

Fragen der BI an die DFS für den Besuch am 27.01.2014 in Langen (5)

1. Bericht der DFS zur CDO Nutzungsrate bei der 222. Sitzung der FLK am 11.09.2013, Link: [http://www.flk-frankfurt.de/seite/de/fluglaerm/740/-/222. Sitzung am 11.9.2013.html](http://www.flk-frankfurt.de/seite/de/fluglaerm/740/-/222_Sitzung_am_11.9.2013.html)

In diesem Bericht fällt Folgendes auf:

Die Anzahl der Anflüge gesamt und die CDO-Anteile in % zw. 10000 und 6000 Fuß werden für **13 Wochen** (KW 18 – KW 30) dargestellt. Die CDO-Anteile in % zw. 10000 und 3000 Fuß werden für **17 Wochen** (KW 18 – KW 34) dargestellt. Wie hoch der CDO-Anteil in % zw. 10000 und 6000 Fuß in den KW 31 – KW 34 war wir verschwiegen. Für die Beispielprofile wurde KW 23 gewählt, in der von 6 Stunden am 09.06. abgesehen, ausschließlich BR07 Ost geflogen wurde. Die in den Beispielprofilen KW 23 dargestellten Sinkraten ab 3000 Fuß liegen zwischen unglaublichen 500 Fuß pro Meile (internationales gesetzliches Limit 450 Fuß, fliegerisch ein Extremwert außerhalb der üblichen 300 Fuß pro Meile, linke Kante des grünen Bereiches) und ICAO-konformen 250 Fuß pro 1 NM.

Aussagen über die Anflüge über dem Bayerischen Untermain sind daraus nicht ersichtlich.

Neben diesen Ungereimtheiten ist zu erkennen, dass in der überwiegenden Anzahl der dargestellten Anflüge bereits in großer Entfernung die Flugzeuge mit CDO auf 4000 Fuß sinken, um dann mit Kurs auf den Endanflugspunkt in 4000 Fuß im Tiefflug den Anflugbereich großflächig mit einem Lärmteppich zuzudecken.

Tatsächlich wird der CDA-Sinkflug in Frankfurt grundsätzlich bereits in großer Entfernung vom Flughafen durchgeführt, um dann über weite Strecken bis zum Beginn des Endanflugs in 18 bis 23 km vom Flughafen im lärmintensiven Tiefflug in 5000 bzw. 4000 Fuß zu fliegen.

Wird daran gearbeitet, den Tiefflug und damit die Lärmbelastung über dem Bayerischen Untermain dadurch zu beseitigen, daß CDO so nahe am Flughafen geflogen wird, daß der Sinkflug nahezu nahtlos in den ILS Endanflug übergehen kann? Aussage dazu von Herrn Völkel, Leiter An- und Abflugkontrolle anlässlich der Sitzung des Umweltausschusses in Aschaffenburg am 28.11.2013 war: „Dafür haben wir keine Lösung“.

2. Präsentation DFS, Verlegung PSA Transition in der 222. Sitzung der FLK am 11.09.2013. Link: [http://www.flk-frankfurt.de/seite/de/fluglaerm/740/-/222. Sitzung am 11.9.2013.html](http://www.flk-frankfurt.de/seite/de/fluglaerm/740/-/222_Sitzung_am_11.9.2013.html)

Diese Verlegung betrifft den Bayerischen Untermain im Gebiet Großostheim. Die von der DFS favorisierte Variante PSA 25S-1 würde den Bachgau bei West- und Ostbetrieb also dauerhaft belasten, weil die Strecke PSA – CH in beiden Betriebsrichtungen im Landeanflug überbeflogen würde.

Für die Wahl der von der DFS vorgeschlagenen Variante war, laut Stellungnahme von Herrn Völkel beim Umweltausschußes in Aschaffenburg am 28.11.2013, die Gesamtbelastung entscheidend.

Warum wurde von der DFS bei der Betrachtung der Gesamtbelastung die Belastung bei Ostbetrieb nicht berücksichtigt?

