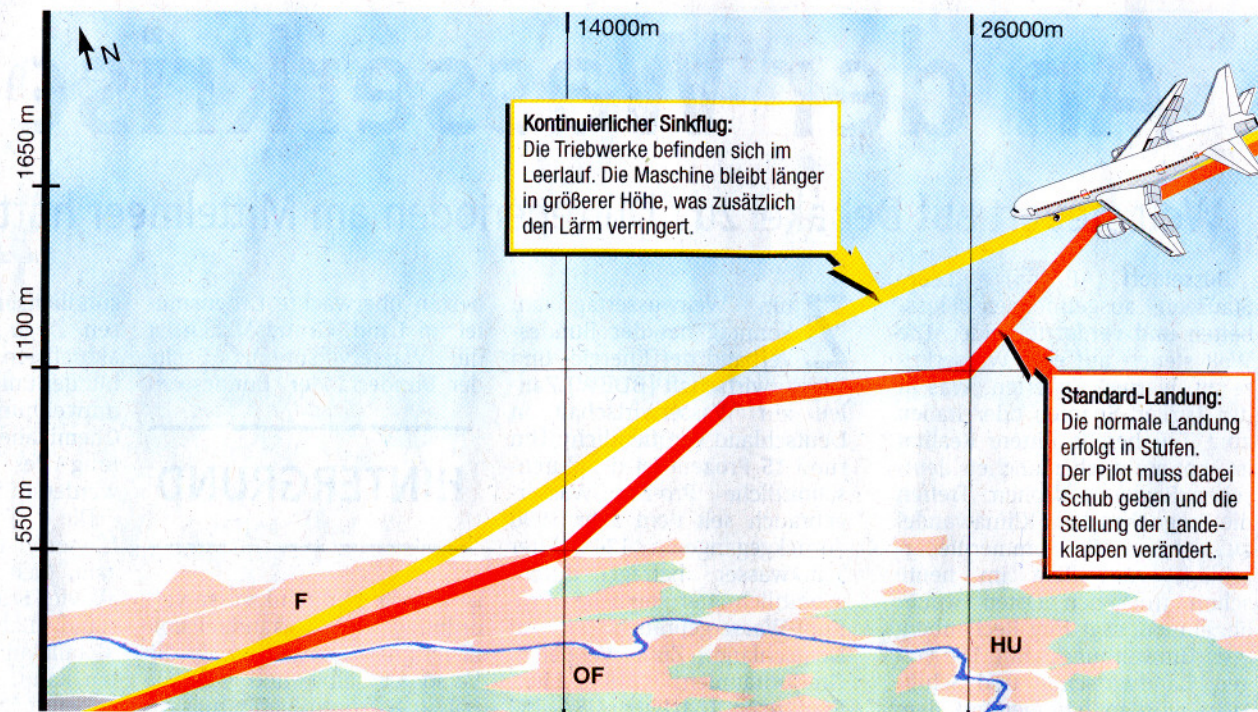


Es wird noch lauter

Gegen den immer stärker zunehmenden Fluglärm in der Region hilft auch kein neues Anflugverfahren



Von Heiko Wiegand
Offenbach ■ Zwischen Neu-Isenburg, Offenbach und Hanau wird es in Zukunft trotz aller Bemühungen wohl noch lauter werden. Nachdem die Gerichte entschieden und die Bauarbeiten für die umstrittene Northwest-Landebahn des Frankfurter Flughafens begonnen haben, werden zusätzlich auch nördlich der aktuellen Hauptanflugachse gelegene Wohngebiete vom nervenden, ständig auf- und abschwellenden Geheule in ein paar hundert Metern Höhe betroffen sein.

Nimmt man die Passagier-Prognosen des Flughafenbetreibers Fraport zur Grundlage, dürfte sich die aktuelle Lärmbelastung um ein leichtes Bewachen im

lionen Fluggäste (ohne Transit) erwartet. Zudem: Mit der Inbetriebnahme der neuen Landebahn hat die Flughafengesellschaft die Steigerung der stündlichen Flugbewegungen von aktuell 83 auf schrittweise rund 120 projektiert. Keine schönen Aussichten für ein ruhiges Mittagsschlafchen in Tempelsee im Jahr 2015.

Kann da ein angeblich für die genervten Flughafennachbarn schonenderes Anflugverfahren für akustische Entlastung sorgen? CDA, so heißt die Technik abgekürzt, steht für den englischen Ausdruck „Continuous Descent Approach“ und bedeutet auf Deutsch so viel wie „kontinuierliches Sinkflugverfahren“. Immer wieder taucht das Schlaraffenland als Allheil-

den Flughafen ab. Im übertragenen Sinne werden die Triebwerke zu Beginn des Sinkflugs in den Leerlauf gestellt“, erklärt der Sprecher der Deutschen Flugsicherung (DFS) in Langen, Axel Raab. Ein normaler Anflug erfolgt dagegen in Stufen. Dabei muss der Pilot immer wieder Schub geben, um an

