

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 Fluglärm-Aktive,

das vor Monatsfrist von Fraport und hess. LR verkündete 19-Punkte -Programm zum "**Aktiven Schallschutz**" ist letztlich ein geschickter, ja raffiniert dekoriertes "Blumenstrauß" für die Bürger in Rhein-Main, ohne viel Lärmreduktions-Substanz .

(Die Zahl 19 soll wohl Vielzahl und Glaubwürdigkeit zugleich suggerieren, letzteres hätte der Leser evtl. bei Angabe der runden Zahl 20 nicht so eingeschätzt).

Die 19 angeführten Gesichtspunkte sind jeweils sehr vielsagend beschrieben, (wie sich das für eine PR-Agentur ja gehört),

der Eintritt einer Lärm-Reduktion ist aber aus unterschiedlichen Gründen nur sehr eingeschränkt :

Viele Maßnahmen sind "noch näher zu prüfen" oder :

die Umsetzung einer Maßnahme wird tageszeitlich stark begrenzt (etwa ab 22⁰⁰),

die volle Wirksamkeit tritt in 20 - 30 Jahren ein (etwa bei Austausch einer FZ-Typ-Flotte),

die Wirksamkeit ist aus prinzipiellen (physikalischen) Gründen begrenzt (etwa bei CDO),

einige Punkte sollen erst einmal "näher erforscht" werden (etwa bei Bodenlärm),

"Segmented Approach" ist auf Teil-Bereiche begrenzt (Mainz, Offenbach).

(s. auch unser Kommentar zu den einzelnen Punkten)

1. Point Merge in Kombination mit konstantem Sinkflug (Continuous Descent Operations, CDO):

Bei diesem Verfahren sollen die Luftfahrzeuge schon in größeren Höhen kanalisiert und im konstanten Sinkflug trichterförmig zum Endanflug geführt werden.

Point Merge soll am Flughafen Frankfurt "beschleunigt geprüft" und entwickelt werden, um "möglichst bis 2015" zu einer Einführung zu kommen.

*Die Umsetzung von Point Merge in FRA ist sehr fraglich, zudem ist es auch (für Teil-Bereiche) **nachteilig**.*

2. Anhebung der Gegenanflüge im Norden und Süden um 1.000 Fuß: soll *eine Lärmentlastung im Bereich der Gegenanflüge schaffen.*

Diese Entlastung ist aber nur gering

3. Anhebung der Überflüge im Osten (Offenbach) und im Westen (Mainz).

Die Größe der Anhebung wird nicht angegeben.

4. Verlängerung Instrumentenlandesystem (ILS) / Anhebung Zwischenanflughöhe:

Verlängerung des Landekurses bis 25 Nautische Meilen ; Ziel: höhere Anflüge.

Die hierdurch bedingte Anhebung ist nur sehr gering.

5. Durchführung eines Probetriebes zur Anhebung des Anflugwinkels beim

Instrumenten-Landesystem für die Landebahn Nordwest von **3,0° auf 3,2°:**

Durch die geringe Anhebung des Anflugwinkels nehmen die Überflughöhen im Endanflug nur sehr sehr gering zu.

6. Konstanter Sinkflug (Continuous Descent Operations, CDO):

"wann immer möglich", sollen Anflüge künftig als CDO geflogen werden.

Die (geringe) Lärmreduktion ist hierbei umstritten.

7. Lärmpausen schaffen mittels :

Dedicated Runway Operations (DROps) „Early Morning“; Bevorzugte Bahnnutzung ; DROps soll eine Lärminderung durch eine bevorzugte Startbahnnutzung und Flugroutennutzung bewirken.

Es handelt sich hierbei im Wesentlichen um eine reine Lärmverlagerung.

8. Vorgezogene Ausflottung der Flugzeuge, insbesondere vom Typ **Boeing B737:**

Flottenerneuerung 2012: Indienststellung von 32 modernen und leiseren Flugzeugen (A380, B747-8I, A330, A320, ERJ) und vorgezogene Ausflottung von 32 älteren Flugzeugen (BoeingB747-400, A340-300, B737, AR8); dadurch soll eine "erhebliche" Lärmreduktion bewirkt werden.

Voller Wirkungseintritt erst in 20 - 30 Jahren.

