

PRESSEMITTEILUNG

29. Februar 2012

Mivotherm/Landebahn-NW: Interner Lufthansa-Report bestätigt schlimme Befürchtung: Die Kollision eines Lufthansa-Jets mit einem ganzen Vogelschwarm wurde monatelang vertuscht.

Die Eddersheimer BfU legt das letzte Puzzle im Mivotherm-Skandal vor. Lufthansa und Fraport wollten gemeinsam verhindern, dass der gescheiterte Test der Vogelschlagvorwarnung noch vor der Leipziger Revisionsverhandlung publik wird. Bundesverkehrsministerium gewährte der BfU überraschend Einblick in die interne Lufthansa-Vogelschlagakte. Der beispiellose Vorfall beweist, mit welcher Skrupellosigkeit hier vorgegangen wurde. Ein bekannt fehlerhaftes System soll die Sicherheit eines Weltflughafens gewährleisten. Die 120m-Landungen durch die vogelzugereichen Eddersheimer Mainauen sind hochriskant (wo).

(Eddersheim) Die Medien haben bereits ausführlich über die Vogelschlaglandung des Lufthansa Airbus LH1121 „Freudenstadt“ vom 21. November 2011 berichtet. Der Vorfall hat großes Aufsehen erregt und führte zu einer zeitweiligen Sperrung der Landebahn-Nordwest. Die Vorgänge wurden auch auf der Landespressekonferenz vom 26. Januar geschildert. Das Fraport-Management behauptete wochenlang wahrheitswidrig, es habe sich um einen reinen Vogelschlagverdacht gehandelt, der sich nicht bestätigt habe. Nach hartnäckigen Recherchen der Eddersheimer BI mussten Fraport-Manager Amann und Lufthansa-Pressesprecher Lamberty Anfang Januar dann doch zähneknirschend einräumen, das tatsächlich 4 Wochen nach Landebahneröffnung ein Vogelschlag stattfand. Der Pilot wurde jedoch vor diesem Vogelschlag nicht gewarnt. Fraport und LH begründeten dieses Zurückrudern unisono mit der nun neuen Behauptung, dass es sich lediglich um einem (kleinen) Vogel gehandelt habe, dessen Anprall am Flugzeug zwar Spuren aber keine Schäden hinterließ. Wie sich nun zeigt, war auch dies gelogen.

Fraport und Lufthansa wurden mit den Vorwürfen konfrontiert. Wie aufgrund der erdrückenden Beweislage zu erwarten war, haben sie bis heute zu den Vorwürfen geschwiegen. Das interne LH-Dokument „Flight Report Cockpit 2011-11-0949“ bringt nun die Wahrheit an das Tageslicht. Es zeigt auf, wie hier bewusst die Fakten, die ein schlechtes Licht auf den Mivotherm-Test

BÜRGERINITIATIVE FÜR UMWELTSCHUTZ EDDERSHEIM 1975 e.V. (BfU)

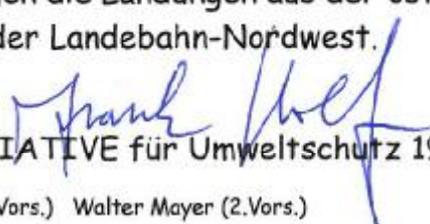
werfen könnten, zuerst systematisch verschwiegen, dann verfälscht und dann bagatellisiert wurden. In dem Pilotenbericht wird ausdrücklich bestätigt, dass die Crew nicht vor den Vögeln gewarnt wurde, wie es Aufgabe des Mivotherm-Systems gewesen wäre. Hochbrisant und der Grund für die von der LH verhängte Nachrichtensperre war aber der Punkt, in dem der Pilot angibt, dass es „mehrere Vögel“ waren (Number of Birds: More), die den Airbus sowohl an der Radarnase (Radom) als auch am Bug trafen. Und gerade die rechtzeitige Warnung der Jets vor Vogelschwärmen durch das Mivotherm-Wärmebildsystems war die wichtigste Auflage aus dem Planfeststellungsbeschluss von 2007.

