

Stellungnahme zu der Präsentation der DFS anlässlich des Besuches von 38 Politikern des Bayerischen Untermain in Langen am 27.01.2014

Zusammenfassung

Die DFS hat die, von der BI Bayerischer Untermain Ein Himmel ohne Höllenlärm vorab schriftlich eingereichten, Fragen nicht beantwortet:

- Wird die Doppelbelastung über dem Bachgau durch Verlegung der PSA Transition auf die Flugroute PSA 25-S3 vermieden?
- Wann wird die DFS den Sinkflug so organisieren, daß der lärmintensive Tiefflug über dem Bayerischen Untermain in 4000 Fuß über NN dadurch vermieden wird, daß der Sinkflug direkt in den Endanflug übergeht?
- Wann organisiert die DFS den Sinkflug so, daß dieser bei jedem Verkehrsaufkommen, wie international üblich, ohne Kapazitätseinbußen geflogen werden kann?

Trotz jahrelangem Vorlauf, wurden von der DFS für die Inbetriebnahme der Nord-West-Landebahn eine Luftraumorganisation entwickelt und von dem BAF genehmigt, welche mit sicherheitsrelevanten Mängeln behaftet war. Die Behebung dieser Mängel hat zu Einschränkungen der Kapazität geführt.

Die von der DFS entwickelte und dem BAF genehmigte Südumfliegung wurde für rechtswidrig erklärt, weil damit die planfestgestellte Kapazität nicht realisierbar ist.

Die Behauptung der DFS, der Tiefflug über dem Bayerischen Untermain basiere auf einer ICAO – Vorschrift ist falsch (ICAO International Civil Aviation Organization, Internationale Zivilluftfahrt-Organisation)

Die von der DFS vorgebrachte Kapazitätseinschränkung bei abhängigem Betrieb ist vermeidbar bei gleichzeitiger Reduktion des Fluglärms durch Anheben der Gegenanflüge um 1000 Fuß oder noch besser um 2000 Fuß im Norden und im Süden, um dann nur noch im unabhängigen Betrieb zu fliegen.

Die von der DFS geplante Verlegung der PSA-Transition über dem Bachgau führt zu einer unnötigen Doppelbelastung mit Fluglärm.

Die Lärmschutzmaßnahme „Anhebung der Gegenanflüge“ ist auf Hessen beschränkt. Am Bayerischen Untermain wurden die Gegenanflüge nicht angehoben.

Der in Frankfurt praktizierte Sinkflug entspricht wegen der langen Tiefflugstrecken nicht den ICAO-Regeln.

Die DFS verbreitet über den Sinkflug in London Falschinformationen und beruft sich dabei auf ein englisches Dokument aus dem sie unvollständig zitiert und das sie falsch interpretiert.

Zu der Frage, ob in Frankfurt CDA geflogen werden kann wie in London, hat die DFS nur die triviale Antwort, daß die 1:1 Übertragung nicht möglich ist.

Warum es zu Kapazitätseinschränkungen bei Anwendung des CDA-Sinkflugverfahrens kommt, konnte die DFS nicht erklären.

Auf die Frage, wann der lärmintensive Tiefflug über dem Bayerischen Untermain aufhört, antwortete Herr Völkel, Leiter der An- u. Abflugkontrolle der DFS auf dem Infotreffen des Umweltausschusses des Landkreises Aschaffenburg im Nov. 2013, „dafür haben wir keine Lösung“.

Auf dem Infotreffen der DFS am 27.01.2014 mit Vertretern des Bayerischen Untermain wurde diese Frage ebenfalls nicht beantwortet, obwohl diese Frage vorab, zur Vorbereitung auf das Treffen, schriftlich gestellt worden war.

Wenn sich die DFS nicht in der Lage sieht, eine Lösung dieser Probleme zu entwickeln, sollte sie sich hierzu externe Expertise einholen.

Für uns jedenfalls ist diese Haltung der DFS,- „wir haben keine Lösung“ nicht akzeptabel.

Besprechung einzelner Folien

(Die Nummern der im Anhang wiedergegebenen Folien entsprechen der Numerierung in der Präsentation der DFS. Die komplette Präsentation kann unter Dr.Hackenberg@t-online.de angefordert werden.)

Mit Sicherheitsmängeln behaftete Luftraumorganisation

Die DFS war bereits frühzeitig, vor der Planfeststellung, durch die Prüfung der Kapazität und die fachliche Einschätzung für das Flugroutengrobkonzept gemäß Vorgaben (Folie 2 Pkt.2 und 5) in die Planung eingebunden.

