10.01.2013

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Günther Felbinger FREIE WÄHLER** vom 01.10.2012

Fluglärm in Unterfranken

Ich frage die Staatsregierung:

- Wie sind die genauen An- und Abflugrouten zum/vom Flughafen Frankfurt Main über die Landkreise Main-Spessart und Miltenberg?
 - a) Gab es hierbei seit 01.01.2012 Änderungen?
 - b) Wenn ja, welche?
- In welcher Höhe fliegen die Flugzeuge zum Flughafen und vom Flughafen weg über die genannten Landkreise?
- Welche Ausnahmen erlauben ein Abweichen von diesen Routen und Höhen?
- 4. Auf welchen Routen und dazugehörigen Höhen findet der Flugverkehr in diesen genannten Ausnahmen statt?

Antwort

des Staatsministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie

vom 27.11.2012

Die Schriftliche Anfrage wird unter Berücksichtigung einer Stellungnahme der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH wie folgt beantwortet:

Zu 1. a) und b):

Anflüge

Zirka 40% aller Anflüge treffen über das Funkfeuer Spessart (PSA) im südlichen Landkreis Aschaffenburg bei Dammbach in den Luftraum der Anflugkontrolle Frankfurt ein. Flugzeuge nähern sich dem Funkfeuer PSA, indem sie von Süden und Osten kommend aufgefächert über die Landkreise Miltenberg und Main-Spessart fliegen. Ab dem Funkfeuer PSA werden sie von den Fluglotsen der Anflugkontrolle übernommen und über die Radarführungsstrecken zum Flughafen geführt (siehe **Anlagen 1 und 2**).

Dabei kann es in Abhängigkeit vom Verkehrsaufkommen auch zu direkten Überflügen in Bereichen südlich der Stadt

Aschaffenburg, d. h. im nördlichen Landkreis Miltenberg kommen.

Abflüge

Flugzeuge mit südöstlicher Destination nutzen die Startbahn 18 (Startbahn West) und folgen nach dem Start den Abflugstrecken 18-KNG (kurz) und 18-KNG (lang) in Richtung Funkfeuer König (KNG) und überfliegen dann zum Teil Bereiche des Landkreises Miltenberg.

Über den Landkreis Main-Spessart verläuft (auf Höhe Frammersbach) eine Abflugstrecke mit der Kennung "07-O", die bei Ostbetrieb (zu etwa 1/3 des Jahres) von Luftfahrzeugen beflogen wird, deren Ziel sich im Osten befindet (siehe Anlage 2).

Eine Änderung dieser Flugverfahren gab es seit dem 1. Januar 2012 nicht.

Zu 2.:

Die im Folgenden genannten Flughöhen beziehen sich auf die Höhe über Meeresspiegel.

Als **Anlage 3** liegt eine Darstellung der Flugspuren von **Anflügen** bei.

Der Landkreis Miltenberg wird bei Anflügen grundsätzlich in Höhen zwischen 6.000 ft (ca. 1.830 m; niedrigste Höhe im nördlichen Bereich) und 12.000 ft (ca. 3.650 m; hauptsächlich Mitte und Süden) überflogen.

Über dem Landkreis Main-Spessart finden im Wesentlichen im Süden bei Marktheidenfeld und Wertheim (gefächerte Anflüge Richtung Funkfeuer PSA) sowie in geringerer Häufigkeit im westlichen Landkreis auf gesamter Ausdehnung Anflüge in Höhen um die 12.000 ft (ca. 3.650 m) statt.

Als **Anlage 4** liegt eine Darstellung der Flugspuren von **Abflügen** bei.

Der Landkreis Miltenberg wird in Höhen jenseits der 12.000 ft (ca. 3.650 m) überflogen (Verlauf der Abflugstrecken vom Funkfeuer KNG). Einzelne Luftfahrzeuge mit Flugziel im Osten können vom Fluglotsen im Wege der Einzelfreigabe von der Abflugstrecke 18-KNG (kurz) abgeleitet werden, um direkt ihr Flugziel anzusteuern, und fliegen dann am nördlichen Rand des Landkreises Miltenberg in genannter Höhe.

