



HESSISCHER LANDTAG

28. 06. 2012

Kleine Anfrage

des Abg. Frank-Peter Kaufmann (BÜNDNIS90/DIE GRÜNEN)
vom 03.05.2012

**betreffend Einhaltung von Flughöhen beim Landeanflug auf den
Flughafen Frankfurt**

**und
Antwort**

des Ministers für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung

Vorbemerkung des Fragestellers:

Von Anwohnerinnen und Anwohnern rund um den Flughafen Frankfurt wird immer wieder berichtet, dass die anfliegenden Luftfahrzeuge in auffallend unterschiedlichen Höhen ihre Standorte überfliegen, wodurch die Fluglärmbelastung ebenfalls unterschiedlich stark sei. Insbesondere wird gefragt, warum nicht stets möglichst große Überflughöhen eingehalten werden könnten, um somit die negativen Wirkungen des Fluglärms einzudämmen.

Vorbemerkung des Ministers für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung:

Die erforderlichen Informationen zur Beantwortung der Anfrage wurden bei der für Flugrouten und -höhen nach § 27c Abs. 2 S. 1 Nr. 1 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) zuständigen Flugsicherungsorganisation (im vorliegenden Falle die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH) eingeholt.

Diese Vorbemerkungen vorangestellt, beantworte ich die Kleine Anfrage wie folgt:

Frage 1. Welche Regeln bezüglich der Flughöhen bestehen für die vier Anflugrouten zum Flughafen Frankfurt nach dem Eindrehen auf die Anfluggrundlinie?

Seit Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest wird am Flughafen Frankfurt zu verkehrsstarken Zeiten parallel unabhängig angeflogen, was aufgrund des geringen Abstandes der alten Parallelbahnen zuvor nicht möglich war.

Bei dem parallel unabhängigen Betrieb werden Flugzeuge aus dem Norden kommend in 5.000 Fuß (ca. 1.500 m) auf den Endanflug für die Landebahn Nordwest eingedreht, Anflüge für die südliche Parallelbahn (aus Süden kommend) werden in 4.000 Fuß (1.200 m) auf das Instrumenten-Landesystem (ILS) geführt. Auf diese Weise wird der aus Sicherheitsgründen vorgeschriebene vertikale Mindestabstand von 1.000 Fuß (ca. 330 m) zwischen zwei aufeinander zufliegenden Flugzeugen sichergestellt.

Frage 2. Welche Standardhöhen sind für die vier Endanflugstrecken jeweils definiert in Abständen von einer, zwei, drei, vier, fünf etc. bis fünfzehn nautischen Meilen vom jeweiligen Aufsetzpunkt?

Der Leitstrahl des Instrumenten-Landesystems führt die anfliegenden Flugzeuge mit einem fest vorgeschriebenen Winkel von 3° zur Landebahn. Wird der Leitstrahl des ILS in einer Entfernung von 15 nautischen Meilen angeflogen, fliegt das Flugzeug in einer Höhe von ca. 4.800 Fuß (1.450 m), in 5 nautischen Meilen sind es ca. 1.600 Fuß (500 m), in 2 nautischen Meilen ca. 640 Fuß (200 m) usw. Die Angaben beziehen sich auf die topografische Höhe des Flughafens, auf dem auch der Gleitwegsender installiert wird. Anhöhen oder Senken unterhalb der Anfluggrundlinie führen zu einer geringeren oder größeren Überflughöhe über Grund.

Frage 3. Welche Abweichungen von den Standardhöhen sind zugelassen?

Bei einem Anflug mittels Instrumenten-Landesystem handelt es sich um ein Präzisionsanflugverfahren, das eine äußerst genaue Flugführung (vertikal wie lateral) gewährleistet. Neben dem fest vorgeschriebenen Sinkwinkel stellt es ebenso sicher, dass sich das Flugzeug in einem ausreichenden Abstand von Hindernissen (natürliche Bodenerhebungen, Bauwerke) befindet. Aus diesem Grund ist eine Abweichung vom ILS nicht zugelassen.

Frage 4. In welcher Weise disponiert die/der jeweilige Fluglotsin bzw. Fluglotse die jeweiligen Flughöhen?

Grundlage für die Tätigkeit der Flugsicherungsorganisation ist § 27c Abs. 2 S. 1 Nr. 1 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG).

Der zuständige Fluglotse bzw. die Fluglotsin muss sicherstellen, dass die Mindestabstände (Staffelungswerte) zwischen den Flugzeugen eingehalten werden. Mittels Sprechfunk weist er/sie den Flugzeugführer an, eine entsprechende Flughöhe einzunehmen und je nach Verkehrslage sogar in Kombination mit einer Sink- oder Steigrate.

