

TEDGO_NEU

Aus Sicht der betroffenen Bürger



Vortrag Rainer Joswig
Bürgerinitiative „Vereint gegen Fluglärm“
- Handout -

Mittwoch, 25. Oktober 2023, UDEON Unterensingen
Vorstellung Ergebnisse der Fluglärmmessung in den Gemeinden Denkendorf,
Unterensingen, Nürtingen-Hardt und Wolfschlugen



TEDGO_NEU – Aus Sicht der betroffenen Bürger

Die nachfolgenden Informationen geben die Sicht der betroffenen Bürger auf die neue Flugroute wieder. Sie berichten von der neuen Lärmbelastung in zuvor ruhigem Gebiet und dem intransparenten Entscheidungsprozess, der bei den Bürgern große Wut auslöst. Damit wird der Beitrag von Markus Petz, ACCON GmbH, zu den Messergebnissen um das eigentlich Entscheidende zur Bewertung von TEDGO_NEU ergänzt.

Die neue Flugroute bedeutet eine massive Erhöhung der Lärmbelastung für

>40.000 Hauptbetroffene

in den Gemeinden Aichtal, Denkendorf, Neuhausen, Nürtingen, Wolfschlugen, Unterensingen und in weiteren Orten auf den Fildern und im Neckartal.

10.000 Teilbetroffene in den Gemeinden NT-Neckarhausen, Neckartailfingen, Schlaitdorf.

Die Region ist in Aufruhr und setzt sich zur Wehr. Die Bürger sind nicht bereit, die Belastung durch den Fluglärm hinzunehmen. Informationen über TEDGO_NEU und Aktivitäten aus der Bürgerschaft siehe www.fluglaerm-stuttgart.de

TEDGO_NEU: Auswirkungen auf die Bürger

Hohe Betroffenheit in einem bisher (extrem) ruhigen Gebiet (36 dB laut Accon Gutachten)

- Die Bürger haben sich bewusst für ein ruhiges Wohngebiet, abseits der planfestgestellten Flugrouten, entschieden – mit entsprechend hohen Investitionen.
- Plus ca. 10 dB (DSP) bewirken eine Verdoppelung der Lautstärke
- Lärmspitzen (70 dB) fallen hier extrem ins Gewicht.
- Besondere Belastung zwischen 6 und 7 Uhr – zehntausende Bürger werden morgens aus dem Schlaf gerissen
- Damit verändert sich die Lebenssituation grundlegend.
- Wertverlust der Immobilien
- Für Lärmschutzmaßnahmen bestand bisher keine Veranlassung – sie wären nun mit hohen Kosten verbunden.

Keine merkbare Entlastung bisher Betroffener

- Weiterhin hohe Anzahl Starts über bisherige Route
- Schwere und damit besonders laute Flieger starten weiterhin auf bisheriger Route
- Keine merkliche Veränderung der Lebenssituation

Betrachtung am Beispiel Ostfildern

Siehe nachfolgende Tabelle.

Es zeigt sich keine Verbesserung für die Betroffenen in Ostfildern. Sowohl der Mittelungspegel Leq als auch die „Höchstbelastungen (80 dB)“ ändern sich praktisch nicht.



DES 2030 TEDGO 0%			DES 2030 TEDGO 100 %	
Intervall		Ostfildern	Ostfildern	
von	bis			
55	60	3	3	
60	65	8	9	
65	70	54	55	
70	75	101	101	
75	80	48	46	
80		4	4	
Summe		219	219	
Leq		59.4	59.3	

Keine Verbesserung bei den Maximalpegeln durch TEDGOneu

(Accon, 15.02.2022, Anlage 11.3)



- Anstieg nach dem Probebetrieb auf das bis zu 6-fache
- Keine merkbare Entlastung bisher Betroffener
- Zehntausende Betroffene werden durch die neue Flugroute zusätzlich massiv belastet.
- Lärmverteilung führt zu signifikanten Beeinträchtigungen für Tausende Bürger

