

Kanzlei Philipp-Gerlach • Teßmer - Niddastr. 74 - 60329 Frankfurt/Main

**Luftfahrtbundesamt  
Verwaltungsstelle Flugsicherung  
Frau Dr. Risch  
Postfach 1243  
63202 Langen**

**vorab per Fax: 06103 707 - 3909**

**Ursula Philipp-Gerlach**  
Rechtsanwältin  
am Oberlandesgericht Frankfurt/Main  
Fachanwältin für  
Verwaltungsrecht

**Dirk Teßmer**  
Rechtsanwalt  
am Landgericht Frankfurt/Main

Niddastraße 74  
60329 Frankfurt/Main

Tel.: 069 / 4003 400 13  
Fax: 069 / 4003 400 23

UPhilipp@pg-t.de  
DTessmer@pg-t.de

**www.pg-t.de**

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom      Unser Zeichen, unsere Nachricht vom  
VR 1 / Frankfurt                              2007 F 12-20

Frankfurt am Main, den  
18.09.2007

**Betreff: An- und Abflugverfahren zur Fluglärminderung  
am Frankfurter Flughafen**

Sehr geehrte Frau Dr. Risch,

für die Beantwortung unserer Schreiben bedanken wir uns. Insbesondere die Aufklärung darüber, dass von Seiten des LBA derzeit keine Möglichkeiten gesehen werden, durch aktive Lärmschutzmaßnahmen die Fluglärmbelastung der Betroffenen zu minimieren, nehmen wir zur Kenntnis.

Bezüglich Ihres Schreibens ergeben sich noch klärungsbedürftige Fragen.

Im dritten Absatz Ihres Schreibens führen Sie aus, dass Sie für bestimmte Maßnahmen nicht zuständig seien. Dies ist nachvollziehbar solange es um Maßnahmen geht, die in den Zuständigkeitsbereich des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung liegen. Unklar ist jedoch, weshalb die Einführung des Steilstartverfahrens und die Landungen auf der Startbahn West nicht in ihren Zuständigkeitsbereich fallen. Neben den betrieblichen Veränderungen auf dem Flughafengelände, könnten

Ursula Philipp-Gerlach  
Rechtsanwältin  
am Oberlandesgericht Frankfurt/Main  
Fachanwältin für  
Verwaltungsrecht

Dirk Teßmer  
Rechtsanwalt  
am Landgericht Frankfurt/Main

Niddastraße 74  
60329 Frankfurt/Main

Tel.: 069 / 4003 400 13

Fax: 069 / 4003 400 23

UPhilipp@pg-t.de  
DTessmer@pg-t.de

[www.pg-t.de](http://www.pg-t.de)

sich nach unserem Kenntnisstand auch die Flugrouten bzw. die Flughöhen bei Einführung entsprechender Maßnahmen ändern. Bitte teilen Sie uns mit, ob bei einer differenzierten Betrachtung bestimmte Voraussetzungen dieser Maßnahmen in den Zuständigkeitsbereich des LBA fallen. Unklar ist, weshalb das CDA-Verfahren, welches ein Landeverfahren darstellt durch RVO geregelt werden kann, ein Steilstartverfahren aber nicht.

Sie legen auf Seite 2 zum CDA-Verfahren dar, dass derzeit eine Festlegung durch Rechtsverordnung aus **Kapazitätsgründen** nicht möglich sei. Könnten Sie uns bitte mitteilen, inwieweit diese Aussage durch Berechnungen und/oder anderweitiger Untersuchungen belegt werden können. **Es wird**

## **A k t e n e i n s i c h t**

**bezüglich vorhandener Unterlagen beantragt**, die Aufschluss darüber geben, inwieweit Kapazitätsgründe gegen die Einführung des CDA-Verfahrens sprechen. Der Antrag wird gestützt auf die §§ 3 und 4 UIG. Sollte ein entsprechendes Gutachten oder eine diesbezügliche Untersuchung digital vorhanden sein, wird um Zusendung an die oben angegebene e-mail Adresse oder durch Übersendung einer CD-Rom gebeten.

