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

n verkehrsar-
tiziert - zum
en 5 und 6
en 22 und 23

ten Rand-Zei-
verkehrsarm.
l Approach
n nur für die
er Nacht ge-
tion entfällt
ugverbot.
n kommt das
fahren, bei
Flugzeuge in
m Flughafen
gert treffen
eine Art Ka-
ug auf den
eitet werden?
aufen Tests,
; könnte im
veises einer
in den Jah-
folgen. Point
weitere Um-
d könnte un-
auch in ver-
Zeiten geflo-

um lässt die
sätzlich con-
t approach,
nen Sinkflug
Triebwerks-
n?
n diese lärm-

lugart wann
können aber
ht zwingen.
e gesetzliche
ndig. Außer-
das Verfah-
ten mit star-

kem Anflugverkehr.

■ Frage: Warum werden bein Landeanflug die Anflugrundlinien 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 Abweichungen.

Zu manchen Flugverfahren kann man den Piloten nicht zwingen

● Insgesamt wurde im Bereich des Endanflugs sowohl bei der Flughöhe als auch bei den Ab- und Anflugrouten nichts verändert. Allerdings ist es auch nicht möglich, die Einflugschneiden über weniger dicht besiedelte Zonen zu lenken. Zickzackflug ist nicht möglich und die Gegend ist zu dicht besiedelt, als dass man die gerade verlaufende Einflugschneise über leeres Gebiet legen könnte.

● Die flugtechnischen Vorbereitungen der Piloten auf den Landevorgang - zum Beispiel Abbremsen, Ausfahren der Landeklappen und des Fahrwerks - müssen auch im Bereich der doppelten Anfluggrundlinie 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 belastet.

● Flugzeuge bewegen sich nicht auf Schienen. Dennoch wird auf der genannten Route über Kaiserleikreisel, den östlichen Riederwald und das östliche Bergen-Enkheim sehr genau geflogen. Generell gilt, dass bei Ostabflügen die schnell steigenden Maschinen die eher nördlich verlaufende Direktroute über Frankfurt nehmen, die langsamer steigenden eher über den Kaiserleikreisel fliegen.

■ Frage: Warum werden die anfliegenden Flugzeuge auch in der verkehrsarmen Zeit vor 5 Uhr morgens auf dem nördlichen Gegenanflug so tief geführt und fliegen nicht höher? Der Luftraum ist in dieser Zeit doch noch leer.

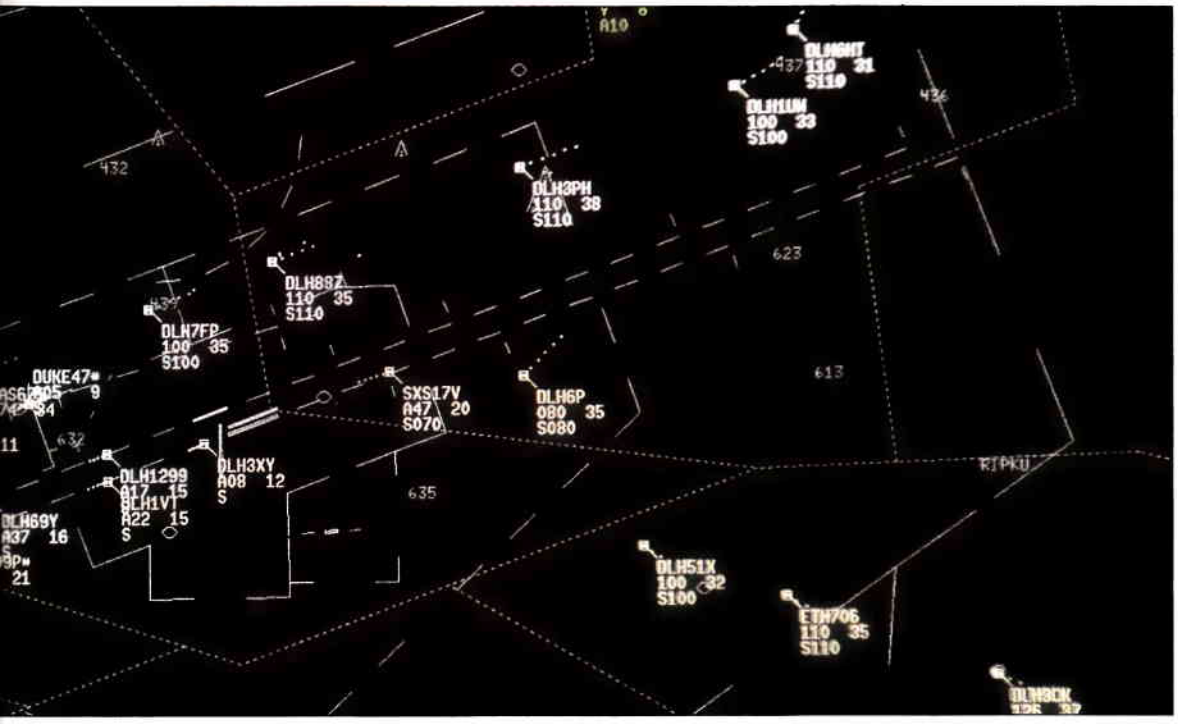
● Das ist eine Fehlannahme. Der Luftraum ist auch zu dieser Zeit mitnichten leer. Zum Beispiel gibt es zahlreiche Überflüge in Richtung Köln/Bonn. Die Andienung auch weiterer Flughäfen erfolgt über Frankfurt.

