



Bürgervereinigung gegen unnötigen Fluglärm“ e.V.-Dez 2012

Liebe Mitglieder und Freunde unseres Vereins,

wir möchten Sie über die uns wichtig erscheinenden Fluglärmthemen des Jahres 2012 informieren:

1 Was hat sich seit dem 21. September 2011 (Eröffnung der neuen Landebahn) am Flughafen geändert?

- Am 4. August wurde das seit Oktober 2011 eingeführte Nachtflugverbot von 23.00 bis 5.00h vom Bundesverwaltungsgericht bestätigt.
- Die von der Landesregierung angekündigten Fluglärminderungsmaßnahmen für die Neu-Betroffenen (u.a. Anhebung des Anflugwinkels, Anhebung der Gegenanflüge,...) zeigen trotz gegenteiliger Behauptungen in der Fraport-Zeitung „Start frei“ vom 4.12.2012 keinerlei Wirkung.

2 Das Interesse der Politik an der Senkung des Fluglärms

Da momentan keine Wahl ansteht, ist das Interesse der Politiker am Thema Fluglärm jetzt wieder auf Niveau 0, abgesehen von den bemerkenswerten Aktivitäten vom neu gewählten Frankfurter OB Peter Feldmann. Ganz eindeutig versucht man, die Folgen des 21. September auszuspitzen. Lüfter in Schulklassen und in den Schlafzimmern besonders betroffener Gebiete sind noch nicht einmal ein Tropfen auf den heißen Stein.

3 Die Montagsdemos

Am letzten Montag hat die nunmehr 44. Montags-Demo im Flughafen Terminal- B um 18:00 Uhr stattgefunden. Die Montagsdemos scheinen die einzige Möglichkeit zu sein, um in der Öffentlichkeit auf die Belastung der unter den Flugrouten wohnenden Bürger aufmerksam zu machen. Leider nehmen bislang nur sehr wenige Bürger und Bürgerinnen aus Bergen-Enkheim regelmäßig teil. Wir haben 3 sehr große Schilder, deren Texte schon xmal in den Sendungen des Ersten (u.a. Politmagazin ARD Report Mainz (<http://www.youtube.com/watch?v=dB0c4n2Vj18>)) und des Zweiten Deutschen Fernsehens und der Regionalsender Südwest und Hessen zu sehen waren. Außerdem waren sie mehrfach abgebildet in der Frankfurter Allgemeinen Zeitung, der Frankfurter Neuen



Presse und der Frankfurter Rundschau.



4 Was bewirken bzw. haben die Demos und besonders die Montagsdemos bewirkt?

Ganz unbestreitbar haben die Montags-Demos

- dazu beigetragen, das Nachtflugverbotes von 23.00h bis 5.00h durchzusetzen
- die Wahl des Frankfurter Oberbürgermeisters beeinflusst
- dem Fluglärm einen neuen Stellenwert bei den Medien und in der Öffentlichkeit gegeben
- mit dazu beigetragen, dass der Bau von Terminal 3 gestoppt wurde