Darüber hinausgehende, präzisierende Betriebsregelungen der DFS liegen der Hessischen Landesregierung nicht vor.

Frage 5. In welcher Weise werden die tatsächlichen Flughöhen überwacht?

Die Flughöhen werden von dem zuständigen Fluglotsen mittels Radar überwacht. Eine Änderung der Flughöhe darf nur nach Anweisung durch den Fluglotsen erfolgen.

Frage 6. Welche tatsächlichen Flughöhen wurden in den vergangenen drei Monaten festgestellt?

In den vergangenen drei Monaten erreichten rund 60.000 Anflüge den Flughafen Frankfurt/Main. Deren jeweilige Flughöhe lässt sich heute nicht individuell ermitteln.

Die DFS hat am 9. Mai 2012 in einer Pressemeldung mitgeteilt, dass ihr Flugwegverfolgungswerkzeug STANLY_Track um eine Funktion erweitert wurde, die aufschlüsselt, wie viele Flugzeuge im ausgewählten Zeitraum eine bestimmte Flugspur in welcher Höhe genutzt haben. STANLY_Track ist unter www.dfs.de -> FLIEGEN UND UMWELT -> Flugverläufe erreichbar.

Frage 7. Welche Extremwerte (Maximum und Minimum) wurden hierbei für die einzelnen Anflugrouten in den vergangenen Monaten seit Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest festgestellt?

Seit Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest wurden faktisch alle für den Flugverkehr sicheren Höhen geflogen. Diese reichten von der niedrigsten nutzbaren Höhe, die sich u.a. an der Radarfeldabdeckung orientiert, bis hin zur maximalen Flughöhe, die im Anflugsektor eingenommen werden kann. Es wird stets angestrebt, die Luftfahrzeuge die größtmögliche Höhe nutzen zu lassen und vorzeitiges Absinken zu vermeiden.

Frage 8. Welche Überflughöhen (m über Grund) ergaben sich in diesem Zeitraum bei BR25 für die Siedlungsflächen der Städte Hanau, Mühlheim. Offenbach und Frankfurt am Main?

Es wird auf die Antwort zu Frage 6 verwiesen.

Frage 9. Welche Überflughöhen (m über Grund) ergaben sich in diesem Zeitraum bei BR07 für die Siedlungsflächen der Städte und Gemeinden Ginsheim-Gustavsburg, Birschofheim, Rüsselsheim, Raunheim, Hochheim und Flörsheim?

Es wird auf die Antwort zu Frage 6 verwiesen.

Frage 10. Wann ist mit welchen Anhebungen der Flughöhen in welchen Bereichen gemäß den Ankündigungen des "Fluglärmgipfels" zu rechnen?

Im Zuge der Fluglärmdiskussion und der Luftraumoptimierung im Nahverkehrsbereich des Flughafen Frankfurt/Main wird in Übereinstimmung mit den Vorgaben des Fluglärmgipfels momentan geprüft, die niedrigste Betriebshöhe auf den Gegenanflügen um 1.000 Fuß (ca. 330 m) anzuheben. Als Ziel soll diese Anhebung eine Verminderung der Lärmimmission unterhalb der Gegenanflüge herbeiführen.

Hierzu würde nach erfolgreicher Prüfung an zwei Wegpunkten auf dem nördlichen Gegenanflug die Betriebshöhe von 5.000 Fuß (ca. 1.500 m) auf 6.000 Fuß (ca. 1.800 m) hochgesetzt. Auf dem südlichen Gegenanflug werden analog an zwei Wegpunkten die niedrigsten Betriebshöhen von derzeit 4.000 Fuß (ca. 1.200 m) auf 5.000 Fuß angehoben. Das bedeutet, dass anfliegende Flugzeuge diese Höhe grundsätzlich nicht unterschreiten dürfen.

Durch die Anhebung der Gegenanflüge wird allerdings auch der früheste Eindrehbereich auf den Endanflug um ca. 3 Seemeilen (ca. 5,5 Kilometer) in Richtung Westen, bzw. Osten verschoben. Dadurch werden auf der einen Seite Gemeinden in Flughafennähe entlastet, die Städte unterhalb des ersten Eindrehvorgangs werden durch eine Komprimierung der Anflüge gegebenenfalls etwas stärker belastet. Die Anhebung der Flughöhe auf den Gegenanflügen wird zunächst so lange praktiziert, wie es die Verkehrslage zulässt. Die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH hat den gesetzlichen Auftrag, den Verkehr sicher, geordnet und flüssig abzuwickeln.

Das Verfahren wird zunächst der Frankfurter Fluglärmkommission zur Beratung vorgestellt.

Wiesbaden, 12. Juni 2012

In Vertretung:
Steffen Saebisch