

# en sich nicht auf Schienen

agen Sie die Deutsche Flugsicherung" / Die wichtigsten Antworten im Überblick



und die beiden Korridore des Endanflugs aus östlicher Richtung. Hier befinden sich die Maschinen ab einer Distanz von einem instrumentengesteuerten Modus, der Flugmanövern für Lärminderung nur wenig Raum lässt. Die Grafik ist ein Umwelthaus online gestellt wird ([www.forum-flughafen-region.de](http://www.forum-flughafen-region.de)).

verkehrsartizitiert - zum n 5 und 6 n 22 und 23

en Rand-Zeitverkehrsarm. Approach nur für die Nacht ge... entfällt

kommt das ahren, bei Flugzeuge in m Flughafen ert treffen eine Art Ka- g auf den et werden? ufen Tests, könnte im reises einer in den lab-

kem Anflugverkehr.

■ Frage: Warum werden beim Landeanflug die Anfluggrundlinien nicht exakt eingehalten?

● Der DFS sind keine Abweichungen im Bereich des instrumentengesteuerten Landeanflugs, also der letzten ca. 28 Kilometer, bekannt. Das ILS arbeitet sehr exakt. Befinden sich die Flugzeuge auf dem Leitstrahl, gibt es nur noch minimale Abwei-

**Zu manchen Flugverfahren kann man den Piloten nicht zwingen**

chungen.

● Insgesamt wurde im Be-

fluggrundlinie über Mühlheim bzw. Offenbach rechtzeitig erfolgen, können allerdings Lärm verursachen. All dies kann die DFS den Piloten aber nicht untersagen.

■ Frage: Warum fliegt man nicht grundsätzlich höher?

● Am Frankfurter Flughafen überlagern sich zahlreiche Routen des Luftverkehrs. Würde man die Anflüge höher legen, käme man anderen Andienungsrouten - zum Beispiel für andere Flughäfen - in die Quere. Beim Abflug wird ohnehin möglichst zügig gestiegen.

■ Frage: Es passiert regelmäßig, dass auf der Abflugroute 07-lang ab Kaiserleikreisel zu weit östlich geflogen wird, was das Offenbacher Nordend zusätzlich be-

so tief geführt und fliegen nicht höher? Der Luftraum ist in dieser Zeit doch noch leer.

● Das ist eine Fehlannahme. Der Luftraum ist auch zu dieser Zeit mitnichten leer. Zum Beispiel gibt es zahlreiche Überflüge in Richtung Köln/Bonn. Die Andienung auch weiterer Flughäfen erfolgt über Frankfurt.

● Ebenfalls eine Fehlinformation ist es, dass ab 21 Uhr fast ausschließlich die Nord-

**Die DFS kann die neue Landebahn Nordwest nicht schließen**

westlandebahn angefliegen wird laut Statistik und Vor-

■ Frage: Warum bleiben die Flugzeuge beim Landeanflug nicht länger in größerer Höhe?

● In diesem Fall müsste der Leitstrahl des Instrumentlandesystems höher reichen. Dafür ist das System aber nicht zugelassen. Derzeit wird eine Verlängerung des ILS auf 33 Kilometer geprüft. Dies ist allerdings mit weiteren Schwierigkeiten verbunden.

■ Frage: Warum kann der Anflugwinkel nur für die Nordwest-Landebahn auf 3,2 Grad erhöht werden und nicht auch für die Südländebahn?

● Nicht alle Maschinen bzw. Piloten können eine 3,2 Grad-Landung fliegen. Außerdem ist dies nur bei guten Wetterbedingungen zulässig. Zudem handelt es sich um einen Test, um herauszufinden, was die Anhebung bringt. Deshalb gibt es noch keine generelle Bestimmung.

■ Frage: Warum schwellen die Starts kurz vor 23 Uhr nochmal deutlich an, und warum geht es morgens gleich mit voller Power los? Die Lärmbelastung sollte doch allmählich nachlassen am Abend und allmählich anschwellen am Morgen?

● Die Zahl der Flugbewegungen in den Randstunden 22 bis 23 und 5 bis 6 Uhr ist rechtlich auf 133 begrenzt. Die Flugplangestaltung wird durch die Airlines im Benehmen mit Fraport vorgenommen.

■ Frage: Vor kurzem landete ein Flugzeug der TUI ohne Ausnahmegenehmigung in der Kernnacht. Wird denn nicht auf Landegenehmigungen geachtet?

● Es handelte sich um einen Flug nach Zweibrücken, der wegen schlechten Wetters zunächst nach Köln gehen sollte und schließlich nach Frankfurt umgeleitet wurde. Es war ein absoluter Einzelfall. In der Regel ist es so, dass Flieger, die zwischen 23 und 0 Uhr auf Rhein-Main landen, wegen Verzögerungen einen ihnen zugewiesenen Lande-Slot vor 23 Uhr nicht nutzen können. Ist dies der Fall, benötigen sie keine Ausnahmegenehmigung. Bei der Flugplangestaltung wird