

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

in Antwort auf das Schreiben vom 07.06.2013
zu dem am Flughafen Frankfurt geplanten neuen Startverfahren der Lufthansa
und der mangelnden Information der Betroffenen.

Sehr geehrter Herr Ministerpräsident,

vielen Dank für Ihr Schreiben vom 07. Juni, in dem Sie sich auf den von uns an Sie gerichteten Offenen Brief beziehen. Leider können wir darin keine Antwort auf die uns drängenden Fragen erkennen. Wir erlauben uns deshalb, die Aussagen Ihres Schreibens nachfolgend kritisch zu kommentieren und deutlich zu machen, welche Fragen für uns jeweils offen bleiben.

Sie schreiben:

Entgegen vielfach geäußerter Befürchtungen ist es keineswegs erwiesen, dass das von der Lufthansa geplante flachere Abflugverfahren (cut back in 1.000 Fuß) zu einer höheren Lärmbelastung führt. Niedriger Fliegen muss nicht unbedingt mehr Lärm am Boden bedeuten, wenn dabei zugleich der Schub zurück genommen wird. Genau dies kennzeichnet das in Rede stehende Verfahren. Dabei wird Schub auf einer Höhe von 1.000 Fuß gedrosselt. Zwar wird dadurch weniger schnell Höhe gewonnen, aber damit geht zugleich ein leiseres Triebwerksgeräusch einher.

Der cutback-Punkt liegt für praktisch alle Flugzeuge sehr nah am Startpunkt. In der Nähe der Wohnbebauung befinden sie sich daher in der Regel bereits im reduzierten Schub-Modus, nur künftig eben niedriger. Konsequenz: es wird lauter, zumindest ab einer bestimmten Entfernung. Wo genau diese Entfernung liegt, ist eine der Fragen, die wir gerne beantwortet hätten.

Zudem hängt die Lautstärke, die ein startendes Flugzeug verursacht, wesentlich vom Flugzeugtyp, vom Startgewicht und auch vom Wetter ab, so dass die Steighöhe keineswegs das einzige Kriterium ist, das bei der Bewertung des Lärms zu betrachten ist.

Die Lautstärke hängt laut DLR bei gegebener Flughöhe vor allem auch von der Größe des Schubs, der Geschwindigkeit und der Klappenstellung ab. Vorliegende Untersuchungen über die Lärmbelastung durch verschiedene Abflugverfahren variieren genau diese Parameter. Indem DLH Informationen darüber verweigert, verhindert sie, dass aus diesen Untersuchungen Schlussfolgerungen über ihr neues Verfahren gezogen werden können. Genau hier bitten wir Sie, mehr Transparenz zu schaffen !

Bevor die Lufthansa dieses Verfahren nun an den deutschen Flughäfen einführt, sollen die Auswirkungen der flacheren Starts während einer Testphase zur Schallmessung im Zeitraum 1.7.2013 bis 30.9.2013 untersucht werden. Dabei werden ausgewählte Flüge getestet, während alle anderen Flüge wie bisher starten. Die Auswertung der Schallmessungen wird in Abstimmung mit dem Forum Flughafen und Region (FFR) erfolgen.

Um die Auswirkungen von Abflugverfahren zu messen, benutzt z.B. die DLR eine Anordnung mit 24 Messpunkten auf einer Strecke von ca. 20 km.

Demgegenüber befindet sich an der für Raunheim relevanten Südumfliegung eine einzige Messstelle halbwegs in der Nähe, an anderen Abflugstrecken sieht es nicht viel besser aus. Was also soll hier „untersucht“, „getestet“ und „ausgewertet“ werden ?

Weder bei dem „Kurz-Test“ im Februar noch jetzt wurde irgendwo erwähnt, ob (und wenn ja, welche) zusätzliche Schallmessungen durchgeführt werden.

Eine vom Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt durchgeführte wissenschaftliche Studie zu diesem Thema lässt nur geringfügige Schallveränderungen durch das geänderte Abflugverfahren erwarten.

Wenn hier wirklich eine „wissenschaftliche Studie“ vorliegt, dann sollte sie ein sauber dokumentiertes Ergebnis haben, das einer wissenschaftlichen Kritik unterzogen werden kann. Warum ist dieses Ergebnis nicht öffentlich verfügbar ? Selbst wenn die Studie ausnahmsweise nicht durch Steuergelder, sondern von DLH finanziert worden sein sollte, sollte man erwarten dürfen, dass angesichts der breiten Betroffenheit die Fakten auf den Tisch gelegt werden.

Im Übrigen steht dieses Verfahren im Einklang mit den internationalen Regelwerken und wird bereits von zahlreichen Fluggesellschaften auch am Frankfurter Flughafen genutzt.

Wir wissen aus leidvoller Erfahrung, dass es auch heute schon sehr laute Starts gibt (Einzelschall-Ereignisse über 80 dB(A) in Raunheim), und gerade, weil wir befürchten, dass deren Anzahl zunehmen wird, sind wir beunruhigt.

