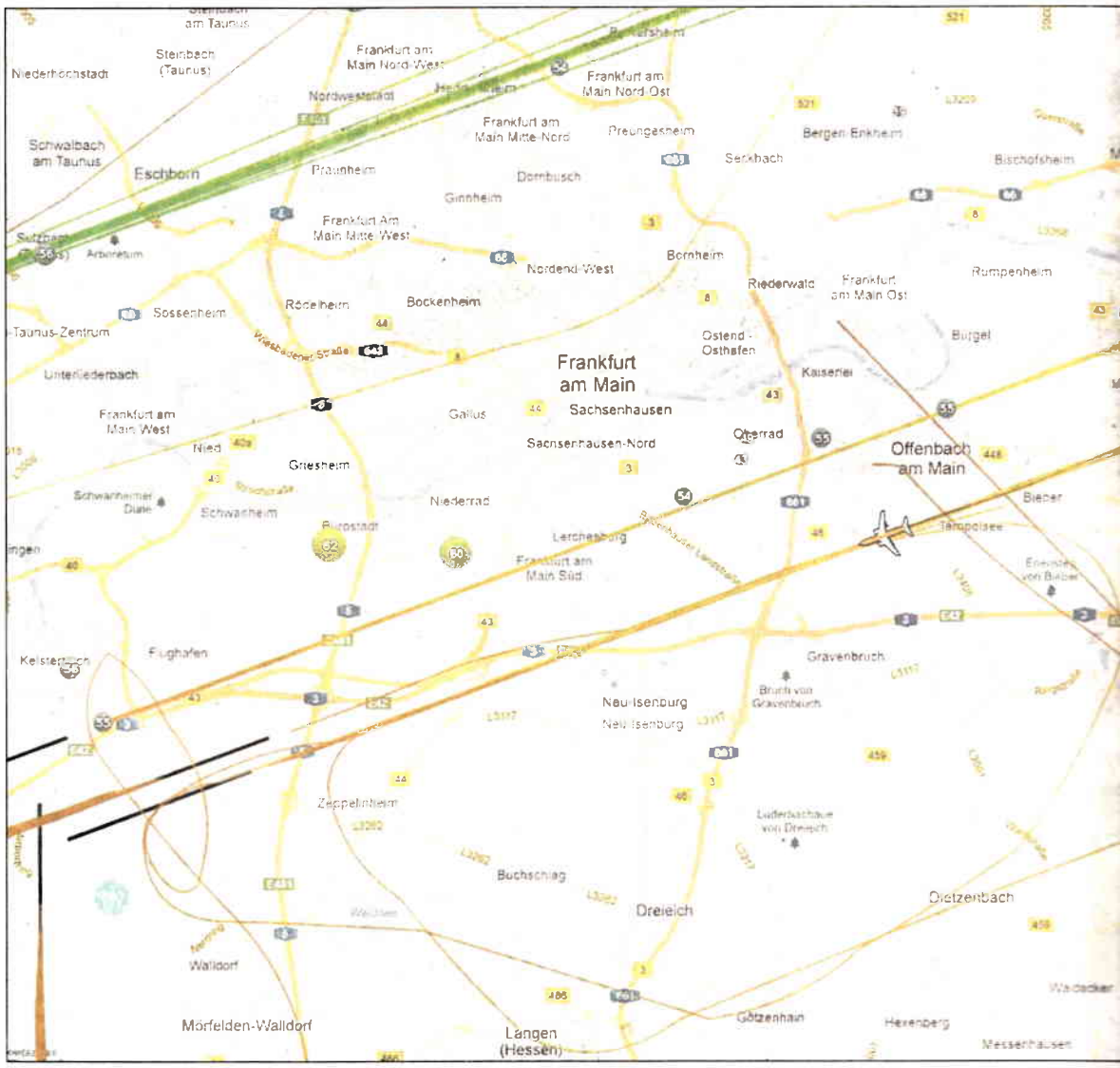
Flieger bewegen sich nich

Große Resonanz auf unsere Leseraktion „Fragen Sie die Deutsche Flugsicherung

Von Michael Eschenauer

OFFENBACH ▪ Natürlich, es ist der Lärm , der die Menschen rund um den Frankfurter Flughafen empört. Dieses Gefühl machte sich auch bei unserer Leseraktion „Fragen Sie die Deutsche Flugsicherung" Luft. Zahlreiche Anrufe hatten die Experten Axel Raab und Matthias Wächter zu beantworten. Hinzu kamen viele E-Mails. Allerdings ging der Unmut manchmal ins Leere. „Wir sind nicht zuständig", konnten die DFS-Vertreter dann nur zu Protokoll geben.



