Umwelt- und Nachbarschaftshaus

Grund für die Erhöhung der Rückenwindkomponente

Die Optimierung der bestehenden 5-Knoten-Regelung bzw. die Erhöhung der Rückenwindkomponente auf 7 Knoten (Erhöhung des Anteils der Betriebsrichtung 25 – Westbetrieb) stellt eine Weiterentwicklung der bestehenden Schutzregelung dar und baut zunächst auf der Begründung auf, die für die Einführung der 5-Knoten-Regelung im Jahr 1970/1971 maßgeblich war (siehe Frage 7). Darüber hinaus war für das Expertengremium erkennbar, dass für die nah vor dem Aufsetzpunkt gelegenen Wohngebiete westlich des Flughafens andere Maßnahmen des aktiven Schallschutzes kaum oder nur unzureichend wirksam zur Anwendung gebracht werden können. So lassen sich weder Umfliegungsszenarien noch relevante Wirkungen über erhöhte Anfluggleitwinkel o. Ä. darstellen. Hinzu kommt, dass selbst leisere Triebwerke nur in sehr eingeschränktem Maße Lärmminderung bewirken. Dies erklärt sich dadurch, dass in niedriger Überflughöhe der Umströmungslärm durch den Flugzeugkörper einen hohen Anteil an dem Gesamtlärmereignis hat.

Gleichzeitig zu den Überlegungen im Rahmen des ersten Maßnahmenpakets wurde und wird auf ICAO-Ebene ebenfalls die Diskussion geführt, ob eine erhöhte Rückenwindkomponente aus Lärmschutzgründen nach internationalen Vorgaben erlaubt sein soll, wird der nationale Weg (i.S. einer Ausnahmegenehmigung) aktuell nicht weiter verfolgt. Das FFR wird zunächst die Entscheidung der ICAO abwarten.