

Initiative gegen Fluglärm Mainz Oberstadt e. V.

Liebe aktive Fluglärmgegner,

anbei aktuelle Informationen gegen den Fluglärm in Mainz.

1. Fraport-Hauptversammlung im Zeichen der Fluglärm-Debatte

Das Thema Fluglärm hat die erste Hauptversammlung des Frankfurter Flughafenbetreibers Fraport nach Eröffnung der neuen Landebahn Nordwest dominiert. **Die Aktionäre wurden schon vor der Tür mit ohrenbetäubendem Fluglärm aus Lautsprechern „begrüßt“.** Mehr als 100 Demonstranten machten vor der Frankfurter Jahrhunderthalle klar, dass bei der Hauptversammlung kein Weg um das Thema Fluglärm herumführen würde. Nachdem Fraport-Chef Stefan Schulte die Bilanz für das Jahr 2011 präsentiert hatte, griff er selbst das Thema Fluglärm auf, **versicherte den Anwohnern sein Mitgefühl** und erläuterte einige Maßnahmen zum aktiven und passiven Schallschutz, die – wie auch Herr Schulte und die Hessische Landesregierung wissen – zu keiner nennenswerten Entlastung der Anwohner des Frankfurter Flughafens führen werden. **Verschiedene Redner kritisierten mit scharfen Worten den Ausbau des Frankfurter Flughafens. Insbesondere der Hessische Landtagsabgeordnete Frank Kaufmann (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) bezeichnete den Ausbau des Flughafens mit der vierten Bahn als „offensichtlichen Fehler“.** Glaubt man den Wahlprognosen, könnte es sich bei Herrn Kaufmann um den künftigen Ansprechpartner von Herrn Schulte in Sachen Flughafen und Fluglärm handeln.

Viele Fragen der Aktionäre drehten sich um den weiteren Ausbau des Frankfurter Flughafens, insbesondere den Bau des Terminal 3. Dieser soll die Abfertigung weiterer 25 Millionen Passagiere ermöglichen. Die Baukosten werden mit etwa 1,5 Milliarden beziffert. Damit wird sich die „planmäßige Verschuldung“ der Fraport AG auf ca. EUR 4 Milliarden erhöhen. Zur Erinnerung: Die Fraport AG erwirtschaftete im Jahr 2011 einen Jahresumsatz von ca. EUR 2,4 Milliarden.

Dabei ist der Hauptkunde des Frankfurter Flughafens, die Deutsche Lufthansa AG (mit ca. 60% der Starts und Landungen) in eine schwere Krise geraten. Im Newsletter vom 20. April 2012 hatten wir die Aussage gewagt, dass sich der Kranich im „Sturzflug“ befindet. **Die Financial Times Deutschland titelte bereits wenige Tage später „Chaostage bei der Lufthansa“.** Tags zuvor hatten die Lufthansa-Mitarbeiter aus der BILD-Zeitung erfahren, dass sich harte Einschnitte abzeichnen. Inzwischen sind Einzelheiten des Sparprogramms „Score“ bekannt. Dieses beinhaltet u.a. die Entlassung von 3.500 Mitarbeitern in der Verwaltung und **die Streichung von unrentablen Flugverbindungen. Zudem soll die Flotte in den nächsten drei Jahren nicht erweitert werden.** Die Lieferung neuer Flugzeuge soll ausschließlich dazu dienen, die bestehende Flotte zu erneuern.

Gleichzeitig erweitert die Lufthansa AG an verschiedenen Flughäfen außerhalb Frankfurts ihr Direktflug-Angebot. Allein von Berlin aus werden künftig 38 statt 8 Ziele von der Lufthansa direkt angefliegen. Die hierfür benötigten Flugzeuge müssen von anderen Flughäfen „abgezogen“ werden. **Mehrere Aktionäre stellten Fraport-Chef Stefan Schulte deshalb die Frage, welche Auswirkung das Sparprogramm Score auf den Frankfurter Flughafen habe. Unter höhnischem Gelächter der Aktionäre erwiderte Stefan Schulte mehrfach, dass er mit der Lufthansa hierüber bislang nicht gesprochen habe. Er wisse nicht mehr, als in den Zeitungen stünde. Dabei saß das Lufthansa-Vorstandsmitglied Stefan Lauer, der dem Aufsichtsrat der Fraport AG angehört, auf dem Podest nur wenige Meter von Stefan Schulte entfernt.** Es drängt sich deshalb die Frage auf, ob die Probleme der Lufthansa AG nicht erhebliche Auswirkungen auf den Frankfurter Flughafen haben könnten.

