

Anlässlich der jüngsten Schadensfälle in Flörsheim und der Reaktion der Fraport fordert die Bürgerinitiative gegen Fluglärm Raunheim:

Wirbelschleppen-Risiken reduzieren – nicht auf Zeit spielen !

Die jüngsten Schadensereignisse, bei denen großflächig Dächer abgedeckt und Ziegel zu Boden geschleudert wurden, haben die Flörsheimer Bevölkerung in Angst und Schrecken versetzt. Raunheim lebt mit dieser Angst schon länger. Seit der Eröffnung der Nordwestbahn im Oktober 2011 wurden dort 17 Schadensereignisse registriert, unter der Südbahn waren es in dieser Zeit 29. Insgesamt wurden in Raunheim über 50 Schäden bei der Stadt gemeldet – die tatsächliche Zahl dürfte noch deutlich höher liegen. Dass es hierbei bisher nur zu Sachschäden gekommen ist, verdanken wir lediglich vielen glücklichen Zufällen.

Es ist zu begrüßen, wenn auch längst überfällig, dass Fraport nun die Existenz des Problems eingesteht. Aus Sicht der BI gibt es allerdings keinerlei Notwendigkeit, auf Ergebnisse neuer Expertenrunden zu warten. Die notwendigen Fakten liegen seit Jahren vor und müssen nur zur Kenntnis genommen werden. Wie stark die jeweils erzeugten Wirbelschleppen sind, wird für jeden Flugzeugtyp gemessen und bestimmt die Staffelungsabstände im Anflug. Dass Wirbelschleppen hinter dem Flugzeug absinken und vom Wind verdriftet werden können, bevor sie sich auflösen oder den Boden erreichen, ist ebenfalls lange bekannt. Wie groß die betroffenen Bereiche sein können und welche Schäden möglich sind, lässt sich schon an den „Trefferkarten“ aus Raunheim und nun auch Flörsheim ablesen.

Auch die möglichen Gegenmaßnahmen sind bekannt. Flugtechnisch lassen sich die Wirbelschleppen-Risiken reduzieren, wenn man erstens die Zahl der Überflüge reduziert und zweitens die Überflughöhen vergrößert. Da bewohnte Gebiete nur westlich des Flughafens von den Schäden betroffen sind, heißt das zunächst, dass der Anflug aus Westen soweit als möglich zu reduzieren ist.

Die BI fordert daher, die ohnehin geplante Erhöhung der Rückenwindkomponente zur Vermeidung der Betriebsrichtung 07 auf 7 Knoten unverzüglich umzusetzen. Langfristig ist eine Erhöhung auf 10 Knoten anzustreben, wie sie schon jetzt für die Startbahn West gilt.

Eine Vergrößerung der Überflughöhe ist durch technische Maßnahmen zu erreichen, die es erlauben, steiler anzufiegen und den Aufsetzpunkt von der Wohnbebauung weg zu verlegen.

Daher ist eine weitere Erhöhung des Anflugwinkels über die 3,2° hinaus, die jetzt schon für die Nordwestbahn geflogen werden, anzustreben. Ziel sollten Werte um 5,5° sein, wie sie heute schon z.B. in London-Heathrow geflogen werden.

Weiterhin sollten die Aufsetzpunkte für Landungen aus Westen auf der Süd- bzw. der Centerbahn wieder nach Osten zurückverlegt werden. Die technischen Gründe, die in den siebziger Jahren des vergangenen Jahrhunderts eine Verschiebung notwendig gemacht haben mögen, sind schon lange entfallen.

All dies sind Forderungen, die schon vor über 15 Jahren im Fluglärm-Entlastungskonzept Raunheim aus Lärmschutzgründen entwickelt wurden, die aber ebenso zur Sicherheit vor Wirbelschleppenschäden beitragen können.

Auch das Hessische Wirtschaftsministerium muss endlich zur Kenntnis nehmen, dass die Abschätzungen der Wirbelschleppenrisiken im Planfeststellungsverfahren für die Nordwestbahn grob fehlerhaft waren, und daraus Konsequenzen ziehen. Als zuständige Aufsichtsbehörde muss es Fraport verpflichten, in allen Gebieten, in denen das Risiko anderweitig zunächst nicht beseitigt werden kann, technische Sicherungsmaßnahmen an Dächern durchführen zu lassen, die Schäden zuverlässig verhindern können.

Grundsätzlich muss die Politik aber insbesondere zur Kenntnis nehmen, dass diesem Flughafen aufgrund seiner Lage Grenzen gesetzt sind. Ein Innenstadt-Flughafen wie FRA kann nicht auf Dauer mit internationalen Hubs in der Wüste konkurrieren wollen. Schon der letzte Ausbauschritt, der Bau der Nordwestbahn, war nicht mehr raumverträglich, die Belastungsgrenzen der Region vorher schon überschritten.

Die gerade vorgestellte Studie von Prof. Greiser über die gesundheitlichen Folgen insbesondere nächtlichen Fluglärms und die daraus resultierenden Kosten macht ebenfalls überdeutlich, dass dieser Flughafen bereits über das hinaus gewachsen ist, was die Menschen in der Region ertragen können.

Die Grenzen zu akzeptieren, den weiteren Ausbau des Flughafens zu stoppen und die Zahl der Flugbewegungen auf ein raumverträgliches Maß zurück zu führen, ist die Hauptaufgabe einer verantwortlichen Politik. Daran wird die BI gerade auch im Wahljahr 2013 Landes- und Bundespolitiker messen.

Kontakt:

Dr. Horst Bröhl-Kerner
Bahnhofstr. 47
65479 Raunheim

Tel. 06142 / 22577

Mail kontakt@BI-Fluglaerm-Raunheim.de