Spricht aus Sicht der DFS etwas dagegen, die Variante PSA25S-3 zu realisieren, mit welcher die Doppelbelastung vermeidbar wäre?

3. Die generelle Einführung von CDO wird von der DFS abgelehnt, weil angeblich die Kapazität des Flughafens eingeschränkt würde. Dies wird wie folgt begründet: „Der Grund dafür liegt darin, daß die Sicherheitsabstände für Flugzeuge mit unterschiedlichen Gleiteigenschaften (die sich insbesondere in unterschiedlichen Geschwindigkeiten niederschlagen) erheblich vergrößert werden müßten und damit weniger Luftfahrzeuge pro Zeiteinheit landen könnten.“ Befragt man zu diesem Sachverhalt Piloten erfährt man, dass alle Flugzeuge in allen

Bereichen des Landanflugs, also auch im Sinkflug von den Fluglotsen eine für alle gleiche Geschwindigkeit (220 – 230 kn/h) zugewiesen bekommen und diese Geschwindigkeit von jedem Flugzeug geflogen werden kann und muß, um die von der DFS vorgegebenen Abstände aufrecht zu erhalten.

Die nur geringfügigen Unterschiede in den Gleiteigenschaften werden von den Piloten problemlos ausgeglichen. Dies ist unabhängig davon, ob das CDO Verfahren angewandt wird oder nicht.

Vor diesem Hintergrund bleibt die Frage, warum CDO bis heute nur in verkehrsarmen Zeiten geflogen werden darf und ab wann die DFS die generelle Anwendung plant.

4. In London bekommen die Piloten in einer Entfernung von 23 – 26 NM (43 – 48 km) zum Flughafen und in einer Höhe von 7000 Fuß (2135 m) die Anweisung zum Sinkflug. (Siehe dazu Beschreibung von Ian Jopson, Head of Environmental and Community Affairs, NATS im Video „DFS unfähig oder unredlich?“ ab 8. Minute. Link: <http://www.youtube.com/watch?v=glybWmioK80&feature=youtu.be>. Dies entspricht einer Sinkrate von 270 – 300 Fuß (82 – 92 m) pro 1 NM (1,85 km). Dieser kontinuierliche Sinkflug wird in England seit Jahrzehnten von allen London anfliegenden Flugzeugen geflogen.

Ist nun dieser Sinkflug nach Ihrer Meinung CDO-konform oder nicht?

5. Die Behauptung der DFS, die englische Flugsicherung NATS definiere CDO anders, also bereits ab deutlich geringeren Sinkflugraten ist nur theoretischer Natur und nur für die Statistik relevant. Entscheidend ist, wie CDA in London und an allen englischen Flughäfen geflogen wird. Und dies ist so, wie es international von der ICAO ebenso wie von der DFS definiert wird und wie es in 4. Beschrieben ist.
6. Piloten werden nach Aussage der DFS informiert, dass sie CDO außerhalb der Hauptverkehrszeiten fliegen können. Heißt dies, daß die DFS die Verantwortung für das Landeverfahren den Piloten überläßt? Ist es nicht zentrale Aufgabe der DFS, das Anflugverfahren auch unter Lärmgesichtspunkten vorzuschreiben? Piloten fliegen grundsätzlich das Verfahren, das die DFS vorschreibt.
7. Nach dem Urteil zur Südumfliegung und der Beinahekollision im Dezember 2011, welche laut Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung BFU durch einen systemischen Fehler verursacht wurde und daher zum Verbot der gleichzeitigen Nutzung von Bahnen führte, stellt sich die Frage: Kann bei der Bahnenkonfiguration in Frankfurt die Kapazität von 126 Flugbewegungen pro Stunde gem. Planfeststellung noch realisiert werden?

Johannesberg, den 22.12.2013

BI Bayerischer Untermain  
Ein Himmel ohne Höllenlärm

Dr. Peter Hackenberg

Dirk Viebahn