Später wurden die Routenentwürfe der DFS der Fluglärmkommission zur Beratung vorgelegt (Folie 2 Punkt 10. und 11. und Folie 6).

Danach wurden die Flugrouten durch die BAF festgelegt und veröffentlicht. Folie 6.

Trotz des langen zeitlichen Vorlaufes und der Konsultation der Fluglärmkommission und der Kontrolle durch das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung BAF kam es nach Inbetriebnahme der Nord-West-Landebahn am 21.10.2011 aus Sicherheitsgründen zu folgenden Einschränkungen, welche die Kapazität des Flughafens reduzieren:

- Von der DFS wurde eine mit einem systemischen Fehler behaftete Luftraumorganisation entwickelt und von dem Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung BAF freigegeben, 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 der Bahnen 25C (Abflüge) und 25L (Landungen) führte.
Link: http://www.bfu-web.de/DE/Aktuelles/Nachrichten/Meldungen/Aeltere-Meldungen/121218_Pressemitteilung_5X013-11_A380A320_FRA.html
- Entsprechend der am 8. März 2012 in Kraft getretenen 37. ÄndVO sind Abflüge von den Pisten 25C/25L zunächst für einige Monate parallel und unabhängig von den Abflügen der Bahn 18 durchgeführt worden. Dieser unabhängige Betrieb der Abflüge von den Pisten 25C/25L und 18 wurde aus Sicherheitsgründen im Januar 2013 eingestellt und nicht wieder aufgenommen. (VGH Kassel, Urteil Rev. n. zugel. vom 03.09.2013, 9 C 323/12.T, Randziffer 103).

Rechtswidrige Südumfliegung

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 (VGH Kassel, Urteil Rev. n. zugl. vom 03.09.2013, 9 C 323/12.T, Randziffer 95 ff.)

Unredliche Information über ICAO-Regel

Für den unabhängigen Parallelbetrieb bei Westbetriebsrichtung (Folie 12) schreibt ICAO beim Eindrehen auf die beiden Landebahnen lediglich eine Höhenstaffelung von 1000 Fuß vor und nicht, wie von der DFS vorgetragen, eine Flughöhe im südlichen Gegenanflug von 4000 Fuß und im nördlichen Gegenanflug von 5000 Fuß. Ohne Verletzung von ICAO Vorschriften könnte der nördliche und südliche Gegenanflug um 2000 Fuß auf 7000 Fuß im Norden und 6000 Fuß im Süden angehoben werden (oder auch umgekehrt, - die Höhe des Taunus steht entgegen der Behauptung der DFS dem nicht entgegen) um aus diesen Höhen dann den Sinkflug so einzuleiten, daß dieser unmittelbar in den Endanflug mit dem Instrumentenlandesystem ILS übergeht.

Entgegen der Behauptung der DFS ist die hierzu erforderliche Reichweite des Instrumenten-Landesystems ILS auch für den Parallelbetrieb gegeben durch die zertifizierte Länge des Localizers (Verlängerung der Mittellinie der Landebahn) von 25 NM.

Das ILS besteht aus der Höhenführung, dem Glideslope GS (Sinkwinkel 3°) und der Seitenführung, dem Localizer Loc.

Der Glideslope des ILS ist bis 15 NM zertifiziert, also bis ca. 5000 Fuß über NN Flughöhe.

Der Localizer ist bis 25 NM zertifiziert, also bis ca. 7500 Fuß über NN Flughöhe.

Der Localizer ist die verlängerte Mittellinie der Landebahn.

Sobald Flugzeuge auf dem Localizer fliegen, ist die beim Eindrehen erforderliche Höhenstaffelung von 1000 Fuß nicht mehr erforderlich und sie können unabhängig voneinander sinken, da keine Gefahr besteht, daß sie sich zu nahe kommen.

Kapazitätseinschränkung durch abhängigen Betrieb wegen Anhebung der Eindrehhöhe im Süden von 4000 auf 5000 Fuß

Durch den abhängigen Betrieb soll der Fluglärm am Bayerischen Untermain in verkehrsschwachen Zeiten dadurch reduziert werden, daß der Gegenanflug von 4000 Fuß auf die gleiche Höhe von 5000 Fuß, wie im Main-Kinzig-Kreis, angehoben wird. Eine weitere Reduzierung des Fluglärms wäre bei gleichem Verfahren möglich, indem die Gegenanflüge im Norden wie im Süden auf jeweils 6000Fuß oder 7000 Fuß angehoben würden.

Durch das Eindrehen in gleicher Höhe kommt eine Kapazitätseinschränkung zu Stande, da die Flugzeuge im Gegensatz zum unabhängigen Betrieb in der Fläche versetzt anfliegen müssen, da sie in gleicher Höhe eingedreht werden. (Folie 14 und 27).

