

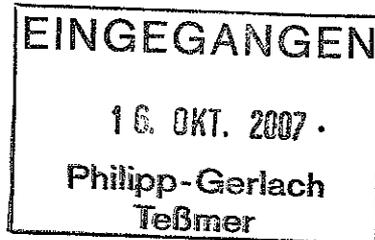


Luftfahrt-Bundesamt

Bundesoberbehörde im Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Verkehr,
Bau- und Stadtentwicklung (BMVBS)

LBA Verwaltungsstelle Flugsicherung • Postfach 12 43 • 63202 Langen

Rechtsanwälte Philipp-Gerlach und Teßmer
Frau Rechtsanwältin Philipp-Gerlach
Niddastr. 74
60329 Frankfurt



Verwaltungsstelle Flugsicherung

Am DFS-Campus 10, 63225 Langen

für Paketpost: c/o Zentraler Logistischer Dienst

Am DFS-Campus 2, 63225 Langen

Telefon +49 (0)6103 707-3910

Telefax +49 (0)6103 707-3909

Überweisungen an Bundeskasse Trier

Konto: Deutsche Bundesbank

Filiale Saarbrücken

BLZ 590 000 00 Kto.-Nr.: 590 010 20

Auslandszahlungen: BIC: MARKDEF1590

IBAN: DE81590000000059001020

Geschäftszeichen: VR 1/ Frankfurt

Datum: 12.10.2007

An- und Abflugverfahren am Flughafen Frankfurt am Main Ihr Zeichen 2007 F 12-20

Sehr geehrte Frau Rechtsanwältin Philipp-Gerlach,

zu den in Ihrem Schreiben vom 18.09.2007 aufgeworfenen Fragen nehmen wir wie folgt Stellung:

Landungen auf der Startbahn West können seitens des LBA nicht verfügt werden, da das LBA bei Erlass der die Flugverfahren festlegenden Rechtsverordnungen an den genehmigten bzw. planfestgestellten Betrieb des Flughafens gebunden ist. Da der Planfeststellungsbeschluss für die Startbahn West ausschließlich Starts gestattet, ist das LBA gehindert, Landeverfahren für die Startbahn West festzulegen. Im Falle einer entsprechenden Änderung des Planfeststellungsbeschlusses würde die Festlegung der Anflugverfahren jedoch durchaus in den Zuständigkeitsbereich von LBA V fallen.

Steilstartverfahren sind keine flugsicherungsbetrieblichen sondern flugbetriebliche Verfahren, die sich an den Flugzeugführer richten und durch das Bundesministerium für Verkehr Bau und Stadtentwicklung festgelegt werden.

Zur Erfüllung des gesetzlichen Auftrags der Flugsicherung, den Luftverkehr sicher, geordnet und flüssig abzuwickeln, muss der Lotse jederzeit die definierten Staffelungsmindestwerte zwischen den Flugzeugen einhalten können. Zu Zeiten des bekannt hohen Verkehrsaufkommens während der Tagstunden in Frankfurt wird am Minimum der Staffelungswerte operiert, um die erforderliche Kapazität bereitstellen zu können. Dies kann jedoch nur gelingen, wenn nicht zusätzliche Freiheitsgrade dem Piloten ermöglichen, z. B. den Sinkflug nach eigenem Ermessen einzurichten, was beim CDA-Anflug der Fall ist. Somit steht die Durchführung von

- 2 -

CDA-Anflügen insbesondere zu Zeiten hohen Verkehrsaufkommens dem gesetzlichen Auftrag zur „flüssigen“ Verkehrsabwicklung entgegen.

Die beschriebene Problematik kann über das stanly track auf der homepage der DFS anschaulich nachvollzogen werden.

