



Welchen Einfluss auf die Lärmbelastung hat das von der Airline gewählte Startverfahren? / Warum ist der Überfluglärm verursacht durch identische Flugzeugmuster mit gleichen Triebwerken und bei Abflügen mit nahezu gleichen Gewichtsbedingungen (z.B. Fernostflüge) bei der Lufthansa größer als bei ihren asiatischen Mitbewerbern?

Hinzugefügt am 23.10.18

Der Einfluss von Startverfahren auf die Lärmbelastung ist ein komplexes Thema. Kein Startverfahren ist aus Lärmsicht grundsätzlich gut oder schlecht – das hängt im Wesentlichen von der am Standort existierenden Besiedlung ab. Deshalb werden auch im internationalen Vergleich an Flughäfen unterschiedliche Verfahren empfohlen.

Das so genannte Steilstartverfahren entlastet eher den Nahbereich bzw. den Bereich direkt unter den Flugrouten, da schneller größere Höhen erreicht werden. Dafür strahlt die Lärmwirkung aber auch weiter nach rechts und links aus. Das Flachstartverfahren ist zwar direkt unterhalb der Flugroute lauter, strahlt aber wiederum weniger links und rechts davon aus und erfordert geringere Schubsetzung. Das verdeutlicht, wieso es auf die konkrete Besiedlung am jeweiligen Standort ankommt, welches Verfahren besser geeignet ist Lärm zu vermeiden. Dabei gilt es darüber hinaus auch nicht nur einzelne Abflugstrecken zu betrachten, weil Startverfahren für den gesamten Standort gelten.



Forum Flughafen und Region

Der Effekt eines geänderten Startverfahrens wird aber nichts an der grundsätzlichen Wirkung der Nordverschiebung AMTIX kurz ändern, schon deshalb weil für die AMTIX kurz anders als für fast alle anderen Abflugstrecken in Frankfurt eine Mindesthöhe festgelegt ist. Es müssen am sogenannten Radial 200 mindestens 2500 Fuß erreicht sein. Grund hierfür ist in erster Linie Sicherheit, wegen des Flugverkehrs am Flugplatz Egelsbach. Auf der AMTIX kurz erfolgt deshalb für die meisten Flugzeuge bereits heute kein „Flachstartverfahren“, da sonst die Mindesthöhe nicht erreicht wird. Das gilt insbesondere für schwere Langstreckenmaschinen.