

Wir erhielten das folgende Anschreiben incl. der beigefügten Analyse und einer Genehmigung eine Abschrift zu erstellen.

Eventuelle Rechtschreibfehler die vielleicht trotz mehrfacher Korrekturlesung enthalten sind, bitten wir zu entschuldigen.

Ebenfalls entschuldigen wir uns für den grauen Hintergrund der Bilder.

Redaktion „Eppsteiner gegen Fluglärm“

11.12.2001

**Raumordnungsverfahren zum Flughafenausbau: Erstmals liegt transparente Beschreibung der zukünftigen Belastung des Vordertaunus in Form einer Risikoanalyse für alle drei Ausbauvarianten vor**

Sehr geehrte Damen und Herren,

beigefügt erhalten Sie in Form einer Risikoanalyse erstmalig eine transparente Beschreibung der künftigen Belastung des Vordertaunus durch den Flughafenausbau in der Zusammenfassung.

Unsere interdisziplinär zusammengesetzte Arbeitsgruppe (u.a. Piloten, Luftverkehrsexperten, Umweltspezialisten und Unternehmensberater) hat in den vergangenen Wochen den Umgang von Politik, Bevölkerung und Presse mit dem größten Raumordnungsverfahren der Bundesrepublik aufmerksam verfolgt.

Aufgrund der bis zum heutigen Zeitpunkt zu beobachtenden Unsicherheit im Umgang mit diesem Verfahren und den praktischen Schwierigkeiten der Interpretation von 16, teils mit schweren Mängeln behafteten Aktenordnern, stellen wir den betroffenen Kommunen und der Öffentlichkeit die Zusammenfassung unserer Risikoanalyse als Orientierungshilfe auf diesem Wege zur Verfügung.

Wir empfehlen der interessierten Presse eine auszugsweise Veröffentlichung in Form des Kap. 3 verbunden mit der Radargesamtsimulation „Ausbauvarianten Nordost- und Nordwestbahn“.

Wir bitten die angesprochenen kommunalen Vertreter und Politiker, ihre bisherige Vorstellung vom Ausbau anhand der Analyse kritisch zu überprüfen und alles zu tun, um die dargelegten Auswirkungen für den Vordertaunus und die Rhein-Main Region zu verhindern.

Mit freundlichen Grüßen

Christian Wilkens

Interessengemeinschaft gegen Fluglärm Taunus, Ortsgruppen Bad Soden u. Königstein: 06174 969309; 06174 922751; 06174 2580099; 0171 6391451

**Risikoanalyse**  
**zur**  
**Beurteilung der Auswirkungen des Flughafenausbaus**  
**Frankfurt am Main (Fraport)**  
**für den Vordertaunus**  
**Zusammenfassung**

**Interessengemeinschaft gegen Fluglärm Taunus, Ortsgruppe Königstein und Bad Soden**  
**10.12.2001 (Stand 11.1.2002)**

# 1. Basis der Risikoanalyse

Analyse der ROV-Unterlagen, Abgleich mit mehreren unabhängigen Parallelanalysen sowie mit Luftverkehrsspezialisten. Die Zusammenfassung beinhaltet nur die vorherrschende Westwindlage. Gegenstand der Risikoanalyse ist Beschreibung der negativen Auswirkungen für den Vordertaunus.

Definition Vordertaunus = gestrichelter Bereich der Karte, abgebildet ist nur die vom Ausbau besonders stark erfaßte Zone.



