

Rede Berthold Fuld 7.10.2013

Liebe Mitstreiterinnen und Mitstreiter,

am 1.10 hat der Verwaltungsgerichtshof Kassel gleich zwei Urteile zu Flugrouten verkündet; sowohl die Stadt Offenbach wie auch der Main-Kinzig Kreis und ein Privatkläger aus Hasselroth-Niedermittlau unterlagen. Mit den Entscheidungen bestätigte der für Luftverkehrsrecht zuständige 9. Senat des Verwaltungsgerichtshofs seine bisherige Rechtsprechung, derzufolge die durch Rechtsverordnung festzulegenden An- und Abflugverfahren der sicheren und flüssigen Abwicklung des Flugverkehrs dienen, deren Kapazität durch das in einem gesonderten Verfahren zuvor planfestgestellte Vorhaben zum Bau bzw. zum Ausbau eines Flughafens bestimmt wird. Während für Offenbach eine unzumutbare Lärmbelastung bestätigt wurde, schloss das Gericht dies für den Main-Kinzig-Kreis ungeachtet vorliegender Messungen, die eine Überschreitung der Grenzwerte des Fluglärmggesetzes und damit der Unzumutbarkeitsgrenze. dokumentieren, aus.

Die Stadt Offenbach hat mit ihrer Klage das Umfliegen der Stadt Offenbach mittels Segmented Approach, die Abschaffung der Rückenwindkomponente und einen steileren Gleitpfad beim Anflug auch auf die Südbahn erreichen wollen; von diesen drei Maßnahmen ist zumindest der steilere Gleitpfad eine Lärminderungsmaßnahme .

Im Kinzigtal liegt seit Inbetriebnahme der neuen Landebahn die Situation vor, dass aufgrund der Anforderungen des unabhängigen Landebahnbetriebs die anfliegenden Flugzeuge bereits über dem Spessart auf eine Flughöhe von ca. 1000 m über Grund sinken und dann 40-50 km in dieser Höhe zurücklegen. In Hasselroth-Niedermittlau , 40 km vom Flughafen entfernt direkt unter der Anfluggrundlinie, wurde 2012 ein Dauerschallpegel von 55,5 dB(A), mehr als der Grenzwert des Fluglärmggesetzes für die Tagschutzzone 2, gemessen – mehr als an der Messstelle Raunheim Nord. Diese hohe Belastung ist auf starke Umströmungsgeräusche durch Klappensetzung bei hoher Geschwindigkeit zurückzuführen – ein Effekt, den das amtliche Berechnungsverfahren nicht berücksichtigt.

Alternativen, mit denen diese langen Horizontalflüge in geringer Höhe vermieden werden könnten, wurden sowohl in der FLK vorgestellt wie auch im Auftrag des MKK von einem Sachverständigen erarbeitet; diese Alternativen wurden nicht ernsthaft geprüft. Zentrale Bedeutung hat nicht nur, dass schon jetzt die planfestgestellte Kapazität, die erst in 10 oder 20 Jahren benötigt wird, abgewickelt werden kann, sondern dass die DFS auch bestätigt, dass das mit dem System möglich ist. Diskutiert wurden auch Möglichkeiten des kontinuierlichen Sinkflugs – abgesehen von verkehrsschwachen Zeiten wird dieser jedoch von der Flugsicherung abgelehnt, da mit ihm eine Kapazitätsminderung verbunden sei. Meines Erachtens jedoch keine Kapazitätsminderung des Flughafens, sondern die Flugsicherung müsste mehr Lotsen einsetzen - „Höhere Sprechfunkbelastung“ ist ein Synonym für höheren Lotsenbedarf. Lärmschutz tritt nicht nur hinter Kapazitätsausnutzung des Flughafens zurück, sondern auch eine möglichst hohe Effizienz der Flugsicherung hat Vorrang. Selbst unzumutbare Belastungen werden als zumutbar bezeichnet, weil Flugverfahren „besonders gerechtfertigt“ seien. Mit dem Urteil bestätigt der VGH die bisherige Praxis der Flugverfahrensfestsetzung, die durch ein hohes Maß an Willkür gekennzeichnet ist.

Bei der Südumfliegung ist die Situation insofern anders, als die Luftfahrtwirtschaft keinerlei Interesse an dieser Flugroute hat und sich daher über das Urteil gefreut haben dürfte.