einem bestimmten Punkt eine bestimmte Flughöhe zu halten. Das erzeugt im Gegensatz zum CDA-Verfahren teils erheblichen Lärm. Aktuell wird die CDA-Technik in Frankfurt nachts eingesetzt, wenn wenig Verkehr auf den Luftstraßen unterwegs ist. Der Lärmpegel ist dabei

auf dem heimischen Grundstück zum Stehen kommt - ohne bremsen und Gas geben“, so Raab. Das lärmreduzierte Anflugverfahren wird aber vor allem deshalb auf die Region keine positiven Auswirkungen haben, weil CDA

selbst im Dauerbetrieb nur bis etwa 18 Kilometer vor dem Beginn der Landebahn einsetzbar ist. Raab: „Dieser Punkt liegt ziemlich genau über Mühlheim.“ Ab diesem Punkt bis zum Flughafen müssen alle Maschinen geradeaus fliegen und werden über den Gleitwegsender dirigiert. Kontinuierliches Sinken geht dann nicht mehr.

schlicht nicht relevant“, erklärte denn auch Ingrid Wagner, Sprecherin der Bürgerinitiative Luftverkehr Offenbach. Natürlich begrüße die Initiative jede Maßnahme, die den Fluglärm verringere. Aber CDA nutze kurz hinter Hanau eben nichts mehr. Allenfalls die Lärmgeplagten in der Brüder-Grimm-Stadt hätten also noch etwas von dem System, sollte es eines Tages mal kommen - „dann, wenn vielleicht in einigen Jahren mal erheblich leistungsfähigere Computer zur Verfügung stehen“, so Axel Raab.

Vielmehr geht es in den nächsten Jahren zunächst einmal um die Frage, wo es lauter wird - etwa durch die dann hinzugekommene

ne Entlastung bedeuten, für die Offenbacher das Gegenteil.

Gleichwohl: Die neue Landebahn erweitert die Fluglärmzone deutlich nach Norden hin. Im Klartext: Die Stadtteile Nordwest und Kesselstadt in Hanau, der Kernbereich von Mühlheim sowie die nördlichen Offenbacher Stadtteile werden vom vergrößerten Flughafen insgesamt deutlich mehr zu hören bekommen als derzeit.

Und zuletzt: Auch eine Einflugschneise ausschließlich über der A3 Würzburg-Frankfurt, wie immer wieder in der Bevölkerung diskutiert, wird nicht realisierbar sein, „denn die Autobahn läuft nicht gerade auf den Flug-

Anstieg bei Zahl der Flugbewegungen

lauter

Gegen den immer stärker zunehmenden Fluglärm in der Region hilft auch kein neues Anflugverfahren

Von Heiko Wiegand
Offenbach ■ Zwischen Neu-Isenburg, Offenbach und Hanau wird es in Zukunft trotz aller Bemühungen wohl noch lauter werden. Nachdem die Gerichte entschieden und die Bauarbeiten für die umstrittene Nordwest-Landebahn des Frankfurter Flughafens begonnen haben, werden zusätzlich auch nördlich der aktuellen Hauptanflugachse gelegene Wohngebiete vom nervenden, ständig auf- und abschwellenden Geheule in ein paar hundert Metern Höhe betroffen sein.

Nimmt man die Passagier-Prognosen des Flughafenbetreibers Fraport zur Grundlage, dürfte sich die aktuelle Lärmbelastung wie ein leises Rauschen im Walde anhören im Vergleich zu dem, was auf die Menschen in der Region in Zukunft zufliegen wird. Nutzten laut Fraport 2005 noch 52 Millionen Passagiere den Flughafen, so werden 2020 rund 88 Mil-

lionen Fluggäste (ohne Transit) erwartet. Zudem: Mit der Inbetriebnahme der neuen Landebahn hat die Flughafengesellschaft die Steigerung der stündlichen Flugbewegungen von aktuell 83 auf schrittweise rund 120 projektiert. Keine schönen Aussichten für ein ruhiges Mittagsschläfchen in Tempelsee im Jahr 2015.

Kann da ein angeblich für die genervten Flughafennachbarn schonenderes Anflugverfahren für akustische Entlastung sorgen? CDA, so heißt die Technik abgekürzt, steht für den englischen Ausdruck „Continuous Descent Approach“ und bedeutet auf Deutsch so viel wie „kontinuierliches Sinkflugverfahren“. Immer wieder taucht das Schlagwort als Allheilmittel für die Ohren in den Medien auf. Doch was steckt dahinter?