9. Modifikation der Flugzeuge vom Typ Airbus A320:

Lufthansa wird an den Tankdruckausgleichs-öffnungen der A320-Flotte sog. „Wirbelgeneratoren“ anbringen; im Anflug soll dies eine Lärmreduktion um bis zu 2 dB bringen.

Behauptung nicht überprüfbar; wenn zutreffend, warum nicht vor 10 Jahren eingeführt?

10. Stärkere Spreizung der Lärmrentgelte:

Die Beteiligten werden "zeitnah in Verhandlungen eintreten" mit dem Ziel, eine weitergehende Spreizung der Lärmrentgelte mit schnellstmöglicher Wirkung, jedoch spätestens zum 01.01.2013 – unter der Voraussetzung der Aufkommensneutralität – zu vereinbaren.

Ein Wirkungseintritt ist nicht abschätzbar ; wenn überhaupt, dann nur sehr langfristig.

Kategorie : Intensivierung Forschung: (11 u. 12)

11. Reduzierung Bodenlärm durch Forschung und Entwicklung: *alternative*

Antriebskonzepte wie z.B. für den Schleppvorgang (Elektroschlepper) als auch für den Rollverkehr der Flugzeuge am Boden.

Betrifft nur die unmittelbare Flughafen-Umgebung; Wirkungseintritt nur sehr langfristig

12. Förderung eines Forschungsprojektes zur Entwicklung weiterer lärmarmen Landeverfahren:

Die Landesregierung wird die FFR-Vorhaben zur Erforschung und Entwicklung weiterer lärmarmen Landeverfahren (z.B. steilere Anflugverfahren („Steeper Approaches“) auch finanziell unterstützen.

Die hess. Landesregierung ist ja so "verständnisvoll".

Kategorie : noch näher zu prüfende (!) Maßnahmen: (13 - 18)

13. **Einführung** von variablen satellitengesteuerten **Präzisionsanflugverfahren (GBAS)** Eine **Reduktions-Wirkung ist noch nicht abschätzbar.**

14. **Reduzierte Nutzung der Abflugstrecke 07 kurz, Verlagerung auf die Abflugstrecke 07 lang**
(nur lokaler Wirkungseintritt)

15. **Einführung einer neuen Abflugstrecke 07 lang**
(Nur lokaler Wirkungseintritt)

16. weitere **Lärmoptimierung der Abflugverfahren** (Kontinuierlicher Steigflug)
Große Widerstände seitens der Fluggesellschaften ; z.Z. kein gesetzlicher Zwang zur Einführung.

17. Ausdehnung Segmented Approach
(Nur lokaler Wirkungseintritt in den Bereichen OF und MZ)

a. Zeitliche Ausdehnung des Segmented RNAV (GPS) Approach für Anflüge auf die Südbahn ab 21 oder 22 Uhr: die Siedlungsverdichtungen Hanau/Offenbach und Mainz sollen dadurch entlastet werden, dass sie südlich umflogen werden. Nun gehe es um die Ausdehnung auf ein weiteres Zeitfenster.

b. Segmented Approach ILS, zusätzliche Variante, um zu einer höheren Ausnutzung zu kommen: *der Segmented RNAV (GPS) Approach ist derzeit auf die Nutzung von GPS ausgerichtet.*

18. Optimierung der Abflugstrecke „KÖNIG kurz“ zur Entlastung des Darmstädter Nordens:
die Einführung einer konventionell fliegbaren Umgehung des dichtbesiedelten Darmstädter Nordens.
Nur lokaler Wirkungseintritt im Bereich DA-Nord

19. Performance Monitoring: *Sowohl die Einhaltung von Flugwegen und Flughöhen als auch die „noise performance“ der verschiedenen Fluggesellschaften sollen einem umfassenden Monitoring unterzogen werden, letzteres auf der Basis von Lärmmess-Ergebnissen. Periodische Veröffentlichung der Ergebnisse.*

"Die Unterzeichner bekräftigen ihr Ziel, den Fluglärm bzw. die Betroffenheit gegenüber dem für 2020 prognostizierten Wert deutlich zu reduzieren". Die Reduzierung des Fluglärms bzw. der Betroffenheit sollen in diesem Sinne als ein permanenter Prozess verstanden werden.

Diese "Zielangabe" ist pure propagandistische "Absichtserklärung" - wie seit vielen Jahren praktiziert.

i.A. des Vorstands der GhL

Friedrich Herzer