# Philipp-Gerlach • Teßmer

Kanzlei Philipp-Gerlach • Teßmer - Niddastr. 74 - 60329 Frankfurt/Main

**Ursula Philipp-Gerlach**  
Rechtsanwältin  
am Oberlandesgericht Frankfurt/Main  
Fachanwältin für  
Verwaltungsrecht

**Dirk Teßmer**  
Rechtsanwalt  
am Landgericht Frankfurt/Main

Niddastraße 74  
60329 Frankfurt/Main

Tel.: 069 / 4003 400 13

Fax: 069 / 4003 400 23

UPhilipp@pg-t.de  
DTessmer@pg-t.de

**www.pg-t.de**

Das Argument der Einschränkung der Kapazität wird gegen die Einführung des CDA-Verfahrens von Seiten der Fraport und der DFS angeführt, eine Begründung hierfür wurde jedoch noch nicht gegeben. Es ist aber auf den ersten Blick nicht verständlich, weshalb, wenn die Flugzeuge eine längere Strecke höher fliegen, um dann zur Landung anzusetzen, Kapazitätsprobleme entstehen können. Für die weitere Diskussion wäre es hilfreich, wenn Sie uns entsprechende Hinweise geben könnten, weshalb es zu Kapazitätsproblemen kommen soll.

Weiterhin werden der Einführung der angesprochenen Verfahren die ICAO-Regelungen entgegengehalten. Es wäre für eine rechtliche Überprüfung äußerst hilfreich, wenn Sie mir einen entsprechenden Hinweis auf die einschlägigen Regelungen der ICAO geben könnten.

Sie schreiben weiter, dass es für die Einführung eines curved-approach-Verfahrens keine Grundlage in der ICAO gibt. In Deutschland gäbe es hierfür kein Vorbild. Unklar bleibt an dieser Stelle, ob die ICAO nur keine Grundlage hergibt oder die ICAO grundsätzlich einer Einführung eines solchen Verfahrens entgegensteht. Dies dürfte nicht der

Ursula Philipp-Gerlach  
Rechtsanwältin  
am Oberlandesgericht Frankfurt/Main  
Fachanwältin für  
Verwaltungsrecht

Dirk Teßmer  
Rechtsanwalt  
am Landgericht Frankfurt/Main

Niddastraße 74  
60329 Frankfurt/Main

Tel.: 069 / 4003 400 13

Fax: 069 / 4003 400 23

UPhilipp@pg-t.de  
DTessmer@pg-t.de

[www.pg-t.de](http://www.pg-t.de)

Fall sein, weil an anderen internationalen Flughäfen das curved-approach-Verfahren seit langen Jahren praktiziert wird. So z.B. am internationalen Flughafen in New-York. Hier wird häufig eingewandt, dass die dortigen Verhältnisse nicht mit denen in Frankfurt vergleichbar seien. Auch hier wäre für die weitere Diskussion hilfreich, wenn Sie näher erläutern könnten, weshalb sich die Verhältnisse derart unterscheiden, dass dies einer Einführung entgegensteht. Wenn es in Amerika klappt, kann zumindest die ICAO nichts dagegen haben. Auch insoweit wird

**die Einsicht in entsprechende Gutachten und/oder Untersuchungen  
beantragt.**

Weiterhin führen Sie zum curved-approach-Verfahren aus, dass derzeit die bordseitige Ausrüstung und Ausbildung der Piloten nicht vorhanden sei. Bitte teilen Sie uns mit, ob diese Aussage für alle Flugzeuge, die in Frankfurt starten und landen der Fall ist. Nach unseren Kenntnissen wird dieses Verfahren bereits an mehreren internationalen Flughäfen angewandt, so dass eine entsprechende bordseitige Ausrüstung vorhanden sein müsste und auch die Piloten ausgebildet sind. Oder liegt hier ein Missverständnis vor?