TEDGO_NEU: Ein unannehmbarer Entscheidungsprozess

Hinter verschlossenen Türen, ohne Bürgerbeteiligung

Die neue Flugroute wurde hinter verschlossenen Türen geplant und durchgesetzt. Die betroffenen Bürger wurden nicht in den Entscheidungsprozess einbezogen. Das Selbstverständnis der Landesregierung in Bezug auf Bürgerbeteiligung ist nicht zu erkennen:

„Die Politik des Gehörtwerdens ist inzwischen ein Markenzeichen unseres Landes. Baden-Württemberg ist führend bei der Bürgerbeteiligung.“ (Koalitionsvertrag BW)

Falsche Aussagen und Versprechen im Vorfeld

„90.000 Menschen werden von Fluglärm entlastet.“

Widerlegt durch das Accon-Gutachten, das zu Verschiebungen von wenigen 100 Menschen kommt. Der Dauerlärmpegel von den bisher betroffenen Gebieten ändert sich nicht signifikant.

Verschiebung von Höchstbelastungen (80 dB) auf unbewohntes Gebiet (Sauhag)

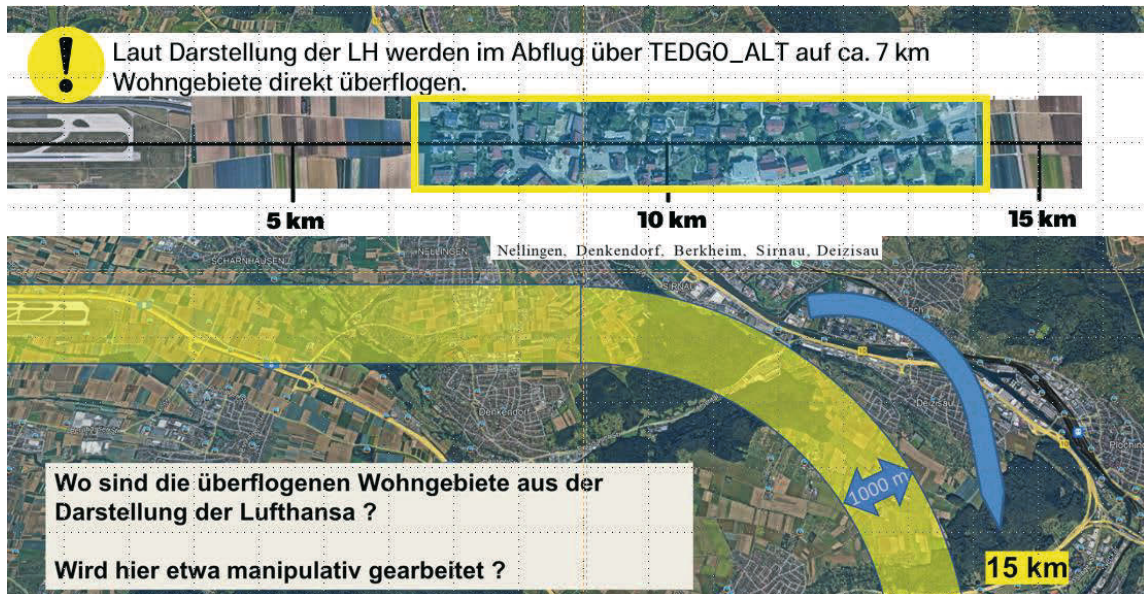
Die lautesten Flieger können die neue Flugroute nicht fliegen. Die Möglichkeit zur Verschiebung existiert praktisch nicht.