## 2. Ergebnisse im Überblick

### 2.1. Auswirkungen des Flughafenausbaus für die Ausbauvariante Südbahn

#### 2.1.1. Lärmbelastung

- Die Zahl der über die TABUM/FOX-Abflugroute (nachfolgend „TABUM-Route“) startenden Maschinen wird von derzeit 170 pro Tag auf bis zu 300 pro Tag ansteigen, Spitzenbelastungen im zwei-Minuten-Takt werden vor allem in den Erholungszeiten am Tagesrand auftreten.
- Die TABUM-Abflugroute wird aus Kapazitätsgründen in zwei bis drei Teilrouten aufgesplittet, die sowohl ostwärts (Kronberg, Königstein, Bad Soden, Kelkheim) wie auch nordwestlich (Idstein) für eine dauerhafte Verlärmung der Region im Bereich zwischen 55 und 75 Dezibel je Flugzeug bewirken. Infolge des niedrigen Grundsollpegels der Region von 30-40 Dezibel wird das Empfinden der Bevölkerung sein, nichts mehr zu hören außer Flugzeuge. Gravierende wirtschaftliche und soziale Veränderungen zum Nachteil der Region sind die Folge.



Anmerkung: Alternative Ausführungsvarianten unterscheiden sich nur unwesentlich in Bezug auf die Verlärmung der abgebildeten Region.



Zum Vergleich: Abbildung Abflugroute „TAUNUS“ vor dem 19.4.2001

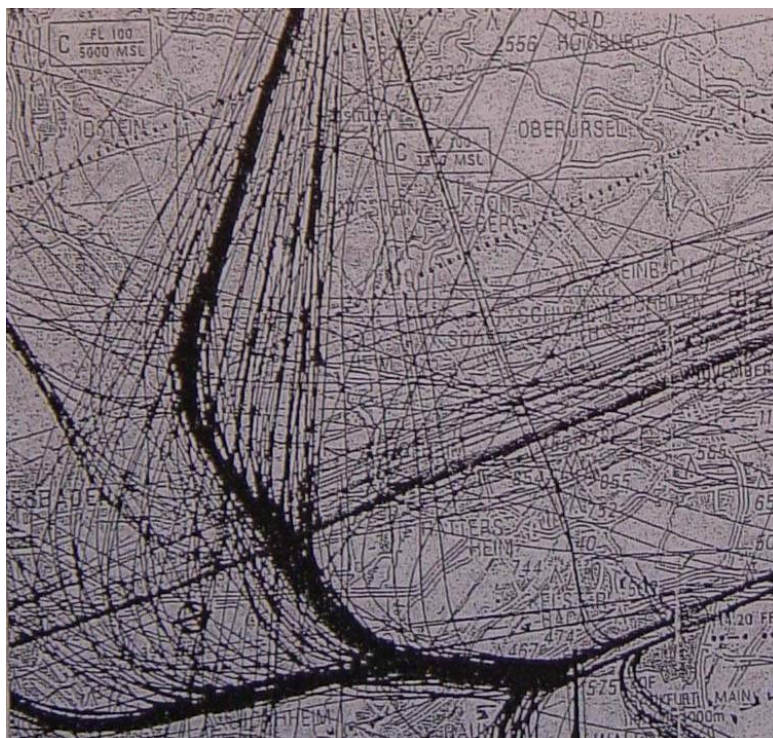


Abbildung: Abflugroute „TABUM/FOX“ nach dem 19.4.2001, die Routenführung ist Gegenstand massiver Proteste sowie mehrerer Rechtsverfahren.

