Fraktion Bündnis 90/Die Grünen
in der Gemeindevertretung Nauheim

An:

Kommission zur Abwehr des Fluglärms

z.H.v. Hr. Thomas Jühe / Vorsitzender

Postfach 60 07 27

60337 Frankfurt am Main

Nauheim, den 15.11.2012

218. Sitzung der Fluglärmkommission vom 14.11.2012 – Aufforderung zur Klarstellung

Sehr geehrter Hr. Jühe,

im Nachgang zur oben genannten 218. Sitzung der Fluglärmkommission vom 14.11.2012, dem vergangenen Mittwoch, werden Sie in der Tagespresse (Rüsselsheimer Echo vom 15.11.) wie folgt zitiert:

> *„Vorrangige Aufgabe der Kommission sei die Reduzierung des Fluglärms in hoch betroffenen Gebieten direkt um den Flughafen“*

und

> *„2013 werden wir den Sack für Rheinland-Pfalz zumachen“*

Hierzu bedarf es aus unserer Sicht einer Klarstellung Ihrer Aussagen. Dürfen wir Ihre Aussage so verstehen, dass die Fluglärmkommission Ihre Aufgabe lediglich darin sieht die im direkten Flughafenumfeld gelegenen Gemeinden zu entlasten und sich diesem Ziel alles andere unterzuordnen hat? §32b des Luftverkehrsgesetzes beinhaltet nach unserer Auffassung keine Unterscheidung des Aufgabenbereichs der Fluglärmkommission hinsichtlich Betroffenen und Hochbetroffenen.

Sollten Sie Ihre Aussagen in der Kernaussage so meinen, wie diese in der Presse wiedergegeben werden, stellt sich für uns die Frage nach der Legitimation der Fluglärmkommission und Ihrer Mitglieder. Hiermit wäre auch erstmals festgehalten, dass die Fluglärmkommission sich nicht dem Ziel Lärmminderung, sondern dem Ziel Lärm(um/neu)verteilung verschrieben hat. Wir bitten hier um eine ausführliche Präzisierung der Aussagen.

Hinsichtlich der wiedergegebenen Aussage der DFS aus gleichem Presseartikel:

> *„Die Vertreter der Deutschen Flugsicherung (DFS) in der Fluglärmkommission verwiesen in der gestrigen Sitzung auf den Paragrafen 29b des Fluglärmschutzgesetzes. Der untersagt, bereits hoch belastete Gebiete mit weiterem Lärm zu belasten."*

Zunächst einmal ist festzuhalten, dass zitierter §29b Bestandteil des Luftverkehrsgesetz ist und nicht des Fluglärmgesetzes. Weiterhin möchten wir an dieser Stelle §29b zitieren:

> *(1) Flugplatzunternehmer, Luftfahrzeughalter und Luftfahrzeugführer sind verpflichtet, beim Betrieb von Luftfahrzeugen in der Luft und am Boden vermeidbare Geräusche zu verhindern und die Ausbreitung unvermeidbarer Geräusche auf ein Mindestmaß zu beschränken, wenn dies erforderlich ist, um die Bevölkerung vor Gefahren, erheblichen Nachteilen und erheblichen Belästigungen durch Lärm zu schützen. Auf die Nachtruhe der Bevölkerung ist in besonderem Maße Rücksicht zu nehmen.*
>
> *(2) Die Luftfahrtbehörden und die Flugsicherungsorganisation haben auf den Schutz der Bevölkerung vor unzumutbarem Fluglärm hinzuwirken.*

§29b untersagt mitnichten bereits hoch belastete Gebiete mit weiterem Fluglärm zu belasten, sondern hält im Gegenteil fest, dass die **Ausbreitung** unvermeidbarer Geräusche auf ein Mindestmaß zu beschränken ist. Im Grunde genommen bestätigt §29b, dass die Variante 5 und 7 im Sinne des Lärmschutzes nicht beflogen werden dürfen, da diese die Ausbreitung des Lärmschutzbereichs fördern und nicht örtlich begrenzen. Auch mit Verweis auf Absatz 2 ist aus unserer Sicht die Legitimation für die Routen 5 und 7 nicht gegeben, da diese Routenführung nicht vor unzumutbaren Fluglärm schützt, sondern diesen unzumutbaren Lärm lediglich anders verteilt. In weitergehender Interpretation von Absatz 2 legt nahe, dass ein Schutz vor Unzumutbarem Lärm in diesem Fall auf anderem Weg erreicht werden muss. Hierzu verweisen wir ebenfalls auf BVerwGE 121, 152 (160ff.).

Was für uns an dieser Aussage allerdings ebenfalls interessant ist, dass erstmals nicht mehr der Aspekt Sicherheit für die Auswahl der Varianten 5 und 7 angeführt wird, sondern wie bisher immer vermutet das Interesse daran Fluglärm neu zu verteilen. Dies ist völlig konträr zu bisherigen Aussagen der Fluglärmkommission, die die Südumfliegung als Sicherheitstechnisch alternativlos bezeichnen.

Im Gegenteil ist es doch so, dass die Routenvorschläge 3 und 4 der DFS hinsichtlich Sicherheitsbetrachtung die einzigen Routenvarianten sind, die:

- **Keine Abhängigkeiten** zur Startbahn 18W enthalten und auch ohne Funkfeuer beflogen werden dürften.

- Beide den Fehlanflug der Landebahnen 25R und 25L nicht kreuzen.
- Keine Swing-Over-Verhalten besitzen

Beides ist nachzulesen in der Abwägungsentscheidung DFS zur Routenfestlegung, welche ich irritierenderweise so nicht von Fr. Wollert erhalten habe, sondern vom Umweltbundesamt. In den mir vorliegenden Beratungsunterlagen kann ich ebenfalls nicht erkennen, dass den Mitgliedern der Fluglärmkommission diese Tatsache mitgeteilt wurde – mündliche Aussagen kann ich im Moment nicht bewerten.

Ebenfalls sind wir darüber irritiert, dass in der Presse zum Entscheidungszeitpunkt im vergangen Jahr immer davon die Rede war, dass das Funkfeuer in Nauheim dafür errichtet wurde um die Routenvariante 7 und damit die tangentiale Randüberfliegung Nauheims überhaupt möglich zu machen. Den Unterlagen zu Folge ist das Funkfeuer (an gleicher Stelle) auch für alle anderen Varianten (mit Ausnahme der oben genannten) der Südumfliegung zwingend notwendig. Wir bitten auch dies zu präzisieren!

Weiterhin kommt es nach unserer Auffassung zu einem weiteren Problem mit der Festlegung der Südumfliegung hinsichtlich des Swing-Over-Verhaltens der Flugzeuge des Typs HEAVY und SUPER. Auf Grund der erhöhten Swing-Over-Neigung kann bei einem Swing-Over über Raunheims und des damit verbundenen Rückholvorgangs auf die Ideallinie nicht vermieden werden, dass es bei diesem Vorgang potenziell zu einem Swing-Over in Richtung Startbahn 18W kommt und somit trotz Funkfeuer eine Abhängigkeit zur Bahn besteht. Dies hat unseres Wissens nach bereits dazu geführt, dass einzelne Luftfahrzeugführer ein Befliegen der Südumfliegung verweigert haben.

Wir bitten um Klarstellung Ihrer Aussagen und verbleiben.

Mit freundlichen Grüßen,

Marco Müller

Fraktionsvorsitzender

Bündnis 90/Die Grünen in

der Gemeindevertretung Nauheim

Reiherstr. 24; 64569 Nauheim