

**Bürgerinitiative Bayerischer Untermain  
Ein Himmel ohne Höllenlärm**

**63867 Johannesburg  
Schluchtblick 11  
14.01.2014**

## **Hintergrundinformationen zum Besuch der DFS am 27.01.2014 in Langen**

Erfahrungen mit der DFS lassen eine umfangreiche Selbstdarstellung erwarten, in der um Sympathie und Verständnis für ihre schwierige Aufgabe geworben wird. welcher gem. gesetzlichem Auftrag darin besteht den Flugverkehr sicher, geordnet und flüssig abzuwickeln. Es besteht die Gefahr, daß diese Selbstdarstellung so lange ausgedehnt wird, daß nur wenig Zeit für kritische Fragen bleibt. In diesem Falle sollte der Vortrag mit dem Hinweis auf Diskussionsbedarf beendet werden.

Alternativ könnte schon vor Beginn des Vortrags der Wunsch ausgesprochen werden, die Zeit so einzuteilen, dass am Ende ausreichend Gelegenheit für die Beantwortung von Fragen zur Verfügung steht.

### **Unsere Forderungen an die DFS**

Das, was unserer Region erhebliche Lärmentlastung bringen würde, wäre die konsequente Einführung des CDA Sinkflugverfahrens. (CDA ist gleichbedeutend mit CDO,- continuous descend approach/operation)

Darauf sollten wir uns konzentrieren.

Es wird lt. DFS bereits zwischen 40 und 70 Prozent der Flüge angewandt, jedoch mit zwei entscheidenden Mängeln:

1. Anwendung des CDA Verfahrens bereits in großer Entfernung vom Flughafen mit anschließendem lärmintensivem Tiefflug bis zum Beginn des Endanflugs in ca. 18-23 km Entfernung zum Flughafen. (Siehe auch Fragen der BI an die DFS für den Besuch am 27.01.2014 in Langen (5) Pkt. 1.)

#### **Diese Strecke im Tiefflug gilt es zu vermeiden.**

2. Anwendung nur zu verkehrsarmen Zeiten wegen mit dem CDA Verfahren einhergehender angeblicher Kapazitätseinschränkung. (Details siehe Fragen der BI an die DFS für den Besuch am 27.01.2014 in Langen (5) Pkt. 3.)

#### **CDA sollte zu allen Zeiten angewandt werden**

Im Main-Echo v. 4./5./6. Jan. 2014 S.17 steht zum Thema Fluglärm unter „Steilflug kommt erst in Zukunft“:

Zitat DFS „... dass das vom Kreis gewünschte Steilanflugverfahren noch Zukunftsmusik sei. Der Flughafen wäre zwar ab 2014 dafür gerüstet, die Umrüstung der Flugzeuge dauere jedoch 10 bis 15 Jahre.“

Dies ist eine Nebelkerze, die den tatsächlichen Sachverhalt gezielt mit dem Hinweis auf fehlende technische Möglichkeiten der Flugzeuge verschleiert.

Das Steilanflugverfahren ist ein Verfahren, das erst im Endanflug, also in den letzten ca.25 km zum Tragen kommt. Davon ist die Region des Untermains überhaupt nicht betroffen. Der Kreis hat hingegen für sein Gebiet das CDA Sinkflugverfahren gefordert, das nicht zu verwechseln ist mit dem Steilanflugverfahren. Das CDA Verfahren ist dem Steilanflugverfahren, das hier gleichbedeutend mit dem Endanflugverfahren ist, vorgeschaltet. Vom CDA Verfahren würde zudem die gesamte Bevölkerung des Rhein-Main Gebietes, außerhalb einer Entfernung von ca.25 km östlich und westlich vom Flughafen, profitieren.

Das CDA Verfahren kann und wird von allen Piloten mit allen Flugzeugen bereits angewandt, sofern es die Flugsicherheit so vorgibt. Eine spezielle Ausrüstung ist dafür weder im Flugzeug noch bodenseitig erforderlich. Es ist lärmarm und spritsparend, also sehr umweltfreundlich.

