

Sehr geehrter Herr Jühe,

Landrat Schick hat mich gebeten Ihnen auf Ihr gestriges Schreiben zum o.g. Betreff „Rücktrittsforderungen gegen den Vorsitzenden der Fluglärnkommision - Ihr Brief vom 20.11.2012“ zu antworten.

Leider betonen Sie in Ihrer Tatsachendarstellung der Positionierung des Landkreises Mainz-Bingen den Punkt „Flughafenausbau“ allzu einseitig. Nach der Beschlusslage der Kreisgremien handelt es sich dabei um ein „Geben und Nehmen“ und der Rhein-Main-Region sollte im Gegenzug für den Flughafenausbau ein Nachtflugverbot gegeben werden. Für uns ist dies der zentrale Punkt, den wir auch stets als erstes gefordert haben: ein absolutes und dauerhaftes Nachtflugverbot in der Zeit zwischen 22 und 6 Uhr. Im Übrigen hat sich der Landkreis Mainz-Bingen auch seinerzeit finanziell an der Klage der Stadt Mainz gegen den Flughafenausbau beteiligt.

Entgegen Ihrer Darstellung hat der Landkreis auch frühzeitig die zu erwartende immense und überproportionale Mehrbelastung durch Fluglärm angesprochen. Dies ist beispielsweise in unseren Stellungnahmen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens belegt, wohlwissend, dass es dabei um den Bau der neuen Nordwestlandebahn und des dritten Terminals ging. Die Flugrouten waren zu keiner Zeit Gegenstand eines öffentlichen Beteiligungsverfahrens.

Über mich als Vertreterin des Landkreises Mainz-Bingen in der Fluglärnkommision haben wir uns stets solidarisch mit allen vom Fluglärm betroffenen Kommunen zu Beschlussvorlagen der Kommission verhalten sowie vor allem in eigenen Positionierungen und schriftlichen Stellungnahmen immer wieder u.a. den Schutz der Nachtruhe und die 100/100-Regelung eingefordert. So habe ich beispielsweise bereits am 6. November 2002 zum ersten Mal als neues Mitglied der Arbeitsgruppe „Novellierung des Fluglärmgesetzes“ auch einer Resolution der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Fluglärnkommisionen (ADF) zugestimmt und seither können Sie meiner Unterstützung in Ihren anerkannt großartigen Bemühungen darum sicher sein.

Wenn es nun zu Reaktionen aus der Bevölkerung auf die tatsächlich seit letztem Jahr umgesetzte Südumfliegung kommt und wir als Teil der neu Betroffenen daraufhin mit Anträgen dazu an die Fluglärnkommision sofort wieder scheitern - wie in der letzten Sitzung durch Vorgabe zur Abstimmung von Ihnen geschehen - dann ist das meines Erachtens ein recht unsolidarisches Verhalten. Da von den 30 kommunalen Vertretern in der Kommission lediglich zwei aus Rheinland-Pfalz kommen (bzw. etwa sieben von Gebietskörperschaften unter der Südumfliegung), ergibt sich bei jeder Abstimmung zur Südumfliegung per se ein zum Scheitern verurteiltes Minderheitenvotum. Als Vorsitzender sollten Sie aber an einer möglichst gerechten Vertretung der unterschiedlich Fluglärmbelasteten und entsprechend unterschiedlichen Intentionen interessiert sein. Aus unserer Sicht sollten Mitglieder entsprechend der gegenwärtigen (und nicht mehr der bisherigen) Fluglärmbelastungen vertreten sein, damit, wenn Verbesserungen an der Situation entsprechend abgebildet sind, von denen auch stimmanteilmäßig gegengesteuert werden kann. Wir folgen dabei keineswegs dem von Ihnen stets medienwirksam angesprochenen Sankt-Florians-Prinzip, sondern wollen gerade eine unabhängige Prüfung der Gesamtbelastung auch unterhalb der 53 dB(A)-Lärmkontur und daraus abgeleitete gleichmäßigere Belastung in der gesamten Rhein-Main-Region erreichen. Vor diesem Hintergrund sahen wir uns zu einer Klage gegen die neue Südumfliegung gezwungen, die wir in Solidargemeinschaft mit dem Land Rheinland-Pfalz und allen hessischen Neubetroffenen derzeit betreiben. Nichtsdestotrotz sollten Sie uns das Forum Fluglärnkommision nicht durch in der Presse verbreitete Zeitvorgaben gänzlich nehmen. Wir bitten Sie darum höflichst, unsere bereits mündlich vorgetragenen Anträge in der nächsten Sitzung ebenfalls auf die Tagesordnung zu setzen (siehe Anlage).

