

Artikel publiziert am: 07.09.2012 - 03.00 Uhr

Artikel gedruckt am: 28.12.2012 - 15.10 Uhr

Quelle: <http://www.op-online.de/nachrichten/roedermark/buergerinitiative-kritisiert-neues-landeverfahren-flugplatz-egelsbach-2491872.html>

Kritik an Landeverfahren

Himmelsautobahn für Milliardär?

Rödermark - Die Deutsche Flugsicherung (DFS) testet ein neues Anflugverfahren für Egelsbach. Düsenjets bleiben bis kurz vor Rödermark in einer Höhe von 4000 Fuß (rund 1300 Meter) und gehen dann in einen relativ steilen Sinkflug über.

Ingolf Heiß von der Bürgergruppe gegen Fluglärm und Tiefflug (RBgT) sieht in den neuen Landeverfahren keinen Vorteil: „Rödermark wird auch durch höhere Routen nicht entlastet!“.

Im Gegenteil. Denn Heiß befürchtet einen „Ausbau in der Luft“, nachdem die Pläne für eine längere Landebahn ins Stocken geraten sind. Seiner Ansicht nach verteilt der höhere Anflug den Krach über größere Teile von Ober-Roden und Urberach. Lärm strahlt trichterförmig nach unten ab, und ein Trichter wird bekanntlich zur Öffnung hin immer breiter.

Der Sinkflug in einem Winkel von 4,4 Grad ist in den Augen des RBgT-Mannes mehr ein Sturzflug, der Piloten kaum Korrekturmöglichkeiten lasse. Läuft die Landung nicht reibungslos, müssten die Maschinen durchstarten und ihren Lärm nochmals über der Region verteilen.

Flugzeuge von NetJets steuern Egelsbach am häufigsten an

Besonders sauer stößt Ingolf Heiß indes auf, dass ausschließlich Flugzeuge von NetJets das neue Verfahren testen. NetJets gehört zur Unternehmensgruppe von Warren Buffet, dem De-facto-Besitzer des Flugplatzes Egelsbach. „Hier baut die Bundesrepublik für die Privatjets eines amerikanischen Milliardärs eine exklusive Luftstraße“, wirft Heiß der DFS vor.

Deren Sprecher Axel Raab bezeichnet bezeichnet das Verfahren als normal. Flugzeuge von NetJets steuern Egelsbach schließlich am häufigsten an. Wenn am Frankfurter Flughafen neue Routen oder Anflugwinkel getestet würden, sei ja auch die Lufthansa als Hauptnutzer Partner der DFS.

Raab weist die RBgT-Kritik an den höheren Anflugrouten zurück. Natürlich werde der Schalltrichter nach unten größer, doch dadurch komme weniger Lärm am Boden an. Das sähen zum Beispiel selbst Gegner der neuen Nordwestbahn in Frankfurt so: Sie fordern höhere Anflugrouten, um den Lärm zu reduzieren. Erkenntnisse des Tests können nach Aussage von DFS-Sprecher Raab frühestens im März 2013 in die Praxis umgesetzt werden.

Ingolf Heiß warnt die Rödermärker davor, sich von immer neuen Testverfahren und Probeläufen einlullen zu lassen. An manchen Tagen hören die Leute nicht einen Düsenjet und ignorieren die drohenden Belastungen der Zukunft. Heiß: „Noch sind wir erst am Anfang und können uns wehren!“

lö

Artikel lizenziert durch © op-online

Weitere Lizenzierungen exklusiv über <http://www.op-online.de>