

Kunden-Information der Deutschen Flugsicherung / Umsetzung Sicherheitsempfehlung 35/2012

An Antenbrink Michael <michael.antenbrink@floersheim-main.de> • Jühe Thomas <th.juehe@raunheim.de> Kopie
Eder Katrin <katrin.eder@stadt.mainz.de> • Urhahn Franz <franz.urhahn@moerfelden-walldorf.de> •
Fischer Jan <jfischer@nauheim.de> • Heilig Rosemarie <rosemarie.heilig@stadt-frankfurt.de> •
Burghardt Patrick <patrick.burghardt@ruesselsheim.de> • Treber Dirk <dirk.treber@freenet.de> •
Ockel Manfred <m.ockel@kelsterbach.de>

Sehr geehrter Herr Jühe,
Sehr geehrter Herr Antenbrink,

mit Verweis auf anhängende "Kunden-Information" der Deutschen Flugsicherung (DFS) zum Thema "Abstand Anflug 25L bei gleichzeitiger Nutzung 25C in Richtung Südumfliegung", erlaube ich mir Sie Ihnen eine von mir erstellte Analyse zur rechnerisch möglichen Belegung der Südumflieger Routen zukommen zu lassen. Ich bitte diesbezüglich um Durchsicht und Diskussion innerhalb des Vorstandes der Fluglärmkommission (FLK).

Wie Sie erkennen können, ist das jetzt auch von der DFS aufgeworfene Thema zurückzuführen auf die Sicherheitsempfehlung 35/2012 der der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (BFU), welche wiederum Bestandteil des Untersuchungsberichts BFU 5X013-11 ist.

Entgegen der immer wieder geäußerten Annahme, dass sich, unter anderen, die Gemeinde Nauheim mit Ihrer Klage gegen die Südumfliegung unsolidarisch gegenüber den Hochbetroffenen im Nahbereich zeigt, möchte ich an dieser Stelle anmerken, dass es sich hierbei um ein technisches und nicht um ein politisches Problem handelt, welches auch nicht mit dem Berufungsverfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) in Leipzig zu lösen sein wird.

Egal, wie diese Kammer letztlich entscheidet, wird die Südumfliegung in der jetzt festgelegten Form als alleinige Abflugroute keinen Bestand haben können. Eine Ablehnung der Klage bedeutete hinsichtlich des künftigen Routenverlaufs allenfalls einen Zeitgewinn, keine Lösung. Auch alternativ benannte Streckenführungen, wie z.B. Variante 5 oder "Sobra alt", sind mit dem gleichen, jedoch zumindest vergleichbaren Problem behaftet, siehe Analyse, und scheiden alleine deshalb ebenfalls in der Abwägung als alleinige Routen aus. Ich halte Äußerungen in diese Richtung aus diesem Grund weder für hilfreich, noch zielführend. Sie haben eher den Charakter damit andere Gebietskörperschaften unter Druck zu setzen.

Letztlich wird die Frage der politischen Bewertung sein: Akzeptiert die Politik, dass im Planungsfall 2020 (mit entsprechender zeitlicher Verschiebung) zunehmend Doppelbetroffenheiten (in diesem Fall Raunheim, Flörsheim und ggf. Rüsselsheim) entstehen? Oder aber unternimmt man noch einmal einen gemeinsamen Anlauf, unter diesem Aspekt auf die Kapazitätsobergrenze einzuwirken und diese deutlich unterhalb von 600.000 Fb/a festzulegen.

Ich möchte an dieser Stelle zwei Dinge zitieren. Einmal Sie Herr Jühe aus der Main-Spitze vom 15.06.:

"Raunheim und Rüsselsheim hätten dann an 365 Tagen "Horrorlärm" auszuhalten."

und aus dem Koalitionsvertrag zwischen CDU/Grüne Hessen:

"DFS und BAF sind aufgefordert, die Umsetzung des Urteils zur Südumfliegung im Rahmen des Lärmschutzkonzepts der Planfeststellung vorzunehmen."