Auch Interkontinental-Verbindungen werden zunehmend außerhalb von Frankfurt und München an weiteren Flughäfen ausgebaut. Air Berlin bietet seit kurzem von Berlin und Düsseldorf weitere Direktverbindungen in die USA an. Eigentlich muss die Lufthansa auf dieses Angebot mit eigenen Direktflügen antworten. Zudem drängt starke ausländische Konkurrenz auf den deutschen Markt. Hamburger und Berliner fliegen mit Finnair über Helsinki schneller nach Hongkong als mit Lufthansa über Frankfurt. **Die Golf-Carrier und Turkish Airlines transportieren inzwischen von allen größeren deutschen Flughäfen Passagiere über die Drehkreuze am Golf und Istanbul nach Asien und Afrika. Insbesondere werden über diese Drehkreuze Menschen von Asien in die USA schneller transportiert als mit der Lufthansa über Frankfurt am Main. Alle genannten Airlines haben zudem bei Service und Qualität höhere Rankings als die Lufthansa AG (www.airline-quality.com) und bieten meistens wesentlich günstigere Ticketpreise auf den Mittel- und Langstrecken an. Wegen der Probleme der Lufthansa beim Miles & More Programm verweisen wir auf die sehr unterhaltsame Website www.meilenschwund.de.**

Zudem konkurriert der Frankfurter Flughafen mit anderen deutschen Flughäfen. Der neue Flughafen Berlin-Brandenburg wird – wenn er denn mal eröffnet wird – Kapazitäten für weitere ca. 25 Millionen Passagiere haben. **Vor wenigen Tagen begannen am Münchener Flughafen die Bauarbeiten für ein weiteres Abfertigungsgebäude, das – unabhängig vom Bau einer dritten Bahn - zusätzliche Kapazitäten für mehr als 11 Millionen Flugpassagiere haben wird. Die Lufthansa beteiligt sich in erheblichem Umfang an den Baukosten** und will diesen Terminal für sich und die Partner der Star Alliance nutzen. **Es ist offensichtlich, dass Lufthansa das Drehkreuz in München stärker ausbauen will.**

Über die Entwicklung der Flugbewegungen am Frankfurter Flughafen schwieg sich Stefan Schulte in der Hauptversammlung aus. **Die Anzahl der Flugbewegungen lag im Zeitraum vom 1. Januar 2012 bis 30. April 2012 nämlich unter denjenigen des Vorjahres (-1,4%)** und kann nicht nur mit dem Ausfall einer überschaubaren Anzahl von Flügen wegen des Streiks der Vorfeld-Arbeiter begründet werden. **Die Anzahl der Flugbewegungen seit Eröffnung der Nordwestbahn hätte völlig problemlos über das bisherige Südbahnen-System abgewickelt werden können.** Die Kosten für den Bau der Nordwestbahn inklusive der Verlagerung des Ticona-Chemiewerks und verschiedener Umweltausgleichsmaßnahmen beliefen sich auf ca. EUR 1,5 Milliarden. Die Zinsen hierfür lasten schwer auf der Fraport AG. **Da wird es Stefan Schulte besonders gefreut haben, dass er in der Zeitung von der Forderung seines Hauptkunden Lufthansa nach einer deutlichen Reduzierung der Flughafengebühren lesen konnte.**

