

Berthold Fuld

Rede auf der Montagsdemo am 10.6.2013

Guten Abend und Hallo,

mein Name ist Berthold Fuld, ich bin Vizepräsident der Bundesvereinigung gegen Fluglärm und vertrete sie auch in der Fluglärmkommission. Und dort war eines der wichtigsten Themen der letzten Sitzung die von der Lufthansa beabsichtigten Änderung des Startverfahrens. Statt bisher in 1500 ft will man bereits in 1000 ft die Nase senken und statt zu steigen beschleunigen; gleichzeitig soll der Schub zurückgenommen werden. Die Lufthansa erwartet sich davon eine Kerosinersparnis von 6000 t jährlich, die ca. 5 Mio. € kosten – das sind gerade einmal 5 ct je Passagier.

Das Verfahren wurde zunächst für eine Woche Anfang Februar eingeführt und nach einem Ansprechen des Bodennähewarnsystems ausgesetzt. Im April gab Lufthansa bekannt, es zum 1.6. endgültig weltweit einführen zu wollen; nicht zuletzt aufgrund unseren Drucks verschob sie die Einführung in Deutschland. Nun soll ab 1.7. ein dreimonatiger Test am Frankfurter Flughafen durchgeführt werden, in dem die Lärmbelastung bei Abflügen sowohl nach dem bisherigen wie auch nach dem neuen Verfahren gemessen werden soll.

Nachdem der 1. Juni jetzt vorbei ist, kann man ja prüfen, ob die Lufthansa es tatsächlich weltweit eingeführt hat. Die Antwort lautet : Nein. In vielen fortgeschrittenen Industrieländern ist die Anwendung des Steilstartverfahrens, bei dem erst in 3000 ft in die Beschleunigung übergegangen wird, explizit vorgeschrieben; auch die Lufthansa fliegt – um nur zwei Beispiele zu nennen - in Amsterdam oder Zürich nicht flacher.

Das neue – eigentlich uralte - Verfahren führt zu geringeren Flughöhen und damit zu einer höheren Lärmbelastung vor allem bei direktem Überflug bis in eine Entfernung von ca. 15 bis 20 km vom Startpunkt; besonders betroffen sind der Süden Frankfurts, Neu-Isenburg, Eddersheim, Wicker, Nauheim, Büttelborn und vielleicht auch Offenbach. Eine DLR-Studie ergab beim Maximalpegel in der Spitze 3,5 dB Mehrbelastung gegenüber dem derzeit

angewandten Verfahren. Mit zunehmenden seitlichen Abstand nimmt die Mehrbelastung ab.

Ende der 70-er Jahre nahm die Lufthansa Abschied vom Startverfahren, das jetzt wieder eingeführt werden soll, und führte das Steilstartverfahren ein. Ich zitiere aus der Lufthansa-Schrift „Grenzen des Fluglärms“, die mir ein alter Mitstreiter kürzlich hat zukommen lassen: „Parallel zur Erprobung der neuen Landeverfahren führte sie ein neues Startverfahren ein; die Flugzeuge steigen nach dem Start noch länger als bisher so steil wie möglich. Die Auftriebshilfen, die Klappen werden erst in einer Höhe von etwa 1000 m eingefahren. Der Startschub wird weniger zur Geschwindigkeitsreduzierung als zur Erhöhung der Steigleistung herangezogen. Die Flugzeuge werden also sehr rasch auf größere Höhe gebracht, und der Lärm in den überflogenen Gebieten wird dadurch beachtlich reduziert“ - einer zugehörigen Grafik kann man eine Differenz des Maximalpegels von bis zu 7 dB entnehmen.

Mit Einführung der Kapitel-3-Flugzeuge ist dann die Lufthansa klammheimlich zum bis jetzt angewandten MOD-ATA-Verfahren gewechselt.

Noch 2011 konnte man einer Lufthansa- Imageschrift mit dem Titel „Verantwortung“ entnehmen“ Das von Lufthansa verwendete Startverfahren ist anderen heutigen Varianten unter Umweltgesichtspunkten überlegen.“ Warum geht die Lufthansa jetzt davon ab? Aus schnöden Geldgründen; um den letzten Cent Gewinn rauszuquetschen, setzt man viele Betroffene einer noch krankmachenderen Belastung aus. Das ist eigentlich Körperverletzung, aber es ist natürlich schwer, nachzuweisen, dass man aufgrund einer um ein paar dB höheren Belastung krank wurde. Die Betroffenen sind gegen diese höhere Belastung überhaupt nicht geschützt, denn bei der Bemessung des Schallschutzes wird angenommen, dass das bis jetzt angewandte MOD-ATA-Verfahren genutzt wird.

Man weiß, dass es lauter werden wird; ein Test ist eigentlich nicht erforderlich. Ergebnis wird voraussichtlich sein, dass es im Mittel über alle Messstellen eine nur geringfügige Erhöhung um wenige Zehntel dB ist – nach Ansicht der Flughafenprotagonisten „vernachlässigbar“. Dass die direkt Überflogenen beachtlich zusätzlich belastet werden, wird dabei verdrängt.

