

## Beantwortung der schriftlich gestellten Fragen

1. *Gibt es für die Festlegung von An- und Abflugrouten Vorschriften, Regeln oder Vereinbarungen der ICAO? Wenn ja, welche sind dies? Sind sie für die BRD verbindlich?*

### Antwort:

Ja. Vorgaben für die Festlegungen von An- und Abflugrouten erfolgen in ICAO-Regelungen. Die ICAO-Regeln gelten in Deutschland. Abweichungen sind gegenüber der ICAO zu notifizieren. Außerdem gelten nationale Regelungen (Gesetze, Verordnungen und Richtlinien).

2. *Für die Abwägung zur Festlegung von An- und Abflugrouten durch die DFS gibt es Richtlinien, die sich unterscheiden zwischen Tag- und Nachtzeitraum. Im Nachtzeitraum tritt der Lärmschutz nach der "Sicherheit" an die zweite Stelle vor die "Wirtschaftlichkeit". Darf davon abgewichen werden und wenn ja, unter welchen Bedingungen?*

### Antwort:

Wesentlich ist die Auflage des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) §29b Abs. 1.. Danach ist auf die Nachtruhe der Bevölkerung in besonderem Maße Rücksicht zu nehmen. Damit sind die Vorgaben klar. Die Wirtschaftlichkeit ist kein öffentlicher Belang und kann damit die besondere Berücksichtigung der Nachtruhe nicht überwinden, wenn die Zahl der Betroffenen einem öffentlichen Belang gleichkommt.

3. *Warum wird bei Abflügen nicht das gleiche Verfahren wie bei Anflügen (Radarleitstrahl 20 km vor Landebahn) angewendet, um dem Eigenanspruch der DFS "An- und Abflugverfahren: Bei deren Festlegung wird neben höchster Sicherheit vor allem auf Effizienz und Minimierung der Lärmbelastigung geachtet." gerecht zu werden?*

**Antwort:**

Diese Führung über einen Leitstrahl<sup>1</sup> wie beim Anflug ist beim Abflug technisch nicht möglich. Während alle motorgetriebenen Flächenflugzeuge einen einheitlichen Gleitwinkel erfliegen können, ist ein gemeinsamer Steigwinkel nicht möglich; oder dieser müsste so flach sein, dass es zu erheblichen zusätzlichen Lärmbelastungen käme. Außerdem dient das ILS dazu, dass die Piloten auch bei schlechter Sicht die schmale Landebahn am richtigen Aufsetzpunkt treffen. Aus der Streuung wird der Verkehr auf einen Punkt zugeführt. Beim Abflug wird letztlich vom Punkt weg in die Fläche verteilt. Sie Abflüge in Leipzig/Halle erfolgen nach Instrumentenregeln.

4. *Wir haben kürzlich im LBA Unterlagen gefunden, nachdem es aktuelle Pläne der DFS gibt, die kurze Südabkurvung auch nachts zu befliegen. Welche Voraussetzungen müssen gegeben sein, die an sich schon widerrechtliche Flugroute nun auch noch nachts zu befliegen?*

**Antwort:**

Flugrouten können jederzeit verändert werden. Veränderungen sind im Bundesanzeiger und den Nachrichten für Luftfahrer (NfL) bekannt zu machen. Insoweit kann es keine widerrechtliche Regelung durch BAF/DFS geben.

5. *Bzgl. der Überflüge des südlichen Leipziger Stadtgebietes: Uns ist es unerklärlich, weshalb die Einflugschneise (Westwind) bei dem Endanflug über das südliche Stadtgebiet Leipzigs liegt, anstatt die Route einige km südlicher (ca. Höhe A38, ehem. Braunkohletagebauegebiete) zu verlegen. Auf den Flugroutenkarten sind die Flugrouten und deren Bünde-*

---

<sup>1</sup> Ein ILS Leitstrahl (für Präzisionsanflugverfahren) setzt sich zusammen aus dem horizontalen Gleitweg und dem vertikalen Landekurs. Der Anflug erfolgt im Schnittpunkt dieser beiden Leitstrahlen nach Instrument (Flug ohne Sicht).

Anmerkung: Es gibt drei Arten von Anflugverfahren: nach Sichtflugregeln, nach Instrumentenregeln und nach Präzisionsregeln. Alle drei Anflugverfahren sind gleich sicher. Ein Anflugverfahren nach Präzisionsregeln ist nicht sicherer als ein Anflugverfahren nach Sichtflugregeln.

*lung gut zu sehen. Anfragen an diverse Gremien verliefen im Sande, ich vermute, die DHL will einfach abkürzen und Geld sparen.*

**Antwort:**

Diese „Endanflüge“ sind Gegenanflüge (DFS spezielle Regelung zur Minderung des Personaleinsatzes bei der Tower-Kontrolle) auf denen eine „Entzerrung“ des Verkehrs stattfindet. Diese Gegenanflüge finden in einer Höhe (ca. 2.000 bis 1.500 m) statt, so dass die Rechenprogramme zur Fluglärmrechnung keine Werte mehr ausweisen. Fluglärmmessungen finden in der Regel dort nicht statt. Wäre auch wegen des Umgebungslärms äußerst schwierig und wahrscheinlich wenig ergebnisrelevant. Diese Gegenanflüge finden zum jeweiligen Endanflug, in Regel ca. 6 bis 10 km, parallel zum Endanflug statt. Maßgeblich dafür ob Städte überflogen werden, ist die Lage der Warteräume. Tatsächlich führen diese von DFS vorgegebenen Flugverfahren nicht dazu, dass der kürzeste Weg geflogen wird. Diese, nur von der DFS benutzten Anflugverfahren, führen eher zu einem erheblich längeren Anflug und zu einer regionalen Verlärmung.

6. *Wir Markranstädter schließen uns der Frage von Herrn Meinhardt (Bürgerverein Stötteritz) an. Wir liegen bei Westwind unter der selben Flugroute des sogenannten "Gegenanflug West" und wir fragen uns, warum der Gegenanflug einem breit gezogenen Korridor über den Ortschaften Markranstädt, Döhlen, Quesitz, Thronitz, Schkölen, Räpitz, Schkeitbar, Lausen, Göhrenz und Albersdorf folgt, anstatt der Trasse der sowieso verlärmten Autobahn A38 zu folgen, die alle direkten Ortschaftsüberflüge, einschließlich der südlichen Teile Leipzigs vermeiden würde.*

**Antwort:**

Generell bietet sich für Leipzig/Halle ein völlig anderes Anflugverfahren an. Beispiele können schnell im Ausland gefunden werden. Z.B. könnte eine so genanntes Continuous Decent Approach (CDA) zu einer erheblichen Lärmentlastung und deutlich kürzeren Anflügen führen. Die-

ses Verfahren führt aber möglicherweise auch zu einem erhöhten Personalbedarf bei der Anflugkontrolle.

(Dieter Faulenbach da Costa)