

Wer legt die Rückenwindkomponente fest?

Die Rückenwindkomponente von 5 Knoten wurde aus Lärmschutzgründen, vor allem in Hinblick auf den Landebetrieb, eingeführt, da die Siedlungsgebiete im Westen des Flughafens unterhalb der Anfluggrundlinie näher an den Flughafen heranreichen als im Osten. Ostbetrieb belastet aufgrund der niedrigen Überflughöhe und der damit verbundenen extrem hohen Einzelschallpegel die Wohngebiete westlich des Flughafens deutlich stärker als die östlich gelegenen. Aus diesem Grunde hatte die Fluglärmkommission in den Jahren 1970 und 1971 einvernehmlich die Einführung der Rückenwindkomponente von 5 Knoten empfohlen.

Über die 5 Knoten-Regelung hinaus können durch das Flugsicherungsunternehmen/-behörde in Absprache mit der jeweiligen nationalen Aufsichtsbehörde andere Werte festgelegt werden. In Deutschland würde eine solche Festlegung unter Berücksichtigung des Beratungsergebnisses mit der Fluglärmkommission erfolgen. Auf der Startbahn 18 West kann z.B. bis zu einem Rückenwind von 15 Knoten gestartet werden. Dies ist jedoch keine Frage des Lärmschutzes, sondern eine Frage der Nutzbarkeit.

Weitere internationale Beispiele sind:

- Tokyo Haneda = <7 Knoten;
- Amsterdam Schipol = 7 Knoten, in Böen <10 Knoten;
- Rom-Fiumicino = 7 Knoten;
- Madrid = <10 Knoten;
- Palma de Mallorca = 10 Knoten;
- Brüssel = 8 Knoten;
- Stockholm = 5-10 Knoten, wenn 10 Knoten in 1500 ft.