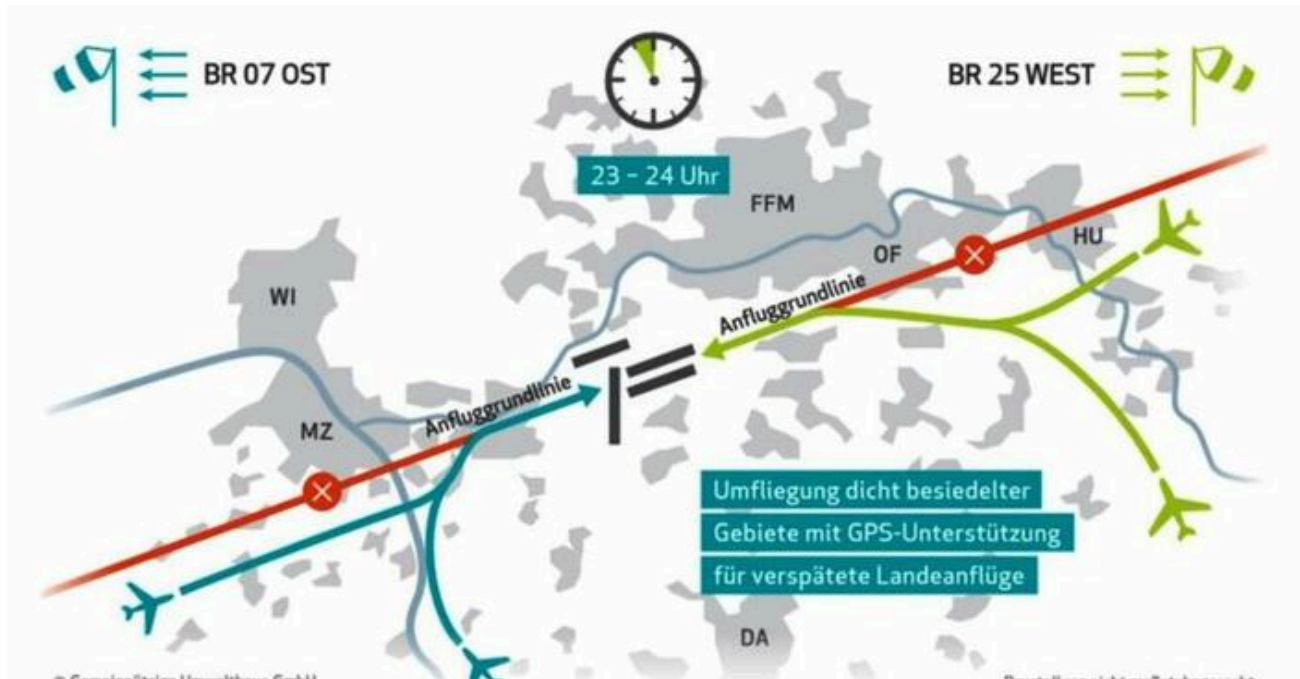


FLUGLÄRMKOMMISSION

„Wirkungsvoller Schallschutz“

Anflugverfahren „Segmented Approach“ wird verstetigt



Segmented Approach: Ziel der Lärmschutzmaßnahme ist es, dicht besiedelte Gebiete wie Mainz, Offenbach und Hanau zu umfliegen, indem Flugzeuge erst nach diesen Städten auf den Endanflug einschwenken und damit deutlich weniger Menschen überfliegen. © Grafik: Umwelthaus

Offenbach – Es ist beschlossen: Das Anflugverfahren „Segmented Approach“, das hochbelastete Städte wie Offenbach und Hanau von Fluglärm entlasten soll, wird von 22 bis 0 Uhr verstetigt. Die Fluglärmkommission stimmte zu diesem Thema in deren 282. Sitzung ab. Vorangegangen war am Tag zuvor ein Eilantrag der Kreiskommunen, die eine Absetzung der Abstimmung forderten. Als Grund führten sie „Sicherheitsbedenken“ an (wir berichteten). Bereits in den Jahren des Probebetriebs hatten sie sich gegen den Kurvenanflug ausgesprochen.

Für Offenbach ist dies eine sehr wichtige und erfreuliche Entscheidung, die auch für die Zukunft die Chance auf weitere Entlastung bietet.

