

Wir sind hier, wir sind laut, weil Fraport uns die Ruhe klaut!

Jeden Montag, 18 Uhr, bringen wir den Lärm retour.

So sind unsere Klagelieder, weil wir diesen Lärmterror – ein Lärmteppich, der von Fraport über das gesamte Rhein-Main Gebiet gelegt wird - nicht mehr ertragen können und auch nicht mehr ertragen wollen.

Aber wir klagen auch die Verantwortlichen an, vor den Gerichten, bis hin zum Europäischen Gerichtshof in Straßburg, wir lassen uns nicht einschüchtern!

Alle gegenwärtigen Erprobungsmaßnahmen zur Lärmreduzierung hätten **vor** dem Planfeststellungsbeschluss (PFB) durchgeführt werden müssen.

Jeder kann und konnte sich ausdenken : ein Ausbau des Flughafens bringt mehr und neuen Lärm mit sich. Selbst die einfachste und vom Gesetz her vorgeschriebene Maßnahme, lärmarmes Anflugverfahren durchzuführen, wird heute ignoriert.

Bis 70 % der Flugzeuge haben beim Anflug das Fahrgestell ausgefahren und / oder die Landeklappen gesetzt. Dies führt zu einer Verdoppelung des Fluglärms für das menschliche Ohr. Außerdem kommt es zu erhöhtem Schadstoffausstoß, weil die Piloten ständig Schub geben müssen, um die Flughöhe zu halten.

Vor dem PFB wurde von Fraport das sogenannte „Frankfurter Anflugverfahren“ empfohlen. Es bedeutet, über bewohnten Gebieten, das Fahrwerk und die Landeklappen nicht zu setzen. Laut damaligem Fraportchef, Herrn Dr. Bender, sollte dies weltweite Anwendung finden.

Dies führt zu einer Reduzierung des Lärms bis zu 3DB pro Einzelflug.

Zählungen im Jahr 2002 zeigten, dass „nur“ bis zu 30 Prozent der Piloten die Landeklappen und Fahrgestelle beim Anflug ausgefahren hatten. *(Das war schon zu viel)*. Seitens Fraport wollte man auf Nachfrage Besserung herbeiführen.

Heute, nach dem Ausbaufahrplan, hört man von dieser Maßnahme nichts mehr. Die Piloten würden beim Anflug unter enormem Stress stehen, so dass diese Maßnahme aus Sicherheitsgründen nicht mehr durchgeführt werden kann.

Die Gespräche zwischen Fraport und den Fluggesellschaften blieben ergebnislos;  
Fazit: Die Piloten fliegen wie sie wollen!

Im Erörterungsverfahren wurden wir als Ausbaueegner von Fraport belogen. Dort fanden die drei T's Anwendung: Täuschen – Tricksen – Tarnen.

Unsere Forderungen sollte trotzdem sein, das Fahrgestell und die Landeklappen nur in Ausnahmefällen auszufahren. Es darf nicht zur Regel werden, die Bevölkerung über Gebühr mit Lärm und Schadstoffen zu belasten. Die Sicherheit ist zu gewährleisten, indem man weniger Flüge durchführt, Sicherheitsabstände vergrößert

und entsprechend Personal zusätzlich einstellt, um dies zu koordinieren. Was nutzt ein Ausbau des Flughafens, wenn die Sicherheit nicht gewährleistet ist.

Diese ist aber noch aus einem anderen Grund gefährdet. Noch mehr Stress für die Piloten entsteht jetzt im Herbst, wenn die Kraniche (*man spricht von 250000 über Hessen in den Monaten Oktober u. November*) in Richtung Südwesten fliegen. Diese Vögel durchqueren natürlich auch die Bereiche des An- und Abflugs des Frankfurter Flughafens.

Kraniche fliegen bei günstigen Wetterbedingungen Tag und Nacht. Sie können hier am Frankfurter Flughafen radarmäßig nicht erkannt werden, man ist hier auf allgemeine Warnungen der Vogelflugwarten angewiesen. Es ist nur eine Frage der Zeit, wann es hier zu einem eklatanten Vogelschlag zwischen Flugzeug und Zugvögel kommt. *Es sei erinnert an den spektakulären Vogelschlag am Hudson River in New York, wo ein Flugzeug im Fluss notlanden musste.* Beim An- und Abflug der Flugzeuge wird es immer einen Schnittpunkt zwischen Flugbahnen der Flugzeuge und jenen der Zugvögel geben, so dass eine Kollision im Bereich des Möglichen liegt. Flugzeugführer müssen auf Sicht mit den Vogelschwärmen fliegen. Wie macht man das in der Nacht?

Es gibt Militärflughäfen, die Vogelflug radartechnisch erfassen können. Am Flughafen Frankfurt ist das meines Wissens nicht der Fall. Hier werden nur allgemeine Warnungen über Zugvögel mitgeteilt. g  
Wir haben lediglich für die Nordwestbahn das Verfahren von „Mivotherm“, das mit Wärmebildkameras den Bereich des Flusskilometers 14,4 überwacht. Dies ist ein Bereich, wo andere Zugvögel überwintern.

Ich habe bisher nicht beobachten können, dass Starts bei Ostwetterlage eingestellt wurden, wenn Zugvögel unterwegs sind.

Unsere Forderung im Sinne der Sicherheit muss sein, dass die Zugvögel entsprechend geortet werden und dass der Flugverkehr eingestellt wird, wenn die Schwärme den Bereich der An- und Abflugkorridore erreichen.

Einem Weltflughafen sollte die Sicherheit der Anwohner ebenso wichtig sein wie der Aktienkurs. Mehr Flüge bedeuteten mehr Risiko.

Friedrich Quandt  
Offenbach