



BÜNDNIS DER BÜRGERINITIATIVEN

KEIN FLUGHAFENAUSBAU - FÜR EIN NACHTFLUGVERBOT



Über 60 Initiativen im Rhein-Main-Gebiet

Pressemitteilung

Bürgerinitiativen fordern wegen falscher Lärmberechnung Nichtinbetriebnahme der Landebahn

Am 21.10. soll die neue Landebahn Nord offiziell in Betrieb genommen werden. Statt zweier nur abhängig voneinander zu betreibender Landebahnen wird danach der Flughafen über eine weitere Landebahn verfügen, die unabhängig von den bisherigen Parallelbahnen betrieben werden kann. Dass dies zu einer erheblichen zusätzlichen Lärmbelastung führen wird, wird von der Hessischen Landesregierung in Kauf genommen.

Erst jetzt ist Aktivisten aus dem Kreis der Bürgerinitiativen bekannt geworden, dass 2004 eine ICAO-Vorschrift für den Betrieb unabhängiger Bahnen (ICAO Doc. 9643) herausgegeben wurde, deren Einhaltung zu einer weit höheren Lärmbelastung führt als bisher bekannt. Bei der für das Planfeststellungsverfahren durchgeführten Lärmberechnung wurde diese Vorschrift nicht berücksichtigt; Fraport und DFS haben diese Regelung nicht kommuniziert.

Nach einer Abschätzung eines Sprechers, Berthold Fuld, führt die Einhaltung dieser Vorschrift über der stärkst betroffenen Siedlung, der Mainzer Frankenhöhe, gegenüber dem Ansatz der Fraport zu einem Anstieg der rechnerischen Spitzenpegel (beim Überflug einer B747 oder eines A380) von 69 dB(A) auf 79,5 dB(A). Diese Differenz – die Schallintensität ist 10-mal größer als berechnet – ist so gravierend, dass eine Nutzung der Landebahn für die Bürger absolut unzumutbar ist. Von deutlich mehr Lärm als prognostiziert betroffen sind wohl weit über 100.000 Bürger in den Räumen Mainz-Rüsselsheim und Hanau-Offenbach.

Die Bürgerinitiativen verweisen auch darauf, dass der Planfeststellungsbeschluss nicht nur noch nicht rechtskräftig ist, sondern auch, dass bisher kein einziger von dieser Situation betroffener Bürger den Sachverhalt hat gerichtlich vortragen können. Das Verfahren widerspricht damit fundamental rechtsstaatlichen Prinzipien. Die Bürgerinitiativen fordern, dass man den Bürgern diese Belastung nicht zumutet, vor allem nicht, solange nicht höchstrichterlich geklärt ist, dass der Sachverhalt ordnungsgemäß ermittelt und die widerstreitenden Interessen gerecht gegeneinander abgewogen wurden, und die notwendigen Schutzmaßnahmen durchgeführt sind.

Ein weiterer Grund, die Landebahn nicht in Betrieb zu nehmen, ist, dass bisher niemand – selbst nicht in höchst belasteten Bereichen – Schallschutz erhalten hat. Gerichtlich wird jedoch gefordert, dass zum Zeitpunkt des Auftretens einer Belastung, vor der geschützt werden muss, dieser Schutz vorhanden sein muss. Eigentlich hätte die Lärmschutzverordnung gleichzeitig mit dem Planfeststellungsbeschluss erlassen werden müssen; die

Postanschrift: Ingrid Kopp, Emil-Krag-Str. 4 a, 65205 Wiesbaden, Tel.: (0611) 721600, e-mail: Ingridkopp@t-online.de
Bankverbindung: Bündnis der Bürgerinitiativen VR-Bank Bad Orb-Gelnhausen Konto-Nr. 6785298 (BLZ 507 900 00)

www.flughafen-bi.de

Landesregierung hat dies immer weiter hinausgezögert. Derzeit erfolgt die Prüfung in einem Anhörungsverfahren eingeholter Stellungnahmen; wann die Lärmschutzverordnung erlassen wird, ist nicht absehbar. U.a. die Bundesvereinigung gegen Fluglärm und die Fluglärmkommission sehen ein Kleinrechnen der Lärmbelastung und haben massive Nachbesserungen gefordert; diese betreffen u.a. den nächtlichen Frachtflugverkehr, den Flugzeugmix und die Beschreibung der Anflugstrecken. Mit dem Erlass der Lärmschutzverordnung sind die Betroffenen längst noch nicht geschützt. Das Verkehrsaufkommen auf der neuen Landebahn soll bereits am Anfang 65% des für 2020 prognostizierten betragen. Bevor nicht zumindest diejenigen, die zeitnah zum Erlass einer Lärmschutzverordnung Schutz beantragen, geschützt sind, wäre es daher Körperverletzung, den Betrieb der Landebahn zuzulassen.

Am 17. September werden ab 11 Uhr Tausende in Offenbach mit einer Menschenkette gegen die Landebahn demonstrieren – auch das Bündnis der Bürgerinitiativen ruft zur Teilnahme auf.

Erläuterung der fehlerhaften Lärmberechnung

Konkret handelt es sich um die Vorgabe, dass bei unabhängigem Betrieb zweier Landebahnen bis 19 km vor der Landung entweder ein lateraler Abstand von 3 NM (ca. 5,6 km) oder eine Höhendifferenz von 1000 ft (ca. 300 m) zwischen zwei anfliegenden Flugzeugen eingehalten muss. Erst in geringerem Abstand zum Flughafen erfolgen die Anflüge völlig unabhängig voneinander.

