

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

Zur Südumfliegung und deren Abhängigkeit vom Fehlanflugverfahren.

Die Landesregierung von RLP hat die - gemäß DFS-Sprachregelung -"alternativlose" Einführung der Südumfliegung nach einem ersten Gutachten der holländischen NLR nunmehr in einem 2. Gutachten des Gutachters Avia Consult auf den Prüfstand stellen lassen.

Gemäß DFS ist die Ursache für die Notwendigkeit der Südumfliegungseinführung das an der Nordwestbahn (wie an jeder Bahn) notwendige Fehlanflugverfahren, bei dem die DFS eine Kollisionsgefahr zwischen dem durchstartenden Flieger auf der Nordwestbahn und dem regulär startenden Flieger auf der Centerbahn (früher Nordbahn) sieht.

Die beiden Gutachter NLR und Avia bieten nun 2 unterschiedliche Lösungsansätze einer Kollisionsvermeidung an, die sich u.E. hervorragend kombinieren ließen und sich dabei vorzüglich ergänzten. NLR schlug vor einem Jahr vor, die Durchstarter nach Überfliegen der Nordwestbahn sofort in nordöstlicher Richtung abdrehen zu lassen. Der jetzige Gutachter Avia schlägt vor, ein Fehlanflug auf die Nordwestbahn in größerer Höhe beginnen zu lassen, um zunächst einen größeren Vertikalabstand zu dem auf der Centerbahn startenden Flieger zu gewährleisten.

Beide Vorschläge lassen sich auch miteinander verbinden. Damit würde der DFS insbesondere ihr altes Scheinargument: "die Schornsteine der Firma Höchst" aus der Hand genommen werden, da der Durchstarter dann in viel größerer Höhe nach Nordosten abdrehen würde und damit die Schornsteine kein relevantes Hindernis im Sinne des MOC ("Minimum Obstacle Clearance") mehr darstellen.

Zur Eindreh-Problematik über Mainz (und RHH)

(Änderungsplanung der DFS)

Der Strategie der DFS und der Fraport, nämlich dem Versuch der Förderung von Zwietracht und Entsolidarisierung unter den Teilregionen muss man sich bewusst sein. Dies hindert uns aber nicht, über Flugrouten-Optimierung nachzudenken und zu reden. Der Hinweis auf Solidarität kann nicht zum Totschlag-Argument gemacht werden. Wenn diesbezüglich alle schweigen würden, so blieben die bislang Privilegierten für immer im Vorteil und die bislang Benachteiligten (und dazu gehören seit 30-40 Jahren viele Mainzer Stadtviertel) auf ewig benachteiligt ! Während man in Mainz seit 15 Jahren intensiv gegen den Fluglärm kämpft, hat man noch vor 4 - 5 Jahren im Landkreis (und vielen seiner kommunalen Verwaltungsstellen) begeistert PRO-Ausbaubeschlüsse gefasst. Von Solidarität mit dem schon früh und stark betroffenen Mainz keine Spur !!

Auch heutzutage betreibt man u.E. an vielen Orten im Kreis die Strategie :nur kein Fluglärm zu uns und bezeichnet Mainzer Aktive, die neben einer Lärm-Reduzierung sich auch für eine gerechte Verteilung des unvermeidbaren Restlärms einsetzen, als St.-Floriansjünger! Schaut man z.B. in die AZ-Ausgabe vom 15 Mai (Region), so kann man dort erkennen,dass etwa die „Süd-Umfliegung“ zwar ein gravierendes Problem für Mainz, aber kaum für den Landkreis ist, der darüber fürchterlich lamentiert.

Wir "feiern" nicht "*die Verschiebung des Lärms nach Rheinhessen*" , sondern etwa die Verlagerung des Eindrehens (aus dem nördlichen Gegenanflug) aus Finthen (16.000 Bürger) und Gonsenheim (20.000) Bürger auf das freie Feld (4,5 km) zwischen Finthen und Heidesheim/Wackernheim. Im jetzt wegen der neuen DFS-Vorschläge protestierenden Landkreis sollte man auch bedenken: Die Lärm-Belastung vieler Mainzer Stadtviertel beim Endanflug auf gleich 2 Bahnen hat eine Dimension angenommen, die der Landkreis überhaupt nicht kennt. Die Endanflüge über Mainz finden in einer Höhe von 700 bis 900 m statt, die Flughöhe beim südlichen Gegenanflug beim Einflug nach RHH südlich von Nackenheim beträgt dagegen zwischen 1500 und 1800 m.

Mainz-spezifische Fluglärm-Politik ?

Das Stadtgebiet vom MZ (und OFF.) soll also gemäß DFS bei der FLK-Sitzung (16.5.) aus den Eindrehvorgängen herausgenommen werden. **Dies soll am Mittwoch, 16.5.2012 die DFS bei der FLK-Sitzung klipp und klar zum Ausdruck gebracht haben.**

Wir erinnern uns :

Unser neuer Mainzer O.B. hat in aller Deutlichkeit für eine "Mainz-spezifische Fluglärm-Politik plädiert, im Gegensatz zu einem anderen Kandidaten, der am liebsten über Flugrouten-Optimierung überhaupt nicht reden wollte.

Die Politik des Landkreises MZ/BI ruft bei uns in der GhL immer mehr Mißvergnügen hervor . Nachdem man sich dort vom radikalen Ausbaubefürworter (noch 2008) zum St.-Florian-Spezialisten gemausert hat, ist es nicht verwunderlich, dass der Landkreis bei der FLK Protest eingelegt hat, denn irgendwo muss ja eingedreht werden.

