

**Offener Brief
an den Ministerpräsidenten des Landes Hessen
Herrn Volker Bouffier**

zu dem am Flughafen Frankfurt geplanten neuen Startverfahren der Lufthansa und der mangelnden Information der Betroffenen.

Sehr geehrter Herr Ministerpräsident,

mit Befremden und Bestürzung haben wir der Presse entnommen, dass Lufthansa plant, ab Anfang Juni 2013 ein neues, lauterer Startverfahren am Frankfurter Flughafen zu praktizieren. Als Einwohner einer der am nächsten am Flughafen gelegenen Städte sehen wir uns davon besonders betroffen.

Lufthansa, Ihr Partner in der sog. „Allianz für Lärmschutz“, hat es nicht für nötig gehalten, Details über das geplante Verfahren und mögliche Konsequenzen im Hinblick auf Lärm- und Schadstoff-Emissionen zu veröffentlichen und antwortet auch nicht auf entsprechende Anfragen. Schon das betrachten wir als einen Affront gegenüber den Bürgerinnen und Bürgern, die mit diesen Konsequenzen zu leben haben.

Der Versuch, selbst weitere Informationen über mögliche Folgen des neuen Verfahrens zu sammeln, hat unsere Bedenken nur verstärkt. So hat bereits die DLR in der Präsentation ihres Projektes „Leiser Flugverkehr“ [1] darauf hingewiesen, dass schon die Änderung eines Parameters (die erreichte Höhe beim sog. Cutback) von 1.500 auf 1.000 ft zu einer Erhöhung des Lärms im Nahbereich um 1 bis 3 dB(A) führt. Dies entspricht einer der Änderungen, die Lufthansa angekündigt hat.

Über die Veränderung anderer Parameter hüllt sich DLH in Schweigen. Die Aussage, dass künftig das ICAO-Verfahren NADP-2 Standard sein soll, ist noch sehr allgemein, da dieses Verfahren erhebliche Spielräume offen lässt. Immerhin hat die ICAO-Umweltkommission in einem Arbeitspapier [2] verschiedene NADP-1 und -2 Varianten miteinander verglichen und festgestellt, dass NADP-2 Verfahren im Nahbereich bis zu 8 dB(A) lauter sind als NADP-1 Verfahren – für Anwohner im Nahbereich ein äußerst beunruhigender Fakt.

Zugleich stellt dieses Papier auch fest, dass NADP-2 Verfahren zwar Treibstoff sparen und damit auch CO₂-Emissionen reduzieren, dabei aber die Stickoxid-Emissionen im Nahbereich überproportional ansteigen und damit auch aus Emissionssicht eine zusätzliche Belastung entsteht.

Ein weiterer Parameter, der offenbar in laufenden Forschungsprojekten als relevant für den Treibstoffverbrauch identifiziert wurde, ist die Fluggeschwindigkeit. So entnehmen wir z.B. einem Bericht über ein Forschungsprojekt [3] am Flughafen Gotenburg, Schweden, dass bei Aufhebung der bisher geltenden Geschwindigkeitsbeschränkungen relevante Einsparungen erreicht werden können, dafür aber im nahen und mittleren Entfernungsbereich bis zu 6 dB(A) mehr Lärm erzeugt wird. Auch hier lässt DLH die Betroffenen im Unklaren, inwieweit ihr neues Verfahren derartige Änderungen beinhaltet.

Leider war es auch nicht möglich, von den zuständigen Behörden nähere Auskünfte zu bekommen. Das Luftfahrtbundesamt, dessen Genehmigung Lufthansa angeblich eingeholt hat, bezeichnet sich als „nicht involviert“, das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung als

„nicht zuständig“. Die Deutsche Flugsicherung gibt an, dass das Verfahren im Rahmen des grundsätzlich Genehmigten bleibe und sie über Interna einer Fluggesellschaft keine weiteren Auskünfte geben könne.

Diese Angelegenheit entwickelt sich daher zu einem abstoßenden Beispiel dafür, wie die eigentlich gesetzlich garantierten Informations- und Beteiligungsrechte von Betroffenen bei einem offensichtlich umweltrelevanten Vorgehen eines privaten Betreibers umgangen und mögliche Belastungen in einem Wirrwarr von (Un-)Zuständigkeiten verschleiert werden.

Herr Ministerpräsident, wir bitten Sie daher dringend:

- Stellen Sie Transparenz her !
Veranlassen Sie Ihren Allianz-Partner, sein Vorhaben offen zu legen und alle Folgen für Mensch und Umwelt in der Nachbarschaft des Flughafens zu dokumentieren.
- Verhindern Sie zusätzliche Belastungen !
Wenn es Ihnen mit der „Reduzierung des Fluglärms und der Betroffenheit“ ernst ist, können Sie nicht zulassen, dass aus reinen Profitgründen lautere und schmutzigere Verfahren eingesetzt werden. Weitere Belastungen sind der Region, insbesondere den Höchstbetroffenen im Nahbereich des Flughafens, nicht mehr zuzumuten.
- Schaffen Sie bessere rechtliche Grundlagen für den Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm und Schadstoff-Immissionen und für mehr Transparenz und Beteiligung in allen relevanten Verfahren !
Dieser Vorgang ist ein Beispiel dafür, dass Ihr Vorstoß im Bundesrat bei Weitem nicht ausreicht, die Rechte der Betroffenen bei der Regelsetzung für Flugverfahren hinreichend zu sichern.

Wegen des von der Lufthansa geschaffenen Zeitdrucks bitten wir um eine schnelle Antwort.

Mit freundlichen Grüßen,

Bürgerinitiative gegen Fluglärm Raunheim

Dr. Horst Bröhl-Kerner, Sprecher,
Bahnhofstr. 47, 65479 Raunheim

Quellen:

[1] König et. al., DLR Projekt „Leiser Flugverkehr“ – Lärmarme An- und Abflugverfahren – Abschlusspräsentation am 16. März 2004 in Köln-Porz.

[2] International Civil Aviation Organization, WORKING PAPER, CAEP/7-WP/25, 13/10/06

[3] A CO2 versus noise trade-off study for the evaluation of ATM speed constraints in the departure phase of flight. A case study at Gothenburg Landvetter Airport.

Debbie Rushton & Henrik Ekstrand, ICAO EUR PBN TF/7, Paris, 2012-07-03