

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

Deutsche Flugsicherung (DFS)

- Geschäftsführung ; Herrn Vorsitzenden Dieter Kaden -

Am DFS-Campus 10

63225 Langen

Sehr geehrter Herr Vorsitzender Kaden,

mit diesem Schreiben möchte die GhL die wesentlichen, linksrheinischen Aspekte der Fluglärm- und Flugroutenproblematik beschreiben und Sie – trotz unserer Wertschätzung für Ihre Mitarbeiter(in) Frau Stahr und Herrn Ramos - um eine persönliche, zeitnahe Antwort bitten.

Diese Aspekte sind im einzelnen :

- 1.) Die unsererseits gewünschte Beibehaltung des bisherigen Nordabdrehens über den Taunus, also die Aufgabe der Planung der sog. Südümfliegung mit ihren östlich und südlich an Mainz vorbeiführenden Ästen.
- 2.) Der Verzicht auf die sog. „TABUM-Nachtroute“, die bekanntlich 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 Einführung eines kombinierten „Segmented Approach/CDA-Anflugs“ nicht nur in der Nacht, sondern auch in den Tagesrandstundenbereichen oder in Zeitintervallen mit geringeren Anflugzahlen.
- 5.) Der Verzicht auf ein zentrales Überqueren des Mainzer Stadtgebietes bei den „Lastenausgleichs-Anflügen“ von Westen.
- 6.) Die Einhaltung eines Nachtflugverbots zumindest in der Mediationsnacht, da der Flughafen – inmitten der 5 Millionen-Stadt „Rhein-Main“ - einen quasi innerstädtischen Charakter hat.

7.) Eine langfristige Berücksichtigung landespolitischer (RLP) und bundespolitischer Aspekte seitens der DFS.

Zu 1.) Nach den bisherigen 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 in Ihrem Hause aus der Taufe gehobene Argument „Schorensteine 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.

In Mainz und Rheinhessen steht allerorten der Vorwurf im Raume, dass die Einführung der Südumfliegung und der Verzicht auf das Nordwest-Abdrehen weniger flugsicherungstechnisch, als regional-politisch begründet sein könnte. Die Einführung dieses, 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.

Zu 2.) Man muss sich fragen, wie die DFS mit der sog. TABUM-Nachroute eine Startroute ins Kalkül ziehen kann, bei welcher nach dem Start gleich zwei Großstädte, ohne zwingende Gründe, zentral überquert und dabei

400.000 Menschen belästigt werden – und dies auch noch 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 Mombach und dem sich daran anschließenden Eindrehen über Gonsenheim/Bretzenheim oder Finthen/Drais/Lerchenberg werden allein beim Eindrehen ca. 50.000 Menschen überflogen.

Das Verschieben der Eindrehgrenze nach Westen ist von daher schon lange überfällig, und zwar irgendwo in den Raum zwischen Finthen und Heidesheim. Das Gegenargument aus Ihrem Hause (Zeitverlust, Treibstoffmehrverbrauch) ist angesichts Ihrer Südumfliegsplanung völlig inakzeptabel.

Weder die Sicherheit, noch die Kapazität werden durch die Verschiebung der Eindrehgrenze beeinflusst.

Zu 4.) Die Belastung des Mainzer Südens beim Endanflug, zu den – dann zwei - Landebahnen, ist schon lange unzumutbar. Ihre 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. Ihr jetziges Angebot, nun nach einem möglichen Ausbau, die Komponente auf 6 oder 7 Knoten zu erhöhen, wird in Mainz, angesichts der jetzt drohenden Südumfliegung „entsprechend“ gewertet.

Die Parallelverschiebung der Anflugbahn in südlicher Richtung in Verbindung mit einer CDA-Variante, lediglich in der Nacht, also nicht in den Randstunden oder in Zeiten mit begrenzter Flugbewegungsanzahl stößt hier auf Unverständnis. Die zurzeit von Ihnen anvisierte Einschränkung auf die Nacht dient u.E. nur einem taktisch begründeten „Unterlaufen des Nachtflugverbots“.

Zu 5.) Beim Lastenausgleichsverfahren im Rahmen des Endanflugs von Westen wird Mainz ohne Not nahezu zentral überquert. Der Gabelungspunkt der beiden aus Nordwesten heranführenden Ausgleichsrouten könnte und sollte etwas nach Norden verlegt, die Route kann in Hessen vor dem Erreichen der südlichen Gegenanflugstrecke etwas weiter nördlich geführt werden. Hat die DFS eigentlich bei den Mainz-Überflügen den Forschungsreaktor an der Mainzer Universität berücksichtigt ?

Zu 6.) Die Entscheidung über ein Nachtflugverbot liegt zwar außerhalb Ihrer offiziellen DFS-Kompetenz , ein diesbezügliches kritisches Einwirken Ihres Hauses auf die hessische LR und auf die Fraport AG würde natürlich beachtet und respektiert werden. Die im Ausbaufall gegebene Kapazitätssteigerung ermöglicht zweifelsfrei ein Freihalten der Nacht von Flügen. Weshalb erklärt die DFS nicht in aller Offenheit, dass sich in dem dicht besiedelten Rhein-Main-Gebiet keine zumutbare Nachtroute gerieren lässt. Sie sollten sich fragen, wie die DFS nach der „Mediations-Lüge“ der LR (*kein Ausbau ohne Nachtflugverbot*) jemals eine Akzeptanz in der Bevölkerung des Rhein-Main-Gebietes finden kann, wenn Sie als DFS dem Auftrag für Nachtflugrouten „rein technokratisch“ folgen.

Zu 7.) Das aktuelle „schwarz-gelbe“ Bündnis in Berlin und die aktuellen Sichtweisen der BM für Wirtschaft bzw. Verkehr gibt der DFS zweifelsohne 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.

Falls eine Südumfliegung realisiert würde, begäbe sich die DFS in einen Dauerkonflikt mit dem Bundesland Rheinland-Pfalz, seiner Bevölkerung und seiner Landesregierung – gleich welcher Couleur.

Letzteres ist u.E. keine langfristige Arbeitsgrundlage für die Flugsicherung.

Mit freundlichen Grüßen

Für den Vorstand der GhL
Friedrich Herzer (1.Vors.)