LH und Fraport-Verantwortliche müssen sich fragen lassen, warum sie es nötig hatten, die Zahl der Vögel zu manipulieren und die Öffentlichkeit und das hessische Wirtschaftsministerium als Genehmigungsbehörde hinters Licht zu führen.

Die LH muss sich ferner fragen lassen, warum sie die in dem internen Bericht erwähnten und sichergestellten Federreste bis zum heutigen Tag pflichtwidrig keiner Artenbestimmung unterzogen hat. Vor allem aber ist höchst dubios, warum der Airbus A321 ab dem folgenden Tag (22.11.2011) zu einer mehrtägigen, angeblichen „Fahrwerkswartung“ nach Berlin-Schönefeld überführt wurde. Die Begründung, diese Wartung sei „schon länger“ geplant gewesen, ist angesichts der aufgedeckten Ungereimtheiten völlig unglaublich, zumal Herr Horst Amann noch in einem Telefonat mit dem BfU Vorstand Mitte Dezember Blutspuren am Fahrwerk des Airbus einräumte, später aber wieder abstritt (!).

Wie gewaltig die aktuelle Vogelschlaggefahr durch Pendelflüge am Mainkilometer 14.4 ist, zeigen beeindruckende aktuelle Zahlen¹ des Ornithologen Bernd Petri. Nach jüngsten Zählungen des Biologen halten sich gegenwärtig 40.000 Möwen im Untermaingebiet auf. Allein bei Rüsselsheim befindet sich laut Petri mit 25.000 Vögeln der größte Schlafplatz von Dohlen und Krähen in der Bundesrepublik.

Der einzige Trost der Fraport ist eine dauerhafte Westwetterlage. Dann nämlich erfolgen die Landungen aus der östlichen, der vogelschlagärmeren Richtung auf der Landebahn-Nordwest.


BÜRGERINITIATIVE für Umweltschutz 1975 e.V.

Werner Schuster (1.Vors.) Walter Mayer (2.Vors.)

Heinz Schuch (Pressereferent) Tel 06145 / 32063 h.i.schuch@t-online.de ,

Frank Wolf (Beisitzer, Schriftführer), Tel/Fax 06145 / 33417 Mail: F.Wolf@BfU-Eddersheim.de

¹ Quelle: Nabu-Führung „Möwen am Untermain“ Kelsterbach am 11.02.2012

Flight@fandango

Page 1 of 2

Flight Report Cockpit 2011-11-0949

FRA OC/F-R

to: FRA NF/D : Information
 FRA OZ/G-A/BIRD : Attention
 FRA CF : Information
 FRA CF : Information
 FRA YO : Information
 FRA WF2/PQ : Information
 CGN RA/C-C : Information
 FRA OB/M : Information

For LH internal use only. The consent of FRA OC/F-R must be obtained prior to distribution to others.

If Action Reply is requested, feedback should be given to FRA OC/F-R within 14 days!

Writer: [REDACTED]

Flight No: **LH1121** A/C Type: **A321-100**Flight Date: **21.11.2011** Registration: **DAIRK**Departure/Destination: **MAD-FRA**Copy-CF: **Y** Copy-YO: **Y**

Crew: [REDACTED]

Scheduled DEP time UTC: **21.11.2011 04:55** Scheduled DEST time UTC: **21.11.2011 07:45**Actual DEP time UTC: **21.11.2011 04:55** Actual Arrival time UTC: **21.11.2011 07:24**

Dep Delay:

Arrival Delay:

Subject:

Birdstrike

Item:

Birdstrike

Place of Occurrence:

INFLIGHT

Individual Delay:

Description of situation:

Time: 07:15 UTC

RWY: 07L

ALT actual: 500

ALT cleared: null

Speed: 160 KTS

Position: 0,5west Thrhold

HDG or Route: 065

Daytime: Day

Flightphase: Landing

Visiblity: 10 km

ATC-Unit: TWR

VMC/IMC: VMC

SSR-Code: null

08.15 LT

H= 500 FE

↙ 1/2 nautische Meile westl. der Lande-
 bahnschwelle