### **2.1.2. Unfallrisiken**

- Das Kollisionsrisiko von startenden Flugzeugen auf der TABUM-Route (neu seit 19.4.2001) mit landenden Flugzeugen auf der ETARU-Route (neu seit 19.4.2001), deren Kreuzungspunkte nur durch ca. 300 Höhenmeter getrennt sind, steigt unter Berücksichtigung technischen und menschlichen Versagens um ein Vielfaches an, da sich nicht nur die TABUM-Starts, sondern auch die ETARU-Landungen verdoppeln werden.
  - Das Kollisionsrisiko und Absturzrisiko von startenden (TABUM) und landenden Flugzeugen (ETARU) mit größeren Zugvögeln (Wildgänse und Kraniche), die alljährlich zu hunderttausenden in Flughöhe die neuen Flugrouten kreuzen, steigt um ein Vielfaches an, zumal
    - die Vögel entgegen den Beteuerungen seitens Politik und Nichtfachleuten weder einzeln noch als Schwarm vom Radar der Flugsicherung erfaßt werden können
    - moderne Triebwerke empfindlicher auf Vogelschlag reagieren.
- Es muß mit Totalausfällen gerechnet werden, die vom Flugzeugführer nicht mehr beherrscht werden können. Maßgeblich hierfür ist insbesondere, daß auf der neuen TABUM-Route die Verkettung unglücklicher Umstände (Spiral of Disaster) durch das erzwungene „Starten gegen den Berg“ ohne Not bereits in Gang gesetzt wird.
- Anmerkung: Unfallrisiken für den Vordertaunus sind in den ROV-Unterlagen in keiner Form erfaßt.

### **2.1.3. Immissionen**

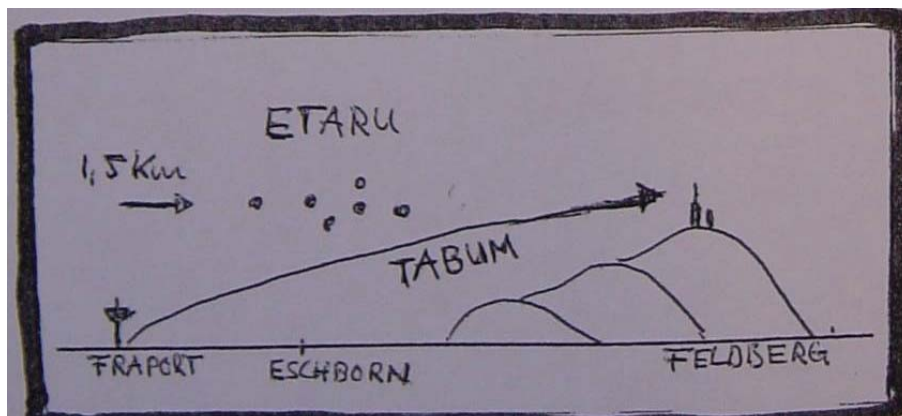
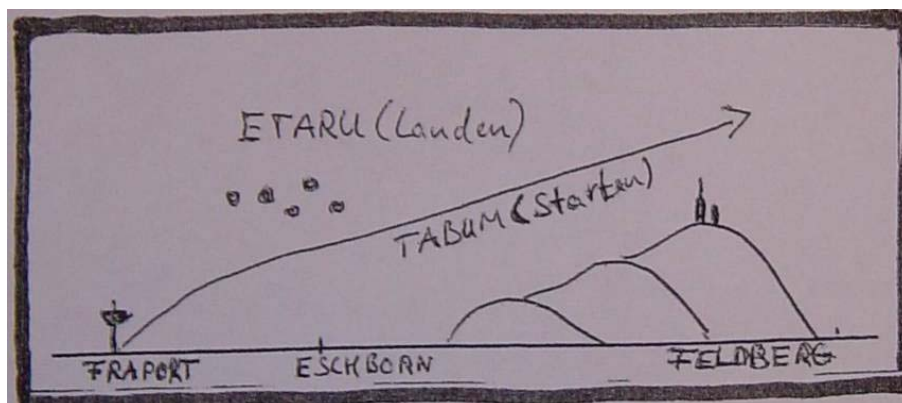
Die von Flugzeugen im Steigflug ausgehende Immissionsbelastung ist besonders hoch. In den Raumordnungsunterlagen finden sich keine Angaben für den Vordertaunus mit seinen ausgedehnten Wohn- und Erholungsgebieten.

## 2.2 Auswirkungen des Flughafenausbaus für die Nordostbahn

Grundsätzlich steigen alle Belastungen für den Vordertaunus entsprechend den Darlegungen in Kap. 2.1. „Südbahn“ an.

