

An

Fluglärmmmission, z.H.v. Hr. Jühe  
Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und  
Landesentwicklung, z.H.v. Hr. Rentsch  
Fraport, z.H.v. Hr. Schulte  
Lufthansa, z.H.v. Hr. Franz

und weitere

Nauheim, den 23.08.2012

**Nach dem Ausbau ist vor dem Ausbau**

**Die prognostizierte Kapazitätssteigerung muß nach unten korrigiert werden**

Sehr geehrte Damen und Herren,

Bündnis 90/Die Grünen in Nauheim hat in den vergangenen zwei Monaten diverse Anfragen an die für Luftsicherheit zuständigen Institutionen in Deutschland geschickt. Ziel dabei war es, auf vermeintliche Fehler in der Sicherheitsbetrachtung der Südumfliegung hinzuweisen. Nachdem wir zunächst längere Zeit keine Reaktionen erhielten, wurde uns kürzlich die Antwort des Bundesamts für Flugsicherheit (BAF) zugestellt.

Der Inhalt dieses Schreiben ist aus unserer Sicht unerwartet und lässt (zumindest aus unserer Sicht) faktisch eine politische Bombe platzen. Zwei Zitate hieraus:

*„Hieraus entstehen ab einem gewissen Verkehrsaufkommen Wartezeiten und somit Einbußen bei der Kapazität. **Dadurch kann zum einen das Ziel der Planfeststellung in Frage gestellt werden**“*

*„Am Flughafen Frankfurt könnten die verbliebenen Abhängigkeiten der Abflugverfahren von der Piste 25C von den entsprechenden Fehlanflugverfahren nur durch Geradeausstarts vermieden werden.“*

Die sicherste Abflugstrecke ist der Geradeausflug, der jedoch nicht praktiziert wird, bzw. werden kann, da „Aufgrund der Besiedlungsstruktur ... darüber hinaus mit einer erheblichen größeren Zahl Hochbetroffener zu rechnen“ ist. Sowohl der Abflug nach Norden (bisheriges Abflugverfahren vor Inbetriebnahme der neuen Landebahn), als auch die neu geschaffene Südumfliegung sind nur unter starker Einschränkung der Kapazität als Abflugverfahren geeignet, da beide Flugverfahren in bestehende Fehlanflugstrecken eingreifen. Es ist letztlich festzuhalten, dass unter Betrachtung des „Layouts des Flughafens, d.h. die Lage der einzelnen Bahnen zueinander“ die Südumfliegung tatsächlich den Weg des geringsten Widerstandes wählt und die zusätzliche Lärmbelastung z.B. der

Gemeinde Nauheim zur Lärmentlastung im Norden, z.B. Raunheim, aber auch dem Taunus (z.B. Eppstein) beiträgt.

Während unter dem alten Flughafen-Layout neben der Startbahn West noch zwei kombinierte Start- und Landebahnen zur Verfügung standen, schränkt die Inbetriebnahme der Nordwestbahn dies auf eine einzige Startbahn ein. Da jedoch der Abflug lediglich unter Beachtung des (Fehl-)Anflugs stattfinden kann, gilt der Grundsatz: es kann nicht mehr rein, als auch rausgeht und zweimal 50% ergibt ebenfalls „nur“ 100%.

Fakt ist somit, dass sich die geplante Kapazitätssteigerung bis 2020 somit nur auf die Kapazität potentieller Landungen beziehen kann, nicht jedoch auf die Anzahl startender Maschinen unter Berücksichtigung der vorhandenen Abflugverfahren.

**Wir stellen damit fest, dass der Bau der neuen Landebahn im aktuellen Ausbaustadium faktisch keine, bzw. nur eine geringe Kapazitätssteigerung aufweist und das aktuelle Projekt lediglich eine 1,5 Mrd. € (geschätzte Baukosten inkl. Verlagerung Ticono) teure Lärmumverteilung von Norden nach Süden bei gleichzeitiger Bereitstellung höherer Landekapazitäten bedeutet.** Zusätzlich wurde durch die Inbetriebnahme der neuen Landebahn eine neue Anzahl Hochbetroffener in der Einflugschneise der Nordwestbahn geschaffen, die darunter leiden müssen, dass die Luftfahrtindustrie an Stelle von Investitionen in die Weiterentwicklung von aktivem Schallschutz dem Wunsch nach Größe nachgeht und ein Status-Symbol in bester Stadtlage geschaffen hat, das nun noch mehr Menschen be- als entlastet.

