

den 28. April 2016

## Pressemeldung

28. April 2016

**Vogelschlagvorwarnung an der Landebahn-Nordwest:**

**Mivotherm: Der letzte Akt und der endgültige Ausstieg!**

Diese Meldung ist eine kleine Sensation.

Wie das Höchster Kreisblatt am 28. April<sup>1</sup> unter Berufung auf die Fraport-Pressestelle berichtet, ist der Abbau des Mivotherm- Vorwarnsystems beim Flughafenbetreiber bereits beschlossene Sache. Dieses hier weltweit nur ein einziges Mal eingesetzte stereoskopische Wärmebildsystem sollte eigentlich, so der Ausgangsgedanke, den sicheren Landeanflug auf die Nordwestbahn aus Richtung Flörsheim möglich machen (BR 07).

BfU-Sprecher Wolf: *„Mivotherm® war somit der alles entscheidende Notnagel, um eine verfehlte und raumunverträgliche Standortwahl zu kaschieren. Gierig haben sich Fraport, der Verwaltungsgerichtshof Kassel und das Wirtschaftsministerium an diesen dürren Strohalm geklammert.“*

Ausbaueegner wurden jetzt sehr hellhörig, als jüngst bekannt wurde, dass der Flughafenbetreiber insgeheim ein brandneues und radarbasiertes Vorwarnsystem für die Landebahn-Nordwest plant und ausschreibt<sup>2</sup>. Wie dem FNP-Pressebericht zu entnehmen ist, begründet Fraport die Abkehr von dem

---

<sup>1</sup> Kreisblatt vom 28.04.2016: „Wenn Vögel die Bahn kreuzen.“ IN: <http://www.kreisblatt.de/lokales/main-taunus-kreis/Wenn-Voegel-die-Bahn-kreuzen;art676,1984166>

<sup>2</sup> Ausschreibung vom 12.04.2016 „EU-P 0406-16BL, BIRDS Bird Intrusion Radar Detection“

erst vor fünf Jahren mit vielen Vorschusslorbeeren<sup>3</sup> eingeführten optischen Wärmebildsystems mit zwischenzeitlichen Fortschritten in der Radartechnik. Und offenbar lassen die erstmals von Fraport beklagten hohen Wartungskosten auch Rückschlüsse auf eine technische Unzuverlässigkeit des Gesamtsystems „Mivotherm“ schließen. Obwohl im Jahre 2009 erstmals patentiert<sup>4</sup>, ist Mivotherm nach Ansicht des Flughafens bereits veraltet. Sehr schlechte Aussichten also für ein System, von dessen Funktionieren im Ernstfall hunderte von Menschenleben abhängen.

Wir erinnern uns, dass die Jets im Endanflug auf die Nordwest-Landebahn in nur 100m Höhe den Main bei Eddersheim überqueren, wo es zu allen Jahreszeiten ein stets sehr hohes Vogelflugaufkommen gibt. Der Main ist eine wichtige Orientierungslinie für Vogelschwärme aus Osten und Westen. Die Wasservogelbiotope Untermain / Eddersheimer Schleuseninsel, der Mönchwaldsee und der Staudenweiher umschließen die neue Landebahn-Nordwest von drei Seiten. Es gibt sogenannte Pendelflüge zwischen den genannten Wasserstellen; die Landebahn und die Anfluggrundlinie werden dabei stets von Vogelschwärmen gekreuzt.

In den 260 Klagen der Naturschutzverbände, Kommunen und Bürger wurde jahrelang erbittert um diese konkrete hausgemachte Vogelschlaggefahr gestritten.

Es würde den Rahmen dieser Pressemeldung sprengen, die vielen Mängel und Ungereimtheiten im Zusammenhang mit Mivotherm aufzuführen. Hierüber haben wir unter u.a. auf [www.bfu-eddersheim.de](http://www.bfu-eddersheim.de) seit 2009 ausführlich berichtet<sup>5</sup>.