**Ursula Philipp-Gerlach**  
Rechtsanwältin  
am Oberlandesgericht Frankfurt/Main  
Fachanwältin für  
Verwaltungsrecht

**Dirk Teßmer**  
Rechtsanwalt  
am Landgericht Frankfurt/Main

Niddastraße 74  
60329 Frankfurt/Main

Tel.: 069 / 4003 400 13

Fax: 069 / 4003 400 23

UPhilipp@pg-t.de  
DTessmer@pg-t.de

**www.pg-t.de**

Sie gelangen in Ihrem Schreiben dann zu der Einschätzung, dass „mit der Einführung eines solchen Verfahrens zum jetzigen Zeitpunkt der Flugverkehr am Frankfurter Flughafen nicht abgewickelt werden könnte“. Könnten Sie uns bitte erläutern, aus welchen Gründen eine Abwicklung nicht möglich sein soll, vorausgesetzt, die bordseitige Ausrüstung und die Ausbildung der Piloten ist vorhanden. Um zu der Bewertung zu gelangen, dass der Flugverkehr mit dem curved-approach Verfahren nicht abgewickelt werden kann, müssten Untersuchungen bezüglich verschiedener Szenarien durchgeführt worden sein oder es müsste aus fachlichen Gesichtspunkten Beurteilungen gegeben haben. Es erschließt sich für meine Mandantschaft nicht, weshalb eine Abwicklung des Flugverkehrs bei der Einführung bestimmter Flugverfahren, die zu einer Fluglärmreduzierung führen könnten, nicht möglich sein soll.

Beizupflichten ist Ihnen, dass dem Sicherheitsaspekt im Flugverkehr die größte Aufmerksamkeit gebührt. Jedoch dürfen mit diesem Argument nicht leichtfertig Lärmschutzinteressen der Anwohner beiseite geschoben werden, ohne dass entsprechende Nachweise vorliegen, die gegen die Einführung einer bestimmten Maßnahme geltend gemacht werden.

So führen Sie zwar aus, dass aus Sicherheitsgründen das CDA-Verfahren in der Nacht

Ursula Philipp-Gerlach  
Rechtsanwältin  
am Oberlandesgericht Frankfurt/Main  
Fachanwältin für  
Verwaltungsrecht

Dirk Teßmer  
Rechtsanwalt  
am Landgericht Frankfurt/Main

Niddastraße 74  
60329 Frankfurt/Main

Tel.: 069 / 4003 400 13

Fax: 069 / 4003 400 23

UPhilipp@pg-t.de  
DTessmer@pg-t.de

[www.pg-t.de](http://www.pg-t.de)

wieder aufgegeben werden musste. Bitte teilen sie uns mit, wann diese Aufhebung der RVO erfolgt ist und wo diese Aufhebung veröffentlicht worden ist. Es bleibt jedoch unklar, wo Sicherheitsprobleme aufgetaucht sind. Bitte teilen Sie uns mit, worin die Sicherheitsprobleme lagen, die zur Aufhebung der RVO geführt haben. Es wird

## **A k t e n e i n s i c h t**

in den Behördenvorgang gem. § 4 UIG beantragt, der Aufschluss darüber gibt, weshalb die RVO wieder aufgehoben wurde.

Bezüglich der Lärminderungspotentiale der genannten Verfahren werde ich mich an die DFS wenden. Vielen Dank für den entsprechenden Hinweis.

Die Diskussion um Lärminderungsmaßnahmen, wie diese derzeit im Rahmen des Regionalen Dialogforums geführt wird, vermittelt meiner Mandantschaft den Eindruck, dass maßgebliche Mitglieder der Fluglärmkommission der Auffassung sind, dass seit Jahren um Lärminderung gekämpft wird, jedoch nicht die Fortschritte erzielt werden, die erzielt werden könnten. Nur so ist das Engagement zugunsten eines Anti-Lärm-Paktes zu

# Philipp-Gerlach • Teßmer

Kanzlei Philipp-Gerlach • Teßmer - Niddastr. 74 - 60329 Frankfurt/Main

**Ursula Philipp-Gerlach**  
Rechtsanwältin  
am Oberlandesgericht Frankfurt/Main  
Fachanwältin für  
Verwaltungsrecht

**Dirk Teßmer**  
Rechtsanwalt  
am Landgericht Frankfurt/Main

Niddastraße 74  
60329 Frankfurt/Main

Tel.: 069 / 4003 400 13

Fax: 069 / 4003 400 23

UPhilipp@pg-t.de  
DTessmer@pg-t.de

**[www.pg-t.de](http://www.pg-t.de)**

erklären, der Lärminderungspotentiale sieht, die jedoch nicht ausgenutzt werden.

Mit freundlichen Grüßen

Philipp-Gerlach  
Rechtsanwältin