CO₂ Einsparung

Hierzu eingereichte Fragen der Bürgermeister wurden durch LH beantwortet mit „... spielt bei dieser Entscheidung keine Rolle...“; Einsparungspotenzial ohnehin < 0,5 %; genaue Erfassung fraglich



Ebenso eine falsche Aussage:



Lufthansa hatte in einem Antwortschreiben an OB Dr. Fridrich und BM Ruckh ein Bild verwendet, das zeigen soll, dass sich Siedlungsgebiete über eine Strecke von rund 7 km direkt unterhalb der startenden Flugzeuge befänden (siehe gelb umrahmter Bereich in der Abbildung oben). Ein Blick in Google Earth zeigt: Diese Siedlungsgebiete existieren innerhalb der Abflugroute nicht (siehe gelb markierte Abflugroute)! Eine Wohnbebauung direkt unterhalb der Abflugroute wäre nach unseren Informationen auch nicht genehmigungsfähig!

Diese Erfahrung mit der Informationspolitik lässt auch sehr skeptisch auf die nachfolgende Aussage blicken:

„Nach dem Probetrieb starten nur 33 % der Abflüge über TEDGO_NEU“

Betrachtung an einem Beispiel – TEDGO-Abflüge am 18.10.2023 zwischen 6 und 7 Uhr

Abflüge über TEDGO mit Ziel

Monastir (A320)
Malaga (A320)
Paris (E170)
Faro (A320)
Faro (B737)
Mailand (A320)
Barcelona (A320)
Porto (A319)
Lissabon (A320)
Agadir (A320)
Mallorca (A320)

Abflüge über TEDGOneu mit Ziel

Mallorca (A319)
Mallorca (A320)

Unrealistische Annahme zur Nutzung von TEDGO_NEU seitens LH/Eurowings („33% aller TEDGO-Flüge“) sowie Fa. Accon (2,6 Bewegungen pro Tag). Im Tagesmittel der vergangenen 8 Monate: (14,4) TEDGO/TEDGO_NEU-Abflüge, davon (4,4) über TEDGOneu (rd. 30 %) bereits im Probetrieb.

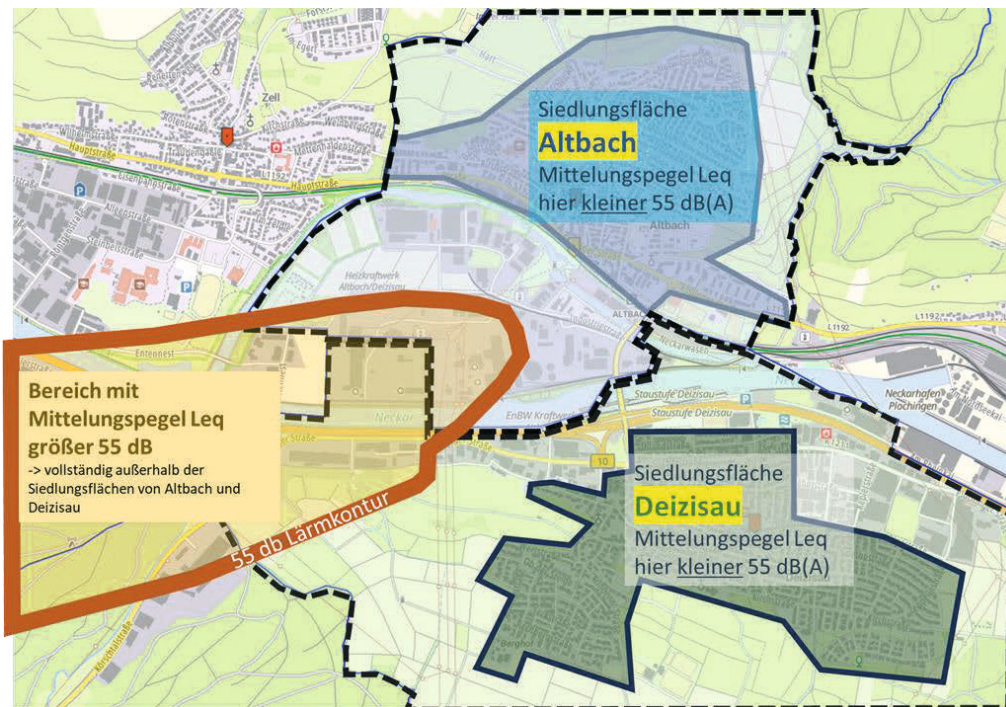


- Im Hinblick auf Flugzeugtyp und Flugziel könnten alle 13 Maschinen über TEDGO_NEU starten
- Warum also nur 33%?
- Bereits im Probetrieb werden 30 % erreicht!
- An Tagen mit Ostwind sind künftig 50 laute Abflüge über TEDGO_NEU zu erwarten.