### 2.2.1. Zusätzliche Lärmsteigerungen der Variante Nordostbahn

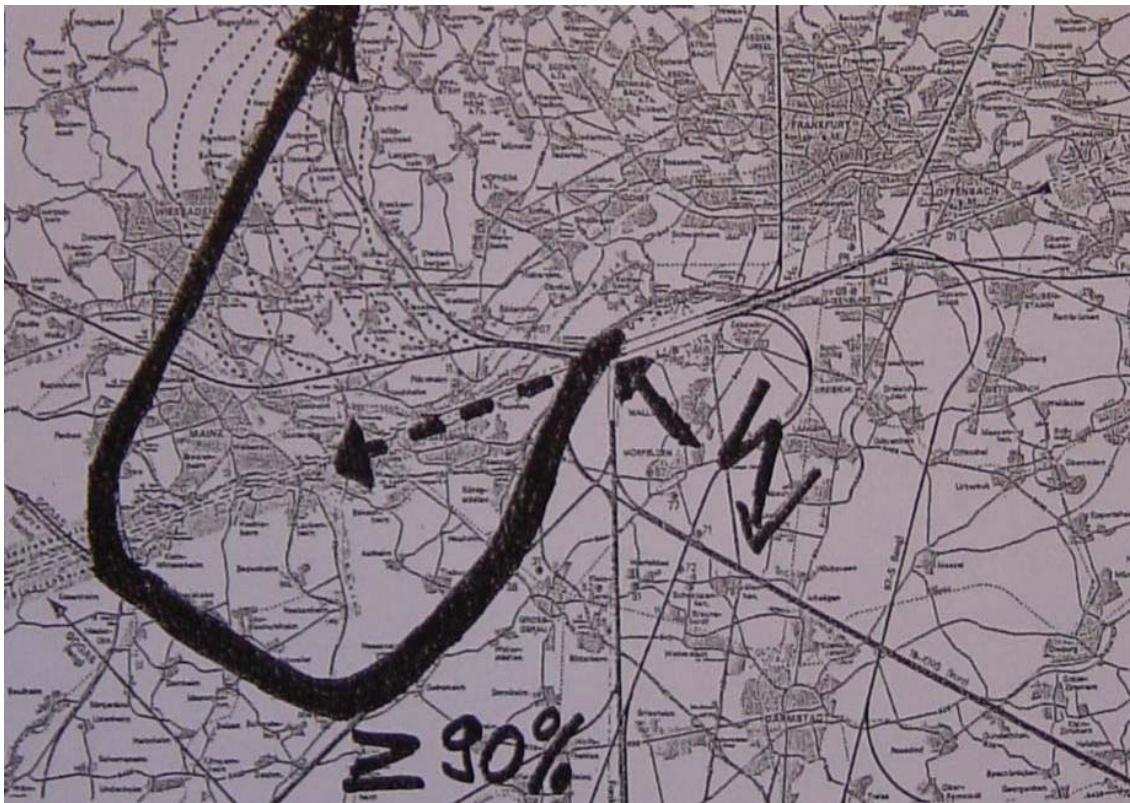
- Zur Anpassung des Landeradius der Flugzeuge an die ca. 1,5 km nördlicher zur jetzigen Landebahn gelegenen Nordostbahn muß die ETARU-Landeroute entsprechend weiter nach Norden Richtung Vordertaunus verlegt werden. Dadurch werden insbesondere Orte wie Kelkheim, Bad Soden, Kronberg, Schwalbach und Eschborn stark von Landeanflütern erfaßt und verlärm.
- Die Verlagerung der ETARU-Route nach Norden bewirkt zusätzlich, daß über TABUM startende Flugzeuge mit einem noch geringeren Steigwinkel gegen den Taunus fliegen müssen, um die Passage unterhalb ETARU bewältigen zu können. Hierdurch werden die Lärmauswirkungen für die Bevölkerung im Vordertaunus nochmals erhöht.