Die Aufhebung des nächtlichen CDA-Verfahrens erfolgte zum 04.08.2005 mit der 12. ÄndVO zur 212. Durchführungsverordnung zu § 27a LuftVO vom 26.07.2005 (BAnz. S. 11809). Hintergrund der Aufhebung waren wiederholte Verwechslungen auf Pilotenseite während der Tagstunden, die das Nacht-CDA-Verfahren abflogen, obwohl seitens des Fluglotsen nur eine Tag-Transition freigegeben wurde. In der Folge fanden Eindrehvorgänge zum Endanflug ohne Lotsenfreigabe statt, so dass aufgrund des damit verbundenen Konfliktpotentials das CDA-Verfahren zurückgezogen wurde.

Die ICAO-Regelungen, die der Einführung eines steileren Anflugleitwinkels aus Lärmschutzgründen entgegenstehen, finden sich in ICAO Doc 8168 OPS/611, 5. Ausgabe, 23. November 2006 „Procedures for Air Navigation Services – Aircraft Operations“ (PANS-OPS), Vol I. Curved-approach-Verfahren sind von der ICAO nicht geregelt, wie sich aus ICAO Doc 8168 OPS/611, 5. Ausgabe, 23. November 2006, „Procedures for Air Navigation Services – Aircraft Operations“ (PANS-OPS), Vol I und Vol II ergibt.

Das in New York praktizierte curved-approach-Verfahren basiert nicht auf ICAO-Regularien sondern auf Vorgaben der FAA (Federal Aviation Administration). Diese sind jedoch für die Bundesrepublik Deutschland nicht relevant.

Die Ausrüstung für die Luftfahrzeuge ist in der FSAV vorgeschrieben. Diese Vorschriften enthalten keine Vorgaben für eine bordseitige Ausrüstung, die für ein curved-approach-Verfahren erforderlich ist. Zu der Frage, ob in Frankfurt Luftfahrzeuge landen, die eine entsprechende Ausrüstung haben, verfügen wir über keine Kenntnisse. Die Einschätzung, dass der derzeit in Frankfurt vorhandene Flugverkehr mit der Einführung eines solchen Verfahrens nicht abgewickelt werden kann, ergibt sich aus Kapazitätsgründen, da das bei hohem Verkehrsaufkommen erforderliche Operieren am Minimum der Staffelungswerte und der gleichzeitigen Verpflichtung des Lotsen, dieses Minimum nicht zu unterschreiten, aufgrund der kurvenartigen Flugwege nicht gewährleistet werden kann.

Ihre Anträge auf Akteneinsicht bescheiden wir wie folgt:

1. Ihr Antrag auf Akteneinsicht hinsichtlich vorhandener Berechnungen/ Untersuchungen zu den Kapazitätsgründen, die der Einführung eines CDA-Verfahrens entgegenstehen, wird abge-

lehnt, da bei LBA V keine diesbezüglichen Unterlagen vorhanden sind. Da die DFS eventuell über diesbezügliche Unterlagen hat, empfehlen wir Ihnen, sich an die DFS zu wenden.

2. Da in den bei LBA V geführten Behördenakten keine schriftlichen Unterlagen zu den Hintergründen der Aufhebung des nächtlichen CDA-Verfahrens vorliegen, wird Ihr diesbezüglicher Antrag auf Akteneinsicht ebenfalls abgelehnt. Da die DFS eventuell diesbezügliche Unterlagen hat, empfehlen wir Ihnen ebenfalls, sich an die DFS zu wenden.

3. Ihr Antrag auf Akteneinsicht zum curved-approach-Verfahren (S. 3 Ihres Schreibens) wird abgelehnt, da bei LBA keine entsprechenden Gutachten/ Untersuchungen vorhanden sind.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag



Dr. Jessica Risch

Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen die Ablehnung der Anträge auf Akteneinsicht kann innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe Widerspruch erhoben werden. Der Widerspruch ist beim Luftfahrt-Bundesamt Verwaltungsstelle Flugsicherung, Am DFS Campus 10, 63225 Langen, schriftlich oder zur Niederschrift einzulegen.