Bürgerfragestunde der Fluglärmkommission - **und wir waren dabei!**

Am 18. Mai 2016 wurde die dritte Bürgerfragestunde der Fluglärmkommission im Mainzer Rathaus durchgeführt. Wie schon in der Einladung mitgeteilt ist die Fluglärmkommission der gesetzliche Vertreter der Fluglärmgeschädigten gegenüber den Behörden und Institutionen, die über Maßnahmen zum Schutz gegen Fluglärm und gegen Luftverunreinigungen durch Luftfahrzeuge entscheiden.

An der Bürgerfragestunde nahmen insgesamt **90 Teilnehmer** – häufig in Vertretung organisierter Bürgerinitiativen - teil. Auch die Interessen unserer BI wurde durch die Teilnahme zweier Vorstandsmitgliedern vertreten. Da in dieser Veranstaltung verständlicherweise jedem Teilnehmer nur eine begrenzte Redezeit zur Verfügung gestellt werden kann, haben wir folgendes Thema - mit der Bitte um Klärung und Stellungnahme - an die FLK adressiert (nachfolgend eine kurze Zusammenfassung):

Thema: „**Änderung der Radarführungsstrecke PSA 25S in PSA 25S-1“**

Darstellung des Sachverhaltes:

Bei der 222. Sitzung der FLK, am 11.09.2013, wurde unter TOP 7 „Verlegung PSA (Süd-) Transition“ von der DFS vorgetragen, daß am Wegpunkt DF 609 durch „Überschießen“ beim Eindrehen in den südlichen Gegenanflug, eine Gefahr durch entgegenkommende Luftfahrzeuge auf dem Endanflug bestehe.

Diese Sichtweise wurde von dem BAF bei der „Festlegung von Flugverfahren für die Radarführungsstrecke PSA 25S und KERAX 25S für die Anflüge auf die Pisten 25L und 25C“ am 01.07.2014 schriftlich übernommen.

Die Bürgermeister im Bachgau haben daraufhin am 17.03.2015 ein Schreiben an die DFS und das BAF versendet, die zu diesem Thema folgende Fragestellungen aufwirft:

1. Hat die DFS diese Gefahr wider besseres Wissen mehr als 2 Jahre unbearbeitet gelassen?

2. Oder hat die DFS diese Gefahr erst nach mehr als 2 Jahren erkannt?

3. Oder wird mit dem Argument Sicherheit ein anderes Ziel verfolgt?

Beide Institutionen haben die von der DFS bei der FLK vorgetragene Kollisionsgefahr in der Antwort an die Bürgermeister inzwischen zurückgenommen (Anlage 1). Das heißt, die Begründung für die Verlegung der PSA Transition bestand in Wirklichkeit nicht. Die eigentliche Motivation der DFS die PSA-Transition zu verlegen besteht in der Vereinfachung der Arbeit der Fluglotsen. Im Abwägungsvermerk des BAF (Anlage 2) steht als Begründung für die Wahl der Alternative 1 auf Seite 22, 3. Abs. „*...daß der Fluglotse dem Luftfahrzeugführer nur einen Steuerkurs anweisen muß…“*.

Einschätzung und Klärungsaufruf von Seiten unserer BI:

Hier werden nicht nur Fluglotsen gegen Fluglärmgeschädigte ausgespielt sondern Entscheidungen der Fluglärmkommission mit gezielten Fehlinformationen herbeigeführt. Unsere BI bittet die FLK sich folgenden Fragen zu stellen:

a) Ist es für die FLK akzeptabel, daß die DFS mit Falschinformationen Entscheidungen der FLK herbeiführt?

b) Wir sind der Meinung, daß die Verlegung der PSA-Transition in der FLK neu verhandelt werden muß. Wie steht die FLK dazu?

Anmerkung FLK:

Die verantwortlichen Vertreter der FLK zeigten sich sehr verwundert, denn diese Informationen lagen bis dato der FLK nicht vor. Die FLK hat uns eine kurzfristige Prüfung des Sachverhaltes und eine schriftliche Stellungsnahme zugesagt. Wir werden der FLK die zur Prüfung des Sachverhaltes erforderlichen Dokumente zur Verfügung stellen.

Information: Vertreter unserer Region in der Fluglärmkommission ist unser Landrat Herr Dr. Ulrich Reuter.