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 Folgenden werden wir versuchen, die wichtigsten Fragen zusammenfassend zu beantworten

■ Frage: Wird es in Zukunft bei der Hauptbetriebsrichtung 25 bleiben, so dass auch weiterhin 75 Prozent der Starts und Landungen über Offenbach erfolgen? Und bleibt auch das Limit von maximal 5 Knoten für Rückenwind bestehen?

● Antwort: Die Veränderung der Rückenwindkomponente, also die Option, auch bei stärkerem Rückenwind starten oder landen zu dürfen, läuft auf eine Mehrbelastung der östlich des Flughafens gelegenen Städte hinaus. Ob die Rückenwind-Vorschriften gelockert werden, ist eine politische Entscheidung, die von den Sicherheitsvorschriften der Luftfahrtorganisationen z.B. der ICEO, abgedeckt sein muss. Derzeit ist international festgelegt, dass der Rückenwind bei Starts und Landungen maximal 5 Knoten betragen darf. Entsprechend wird die Betriebsrichtung gewählt. Bei dieser Festlegung spielen die bestehenden Windverhältnisse die entscheidende Rolle.

● Eine Beurteilung der auf die Flugzeuge einwirkenden Windverhältnisse vom Boden aus ist nicht möglich.

● Die Wahl der Betriebsrichtung erfolgt nicht willkürlich. Ziel einer Flexibilisierung der Fünf-Knoten-Regelung ist immer eine Senkung der Belastung der Bevölkerung im gesamten Flughafen-Einzugsraum. Manko für 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 gelegene Städte umfliegen, ein Mehr an Lärmbelastung durch den Einsatz von Schub sowie das Ausfahren der Tragflächen-Klappen und des Fahrwerks?

● Diese verstärkten Lärmeffekte sind der Deutschen Flugsicherung im Zusammenhang mit dem Segmented Approach nicht bekannt. Ungeachtet dessen liegt die Absicht des Segmented Approach nicht in der direkten Lärmminderung am Flugzeug, sondern in dem Umfliegen von Siedlungsschwerpunkten.

■ Frage: Warum wird der segmentierte Anflug nicht 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 Jahren 2015/2016 erfolgen. Point Merge würde das weitere Umland schonen und könnte unter Umständen auch in verkehrsstärkeren Zeiten geflogen werden.

■ Frage: Warum lässt die DFS nicht grundsätzlich continuous descent approach, also im langsamen Sinkflug bei gedrosselter Triebwerksleistung anfliegen?

● Wir wählen diese lärmmindernde Anflugart wann immer möglich, können aber den Piloten nicht zwingen. Hierfür wäre eine gesetzliche Regelung notwendig. Außerdem eignet sich das Verfahren nicht in Zeiten mit starkem 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 Abweichungen.

Zu manchen Flugverfahren kann man den Piloten nicht zwingen

● Insgesamt wurde im Bereich des Endanflugs sowohl bei der Flughöhe als auch bei den Ab- und Anflugrouten nichts verändert. Allerdings ist es auch nicht möglich, die Einflugschneiden über weniger dicht besiedelte Zonen zu lenken. Zickzackflug ist nicht möglich und die Gegend ist zu dicht besiedelt, als dass man die gerade verlaufende Einflugschneise über leeres Gebiet legen könnte.

● Die flugtechnischen Vorbereitungen der Piloten auf den Landevorgang - zum Beispiel Abbremsen, Ausfahren der Landeklappen und des Fahrwerks - müssen auch im Bereich der doppelten An-

fluggrundlin
heim bzw.
zeitig erfolg
dings Lärm
dies kann di
aber nicht u

■ Frage: W
nicht grunds

● Am Fra
fen überlag
che Routen
Würde man
her legen.
ren Andienu
Beispiel für
- in die Qu
wird ohneh
gig gestieger

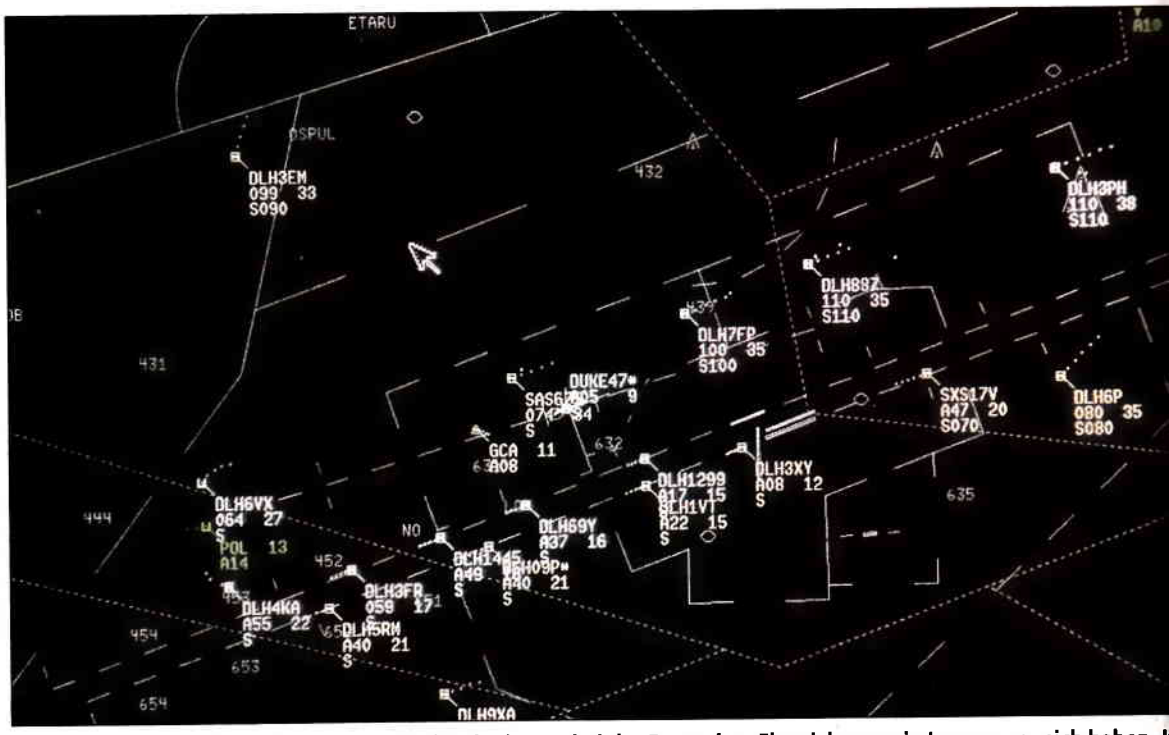
■ Frage:
mäßig, dass
route 07-la
kreisel zu
gen wird,
cher Norde
lastet.

● Flugzeu
nicht auf Sc
wird auf de
te über Kai
östlichen Ri
östliche
sehr genau
rell gilt, das
die schnell
schinen di
verlaufende
Frankfurt n

samer stei
den Kaiser

■ Frage:
die anflieg
auch in d
Zeit vor 5
dem nördli

Die Flugspuren über der Region. Deutlich erkennbar sind die beiden Korridore des Endanflugs aus östlicher Richtung. H
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



Ein Blick auf den Radarschirm, so wie ihn die Fluglotsen bei der Deutschen Flugsicherung in Langen vor sich haben. I
des Frankfurter Flughafens zu erkennen. Die Zahlenkombinationen zeigen die an- und abfliegenden Maschinen. Fot