

Gesellschaft für humane Luftfahrt Mainz e.V.

Gemeinnütziger Verein gegen Fluglärm

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

Feb. 2012

Hessische Staatskanzlei
Herrn Ministerpräsident Volker Bouffier
G.-A.-Zinn-Str. 1
65183 Wiesbaden

Sehr geehrter Herr Ministerpräsident Bouffier,

mit diesem Schreiben möchte die GhL Ihnen wesentliche, linksrheinische Aspekte der Fluglärm- und Flugroutenproblematik vortragen.

Diese Aspekte sind im Einzelnen:

- 1.** Die linksrheinisch gewünschte Beibehaltung des bisherigen Nordabdrehens über den Taunus, also die Aufgabe der Planung der sog. Südumfliegung mit ihren östlich und südlich an Mainz vorbeiführenden Ästen.
- 2.** Der Verzicht auf die sog. „TABUM-Nachtroute“, die bekanntlich auch am Tage in nordöstlicher Richtung quer über Mainz - und Wiesbaden - führt.
- 3.** Der Verzicht auf das Nordeindrehen aus dem nördlichen Gegenanflug über Mainzer Stadtgebiet, also eine Verschiebung der östlichen Eindrehgrenze um mind. 3 NM nach Westen.
- 4.** Die zeitweilige Einführung eines kombinierten „Segmented Approach/ CDA-Anflugs“ südlich von Mainz, insb. in Zeitintervallen mit geringeren Anflugzahlen.
- 5** Eine Flugbewegungsreduktion beim Überqueren des Mainzer Stadtgebietes auf den beiden Endanflugbahnen bei den Endanflügen von Westen
- 6.** Die Einhaltung eines Nachtflugverbots in der gesetzlichen Nacht, da der Flughafen – inmitten der 5 Millionen-Stadt „Rhein-Main“ - einen quasi innerstädtischen (Tempelhof-) Charakter hat.
- 7** Eine langfristige Berücksichtigung der landespolitischen Interessenlage von Rheinland-Pfalz durch Ihre Landesregierung

zu 1: In Mainz und Rheinhessen steht allerorten der Vorwurf im Raum, dass die Einführung der Südumfliegung und der Verzicht auf das Abdrehen Richtung Nord-West weniger flugsicherungstechnisch, als regional-politisch begründet sein könnte. Die Einführung dieses neuen, mit einem großen Umweg verbundenen, 2-ästigen Routenverlaufs ist auch wegen des immer wieder beschworenen Zeitverlustes und des Kerosin-Mehrverbrauchs bei Umwegstrecken mehr als verwunderlich.

Nach den alten Gepflogenheiten werden die vom Parallelbahnsystem Richtung TABUM startenden Luftfahrzeuge zunächst ungefähr in westliche Richtung geführt, bevor sie nach Erreichen einer Flughöhe von 3500 Fuß nach Norden abdrehen dürfen. Kollisionsprobleme mit den auf der Nordwestbahn aus irgendwelchen, wohl sehr unterschiedlichen Gründen, durchstartenden Maschinen, sind insbes. dann völlig ausgeschlossen, wenn die Durchstarter unmittelbar hinter der Nordwest-Landebahn eine „nahezu 180°-Kehre“ fliegen, um dann erneut von Osten her anzufliegen. Falls die durchstartenden Luftfahrzeuge aus besonderen Gründen, etwa Triebwerksproblemen, dazu nicht in der Lage sein sollten, bleibt diesen generell nichts anderes übrig, als auf der Erbenheimer Bahn eine Notlandung, im unmittelbaren Sinne des Wortes, durchzuführen.

Das nun bei der DFS aus der Taufe gehobene Argument „Schornsteine der Firma Höchst“ überzeugt uns nicht. Es handelt sich hier nicht etwa um ein Großhindernis mit einer Breite von mehreren Kilometern und einer Höhe von vielen Hundert Metern. Ein Luftfahrzeug, welches an diesem Hindernis der Firma Höchst von max. 100 m Höhe und max. 600 m Breite nicht mehr vorbei-navigieren kann, ist u.E. „flugunfähig“ und nur noch für die „Erbenheim-Notfall-Lösung“ tauglich. Die ICAO-Bestimmung ($> 30^\circ$) zwischen den Bahnen abfliegender Luftfahrzeuge würde im Falle des Nordostabdrehens nach dem Durchstarten eingehalten werden.

zu 2: Man muss sich fragen, wie die DFS mit der sog. „TABUM-Nachtroute“ auch für den Tag eine Startroute ins Kalkül ziehen kann, bei welcher gleich zwei Großstädte, ohne zwingende Gründe, zentral überquert und dabei 400.000 Menschen belästigt werden – und dies auch noch evtl. in der Nacht. Diese Route ist u.E. die wohl absurdeste Route des ganzen Routensystems im FRA-Bereich. Die geplante Erweiterung der Belegung dieser Route lässt uns am Willen zur konsequenten Lärm-Optimierung des Routensystems zweifeln.

