

Düsseldorf/ Frankfurt, 8.3.2011

Noch mehr Fluglärm im Rhein-Main-Gebiet

Niedrigere Flughöhen mit neuem System von Anflugverfahren

Klammheimlich hat die DFS ein neues Anflugverfahrenssystem erarbeitet, das im Vorgriff auf die Inbetriebnahme der neuen Landebahn bereits ab dem 10.3.2011 genutzt werden wird. Gegenüber dem bisherigen System werden die Gegenanflugstrecken vom Flughafen um 2,7 km nach Norden bzw. 1,8 km nach Süden verlegt; der Eindrehbereich von Süden wird bei Ostbetriebsrichtung um 7,3 km nach Westen erweitert. Der Weg vom Anflugpunkt ETARU zum Gegenanflug wird um ca. 5 km nach Osten verlegt. Ferner werden die Grenzen des kontrollierten Luftraums im Bereich des Zwischenanflugs (Rheinhessen und Kinzigtal) abgesenkt; in diesen Bereichen ist künftig mit Horizontalflügen in einer Höhe von ca. 1100 m über Grund über bis zu mehr als 40 km zu rechnen ist. Dies auch, da mit Inbetriebnahme der neuen Landebahn beim Eindrehen eine Höhendifferenz von 1000 ft (ca. 300m) zwischen Anflügen auf die beiden Landebahnen erforderlich sein wird und damit eine Führung im Sinkflug zumindest beim Anflug auf die Südbahn (der in 4000 ft erfolgen soll; Nordwestbahn 5000 ft) unmöglich wird.

Zweck dieses Systems ist, Anflüge zu verzögern, wenn eine Landung nicht sofort möglich ist. Dabei erfolgt – abweichend von einer einschlägigen ICAO-Empfehlung – die Verzögerung in geringer Höhe, verbunden mit erheblichen Lärmimmissionen.

Darüber hinaus werden Verfahren zur Führung von Flugzeugen, die auf der Nordwestbahn nicht landen dürfen, von Norden nach Süden eingeführt. Eines dieser Verfahren (UNOKO 07S) führt von der Eifel zum Spessart, vom Spessart zur Nahe und von der Nahe zum Flughafen – insgesamt werden auf dieser Route bis zu 318 km in 11000 ft und weniger zurückgelegt.

Auf den Gegenanflugabschnitten werden die Flugzeuge über lange Strecken in einer Höhe von 6000 – 8000 ft geführt. An den Kreuzungspunkten mit Abflugrouten können die abfliegenden Flugzeuge nicht über die anfliegenden hinwegsteigen; als Nebeneffekt tritt somit auf, dass abfliegende Flugzeuge in ihrem Steigflug behindert werden.

Besonders ausgeprägt ist dieser Effekt auf der Südumfliegung – beim Probetrieb am 26.10.10 konnten bei vielen Abflügen Horizontalflugabschnitte in 7000 ft über ca. 25 km beobachtet werden - sowie bei Abflügen Richtung Nord bei Ostwetterlage (siehe Anlage). Speziell bei Abflügen direkt Richtung Norden erschließt sich dabei das Tiefhalten aus einem Vergleich von Profilen an verschiedenen Flughäfen; das gleiche Flugzeug steigt in Frankfurt erheblich flacher als z.B. in Berlin. Durch die Verschiebung der Gegenanflugrouten verstärkt sich dieser Effekt; die Betroffenen auf der dem Flughafen abgewandten Seite müssen dadurch mit um bis zu knapp 3 dB(A) höheren Pegeln rechnen. Und auch wenn die DFS speziell im Raum Wiesbaden eine angedachte Anhebung angedeutet hat, ist mit stärkeren Behinderungen des Steigflugs und damit geringeren Flughöhen über dem Hochtaunus, dem Vordertaunus und der Wetterau zu rechnen.

