

Flörsheim am Main, 05.02.2015

Drucksache XVII/0378-D

Betr. Gemeinsamer Dringlichkeitsantrag der Fraktionen von CDU, SPD, GALF und dfb sowie des fraktionslosen Stadtverordneten Thorsten Press in der Flörsheimer Stadtverordnetenversammlung als Resolution zur Erprobung von Lärmpausenmodellen in den Nachtrandstunden am Frankfurter Flughafen

Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Flörsheim am Main beschließt folgende Resolution:

Vor dem Hintergrund der aktuellen Diskussion über die Erprobung der vom Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Energie und Landesentwicklung (HMWVEL) vorgestellten Lärmpausenmodelle erneuert die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Flörsheim am Main ihre Forderung nach einer Einhaltung der Nachtruhe durch ein striktes Nachtflugverbot in der gesetzlichen Nacht von 22 bis 6 Uhr.

Die Stadtverordnetenversammlung begrüßt grundsätzlich die Initiative der Hessischen Landesregierung, durch Vorlage von fünf Lärmpausenmodellen den durch Fluglärm belasteten Menschen in der Region in den Randstunden der gesetzlichen Nacht von 22 bis 23 Uhr und von 5 bis 6 Uhr zu mehr Ruhe verhelfen zu wollen. Sie sieht diese Initiative aber nicht als ausreichend für den Schutz der von Fluglärm besonders betroffenen Bürgerinnen und Bürger in Flörsheim am Main an.

Nach der Beschlussfassung der Fluglärmkommission vom 28. Januar 2015 zu den fünf vorgelegten Modellen stellt die Stadtverordnetenversammlung im Interesse der vom Fluglärm hochbetroffenen Bürgerinnen und Bürger fest, dass

- sie die Erprobung von Lärmpausenmodellen, wie aktuell vom HMWVEL vorgeschlagen, bei Betriebsrichtung 07 (Ostbetrieb) ablehnt,
- sie sich mit Nachdruck gegen alle Modelle, die bei Ostbetrieb eine gleichzeitige Nutzung von Centerbahn und Landebahn Nordwest vorsehen, zur Wehr setzen wird und
- eine Sperrung der Landebahn Nordwest bei Betriebsrichtung 25 (Westbetrieb) zur Erprobung von Lärmpausenmodellen in den Nachtrandstunden nicht zu einer häufigeren Nutzung der Nordwestabflugrouten über Flörsheim-Wicker führen darf.

Darüber hinaus schließt sich die Stadtverordnetenversammlung den Forderungen der Fluglärmkommission nach der Einführung einer Lärmobergrenzenregelung für den Flughafen Frankfurt sowie einer Anhebung des lärmabhängigen Entgeltanteils auf mindestens 30 Prozent an.

Begründung:

Aus einer Vielzahl von theoretisch möglichen Lärmpausenmodellen für die Nachtrandstunden zwischen 22 bis 23 Uhr und 5 bis 6 Uhr hatte das HMWEVL fünf machbare Varianten ausgewählt und der Frankfurter Fluglärmkommission am 12.09.2014 zur Beratung vorgelegt.

Auf der Grundlage einer umfänglichen Liste von Kriterien überprüfte die Kommission die vom HMWEVL vorgelegten Modellvarianten auf ihre Lärmwirkungen. Die Prüfung der Kommission umfasste aber nicht nur Fragen der Lärmwirkungen, sondern bezog auch Themen operativer und verfahrenspolitischer Art mit ein. So war u. a. zu klären, ob die Verträglichkeit der vorgeschlagenen Lärmpausenmodelle mit etablierten und geplanten aktiven Schallschutzmaßnahmen gewährleistet werden kann, wie es um die Anwendungshäufigkeit der beabsichtigten alternierenden Bahnennutzung bestellt sein wird, und ob im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zum Ausbau des Frankfurter Flughafens ggf. ein ‚politischer Vertrauensschutz‘ erfolgt sein könnte, der eine veränderte Nutzung des zur Verfügung stehenden Bahnsystems dann nicht opportun erscheinen ließe.

In der Sitzung am 28. Januar 2015 hat die Fluglärmkommission nun auf der Grundlage der oben genannten Untersuchungen mehrheitlich u. a. beschlossen, dass die dauerhafte Einführung wie auch die Durchführung eines einjährigen Probetriebs der Modelle 1, 2 und 3 ggf. 5 für BR 25 sowie aller Modelle für BR 07 abgelehnt wird

Für das Modell 4 kann die Kommission aufgrund der Untersuchungsergebnisse bei Westbetrieb (BR 25), Sperrung der Landebahn Nordwest in der abendlichen Nachtrandstunde, im Hinblick auf den Lärmpauseneffekt rechnerisch zwar einen Vorteil erkennen, ist aber gleichzeitig der Auffassung, dass dieser Vorteil mit starken Verschiebungen von Entlastungen und Neubelastungen einhergeht. Trotz des rechnerisch positiven Lärmpauseneffektes beschließt die Kommission daher keine ausdrückliche Aufforderung zur Umsetzung eines Probetriebs für Modell 4 bei BR 25.

Das Ergebnis der Fluglärmkommission berücksichtigt im vorliegenden Fall die Interessen der Stadt Flörsheim am Main weitgehend. So gibt es keine Variante, die bei Ostbetrieb (BR 07) für die hochbetroffene Bevölkerung von Flörsheim am Main in den Nachtrandstunden eine Lärmentlastung bringt. Lediglich die Tatsache, dass sich bei der Variante 4 in Verbindung mit einem Ostbetrieb (BR 25) die Gefahr einer verstärkten Nutzung der Nordwestabflugrouten ergibt, wurde von der Kommission nicht hinreichend gewürdigt. Hier bedarf es von Seite der Stadt Flörsheim einer Klarstellung.

Somit kann sich die Stadtverordnetenversammlung dem Beschluss der Fluglärmkommission in seinen Grundzügen anschließen, stellt aber zum Schutz der Hochbetroffenen in Flörsheim am Main gleichzeitig fest, dass die Erprobung von vorliegenden oder zukünftigen Lärmpausenmodellen nur unter Beachtung der im obigen Beschluss genannten Bedingungen erfolgen darf.

gez.
Marcus K. Reif
CDU-Fraktionsvorsitzender

gez.
Marion Eisenmann-Kohl
SPD-Fraktionsvorsitzende

gez.
Renate Mohr
GALF-Fraktionsvorsitzende

gez.
Thomas Probst
dfb-Fraktionsvorsitzender

gez.
Thorsten Press
FDP-Stadtverordneter