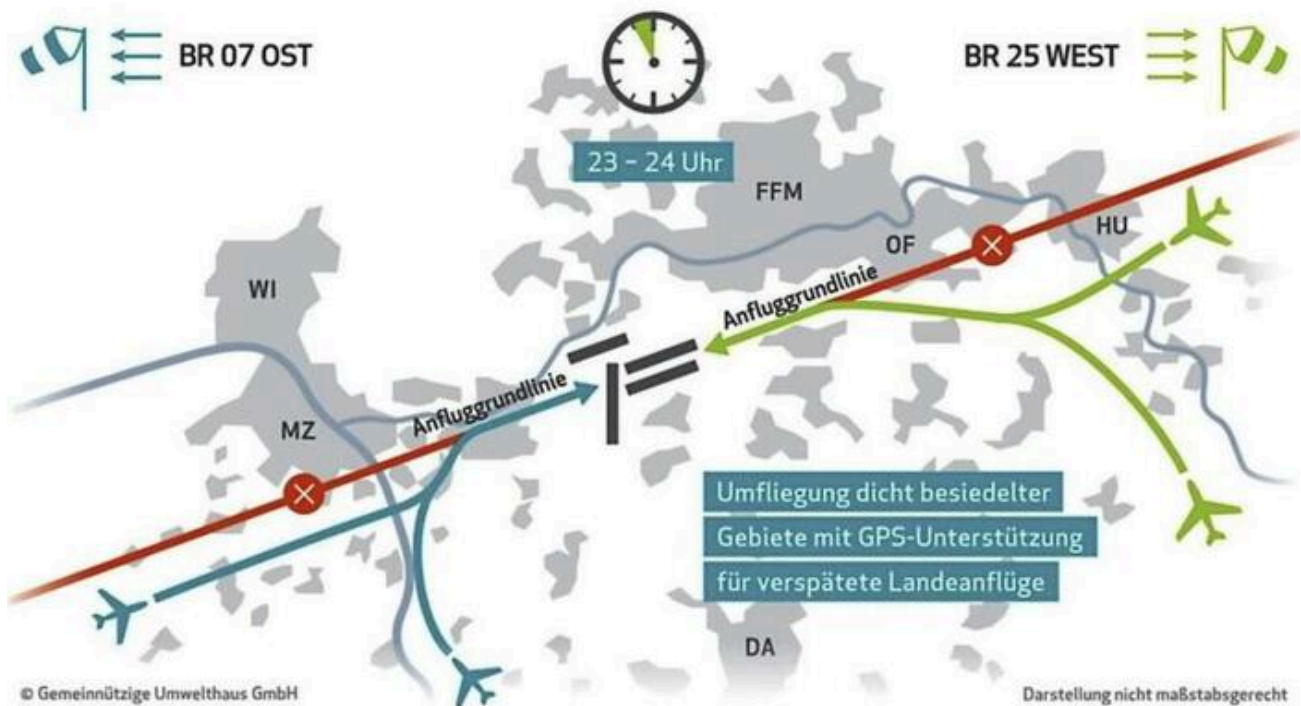


Kaum Kurvenflug am frühen Morgen

Verfahren soll weiter optimiert werden, Lärmwerte nicht überschritten



Ziel des Segmented Approach ist es, dicht besiedelte Gebiete wie Offenbach und Hanau zu umfliegen, indem Anflüge erst nach diesen Großstädten auf den Endanflug einschwenken und damit deutlich weniger Menschen überfliegen. © © Umwelthaus

Offenbach – Der Segmented Approach, der Kurvenanflug auf den Flughafen Rhein-Main, wird seit Juli 2024 erweitert ausprobiert. Ziel dieser Lärmschutzmaßnahme ist es, dicht besiedelte Gebiete wie Offenbach und Hanau zu umfliegen und die hochbelasteten etwas zu entlasten. Nun liegt ein erster Zwischenbericht vor. Es läuft soweit gut, allerdings wird vor zu viel Euphorie gewarnt. Denn es heißt: „Die hohe Zahl von Anflügen am Tag und in der frühen Morgenstunde von 5 bis 6 Uhr führen dazu, dass der Segmented Approach in diesen Zeiten auf absehbare Zeit nicht bzw. nur in seltenen Ausnahmefällen angewendet werden kann.“

Aus gesundheitlichen Gründen muss der Lärm für stark Betroffene verringert werden – dabei ist jede noch so kleine Entlastung hilfreich.

Ingrid Wagner Bürgerinitiative Luftverkehr

Die Bürgerinitiative Luftverkehr (BIL) sieht weiter die Politik und Luftfahrt in der Pflicht: „Da der Frankfurter Flughafen nach dem Ausbau (...) Kapazitäten frei hat, wäre es kein Problem, das damals versprochene Nachflugverbot von

22 bis 6 Uhr endlich umzusetzen. Dann gäbe es bezüglich des Segmented Approach zwischen den Gemeinden und Städten gar keine Meinungsverschiedenheiten mehr.“ Sprecherin Ingrid Wagner spielt darauf an, dass Kreis-Gemeinden ihre Bürger durch das Anflug-Verfahren zusätzlich belastet sehen.