Ein Fazit, das man aus diesen Urteilen ziehen kann, ist, dass wir in einem Land leben, in dem die wirtschaftlichen Interessen der Luftverkehrswirtschaft Vorrang vor dem Gesundheitsschutz der Bürger haben. Wir nehmen diese Urteile zum Anlass, unsere Forderungen nach Einbeziehung der Flugverfahrensfestsetzung im Planfeststellungsverfahren und Mitwirkung der Bürger zu bekräftigen

Ein weiteres Fazit ist, dass eine nachhaltige Entlastung vom Lärm nur bei Schließung einer Landebahn möglich ist, damit Aufgabe des unabhängigen Betriebs, der der Anlass für die langen Horizontalflüge in geringer Höhe ist, und Schaffung einer größeren Flexibilität bei der Planung von Anflugverfahren – die Bahn muss weg. Und vielleicht ist der Erfolg der Gegenseite für diese ein Phyrussieg - die enorme Zunahme der Belastung im Kinzigtal und auf der anderen Seite von Rheinhessen wurde im Planfeststellungsverfahren gar nicht berücksichtigt. Das Gericht hat jedenfalls zu erkennen gegeben, dass es diese Belastung für unvermeidbar hält. In den noch offenen Verfahren könnte das der Fraport auf die Füße fallen.

Am Freitag wurde ein Test eines Steilanflugverfahrens durchgeführt, das in Hannover schon Alltag ist. Er fand hier statt, weil man in Hannover nicht die Möglichkeit hat, die Lärmauswirkungen systematisch zu erfassen. Der Test wurde von der Luftfahrtwirtschaft propagandistisch ausgeschlachtet – ungeachtet des Fakts, dass die Wahrscheinlichkeit, dass dieses Verfahren außer in sehr verkehrsschwachen Zeiten auch in Frankfurt regelmäßig angewandt werden wird, sehr gering ist. Im unabhängigen Betrieb geht es, wenn überhaupt, nur beim Anflug auf die Nordbahn; davon abgesehen wird sich die DFS sträuben, da es seitens der Fluglotsen bezüglich der Abstände und Geschwindigkeiten mehr Aufmerksamkeit erfordert. Eine Entlastung von Flörsheim, Hochheim Rüsselsheim, Frankfurt-Sachsenhausen und Neu-Isenburg ist damit nicht zu erreichen, da anders als z.B. in London-City mit einem 5,5°-Anflug bis zum Aufsetzen die letzten 9 km auf dem normalen 3°-Gleitpfad geflogen werden.

Wir wollen die Bahn weg haben - auch, weil ohne die Bahn der Spielraum für lärmarme Verfahren weitaus größer ist und somit die Lärmbelastung überproportional zur Reduzierung des Verkehrs sinken könnte. Patrick Burghardt, Oberbürgermeister von Rüsselsheim, hat es erkannt und lehnt eine Deckelung ab – weil dann die Nordbahn geschlossen werde. Wir wollen weniger Flugbewegungen haben und fordern deshalb den Deckel, eine Begrenzung der Flugbewegungszahl auf maximal 380000 – der Deckel muss drauf. Und wenn es rechtliche Hindernisse geben sollte, dann muss man eben den Frankfurter Flughafen zumindest teurer machen und hoffen, dass dies die Nachfrage nach Slots auf dem Frankfurter Flughafen dämpft. Das ginge, denn Fraport legt derzeit nicht alle umlegbaren Kosten im Bereich Aviation auf die Fluggesellschaften um und verzichtet bei den Bodenverkehrsdiensten sogar auf einen Betriebsgewinn – insgesamt erwirtschaftet der Frankfurter Flughafen seine Kapitalkosten nicht. Das Recht, die Region mit gesundheitsschädigendem Lärm zu überziehen, wird teilweise verschenkt. Kurzstreckenflüge

sollten sich nicht mehr lohnen, und es sollten auch nicht weitere Fluggesellschaften wie zuletzt Qatar Airlines Frachtflüge vom Hahn nach Frankfurt verlagern, weil Fraport gerade bei der Fracht dumpft und die Gebühren für vergleichsweise lärmarme Frachtflugzeuge wie der B777 in Frankfurt deutlich niedriger als auf dem Flughafen Hahn sind und nur einen Bruchteil derer für typgleiche Passagierflugzeuge betragen. Zum nachteil auch des Landes Hessen, das weiterhin Geysellschafter auf dem Hahn ist. Die Forderung nach Schließung der Nordbahn ist jedenfalls weit weniger illusorisch als es uns die Protagonisten weiß machen wollen – Fraport kann nachhaltigen Gewinn nur bei Verzicht auf unrentable Geschäfte, also weniger Flugbewegungen, erwirtschaften. Die Bahn muss weg.