

Scharfe Kritik an Flachstarts der Lufthansa

BÜTTELBORN (ha). Nachdem die Lufthansa ihr Flachstartverfahren mit dem Argument verteidigt, so weniger Treibstoff zu verbrauchen und mehr CO₂ einzusparen (wir haben berichtet), geht der frühere Lufthansapilot Reiner Koglbauer von der Fluglärm-Initiative in Büttelborn erneut in die Offensive. Koglbauer schreibt unter anderem:

„Dass die Ergebnisse des Probebetriebes aufgrund von Messungen an nicht aussagekräftigen Messpunkten nur einen geringen Anstieg der Lärmbelastung zeigten, wurde spätestens durch das UNH-Monitoring ad absurdum gestellt. Schon physikalisch konnte es nicht leiser werden, auch wenn die hörbare Mehrbelastung von dem Lufthansa-Vertreter als subjektives Empfinden eingestuft wurde.“

Durch eine Änderung im FMC (Flight-Management-Computer) sei die Steigrate abermals reduziert worden „und auch die aberwitzige Einführung einer Geschwindigkeitsbeschränkung als Lärm-minderungsmaßnahme haben die Belastung wesentlich verschlimmert“.

Mehr Krach und mehr Stickoxide

Schwere Lufthansa-Maschinen würden Worfelden in 400 Meter Höhe, Klein-Gerau in 420 Meter Höhe und Büttelborn in 500 Meter Höhe, meist bis kurz vor 23 Uhr, überfliegen. Wenn sich die Lufthansa als Platzhirsch in Frankfurt schon nicht von fünf Dezibel mehr Lärm beeindrucken lasse, so würden die Betroffenen den Unterschied sehr deutlich hören. „Fremdairlines im Steilstartverfahren sind dagegen eine Wohltat.“

Der geringere CO₂-Ausstoß beim Flachstartverfahren sei unbestritten, die wesentliche Erhöhung der Stickoxide werde aber nicht erwähnt.

Auf vielen ausländischen Airports müsse auch die Lufthansa – weil vorgeschrieben – das Steilstartverfahren praktizieren.