Gezielte politische Einflussnahme

Wie ist die Entscheidungsfindung abgelaufen?

- Vorliegen des Accon-Gutachtens am 15.02.2022
- Mitteilung des Verkehrsministeriums (VM) zur Erweiterung der Fluglärmkommission (FLK) um die Kommunen Altbach und Deizisau an die Bürgermeister am 21.02.2022
- Nach 6 Jahren vergeblichem Kampf um einen Sitz in der Fluglärmkommission wurden beide Gemeinden binnen 6 Tagen aufgenommen.
- Als Grundlage nutzte das VM einen auf 55 dB abgesenkten Lärmwert für betroffene Gemeinden
- In Frankfurt gilt das Kriterium „Siedlungsgebiete müssen eingeschlossen sein (siehe Anhang)
- Bei Altbach und Deizisau erstreckt sich die Lärmkontur geringfügig über Gemeindegebiete – aber Siedlungsgebiete sind eindeutig nicht umfasst (siehe Folie)



Intervall		Aichtal	Aichwald	Altbach	Altenriet	Deizisau	Denkendorf
von	bis						
47	48	0	0	0	0	0	386
48	49	0	0	0	0	108	76
49	50	0	0	4	0	890	766
50	51	0	0	3	0	1097	1098
51	52	0	0	508	0	1480	958
52	53	0	0	1938	0	2337	1290
53	54	0	0	1753	0	783	1551
54	55	0	0	2024	0	239	1508
55	56	0	0	0	0	21	1625
56	57	0	0	0	0	0	1140

Bewertung des Vorgehens:

„Wenn dieser Sachverhalt zutrifft, dann ist dieses Vorgehen aus unserer Sicht weder transparent noch nachvollziehbar. Es hinterlässt vielmehr den „bösen Schein“ der möglichen bewussten Änderung der Zusammensetzung der Fluglärmkommission, um deren Abstimmungsergebnis zu beeinflussen.“

Dr. Thomas Würtenberger, LL.M., Rechtsanwalt und Fachanwalt für Verwaltungsrecht



- Eine Erweiterung der FLK um die zwei Mitglieder hätte auf Basis des genutzten Kriteriums nicht erfolgen dürfen!

Votum in der FLK

- Der Flughafen stimmt entgegen seiner im Vorfeld zugesagten Neutralität für die neue Flugroute.
- Wie erwartet stimmen die bereits im Vorfeld als „brennende Befürworter“ bekannten und zu Unrecht in die FLK aufgenommenen Gemeinden für die neue Abflugroute
- Votum: 6 JA-Stimmen, 5 NEIN-Stimmen, 5 Enthaltungen



- Ohne die politisch beschafften Stimmen hätten sich nur 3 JA-Stimmen für die neue Flugroute ergeben – sie wäre abgelehnt worden.

Ende eines 70 Jahre währenden Konsenses zur Lärmbündelung

Seit Jahrzehnten bestand seitens der Verantwortlichen Konsens, dass Flugrouten gebündelt werden sollten. Dadurch konnten Menschen bewusst entscheiden, nicht in der Nähe einer Flugroute zu leben und sich vor Fluglärm zu schützen. Jetzt wird dieses Prinzip missachtet!