Der Vizepräsident und Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm in der Fluglärmschutzkommission, Berthold Fuld, erklärte dazu: „Wir bezweifeln die Notwendigkeit exzessiver Verzögerungsmöglichkeiten nach Inbetriebnahme der Landebahn. Wir haben bei Vorlage der Planungen durch die DFS Alternativen eingebracht, die einen kontinuierlichen Anflug aus mindestens 10000 ft Höhe aus Warteverfahren in dieser Höhe vorsehen. Wir haben nachdrücklich auf die Problematik der Behinderung des Steigflugs abfliegender Flugzeuge hingewiesen. Die DFS hat diese Vorschläge und Hinweise genauso wenig berücksichtigt wie bereits in der Erörterung zum Flughafenausbau vorgetragene Vorschläge zur Modifikation des System der Radarführungsstrecken. Aus Unterlagen, die der BVF vorliegen, ergibt sich, dass nur rudimentär Lärmauswirkungen ermittelt und abgewogen wurden. Fazit: Die DFS ließ bei ihrer Planung Lärmschutzbelange unberücksichtigt; sie führt nun ein Anflugverfahrenssystem ein, mit dem große Gebiete der Region direkt und indirekt völlig unnötig erheblich verlärmert werden. Politisch verantwortlich hierfür ist Bundesverkehrsminister Ramsauer.“

Rückfragen an Dr. Berthold Fuld

Vergleich bisheriges Anflugsystem/ künftiges Anflugsystem (Ausschnitt; Quelle:DFS)