5 Woran muss noch gearbeitet werden?

- Der Druck auf die Politik muss zunehmen, um dem Einfluss der großen Anzahl von Lobbyisten der Luftverkehrsbranche etwas entgegenzusetzen.
- Mehr aktuell betroffene Bürger müssen aktiviert werden.
- Noch nicht oder weniger Betroffene (Hierzu zählt auch Bergen-Enkheim) müssen Solidarität mit den jetzt schon Geschädigten zeigen.
- Wir müssen ändern, dass viele Bürger glauben, Fluglärmgegner/Fluglärmgeplagte/Fluglärmgeschädigte seien per se Flughafengegner und würden den Stellenwert des Flughafens herabsetzen: Die Teilnehmer an den Montagsdemos sind nicht gegen den Flughafen, sondern gegen weiter steigenden Lärm.
- Das Argument der Schaffung neuer Arbeitsplätze muss endlich vom Tisch. Fraport braucht ein Mengenwachstum lediglich, um die bestehenden Arbeitsplätze zu halten. Hierzu eine die Sendung der ARD, Report Mainz, vom 4. Feb. 2012 – 100.000 neue Jobs als Gegenleistung für noch mehr Lärm! So lautet das gebetsmühlenartige Versprechen der Politik und der „Fraport“,.....(Die Sendung findet sich im Internet auf Youtube unter: <http://www.youtube.com/watch?v=dB0c4n2Vj18>)
- Die Bürger dürfen sich nicht weiter von der Landesregierung mit uneinlösbaren Versprechungen verdummen lassen. (Beispielsweise mit Hinweisen von Herrn Bouffier oder auch SPD-Bürgermeister Jühe. auf zukünftig weniger laute Jets. Der einzige Flieger, der Hoffnung aufkommen lässt, ist die von technischen Pannen begleitete Entwicklung des Dreamliner 787 von Boeing. Der Durchbruch der 787 und ähnlich erträglicher Jets wird in den nächsten 15 Jahren nicht eintreten, denn von den ab 2004 844 bestellten Jets wurden 2011 3 Stück und 2012 35 ausgeliefert, die jetzt alle wieder wegen technischen Problemen in die Werkstatt müssen.

Bezeichnenderweise ist die Lufthansa nicht unter den Bestellern der 787, wird also in den nächsten 15 Jahren weiter die lauten und sehr schlecht steigenden Airbusse A 340 statt des Dreamliners über Bergen-Enkheim schicken. 18 sehr laute Lufthansa-Frachter McDonnell Douglas MD-11 mit einem Durchschnittsalter von fast 15 Jahren runden das Bild des Fraport-Kunden Nr.1 in unerfreulicher Weise ab.

Diesen Sachverhalt unterschlägt Herr Bouffier.

Den Abfluglärm der viel gelobten Air Busse 380 haben wir gemessen und festgestellt, dass sie geringfügig leiser sind als die uralt Jumbos Boeing 747 aus den 70iger Jahren. Ohne Messgerät kann man aber nicht unterscheiden, ob nun ein Jumbo oder ein A 380 Bergen-Enkheim verlärm.

6 Einfluss der neuen Landebahn auf den Fluglärm in Bergen-Enkheim

Da sich gegenüber den letzten beiden Jahren die Anzahl der Flugbewegungen kaum geändert hat, kann es für Bergen-Enkheim bei Betriebsrichtung 07 (Ostwind) keine Änderungen gegenüber den Vorjahren geben.

Anders sieht es schon bei Betriebsrichtung 025 (Westwind) aus. Der Hauptstrom der 2001 eingeführten Anflüge Richtung Hanau-Offenbach ist nach Norden Richtung Bad Vilbel gerückt: Damit ist der südliche Teil von Bergen-Enkheim - abgesehen von leider noch zu vielen Ausnahmen - bei Westwindwetterlagen frei von Fluglärm ankommender Jets.

7 Fluglärm und Gesundheit

Mehrere Ärzte – besonders aus Rheinland-Pfalz - haben auf den Montagsdemos den Zusammenhang zwischen Fluglärm und Bluthochdruck erläutert. Hier gibt es zu viel Fachkompetenz, als dass die Politiker sich auf eine Diskussion einlassen. Sie warten auf die Ergebnisse der von der Fluglobby weitgehend beeinflussten *Lärmwirkungsstudie NORAH* („Noise-Related Annoyance, Cognition, and ... -). Namhafte Mediziner aus Kliniken im gesamten Rhein-Main-Gebiet fordern den sofortigen Abbruch der NORAH-Studie zu den gesundheitlichen Auswirkung von Lärm. Siehe hierzu eine Fülle von Beiträgen im Internet unter dem Stichwort NORAH-Studie.