Lt. DFS wird das CDA Verfahren bereits angewandt, allerdings nur zeitweise und nur in verkehrsarmen Zeiten. Es ist von der Konzeption her, wie es in Frankfurt angewandt wird, allerdings mit dem grundsätzlichen Mangel behaftet, daß die Flugzeuge bereits sehr weit vom Flughafen entfernt auf die Höhe von 4000 Fuß (1220 m) sinken, um dann im Tiefflug mit einem Lärmteppich über weite Strecken den Landkreis zu überfliegen bis zu dem Punkt in ca.25 km Entfernung vom Flughafen, wo der Endanflug beginnt.

Es gilt, diese lärmintensive Lücke zu schließen, indem der Sinkflug so spät beginnt, dass er nahezu nahtlos in den Endanflug übergeht.

Auf die Frage an den Vertreter der DFS Herrn Völkel, Leiter An- und Abflugkontrolle, anlässlich der Sitzung des Umweltausschusses in Aschaffenburg am 28.11.2013, wie und wann dieses Ziel erreicht sein wird, antwortete er, „dafür haben wir keine Lösung“. (Dieses Gespräch haben wir nach der Präsentation auf dem Flur geführt.)

Es geht grundsätzlich nicht darum, ein Anflugverfahren, hier CDA, „eins zu eins“(Tenor DFS) umzusetzen. Denn jeder Flughafen hat unbestritten seine Besonderheiten. Es geht darum das Prinzip CDA umzusetzen und das ist, wie Herr Jopson von der englischen Flugsicherheit NATS mehrfach bestätigte, seiner Meinung nach an jedem Flughafen der Welt möglich. Dementsprechend wird es auch an den 15 größten Flughäfen Englands ausnahmslos angewandt.

Die DFS sollte unmißverständlich aufgefordert werden, eine Lösung zu finden, so wie dies bereits seit vielen Jahren weltweit auch an verkehrsreichen Flughäfen gelungen ist.

Immer wieder wird von der DFS behauptet, daß in London eine von den Empfehlungen der ICAO abweichende Sinkrate von 50 Fuß (15 m) auf 2 NM (3,7 km) als CDO gilt, folglich nicht wirklich CDO geflogen wird.

Wie unsinnig eine Sinkrate von 50 Fuß auf 2 NM für einen Landeanflug aus 6000 Fuß ist, zeigt schon die Tatsache, daß dieser Landeanflug bereits in einer Entfernung von 240 NM (444 km) vor Heathrow beginnen müßte, also z. B. über Düsseldorf.

Sollte die englische Flugsicherung NATS CDA tatsächlich anders definieren, so ist dies nur von statistischem Wert. Entscheidend ist, wie CDA geflogen wird. Und dies seit Jahrzehnten so, wie auch wir es uns wünschen, lärmarm in einem Anflugwinkel von 2,6 bis 3,2 Grad.

Mit der bisher unterbliebenen Einführung des CDA wird der bereits im Dezember 2011 entstandene Eindruck der mangelnden Kompetenz der DFS und der Aufsicht Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung BAF bestätigt.

Denn es muß die Frage gestellt werden, wie es möglich ist, daß von der DFS ein mit einem systemischen Fehler behaftete Luftraumorganisation entwickelt und von dem Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung BAF freigegeben werden konnte, die am 13.12.2011 zu einer Beinahekollision führte, die von der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung BFU als schwere Störung ohne Personenschaden eingestuft wurde und die zum Verbot der gleichzeitigen Nutzung von Bahnen führte.

