

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

Sehr geehrte Mitglieder, sehr geehrte politische Mandatsträger in MZ u. RHH, sehr geehrte Damen und Herren,

nicht nur in den vergangenen Jahren, auch in 2012 haben wir im Mittel einen **Westanfluganteil** (über Mainz) von **ca. 30%**.

(Die Fehlinformation von 25 % wird von der Fraport jetzt nicht mehr vorgebracht.)

Daher ergeben sich **z.Z.** bei ca. 480.000 Flugbewegungen /Jahr : ca. 240.000 Landungen/Jahr ; hiervon ca. 30% aus Westen ergibt:

z.Z. ca. $240.000 \times 0,3 = \text{ca. } 72.000$ Landeanflüge/Jahr über Mainz,

d.h.ca. **36.000** Landeanflüge/Jahr pro „Mainzer Endanflugbahn“, falls beide End-Anflugbahnen weiterhin etwa gleich stark frequentiert werden sollten.

Für **2020** ergäbe sich- nach Fraport-Vorstellungen - vermutlich etwa folgende Überschlagsrechnung :

Ausgangspunkt könnte dabei mit großer W.-keit nicht 701.000, sondern ca. 750.000 Flug-Bewegungen sein, d.h. insg. ca. 375.000 Landungen /Jahr.

Der Westanfluganteil, der in den letzten 10 Jahren von ca 25 % auf ca 30 % anstieg , wird wahrscheinlich noch etwas weiter (auf ca. 31 - 32 %) ansteigen, denn : eine 6- oder 7-Knoten-Regelung (Ostwind-Komponente) kommt offensichtlich nicht zur Anwendung und die 5-Knoten-Regelung wird häufig ignoriert.

(die Mainzer Politik forciert die Erhöhung z.Z. auch nicht (mehr), obwohl sie z.B. für Hechtsheim, Oberstadt oder Bretzenheim u. andere vorteilhaft wäre.

Zudem ist der (politische) Einfluss der Offenbacher Region auf die hessische Politik und FRA nach wie vor nicht unerheblich.

Unsere Abschätzung für 2020 lautet daher : 31 % von 375.000 ergibt ca. 117.000 Anflüge von Westen über Mainz – wenn keine „Notbremsung“ kommt, etwa eine niedrigere Obergrenze bei den Flugbewegungen - von und nach FRA. (davon alle über Mainz - sofern ohne „Segmented (Curved) Approach“ geflogen wird – und wie bislang ungefähr hälftig auf beide Anflugbahnen verteilt.)

Anm.: allein eine Erhöhung von 5 auf lediglich 6 Knoten Ostwind-Komponente würde

- bei genauer Einhaltung - den Westanflug-Anteil (zeitlich) um ca. 1/3 verringern,

also von jetzt ca. 30 % auf dann ca. 20 %,

denn die „Meteo-Situation“ : " *mehr als 6 Knoten Ostwindkomponente*" tritt ca. 1/3 weniger häufig auf als die Situation: "*mehr als 5 kn Ostwind-Komponente*".

Die Belegungen auf der ins Gerede gekommenen Abflugroute "TABUM- alt" (östlich an Wiesbaden vorbei, über den Taunus)

waren und sind ca. doppelt so hoch wie jene auf der Abflugroute "MASIR- alt" (Hochheim – Heuss-Brücke – Schierstein) - auch als BIBTI -Route bezeichnet.

Auf beiden wurde die Belegung zum Winterfahrplan 2011/12 –offiziell- um **2/3** (!) reduziert, **bis 2020** soll um ca. 98,5 % auf ca. 1,5 % reduziert werden.

Aber :die Südumfliegung-Äste sowie "TABUM-Nacht" (am Tag quer über MZ) sollen bekanntlich diese "verlorene" Kapazität - und natürlich noch mehr - übernehmen.

i.A. des Vorstands der GhL Friedrich Herzer