

Gesellschaft für humane Luftfahrt Mainz e.V.

Gemeinnütziger Verein gegen Fluglärm seit 1996

Geschäftsstelle : 55126 Mainz, Domitianstr. 40 ; Tel. : 06131/478247
E-mail: st.ma-geowiss@web.de ; Bankverbind. : 588574012 Mainzer Volksbank

Sehr geehrte Mitglieder, sehr geehrte Fluglärm-Aktive, sehr geehrte Mandatsträger in Mainz und RhH,

Die **Schließung oder Nicht-Schließung der neuen Landebahn** (früher Nord-West- jetzt "Nord-Bahn" genannt) wird höchst kontrovers diskutiert - wie man der Presse entnehmen kann, selbst unter den FL-BIs und FL-Vereinen, gerade auch in Hessen.

Bevor wir GhL-seits Argumente pro und kontra für Ihre persönliche Abwägung im Einzelnen aufreihen, zunächst eine grundlegende Bemerkung :

Das erstrangige, ja geradezu fundamentale Mittel zur Begrenzung (Verringerung) des Fluglärms in der Region ist eine Begrenzung (Reduktion) der Anzahl der Flugbewegungen von und nach FRA.

Eine solche Begrenzung ist noch wichtiger als die Einführung einer Lärmobergrenze, denn letztere würde im Wesentlichen nur dem Höchstbelasteten in unmittelbarer Flughafennähe zugute kommen.

Was spricht nun zweifelsfrei für eine Außer-Betriebnahme der neuen Landebahn ?

Die Existenz einer 4. Bahn impliziert grundsätzlich die (spätere) Option für eine maximale Flugbewegungsanzahl /Jahr von 700.000 - 900.000, geradezu eine wahre Drohkulisse für spätere, hier lebende Generationen.

Die Außer-Betriebnahme würde beim West-Anflug die Mainzer Stadtteile Bretzenheim, Ober(Alt)-Stadt, Weisenau-Nord, die Wiesbadener Stadtbezirke Kastel und Kostheim, das südliche Hochheim und vor allem Flörsheim, sowie insb. bei Anflug von Osten, die östlich des Flughafens gelegenen Stadtbereiche von Frankfurt-Süd, Offenbach und Mühlheim vom Fluglärm entlasten.

Gerade beim Anflug von Osten werden auf der neuen Endanflug-Geraden (über Fra-Süd, Offenbach und Mühlheim) sehr viel mehr Menschen überflogen als beim Ostanflug auf der alten Bahn. (Auf den letzten 25 km erfolgt(e) hier ein Besiedlungs- Überflug nur über Off.-Süd)

Die Süd-Umfliegung hätte bei einer Nordwest-Bahn-Schließung jegliche Berechtigung verloren, ein Westabflug über den Taunus (Tabum), wie vor dem 20. Okt. 2011, würde wieder zur Regel werden.

Es finden sich zweifellos auch gewisse Argumente gegen eine Außer-Betriebnahme der 4. Bahn :

Gemeinden, insbesondere Raunheim, aber auch Teile von Rüsselsheim und Bischofsheim würden bei einer Beibehaltung der 2. Endanflugbahn entlastet, auch die 4 südlichen Mainzer Stadtbereiche Lerchenberg-(Süd), Marienborn, Hechtsheim, Weisenau-(Süd) und Laubenheim-(Nord) würden bei einer Beibehaltung der 4. Bahn zumindest leicht entlastet.

Die Existenz einer 2. Endanflugbahn verringerte zudem die Anflugdichte auf den beiden Endanflugbahnen und erhöhte dadurch grundsätzlich den (zeitlichen) Umfang der Einführung von CDA und Curved (Segmented-) Approach, die bei hohen Bahnnutzungsfrequenzen nicht oder nur zum Teil eingesetzt werden können.

Durch die Einführung von Curved-Approach - neben Offenbach auch im Mainzer Raum - ließe sich ein Teil der Anflüge - z.T. mittelbar, z.T. unmittelbar - zumindest zeitweilig südlich von Mainz auf eine Curved-Approach-Linie verlegen.

Die Flugverkehrswirtschaft und große Teile der Politikbereiche im Bund und in Hessen werden sich wohl mit allen Mitteln gegen ein "In den Sand setzen" von Milliarden Euro zur Wehr setzen.

Man könnte daher vielleicht die "grundsätzliche Akzeptanz" einer 4. Bahn mit einer – unwiderruflichen, zeitlich unbegrenzten, vertraglich abgesicherten Zusage einer maximalen Flugbewegungsanzahl von (unter) 500.000 seitens der Fraport AG und der hessischen Landesregierung koppeln.

Sie finden sicherlich noch weitere Argumente. Wägen Sie danach ab.

i.A. des Vorstands der GhL Friedrich Herzer (1. Vors.)