Die Flugspuren über der Region. Deutlich erkennbar sind die beiden Korridore des Endanflugs aus östlicher Richtung. I etwa 28 Kilometern vor der jeweiligen Landebahn in einem instrumentengesteuerten Modus, der Flugmanövern für Lä Screenshot des „Casper Life Aircraft Tracking" das vom Umwelthaus online gestellt wird (www.forum-flughafen-regi

So zum Beispiel bei der Festlegung der Lärmschutzzonen oder bei der Frage, was die Deutsche Flugsicherung (DFS) zu tun gedenke, um negative Auswirkungen des Fluglärms auf die Gesundheit zu vermindern. Auch die häufig verlangte Deckelung der Anzahl der Flugbewegungen, die Schließung der Landebahn Nordwest und auch die Verlängerung der Nachtruhe von 22 bis 6 Uhr liegt als politische Entscheidung außerhalb der Verfügungsmacht der DFS. Gleiches gilt für die Frage, ob man sich seitens der Luftverkehrskontrolleure für die Einführung leiserer Triebwerke stark machen werde. Hier, so die DFS, seien der Gesetzgeber beziehungsweise die Fluglinien und die Flugzeughersteller gefragt. Und auch der Vorschlag, doch sonntags den Flugbetrieb später anfangen zu lassen, läuft bei der DFS ins Leere.

Insgesamt mussten die DFS-Experten konzedieren, dass viele der Einzelmaßnahmen für mehr Lärmschutz für Offenbach kaum etwas bringen, weil die Stadt unter der Anfluggrundlinie liegt und hier flugtechnisch kaum Veränderungen möglich sind. Ob und welche Lärmschutz-Maßnahmen zu einer Erleichterung angesichts steigender Zahlen im Flugverkehr führten, sei noch nicht klar und werde derzeit getestet.

So mussten Axel Raab und Matthias Wächter in manchem Fall an den Gesetzgeber, an den Flughafenbetreiber Fraport oder an die Flugzeugbauer verweisen. Im Fol-

Offenbach ist, dass die Siedlungsschwerpunkte in unmittelbarer Flughafennähe im Westen liegen. Deshalb wird eine neue Regelung zum Komplex Rückenwind und Betriebsrichtung zugunsten des Westens ausschlagen. Entsprechende Tests laufen. Die Festlegung der Grenzwerte für Rückenwind ist nicht Angelegenheit der DFS.

■ Frage: Bringt der Segmented Approach, bei dem

Die Frage der Betriebsrichtung ist auch eine politische

die Flugzeuge im Kurvenflug südöstlich von Offenbach ge-

auch tagsüber in verkehrsarmen Zeiten praktiziert - zum Beispiel zwischen 5 und 6 Uhr und zwischen 22 und 23 Uhr?

● Die genannten Rand-Zeiten sind nicht verkehrsarm. Der Segmented Approach war ursprünglich nur für die Anwendung in der Nacht gedacht. Diese Option entfällt mit dem Nachtflugverbot.

■ Frage: Wann kommt das Point-Merge-Verfahren, bei dem sich die Flugzeuge in großer Höhe, dem Flughafen weiter vorgelagert treffen und dann durch eine Art Kanal im Sinkflug auf den Landeanflug geleitet werden?

● Derzeit laufen Tests, eine Umsetzung könnte im Fall des Nachweises einer Lärmentlastung in den lab-

kem Anflugverkehr.

■ Frage: Warum werden bein Landeanflug die Anfluggrundlinien nicht exakt eingehalten?

● Der DFS sind keine Abweichungen im Bereich des instrumentengesteuerten Landeanflugs, also der letzten ca. 28 Kilometer, bekannt. Das ILS arbeitet sehr exakt. Befinden sich die Flugzeuge auf dem Leitstrahl, gibt es nur noch minimale Abwei-

Zu manchen Flugverfahren kann man den Piloten nicht zwingen

chungen.

● Insgesamt wurde im Be-

fluggrundlin
heim bzw.
zeitig erfolg
dings Lärm
dies kann di
aber nicht u
■ Frage: W
nicht grund
● Am Fra
fen überla
che Route
Würde man
her legen,
ren Andienu
Beispiel für
- in die Que
wird ohnehi
gig gestieger
■ Frage:
mäßig, dass
route 07-la
kreisel zu w
gen wird,
cher Norde