



Antrag

der Abgeordneten **Hubert Aiwanger, Florian Streibl, Dr. Hans Jürgen Fahn, Prof. (Univ. Lima) Dr. Peter Bauer, Günther Felbinger, Eva Gottstein, Thorsten Glauber, Johann Häusler, Dr. Leopold Herz, Nikolaus Kraus, Peter Meyer, Bernhard Pohl, Alexander Muthmann, Prof. Dr. Michael Piazzolo, Dr. Karl Vetter, Benno Zierer, Jutta Widmann, Gabi Schmidt** und **Fraktion (FREIE WÄHLER)**

Fluglärmbelastung am Bayerischen Untermain ernst nehmen – Maßnahmen zur Lärmreduzierung ergreifen

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, sich bei Bundesverkehrsminister Dobrindt dafür einzusetzen, dass alle Maßnahmen ergriffen werden, um die Fluglärmbelastung – verursacht durch den Flughafen Frankfurt – in den bayerischen Untermaingemeinden im Bachgau und im Kahlgrund/Spessart zu reduzieren.

Begründung:

Vor kurzem (Dezember 2015) hat die Lärmwirkungsstudie NORAH hochaktuell vor Augen geführt, dass dauerhafter Fluglärm erhebliche Verschlechterungen der Gesundheit der Menschen bedingt. Die Studie lässt sich in die bereits vorhandene Evidenz zum Thema Schädigungen und Krankheiten durch Fluglärm (insbesondere als Ursache von Schlafstörungen, Herzinfarkt, Herzinsuffizienz oder Depressionen sowie Lernstörungen bei Kindern) einordnen. Damit hat die Studie erneut den dringenden Handlungsbedarf zum Schutz der Menschen vor Fluglärm aufgezeigt.

In den Jahren 2014 und 2015 haben sich sieben Bürgermeister aus dem Bachgrund (Großostheim, Großwallstadt, Mömlingen, Niedernberg, Schaafheim, Markt Stockstadt, Markt Sulzbach a. Main) und zehn Bürgermeister – zusammengeschlossen in der Kommunalen Allianz Kahlgrund-Spessart (Blankenbach, Geiselbach, Kleinkahl, Krombach, Mömbris, Sailauf, Sommerkahl, Schöllkrippen, Westerngrund, Wiesen) – mit mehreren Schreiben an die Fluglärmkommission Frankfurt, an die Fraport AG, an die Deutsche Flugsicherung DFS und an das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung gewandt.

Die Bürgermeister forderten darin zusammengefasst:

- Vermeidung der Doppelbelastung über dem Bachgau durch Verlegung der PSA Transition auf die Flugroute PSA 25-S3;
- Konsequente Einführung des Sinkflugs (CDA/CDO) bei jedem Verkehrsaufkommen, ohne Tiefflug über dem bayerischen Untermain bei Westbetrieb;
- Im Rahmen des Programms MAR Anhebung der Anflüge auch über dem Bayerischen Untermain bei BR 25 (West).

In einer zweiten Phase wurden die Forderungen noch einmal bekräftigt und präzisiert:

- Einführung der Route PSA-25-S3 oder einer ähnlichen Route für den Westbetrieb;
- Konsequente Einführung des CDA-Anflugverfahrens bei beiden Betriebsrichtungen;
- Entzerrung des Flugverkehrs bei Ostbetrieb durch die regelmäßige Nutzung eines Anflugfächers, so wie es zu verkehrssarmen Zeiten bei Westbetrieb praktiziert wird.

Die Bürgermeister wollten es nicht hinnehmen, dass die Region durch unnötigen Tiefflug schon bis zu 120 km vor der Landung und Routenbündelung wegen Verfahrensvereinfachung zu einem vermeidbaren Lärmschwerpunkt im Osten des Frankfurter Flughafens wird.

Die Schreiben wurden – wenn überhaupt – lediglich abwiegelnd beantwortet und die Argumentation beschränkte sich auf die angebliche Gesetzeslage. Es war bisher keinerlei Wille erkennbar, an der Situation innerhalb des Ermessensspielraums etwas verbessern zu wollen.

(Zitat DFS: „...dass es sich bei den genannten Überflughöhen rechtlich um zumutbaren Fluglärm handelt, was bei der Abwägung seine entsprechende Berücksichtigung gefunden hat.“)

(Zitat DFS: „Die DFS hat den gesetzlichen Auftrag, den nach der Flughafengenehmigung möglichen Flugverkehr sicher, geordnet und flüssig (also verzugsfrei) abzuwickeln.“)

Bei dieser Argumentation wird § 29 des bereits geltenden Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) sinngemäß permanent ignoriert:

„§ 29b LuftVG

(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. Am 27. November 2015 wurde eine zweite Bundesratsini-

tiative der Länder Rheinland-Pfalz, Baden-Württemberg und Hessen zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes im Bundesrat behandelt.

Zitat Ministerpräsidentin Dreyer: „Wichtigstes Anliegen der Gesetzesänderung ist es, Luftfahrtbehörden und Flugsicherungsorganisation zu verpflichten, den Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm insgesamt stärker zu berücksichtigen. Mit der Gesetzesinitiative soll eine deutliche Aufwertung des Fluglärmschutzes erfolgen. In lärmsensiblen Zeiten – wie am frühen Morgen und am späten Abend – muss der Lärmschutz Vorrang haben. Bei der Festlegung von Flugrouten, aber auch bei Einzelfreigaben ist der Fluglärm verstärkt zu gewichten.“

In diesem Sinne ist es sinnvoll, zeitgemäß und angemessen, wenn sich die Staatsregierung an den Bundesverkehrsminister aus den eigenen Reihen wendet und Unterstützung zur Verminderung der Fluglärmbelastung bayerischer Bürger einfordert.