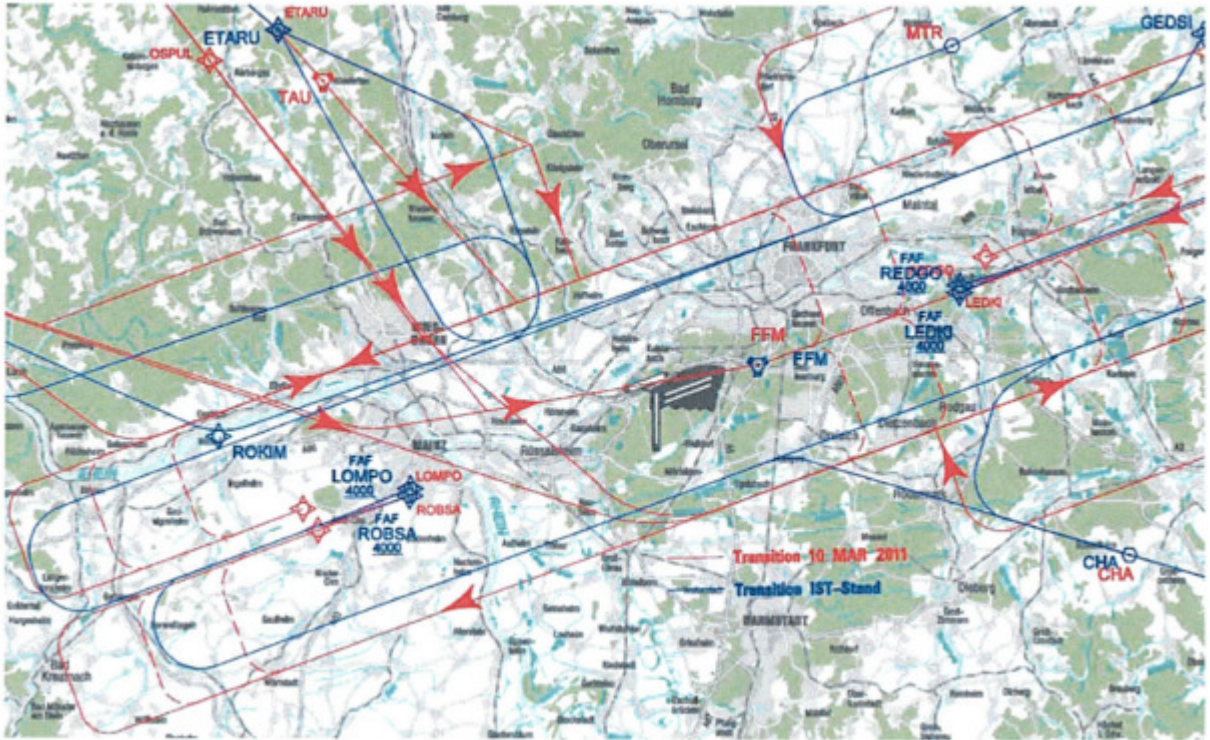


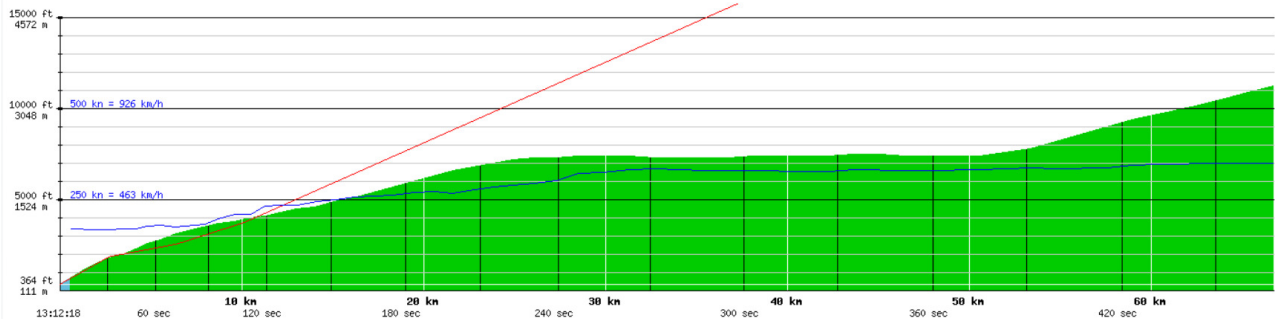
Abb. 38 - Vergleich Radarführungstrecken BR07 / BR25

Flugprofil eines Abfluges über die Südumfliegung Richtung BIBTI

Deutscher Fluglärmdienst e.V. (www.DFLD.de)

Höhenprofil eines Fluges

Datum: 26.10.2010/13:12:18 (Dienstag)
 Details: United Airlines (US) / B772 / AzB-Klasse: S6.1



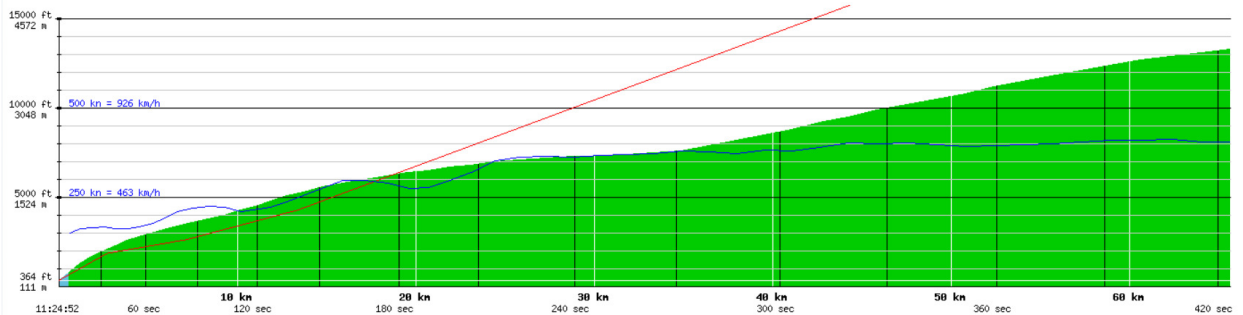
Grün: Höhenprofil (Messdaten)
 Blau: Höhenprofil (Berechnet)
 Rot: Sollkurve (AzB)
 Blau: Geschwindigkeitsprofil

