

Kreisverwaltung Mainz-Bingen · Postfach 1355 · 55206 Ingelheim am Rhein

Fluglärmmmission
Flughafen Frankfurt / Main

Es schreibt Ihnen

Herr Alexander J. Pohl
Büro für Wirtschaftsförderung
und Kreisentwicklung
Zimmer JC 123
Tel.: 06132 / 787 - 1091
Fax: 06132 / 787 - 97 1091
E-Mail: Pohl.Alexander@mainz-bingen.de

Seite 1 von 3

17.05.2021

260. Sitzung Top 5 – Steeper Approach

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Landkreis Mainz-Bingen ist weiterhin der Ansicht, dass das Anflugverfahren „Steeper Approach“ zu einer Reduzierung des Fluglärms in der Umgebung des Flughafens Frankfurt führen kann.

Wir bitten daher die Fluglärmmmission folgenden Beschluss zu fassen:

Die Fluglärmmmission bittet das DLR und das ExpASS in einer Sitzung in 2021 das Anflugkonzept „Steeper Approach“ zu behandeln und zwar im Zusammenhang mit den Einzelthemen

1. *satellitengestützte Anflugsysteme (GBAS, SBAS)*
2. *segmentierte Anflüge (z. B. RNP-Y-Approach, jetzt im Probetrieb)*
3. *gekurvte Anflüge*
4. *Perspektiven für ein DLR-Folgeprojekt „Lärminderung im Landeanflug“ aufzuzeigen, das zu weiteren Erkenntnissen - bis hin zur „Markteinführung“ – führt, u. a. mit Angaben der erforderlichen Zeitaufwände und finanziellen Mittel.*

*Info: DLR-Dokumentation bisheriger Ergebnisse und Erkenntnisse unter:
dglr.de/publikationen/2016/420258.pdf*

Die Einzelthemen könnten aufgrund der Bedeutung und Erwartungshaltung der mit Fluglärm belasteten Menschen bevorzugt in einer Sondersitzung „Leise Anflugverfahren“ erörtert werden. Die FLK-Geschäftsführung sollte, soweit passend und verfügbar, weitere Fachleute aus verschiedenen Organisationen zu dieser Sitzung hinzuziehen, z. B.

- *Rheinisch-Westfälische Technische Hochschule Aachen – Projekt 2016: „STEEP SEGMENTED APPROACH FOR NOISE REDUCTION“ Testflüge von UPS und TUIfly am Flughafen Köln-Bonn*
- *Eurocontrol - Analysis of vertical flight efficiency during climb and descent (Bericht vom 19.01. 2017)*
- *Fluggesellschaften: Herr Lumnitzer (jetzt Lufthansa), der als Condor-Pilot Testflüge zum „Steeper Approach“ durchführte*

Dienstgebäude und Lieferanschrift:

Georg-Rückert-Straße 11
55218 Ingelheim am Rhein
Tel. Zentrale 06132 / 787 - 0
Fax Zentrale 06132 / 787 - 1122
kreisverwaltung@mainz-bingen.de

www.mainz-bingen.de

Öffentliche Verkehrsmittel:

- Deutsche Bahn, Bahnhof Ingelheim (3 Fußminuten)
- Buslinie 611, 612, 613, 620, 640, 643, 650, 75
- Barrierefreie Parkplätze
- Eingang und Toiletten barrierefrei

Bankverbindung:

Sparkasse Rhein-Nahe
IBAN DE23 5605 0180 0030 0003 50
BIC MALADE51KRE

Sparkasse Mainz
IBAN DE45 5505 0120 0100 0111 54
BIC MALADE51MNZ

Begründung:

Mit der Nutzung modernster satellitengestützter Techniken wird die Navigation in der Luftfahrt geradezu revolutioniert. Es ergeben sich völlig neue Potentiale eben nicht nur für kosteneffiziente Streckenführungen, sondern in gleichem Maße Chancen für überzeugende lärmreduzierte Flugverfahren.

Die sich teils widerstrebenden Interessen der Luftverkehrswirtschaft und der Flughafenanrainer müssten bei der Realisierung der Veränderungen und Anpassungen an neue Flugverfahren ausgewogen berücksichtigt werden. Und zwar nicht allein bei der Festlegung einer Maßnahme selbst, sondern auch bei der zeitlichen Priorisierung der Realisierungsschritte.

Mit der Vorstellung neuer Navigationsverfahren, wurde grundsätzlich immer auch auf die Potentiale der Lärminderung hingewiesen. Allein die Ausschöpfung dieser Potentiale lässt bis heute auf sich warten.

