



15.2.2012

Sehr geehrter Herr Jacobs,

die Taskforce Flugwegoptimierung hat die Ergebnisse ihrer Bemühungen vorgestellt. Leider wieder nur viel Wirbel um Nichts.

Gruß

Karsten Jacobs, Uwe Spies und Michael Meier
Ihre Initiative gegen Fluglärm in Rheinhessen

Taskforce Flugwegoptimierung verkauft marginale Änderungen als Erfolg

Die in der Vorwoche stattgefundene Sitzung der Taskforce Flugwegoptimierung (TFF) führte leider zu keinen positiven Ergebnissen für die Rhein-Main-Region. Die vorgestellten Ergebnisse zeigen unserer Ansicht nach einen kläglichen Versuch, die Bevölkerung zu beruhigen, im Kern hat die Taskforce aber kläglich versagt.

Bemerkenswert war die Ignoranz hinsichtlich der Wahrnehmung der Probleme der durch die Südumfliegung betroffenen Gemeinden insbesondere durch FRAPORT (Dr. Schulte) und Deutsche Flugsicherung (DFS).

So sollen die mittelgroßen Flugzeuge, die erst ab 2013 die Südumfliegung nutzen sollten, wie auch die ganz lauten (Heavy und Superheavy), die erst ab 2016 hierfür vorgesehen waren, bereits ab August 2012 diese Routenführung nutzen. Es wurde in keiner Weise auf den Vorbehalt eingegangen, dass dies alleine eine Lärmverschiebung nach Rheinhessen darstellt und keine Lösung für die Lärmproblematik.

Herr Schulte führte hierzu nur lapidar aus, dass es einen exakten Plan für die Belegungsverschiebung gebe und eine Abweichung hierzu nicht möglich sei. In den bisherigen Verlautbarungen habe es nur "spätestens 2013 und 2016" geheißten. Dies ist definitiv falsch, was jedoch weder aufgegriffen, noch diskutiert wurde. In der Konsequenz dieser Umdeutungen bisheriger Planungen wäre es konsequent, wenn Fraport und DFS im weiteren Verlauf mitteilen würden, die für 2020 geplanten 701.000 Flugbewegungen seien als Untergrenze gedacht, eine Millionen dagegen seien geplant gewesen. Dies zeigt, dass bislang keinerlei Einsicht in den dringend notwendigen Schutz der Bevölkerung besteht.

Der zweite Punkt betrifft das Maßnahmenpaket, das aus 18 Maßnahmen, die von der TFF geprüft wurden, abgeleitet und für den Flughafen Frankfurt als umsetzbar angesehen wird. Hier sind lediglich drei Maßnahmen für eine kurzfristige Umsetzung übrig geblieben. 12 weitere wurden der Fluglärmkommission zur Prüfung übermittelt, da sie nicht ohne langwierige Genehmigungsprozesse umsetzbar sind. Diese übrig gebliebenen drei aktuell zu realisierenden Maßnahmen sind in ihrer Auswirkung jedoch absolut lächerlich. Dennoch sollen sie der Öffentlichkeit aber als große Lösung dargeboten werden:

1. Anhebung der Flughöhen über Offenbach bei Landungen

Über Offenbach drehen viele Flugzeuge zu früh, d.h. noch vor dem definierten Eindrehbereich ein. Die hier notwendige Korrektur vorzunehmen ist weniger ein Ergebnis einer Lärmminderungsmaßnahme, als vielmehr die Beseitigung eines offensichtlichen Planungsfehlers, vergleichbar mit der nachträglichen Bündelung der Streuung bei den Abflügen auf dem Nordast der Südumfliegung, die im Dezember 2011 vorgenommen wurde. Eine für Offenbach sicherlich wichtige Korrektur, aber selbst gemäß dem Stadtrat von Offenbach eine eher marginale Korrektur.

2. Anhebung der Gegenanflüge um 1000 Fuß

Dies erscheint auf den ersten Blick positiv. Allerdings werden die Eindrehvorgänge, das wurde in der Diskussion deutlich, nicht höher gelegt, wodurch die Maßnahme wiederum deutlich an Wirkung verliert. Die Flugzeuge müssen dann doch wieder tiefer fliegen. Die tatsächlichen Ergebnisse dieser Maßnahme bleiben abzuwarten. Dabei darf nicht vergessen werden, dass die Anflüge erst am 10.03.2011 um 1000 Fuß abgesenkt wurden. Damit kann das Ergebnis ohnehin keine Verbesserung bringen, sondern maximal eine Rückkehr zum Status quo vor Eröffnung der Landebahn Nordwest. Damit ist dieser Punkt wohl eher ein strategisches Element der Selbstdarstellung der DFS durch die Propagierung vermeintlicher Bemühungen zum aktiven Schallschutz.

3. Die Kommunikation zwischen Lotse und Pilot soll verbessert werden

Hier soll erreicht werden, dass die Lotsen den Piloten im Einzelfall mitteilen, wenn Anflüge höher durchgeführt werden können. Dies ist prinzipiell ein positiver Ansatz, jedoch absolut nicht nachzuprüfen. Daneben ist es ohnehin als Versäumnis der DFS zu werten, wenn dies nicht bereits heute als Standard gilt und realisiert wird. Hier zeigt sich das Problem, dass in den letzten Jahren die Fluglotsenausbildung vernachlässigt wurde und in der Folge viel zu wenig Fluglotsenstellen an deutschen Flughäfen eingerichtet und besetzt wurden. Ohne Zweifel könnte man deutliche Entlastungen im aktiven Schallschutz erzielen, wären mehr Fluglotsen vorhanden. Hier wird aber weiterhin zu Lasten der Bevölkerung gespart.

Zusammenfassend lässt sich leider nur feststellen, dass die Zeichen des Unmutes der betroffenen Bevölkerung von den Verantwortlichen zwar als Störung bei der Umsetzung ihrer Planungen wahrgenommen, jedoch in den hier vorliegenden Ergebnissen in keiner Weise zu einer Entspannung führen werden. Das heißt, dass die Bevölkerungsproteste sich verschärfen müssen, sollen unsere bisherigen Bemühungen zu den gewünschten Zielen führen.

Montagsdemo - auch am 20.02.2012

Gerade die Ergebnisse der Taskforce Flugwegoptimierung und die Reaktion von Dr. Schulte zeigen, dass wir den Widerstand aufrecht erhalten müssen.

Daher rufen wir alle auf, zu den Montagsdemos zu kommen, auch am 20.02.2012. An diesem Tag werden wir den Traditionen folgend die Redebeiträge als Büttensreden darbieten.

Wir treffen uns wie immer im Terminal 1B am Frankfurter Flughafen um 18 Uhr.

Impressum

Um den Newsletter abzubestellen, klicken Sie bitte hier:

[Newsletter abbestellen](#)

Initiative gegen Fluglärm Rheinhessen e.V.

Karsten Jacobs (1. Vorsitzender), Dr. Uwe Spies (2. Vorsitzender), Michael Meier (Vorstand Finanzen)