

Gesellschaft für humane Luftfahrt Mainz e.V.

Gemeinnütziger Verein gegen Fluglärm seit 1996

Geschäftsstelle : 55126 Mainz, Domitianstr. 40 ; Tel. : 06131/478247

E-mail: st.ma-geowiss@web.de ; Bankverbind. : 588574012 Mainzer Volksbank

Sehr geehrte, mit FRA-Fluglärm-Reduktion befasste Mandatsträger in RLP,

anbei der Versuch, die wesentlichen Reduktions-Gesichtspunkte in Kürze zusammenzufassen:

Vorbemerkung.

Nicht nur vollmundige Ankündigungen von lärmmindernden Maßnahmen seitens Fraport, DFS und hess. LR, sondern endlich zügige, ja sofortige Realisierungen, nicht nur jahrzehntelanger "Probetrieb", sondern zügige Umsetzung der lärmmindernden Maßnahmen hat nunmehr auf der Tagesordnung zu stehen.

Lärm-Reduktions-Aspekte:

Wichtigster Aspekt : Begrenzung der Flugbewegungsanzahl in FRA auf unter 500.000 / Jahr.

Eine Lärmobergrenze hilft nur den "Höchstbelasteten" (Raunheim, Flörsheim), nicht aber den Hochbelasteten (etwa in Mainz).

Erreichbar durch : einen Verzicht auf weiteren Anstieg des Umsteigebetriebs und eine Reduktion des innerdeutschen bzw. Deutschland-nahen Flugbetriebs. (Anm.: Fahrzeit Mannheim - Paris(Centrum) mit ICE oder TGV : lediglich 3 Stunden.)

Weiterer Aspekt : Änderung der Flugverfahren:

Steileres Steigen mit begrenztem (d.h. leiserem) Schub, also reduzierter Geschwindigkeit auf den ersten 50 km.

(Notfalls mittels bundesgesetzlicher Regelung für alle Airlines - über ICAO-Bestimmungen hinweg.)

3,5°-Anflug-Sink-Winkel (nicht nur 3,2°), statt der bisher üblichen 3° in FRA.

Wichtiger Aspekt : Flugrouten-Optimierung :

1. Grundsatz hierbei : Bevölkerungsdichte unter der jeweiligen Route beachten,
2. Grundsatz: Umwege, etwa überlange Gegenanflüge oder Flugwegeverlängerung (wie bei der "Südumfliegung") vermeiden.

Konkrete Vorschläge hierzu (aus dem -gelegentlich tabuisierten- Mainzer Blickwinkel): Die lauten Eindrehvorgänge über (Mainzer) Stadtgebiet vor dem Lande-Endanflug vollständig abstellen.

Keine Startüberflüge über (Mainzer) Stadtgebiete. (etwa durch „Tabum-Nacht“-Route oder durch Routenfreigabe bei Masir-kurz-Route oder bei der Südumfliegung.)

Einführung von Segmented (Curved) Approach, neben Offenbach auch über Mainz, zur -leichten- Entlastung von - gleich durch 2 Endanflugbahnen belasteten - südlichen Mainzer Stadtteilen.

Berücksichtigung der 5-Knoten-Regelung (zumindest striktes Einhalten der Regelung, keinesfalls aber ein Reduktion), da insbes. bei Anflügen auf das alte Bahnsystem (auf den letzten 30 km, von Westen her) ca. 3 - 4 Mal so viele Menschen überfliegen werden wie bei Anflügen von Osten (hier größtenteils über den Frankfurter Stadtwald).

Da beim Anflug auf die neue Landebahn - gleich ob von Westen oder von Osten - sensible Bereiche (z.B. Kliniken) und viel mehr Menschen überflogen wie beim Anflug auf die alten Bahnen , sollte über eine Belegungsreduktion bei der N.W.-Bahn nachgedacht werden, also ein Verzicht auf eine Gleich-Verteilung bei den Landebahnen.

Nachtflugverbot über 23^{oo} bis 5^{oo} hinaus, mit Abschwellen ab 21^{oo} und langsamen Anstieg ab 6^{oo}.

Eine noch stärkere Spreizung der Lande-Entgelte, nicht nach der theoretischen, sondern nach der bei einem einzelnen Flug von den Mess-Stationen real gemessenen Lärmbelastung. (Minimierung durch den Piloten.)

Das neuerliche Süd-Abdrehen auf die Südumfliegung (anstatt des bisherigen Nord-Abdrehens über den Taunus) nach dem Start auf der Centerbahn bringt keine Verbesserung bei dem prinzipiell vorhandenen, "systemimmanenten" Kollisions-Gefahr-Problem in FRA.

(Zwischen einer regulär startenden Maschine auf der Centerbahn (alte Nordb.) mit einer auf Landeanflug befindlichen, dann aber durchstartenden Maschine auf der Nordwest-Bahn bzw. - jetzt - auf der Südbahn.)

I.A. des Vorstands der GhL

Friedrich Herzer (1. Vors.)