● Ebenfalls eine Fehlinformation ist es, dass ab 21 Uhr fast ausschließlich die Nordwestlandebahn angeflogen wird. Laut Statistik und Vorschriften sollen beide Landebahnen gleichmäßig zu 50 Prozent genutzt werden. Nur gibt es derzeit auf der Südbahn eine Baustelle. Mittelfristig gleicht sich die Nutzungsintensität wieder an.

Die DFS kann die neue Landebahn Nordwest nicht schließen

■ Frage: Könnte man angesichts des sinkenden Luftverkehrsaufkommens nicht vermehrt oder ausschließlich die alte Südlandebahn nutzen? So würde die Bevölkerung teilweise entlastet.

● Dies kann die DFS nicht entscheiden. Laut Planfeststellungsbeschluss dürfen beide Bahnen angeflogen werden. Die Entscheidung liegt bei Fraport.



sen bei der Deutschen Flugsicherung in Langen vor sich haben. In der Mitte ist das vierbahnige Start- und Landesystem ombinationen zeigen die an- und abfliegenden Maschinen. Foto: Marc Strohfeldt

schwellen 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 in der Regel bereits ein Zeitpuffer eingebaut. Bei Starts nach 23 Uhr ist - von den bekannten Ausnahmefällen abgesehen - eine Ausnahmegenehmigung durch das Verkehrsministerium erforderlich. Auf dessen Homepage kann jeder die Ausnahmegenehmigungen einsehen.

➜ www.wirtschaft.hessen.de / verkehrsministerium / Luftverkehr / Verspätete Starts und Landungen

Grundsätzlich muss die DFS ungeachtet einer Genehmigung Start- und Landevorgänge zulassen und begleiten. Die Erlangung einer Ausnahmegenehmigung, die die Landesbehörden ausstellen, ist Sache der Airline beziehungsweise des Piloten.

■ Frage: Wurde der Ostabflug verändert, so dass statt zwischen Heusenstamm und Obertshausen verstärkt über Tempelsee und dann zwischen Obertshausen und Hausen hindurchgeflogen wird?

● Es gibt keine Veränderung. Allerdings kann der Fluglotse, falls eine Maschine schnell an Höhe gewinnt, die Flugrichtung schneller als sonst individuell an die gewünschte Richtung anpassen. Das könnte in diesen Fällen geschehen sein.

Ähnliches gilt auch für die Route über Groß-Zimmern, wo ein Leser feststellte, die Lärmbelastung sei geringer geworden. Auch hier wurde die Route nicht verändert. Insgesamt beeinflusst das Wetter - etwa klarer Himmel - das Lärmempfinden und die Beurteilung der Entfernung der Flugzeuge.