Im Gutachten des Flugexperten Morr, welches im Auftrag des Main-Kinzig-Kreises erstellt wurde, ist nachzulesen:

Staffelung im Luftraum über 8.000 ft (2.400m).

Der nächste durchführbare Schritt ist die Anhebung der gesamten Verfahren über 2.400m.

Dabei werden die Luftfahrzeuge in dieser Höhe gestaffelt und mit einem kontinuierlichen Sinkflug (CDA) zum FAP (Final Approach Point) geführt. Diese Verfahren können auch für unabhängige Parallelanflüge genutzt werden, dann ist der Eindrehpunkt entsprechend zu verlegen. Auch diese Verfahren basieren auf bereits veröffentlichte Verfahren im Luftfahrthandbuch (AIP) der DFS.

Das Gutachten kann unter dem Link:

http://www.mkk.de/cms/de/aktuelles/themen/fluglaerm/fluglaerm_index.html

auf der Homepage des MKK unter dem Titel „Fluglärm im MKK“ eingesehen werden.

Dem möglichen Einwand, daß beim Anheben der Gegenanflüge diese verlängert werden müssten, kann dadurch begegnet werden, daß die jeweiligen Transitions (im Süden die PSA Transition) neu organisiert werden unter Einbeziehung von Point Merge Verfahren und Inflight Holding.

Im abhängigen Betrieb wird zudem der Fluglärm nur in verkehrsschwachen Zeiten reduziert, also nicht, wenn die stärkste Lärmbelastung eintritt.

Bei Anhebung der Gegenanflug- und Eindrehhöhe im Süden auf 5000 Fuß könnte/müßte im Norden bei Anwendung des Parallelanflugverfahrens, für das ja die Nordwest-Bahn wegen der damit gewonnenen Kapazitätserweiterung ausdrücklich gebaut wurde, in 6000Fuß angefliegen werden.

Für die zeitweilige Praktizierung des abhängigen Betriebes können wir deshalb keine Notwendigkeit erkennen.

Offensichtlich ist jedoch die Einsparung an Personal seitens der Flugsicherung, da im abhängigen Betrieb mit nur einem Director (Fluglotse der Anflugkontrolle) gearbeitet wird und nicht mit zwei Fluglotsen, die beim unabhängigen Betrieb eingesetzt werden müssen.

Personaleinsparung bei der DFS zu Lasten einer deutlichen Lärmreduzierung ist für uns keine akzeptable Lösung.

Im Übrigen ist hier vom CDA Sinkflugverfahren nichts zu erkennen.

Vermeidbare Doppelbelastung des Bachgau mit Fluglärm

Bei der Verlegung der PSA Transition über dem Bachgau hat die DFS übersehen, daß die von ihr vorgeschlagenen Flugroute PSA 25S-1 (Folie 19) und rote Flugroute (Folie 20) auch bei Ostbetrieb beflogen wird, so daß sich für den Bachgau, bei Wahl dieser Route eine Doppelbelastung ergäbe. Die Doppelbelastung könnte vermieden werden, bei Wahl der von der DFS ebenfalls geprüften Flugroute PSA 25S-3 (Folie 19) und grüne Flugroute (Folie 20).

Lärmschutzmaßnahme auf Hessen beschränkt

Die in Folie 25 dargestellte Lärmschutzmaßnahme durch Anheben der Gegenanflüge um 1000 Fuß findet, wie man den eingezeichneten roten Wegpunkten entnehmen kann, nur in Hessen statt. Der Bayerischen Unterrhein wird nach wie vor in 4000 Fuß überflogen.

Unredliche Behauptung über Sinkflug in Frankfurt

Folie 32 zeigt, wie der kontinuierliche Sinkflug von ICAO definiert wird. Unter 10.000 Fuß über NN (MSL- mean sea level) findet kein Horizontalflug statt und der Sinkflug geht direkt in den Endanflug über. Der von der DFS über dem Bayerischen Unterrhein praktizierte Tiefflug in 4000 Fuß Höhe ist in der ICAO-Vorschrift nicht vorgesehen und widerspricht dem Zweck des Sinkfluges den Lärm zu mindern und Kerosin zu sparen. Demnach findet ein ICAO-konformer Sinkflug in Frankfurt nicht statt. Die Behauptung der DFS, in Frankfurt werde CDA/CDO geflogen, ist eine Falschinformation.

