

SCHLÜCHTERN UND REGION



Helmut Ladwig (rechts) erläutert Hanns Szczepanek unterschiedliche Anflughöhen über dem Kinzigtal. Die Karte im Hintergrund zeigt Anflugrouten in einer Höhe von nur rund 200 Metern Höhe über Bergwinkel und Blauem Eck. Foto: Lena Quandt, Grafik: IG Fluglärm; Fotomontage: SEM

Plädoyer für den Gleit-Sinkflug

Helmut Ladwig ist Teil der IG Fluglärm Hanau-Kinzigtal

SCHLÜCHTERN

Der Mann hat zwei Botschaften. Die eine heißt: „Wir sind nicht gegen den Flughafen in Frankfurt.“ Die zweite Botschaft schiebt Helmut Ladwig gleich hinterher, denn aus seiner Sicht wird zu wenig für eine Verringerung des Fluglärms über dem Kinzigtal getan. Was ihn dabei ärgert: Technisch wäre dies ohne Weiteres möglich.

Von unserem Redaktionsmitglied
HANNS SZCZEPANEK

Genau aus diesem Grund gehört der 69-Jährige aus Rodenbach inzwischen dem Vorstand der Interessengemeinschaft Fluglärm Hanau-Kinzigtal (IGF) an. Der knapp 200 Mitglieder starke Verein, den es bereits seit 18 Jahren gibt, wendet sich vor allem gegen Lande-

anflüge in einer Höhe von unter 2000 Metern. Zwischen dem zum Flughafen etwa 85 Kilometer entfernt gelegenen Schlüchtern (Luftlinie) und dem 30 Kilometer entfernten Hanau würden die Flugzeuge im Horizontal-Tiefflug von 850 bis 1500 Metern heranfliegen, wofür sie 80 Prozent ihres Triebwerkschubs beibehalten müssten. Dies bedeute deutlich mehr Lärm und Abgase. Schon jetzt gelte dies für rund 180.000 Flugzeuge pro Jahr, denn drei Viertel des Jahres herrscht der für diese Anflugrouten relevante Westwind vor.

Bei dem Horizontal-Tiefflug würde ein Jet vom Typ Boeing 777 auf dieser Strecke binnen zehn Minuten 1,6 Tonnen Kerosin verbrauchen und etwa 13 Kilogramm Feinstaub produzieren, erläutert Helmut Ladwig. Der früher beim Deutschen Wetterdienst in Offenbach tätige Diplom-Meteorologe kann nicht nachvollzie-

hen, warum das Gleit- und Sinkflug-Verfahren (CDA) nicht viel öfter angewandt werde. Bei diesem fliegt eine Maschine deutlich steiler aus etwa 3500 Metern an, wobei nur ein Schub von circa 30 Prozent nötig sei. Der Jet „segelt“ dann viel länger in Richtung Airport. Bis in Höhe von Offenbach, wo der Anflug entfer-

Heathrow, fast ausschließlich angewandt.

In Frankfurt komme CDA hingegen trotz anderslautender Angaben der DFS viel seltener als möglich zum Einsatz. Die Flugsicherung „tut nicht das, was sie als Flugbehörde eigentlich tun sollte“, meint Helmut Ladwig. Außerdem agiere sie mitunter „unredlich, um nicht sogar unehrlich zu sagen“. Dies könnten Teilnehmer an Sitzungen der Fluglärmkommission bestätigen.

Stolz ist Ladwig darauf, dass die etwa 80 Fluglärm-Bürgerinitiativen im Rhein-Main-Gebiet mittlerweile mehr als 100 sogenannte Montagsdemos im Frankfurter Terminal 1 veranstaltet hätten. Dies unterstreiche die Brisanz des Themas, welche angesichts des geplanten Ausbaus des Flughafens (Terminal 3) noch zunehmen werde. Denn die Kapazität des neuen Terminals entspreche dem geplanten Fluggastaukommen des künftigen Willy-Brandt-Flughafens in Berlin.



nungsbedingt zwangsläufig in einen Tiefflug münden muss, sei das CDA-Verfahren nicht nur leiser, sondern auch energiesparender und dadurch schadstoffärmer als das bisher von der Deutschen Flugsicherung (DFS) favorisierte Verfahren. CDA werde zum Beispiel auf Europas größtem Flughafen, London-