Der Landkreis Main-Spessart wird bei Westwetterlage von Luftfahrzeugen im Abflug grundsätzlich nicht überflogen. Bei Ostwetterlagen wird der Landkreis Main-Spessart im Verlauf der Abflugstrecke 07-O überflogen. Die Flughöhen bei Frammersbach liegen meist schon oberhalb 13.500 ft (ca. 4.100 m; obere Grenze der Radarerfassung Flughafen Frankfurt) im Übrigen oberhalb 10.000 ft (ca. 3.050 m).

Zu 3.:

Die Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) enthält die bei der Teilnahme am Luftverkehr zu beachtenden Verkehrsregeln. § 27 a LuftVO regelt hinsichtlich der Flugverfahren, dass diese von den Luftfahrzeugführern zu befolgen sind, soweit die zuständige Flugverkehrskontrollstelle keine Flugverkehrskontrollfreigabe erteilt hat.

Flugverfahren einschließlich Flugwege, Flughöhen und Meldepunkte werden durch Rechtsverordnung des Bundesaufsichtsamtes für Flugsicherung festgesetzt. Es handelt sind um technische Anweisungen, Standards bzw. Ausfallregeln, die für Piloten verbindlich sind, für den Fall, dass der Fluglotse keine Einzelanweisung erteilt hat.

Die Festlegung von Flugverfahren erleichtert die Arbeit des Fluglotsen, der den Flugverkehr zu jeder Zeit sicher, geordnet und flüssig abzuwickeln hat. Vor allem bei hohem Verkehrsaufkommen oder z. B. bei Funkausfall, in Zeiten, in denen der Fluglotse hinsichtlich der sicheren Abwicklung des Verkehrs besonders gefordert ist, kann der Fluglotse auf der Grundlage der veröffentlichten Flugverfahren und im Bewusstsein der verbindlichen Beachtung durch die Piloten die Kontrolle der An- und Abflüge weiter beherrschen und planen.

Die Flugverfahren bilden gleichzeitig technische Notwendigkeiten ab, die sich beispielsweise unter Zuhilfenahme des Instrumentenlandesystems während des Endanfluges ergeben, um eine sichere Landung zu gewährleisten.

Mit der **Flugverkehrskontrollfreigabe** erhält der Luftfahrzeugführer die Erlaubnis des Fluglotsen, seinen Flug unter bestimmten Bedingungen durchzuführen. Der Fluglotse kann dabei insbesondere den Flugweg und die Flughöhe durch Einzelanweisung festlegen.

Der Fluglotse kann jederzeit aus Sicherheitsgründen von den veröffentlichten Flugverfahren abweichende Einzelanweisungen erteilen.

Im Übrigen sind abweichende Einzelanweisungen durch den Fluglotsen im Sinne einer sicheren, geordneten und flüssigen Abwicklung des Flugverkehrs immer möglich, sofern die Sicherheitsmindesthöhen nicht unterschritten werden und sofern DFS-interne Betriebsanordnungen dem nicht entgegenstehen.

Für Abflüge gibt es eine allgemeine DFS-interne Anordnung, dass Jets frühestens dann von der veröffentlichten Abflug-Streckenführung abweichen dürfen, wenn das Luftfahrzeug eine Höhe von 5.000 ft (ca. 1.520 m) erreicht hat.

Bei Anflugverfahren gibt es keine generellen Regelungen der DFS, sondern es werden zum Teil DFS-interne Anordnungen für einzelne Standorte getroffen. Dies trifft auf den Standort Frankfurt zu: Seit 18.10.2012 darf in den südlichen Gegenanflug nicht mehr unter 5.000 ft (ca. 1.520 m) eingeflogen werden.