Mit freundlichen Grüßen
Cordelia Leyendecker

Kreisverwaltung Mainz-Bingen
Abt. 21 Bauen und Umwelt
Georg-Rückert-Str. 11
55218 Ingelheim

Anträge des Landkreises Mainz-Bingen an die Fluglärmkommission Frankfurt

(Cordelia Leyendecker/MZ-BIN; Stand 21. November 2012)

1. Die DFS wird gebeten, eine Sicherheitsstudie für die in dem Gutachten von Rheinland-Pfalz vorgeschlagene Variante des Fehlanflugverfahrens auf RNWY 25R (Einführung eines neuen Minimums) durchzuführen.

2. Darüber hinaus sollen Lärmberechnungen für folgende drei Vergleichsfälle vorgenommen werden, wobei diese unter Berücksichtigung von sämtlichem An- und Abfluglärm entsprechend dem Frankfurter Fluglärmindex erfolgen sollen, jedoch nicht mit dem Abbruchkriterium 53 dB(A) enden, sondern erst bei der 40 dB(A)-Umhüllenden, um dadurch die Auswirkungen nicht nur auf die Hochbetroffenen darzustellen)
 - 2.1 Weiternutzung der herkömmlichen NW-Abflugstrecken TABUM und BIBTI im Umfang von 95 Prozent der Abflüge und Nutzung der neuen Südumfliegung (TABUM und BIBTI) im Umfang von 5 % der Abflüge
 - 2.2 Nutzung der Südumfliegung im Umfang von 95 Prozent der Abflüge wie derzeitige Stufe 2 des Stufenplans der DFS (seit 20.09.2012, also alle Luftfahrzeuge der Kategorien Light, Medium, Heavy und Super) und Nutzung der herkömmlichen NW-Abflugstrecken TABUM und BIBTI im Umfang von 5 % der Abflüge (nur Luftfahrzeuge der Kategorien Heavy (2-motorig))
 - 2.3 Weiternutzung der herkömmlichen NW-Abflugstrecken TABUM und BIBTI lediglich durch Luftfahrzeuge, die wegen ihres geringen Steigvermögens auf der Südumfliegung wahrscheinlich bzw. ganz sicher den nördlichen Gegenanflug bei BR25 unterfliegen, und Nutzung der Südumfliegung (TABUM und BIBTI) durch alle Luftfahrzeuge in Richtung TABUM und BIBTI, die den nördlichen Gegenanflug ganz sicher zu überfliegen vermögen

(Begründung für das Szenario 2.3: wenn große, schwere und laute Luftfahrzeuge mit geringem Steigvermögen ohnehin wegen des nördlichen Gegenanflugs östlich und westlich von Wiesbaden niedrig bleiben bzw. aus Sicherheitsgründen niedrig bleiben müssen, dann ist es doch im Sinne einer Gesamtlärmentlastung für den Westen des Flughafens sinnvoll, diese Flugzeuge auf so kurzem Wege wie irgend möglich unter dem nördlichen Gegenanflug hindurchfliegen zu lassen)

3. Hinsichtlich des „Überschießens“ von startenden Luftfahrzeugen auf der Südumfliegung Richtung BIBTI im Bereich nordwestlich ROXAP (bei Nackenheim) wird die DFS um Prüfung gebeten,
 - 3.1 ob DF 172 nicht als Fly-by besser geeignet wäre als DF 180 (kürzere Interpolation) und

3.2 ob ROXAB nicht etwas weiter nach Nordosten verschoben werden kann (ggf. dann als Fly-Over)

(Begründung: keine Änderung der Segmentlänge, jedoch Verlagerung des „erwartbaren Überschießens“ in Richtung auf die tatsächliche Ideallinie der Südumfliegung)

Über diese Prüfung hinaus stellt sich die Frage, ob eine Verlagerung oder Ergänzung von DF-Punkten (= Koordinatenangaben, keine Funkfeuer) bzw. VOR ein exakteres Befliegen der Ideallinie möglich machen könnte. Verbesserungsvorschläge seitens der DFS zu diesem Thema aus der Erfahrung heraus wären sehr willkommen.