8 Wird das Nachtflugverbot gekippt?

Das Europäische Parlament wollte am 12. Dezember 2012 über eine Vorlage zu fluglärmbedingten Betriebsbeschränkungen abstimmen. Dabei hätte schlimmsten Falls herauskommen können, dass das in Frankfurt herrschende Nachtflugverbot von 23 Uhr bis 5 Uhr durch ein EU-Veto-Recht wieder aufgehoben werden könnte. Vorher war eine Delegation des Bündnisses der Bürgerinitiativen nach Brüssel gefahren, um Parlamentarier darüber aufzuklären, was ein „Ja Abstimmungsergebnis“ hätte bedeuten können: Nicht ohne Erfolg. Das Schlimmste scheint abgewehrt, aber die Inhalte der Pressemitteilungen der MdEPs sind sehr unterschiedlich: Man kann das Ergebnis so zusammenfassen:

Der Vorschlag der Kommission ist nicht ohne wesentliche Änderungen durchgegangen. Es ist jetzt eine Abstimmung zwischen Kommission, Rat und Parlament notwendig. (sogenanntes Trilog -Verfahren, die Federführung wurde an den Verkehrsausschuss überwiesen. Das bedeutet, dass das Thema für uns noch lange nicht als abgeschlossen betrachtet werden darf, da der Verkehrsausschuss auf der Seite der Luftverkehrsindustrie einzuordnen ist.)

9 Zukunftsperspektiven

- Für die Bewohner von Fechenheim-Süd, Oberrad, Niederrad und Süd-Sachsenhausen, die direkt unter der Anfluglinie wohnen, kann es keine positiven Perspektiven außer der Stilllegung der neuen Nord-West-Landebahn geben.
- Für die Bürger, die direkt unter den Abfluglinien wohnen, wie wir Bergen-Enkheimer, sieht es ein wenig besser aus: Bei entsprechendem Druck auf die Politiker vor den jeweiligen Wahlen – und nur das ist wirksam – könnte man die jeweiligen Routen spreizen bzw. additiv neue Abflugrouten einführen. So könnte man Lärmobergrenzen realisieren, den Baustopp für das Gebiet zwischen Nordring und L3209 aufheben und den drohenden Wertverlust der Immobilien

abwehren. Mit der Südumfliegung von Rüsselsheim wurde unlängst ein ganz ähnliches Projekt für die Betriebsrichtung 025 realisiert. Es geht also, wenn man will. Momentan wird von den Medien die 1992 „erfundene“ Route (erst über der A3 wie die 07-O und im 2. Abschnitt zwischen Offenbach und Hanau nach Norden Richtung Funkfeuer Metro) unter dem neuen Namen 07-N(Ultralang) wieder aufgewärmt.

Diesen für uns vorteilhaften Weg werden die Politiker natürlich scheuen wie der Teufel das Weihwasser, denn sie haben gesehen, wie sich eine Lärmverteilung durch die neue Landebahn ausgewirkt hat.

10 Der Unterschied zwischen Anfluglärm und Abfluglärm

Da wir immer wieder nach dem Unterschied zwischen An- und Abfluglärm gefragt werden, und die Medien momentan immer wieder nur von den Bürgern sprechen, die unter den landenden Maschinen leiden, dazu einige Erläuterungen:

Wenn man einmal den Anfluglärm der Lärm-Messstelle Flörsheim Krankenhaus mit dem Abfluglärm der Lärm-Messstellen Bergen-Enkheim 1,2 oder 3 bei Ostwindwetterlage, also Betriebsrichtung 07 vergleicht, wird man folgendes feststellen:

Die Starts der 3 und 4motorigen Jets über Bergen-Enkheim in 1.200m Höhe sind deutlich lauter als die Landungen, gemessen an der Station Flörsheim Krankenhaus in ca. 700m Höhe.

Die Abflugschallereignisse in Bergen-Enkheim sind allerdings nicht so häufig wie die Anflugschallereignisse in Flörsheim, denn der Flughafen Rhein-Main hat (Betriebsrichtung 07) 2 Anflugkanäle. Einen über Raunheim und einen neuen über Flörsheim. Abflusskanäle gibt es dagegen 7: 3 Äste der Startbahn West, 2 Abflugrouten nach Süden, 2 nach Nordost (Eine über Bockenheim und eine über Bergen-Enkheim) und eine Route nach Osten. Leider sind die Abflüge nicht gleichverteilt, die meisten Jets starten über Bergen-Enkheim, bedingt durch das Ziel der Flüge.