Und sie legt nach: „Ich kann überhaupt nicht verstehen, dass sich einige Kommunen aus dem Kreis, obwohl diese seinerzeit für den Flughafen-Ausbau waren, sich gegen den Segmented Approach wehren.“ Zumal es sich hier hauptsächlich um eine kurze, begrenzte Zeit handele. „Die dadurch entstehende Belastung ist für sie minimalistisch. Die Präsentationen der Fluglärmkommission verdeutlichten das“, sagt sie. Gerade Offenbach, am stärksten mit Fluglärm belastet, erfahre durch den Kurvenflug eine kurze Erholungszeit. Wagner: „Aus gesundheitlichen Gründen, auf die heute viele neue Studien hinweisen, muss der Lärm für stark Betroffene verringert werden – dabei ist jede noch so kleine Entlastung hilfreich.“

Zur Erinnerung: Bekanntlich soll mit dem aktuellen Probetrieb die zeitliche Ausdehnung auf 22 bis 23 Uhr getestet werden. Dabei soll insbesondere geklärt werden, bis zu welcher konkreten Anzahl an stündlichen Anflügen der Segmented Approach grundsätzlich angewendet werden kann und wie hoch die Be- und Entlastungswirkungen wären. Im Zwischenbericht der Fluglärmkommission heißt es nun: „Die Auswertungen bestätigten den operativen Grenzwert von 20 Anflügen je Stunde, vereinzelt war die Anwendung auch bei mehr Anflügen möglich.“

Die Quoten seien seit der Genehmigung für die Anwendung bei Mehrverkehr (AltMoC) am 8. Juli 2024 noch einmal gestiegen. „Sie lagen zwischen 22 und 23 Uhr – bereinigt um Wetterereignisse – bei 66 Prozent, zwischen 23 und 0 Uhr bei 93 Prozent, wobei die tageweise Auswertung sehr hohe oder sehr niedrige Anwendungsquoten zeigte. Festgestellt wurde weiter, dass Segmented Approach häufiger im konstanten Sinkflug erfolgt als Geradeausanflüge. Bestätigt wurde auch die bisherige Beobachtung einer hohen Spurtreue des Anflugverfahrens.

Nicht nur für die BIL entscheidend: Zudem wurden durch die Verschwenkung der Flugroute in der Zeit von 22 bis 23 Uhr auch im Sommerflugplan 2024 keine Lärmwerte erreicht, „die nicht bereits im Rahmen der Planfeststellung abgewogen bzw. durch den Lärmschutzbereich abgedeckt waren“. Nach diesen grundsätzlichen Feststellungen wird aktuell durch das Forum Flughafen und Region versucht, den Verlauf der Flugrouten sowohl bei Ostbetrieb als auch bei Westbetrieb weiter zu optimieren, „damit

so wenig Menschen wie möglich betroffen wären“. Auf dieser Basis werden dann abschließende Lärmberechnungen vorgenommen.

Vereinbart wurde, dass vor der Beratung einer Überführung in den Regelbetrieb ein gemeinsames Beteiligungsverfahren auf Basis von Gesprächen mit den betroffenen Kommunen vorgenommen wird, „in dem alle Ergebnisse vorgestellt, Vor- und Nachteile verschiedener Alternativen erörtert und Anforderungen an ein Monitoring definiert werden sollen“.

Paul-Gerhard Weiß dankte in seiner Funktion als Vorsitzender der Fluglärmkommission dem Forum Flughafen und Region für die kontinuierliche Verbesserung der Maßnahme: „Die erfolgreiche Arbeit der vergangenen Jahrzehnte an aktiven Schallschutzmaßnahmen führt dazu, dass die verbleibenden Spielräume für Lärmschutzmaßnahmen immer geringer werden.“ Es sei daher umso wichtiger, für die immer wieder neuen Herausforderungen gemeinsam und konstruktiv nach Lösungen zu suchen. Das Expertengremium „Aktiver Schallschutz“ habe dies mit der Steigerung der Anwendungsquoten zwischen 22 und 23 Uhr auch in verkehrsstärkeren Zeiten eindrucksvoll gezeigt und „darf als vorbildhaft für das gesamte Bundesgebiet bezeichnet werden“, findet Weiß.

MARTIN KUHN

Hintergrund

- **„Segmented Approach RNP X“-Verfahren** seit 2011 für verspätete Landungen nach 23 Uhr in Anwendung.
- **Ziel des aktuellen** Probetriebs: Ausdehnung des Verfahrens zum Umfliegen dicht besiedelter Gebiete ab 22 Uhr.
- **Aktuelle Phase** des Probetriebs mit Genehmigung nach „Alternative Means of Compliance“ (AltMoC) startete am 11. Juli 2024.
- **Seit diesem Datum** Anwendung in Zeiten mit mehr Verkehr möglich („segregated parallel operations“).
- **Bis 2023 kam die** Anwendung zwischen 22 und 23 Uhr im Sommer zum Erliegen.

Monitoring-Auswertungen

des Segmented Approach können auf der Internetseite der Fluglärmkommission abgerufen werden: www.flkfrankfurt.de