Flugprofil eines Abfluges nach Nordosten bei BR07

Deutscher Fluglärmdienst e.V. (www.DFLD.de)

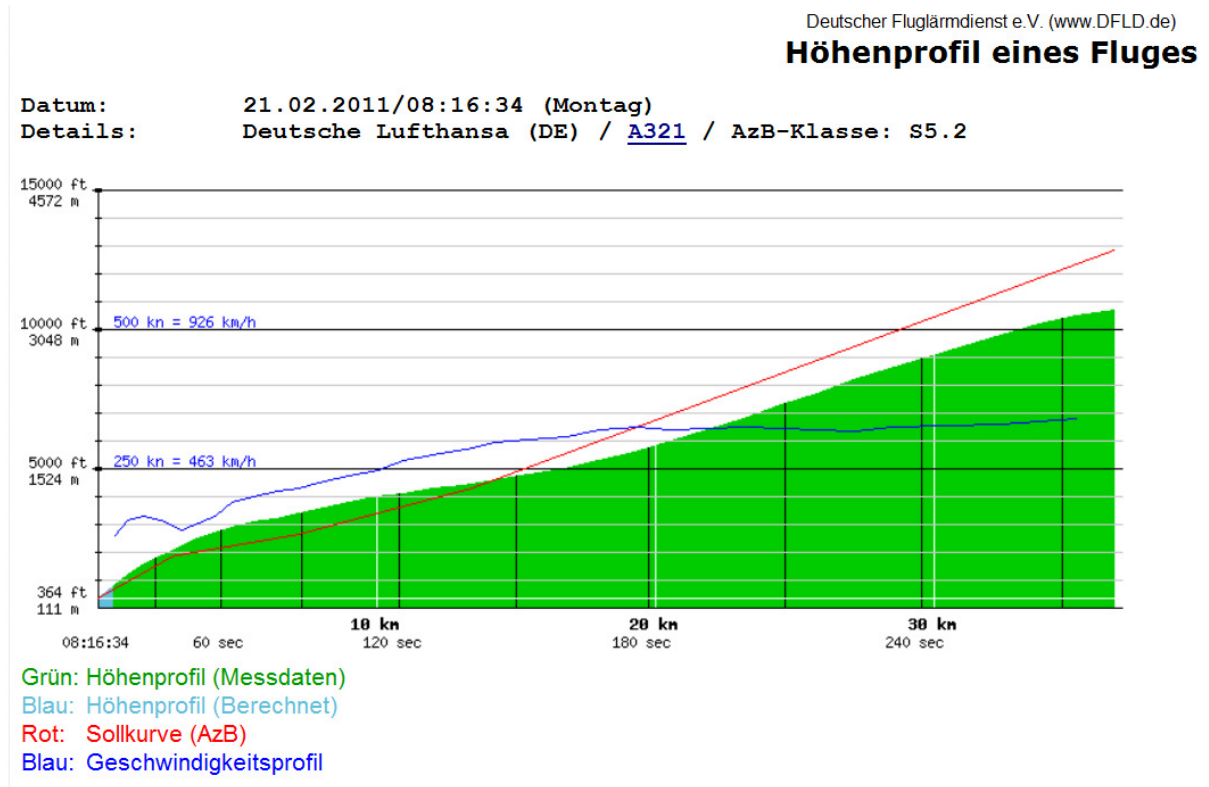
Höhenprofil eines Fluges

Datum: 05.03.2011/11:24:52 (Samstag)
 Details: Deutsche Lufthansa (DE) / A321 / AzB-Klasse: S5.2



Grün: Höhenprofil (Messdaten)
 Blau: Höhenprofil (Berechnet)
 Rot: Sollkurve (AzB)
 Blau: Geschwindigkeitsprofil

Typisches Profil eines Abflugs eines A321 in Frankfurt über 07N(kurz)



Typisches Profil eines Abflugs eines A321 in Berlin