Beispiel: „Steep Segmented Approach“

(auch „Steeper Approach“, „Double Slope“ oder „ACDA-Advanced Continuous Descent Approach“)

Das ExpASS stellt in seinem vorliegenden Beschluss die „Nicht-Umsetzbarkeit“ fest und stellt die Reduzierung von Lärmwirkungen infrage. Damit steht die Meinung des ExpASS im Widerspruch zu Ergebnissen, die das DLR auf ICANA-Konferenz und in der FLK vorgestellt hat.

Andererseits sieht das ExpASS jedoch sehr wohl die Potentiale des „höheren Fliegens“, nennt aber keine Ideen, Vorstellungen, Planungen, die zu Flugverfahren mit größeren Überflughöhen führen.

Die interessierten Bürger werden nach Veröffentlichung der ExpASS-Präsentation sich sehr wohl an die Zusagen der Luftfahrtindustrie und Politik in der „Allianz für mehr Lärmschutz“ zur Umsetzung des „Point Merge Systems“ erinnern. Das neue Anflugkonzept versprach spürbare Lärminderungen auch durch größere Überflughöhen im frühen Anflugteil und die Realisierung war bereits zugesagt. Dann aber wurde die Umsetzung plötzlich „abgesagt“.

Sicherlich wird auch die Realisierung der Lärminderungsmaßnahme „AMTIX“, die mit großem Aufwand geplant war, wieder zur Sprache gebracht werden.

Es ist an der Zeit, dass die Flughafenanrainer hören, spüren und nachvollziehen können, dass es die Luftfahrtindustrie ernst meint mit dem „Balanced Approach“, dem ausgewogenen Interessenausgleich bei der Festlegung von Flugverfahren im nahen und weiten Umfeld des Flughafens. Ein Mittel dafür ist die Entwicklung und Vorstellung und das Monitoring einer Roadmap, so wie die Roadmap, die als Ergebnis der „Allianz für mehr Lärmschutz“ in 2012 vereinbart und veröffentlicht wurde. Das Monitoring bzw. das Controlling zur Umsetzung fehlte damals jedoch.

Ein optimales Ergebnis der zuvor genannten FLK-Diskussion zur Thematik „Potentiale und Chancen modernster Navigationstechnik“ könnte und sollte der Beginn zur Festlegung einer neuen Roadmap sein. Die FLK sollte in die Entwicklung und in das Controlling eingebunden werden.

Zum „Double Slope“ sind öffentlich folgende Informationen von der ICANA-Konferenz, aus der Vorstellung der DLR-Ergebnisse in der FLK-Sitzung und dem GBAS-Vortrag der Fraport bekannt:

- Überflughöhen, abhängig von der Entfernung bis zur Landung, um 3.000 Fuß (rund 1.000 m) höher als bisher

- überzeugende Lärminderung ab einer Entfernung von mehr als 10 km vor der Landung wie u. a. die folgende DLR-Folie aufzeigt (ACDA = Steeper Approach-Anflug)
- Städte und Gemeinden in den Bereichen Gegenanflug, Eindrehbereiche, aber auch im weiteren Endanflug profitieren von größeren Überflughöhen, z. B.
 - bei Westbetrieb: Darmstadt Aschaffenburg, Hanau, Maintal, aber auch im Endanflug Mühlheim und die östlichen Siedlungsgebiete Offenbachs,
 - bei Ostbetrieb: Nieder-Olm, Sprendlingen, Ingelheim, Rüdesheim, Wiesbaden, aber auch hier im näheren Endanflug die westlichen Siedlungen von Mainz.
- Potentiale zur SteepAPP-Realisierung nach der Etablierung des GBAS-Systems in Frankfurt (Zusammenarbeit Fraport, DLR, London-Heathrow, British Airways), auch in Verbindung mit „Curved Approach“ (Vortrag Fraport)

Nach den bereits erfolgten Ankündigungen und Veröffentlichungen bedarf es mehr als die Kenntnisnahme der FLK, dass der „Steeper Approach“ betrieblich machbar, die Umsetzbarkeit aber nicht gegeben sei (gemeint ist wohl zurzeit bzw. mit dem jetzigen Entwicklungsstand, da ansonsten die Aussagen widersprüchlich wären) und höheres Fliegen Ziel des ExpASS bleibe.

Chancen für Weiterentwicklungen und Flugversuche in Frankfurt, die auch aufgrund der niedrigen Flugbewegungszahlen vorliegen, sollten bald genutzt werden. Insofern ist ein „auf die lange Bank schieben“ kein zielführender Weg.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag



A. Pohl
(GIS-Administrator,
Breitband-Koordinator und Fluglärmbeauftragter)