

Was sind Direktfreigaben?

Ein Pilot darf in Frankfurt dann vom Standardverfahren in die Richtung seiner Destination abbiegen, wenn er mind. 6.000 Fuß Höhe erreicht hat (bei Jets), bzw. wenn er mind. 3000 Fuß Höhe erreicht hat (bei Propellermaschinen). Flugzeuge, die Kurz- oder Mittelstrecken fliegen, erreichen diese Höhe früher als schwere Langstreckenmaschinen, aber auch innerhalb dieser Kategorien gibt es große Unterschiede je nach Flugzeugtyp und spezifischem Gewicht.

Daher findet man bei allen Abflugstrecken ab einem bestimmten Punkt, dass Flugzeuge an unterschiedlichen Stellen „abbiegen“ und es zu einer Auffächerung der Bewegungen kommt. Ganz grob kann man sagen, dass im Nahbereich des Flughafens das Ziel ist, mehrere, aber gebündelte Flugkorridore zu haben, weil die Flugzeuge in Flughafennähe noch einen geringen Abstand zueinander haben und es für die Sicherheit aber auch für den Lärmschutz wichtig ist, dass ein Flugzeug nur genau dort fliegt, wo man es auch erwartet. In weiterer Entfernung kommt dann die Auffächerung Richtung der jeweils unterschiedlichen Ziele. Dieses „Abbiegen“ vom Standardverfahren und Verlassen des Flugerwartungsgebiets ist ein normaler betrieblicher Vorgang, der auf allen Abflugstrecken irgendwann erfolgt. Der Pilot darf aber nur zu seinem Ziel abbiegen, wenn der Lotse ihm das an dieser Stelle erlaubt. Man nennt diesen Vorgang „Einzel- bzw. Direktfreigabe“.

Auch Direktfreigaben wurden – so wie sie 2016 erfolgten – bei den Fluglärmrechnungen berücksichtigt, in dem sogenannte Stellvertreterstrecken gebildet werden. Die meisten Direktfreigaben treten aber außer an Tagen mit z.B. wetterbedingten Besonderheiten erst weiter vom Flughafen entfernt auf.