

Tarek Al-Wazirs Sündenliste

Viele Unterlassungen und Maßnahmen als für den Flughafen zuständigen Minister sind rechtlich und fachlich zumindest fragwürdig

- **Nichtverfolgung von Ordnungswidrigkeiten, für die das Land zuständig ist, insbesondere Hervorrufung vermeidbaren Fluglärms und Unterschreitung der Mindesthöhe**
- **Ausnahmegenehmigungen für verspätete Starts nur aufgrund eines (finalen) Grunds außerhalb des Einflussbereichs der Fluggesellschaften; der Planfeststellungsbeschluss formuliert „...die Gründe..“, also alle Gründe**
- **Ausnahmegenehmigungen für verspätete Starts nach Mitternacht, ohne dass eine besondere Härte vorlag**
- **Bei Flugstreckenverlagerungen wird die archaische, aus monarchischer und diktatorische Zeit stammende Praxis der Zumutung von Sonderopfern für einzelne Bürger weiterhin angewandt.**

Terminal 3 (G-Finger)

- Genehmigung, obwohl Kapazität seitens der Fraport kleingerechnet wurde

Passiver Schallschutz

- **Keine Neufestsetzung des Lärmschutzbereichs, nachdem 2018 das Auslösekriterium (2 dB über Schwellwert am Rande des Lärmschutzbereichs) hierfür überschritten wurde.**
- **Alljährliche Überprüfung des Lärmschutzbereichs ohne Sigma-Zuschlag, abweichend vom Planfeststellungsbeschluss, der Berechnung nach AzB, d.h., mit Sigma-Zuschlag vorsieht**
- **Bei Flugverfahrensänderungen (Lärmpausenregelung, Verlegung AMTIX-kurz, Segmented Approach) keine Prüfung, ob eine Neufestsetzung der Lärmschutzbereiche erforderlich wird; die Schwellwerte des Fluglärmgesetzes werden nachweislich in Offenbach und Erzhausen überschritten**
- Keine Umsetzung des Urteils des OVG Berlin-Brandenburg, wonach auch eine Entlüftungsplanung bei Gewährung eines Lüfters erforderlich ist
- **In den Prozessen zur Festsetzung der Lärmschutzbereiche hat er jegliche Kritik an den Ansätzen ignoriert. Dazu gehörte auch der Hinweis, dass ein häufiges Luftfahrzeugmuster (Embraer E190/E195) in einer unzutreffenden (lärmmarmen) Klasse eingruppiert, damit der Lärm kleingerechnet und Betroffene um ihren Lärmschutz gebracht wurden. Oder dass man 2020 noch mit dem Einsatz der MD11 rechnen müsste, was tatsächlich der Fall war.**

Aktiver Schallschutz

- Das Land Hessen unterstützt die Absicht der DFS, Mindesthöhen auf der westlichen NW-Abflugstrecke aufzuheben und damit die Flughöhen abzusenken. Eine Lärmabschätzung erfolgte mit einem offenbar ungeeigneten Ansatz (AzB ohne angepasste Flugprofile)
- Bei der Lärmobergrenze wird der aktuelle Lärm mit einer modifizierten AzB (mit Ansatz reduzierter Kennwerte für einzelne Flugzeugmuster) gerechnet und mit dem mit der AzB gerechneten Belastung aus dem Planfeststellungsverfahren verglichen – ein Äpfel-mit-Birnen-Vergleich

- Die Lärmpausenregelung betrifft nicht die Gegenanflüge. Zudem werden durch diese Regelung Betroffene in Offenbach (unter dem Centerbahn-Anflug) ungeschützt einer unzumutbaren Belastung oberhalb der Schwellwerte des Fluglärmsgesetzes ausgesetzt
- Die Betriebsbeschränkungsverordnung wird nicht angewandt
- Es sind keinerlei Maßnahmen erkennbar, dass Lärminderungsziel aus dem aktuellen Lärmaktionsplan für Wohngebiete tagsüber zu erreichen
- Ziel der Minimierung der Zahl Hochbetroffener bedeutet, dass Grundrechte von der Zahl der Nachbarn abhängen
- Ein Eintreten für eine gesetzliche Verpflichtung der DFS zu Lärm- und Klimaschutz ist nicht erkennbar.

Fluglärmmmission

- Trotz relevanter Belastung wurde dem Hochtaunuskreis der Sitz entzogen
- Empfehlende Beschlüsse der Fluglärmmmission werden über viele Jahre nicht umgesetzt (u.a. Flachstartverfahren, Intersection-Starts, Berücksichtigung Sigma-Zuschlags, deutlich höhere Lärmentgelte vor allem nachts)
- Seit über 10 Jahren keine Erhöhung der Sitzungsgelder; als einzige FLK in Deutschland zahlt die Frankfurter keine Reisekosten für die Mitglieder

Tätigkeit als Aufsichtsbehörde

- Für die Genehmigung von Entgelten gibt es keine Kriterien für die Überprüfung, ob die Entgeltordnung Lärmschutzbelange hinreichend berücksichtigt
- Die Lärmzuschläge sind zu niedrig und nehmen tendenziell relativ ab
- Mit der Entgeltordnung werden nicht kostendeckende Preise für Umsteige- und Frachtverkehr sowie ein verlustträchtiges Incentive-Programm genehmigt und damit unfairer Wettbewerb gefördert. Die starke Begünstigung des Umsteigeverkehrs diskriminiert Fluggesellschaften, die sich nicht auf den Umsteigeverkehr fokussieren. Zudem besteht ein Anreiz bei Umsteigereisen nicht mit der Bahn, sondern mit dem Flieger anzureisen
- Der Nachtflugverkehr wird aus dem Tagflugverkehr subventioniert; es gibt keine wirksamen Anreize zur Verlagerung von Nachtflügen in den Tag
- Es erfolgt keine Prüfung, ob die Entgeltordnung beihilferechtlichen Anforderungen entspricht
- Das An- und Abschwollen des Fluglärms in den Nachtrandstunden ist zwar bei globaler Betrachtung gegeben, es wird aber hingenommen, dass im Süden die erste Nachtstunde die lauteste überhaupt ist und im Bereich der Anflugstrecken die letzte eine der lautesten.
- Stillschweigend hingenommen wird, dass sehr viele Flieger nach 21 Uhr außerhalb ihres Slots starten und Flüge in die erste Nachtstunde verschoben werden.
- Beim Dachsicherungsprogramm muss die Fraport nicht sichern, wenn das Dach sanierungsbedürftig ist.
- Das Ministerium unterstützt Betroffene bei der Durchsetzung von Schadenersatzansprüchen wegen Dachschäden durch Wirbelschleppen nicht

Sonstiger Verkehrslärmschutz

- Für die Regionaltangente West sieht der Planfeststellungsbeschluss für bereits jetzt stark belastete Grundstücke an der Strecke Eschborn-Bad Homburg, die durch die RTW zusätzlich belastet werden, keinen aktiven Schallschutz vor; passiver Schallschutz wird nicht nach der 24. BImSchV gewährt, sondern nur zum Abfangen der zusätzlichen Belastung

Sprüche wie „Wer mit unserer Politik nicht einverstanden ist, kann ja klagen“ zeigen, dass Al Wazir sich nicht Recht und Gesetz verpflichtet fühlt, sondern sich herausnimmt, nach Gutsherrenart zu handeln.