Schliesslich möchten wir noch betonen, dass sich die BfU Eddersheim schon am 18. August 2009 mit einem mehrseitigen eindringlichen Schreiben an die Geschäftsführung der Fa. Carl Zeiss Optronics in Oberkochen wandte. Die Fa. Zeiss hat im Auftrag der FRAPORT seit 2007 das MIVOOTHERM® Vogelschlagsystem für den Ausbau des Flughafens entwickelt. Schon zu diesem

---

<sup>3</sup> Lilienthal-Preis 2009: IN: [http://www.lilienthal-preis.bbaa.de/h-preistrager\\_2009.html](http://www.lilienthal-preis.bbaa.de/h-preistrager_2009.html)

<sup>4</sup> Patent-Nr. WO 2009127362 A1 <http://www.google.com/patents/WO2009127362A1?cl=de>

<sup>5</sup> <https://kelsterbach.wordpress.com/2009/12/10/vogelschlag-sage-hinterher-keier-er-habe-es-nicht-gewusst/>

frühen Zeitpunkt hat die BfU eindringlich auf die Sicherheitslücken und Systemmängel des Vorwarnsystems, besonders im Falle der Möwenkreisel am Main-KM 14.4 hingewiesen.

Es war eine absurde Tat technokratischen Größenwahns, einen Weltflughafen in ein Wasservogelbiotop hineinzubetonieren! Die Richter wischten die Bedenken vom Tisch und glaubten allein der Fraport, ein gerade noch rechtzeitig erfundenes „Mivotherm“-Konstrukt ermögliche eine sichere Landung durch die Vogelschwärme hindurch.

Nach dem Kahlschlag des Kelsterbacher Mönchwalds verblieb nur noch ein kümmerlicher Waldsaum, der das Südwestufer des Mönchwaldsees von der Nordwestbahn trennen sollte, der ist mittlerweile eingegangen. Die Vögel können nun ungehindert vom Mönchwaldsee aus die Landebahn in Richtung Main überqueren, den Jets direkt vor die Nase. Am Faschingsdienstag, dem 21. Feb. 2012 ereignete sich denn auch bei der Landung des Lufthansa A320 aus St. Petersburg mit der Flugnummer LH1461 der bislang folgenschwerste bekannte Vogelschlag auf der Nordwestbahn. Beim Anflug auf NW-Bahn 25R gerieten in 700 ft. Höhe in Höhe des Air-Rail-Centers / Alpha-Rotex-Hochhaus zwei Gänse in das Triebwerk Pos. 2, welches zerstört wurde und zu einer Notlandung führte.

*„Fraport ist mit Mivotherm grandios gescheitert. Der Konzern steht nun buchstäblich mit leeren Händen da“, so BfU-Sprecher Wolf.*

Nun befindet sich die Fraport nämlich in einer folgenschweren Zwickmühle: Das aktuelle System Mivotherm® soll aus offiziellen und inoffiziellen Gründen so schnell als möglich abgeschafft werden. Die genauen Beweggründe liegen vorerst noch im Dunkeln. Dabei war Mivotherm der entscheidende, und 20 Mio. Euro teure Baustein für die Baugenehmigung an dieser hochproblematischen Stelle in Nähe Mainkilometer 14.4. Mivotherm erfüllt die Erwartungen nicht, es ist unsicher. Die Vorwarnzeiten der Piloten sind zu kurz. Zudem werden viele Mivotherm-Meldungen herannahender Schwärme von Fraport einfach ausgefiltert. Nach einer internen Abrede<sup>6</sup> fallen die Warnstufen „grün“ und

---

<sup>6</sup> Regelverfahren zur Weiterleitung von Mivotherm-Meldungen an die Deutsche Flugsicherung

„gelb“ unter den Tisch. Die Flugsicherung und die Piloten erfahren nichts von den herannahenden Vogelschwärmen. Neun Gänse etwa oder 29 Möwen können einen Jet in extreme Schwierigkeiten bis hin zum Absturz bringen. Für Fraport aber kein Problem: Erst ab zehn Gänsen oder 30 Möwen wird die Warnstufe „rot“ erzeugt und der Pilot informiert. Der entscheidet dann allein, was zu tun ist, falls er denn überhaupt noch genügend Reaktionszeit zur Verfügung hat.<sup>7</sup>