Der wohl wichtigste Unterschied zwischen Anflug- und Abfluglärm liegt darin, dass die Schall-Ereignisse in Flörsheim **massiert** deutlich früher beginnen, nämlich pünktlich um 5 Uhr morgens, während in Bergen-Enkheim der Lärmterror erst richtig um 11.30h, um 14.00h und dann wieder ab 21.30 bis 23.00h einsetzt.

Leider gibt es eine nicht zu unterschätzende Gefahr für Bergen-Enkheim:

Während nach Aussagen der Lufthansa die Startbahn-West weitgehend ausgelastet ist, haben die anderen Abflugrouten - also auch die über Bergen-Enkheim - ohne Zweifel noch Kapazitäten frei. Und hier liegt der Hase begraben: Wenn das Mengenwachstum – also die reale Flughafenerweiterung - kommt, wird es wesentlich davon abhängen, welche Ziele die **zusätzlichen** Abflüge haben. Bergen-Enkheim werden alle Flieger mit den Zielen Nordatlantik (Beispielsweise New York, Boston, Chikago) oder Tokio, San Francisco, Los Angeles, Russland Ost (Astana, Krasnojarsk, Nowosibirsk) überfliegen.

11 Die Rolle der Deutschen Flugsicherung

Eigentlich musste man davon ausgehen, dass die Deutsche Flugsicherung die Verdoppelung der Landekapazität dazu nutzen würde, einen geordneten, lärmarmen Materialfluss bei den Landungen zu erreichen. Genau das Gegenteil ist eingetreten: Die 2001 eingeführten „Schweinehaken“ vor dem Landungsanflug wurden nicht wieder abgeschafft, sondern weiter ausgedehnt und verlärmten nun große Gebiete im Westen und im Osten zusätzlich.

12 Informationsquellen?

Wer sich für Fluglärmstatistik, Flugspuren, etc. interessiert hat 2 erstklassige Informationsquellen im Internet:

- Der deutsche Fluglärmdienst www.DFLD.de (Bzw. schneller: www.Flug-Lärm.de)
- www.Umwelthaus.org.

13 Aufgaben unserer Bürgervereinigung in 2013

Wir müssen versuchen, vorrangig folgende 3 Sachverhalte interessierten Bürgern zu vermitteln:

1. Die Flughafenerweiterung hat für Bergen-Enkheim noch nicht begonnen. Wer die Dinge jetzt schon verharmlost, kann bei entsprechendem Wetter und entsprechender Entwicklung des Flugaufkommens eine ebenso große negative Enttäuschung erleben, wie die Bewohner des Lerchesberges. In der FR vom 6.12.2012 wird ein Dauerschallpegel von 60 dB(A) für Bergen-Enkheim prognostiziert. Das liegt noch über den aktuellen Werten am Lerchesberg!!!!!!
2. Abfluglärm muss genauso ernst genommen werden wie der Anfluglärm.
3. Alle bisherigen Lärminderungsversprechen waren heiße Luft, wir erwarten als Signal die Umsetzung **einer einzigen** Maßnahme, beispielsweise des Steilstarts.

Außerdem wollen wir versuchen, mit ähnlich Betroffenen aus Oberrad, Fechenheim und Bad Vilbel eine Montagsdemo im Terminal zu gestalten, wofür wir allerdings eine bessere Unterstützung der Bergen-Enkheimer .in Form der Teilnahme an den Demos im Terminal brauchen.

Vorstand der Bürgervereinigung gegen unnötigen Fluglärm e.V.

Ulrich Brier Antje von Seck Horst Setzer

Frankfurt - Bergen-Enkheim, den 20.12.2012