Forderungen der Bürger aus den neu betroffenen Gemeinden

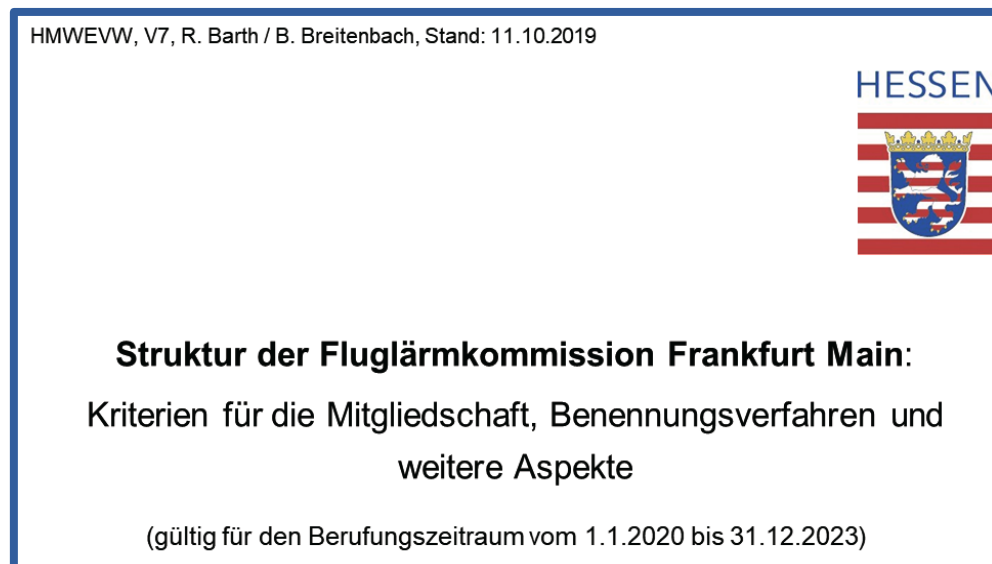
- Fortsetzung der seit 70 Jahren durchgeführten Lärmbündelung
- Korrektur der manipulativen Vorgehensweise des Verkehrsministeriums zur Absicherung des Abstimmungsergebnisses in der FLK
- Keine Intransparenz und keine Politik hinter verschlossenen Türen, sondern die von der Landesregierung propagierte Transparenz und Bürgernähe:
“Es kann nicht sein, dass die Straßen der Interessensverbände und Lobbys in den Parlamenten immer breiter und geschmierter werden, und die Bürgergesellschaft hat nicht einmal einen Trampelpfad.“ (Winfried Kretschmann)

Fragen

- Nach welchen Kriterien wird der Probetrieb bewertet?
- Wann erfolgt die erneute Abstimmung über die neue Flugroute?
- Was passiert nach Beendigung des einjährigen Probebetriebs?
- Welches Ziel wird mit der Begrenzung auf 2 Starts/Stunde im Probebetrieb verfolgt?

Anhang

Auszug aus:



2. **Kriterien für die Abgrenzung für die Berufung eines stimmberechtigten Mitglieds für eine Gemeinde**
 - Gemeindegebiet liegt innerhalb des nach § 2 Abs. 2 Nr. 1 FluglärmG festgesetzten Lärmschutzbereichs und / oder
 - Eine als Siedlungsgebiet in der Gemeinde ausgewiesene Fläche liegt innerhalb einer der folgenden, für die Bewertung und Abgrenzung von Fluglärmbeeinträchtigungen mittels des Frankfurter Fluglärmindex 2.0 (kurz „FFI 2.0“) am Standort Frankfurt Main, regelmäßig genutzten Gebietskontur („Indexgebiet“):
 - Frankfurter Tagindex 2.0 (kurz: „FTI 2.0“): $Leq6-22 \geq 55$ dB(A) (= entspricht Tagindexgebiet 1) und / oder
 - Frankfurter Nachtindex 2.0 (kurz „FNI 2.0“): $Leq22-6 \geq 45$ dB(A) (= entspricht Nachtindexgebiet)