Zu den oben genannten Baukosten summieren sich noch die neuen Schallschutzmaßnahmen, die im Wesentlichen die Steuerzahler zu bezahlen haben, sowie die Mehrkosten für die Luftfahrtgesellschaften, die durch den verlängerten Abflug entstehen. Alleine die Lufthansa schätzt die Mehrkosten der Südumfliegung für das Jahr 2011 bereits auf ca. 1.400.000 €. Die Umwelt wird hierbei um ca. 6.000 t CO<sub>2</sub> mehr belastet und dies ist noch nicht die endgültige Rechnung, die erst nach Vollausslastung im September aufgemacht werden kann. Es kann dabei nicht im Interesse der Fluggesellschaften und insbesondere der Lufthansa sein, ohne Kapazitätsgewinn auf das neue Abflugverfahren umzusteigen.

Aus dem Schreiben ergeben sich für uns neue Fragen, die an die politischen Verantwortlichen der einzeln agierenden Gruppen gestellt werden müssen:

**An die Fluglärnkommision / Hr. Jühe:**

- Ist im Zuge des Vorschlages zur Nutzung der Abflugstrecke BIBTI 1 (M/K) dieses Thema bekannt gewesen und wie wurde darüber gesprochen?
- War zum Zeitpunkt der Entscheidung für die Südumfliegung bekannt, dass es sich hierbei um eine potentiell unsichere Strecke handelt und dass diese nur unter Einschränkung des Flugverfahrens betrieben werden kann?
- Ist den Mitgliedern der Fluglärnkommision zum Zeitpunkt der Abstimmung über den Routenvorschlag bekannt gemacht worden, dass der Abflug über die bisherige Nordroute ebenfalls unter gleichen, bzw. ähnlichen Auflagen möglich

ist oder wurde den Mitgliedern vermittelt, dass der Abflug auf der Nordroute aus Sicherheitsgründen nicht (mehr) durchführbar ist?

- Der Abflug nach Norden ist potentiell nicht gefährlicher als nach Süden. Welche Gründe führten dazu, dass der Norden über Gebühr ent- und der Süden stärker belastet wurde?
- **Wir fordern die Offenlegung der Sicherheitsbetrachtung der einzelnen potentiellen Abflugstrecken.**

Wir fordern den Vorstand der Fluglärmkommission auf, alle Unterlagen, die zum Vorschlag zur Nutzung der Südumfliegung geführt haben, offenzulegen. Hierzu zählen wir insbesondere auch die Niederschriften der Sitzungen der Fluglärmkommission. Die Öffentlichkeit hat ein Anrecht darauf zu erfahren, welche Faktoren dafür ausschlaggebend waren.

#### **An das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung / Hr. Rentsch:**

Aufgrund der Aussage, dass die „*Verlagerung der Abflüge auf die Südumfliegung*“ bereits dem Planfeststellungsverfahren beilag und sich hieraus eine Kapazitätseinschränkung gegenüber dem Planfeststellungsbeschluss ergibt, basieren der Beschluss und auch die so genannte „*Planklarstellung*“ auf falschen Fakten.

- Die Planfeststellung ist in diesem Punkt auf die technisch tatsächlich machbare Anzahl von Flugbewegungen zu korrigieren – bezogen auf das durchgeführte Flugverfahren.
- Die im Urteil des BverwG formulierte Forderung nach einem An- und Abschwellen des Flugverkehrs in den Nachtrandstunden ist nach unserer Auffassung mit der Anzahl von 133 Flugbewegungen max. nicht mehr gegeben, da diese Anzahl auf Flugbewegungen basieren, die technisch nicht realisierbar sind.
- Die max. Anzahl von Flugbewegungen in den Nachtrandstunden ist in der „*Planklarstellung*“ entsprechend im Verhältnis zu korrigieren.
- **Wir fordern die Offenlegung der Sicherheitsbetrachtung der einzelnen potentiellen Abflugstrecken.**

#### **An den Flughafenbetreiber Fraport / Hr. Schulte:**

Aufgrund der vorliegenden Informationen müssen wir davon ausgehen, dass die avisierte Anzahl von 120 Flugbewegungen/h technisch mit den vorliegenden Flugverfahren nicht umsetzbar ist. Dies muss der Fraport bekannt sein. Da es keinen Widerstand Ihrerseits gibt, stellen wir folgende Fragen:

- Was bezweckt Fraport mit dem Ausbau tatsächlich?

