

# Tiefer über den Taunus hinweg

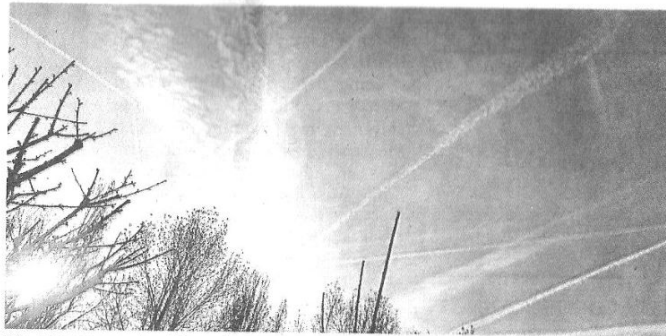
Hochtaunus Deutsche Flugsicherung ändert Flughöhen auf dem Gegenanflug – Kreis betroffen

Seit vielen Monaten beschwerten sich die Bad Homburger über vermehrtes Flugaufkommen und verstärkten Fluglärm. In jüngster Vergangenheit häuften sich auch die Beschwerden über tieffliegende Flugzeuge. Die dürften nicht weniger werden. Denn die Deutsche Flugsicherung (DFS) hat an den Höhen geschraubt.

VON SABINE MÜNSTERMANN

Die Fluglärmkommission tagt regelmäßig und befasst sich, wie der Name sagt, mit Fluglärm. Mitglieder sind stark von Fluglärm betroffene Kommunen, aber auch die Fraport und die Lufthansa. Der Hochtaunuskreis, der früher zumindest eine Beobachterfunktion in dem Gremium hatte, wurde vor einigen Jahren ausgeschlossen.

Die Mitglieder der Kommission jedenfalls wurden auf ihrer jüngsten Sitzung von der Deutschen Flugsicherung (DFS) überrascht. Sie wurden darüber informiert, dass die im Jahr 2014 in den Regelbetrieb überführte „Maßnahme der Anhebung der Gegenanflüge um 1000 Fuß“, aus Gründen der Flugsicherheit, künftig nicht mehr weiter betrieben wird. Das bedeutet:



Die Flugspuren im Himmel zeugen von regem Verkehr. Der wird künftig wohl noch ein bisschen tiefer unterwegs sein – auch über dem Taunus. Foto: jr

Flugzeuge, die im Anflug sind, sollen 1000 Fuß tiefer fliegen als bisher.

## Lärmkommission will prüfen

Die Fluglärmkommission nahm diese Nachricht, wie sie in einer Pressemitteilung schreibt, „äußerst kritisch“ auf. Es werde mit „deutlich höheren Belastungen“ in dem Bereich gerechnet, der „aus gutem Grund“ nach Neuordnung der Anflugstrecken im Jahr 2011 durch Anhebung der Überflughöhe entlastet werden musste. Das Gremium will deswegen prüfen lassen, ob

die Sache wirklich erforderlich ist. Auf Nachfrage der Fluglärmkommission hat die Deutsche Flugsicherung (DFS) die Probleme nicht konkretisieren können, sagt Dr. Berthold Fuld, Vizepräsident der Bundesvereinigung gegen Fluglärm und in der Fluglärmkommission vertreten.

Auf Anfrage dieser Zeitung erklärte DFS-Sprecherin Ute Otterbein: Gemeint seien Situationen, in denen die Lotsen die Abstände zwischen Flugzeugen nicht immer gewährleisten konnten. Wirklich kritische Situatio-

nen habe es hier zwar bislang noch nicht gegeben – es sei aber Aufgabe der DFS, dies zu verhindern, daher jetzt diese Veränderung. Die Flughöhe auf dem Gegenanflug würde tatsächlich abgesenkt, bestätigte Otterbein und weiter: „Dies bedeutet eine Veränderung der bisherigen, in der Allianz für Lärmschutz vereinbarten Regelungen.“ Damals waren die Höhen auf den sogenannten Gegenanflügen heraufgesetzt worden, „das können wir leider nicht mehr aufrechterhalten“.

Grund seien stetig steigende Luftverkehrszahlen. Aber auch negative Erfahrungen, die man mit den zuvor angehobenen Eindrehhöhen machen musste, würden die Flugsicherung zum Handeln zwingen. Fuld hält das für vorgeschoben, „damit die DFS möglichst viel Flugverkehr mit möglichst wenig Fluglotsen abwickeln kann“.

Zur Erklärung: Gegenanflüge sind die Strecken, die die Flugzeuge vor dem Eindrehen auf den Endanflug zurücklegen. Auf diesen Gegenanflügen wurden Punkte definiert, für die verbindliche Höhenvorgaben gelten. Das sind im Norden zwei Wegpunkte mit 6000 Fuß, im Süden sind es 5000 Fuß. Die unterschiedlichen Eindrehhöhen sind wichtig, weil die Anflugströme

im parallelen Betrieb laufen und damit die Flugzeuge ausreichenden Höhenabstand zueinander haben.

## Viele Flüge über Homburg

Von dieser Änderung betroffen sind bei Westwind die Städte und Gemeinden westlich von Schöneck, hier gelten nun 5000 statt 6000 Fuß. Bei Ostwind sind es die Städte und Gemeinden östlich von Wiesbaden. Wer nun glaubt, das trifft den Hochtaunuskreis oder Bad Homburg nicht, der irrt: Fuld sagt: „Da viele Gegenanflüge statt auf den veröffentlichten Strecken nördlich über Bad Homburg geführt werden, ist der Hochtaunuskreis sehr wohl von der Absenkung betroffen.“ Gerade Bad Homburg könnte zusätzlich tangiert sein, so Fuld weiter. Zur Erinnerung: Bad Homburg ist bei Ostbetrieb (BR 07) durch die Abflugstrecke 07-Nord (kurz) vom Parallelbahnsystem nach Norden belastet. Fuld sagt: „Es ist zu befürchten, dass künftig viele Abflüge aufgrund kreuzender Gegenanflüge tief gehalten werden.“ Und, was neben der Lärmproblematik auch nicht vergessen werden sollte: „Die noch länger werdenden Horizontalflüge in geringer Höhe sind verbunden mit einem deutlich höheren Kraftstoffverbrauch.“