Link: [http://www.bfu-web.de/DE/Aktuelles/Nachrichten/Meldungen/Aeltere-Meldungen/121218\\_Pressemitteilung\\_5X013-11\\_A380A320\\_FRA.html](http://www.bfu-web.de/DE/Aktuelles/Nachrichten/Meldungen/Aeltere-Meldungen/121218_Pressemitteilung_5X013-11_A380A320_FRA.html)

Hinzu kommen 3 weitere Beispiele aus jüngerer Zeit:

Die von der DFS entwickelte und dem Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung BAF genehmigte Südumfliegung wurde vom VGH Kassel für rechtswidrig erklärt, weil die DFS das Gericht nicht davon überzeugen konnte, daß mit dieser Streckenführung die planfestgestellte Kapazität von 126 Flugbewegungen pro Stunde realisierbar ist. Dadurch fehlt es an einem sachlichen Grund für die aus der festgelegten Streckenführung folgende Belastung Dritter mit Lärm (Urteil Rev. n. zugel. vom 03.09.2013, 9 C 323/12.T, Randziffer 95 ff.)

Im Urteil des VGH Kassel (9 C 323/12.T) zur Südumfliegung Randziffer 103 stellt das Gericht fest:

„Nach der Inbetriebnahme der DVOR mit der Kennung VFM mit der am 8. März 2012 in Kraft getretenen 37. ÄndVO sind Abflüge von den Pisten 25C/25L über die Streckenvarianten 7 und 13 zunächst für einige Monate parallel und unabhängig von den Abflügen der Bahn 18 durchgeführt worden. Unstreitig ist der unabhängige Betrieb der Abflüge von den Pisten 25C/25L und 18 jedoch aus Sicherheitsgründen im Januar 2013 wieder ausgesetzt und seitdem nicht erneut aufgenommen worden.“

Dies ist ein weiteres Beispiel dafür, daß die DFS eine Luftraumorganisation entwickelt und das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung genehmigt, die nicht sicher ist.

Die Verlegung der PSA Transition betrifft den Bayerischen Untermain im Gebiet Großostheim. Die DFS hat übersehen daß die von ihr favorisierte Variante PSA 25S-1 den Bachgau bei West- und Ostbetrieb, also dauerhaft belasten würde, weil die Strecke PSA – CHA in beiden Betriebsrichtungen im Landeanflug überbeflogen würde. Mit dieser Variante wird die DFS dem eigenen Anspruch, die Variante mit der geringsten Gesamtbelastung zu wählen, nicht gerecht.

Die BI hat auf diesen Fehler aufmerksam gemacht und vorgeschlagen, die von der DFS auch in Betracht gezogene Variante PSA25S-3, zu realisieren. (Näheres siehe Punkt 2. in Fragen der BI an die DFS für den Besuch am 27.01.2014 in Langen (5).

Vor diesem Hintergrund sollten die DFS und das erst seit 2009 bestehende Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung BAF extern Expertise erwerben, sei es durch Beratung oder Personal.

Die DFS ist eine nicht gewinnorientierte, bundeseigene GmbH mit 6100 Mitarbeitern, davon sind nur 1900 Fluglotsen, welche auch für die nicht im operativen Bereich tätigen 4200 Mitarbeiter die Personalkosten verdienen müssen.

Als hauptsächlich durch die Luftverkehrsgesellschaften beitragsfinanzierte Organisation, welche Kostensteigerungen auf die Luftverkehrsgesellschaften umgewälzt, ist sie keinem Wettbewerb ausgesetzt. Sie tut sich dementsprechend schwer, zuzugeben, dass ihr das know how fehlt, - hier vor allem auf Grund verfehlter Personalplanung, fehlender Verfahrensplaner, - die An- und Abflugverfahren neu zu konzipieren.

Die von der DFS entwickelten Verfahren wurden als die Bestmöglichen vorgestellt und als alternativlos bezeichnet. Dies wird vor dem Hintergrund des stetig anwachsenden Lärms nicht mehr kommentarlos und unwidersprochen hingenommen.

Andere Länder, hier beispielhaft England mit allen Flughäfen, zeigen, dass es Verfahren gibt, die den bisher praktizierten hinsichtlich Lärmvermeidung überlegen sind.

Johannesberg, den 14.01.2014

BI Bayerischer Unterrain  
Ein Himmel ohne Höllenlärm

Dr. Peter Hackenberg

Dirk Viebahn

Anlage:

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