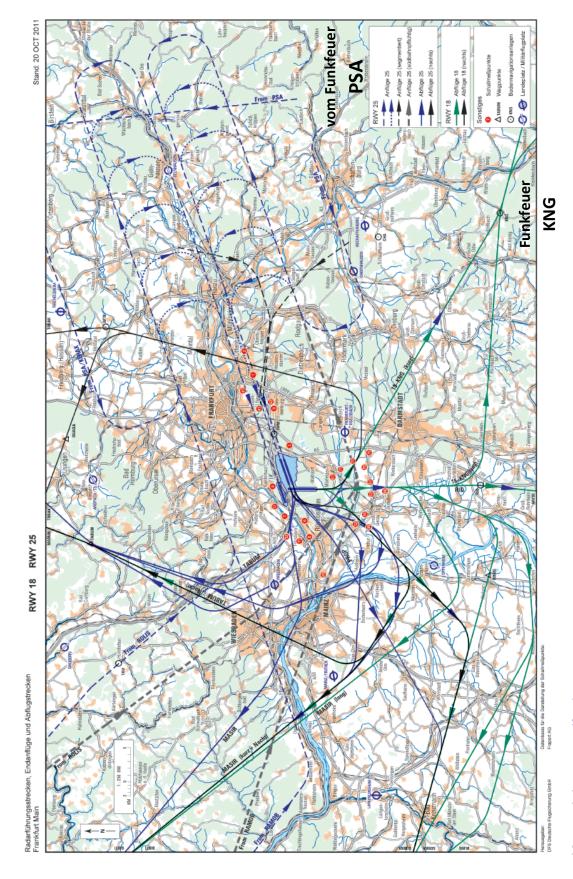
Der Pilot darf von der zuletzt erteilten und bestätigten Flugverkehrskontrollfreigabe nicht eigenmächtig abweichen (außer in Notlagen, die eine sofortige Entscheidung erfordern).

Zu 4.:

Von Flugverfahren abweichende Einzelanweisungen sind – im Rahmen der obigen Ausführungen – grundsätzlich in allen Bereichen möglich, in denen Flugverfahren festgelegt sind. Die von den Fluglotsen im Einzelnen erteilten Flugverkehrskontrollfreigaben werden nicht veröffentlicht. Die Flugwege und Flughöhen der an- und abfliegenden Luftfahrzeuge sind aus den von der DFS veröffentlichten Flugverlaufsdarstellungen ersichtlich (www.dfs.de; vgl. beispielhaft Anlage 3 und 4).

Anlage 1 (schematische Darstellung):

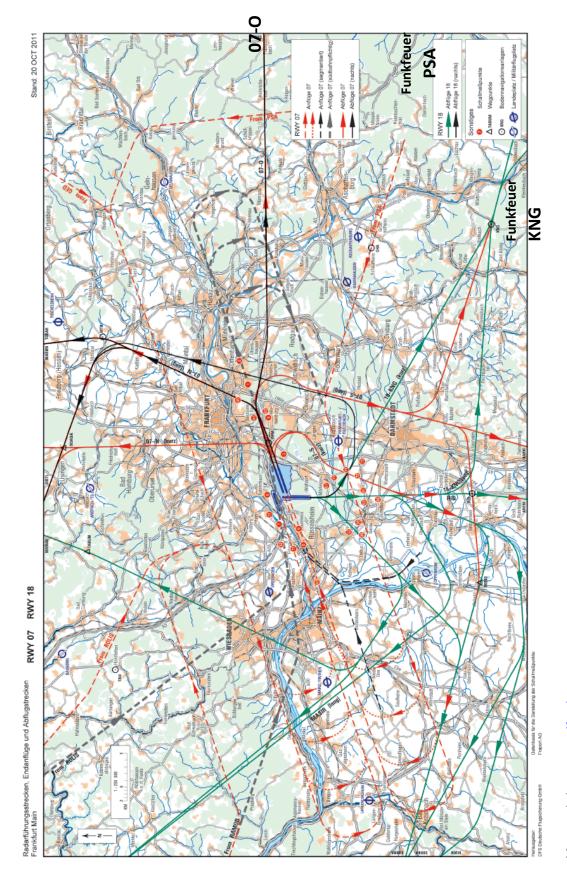
Radarführungsstrecken, Endanflüge und Abflugstrecken bei Westwetterlage, d. h. die Flugzeuge fliegen von Osten kommend den Flughafen Frankfurt/Main an und starten in Richtung Westen.