Falschinformation der DFS über Sinkflug in London

Ein krasses Beispiel für Falschinformation durch die DFS ist Folie 42. Die DFS zitiert aus dem Dokument: *"Noise From Arriving Aircraft – An Industry Code of Practice" 2nd Edition, November 2006*. Was auf der rechten Seite der Folie über den Sinkflug in London behauptet wird findet sich auf der linken Seite im englischen Text nicht wieder. Hinzu kommt, daß die in dem zitierten Dokument enthaltene Definition von CDA für Heathrow, Gatwick und Stansted weggelassen wurde.

Diese lautet:

"15. The theoretical "ideal" CDA profile for Heathrow, Gatwick and Stansted is a descent at 3° from 6000ft."

Ein Gleitwinkel von 3° entspricht einer Sinkrate von 300 Fuß pro NM.

Der obere rot umrandete Kasten in Folie 42 enthält folgende CDA Definition:

Für den praktischen Gebrauch wird der in AIP (Aeronautical Information Publication) für Heathrow, Gatwick und Stansted definierte kontinuierliche Sinkflug CDA, wie folgt festgelegt:

Eine Landung wird als CDA eingeordnet, wenn diese unterhalb einer Höhe von 6000 Fuß

-keinen Horizontalflug; oder

-maximal einen Horizontalflug nicht länger als 2,5 NM enthält.

Der untere rote Kasten in der Folie 42 enthält folgenden Text:

Als Horizontalflug gilt jede Flugstrecke, bei der eine Höhenänderung von nicht mehr als 50 Fuß über eine Distanz von mindestens 2 NM eintritt, gemäß der Aufzeichnung im NTK (Noise and Track Keeping) des Flughafens.

Aus diesen Texten kann das von der DFS rechts wiedergegebene CDO Auswahlkriterium Sinkrate > 50 Fuß auf 2 NM nicht abgeleitet werden.

Ebenfalls weggelassen wurde folgende für die DFS entlarvende Textpassage:

“20. Except in exceptional circumstances, CDAs are to be employed at all times for aircraft inbound to Heathrow, Gatwick and Stansted.”

20. Außer in Ausnahmefällen muss CDA immer für auf Heathrow, Gatwick und Stansted anfliegende Flugzeuge angewandt werden.

Von Ausnahmen abgesehen wird in London CDA von allen ankommenden Flugzeugen geflogen. Die von der DFS behaupteten Kapazitätseinschränkung bei Anwendung des CDA Verfahrens gibt es weder in London noch an einem anderen englischen Flughafen. Dementsprechend sind auch die für die Kapazitätseinschränkung von der DFS vorgebrachten Gründe für die englische Flugsicherung ausnahmslos nicht existent.

Das Dokument: *“Noise From Arriving Aircraft – An Industry Code of Practice“ 2nd Edition, November 2006* aus dem die DFS manipulativ zitiert, kann unter folgendem Link eingesehen werden:

<http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/+/http://www.dft.gov.uk/pgr/aviation/environmentalissues/arrivalscodeofpractice/noisefromarrivingaircraft>

London als Beispiel für CDA in Frankfurt

Um dem überzeugenden Argument, daß in ganz England und damit auch in London, dem Flughafen mit dem weltweit zweit höchsten Verkehrsaufkommen, das CDA Sinkflugverfahren immer und ausnahmslos, dazu ohne Kapazitätseinschränkung angewandt wird, zu begegnen, weist die DFS regelmäßig darauf hin, dass das Anflugverfahren, wie in London praktiziert, nicht eins zu eins auf Frankfurt übertragbar sei. Dies wird auch nicht gefordert, da jeder Flughafen unstreitig seine Besonderheiten hat. Es gilt jedoch, das Prinzip des CDA-Anflugverfahrens anzuwenden. Dies ist nach Aussage von Herrn Jopson, einem hochrangigen Vertreter der englischen Flugsicherung NATS, Zitat "an jedem Flughafen der Welt möglich". Deshalb wird es heute auch an allen 15 großen Flughäfen Englands ausnahmslos praktiziert. (Siehe Video „DFS unfähig oder unredlich?“ Link: <https://www.youtube.com/watch?v=glybWmioK80>)

Mit der in den Folien 52 und 53 gezeigten 1:1 Übertragung wollte die DFS beweisen, daß in London zwar CDA möglich sei, dies aber in Frankfurt nicht machbar wäre. Dabei verschweigt sie, daß auch in Frankfurt vier Warteschleifen eingerichtet sind, nur eben nicht genau an den Stellen, wo diese bei der 1:1 Übertragung positioniert wären (eine z.B. genau über Darmstadt).

