

Berthold Fuld, Rede auf der Montagsdemo am 4.11.13

Hallo, liebe Mitstreiterinnen und Mitstreiter

ich bin gebeten worden, über die 2. internationale Konferenz zum aktiven Schallschutz zu berichten, die in der vergangenen Woche wenige hundert Meter von hier entfernt im Squire stattfand.

Es trugen etliche Referenten zu Maßnahmen zur Verringerung der Schallemission – weniger laute- Flugzeuge - sowie über steilere Anflugverfahren vor; lärmarme Abflugverfahren waren übrigens kein Thema. Ebenfalls nicht Fragen der gesundheitlichen Beeinträchtigung durch Fluglärm.

Frankfurt ist ein Hot-Spot in Bezug auf Fluglärmbelastung – in Hinblick auf die Betroffenenzahlen liegt hier die zweithöchste Betroffenheit in ganz Europa vor. Nur London Heathrow ist noch schlimmer. Dort denkt man allerdings über eine Flughafenverlagerung nach.

Die Luftfahrtwirtschaft rechnet damit, bis 2050 den Lärm des einzelnen Flugzeugs um 65% vermindern zu können. Bis 2050 – das werden viele von uns wohl gar nicht mehr erleben.

Eine Minderung des gesamten Fluglärms soll damit aber kaum verbunden sein. Vielmehr wird - auch von Wörner - kommuniziert, dass die Zunahme des Luftverkehrs nicht mit einem Mehr an Lärmbelastung verbunden sei und das für 2020 prognostizierte Lärmniveau langfristig gehalten werden könne. Und deshalb könne der Luftverkehr auch getrost zunehmen. Gemessen am energieäquivalenten Dauerschallpegel. Wenn man dagegen andere Kenngrößen wie z.B. die Aufweckwahrscheinlichkeit betrachtet, bei denen die Zahl der Überflüge stärker eingeht, stellt man fest, dass die Lärminderung des einzelnen Überflugs keineswegs ausreicht, die mit dem Mehr an Flugbewegungen verbundene Belastung auszugleichen,

65% weniger – das sind 4,5 dB weniger. Das ist der Unterschied zwischen einem A330 und einer B737-300. Kaum einer wird geneigt sein, die B737-300

als leises Flugzeug zu bezeichnen – die Flugzeuge bleiben also laut. Nur etwas weniger laut werden sie – vielleicht.

Als Einzelmaßnahme herausgestellt wurde die Modifikation der Tankentlüftung beim A320, die ca. 1 dB beim Anflug brächte. Das Problem ist seit 2002 bekannt – die Luftfahrt hat hier also 11 Jahre bis zur Umsetzung einer Lösung gebraucht. Mehr, als Boeing für die Entwicklung der B787 benötigt hat.

Propagiert wird der Ersatz alter Flugzeuge durch neue, die weniger laut seien. Nur – wenn man sich anschaut, wie laut gerade bei der Lufthansa die neuen im Vergleich zu den alten ersetzt sind, kommt man zu einer anderen Einschätzung. Nach den Fraport-Lärmmesswerten sind die neuen Flugzeuge der A320-Familie auch unter Berücksichtigung der etwas größeren Kapazität keineswegs weniger laut als die alten B737, und die Embraer 190 sind lauter als die Jumbolinos. Und die B747-8 ist sogar erheblich lauter als die B777-300ER – angeblich aus Performance-Gründen hat sich Lufthansa für das sehr laute Gerät entschieden.

Vorgetragen wurde allerdings auch, dass die Industrie an Open-Rotor-Triebwerken arbeitet, die zwar spritsparend sind, aber erheblich lauter als moderne Jet-Fan-Triebwerke. Für die Industrie hat Vorrang das Spritsparen, nicht der Lärmschutz.

Ein zweiter Schwerpunkt waren steilere Anflugverfahren. Messungen sowohl des eingeführten 3,2°-Gleitpfads wie auch der Condor-Testflüge mit einem 4,5° steilen Anflugsegment zeigten Vorteile - allerdings nicht gerade gewaltige - vor allem in größerer Entfernung vom Flughafen auf; bei den Condor-Versuchen wirkte sich darüber hinaus in Hochheim günstig aus, dass das Fahrwerk später ausgefahren wurde.