Statt über die Entwicklung der Flugbewegungen zu berichten, wies der Fraport-Chef auf die Erhöhung des sogenannten **Koordinationseckwertes** hin, der seit Inbetriebnahme der neuen Landebahn von 82 auf 90 Flugbewegungen pro Stunde erhöht worden sei. **Bis zum Jahr 2015 kündigte Stefan Schulte eine weitere Erhöhung des Koordinationseckwertes auf 100 Flugbewegungen pro Stunde an.** Diese Zahlen suggerieren dem Laien ein stetes Anwachsen der stündlichen Flugbewegungen und sorgten für schlechte Stimmung unter den Fluglärmgegnern auf der Hauptversammlung. Der Koordinationseckwert beschreibt jedoch nicht die Anzahl der tatsächlich durchgeführten Flugbewegungen **sondern gibt lediglich die Anzahl der planbaren Starts und Landungen an, die der Flughafenbetreiber auch bei widrigen Witterungsbedingungen garantiert.** Er ist somit eine obere Grenze für die stündlich theoretisch durchführbaren Bewegungszahlen. **Wie bereits erwähnt, ist die Anzahl der Flugbewegungen in diesem Jahr rückläufig, obwohl der Koordinationseckwert von 82 auf 90 Flugbewegungen pro Stunde erhöht wurde. Dieser sagt also nichts über die tatsächliche Entwicklung der Flugbewegungen aus, obwohl es sich so anhört.**

Auch im Frachtbereich hat der Frankfurter Flughafen mächtig zu kämpfen. In den ersten vier Monaten des Jahres 2012 lag das Frachtaufkommen 12% unter dem Vorjahresaufkommen. Stefan Schulte begründet dies jeweils häftig mit dem Nachtflugverbot und der Finanzkrise. Der Frachtflughafen Leipzig/Halle konnte sein Frachtaufkommen in den ersten vier Monaten 2012 dagegen um knapp 14% gegenüber dem Vorjahr steigern.

Dennoch ließ Stefan Schulte keinen Zweifel daran aufkommen, dass er am Bau des Terminals 3 und dem weiteren Ausbau des Frankfurter Flughafens festhält. Dort könnte eine der größten Bauruinen Deutschlands entstehen. Bei den Mehrheitsgesellschaftern der Fraport AG, dem Land Hessen und den Stadtwerken Frankfurt am Main, sollten aufgrund der dargestellten Entwicklungen eigentlich die Alarmglocken schrillen.

2. Was tat sich sonst noch in Sachen Fluglärm in den letzten Wochen?

Das Urteil aus Leipzig lässt immer noch auf sich warten. Dennoch scheint der Hessische Verkehrsminister Dieter Posch unbeirrt an seinem Vorhaben festhalten zu wollen, das Nachtflugverbot durch eine „**Planklarstellung**“ festschreiben zu wollen. Wir hatten hierüber in unserem Newsletter vom 4. Mai 2012 berichtet und alle Mitglieder aufgefordert, Widerspruch gegen diese Maßnahme zu erheben. **Über die Kritik unserer Bürgerinitiative am „Klarstellungsverfahren“ ist bundesweit über eine dpa-Meldung berichtet worden.** Wie wichtig die Bürgerbeteiligung bei der Regelung des Nachtflugverbots von 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr ist, zeigt die Handhabung desselben durch die Hessische Landesregierung. **In der Nacht vom 11. auf den 12. Mai 2012 hat es nach 23:00 Uhr 58 Flugbewegungen gegeben, die vom Hessischen Verkehrsministerium genehmigt wurden.** Dieses kann Starts nach 23:00 Uhr genehmigen, wenn die Fluggesellschaften einen verspäteten Start nicht zu vertreten haben. Hierzu zählt das Hessische Verkehrsministerium unvorhergesehene Wetterlagen. Deshalb erlaubt es Starts in der Winterzeit nach 23:00 Uhr, wenn beispielsweise Flugzeuge auf Grund einer notwendigen Enteisung nicht vor 23:00 Uhr starten konnten. Dass im Winter Frosttemperaturen herrschen, kann kaum als unvorhergesehene Wetterlage bezeichnet werden. Richtig wäre es deshalb, die Ausnahmegenehmigung zu verweigern und hierdurch die Fluggesellschaften zu zwingen, die letzten planmäßigen Abflüge für 22:30 Uhr anzusetzen. **Allein die Vielzahl der Ausnahmegenehmigungen in den vergangenen Monaten zeigt, wie dringend eine Bürgerbeteiligung bei der Regelung des Nachtflugverbots am Frankfurter Flughafen erforderlich ist.**