Kein Grund für Sicherheitsbedenken

Dass es keinen Grund für Sicherheitsbedenken gebe, hätten Vertreter des Bundesamts für Flugsicherung (BAF) und der Airlines bei der Sitzung sehr deutlich gemacht, sagt Kommissionsvorsitzender Paul-Gerhard Weiß (FDP) im Gespräch mit unserer Zeitung. „Es ist ein Standardverfahren, das sicher ist und an vielen Flughäfen schon lange angewandt wird.“

Als Offenbacher Stadtrat zeigt er sich erfreut über die Verstetigung vom Probe- in den Regelbetrieb: „Für Offenbach ist dies eine sehr wichtige und erfreuliche Entscheidung, die auch für die Zukunft die Chance auf weitere Entlastung bietet.“ Vor 20 Jahren sei es undenkbar gewesen, dass eine Landeroute an Offenbach vorbeiführe. Nun sei genau das dank moderner Navigationstechnik möglich, ein großer technischer Fortschritt, von dem die Stadt profitiere.

Beim „Segmented Approach“ werden Anflüge auf die Südbahn gezielt um dicht besiedelte Städte wie Mainz, Offenbach und Hanau herumgeführt und schwenken erst später auf den Endanflug auf den Frankfurter Flughafen ein. Im Probetrieb hat sich dies laut Fluglärmkommission als wirkungsvolle Maßnahme des aktiven Schallschutzes bewährt.

Die Bilanz der „Lärminderungswirkung für die Gesamtregion im Hochbetroffenengebiet und Nachtindexgebiet“ gegenüber dem Geradeausanflug sei eindeutig. Die Maßnahme trage zum Schutz der Nachtruhe der in den übrigen 17 Betriebsstunden von 5 bis 22 Uhr vom Endanflug auf die Südbahn betroffenen Bevölkerung bei und verschaffe dieser, wann immer betrieblich möglich, eine Lärmpause ab 22 Uhr.

Das Forum Flughafen und Region entwickelte für jede Betriebsrichtung zusätzlich zur bestehenden Streckenführung drei verschiedene Varianten – mit dem Ziel, die Streckenführung noch weiter zu optimieren. Die weitere Anwendung des „Segmented Approach“ soll in den kommenden Jahren laufend durch ein Monitoring des Forums Flughafen und Region begleitet werden.

„Die Verstetigung des Verfahrens und die lärmoptimale Ausgestaltung des Streckenverlaufs sind Ergebnisse unserer langjährigen Bemühungen im Rhein-Main-Gebiet, den Flugverkehr so verträglich für die Gesamtregion wie möglich zu führen“, sagt Weiß.

„Dieser sogenannte Frankfurter Weg der gemeinsamen Anstrengungen aller Akteure war nicht immer einfach und von Herausforderungen geprägt, die wir in konstruktiver Zusammenarbeit bewältigt haben.“ Nun könnten die Belastungen unter dem dicht besiedelten Endanflug zwischen 22 und 0 Uhr deutlich verringert werden, ohne andere Regionen unverhältnismäßig zu belasten. Die Kommission habe mit ihrem Beschluss ein starkes Signal für den konsequenten Einsatz der lärmschonendsten Flugführung für die Region am größten deutschen Flughafen gesetzt. Neben der Verringerung des nächtlichen Fluglärms stärke die Entscheidung zugleich das Vertrauen in die Handlungsfähigkeit der beteiligten Akteure.

Heusenstamms Bürgermeister Steffen Ball (CDU) hat dieses Ergebnis erwartet. Er ist Sprecher der kommunalen Resolution und vertritt neben seiner Stadt noch Hainburg, Obertshausen, Rodgau und Seligenstadt, die sich seit Jahren gegen den Kurvenflug wehren. „Dennoch ändert die Entscheidung nichts an unserer Haltung“, stellt er klar. Während sich die Fluglärmkommission eben nur mit Lärmaspekten, nicht aber mit Sicherheitsaspekten, beschäftigt, „werden wir das weiter verfolgen müssen“.

Die Klage der Kommission gegen die Bundesrepublik, vertreten durch das BAF, laufe weiter. Darin geht es um geschwärzte Stellen in Dokumenten, die laut Einschätzung der anwaltlichen Vertretung der Städte und Gemeinden auf ein „meldepflichtiges sicherheitsrelevantes Ereignis“ im Zusammenhang mit dem „Segmented Approach“ hinweisen. Die Vertreter sind sich nach wie vor einig: Die Route sei keine Lärmentlastung, sondern eine Umverteilung.

Weitere Sitzungsthemen waren unter anderem ein kommunaler Antrag zur Untersuchung der Startverfahren, die aktuelle Verspätungssituation bei Nachtflügen, die Entwicklung des Fluglärms von 2019 bis 2024 und das Lärmpausen-Monitoring.

**VERONIKA SCHADE UND
LISA SCHMEDEMANN**