Der Vergleich der beiden Skizzen verdeutlicht den flacheren Steigwinkel gegen den Taunus für die beiden Ausbauvarianten im Norden (unteres Bild).

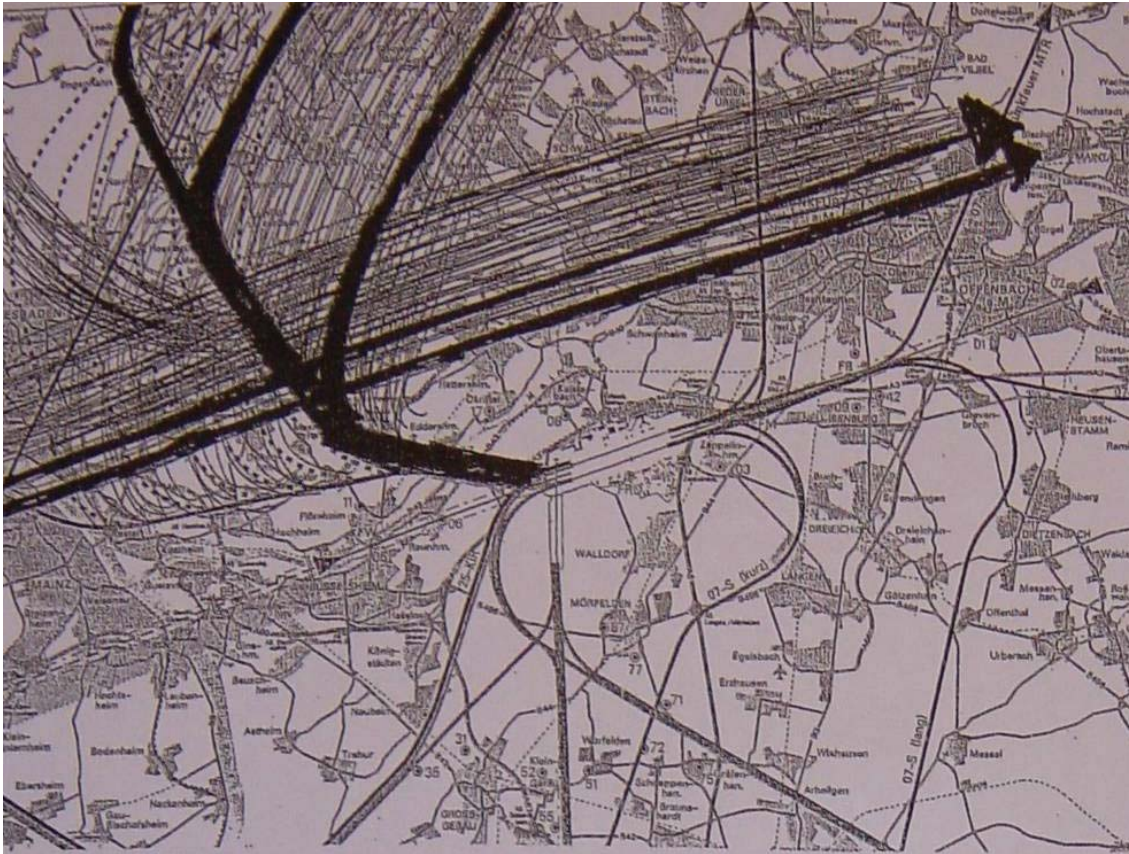
### 2.3 Auswirkungen des Flughafenausbaus für die Ausbauvariante Nordwestbahn