Eine erschreckende Meldung ging am 5. Mai 2012 durch die Presse. Laut einer Studie des Bremer Epidemiologen Prof. Dr. Eberhard Greiser erwarten Mediziner **Kosten von 1 Milliarde Euro wegen Gesundheitsschäden, die am Frankfurter Flughafen durch Fluglärm entstehen.** Herzinfarkt, Schlaganfall, Herzschwäche und Erkrankungen der Herzkranzgefäße, Depressionen, Leukämie und Lymphdrüsenkrebs – laut Prof. Dr. Eberhard Greiser treten all diese Krankheiten wesentlich häufiger bei Menschen auf, die unter Fluglärm leiden. Der Fluglärm-Forscher, dessen Studie bereits vor zwei Jahren bundesweit viel Aufsehen erregt hatte, stellte neueste Auswertungen der Daten vor, die er rund um den Flughafen Köln-Bonn erhoben hat. Gewaltige Steigerungen gäbe es unter dem Einfluss von Fluglärm auch bei Demenz, chronischem Nierenversagen und Zuckerkrankheit. **Er prognostiziert für die kommenden zehn Jahre zusätzliche Krankheitskosten rund um den Frankfurter Flughafen in Höhe von 1 Milliarde Euro. An Herz- und Kreislaufleiden werden seinen Berechnungen zu Folge bis 2021 rund 5.000 Menschen zwischen 40 und 65 Jahren erkranken. Weiter geht er davon aus, dass etwa 1.700 dieser Patienten versterben werden. Es ist unglaublich, dass die Politik dem Treiben der Fraport AG und der Fluggesellschaften tatenlos zusieht.** Um unseren Protest gegen den Ausbau des Flughafens weiter in die Öffentlichkeit zu tragen, bitten wir Sie, dem Aufruf unserer Mitstreiter der Initiative gegen Fluglärm in Rheinhessen e.V. zu folgen und **Ihre Krankenkasse/Private Krankenversicherung auf die drohenden Gesundheitsschäden durch Fluglärm und die damit einhergehenden Kosten aufmerksam zu machen.** Hierzu kann dieses **Musterschreiben** (bitte anklicken) verwandt werden.

Am 14. Mai 2012 hat der rheinland-pfälzische Innenminister Roger Lewentz die Ergebnisse von zwei vom rheinland-pfälzischen Innenministerium in Auftrag gebenden Gutachten vorgestellt. Danach könnten mit Veränderungen von An- und Abflugverfahren am Frankfurter Flughafen die Stadt Mainz und das angrenzende Rheinhessen erheblich vom Fluglärm entlastet werden. Die Expertisen zeigten, dass Alternativen zu den Vorgaben der Deutsche Flugsicherung möglich und sinnvoll sind, betonte der Minister. Dabei befasst sich ein Gutachten mit der seit Oktober 2011 geflogenen sogenannten „Südumfliegung“, die über einige Stadtteile von Mainz und Rheinhessen verläuft. **Nach Einschätzung des Gutachters könnte bei Westbetriebsrichtung ein Abflugverfahren gewählt werden, dass dazu führt, dass nur an etwa 10% der Tage im Jahresdurchschnitt die Südumfliegung genutzt werden müsste.** In einer weiteren Studie wurden die Optimierungsmöglichkeiten beim Landeanflug über Rheinhessen und Mainz bei Ostwind untersucht. Für das eigentliche Anflugverfahren schlägt das Gutachten die konsequente Ausgestaltung des kontinuierlichen Sinkflugverfahrens vor, wobei sich aus der Pressemitteilung nicht ergibt, ob dieses Anflugverfahren über Mainz ohne Schub der Triebwerke überhaupt durchgeführt werden kann. Weiterhin empfiehlt das Gutachten die Einführung des sogenannten Point-Merge-Verfahrens, bei dem es sich vereinfacht gesprochen um ein Reißverschluss-System beim Anflug mit einem zentralen Sammelpunkt in großer Höhe handelt. Dabei ist aber bislang unklar, ob dieses am Flughafen Oslo praktizierte Verfahren überhaupt auf das Rhein-Main-Gebiet übertragbar ist. Allerdings verfolgt auch die Deutsche Flugsicherung dieses Anflugverfahren als Zukunftsprojekt. Weitere Einzelheiten der Gutachten entnehmen Sie bitte der **Pressemitteilung des rheinland-pfälzischen Innenministeriums vom 14. Mai 2012.**