„Das Flugzeug sinkt bei einem idealen CDA-Anflug aus seiner Reiseflughöhe von 10000 Metern Höhe kontinuierlich bis kurz vor

den Flughafen ab. Im übertragenen Sinne werden die Triebwerke zu Beginn des Sinkflugs in den Leerlauf gestellt“, erklärt der Sprecher der Deutschen Flugsicherung (DFS) in Langen, Axel Raab. Ein normaler Anflug erfolgt dagegen in Stufen. Dabei muss der Pilot immer wieder Schub geben, um an

einem bestimmten Punkt eine bestimmte Flughöhe zu halten. Das erzeugt im Gegensatz zum CDA-Verfahren teils erheblichen Lärm. Aktuell wird die CDA-Technik in Frankfurt nachts eingesetzt, wenn wenig Verkehr auf den Luftstraßen unterwegs ist. Tagsüber sei es allerdings auf absehbare Zeit nicht anwendbar, so der DFS-Sprecher. Denn: „Das ist so, als wenn ein Auto viele Kilometer vor der Garage in den Leerlauf schaltet, die anderen Autos rundherum ignoriert und direkt

auf dem heimischen Grundstück zum Stehen kommt - ohne bremsen und Gas geben“, so Raab. Das lärmreduzierte Anflugverfahren wird aber vor allem deshalb auf die Region keine positiven Auswirkungen haben, weil CDA

selbst im Dauerbetrieb nur bis etwa 18 Kilometer vor dem Beginn der Landebahn einsetzbar ist. Raab: „Dieser Punkt liegt ziemlich genau über Mühlheim.“ Ab diesem Punkt bis zum Flughafen müssen alle Maschinen geradeaus fliegen und werden über den Gleitwegsender dirigiert. Kontinuierliches Sinken geht dann nicht mehr.

Die Mühlheimer, vor allem aber die Offenbacher und Neu-Isenburger hätten also von der viel gepriesenen Technik gar nichts, selbst wenn sie eines Tages auf Rhein-Main auch tagsüber eingesetzt würde. „Das System ist für uns

schlicht nicht relevant“, erklärte denn auch Ingrid Wagner, Sprecherin der Bürgerinitiative Luftverkehr Offenbach. Natürlich begrüße die Initiative jede Maßnahme, die den Fluglärm verringere. Aber CDA nutze kurz hinter Hanau eben nichts mehr. Allenfalls die Lärmgeplagten in der Brüder-Grimm-Stadt hätten also noch etwas von dem System, sollte es eines Tages mal kommen - „dann, wenn vielleicht in einigen Jahren mal erheblich leistungsfähigere Computer zur Verfügung stehen“, so Axel Raab.

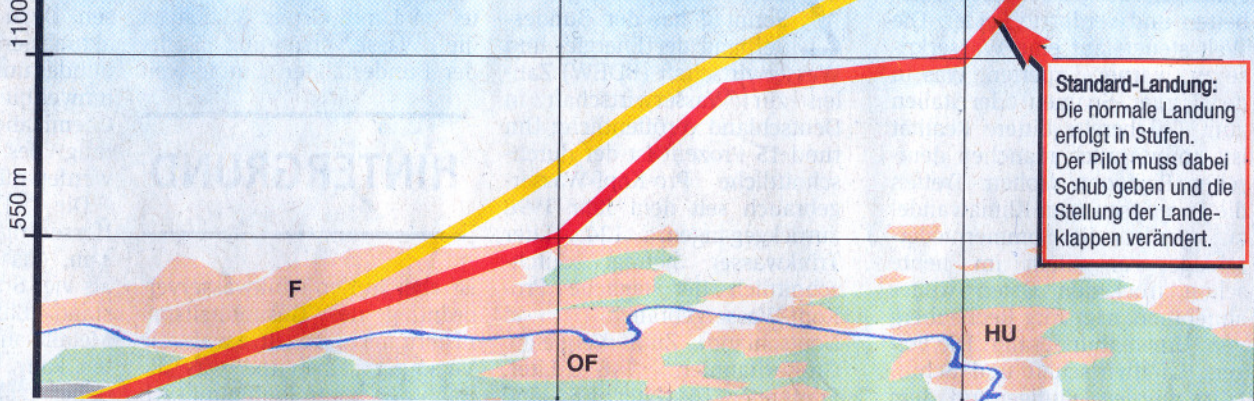
Vielmehr geht es in den nächsten Jahren zunächst einmal um die Frage, wo es lauter wird - etwa durch die dann hinzugekommene Nordwestbahn. „Durch ihre andere Lage werden die Flugzeuge für diese Bahn voraussichtlich erst über Offenbach eingefädelt werden - und nicht bereits über Hanau, wie jetzt“, erklärt der DFS-Sprecher. Für die Hanauer würde dies ei-

ne Entlastung bedeuten, für die Offenbacher das Gegenteil.

Gleichwohl: Die neue Landebahn erweitert die Fluglärmszone deutlich nach Norden hin. Im Klartext: Die Stadtteile Nordwest und Kesselstadt in Hanau, der Kernbereich von Mühlheim sowie die nördlichen Offenbacher Stadtteile werden vom vergrößerten Flughafen insgesamt deutlich mehr zu hören bekommen als derzeit.

Und zuletzt: Auch eine Einflugschneise ausschließlich über der A3 Würzburg-Frankfurt, was immer wieder in der Bevölkerung diskutiert, wird nicht realisierbar sein, „denn die Autobahn läuft nicht gerade auf den Flughafen zu. Ein geknickter Anflug ist technisch nicht möglich - und wird es auch absehbar nicht sein“, so Raab.

Es wird also laut bleiben in der Region. Und in Zukunft - trotz CDA - wohl noch viel lauter.



Anstieg bei Zahl der Flugbewegungen