- Die Auswirkungen der Nordwestbahn auf den Vordertaunus sind durch eine bislang nicht öffentliche Kontroverse zwischen DFS und Luftfahrtexperten erschwert:
  - Die DFS plant zur Vermeidung von Routenüberschneidungen von durchstartenden Flugzeugen auf der Nordwestbahn mit startenden Flugzeugen auf der bisherigen Nordbahn, die startenden Maschinen nur zu max. 8% über TABUM starten zu lassen. Mehr als 90% sollen zunächst nach Süden starten und dann in größerer Höhe das TABUM Ziel ansteuern. Dies würde eine deutlich wahrnehmbare Entlastung des Vordertaunus sogar gegenüber dem aktuellen Zustand bewirken und zugleich Kreuzungsrisiken mit anderen Routen reduzieren.
  - Unabhängige Luftverkehrsexperten halten dieses Vorgehen für nicht praktikabel, da die Starts von der heutigen Nordbahn mit Abdrehrichtung Süden zu einer noch gefährlicheren Routenkreuzung mit durchstartenden Flugzeugen der heutigen Südlandebahn führen würden.

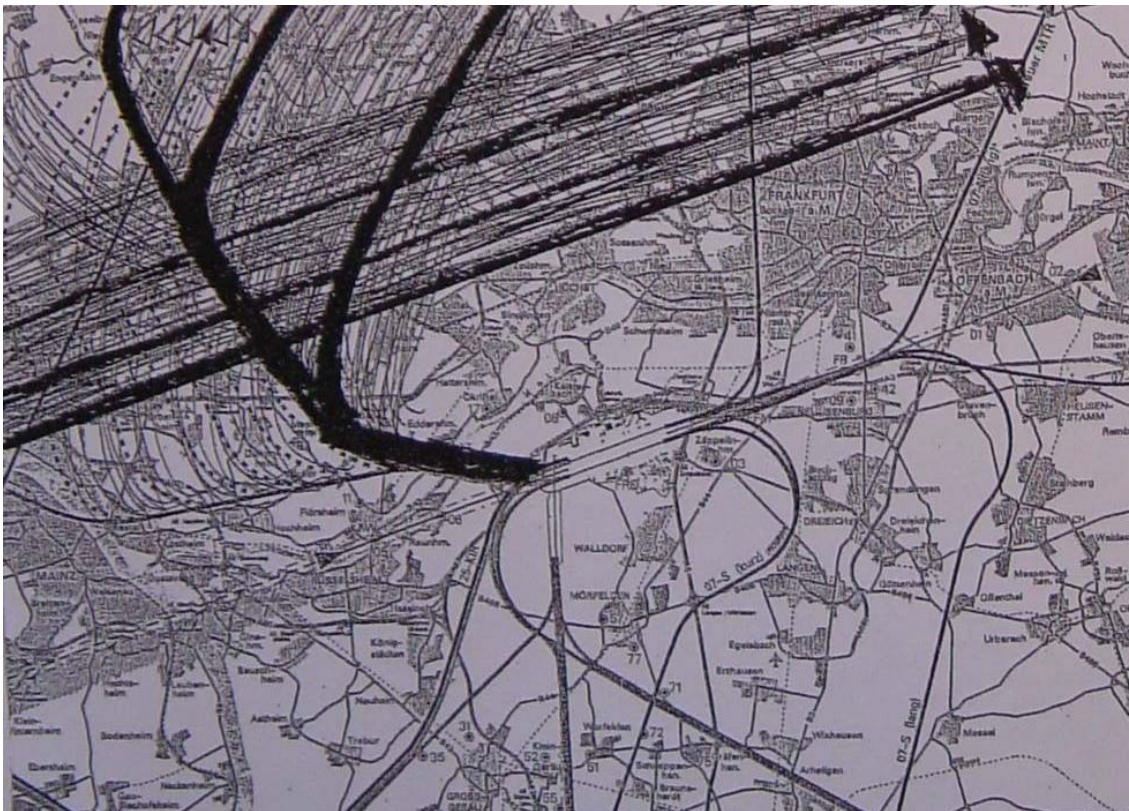


In dieser Risikoanalyse werden die begründenden Aussagen der Luftverkehrsexperten höher gewichtet, als die in der Vergangenheit bereits mehrfach mit grundsätzlichen Fehlern behafteten Planungen der DFS.