Wir fragen uns aber auch: wenn dieses Verfahren schon länger genutzt wird, was soll dann dieser „Test“ ? Wieso ist nicht längst untersucht, welche Auswirkungen sich daraus ergeben haben, und warum wurde nicht längst das leiseste Startverfahren zum Standard gemacht ?

Dass die Lufthansa durch dieses Verfahren Kerosin sparen und damit Kosten reduzieren möchte, ist überdies nichts Verwerfliches. Im Gegenteil: für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des größten Arbeitgebers in Hessen bedeutet dies auch ein Stück Arbeitsplatzsicherung. Es ist kein Geheimnis, dass die Lufthansa in einem harten Wettbewerb mit Billigfluggesellschaften und arabischen Fluggesellschaften steht. Sinkt der Ertrag, sind Arbeitsplätze in Gefahr und Investitionen in leiseres Fluggerät könnten zurück gestellt werden. Dies wäre ein Rückschritt bei der Lärmreduzierung!

Auch wir sehen „Kerosin sparen“ und „Kosten reduzieren“ nicht per se als verwerflich. Im Gegenteil können wir jede vernünftige Kerosin-Einsparung aus Gründen des Umwelt- und Ressourcen-Schutzes nur nachdrücklich begrüßen und würden uns wünschen, dass Lufthansa damit Ernst macht, indem sie unnötige Kurzstreckenflüge auf die Schiene verlegt.

Was wir aber in keiner Weise akzeptieren können, ist, dass berechnete Lärm-schutz-Interessen gegen Umweltschutz-Aspekte ausgespielt werden sollen.

Wenn bestimmte Maßnahmen nicht mit den notwendigen Schutzansprüchen von Mensch und Umwelt in Übereinstimmung gebracht werden können, müssen die wirtschaftlichen Interessen zurücktreten und die Maßnahmen unterbleiben.

Im Übrigen möchten wir uns auf eine ökonomische Diskussion auf dem Niveau der „Pferdeäpfel-Theorie“ nicht einlassen.

Die Landesregierung sieht vor Abschluss der Testphase keinen Handlungsbedarf, weil sich erst dann beurteilen lässt, ob ein Absenken des Abflugwinkels tatsächlich den unterstellten Lärmzuwachs bewirkt. Sollte sich zeigen, dass in bestimmten Regionen ein auf dieses Verfahren zurückführbarer Lärmzuwachs eingetreten ist, so wird es sicherlich Gespräche seitens der Landesregierung mit der Lufthansa geben.

Wie oben schon dargestellt, wird sich mit der vorhandenen Messausstattung mit Sicherheit nicht „zeigen“ lassen, „dass in bestimmten Regionen ein auf dieses Verfahren **zurückführbarer** Lärmzuwachs eingetreten ist“. Sollte es also darauf hinaus laufen, dass das Verfahren eingeführt wird, weil ein Nachweis der Schädlichkeit mangels Nachweisverfahren nicht gelingt, wäre das ein erneuter Betrug an allen Lärmbetroffenen.

Die Lufthansa ist als Luftverkehrsgesellschaft an der von der Landesregierung im Februar 2012 auf den Weg gebrachten Allianz für Lärmschutz beteiligt und hat sich damit auch deren Zielen verpflichtet. An deren Umsetzung wirkt sie nach wie vor mit erheblichen eigenen Anteilen mit.

Eben deshalb steht hier nicht nur die Glaubwürdigkeit der Lufthansa, sondern die der gesamten „Allianz“, und besonders die der Landesregierung, auf dem Spiel.

Herr Ministerpräsident, Sie haben mit Ihrem Schreiben keine einzige der von uns aufgeworfenen Fragen beantwortet. Auf die Gefahr höherer Schadstoff-Emissionen sind Sie mit keinem Wort eingegangen, auch die Tatsache, dass hier ein absurdes Versteckspiel mit Informationen gespielt wird, die in einem Dickicht von (Un-)Zuständigkeiten vor den Betroffenen geheim gehalten werden, ist Ihnen keine Aussage wert.

Sie werden verstehen, dass uns das nicht zufrieden stellen kann. Wir wiederholen noch einmal unsere Forderungen aus unserem ersten Offenen Brief:

- 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 schmutzige 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.

Wie Sie sicher ebenfalls verstehen werden, werden wir auch Ihr Schreiben und diese unsere Antwort darauf veröffentlichen in der Hoffnung, dass das dazu beiträgt, die öffentliche Diskussion über das Vorgehen der Lufthansa weiter zu führen und darauf zu drängen, dass zusätzliche Lärm- und Schadstoff-Belastungen unterbunden werden.

Ebenso hoffen wir, dass damit auch noch mehr Menschen in Hessen und anderswo deutlich wird, wo Sie und Ihre Regierung in Fragen des Schutzes der lärmgeplagten Bevölkerung stehen, und dass sie daraus auch Konsequenzen für die anstehenden Wahlen ziehen werden.

Mit freundlichen Grüßen,

Bürgerinitiative gegen Fluglärm Raunheim

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