- Wenn es sich nicht um eine Lärmumverteilung von Nord nach Süd handeln soll: **Wann wird Fraport den Antrag stellen, eine weitere Startbahn zu errichten, um die Kapazitäten auch im Abflug erhöhen zu können?**
- Gibt es bereits ein (internes) Projekt, welches sich mit dieser Fragestellung befasst?

**An die Luftfahrtindustrie, im speziellen die Lufthansa AG / Hr. Franz:**

Das „Stillhalten“ der Lufthansa im Hinblick auf ein ökonomisch und ökologisch unsinniges Abflugverfahren verblüfft uns. Die oben genannten Mehrkosten schlagen sich direkt auf das Ergebnis der Lufthansa nieder. Die Ökobilanz im Abflug ist mehr als negativ.

- Wie bewertet die Lufthansa die Südumfliegung unter ökologischen und ökonomischen Gesichtspunkten?
- Welche langfristigen Ziele verfolgt die Lufthansa in Bezug auf die Akzeptanz der Nutzung der Südumfliegung?
- **Gibt es bereits Absprachen, die langfristig einen weiteren Ausbau des Frankfurter Flughafens mit einer neuen Startbahn in Aussicht stellen?**

Wir fordern alle Angesprochenen hiermit dazu auf, alle Unterlagen offen zu legen, welche im direkten Zusammenhang mit dem Ausbaurverfahren stehen. Insbesondere fordern wir dazu auf, die Kapazitätsberechnungen offen zu legen, welche dazu geführt haben, den Ausbau auf 120 Flugbewegungen/h zu taxieren.

Ebenfalls fordern wir alle Beteiligten dazu auf, ein klares Bekenntnis dazu abzugeben, dass es KEINEN weiteren Ausbau des Frankfurter Flughafens hinsichtlich neuer Start- oder Landebahnen mehr geben wird. Dieses Bekenntnis muss ungeachtet heute nicht bekannter Kapazitätsauslastungen Bestand haben.

Hinsichtlich der Nutzung der Südumfliegung fordern wir die für die Luftsicherheit zuständigen Behörden auf, auf sichere Flugverfahren auszuweichen. Die Nutzung der Südumfliegung ist sicherheitstechnisch nicht zu Ende gedacht und die Sicherheit wird z.Zt. nur durch organisatorische Maßnahmen hergestellt. In der Sicherheitstechnik sind organisatorische Maßnahmen allerdings den funktionalen Maßnahmen sowie den Sicherheitseinrichtungen hinten angestellt und immer nur das letzte Mittel der Wahl. Der menschliche Fehler kann und darf hier nicht außer Acht gelassen werden. Hierzu sei auch das Urteil des BVerwG vom 24. Juni 2004 im Verfahren 4 C 11.03 herangezogen:

*„Auch in der Kollision mit gewichtigen Lärmschutzinteressen haben sicherheitstechnische Erwägungen Vorrang. Der Schutz vor unzumutbarem Fluglärm ist von hoher Bedeutung, er darf aber nach der Wertung des Gesetzgebers nicht auf Kosten der Luftsicherheit gehen.“*

Die Lärmumverteilung von Nord nach Süd als Interessenausgleich in der Belastung ist in diesem Fall nicht als ausreichend zu bewerten die Abflugstrecke nach Süden zu wählen. Sollte ein sicherer Abflug im Zusammenhang mit der Nordwestbahn nur in Richtung Höchstbetroffener möglich sein, ist nicht die

Fraktion Bündnis 90/Die Grünen  
in der Gemeindevertretung Nauheim

---

Sicherheit in Frage zu stellen, sondern der Planfeststellungsbeschluss, der unter falschen Vorgaben gefasst wurde.

Wir bitten um umgehende Beantwortung unserer Fragen. Gerade im Interesse der betroffenen Bürgerinnen und Bürger erwarten wir eine schnelle und vor allem umfassende Beantwortung unserer Fragen innerhalb der kommenden 14 Tage. Bis dahin verbleiben wir.

Mit freundlichen Grüßen,

Marco Müller  
Fraktionsvorsitzender  
Bündnis 90 / Die Grünen  
in der Gemeindevertretung Nauheim

Anhang:  
Schriftverkehr BAF