- Resumee für die Nordwestbahn: Die Nordwestbahn ist genauso ungünstig für den Vordertaunus wie die Nordostbahn. Ob die Nordwestbahn wirklich eine Entlastung der TABUM-Route bewirkt, ist infolge der begründeten Kritik an der seitens der DFS kommunizierten Routenführung mehr als fraglich. Es besteht die akute Gefahr für den Vordertaunus sich basierend auf einem neuerlichen „Irrtum“ der DFS sowohl in der Bevölkerung wie auch in politisch verantwortlichen Kreisen in vermeintlicher Sicherheit zu wiegen.



Gesamtsimulation: Starts und Landeanflüge über dem Vordertaunus bei Ausbauvariante Südahn



Gesamtsimulation: Starts und Landeanflüge über dem Vordertaunus bei Ausbauvarianten Nordost- oder Nordwestbahn

### 3. Resumee für alle drei Ausbauvarianten

Der Vordertaunus wird sich bei allen Ausbauvarianten von einer Region mit überdurchschnittlicher Lebensqualität sowie Wohn- und Erholungswert in eine Region verwandeln, die durch Dauerlärm, Abgasbelastung und vermeidbare Unfallrisiken bei gleichzeitig unterdurchschnittlicher Infrastruktur zu den weniger attraktiven im Rhein-Main Gebiet gehören wird. Die künftigen Radarspuren sind Garant für den Niedergang aller lärmsensiblen Standortbesonderheiten wie Kliniken, Schulungszentren, Kur, Tourismus und Naherholung.

**Die seitens Fraport und Landesregierung bevorzugte Nordwestbahnvariante wird mit hoher Wahrscheinlichkeit nicht die seitens der DFS prognostizierte Entlastung der TABUM-Route bewirken. Die vermeintlich günstige Nordwestbahnprognose muß vielmehr als taktischer Köder für die Betroffenen angesehen werden, der in der Realisierungsphase aus „flugtechnischen Gegebenheiten“ seitens der DFS wieder zurückgezogen wird.**

Somit ergibt sich auch für Anhänger eines möglichst sozialverträglichen Ausbaus das bedauerliche Fazit: Wer den Flughafenausbau billigt, billigt auch die unwiderrufliche Zerstörung einer Region, die die Attraktivität des Rhein-Main Gebietes über Generationen hinweg mitbestimmt und geprägt hat. Das Schutzgut „Mensch“ wird in den Raumordnungsunterlagen allenfalls in theoretisch philosophischen Zusammenhängen beschworen - ein konkreter Niederschlag im Rahmen von Güterabwägungen findet sich nirgends.

Angesicht solcher Fakten ist es bedauerlich, daß einige der bereits heute betroffenen Kommunen (z.B. Bad Soden) keine qualifizierte Sichtung der Raumordnungsunterlagen vornehmen lassen, geschweige denn berechtigte Einwendungen im kommunalen Interesse erarbeiten oder die betroffene Bevölkerung über die künftigen Auswirkungen des Ausbaus rechtzeitig und transparent informieren.

Vor dem Hintergrund der ablaufenden Frist im Raumordnungsverfahren erscheinen Diskussionen über Parkplatzbauten an Wanderwegen oder Gedanken zur Olympiabewerbung als krasse Fehlpriorisierung im kommunalen Verantwortungsbereich.

**Wir empfehlen allen potentiell Betroffenen, noch vor Ablauf der Eingabefrist des Raumordnungsverfahrens am 4.1.2002 eine präzise Stellungnahme ihrer Kommune zu den Auswirkungen des Flughafenausbaus nebst entsprechenden qualifizierten Einwendungen zu fordern, weil diese kommunale Aufgabe von allergrößter Bedeutung für die Zukunftssicherung der Region ist.**