Wenn schon das Ergebnis der Berechnungen eindeutig ist – warum muss überhaupt gemessen werden? Warum wertet man nicht zunächst die Messungen der Fluggesellschaften aus, die das Verfahren bereits anwenden? Und warum vergleicht man nicht auch mit dem ICAO-Steilstartverfahren?

Die Lufthansa wendet aber nicht nur im Nahbereich laute Verfahren an. Es ist wirtschaftlich, in möglichst geringer Höhe auf möglichst hohe Geschwindigkeit zu beschleunigen. Immer wieder beobachten wir Abflüge, bei denen unter 10000 ft statt auf die weltweit üblichen 250 kn auf Geschwindigkeiten von bis zu 400 kn beschleunigt wird; der Maximalpegel derartiger Heizer-Abflüge ist z.B. in Bad Homburg um bis zu 10 dB höher als bei einem normalen Abflug des gleichen Musters. Und auch beim Anflug – vor allem im Gegenanflug - entsteht oft durch sehr hohe Geschwindigkeit mehr Lärm als unvermeidbar.

Die Lufthansa ruft also vermeidbaren Lärm hervor. Verursachung vermeidbaren Lärms ist jedoch ordnungswidrig. Ich zitiere aus §43 LuftVO

„Ordnungswidrig im Sinne des § 58 Abs. 1 Nr. 10 des Luftverkehrsgesetzes handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. als Teilnehmer am Luftverkehr entgegen § 1 Abs. 1 sich so verhält, daß ein anderer gefährdet, geschädigt oder mehr als nach den Umständen unvermeidbar behindert oder belästigt wird;
2. entgegen § 1 Abs. 2 Lärm bei dem Betrieb eines Luftfahrzeugs verursacht, der stärker ist, als es die ordnungsgemäße Führung oder Bedienung unvermeidbar erfordert;“

Und es gibt noch ein paar andere Paragraphen, die ignoriert werden. Dazu gehört die Vorschrift, nach dem Start so schnell wie möglich Höhe zu gewinnen, genauso wie die Vorgabe, von Freigaben der Flugsicherung nicht abzuweichen – wer zur Beschleunigung eigenmächtig in geringer Höhe verharrt, weicht nicht nur von der Flugsicherungsfreigabe ab, sondern gefährdet bei zu geringem vertikalen Abstand unter Umständen auch Luftfahrzeuge im unkontrollierten Luftraum durch Wirbelschleppen.

Wir haben schon längst zur Kenntnis nehmen müssen, dass die zuständigen Behörden ordnungswidriges Verhalten der Fluggesellschaften und ihrer

Mitarbeiter kaum jemals verfolgen. Irgendwie erinnert mich das an die DDR – Gesetze, die im Gesetzbuch stehen, aber nicht angewandt werden. Die Behörden decken damit vermeidbare Verlärmung großer Gebiete.

Dass anders als in vielen anderen Industrieländern nicht das Steilstartverfahren vorgeschrieben ist, ist ein weiteres Puzzlestück in einem Bild, dass in Deutschland die Grundrechte betroffener Bürger einen geringeren Stellenwert besitzen als die Gewinninteressen großer Konzerne und der Stellenwert auch geringer ist als in vielen anderen Ländern. Politisch verantwortlich ist hier ausnahmsweise nicht die Landesregierung, sondern Herr Ramsauer und Frau Merkel; aber auch die Landesregierung tut nichts, die Bundesregierung dazu zu bewegen, dass vermeidbarer Lärm vermieden und ordnungswidrige Lärmerzeugung konsequent verfolgt wird. Ihre Maßnahmenpakete sind völlig unzureichend; Lärmminimierung ist nicht ihr Ziel, sondern sie will der Lufthansa maximalen Gewinn ermöglichen.

Dass ihr Vorgehen nicht gerade reputationsfördernd ist, müsste eigentlich auch der Lufthansa, die es hinnehmen muss, dass ihr Name zur Lärmhansa verballhornt wird, klar sein. Für Lufthansa sind die Passagiere, die in Frankfurt ihre Reise beginnen, wohl die profitabelsten; entsprechend groß ist unser Potenzial, Druck auszuüben. Übrigens nicht nur durch Verzicht auf Flüge – auch die Nutzung von Economy statt Business-Class tut der Lufthansa richtig weh. Und auch dass Lufthansa mit großem Abstand die Nachtfluggesellschaft Nr. 1 ist, ist eigentlich ein Grund, nicht mit Lufthansa zu fliegen.

Wir fordern eine erhebliche Lärminderung durch ein Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr, Verzicht auf weiteren Ausbau, Schließung der Nordbahn und Deckelung der Flugbewegungszahlen. Wir haben auch ein legitimes Interesse, dass vermeidbarer Lärm konsequent vermieden wird: „Der Lärm muss weg“.