

## **Offener Brief an den Lufthansa-Vorstandsvorsitzenden**

zu dem am Flughafen Frankfurt geplanten neuen Startverfahren

Dr. Christoph Franz, Vorstandsvorsitzender  
Deutsche Lufthansa AG, Lufthansa Aviation Center  
Airportring, 60546 Frankfurt / Main

Sehr geehrter Herr Dr. Franz,

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.

Die von Ihnen in der Presse verlautbarten und den Vortragsfolien für die Fluglärmkommission zu entnehmenden Informationen über Details und Konsequenzen sind leider äußerst lückenhaft. 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 Startverfahrens zu sammeln, hat unsere Bedenken nur verstärkt. So hat bereits die DLR in der Abschlusspräsentation ihres Projektes „Leiser Flugverkehr“ [1] darauf hingewiesen, dass schon die Änderung eines Parameters (die erreichte Höhe beim sog. Cutback) von 1.000 auf 1.500 ft zu einer Reduktion des Lärms im Nahbereich um 1 bis 3 dB(A) führt. Ihre Gesellschaft hat sich vor mehr als 30 Jahren sehr dafür gelobt, diese Änderung (Modified ATA versus Conventional ATA) eingeführt zu haben. Nun wollen Sie diesen Beitrag offensichtlich wieder rückgängig machen.

Über die Veränderung anderer Parameter hüllen Sie sich 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 CO<sub>2</sub>-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 (KIAS). 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 werden.

Auch hier lassen Sie die Betroffenen im Unklaren, inwieweit ihr neues Verfahren derartige Änderungen beinhaltet.

Es lassen sich mit Sicherheit noch weitere Indizien dafür finden, dass die geplanten Änderungen für uns Betroffene weit schwerwiegender sein können, als Sie in der Öffentlichkeit darzustellen versuchen.

Wir bitten Sie daher dringend, folgende Fragen zu beantworten:

- Wie sieht das von Ihnen geplante Verfahren im Detail aus ?  
Worin gleicht es den oben erwähnten Varianten, worin unterscheidet es sich ?
- Welche Schlussfolgerungen lassen sich daraus für die zu erwartende Änderung in der Lärmverteilung ziehen ?  
Inwieweit können Sie ausschließen, dass die oben genannten Lärmsteigerungen auch in Ihrem Verfahren auftreten ?
- Wie stellt sich Ihr Verfahren hinsichtlich der zu erwartenden Schadstoff-Emissionen dar ?  
Können Sie erhöhte Emissionen im Nahbereich, insbesondere von Stickoxiden, ausschließen ?

Sollten Sie diese Fragen nicht positiv im Sinne der Betroffenen oder gar nicht beantworten können, fordern wir Sie nachdrücklich auf, das neue Verfahren nicht einzuführen. Weitere Belastungen sind der Region, insbesondere den Höchstbetroffenen im Nahbereich des Flughafens, nicht mehr zuzumuten.

Wegen des von Ihnen selbst 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