Bezüglich des Eindrehens aus den Gegenanflügen ziehen wir nun, statt der dicht besiedelten Mainzer Vororte (Fin., Gons., Hechtsheim, Weisenau, Lerch.), das freie Gelände zwischen Fin. und Heidesheim oder den Bereich zwischen N-Olm und Wörrst. vor.

Die Sichtweise der LR (des ISIM) hierzu ist - u. E. leider völlig unklar. Das Gleiche gilt für die Haltung zu „Curved Approach“ – für die südlichen Mainzer Stadteile eine große Entlastung.

Wir bitten Oberbürgermeister Ebling dringend, sich bei der Eindrehproblematik einzubringen und die Störfeuer aus dem LK abzuwehren.

Last, but not least: Die RLP-SPD und das ISIM sowie MdL Hering sind offensichtlich noch immer nicht von einer Obergrenze bei den Flugbewegungen überzeugt.

Lärm-Ping-Pong zwischen Hessen und RLP bei der Südumfliegung und bei der Knotenregelung:

Den Hinweisen und Warnungen zu Versuchen der Fraport "Zwietracht" zu stiften und "Entsolidarisierung" zu inszenieren, ist natürlich prinzipiell zuzustimmen. Die Hoffnung der LR von RLP, mit Hilfe gutachterlicher Bemühungen die Süd-Umfliegung wieder abzustellen, halten wir aber für legitim - und realistisch. Letztlich lag im Oktober 2011 mit der Einführung der Süd-Umfliegung eine Lärmverlagerung von Hessen nach RLP, aber auch - und dies ist noch viel relevanter - eine Lärmverlagerung innerhalb Hessens, vom dünn besiedelten Taunus zum dicht besiedelten Rüsselsheimer Raum vor. Die Südumfliegung verlängert auch generell die Abflugwege und damit die Flugwege zum Zielort.

Kritische Bemerkungen zur Rückenwindkomponente in Ehren !!

Man sollte aber nicht übersehen, dass vor Inbetriebnahme der Nordwestbahn bei Westanflügen auf die alten Bahnen ca. 3 x soviel Menschen überflogen wurden, wie beim Anflug von Osten ? (Hier verlaufen die letzten 15 km über den Stadtwald von FRA). Betrachtet man die Lärmbelastung auch einmal unter dem Gesichtspunkt der Lärmhistorie, so leiden Mainz, Rüss., Raunheim, Flörsheim, OF-Süd u.a. - im Gegensatz zum Frankfurter Süden - seit mehr als 40 Jahren unter massivem Anfluglärm. Sicherlich wird im Osten von FRA an der Abschaffung der 5-Knoten-Regelung "gearbeitet". Wenn wir dabei nicht irgendwie gegensteuern, sind wir im Westen diese Regelung in absehbarer Zeit los. Und nicht zu vergessen: Flörsheim liegt noch viel näher am Flughafen als Frankfurt-Süd.

Welche ethischen Grundsätze bei Routen-Planung (-Verlegung) ?

Auch die GhL ist der Ansicht, dass bei der Fluglärm-Problematik ethische Gesichtspunkte (nur welche?) zu beachten sind.

Ein Mainzer Fluglärm-Aktivist schreibt hierzu: Egoistische Wünsche, krankmachenden Lärm einer Minderheit zuzuschieben, hätten keinen Platz und meint hierbei insb. die Herausnahme der Eindrehvorgänge aus Mainz.

Lassen Sie uns hierzu zu bedenken geben:

Es ist nicht minder egoistisch oder unethisch, dass Teilregionen (etwa der nördl. Landkreis MZ/ BI), der im Mittel viel weniger belastet ist als das Mainzer Stadtgebiet - und dies seit 20 Jahren - nicht bereit sind, im Rahmen einer "Lärmgerechtigkeit" den Mainzern Eindrehvorgänge z.T. abzunehmen, zumal der LK gerade vom nördlichen Gegenanflug entlastet wurde, der früher im Landkreis (Budenheim Ingelheim-Nord) jetzt aber über dem Rheingau stattfindet. Hier gab es eine glasklare Lärmverschiebung vom Landkreis in den Rheingau. (Wer aus RLP hat - aus ethischen Gründen - dagegen protestiert ?)

Der Landkreis (die "Minderheit") lamentiert etwa gegen die Südumfliegung:
dabei findet die Südumfliegung in RLP zu 70-80 % im Mainzer Stadtgebiet statt. (Laub., Weisenau ; Volkspark) und nur zum geringen Teil im Landkreis.

Man schaue sich die jeweiligen Graphiken an - etwa in der AZ-Region am 15. Mai. Die Ungleichverteilung ist schon geradezu peinlich. (Wer hat nun gegen die Sonderbelastung der "Minderheit Laub., Weisenau, Volkspark" protestiert ?)

Die u.E. mangelnde, diesbezügliche Öffentlichkeitsarbeit des Umweltdezernats (des alten Stadtvorstands) und die gute PR-Arbeit des Landkreises hat u.E. dazu geführt, dass in der RLP-Öffentlichkeit die Südumfliegung zum Problem für den Landkreis und nicht für Mainz geworden ist . Richtig ist aber das Gegenteil.

Wir meinen: Wer rigoros gegen Flugrouten-Korrekturen agiert, zementiert Vorteile für jene Bereiche, wo es momentan gerade relativ leise ist, und er zementiert gleichzeitig Nachteile für jene Bereiche, wo es momentan überdurchschnittlich laut ist.

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