Karte siehe www.dfs.de

Anlage 2 (schematische Darstellung):

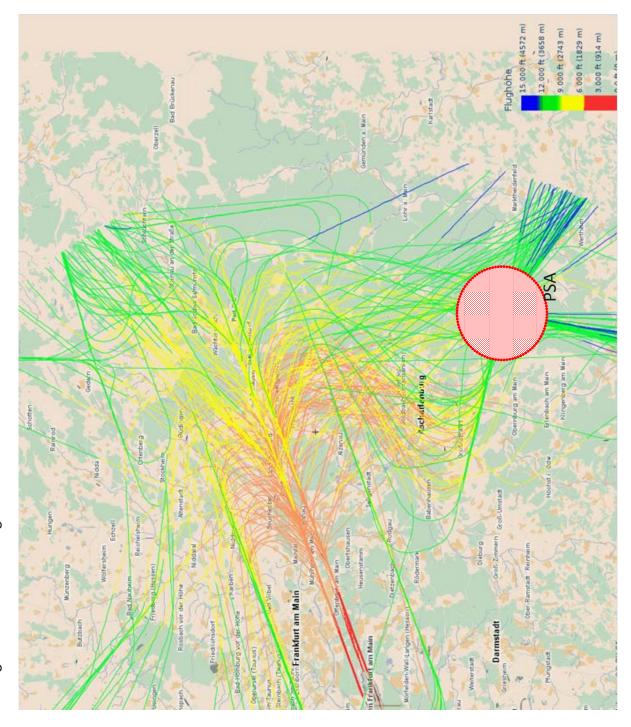
Radarführungsstrecken, Endanflüge und Abflugstrecken bei Ostwetterlage, d. h. die Flugzeuge fliegen von Westen kommend den Flughafen Frankfurt/Main an und starten Richtung Osten.



Karte siehe www.dfs.de

Anlage 3 (schematische Darstellung)

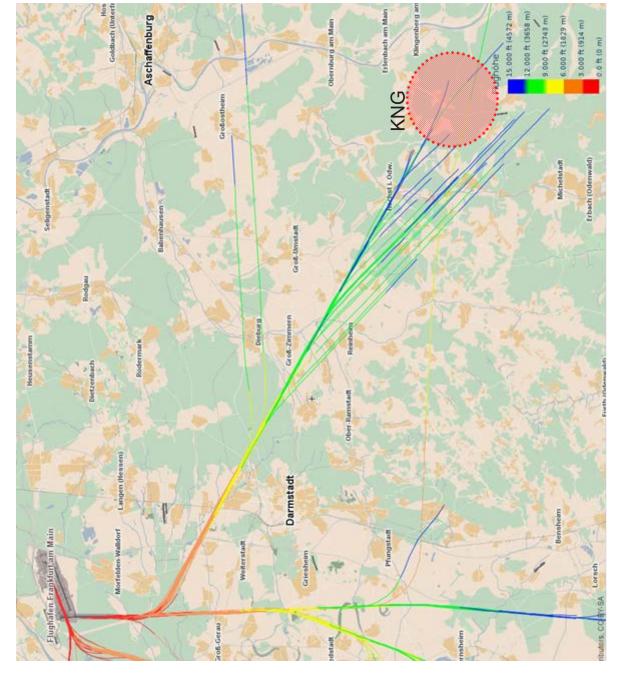
Anflüge bei Westwetterlage



Flugspurendarstellung siehe www.dfs.de

Anlage 4 (schematische Darstellung)

Abflüge bei Westwetterlage



Flugspurendarstellung siehe www.dfs.de