Die planfestgestellte Kapazität von 701.000 Fb/a ist aus meiner Sicht nicht mit dem oben genannten Ziel der Landesregierung zu vereinbaren. Die Idee einer (Abwägungskonformen) Abflugroute "Südumfliegung" (z.B. wie von Rüsselsheim gefordert die Nachtflugroute) zur Entlastung der Hochbetroffenen im Nahbereich jedoch wäre ggf. auch unter den heute Neubetroffenen durchsetzbar, ohne der Wortführung unseres Bürgermeisters vorwegzugreifen. Allerdings immer nur unter dem Aspekt, dass die Flugsicherung entsprechend offensiv mit diesem Thema umgeht und eine Kapazitätsbeschränkung mit Festlegung innerhalb einer Planergänzung kommt, die dann auch als verlässlich zu bezeichnen sein muss.

Bereits heute sehen wir in der Belegungsaufteilung zwischen Südumfliegung und Abflug Nordwest, dass es eine zunehmende Nutzung der Nordwest-Routen gibt, die weder mit einer ablehnenden Haltung der Piloten, noch dem Wetter zusammenhängt. Mit der Erweiterung der Tabuzone von 5 auf 6 NM zum 19. Februar hat die Südumfliegung einen weiteren Teil ihrer Kapazität eingebüßt, was insbesondere in Spitzenzeiten mit vielen Landeanflügen auf 25L dazu führt, dass vermehrt in Richtung Nordwest gestartet werden muss. Zum Vergleich hierzu, die DFS/Fraport rechnet in Ihren eigenen Simulationen zur Planfeststellung im Mittel mit knapp 3 NM im Anflug.

An dieser Stelle würde es mir bereits reichen, wenn sich der Vorstand der FLK des Themas einmal kritisch annehmen würde und die technischen Hintergründe in Ihren kommenden Beratungen hinterfragt. Die Analyse ist von mir zwar laienhaft erstellt, wurde jedoch im Nachgang mit aktiven, bzw. auch derzeit im Ruhestand befindlichen Lotsen abgestimmt, die Ihren Dienst im Tower Frankfurt verrichten. Ich gehe also davon aus nicht völlig daneben gegriffen zu haben.

Mit Bitte um Rückmeldung aus dem Vorstand verbleibe ich.

Sonnige Grüße,

Marco Müller

Customer information concerning 6 NM spacing at EDDF

von Ralf Diedrich, VKK

Customer information concerning 6 NM spacing at Frankfurt Airport (EDDF)

On the basis of a Safety Recommendation by the German Federal Bureau of Aircraft Accident Investigation (BFU) and to generally increase safety between potential missed approach procedures on runway 25L and departures from runway 25C, DFS has increased minimum spacing from 5 NM to 6 NM between aircraft approaching runway 25L. This measure was implemented on 19 FEB 2015.

Description of the procedure:

A DFS safety review revealed that overflying the threshold (as defined in the past) is not an adequate criterion for „landing assured“ in all cases.

The review came to the conclusion that either passing a defined landmark or the nose gear touching down should be considered as criteria for „landing assured“.

This means that take-off clearance for departures from runway 25C will be issued up to 30 seconds later than before. The defined minimum distance between aircraft approaching runway 25L therefore has to be increased from 5 NM to 6 NM. With this measure, DFS has implemented a BFU recommendation saying that departure procedures and missed approach procedures should be disentangled so that air traffic controllers have more time to detect potential proximities between aircraft and thus to ensure adequate spacing at any time.

The increase in spacing on final approach of runway 25L should not lead to any delays during normal approach de-

mand situations. During above-average traffic volumes, it may become necessary to implement air traffic flow management measures resulting in delays. DFS will do its utmost to keep the effects as minimal as possible.

Deviating from this general regulation, it will still be possible to use different distances (e.g. standard IFR separation) in situations where the traffic mix permits (no or only few flights turning south from runway 25C). In these cases, no capacity restrictions are to be expected.

DFS has developed, and in many cases already implemented, a set of measures taking account of the BFU Safety Recommendation. This new procedure is an additional measure. Noise abatement regulations (introduction of the southerly bypass) and the above-mentioned safety recommendations required a further modification which unfortunately entails the restrictions (delays) described above.

DFS sees this course of action as an interim measure. Alternative solutions are still under review. First results can be expected at the end of 2015.

If you have any further questions, please do not hesitate to contact us.

Contact:
DFS Customer Relations Management
E-Mail crm@dfs.de
Tel. +49 (0)6103-707 4130
Tel. +49 (0)6103-707 4132

- Diskurs- und Funktionsanalyse Südumfliegung_15.09.2014.pdf (3 MB)
- image1.JPG (168 KB)