zu 3: Beim nördlichen Gegenanflug und insbes. beim Eindrehen aus diesem Gegenanflug vor dem Endanflug aus Westen, werden bekanntlich sowohl in Hessen, als auch in RLP viel mehr Menschen überflogen, als beim südlichen Gegenanflug in dem relativ dünn besiedelten Bereich zwischen Hechtsheim und Ebersheim. Nach dem Überfliegen von Schierstein und dem sich daran anschließenden Eindrehen über MZ-Gonsenheim/Bretzenheim oder Finthen/Drais/Lerchenbg. werden allein beim Eindrehen über Mainz ca. 50.000 Menschen überflogen. Das Verschieben der Eindrehgrenze nach Westen ist von daher schon lange überfällig, und zwar irgendwo in den Raum westlich von MZ-Finthen. Das Gegenargument von Fraport (Zeitverlust, Treibstoffmehrverbrauch) ist angesichts Ihrer Südumfliegung-Planung völlig inakzeptabel. Weder die Sicherheit, noch die Kapazität werden durch die Verschiebung der östlichen Eindrehgrenze beeinflusst.

zu 4: Die Belastung Mainzer Stadtviertel beim Endanflug zu den – nunmehr zwei - Landebahnen, ist schon lange unzumutbar. Die bisherige Weigerung, die Ostwind-Komponente auf über 5 Knoten zu erhöhen, völlig unverständlich, nachdem bekanntlich beim Westanflug auf den letzten 30 km mindestens doppelt so viele Menschen überflogen werden, wie beim Anflug von Osten. Das jetzige Angebot, nun nach dem Ausbau, die Komponente auf 6 oder 7 Knoten zu erhöhen, wird in Mainz, angesichts der jetzt etablierten Süd-Umfliegung „entsprechend“ gewertet. Die Parallelverschiebung der alten Anflugbahn in südlicher Richtung (Seg. App.) in Verbindung mit einer CDA-Variante, lediglich in der Nacht, also auch nicht in den Randstunden oder in Zeiten mit begrenzter Flugbewegungsanzahl stößt hier auf völliges Unverständnis. Die zurzeit offiziell noch anvisierte Einschränkung auf die „Nacht“ dient u.E. nur einem taktisch begründeten „Unterlaufen des Nachtflugverbots“.

zu 5: Im Rahmen des Endanflugs von Westen wird Mainz jetzt sowohl zentral als auch im Süden überflogen. Auf beiden Endanflugbahnen fliegen z.Z. je ca. 300 Luftfahrzeuge/Tag, gemäß Ausbauprogramm sollen es in 2020 in Spitzen-Zeiten je ca. 500 Flieger werden - eine völlig inakzeptable Situation, der man durch eine Deckelung der Flugbewegungen von und nach FRA begegnen muss.

zu 6: Die Entscheidung über ein Nachtflugverbot lag und liegt innerhalb Ihrer offiziellen Politik-Kompetenz, ein diesbezügliches kritisches Einwirken Ihres Hauses auf das BVG und auf die Fraport AG würde natürlich beachtet und respektiert werden. Die durch die neue Bahn gegebene Kapazitätssteigerung ermöglicht zweifelsfrei ein Freihalten der (vollen) Nacht von Flügen. Weshalb erklärt die hess. LR nicht in aller Offenheit, dass sich in dem dicht besiedelten Rhein-Main-Gebiet keine zumutbare Nachtroute gerieren lässt. Sie sollten sich fragen, wie Fraport nach der „Mediations-Lüge“ der alten LR (*kein Ausbau ohne Nachtflugverbot*) jemals eine Akzeptanz in der Bevölkerung des Rhein-Main-Gebietes finden kann, wenn Sie als LR den Wünschen für einen Nachtflugbetrieb „rein technokratisch“ folgten.

zu 7: Das aktuelle „schwarz-gelbe“ Bündnis in Berlin und die aktuellen Sichtweisen des BM für Wirtschaft bzw. Verkehr gibt der Fraport wohl einen besonderen Gestaltungsspielraum. Ob dieser Spielraum nach den nächsten Bundestagswahlen erhalten bleibt, falls dann ggfs. eine rot-grüne Verkehrspolitik gestaltet wird, darf bezweifelt werden. Die alten Erfahrungswerte aus früheren „rot-grünen“ Regierungen können dabei u.E. nicht mehr als Maßstab dienen eine Südumfliegung auf Dauer realisiert würde, begäbe sich die DFS und Ihre LR in einen Dauerkonflikt mit dem Bundesland Rheinland-Pfalz, seiner Bevölkerung und seiner Landesregierung – gleich welcher Couleur. Letzteres ist u.E. keine langfristige Arbeitsgrundlage für effektive Politik.

Mit freundlichen Grüßen

Für den Vorstand der GhL

Friedrich Herzer (1.Vors.)