Aber es gibt Widerstände gegen die steileren Verfahren. Piloten – deren Dachorganisation VC Cockpit zunehmend gegen lärmarme Verfahren agitiert - halten sie für anspruchsvoll; die Flugsicherungen lamentieren über angeblich geringere Kapazität. Problem ist die schwierigere Geschwindigkeitskontrolle und die Möglichkeit, dass ein Flugzeug

unbeabsichtigt zu schnell wird; nicht die Flughafenkapazität wird beeinträchtigt, sondern die Flugsicherung müsste für mehr Aufmerksamkeit mehr Fluglotsen einsetzen. Inkompatibel sind die steilen Verfahren – auch der 3,2°-Anflug - übrigens zu Rückenwind. Eine höhere Rückenwindkomponente würde also im Osten nach der Einführung von Steilanflugverfahren mehr flache und damit laute Anflüge bedeuten.

Mit großem Tamtam hat Fraport die Nachricht über den Baubeginn für den GBAS-Senders in die Presse lanciert. Hierbei handelt es sich um eine Technologie für den satellitengestützten Endanflug als Alternative zum ILS. Anders als beim ILS sind hier für eine Bahn etliche verschiedene Anflüge möglich – gerade oder gekurvt, steil oder flach oder mit mehreren gestuften Anflugwinkeln, oder auch mit versetzter Schwelle. Neue Flugzeuge sind bereits mit den Empfängern ausgestattet – aber z.B. die Lufthansa hat diese nicht aktiviert.

Die Sollwerte für den Anflug werden vom GBAS-Sender an das Flugzeug übertragen – Voraussetzung für weniger laute Anflüge ist also auch die Entwicklung und Nutzung entsprechender Verfahren. Diese liegen jedoch in der Hand der Flugsicherung, bei der kaum ein Wille erkennbar ist, zur Lärminderung beizutragen. Ganz abgesehen davon, dass es ihr auch etwas an Planungskapazität fehlt. Nach meiner Einschätzung werden hier gezielt Erwartungen geweckt, die sich zumindest in absehbarer Zeit kaum erfüllen dürften.

Erst bei der Abschlussdiskussion kam auch das Thema Gesundheit zur Sprache. Wir sollten nicht nachlassen, dieses Argument vorzutragen. Das Argument, dass Fraport die Bahn in Betrieb genommen hat, bevor überhaupt Schallschutz realisiert war, und damit Beeinträchtigungen der Gesundheit billigend in Kauf nimmt, trifft, wie es die blaffende Reaktion des Fraport-Vorstandes Schmitz gezeigt hat.

Deutlich gemacht wurde, dass es der Druck von außen ist, der überhaupt dazu führt, dass sich die Luftfahrtwirtschaft ernsthaft mit Lärminderung befasst. Dass eine solche Konferenz stattfand, ist auch unser Erfolg. Auch wenn der schale Geschmack einer Propagandaveranstaltung der

Lufffahrtbranche zurückbleibt. Und deshalb ist es auch wichtig, dass wir den Druck beibehalten und so lange uns versammeln, bis eine für uns alle erträgliche Situation entstanden ist. Wir bohren dicke Bretter und brauchen daher einen langen Atem; aber ein paar Millimeter ist unser Bohrer schon ins Holz eingedrungen.

Aktiver Schallschutz ist wichtig und begrüßenswert, aber es genügt nicht. Genauso wenig wie eine Begrenzung des Lärms auf den Status quo. Es kann nicht angehen, dass man Lärminderungen nur dazu nutzt, mehr Luftverkehr als verträglich anzusehen. Gerade hier ist die Situation so unerträglich geworden, dass die absehbare Verbesserung bei der Lärmimmission durch einzelne Überflüge keineswegs ausreicht, einen allgemein akzeptierten Zustand wiederherzustellen. Ein Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr, eine Deckelung der Flugbewegungszahl auf maximal 380000, ein Verzicht auf Terminal 3 und eine Schließung der Bahn sind alternativlos. Maßnahmen zur Reduzierung des Lärms des einzelnen Überflugs sind darüber hinaus geboten. Der Lärm muss weg.