Was bedeutet diese „Ausfilterungspraxis“ nun in der Realität? Nach einem hochbrisanten Bericht der Landesregierung hat Fraport im Jahre 2012 insgesamt 2.502 Warnmeldungen des Mivotherm-Systems der Warnstufen grün und gelb herausgefiltert. Im Jahre 2013 waren es sogar 3.912 Warnmeldungen der Stufen grün und gelb.<sup>8</sup> In den beiden Jahren 2012/2013 wurden also genau 6.414 Vogelschwärme registriert, die sich laut MIVOOTHERM® auf Kollisionskurs mit dem auf Mainkilometer 14.4 landenden Jets befanden, und die nicht an den Piloten weitergemeldet wurden! Das ist eine absolute Zumutung und politisch inakzeptabel. Die Zahlen von 2014 und 2015 liegen noch nicht vor.

Im Verlaufe des Jahres 2013 hat der Mivotherm-Standort C (Autobahnbrücke bei Eddersheim am Mainkilometer 14.4) allein 513 Warnmeldungen der höchsten Stufe „Rot“ ab die Piloten verschickt. Die Vorwarnzeit ist an dieser Stelle ist gleich Null. Das heißt, den Piloten bleibt nur noch übrig, sich auf den Vogelschlag vorzubereiten oder unmittelbar durchzustarten. Die Zahl der Warnungen Stufe „rot“ hat sich am Standort „Mivotherm-C Eddersheim“ im Vergleich zum Vorjahr 2012 mehr als verzehnfacht!

BfU-Vorstand Schuster hierzu *„Sich dann damit zu brüsten, es sei doch bisher alles gutgegangen, ist keine dauerhafte Grundlage für den sicheren Betrieb eines Weltflughafens“.*

Ob nun ein radarbasiertes Folgesystem die höheren Erwartungen je erfüllen kann, ist derzeit noch völlig spekulativ, da die spezielle Technik und Software für den Standort Mainkilometer 14.4 zuerst erfunden, entwickelt, getestet und errichtet werden muss. Aber die eigentliche Erbsünde, nämlich die Errichtung einer Landebahn inmitten dreier Wasservogelbiotope und die

---

<sup>7</sup> Aktenzeichen Vogelschlag vom 12.07.2012 IN: <http://www.nickel.de/files/ha160-4c-020.pdf>

<sup>8</sup> Hessischer Landtag, Drucksache 19/179 vom 23.04.2014

Ausfilterungspraxis von Vogelschlagwarnungen wird auch durch eine neue Radaranlage am Main nicht geheilt. Der fünfjährige Dauertest der Jahre 2011 bis 2016 spricht eine deutliche, negative Sprache. Fraport zieht nun sprichwörtlich die Notbremse. Der Konzern sieht sich in der Haftung.

„Es bleibt nun zu hoffen, dass sich bei Fraport und Lufthansa angesichts der konzernbedrohenden juristischen und politischen Folgen der Germanwings-Katastrophe vor einem Jahr ein Umdenken und ein Paradigmenwechsel in Sicherheitsfragen vollzogen hat, auch um den möglichen Preis der endgültigen Stilllegung der unsäglichen Landebahn-Nordwest. Denn der Mainkilometer 14.4 hat, wie es aussieht, das Potential einer weltweiten Karriere als Katastrophenschauplatz erster Güte“, so abschliessend BfU-Sprecher Wolf.<sup>9</sup>

Bürgerinitiative für Umweltschutz Eddersheim 1975 e.V.

Der Vorstand

Werner Schuster (1.Vors.) Frank Wolf (Pressesprecher)

[www.bfu-eddersheim.de](http://www.bfu-eddersheim.de)

---

<sup>9</sup> Heino Schwarz (2012) „Nur ein paar Vögel“ Roman zum Vogelschlag an der Landebahn-Nordwest