ICAO Doc. 9643 fordert im Punkt 2.2.1.5

„A minimum of 300 m (1000 ft) vertical separation or, subject to radar system and radar display capabilities, a minimum of 5,6 km (3 NM) radar separation shall be provided at least until 19 km (10 NM) from the treshhold and until aircraft are established:

a) inbound on the ILS localizer course and/or MLS final approach track; and

b) within the normal operating zone (NOZ).“

(Der Localizer ist der Kurssender; auf dem Gleitpfad muss sich das Luftfahrzeug noch nicht befinden)

Bei dichtem Landebetrieb kann kein größerer lateraler Abstand verlässlich eingehalten werden als der Bahnabstand zwischen Süd- und Nordbahn (ca. 1900 m). Somit müssen zwangsläufig anfliegende Flugzeuge in einem vertikalen Abstand von 1000 ft bis 19 km vor der Landung geführt werden. In einer Entfernung von 19 km beträgt die Flughöhe bei einem Gleitpfadwinkel von 3° ca. 1000 m über Grund bzw. 1100 m über NN (das sind ca. 3700 ft). Der niedrigere Anflug – das ist der Anflug auf die Südbahn – muss dann entsprechend 1000 ft niedriger geführt werden. Da in der Luftfahrt bei der Höhenführung Vielfache von 1000 ft, in Einzelfällen von 500 ft, üblich sind, erfordert die Einfüllung dieser Forderung einen horizontalen Flugabschnitt in einer Höhe von nicht mehr als 2500 ft.

Bei Anflug von Westen kommt hinzu, dass die höher angeflogene Nordbahn gegenüber den Parallelbahnen nach Westen versetzt ist. Hier erfordert die Erfüllung der Forderung, dass die Anflüge auf die Südbahn 19 km vor der Landung 1000 ft unter den Anflügen auf die Nordbahn sind, eine Flughöhe von 2000 ft. Das sind ca. 600 m über NN oder 500 m

über Grund; über der Mainzer Frankenhöhe verringert sich diese Höhe auf ca. 420 m über Grund. Um die Forderung nach 1000 ft geringer Flughöhe durchgängig zu erfüllen, muss der Sinkflug bei Anflug auf die Südbahn aus 4000 ft 5-6 km vor dem Sinkflug bei Anflug auf die Nordbahn eingeleitet werden.

Bei Anflug von Westen beträgt damit die Länge des Horizontalflugs in 2000 ft ca. 14 km, von Mainz-Hechtsheim bis zum Stadtzentrum Rüsselsheim.

Bei Anflug aus Osten ist die Situation etwas günstiger. Hier genügt ein Zwischenanflug in 2500 ft Höhe über 8 km, etwa von Mühlheim bis Offenbach.

Fraport hat ein Modell in die Lärmberechnung eingestellt, in dem von einem kontinuierlichem Sinkflug aus 4000 ft bis zur Landung ausgegangen wird. Es ist evident, dass erheblich mehr Lärm entsteht, wenn 1500-2000 ft niedriger geflogen wird.

Anhängende Grafiken verdeutlichen die Problematik

Die Präsentation auf der Pressekonferenz am 13.9. können Sie unter

http://www.fluglaerm-badhomburg.de/Praes_110913_Flughoeihen.ppt abrufen.

Rückfragen an Berthold Fuld, Tel. 0178 2 928928

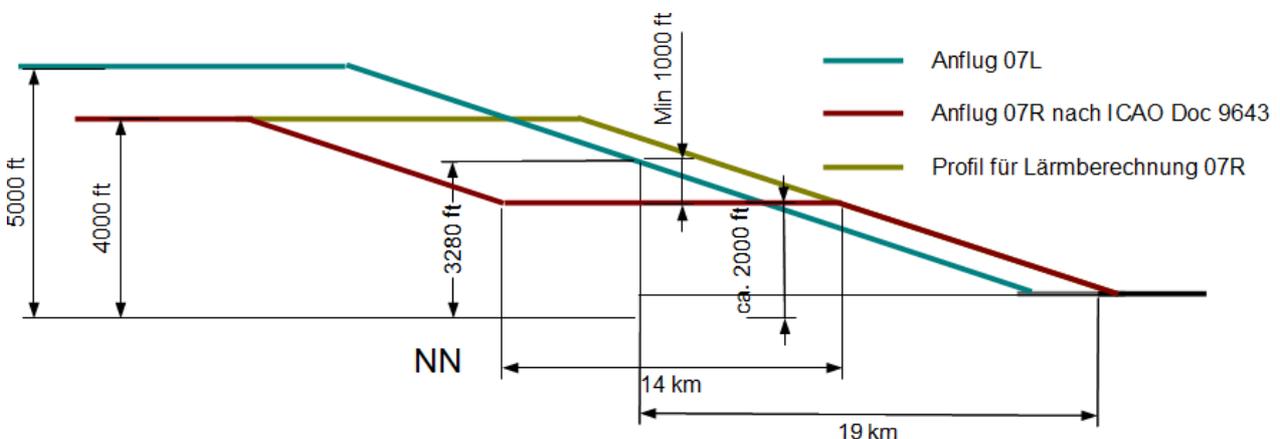


Abbildung 1: Profile für Anflug von Westen