherheit und Kapazität stärker zu gewichten. nachvollziehbare Sicherheitsbelange sollen dabei auch weiterhin uneingeschränkt Vorrang behalten.
- 1.7. Schaffung einer Umweltabteilung bei der Deutschen Flugsicherung, die sich systematisch und dauerhaft mit der Optimierung von Flugverfahren (unter Lärmschutzaspekten) an den von der DFS betreuten Flughafenstandorten befasst
- 1.8. Ausbau und Sicherung der sächlichen und personellen Ausstattung der deutschen Fluglärmkommissionen

- 1.9. Abbau sämtlicher Beratungs- und Beschäftigungsstrukturen in Ministerien und Behörden, die der Luftverkehrswirtschaft bevorzugten Zugang bei Erarbeitung, inhaltlicher Abstimmung sowie Beschlussfassung von den Luftverkehr regelnden Gesetzen/Verordnungen verschaffen
- 1.10. Aktives Bemühen der Bundesregierung um ein koordiniertes europäisches Vorgehen bei der Verbesserung des Schutzes der Bevölkerung vor Fluglärm (Internationalisierung aktiver Schallschutzmaßnahmen).

2. Einführung von empfindlichen Strafen bei Verlassen der Flugkorridore

Zu Pos. 1.6 des 10-Punkte-Programms der FLK möchten wir ergänzen, dass wir nicht nur die DFS, sondern auch die Fluggesellschaften in besonderer Verantwortung sehen, den Lärmschutz vor wirtschaftliche Interessen zu stellen.

Beispiel: Schwer beladene oder sogenannte „Heavy-Flugzeuge“ müssen fast immer kurz nach dem Start von der Centerbahn in Richtung Westen den Korridor verlassen, um die Flugrichtung nach Süden zu erreichen. Die Flugzeuge kommen damit den Städten Raunheim und auch Rüsselsheim/Haßloch sehr nahe, was dort zu wesentlich erhöhter Lärmentwicklung führt. Wir verstehen, dass ein vollbeladenes Flugzeug mit verhaltenem Schub in der Startphase wirtschaftlich ist. Um aber dem Lärmschutz Vorrang zu geben, muss entweder die Ladung reduziert oder der Schub erhöht werden.

Unsere Forderung:

- Die Flugkorridore sind im Sinne des Lärmschutzes enger zu fassen
- Das Verlassen der Korridore muss mit Verwarnungen und bei wiederholter Zuwiderhandlung mit empfindlichen Geldbußen bis hin zum Entzug der Starterlaubnis geahndet werden
- Lärmschutz ist dabei vor Wirtschaftlichkeit zu stellen. Volle Beladung und wirtschaftliche Startverfahren sind dem Lärmschutz unterzuordnen.

3. Höchstgrenzen für Einzelschallereignisse in Wohngebieten

Zu Pos. 1.2 des 10-Punkte-Programms der FLK möchten wir ergänzen, dass auch Höchstgrenzen für Einzelschallereignisse festzulegen sind, da diese die Gesundheit der Bevölkerung ganz wesentlich beeinflussen.

Unsere Forderung:

- Festlegung von Höchstgrenzen für Einzelschallereignisse
- Die Verletzung der festgelegten Werte muss mit Verwarnungen und bei wiederholter Zuwiderhandlung mit empfindlichen Geldbußen bis hin zum Start- oder Landeverbot geahndet werden.
- Jährliche dynamisch degressive Festlegung neuer Höchstwerte
- Für Raunheim wäre für den Start dieses Verfahrens ein max. Pegelwert von 80dB(A) vorstellbar

4. Einführung eines Nachtflugverbots in der gesetzlichen Nacht von 22:00 bis 06:00

5. Lärmreduktion durch An- und Abswellen der Flugbewegungen in den Tagesrandzeiten von 21:00 bis 22:00 und 06:00 bis 07:00 Uhr

- Durch ein Anschwellen in der Zeit von 06:00 bis 07:00 Uhr soll sichergestellt werden, dass eine Bündelung von Landungen unmittelbar nach 06:00 unterbunden wird. Zusätzlich muss das mit unnötiger, hoher Lärmentwicklung verbundene Kreisen der Maschinen in Warteschleifen (warten auf die

Landeerlaubnis um 06:00 Uhr und danach) durch bessere Koordination unterbunden werden.

- Durch ein Abschwellen der Flugbewegungen in der Zeit von 21:00 bis 22:00 soll erreicht werden, dass das Ende der Flugbewegungen um 22:00 sichergestellt wird, d.h. keine Überhänge in die darauffolgende Stunde entstehen.
- An- und Abschwellen soll einer zeitlichen Staffelung (Landungen/Zeiteinheit) folgen
- Zusätzlich fordern wir für diese Zeiten ausschließliche Start- und Landeerlaubnis für lärmärmere Maschinen.

Anmerkung: oben genannte Zeitangaben setzen die Erfüllung von Pos. 4 voraus.

6. Deckelung von Flugbewegungen unterhalb des heutigen Standes

Eine Entwicklung des Flughafens ist weiterhin gegeben durch

- erhöhten Einsatz von Großraumflugzeugen und
- die Verlagerung von Inlandsflügen auf andere Verkehrsmittel

7. Festlegung von Wirbelschleppen-Schutzzonen, Schutz-Maßnahmen

In diesen Zonen sind vom Betreiber des Flughafens geeignete Maßnahmen an den Hauseindeckungen zum Schutz von Leib und Leben auszuführen.

8. Ausgleich bekannter und viel diskutierter sozialer Benachteiligung der vom Start- und Landelärm höchstbetroffenen Kommunen

Diesen Gemeinden muss über finanzielle und materielle Mittel die Möglichkeit eröffnet werden, diese nachweislich gegebenen Standortnachteile weitgehend auszugleichen. Dem Flughafenbetreiber muss dazu die Handhabe gegeben werden, einen „Lärmtaler“ zu erheben, der fester Bestandteil der Start- und Landegebühren sein soll, damit alle hier startenden und landenden Fluggesellschaften diesen Beitrag erbringen. Dieser Lärmtaler soll – wie die Start- und Landegebühren auch – je nach Lärmkategorie des Flugzeugs in gestaffelter Höhe entrichtet werden.

Die Zuteilung von Entschädigungen muss nach einem Schlüssel der Betroffenheit erfolgen. Dieser Schlüssel sollte von der FLK entwickelt werden.

9. Verbesserung des passiven Schallschutzes

10. Aktualisierung der Fluglärm-Isophone

Die aktuellen Isophone entsprechen dem im Jahre 2007 verabschiedeten Planfeststellungsbeschluss (PFB). Sie basieren auf theoretischen Annahmen des Flughafenbetreibers aus den Jahren bis 2007. In der Zwischenzeit ist die Nordwest-Landebahn seit über einem Jahr in Betrieb und die realen Betriebsbedingungen haben sich in dieser Zeit gefestigt. Es ist davon auszugehen, dass diese realen Bedingungen von den theoretischen Annahmen des PFB an vielen Stellen abweichen und sich dadurch wesentlich veränderte reale Isophone ergeben. Es ist deshalb auch davon auszugehen, dass sich die Bedingungen für den Erhalt von passiven Schallschutzmaßnahmen geändert/verschoben haben und deshalb viele bisher unberücksichtigte Bewohner ein Anrecht auf die Ausführung von solchen Schutzmaßnahmen haben.

Bedauerlicherweise wurden auch im Zuge des 2012 vorgelegten Lärmaktionsplans keine aktualisierten Lärmkarten erstellt. Deshalb ist die heutige Forderung nach Aktualisierung mehr als überfällig.