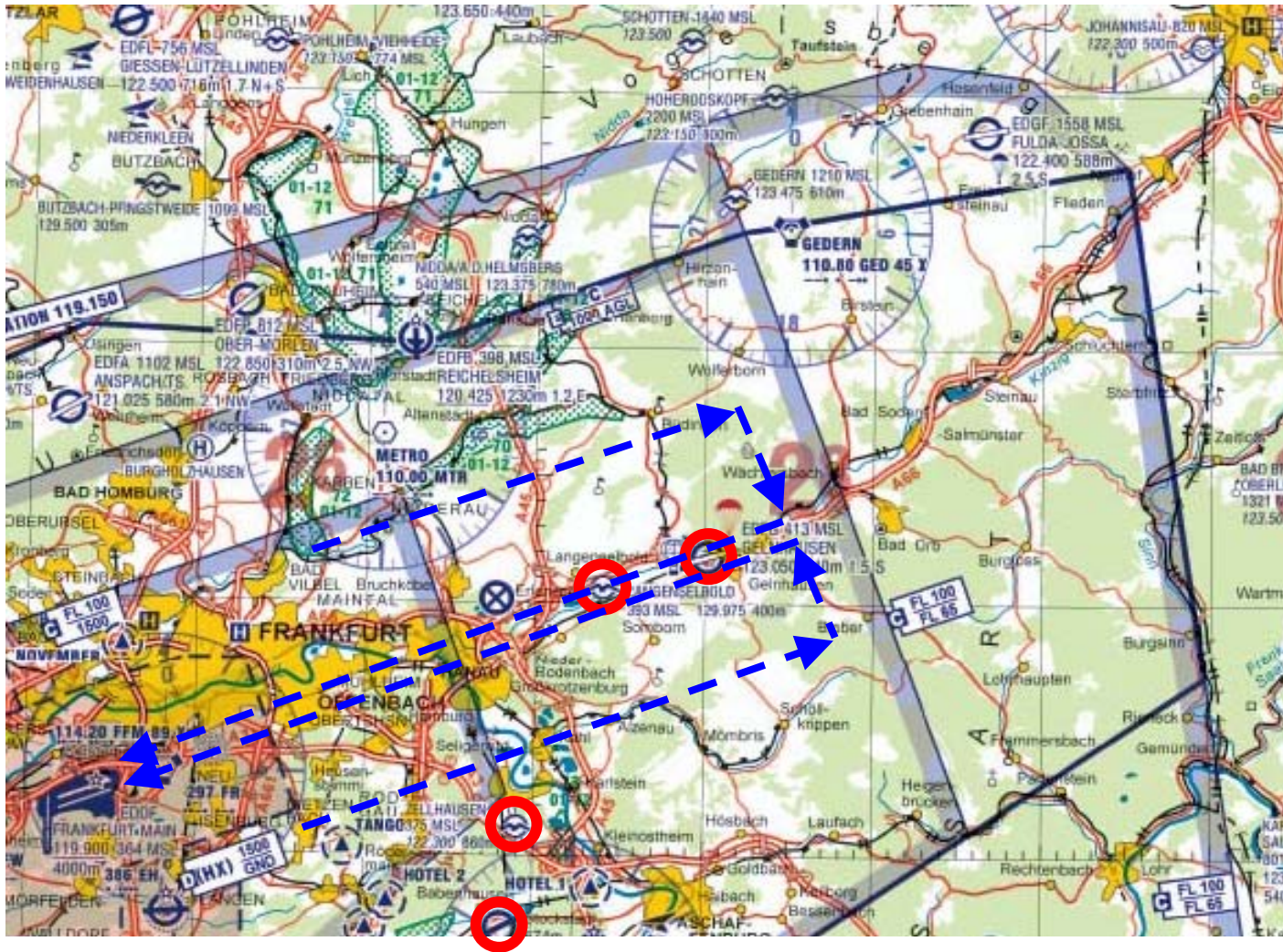


Anpassung Luftraum C Frankfurt zur Inbetriebnahme der Nordwest-Bahn



Planung mit geplantem doppeltem Parallel-Anflug mit nördlicher u. südlicher Platzrunde

Anpassung Luftraum C Frankfurt für Nordwestbahn

Eckpunkte der geplanten Luftraumanpassung / Anflugverfahren

- Ausdehnung des 3.500ft- und FL65-Bereichs nach Osten
- Absenkung des westlichen 4.500ft-Bereichs auf 3.500ft
- zusätzlicher Bereich 3.500 – 5.500 ft im Westen
- zwei parallele Anflüge horizontal in 4.000 ft bzw. 5.000 ft MSL aus ca. 30 NM Entfernung mit je bis zu 10 – 15 Lfz.

Kritik der Airlines und ihrer Piloten

- Widerspruch zum Grundsatz ökonomischer und lärmarmen Anflugverfahren (z. B. *Continuous Decent Approach CDA*)
- Unökonomisch (Treibstoffverbrauch), Umwelt belastend (Lärm, Abgase)
- Erhöhtes Vogelschlag-Risiko

Lärmbelastung der Allgemeinheit

- Entspricht einer Verlagerung des „Holding“ für bis zu 25 Lfz. ins „Parterre“
- Verdoppelung des Fluglärm-Schallpegels durch Absenkung um 1.000 ft
- Verdoppelte Zahl der Anflüge durch Parallel-Betrieb

Auswirkung auf Allgemeine Luftfahrt und Luftsport

- Kleinflugzeuge (Motorsegler, ULs) werden zu niedrigeren Anflügen und zu erhöhter Lärmbelastung der Umgebung gezwungen
- Streckensegelflug wird an verschiedenen Standorten (u. a. Mainz, Langenlonsheim, Oppenheim, Langenselbold, Zellhausen, Babenhausen, Gelnhausen) erheblich erschwert bzw. endgültig unmöglich gemacht
- 3. Abschnitt der SF-Ausbildung (50 km–Streckenflug) wird unmöglich, ohne Segelflugausbildung „Aus“ für den Segelflug an solchen Standorten