Zudem ist die 1:1 Übertragung schon wegen der unterschiedlichen Pisten-Anzahl und -Konfiguration in London und Frankfurt nicht möglich.

Bei der Einführung von CDA gem. ICAO wird die DFS mehr Ideen entwickeln müssen als nur „copy and paste“ der Verhältnisse in London.

Eine stichhaltige Erklärung, warum die Anwendung des CDA Verfahrens Kapazität kostet,- was übrigens die englische Flugsicherung eindeutig verneint,-, blieb die DFS schuldig.

Die zahlreichen Erklärungsversuche wie "fragliche Bereitschaft und Befähigung der Piloten CDA zu fliegen, angeblicher Stabilitätsverlust der Flugzeug wegen segelflugartigem Sinkflug mit den Triebwerken in Leerlauf und zuletzt die unterschiedlichen Sinkflugeigenschaften der Flugzeuge, die in unterschiedlichen Geschwindigkeiten resultierten und somit eine größere Staffelung erforderten", sind ausnahmslos von Seiten der Pilotenschaft als unsachlich und nicht zutreffend zurückgewiesen worden. Feinheiten in den Sinkflugeigenschaften werden von den Piloten regelmäßig bei allen Anflugverfahren problemlos ausgeglichen, ohne dass hierdurch die Kontrolle durch die Fluglotsen berührt oder gar beeinträchtigt würde.

Auf die Frage, wann und wie die Lücke zwischen dem Ende des CDA Anflugverfahrens (wie die DFS dies zudem sachlich falsch definiert) und dem Beginn des Endanflugs in 4000 Fuß über NN geschlossen wird, damit der lärmintensive Tiefflug über dem Bayerischen Untermains aufhört, antwortete Herr Völkel, Leiter der An-u. Abflugkontrolle der DFS bei dem Infotreffen des Umweltausschusses des Landkreises Aschaffenburg im Nov. 2013, „dafür haben wir keine Lösung“.

Bei dem Infotreffen der DFS am 27.01.2014 mit Vertretern des Bayerischen Untermains wurde diese Frage trotz wiederholter Nachfrage ebenfalls nicht beantwortet, obwohl diese Frage vorab zur Vorbereitung auf dieses Treffen schriftlich gestellt worden war.

Es war seit mehr als 10 Jahren bekannt, daß für die Nord-West-Landebahn der unabhängige Parallelbetrieb beim Anflug bei Westbetriebsrichtung (Folie 12) eingeführt wird. Ebenso lange bekannt war, daß bei diesem Landeverfahren beim Eindrehvorgang eine Höhenstaffelung von 1000 Fuß erforderlich ist.

Vor diesem Hintergrund war es ein klares Zeichen von Einfallslosigkeit sowie von Ignoranz gegenüber der Belastung der Bevölkerung durch Fluglärm, für die südliche Landebahn die eh schon geringe Anflughöhe von 5000 Fuß nochmals um 1000 Fuß auf 4000 Fuß abzusenken.

Nach der teilweisen Wiederanhebung von 4000 auf 5000 Fuß im südlichen Gegenanflug lediglich über Hessen (Folie 25) bei Betriebsrichtung West (25) antwortete der Sprecher der DFS auf die rhetorische Frage des Reporters im Deutschen Fernsehen, dass der Druck der Bevölkerung offensichtlich etwas bewirke, „die Anhebung erfolgte nicht auf Druck der Bevölkerung, sondern weil die Praxis gezeigt habe, dass eine Anhebung möglich sei.“

Das brauchen wir nicht näher zu kommentieren.

Alternativlos ist der bisherige Flickenteppich der An- und Abflugverfahren jedenfalls nicht.

Es kann nicht unsere Aufgabe sein, Lösungsmöglichkeiten auszuarbeiten. Dies muss Experten vorbehalten bleiben.

Wenn sich die DFS nicht in der Lage sieht, eine Lösung dieser Probleme zu entwickeln, sollte sie sich hierzu externe Expertise einholen.

Für uns jedenfalls ist diese Haltung der DFS,- „wir haben keine Lösung“ nicht akzeptabel.

Zum Schluss sei nochmals darauf hingewiesen, dass die von uns geforderte Einführung des CDA Sinkflugverfahrens allen vom Fluglärm Betroffenen zugutekommt, also nicht nur der Bevölkerung im Osten von Frankfurt, sondern auch gleichermaßen im Westen. Wohlgemerkt ohne nach dem St. Florians Prinzip andere mehr zu belasten.

Johannesberg, den 17.04.2014

BI Bayerischer Untermain
Ein Himmel ohne Höllenlärm

Dr. Peter Hackenberg

Dirk Viebahn