Die Mainzer Allgemeine Zeitung titelte am 15. Mai 2012 „Mainz will Fluglärm nach Hessen schieben“. Diese Überschrift macht das Dilemma dieses Gutachtens deutlich. Letztlich führt eine Veränderung der An- und Abflugverfahren dazu, dass der Fluglärm auf andere Gebiete verschoben wird. Dabei ist vorliegend allerdings zu berücksichtigen, dass die Einführung der Südumfliegung bezweckte, verschiedene Taunusgemeinden zu entlasten. Seit Einführung der Südumfliegung leiden die Mainzer und Rheinhessen 365 Tage unter dem Fluglärm. **Eine Befriedung des Rhein-Main-Gebiets lässt sich durch das „Verschieben“ von Fluglärm dauerhaft aber nicht erreichen. Richtig ist deshalb der Ansatz der Frankfurter SPD, die tagsüber eine gesundheitsverträgliche Lärmobergrenze fordert.** Der designierte Frankfurter Oberbürgermeister Peter Feldmann hatte bereits zuvor ein absolutes Nachtflugverbot von 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr gefordert. Die Einführung einer Lärmobergrenze führt mittelbar dazu, dass nur eine begrenzte Anzahl von Flugzeugen über bewohnte Ortschaften fliegen darf. Die Anzahl ermittelt sich über den durchschnittlichen Dauerschallpegel, der nicht überschritten werden darf. Ob dieser bei 55 Dezibel - wie von der Frankfurter SPD beschlossen - einen ausreichenden Gesundheitsschutz gewährt, kann von uns nicht beurteilt werden. Hierzu müssen Mediziner befragt werden. Gelingt es aber, eine gesundheitsverträgliche Lärmobergrenze einzuführen, kann sich die Anzahl der Flugbewegungen künftig nur erhöhen, wenn deutlich leisere Flugzeuge eingesetzt werden, damit der festgelegte Dauerschallpegel nicht überschritten wird. Sinnvoller wäre es jedoch, dem Frankfurter Flughafen eine mathematisch genaue dauerhafte Wachstumsgrenze zu setzen. **Das Bündnis der Bürgerinitiativen fordert deshalb eine „Deckelung der Flugbewegungen“ auf 380.000 im Jahr.**

Abschließend noch einmal der Hinweis darauf, dass nach wie vor die Montagsdemonstrationen stattfinden. Auch am 14. Mai 2012 hatten sich wieder mehr als 1.500 Demonstranten im Terminal 1 des Frankfurter Flughafens versammelt und begaben sich lärmend auf den Rundweg durch das Terminal. **Es war die sage und schreibe 23. Montagsdemonstration im Frankfurter Flughafen. Gerne dürfen Sie beim Lesen dieser Zeilen ein schlechtes Gewissen wegen Ihrer Nichtteilnahme bekommen. Besser wäre es jedoch, einfach mal wieder an der nächsten Montagsdemonstration mit ein paar Freunden und Bekannten teilzunehmen. Es gelten die Anfahrtshinweise aus früheren Newslettern.**

3. Termine

Fraport-Mobil am 16.06. in Mainz

Die Fraport wird am 16.06. ihr Info-Mobil auf der Lu vor der Deutschen Bank aufstellen.

BÜNDNIS 90, DIE GRÜNEN: Fluglärm Fluglärm + EU-Politik

31.MAI 2012 * 20.00 Uhr, Hotel INNdependence , Gleiwitzer Straße 4, Mainz

Initiative gegen Fluglärm Mainz Oberstadt e.V.

Oderstraße 4

55131 Mainz

E-Mail: info@fluglaerm-mainz-oberstadt.de

Web: www.fluglaerm-mainz-oberstadt.de