

Anti-Lärm-Paket aufgeschnürt?

FRANKFURTER FLUGHAFEN Probetrieb der neuen Flugverfahren für Dezember abgesagt

von
Markus Lachmann

RHEIN-MAIN. Die Deutsche Flugsicherung (DFS) wird mehrere neue Flugverfahren nicht wie geplant ab 16. Dezember im Rhein-Main-Gebiet ausprobieren. Dabei geht es unter anderem um das „gekrümmte“ Anflugverfahren auf die Südbahn des Frankfurter Flughafens, bei dem die Flugzeuge später als gewöhnlich auf die Anfluggrundlinie einschwenken. Dieses Verfahren könnte laut DFS zu einer Entlastung von Mainz, Offenbach und Hanau führen.

Grund für die Verschiebung: Das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF), das die Tests genehmigen muss, hat weitere Untersuchungen gefordert. Das „gekrümmte“ Anflugverfahren, in Fachsprache „Segmented Approach“ genannt, ist Teil des Sieben-Punkte-Programms gegen Fluglärm, das im Sommer vorgestellt wurde. Präsentiert wurde es vom „Forum Flughafen und Region“, Nachfolger des Regionalen Dialogforums.

Dieses beeilte sich gestern, Behauptungen entgegenzutreten, das gesamte Anti-Lärm-Paket sei nun hinfällig. „Wir weisen das mit Nachdruck zurück“, teilte das Forum mit. Es sei „ein ganz normaler Vor-

gang“, dass die genehmigende Behörde Nachfragen habe. „Es geht um komplizierte Verfahren, mit denen wir auch ein Stück Neuland betreten.“

Die Fraktion der Flughafen-Ausbaugesner (FAG) im Frankfurter Römer befürchtet hingegen das Aus für das gesamte Paket: Sie spricht von einer „peinlichen Bauchlandung des Schallschutzes“. Offenbar habe die „große Koalition aus Luftfahrt, Wirtschaft und Politik“ beim Bundesverwaltungsgericht Eindruck schinden wollen, um möglichst viele Nachtflüge zu erreichen, so die FAG. Deshalb sei „mit heißer Nadel gestrickt worden“.

Weil das „gekrümmte“ Anfliegen nun später erprobt wird, müssen laut Flugsicherung zwei weitere Punkte aus dem Anti-Lärm-Paket verschoben werden: So sollte getestet werden, Startbahnen und Abflugstrecken tageweise zu wechseln, sodass für bestimmte Anwohner „Lärmpausen“ entstehen. Zudem sollten Flugzeuge testweise die volle Triebwerksleistung nicht in Geschwindigkeit, sondern in Höhe umsetzen. Auch dies soll zu weniger Lärm am Boden führen.

Wann die Tests nun anlaufen sollen, kann die Flugsicherung im hessischen Langen nicht sagen. „Wir sind daran interessiert, sie schnellstmöglichst umzusetzen“, so eine Sprecherin. Allerdings liege das nun nicht mehr „in ihren Händen“

ANTI-LÄRM-PAKET

► Beim segmentierten oder gekrümmten Anflugverfahren, dem „**Segmented Approach**“, bewegen sich landende Flugzeuge zunächst nicht in gerader Linie auf den Flughafen zu, sondern schwenken erst zirka 9,5 Kilometer vor dem Aufsetzpunkt auf die Anfluggrundlinie ein. Zur Orientierung nutzen sie anstelle des Instrumentenlandesystems ILS das Satellitensystems GPS. Der segmentierte Anflug wird genutzt, um Ortschaften, die in einer Entfernung von mehr als 9,5 Kilometer vom Flughafen unter der Anfluggrundlinie liegen, von Fluglärm zu entlasten.

► Weitere Punkte des Anti-Lärm-Pakets: Ein **Tempolimit** soll bei Abflügen dafür sorgen, dass die Schubkraft in mehr Flughöhe statt in höhere Geschwindigkeit umgesetzt wird. Die **Lufthansa** versieht die Triebwerke ihrer 737-Flotte mit Schalldämpfern. Künftig soll mit maximal bis zu sieben Knoten **Rückenwind** gelandet werden können, was Kommunen im Westen entlasten soll. Der Flugverkehr wird in **verkehrsarmen Zeiten** gezielt auf bestimmte Bahnen und Abflugrouten konzentriert. Das könnte tageweise wechseln, sodass für die Anwohner eine „Lärmpause“ entsteht. Das bereits praktizierte **CDA-Landeverfahren** soll optimiert werden. Für die neue Landebahn soll der **Gleitwinkel** auf 3,2 Grad angehoben werden, was eine größere Überflughöhe im Anflug zur Folge hat.