

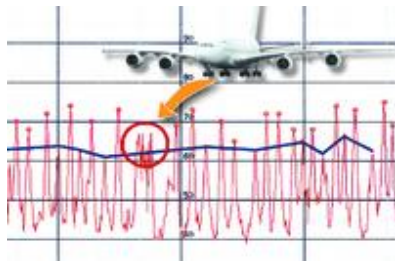
Kritik an Luftwirbeln hinter A 380

Fluglärmdienst legt Messung vor: Neuer Airbus bei Frankfurt-Besuch so laut wie 747-Jumbo

OFFENBACH Der Airbus A 380 soll bei seinem Frankfurt-Besuch am vergangenen Wochenende gefährliche Luftverwirbelungen verursacht haben und zudem laut sein. Das berichtete der Deutsche Fluglärmdienst e.V. (DFLD) gestern in Offenbach auf der Basis eigener Messungen.

Von

Harald Kaliwoda



Der rote Kreis im Messdiagramm zeigt den wegen der starken Wirbelschleppes mehrfach kurz hintereinander ausschlagenden Lärmpegel des in Frankfurt gestarteten A 380. Andere Flugzeuge haben nur einen einzigen Spitzenausschlag, der immer nur bis zur blauen Linie reicht. Die blaue Linie zeigt die Lärmspitzenwerte anderer, vor und nach dem A 380 auf der Nordbahn gelandeten Jets. Werte oberhalb der blauen Linie stammen von Flugzeugen, die die Südbahn nutzen. Das Lärmmessgerät zeichnete die Landungen auf beiden Bahnen auf. Südbahnwerte erscheinen lauter, weil das Messgerät näher an dieser Bahn stand.

In der Offenbacher Stadthalle wurde der mehrmonatige Erörterungstermin zum geplanten Ausbau des Frankfurter Flughafens mit dem Themenkomplex Lärm fortgesetzt. Am Rande der Veranstaltung berichtete der DFLD bei einer Pressekonferenz über seine Messergebnisse während der Test-Visite des neuen Super-Airbus. "So massiv wie beim A 380 haben wir noch nie Wirbelschleppen von Flugzeugen am Frankfurter Flughafen gemessen", sorgte sich der Vorsitzende des DFLD, Sascha Friebe. Starke Luftverwirbelungen würden sich hinter allen Jets "wie ein waagerechter Tornado" bilden. Daher würden bestimmte Sicherheitsabstände zu nachfolgenden Flugzeugen eingehalten, die sonst wegen der Turbulenzen abstürzen könnten, sagte er. Der Sicherheitsabstand hinter dem A 380, der am 29. Oktober aus Richtung Hanau kommend auf der Nordbahn des Flughafens Frankfurt aufsetzte, habe offenbar als Vorsichtsmaßnahme unübliche 18 Kilometer betragen, schilderte Friebe. In der relativ langen Zeit, in der sich die weit reichenden Luftverwirbelungen des A 380 auflösten, könnten sonst zwei weitere Jets landen. Der neue Airbus könnte somit die üblichen An- und Abflugverfahren am Flughafen stark beeinträchtigen, befürchtet Friebe und fügte hinzu: "Der Kapazitätsgewinn des A 380 wäre durch zu verdoppelnde Stafflungsabstände zunichte gemacht, der Einsatz des A 380 wäre unwirtschaftlich."

Der DFLD kritisierte weiter, dass der Großraumjet so laut wie ein Boeing 747-Jumbo sei. Beim Landeanflug des A 380 seien an den DFLD-Messstationen 67 bis 75 Dezibel (dB) gemessen worden. Beim Start seien es über Raunheim 70 dB und über Flörsheim 80 dB gewesen. Dabei habe Nebel an jenem Wochenende den Fluglärm gedämpft. Zudem sei der A 380 nicht voll beladen gewesen, sonst wäre der Schub-Lärm größer geworden.

Die Messwerte sind auf der Internetseite des DFLD auch grafisch dokumentiert. Friebe forderte den Flughafenbetreiber Fraport auf, seine eigenen Messdaten vom A 380 Test-Besuch zu

veröffentlichen. Offenbar seien die Zahlen ungünstig, mutmaßte er, sonst hätten Fraport oder Airbus sie schon selbst als Erfolg vermeldet.

Zum Erörterungstermin in der Offenbacher Stadthalle waren gestern wenige Bürger erschienen. Nur 70 der 1400 Sitzplätze waren besetzt. Gestern stand erstmals Fluglärm als einer der größten Themenkomplexe auf der Tagesordnung. Der Gutachter Professor Klaus Scheuch erläuterte seine im Auftrag von Fraport erstellte Expertise. Mit Zwischenrufen und Gelächter quittierten die Zuhörer immer wieder die akademischen Ausführungen Scheuchs, wenn er zum Beispiel über die "Plausibilität der Kausalität" dozierte oder meinte: "Ich bringe keine Werte, Werte verwirren nur." Im Gutachten gebe es nur "Begrenzungswerte", die aber "keine Grenzwerte" seien.

Für die Stadt Mainz war Umweltdezernent Wolfgang Reichel angereist. "Die Sitzungsführung ist sehr einschläfernd", fand er im Gespräch mit dieser Zeitung. Der Dezernent betonte, dass Fluglärm für Mainz das Hauptproblem sei. Rund 200 000 Bürger seien davon betroffen und in der Stadt habe es 14 000 Einwendungen gegeben. Die Stadt Wiesbaden sieht sich vom Fluglärm nicht so stark betroffen. Umweltdezernent Joachim Pös hatte vor wenigen Wochen erst bekräftigt: "Wir sind eine der wenigen Kommunen, die für den Flughafenausbau sind." Man unterstütze das Ausbaivorhaben aus wirtschaftlichen Gründen, lege aber Wert auf Einhaltung des Nachtflugverbots von 23 bis fünf Uhr und die Obergrenze der Flugbewegungen von bis zu 675 000 pro Jahr.

Weitere Hinweise im Internet unter den Adressen:

www.flughafen.rpda.de

www.dffd.de