

Raunheimer Konzept hilft auch Mainz

Fluglärm erstes Thema in neuer Reihe „Umwelt im Dialog“ / Kürzere Landebahn, steilerer Anflug

agm. – „Eine Verkürzung der Landebahnen und eine Steigerung des Anflugwinkels könnte die Einflughöhe von Flugzeugen am Rhein-Main-Flughafen um hundert Meter steigern. Auf diese Weise ließe sich Lärmbeeinträchtigung deutlich senken.“ Es war das Ergebnis einer Studie, die der Raunheimer Bürgermeister Thomas Jühe im Rathaus vorgestellt hat. Thema: „Das Fluglärmmentlastungskonzept der Stadt Raunheim.“ Der Vortrag war der Beginn der Reihe „Umwelt im Dialog“. „Vier Mal jährlich möchten wir über aktuelle Themen aus unserem Ressort informieren“, erklärte Umweltdezernent Wolfgang Reichel (CDU).

Mainz liegt im gleichen Anflugbereich wie Raunheim. „Eine Entlastung für Raunheim

bedeutet auch eine Verringerung des Fluglärms für die Stadt Mainz“, erklärte Jühe. Das Raunheimer Konzept „Intelligenter An- und Abflug“ wurde von der Kronberger Gesellschaft für Geoinformatik Umweltplanung und Neue Medien (GPM) erarbeitet. Laut GPM-Vertreter Johannes Wolf könnte eine Lärmmentlastung durch vier Maßnahmen erfolgen: eine Verkürzung der Start- und Landebahnen, ein Steigerung des Start- und Landewinkels, eine Erhöhung und Einhaltung der so genannten Rückenwindkomponente und eine Öffnung der Startbahn West für Landungen aus Richtung Süden.

„Kein anderer Flughafen hat drei 4000 Meter lange Landebahnen, und an den Beispielen Paris und London kann man

Umwelt im Dialog

- Die nächste Veranstaltung der Reihe „Umwelt im Dialog“, findet am Mittwoch, 19. November, 17.30 Uhr im Rathaus statt.
- Thema: Sonnenkollektoren

sehen, dass ein steilerer Anflugwinkel möglich ist. Auf diese Weise ließe sich die Anflughöhe über Raunheim um 300 Meter, und über Mainz immer noch um 100 Meter steigern“, erklärte Wolf. Darüber hinaus könnte eine Öffnung der Startbahn West nach Süden Rüsselsheim, Raunheim und Mainz deutlich entlasten. Ver-

gleichweise gering benachteiligt wären davon die weniger dicht besiedelten Gebiete im Süden (z.B. Klein-Gerau und Büttelborn). „Eine Verkürzung der Landebahn und eine Steigerung des Abflugwinkels könnte diese Mehrbelastung wieder kompensieren“, so Wolf. Gleiches gilt für die Rückenwindkomponente, die festlegt, wann von Osten beziehungsweise von Westen gestartet und gelandet wird. Eine Verschiebung könnte Rüsselsheim, Raunheim und Mainz entlasten, benachteiligt wäre zum Beispiel Offenbach. Jühe möchte nicht missverstanden werden: „Das Fluglärmmentlastungskonzept möchte den Ist-Zustand optimieren. Wir sind gegen jeden weiteren Ausbau des Flughafens.“