

# Neue Vorwürfe gegen Fraport

## FAG reklamiert Täuschung: Unrealistische Abflugrouten gewählt, um Lärmberechnung zu manipulieren

Von Fabian I. El Cheikh

**Frankfurt** ■ Mit neuen Vorwürfen konfrontieren die Flughafen-Ausbauegner (FAG-Fraktion im Römer) den Airport-Betreiber Fraport: Sie werfen dem Unternehmen vor, für das längst abgeschlossene Planfeststellungsverfahren zum Flughafenausbau unrealistische Abflugrouten gewählt zu haben, um die Mehrbelastung durch den Fluglärm rechnerisch zu minimieren.

Fraport hat nach Auffassung der FAG Flugrouten festgelegt, die aus Sicherheitsgründen gar nicht geflogen werden können. Im Kern geht es um die Gefahr möglicher Kollisionen, bedingt durch sich kreuzende startende und landende Maschinen. So würden nach den Ausbauplänen im Jahr 2020 nur noch 7,2 Pro-

zent der Flugzeuge, die von der Startbahn 25 (die nördliche der beiden existierenden Parallelbahnen) starten, auf die nördlichen Abflugrouten geleitet werden, während es derzeit rund 99 Prozent seien.

Stattdessen habe Fraport in ihren Planungen die südlichen Routen bevorzugt: 92,8 Prozent aller Jets sollten in Zukunft nach dem Start Richtung Süden geleitet werden. „Dies bedeutet eine fast vollständige Verlagerung der Starts von den nördlichen auf die südlichen Abflugrouten“, fasst FAG-Fraktionsvorsitzender Rainer Rahn zusammen. „Diese Umleitung wurde von der Fraport AG damit begründet, dass der nordwestliche Sektor von Flugbewegungen weitgehend freizuhalten sei, um den auf der neuen Landebahn landenden

Flugzeugen einen eventuellen Durchstart zu ermöglichen.“

Diese Begründung will die Stadtverordnetenfraktion jedoch nicht durchgehen lassen: „Wäre dies zutreffend, müsste ebenso der südwestliche Sektor für die auf der Landebahn 25 (die südliche Parallelbahn) landenden Flugzeuge freigehalten werden mit der Folge, dass auch die südlichen Abflugrouten nicht genutzt werden könnten.“

Tatsächlich, so die FAG, würden durchstartende Flugzeuge frühzeitig nach Norden oder Süden abdrehen. „Der eigentliche Grund für die ‚Umleitung‘ ist darin zu sehen, dass bei dieser Flugroutenbelegung die berechnete Lärmbelastung am geringsten ist“, behauptet Rahn.

Darüber hinaus käme es bei der südwestlichen Abflugroute

durch die nötigen Mindestabstände zwischen den Jets zu Verzögerungen bei startenden Maschinen auf der Westbahn - mit dem Ergebnis, dass die von der Fraport angestrebte Kapazität von 126 Flugbewegungen pro Stunde (derzeit 83) gar nicht erreichbar wäre: „Damit würde ein erheblicher Teil der durch die neue Bahn geschaffenen Kapazität vernichtet, da im südwestlichen Luftraum ein künstlicher Engpass erzeugt würde.“

Die Umsetzbarkeit der Flugroutenbelegung wird derzeit von der Deutschen Flugsicherung (DFS) überprüft. Dort bestätigte man, dass man „mit einer anderen Flugbewegungszahl hantieren“, als der von der Fraport gewünschten. „Wir haben allerdings zu keiner Zeit gesagt, dass die Fraport-Daten nicht stim-

men.“ Die bisherigen Ergebnisse zeigten lediglich, dass „Anpassungen“ erforderlich seien, um die gewünschte Kapazität bereitstellen zu können. Die DFS betonte, dass die Flugrouten grundsätzlich in ihrem Haus geplant und nicht in der Planfeststellung fixiert würden.

Für die FAG ist dies eine indirekte Bestätigung dafür, dass die angestrebte Zahl von Flugbewegungen allein durch südliche Abflugrouten nicht erreicht werden könne - und deshalb diese Variante von der Fraport auch gar nicht gewollt sei. Wenn später die Flüge doch auch auf anderen Routen stattfinden (müssten), wäre - so die Logik der FAG - auch der derzeitigen Lärmberechnung die Grundlage entzogen. „Deshalb fordern wir einen sofortigen Baustopp.“