

Gerd Schmidt

26. February 2021

Fluglärmenschutz: Segmented Approach bei Ostbetrieb eine Mogelpackung?

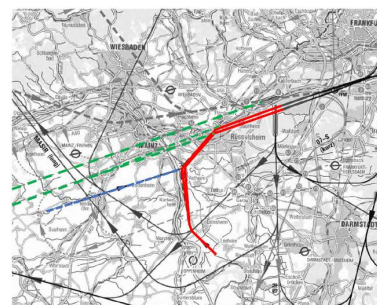
Vorbemerkung: In der nachfolgenden Stellungnahme wird hauptsächlich nur der Ostbetrieb, Betriebsrichtung 07, und der Parallelanflug zur Grundanfluglinie zur Südbahn (siehe Bild, blaue Linie) aus Mainz-Laubenheimer Sicht betrachtet.

Ab 1. März 2021 will die DFS, Fraport und Lufthansa den Segmented Approach bis Herbst 2021 ganztägig erproben. In verkehrsarmen Zeiten werden dann landende Flugzeuge anders als bisher (siehe Bild, rote und blaue Linie) auf die Endanfluglinie geleitet. Dementsprechend verändert sich die Schallimmission unter den üblichen Anfluglinien (siehe Bild, grüne Linien). Behauptet wird, dass sich damit auch die Zahl der Lärmbetroffenen verringern würde. Das ist zumindest beim Parallelanflug zur Grundanfluglinie (blaue Linie) anzuzweifeln. Die Schallimmissionen werden ja nicht verringert, sondern über andere Siedlungsgebiete verschoben. Die umgeleiteten Flugzeuge entlasten zwar die unter den bisherigen Anfluglinien wohnenden Bürger, jedoch bleiben diese wegen der Mehrheit der nicht verlegten Flugbewegungen Fluglärm-betroffene. Zu diesen gesellen sich nun die Bürger unter den neuen Anflugrouten. Die Zahl der durch Fluglärm exponierten Personen sollte somit anwachsen. Was die kritische Begleitung des Probetriebs durch die hessische Fluglärmbeauftragte leisten soll, ist unklar und wirft viele Fragen auf. Wird die hessische Fluglärmbeauftragte überhaupt rheinland-pfälzische Betroffenheit vertreten wollen und können? Unklar ist, ob die Alt- und Neu-Betroffenen befragt werden, wie die Immissionsveränderung ohne Basis- und Vergleichswerte und ohne unabhängige Messungen funktionieren soll. Oder soll die Schallimmission ausschließlich berechnet werden?

Dagegen ist klar: Mit der Erprobung erschließen sich die Luftverkehrsakteure DFS, Fraport und Lufthansa neue zusätzliche Anflugrouten. Bei Ostbetrieb stehen dann neben den bisherigen drei Anfluglinien (Landebahn Nordwest, Centerbahn, Südbahn) zwei weitere Anfluglinien (parallel zur Grundanfluglinie und entlang des Rheins) zur Verfügung. Ist der mit Lärminderung begründete Probetrieb eine Mogelpackung, um tatsächlich die Landeanflugrouten auf 167 % zu erhöhen?

Betroffenheit Mainz-Laubenheim: Für Mainz-Laubenheim, dessen Bürger seit 2011 jeden Tag Fluglärm, startende und landende Flugzeuge, erleiden, ist zu befürchten, dass der Fluglärm weiter zunimmt. Mainz-Laubenheim liegt während der Erprobungsphase des Segmented Approach mittig zwischen den beiden Anfluglinien (grüne und blaue Linie) auf die Südbahn. Bei Ostbetrieb werden die Bürger dann von Norden und von Süden her verlärm. Geht man von der gleichen mangelhaften Spurtreue aus, mit der die Südumfliegung geflogen wird, ist mit einem häufigen direkten Überfliegen von Mainz-Laubenheim zu rechnen. Ebenso wird das Einkurven auf die Endanfluglinie, sowohl von dem südlichen Anflug (rote Linie) als auch vom Parallelanflug (blaue Linie), mehr Fluglärm nach Mainz-Laubenheim bringen.

Probetrieb RNP Y Approach bei Betriebsrichtung 07



- Nutzung für Anflüge aus dem Süden kommend (rote Linie) per Einzelfreigabe.
- Alle Flüge aus Norden kommend und ein Teil der aus Süden kommenden Anflüge verbleiben auf der ILS-/GLS-Anfluggrundlinie.
- Zeitliche Ausdehnung der Anwendung bei Betriebsrichtung 07 ist abhängig zu den Abflügen von der Startbahn 18.

Lufthansa Group  

gez.

Gerd Schmidt

Anlage

1. Forderungen der Bürgerinitiative Mainz-Laubenheim zum ganztägigen Probetrieb des Segmented Approach:

Die lokalen Betroffenen müssten in die Dokumentation des Probetriebs einfließen. Die Bürger sind zu beteiligen und es Sorge für eine transparente Entscheidung zu treffen. Auf Landesregierungsebene ist eine Zusammenarbeit mit der hessischen Fluglärmbeauftragten über die Erstellung der Dokumentation zu verabreden.

Die Berechnung der Schalleinwirkungen durch Fluglärm ist abzulehnen. Nach den derzeit verwendeten Rechenmodellen gibt es z.B. in Mainz keinen Fluglärm. Gefordert werden unabhängige Schallpegelmessungen unter den Anfluglinien.

Größere Flugzeuge (Heavies) weichen regelmäßig von der vorgeschriebenen Spur der Südumfliegung nach Westen ab und verlärmten Mainz-Laubenheim übermäßig. Insbesondere vor dem Hintergrund der zusätzlichen Lärmbelastung durch den Segmented Approach fordert die BI keine Heavies auf dem Nordast der Südumfliegung mehr zuzulassen und das weiträumige Umfliegen von Mainz zu verordnen.

2. Grundsätzliche Forderungen

Anstelle von Lärmverschiebungen sind aktive Lärminderungsmaßnahmen durchzuführen, z.B.:

- Durchführung des Steilstartverfahrens für alle Flugzeuge,
- generelle Vermeidung des Überfliegens von Siedlungsgebieten während der Start- und Landephase,
- kontinuierlicher Abstieg von der Reiseflughöhe, Wegfall des Gegenanfluges und steilerer Landeanflug (> 3,5 Grad),
- Deckelung der Flugbewegungen auf 380.000 pro Jahr,
- Einführung eines Nachtflugverbots von 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr,
- Start- und Landeerlaubnisse nur noch für lärmarme Flugzeuge (chapter 14 Flugzeuge),
- Schallemissionsabhängige Flughafenentgelte und
- zwingende Nachrüstung von Flugzeugen mit Schallschutztechnik nach dem Stand der Technik