

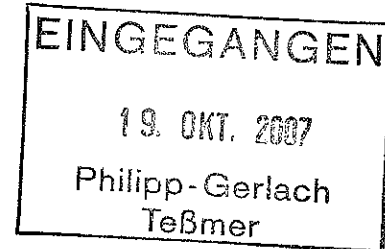


DFS Deutsche Flugsicherung

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH · Postfach 1243 · 63202 Langen

Rechtsanwälte Philipp-Gerlach · Teßmer
Frau Rechtsanwältin Philipp-Gerlach
Niddastr. 74

60329 Frankfurt



Ihr Zeichen
2007 F 12-20
Ihr Ansprechpartner
Andrea Boggia
Michael Kraft

Ihre Nachricht vom
18.9.2007
Telefon
06103/707-4028
06103/707-1070

Unser Zeichen
VRR/Bo 12-6/07
Telefax
06103/707-4394

Datum
16.10.2007
E-Mail
andrea.boggia@dfs.de
michael.kraft@dfs.de

Fluglärminderungspotentiale am Frankfurter Flughafen

Sehr geehrte Frau Philipp-Gerlach,

unter Bezugnahme auf Ihr Schreiben vom 18.9.2007 in der oben genannten Sache möchten wir nachfolgend zu den von Ihnen aufgeworfenen Fragen Stellung nehmen.

Vorweg möchten wir betonen, dass wir uns nachfolgend nur auf die die DFS betreffenden Flugsicherungsverfahren beziehen.

1. Welche Verfahren kommen derzeit bezüglich einer Fluglärmreduzierung im Ist-Zustand und für den Zustand, wenn der geplante Ausbau kommt, in Betracht?

Die DFS ist im Rahmen der Erfüllung ihres gesetzlichen Auftrages, den Flugverkehr sicher, geordnet und flüssig abzuwickeln, grundsätzlich verpflichtet, die Vorgaben der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) zu beachten. Einzelne im Rahmen des Anti-Lärm-Pakts angesprochene Flugsicherungsverfahren werden seitens der ICAO für Lärmschutzzwecke nicht vorgesehen.

Dies sind:
Erhöhung des Anfluggleitwinkels auf 3,2 °

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH
Unternehmenszentrale
Am DFS-Campus
63225 Langen
Telefon 06103 707 - 0
Telefax 06103 707 - 1396
Sitz der Gesellschaft: Langen/Hessen
Amtsgericht Offenbach/Main, HRB 34977

Vorsitzender des Aufsichtsrates:
Jörg Hennerkes
Geschäftsführer:
Dieter Kaden (Vors.),
Ralph Riedle,
Peter Waldinger
Internet: www.dfs.de

Commerzbank Offenbach
BLZ 505 400 28 Konto 421 5737 00
IBAN DE24 5054 0028 0421 5737 00
BIC [SWIFT] COBADEFF

Deutsche Bank Frankfurt
BLZ 500 700 10 Konto 091 6734 00
IBAN DE66 5007 0010 0091 6734 00
BIC [SWIFT] DEUTDEFF

BHF Bank Frankfurt
BLZ 500 202 00 Konto 15 0012 09
IBAN DE86 5002 0200 0015 0012 09
BIC [SWIFT] BHFDEFF

Helaba Frankfurt
BLZ 500 500 00 Konto 48 1480 01
IBAN DE80 5005 0000 0048 1480 01
BIC [SWIFT] HELADEF



Anhebung der Rückenwindkomponente auf 7 Knoten Offset-Approach

Die vertikale und laterale Optimierung der An- und Abflugverfahren, unter Berücksichtigung aller für die DFS relevanten Randbedingungen, gehört zu den Routineaufgaben, die gemeinsam von der DFS in der Zusammenarbeit mit der Kommission zur Abwehr des Fluglärms wahrgenommen werden. Die heutige Flugroutensituation ist das Ergebnis des permanenten Optimierungsprozesses, der aus diesen Arbeiten resultiert.

Im Hinblick auf die Einführung des CDA-Verfahrens ist festzuhalten, dass die diesbezüglich bereits vor dem Ausbau bestehenden Herausforderungen auch nach dem Ausbau bestehen bleiben. Zur Erfüllung des gesetzlichen Auftrages, den Luftverkehr sicher, geordnet und flüssig abzuwickeln, muss der Lotse zu jeder Zeit die definierten Staffelungsminima einhalten können.

In Frankfurt ist es zu Zeiten hohen Verkehrsaufkommens am Tage aus Kapazitätsgründen erforderlich, am Minimum der Staffelungswerte zu arbeiten. Dies wird durch gezielte Anweisungen erreicht, bei deren Ausführung dem Piloten kein zusätzlicher Ermessensspielraum wie beim CDA-Verfahren gewährt werden kann. Die Erfüllung des gesetzlichen Auftrages der DFS ist mit den betrieblichen Herausforderungen eines CDA-Verfahrens am Tag sowohl im jetzigen Zustand als auch im Ausbaufall bei gegebenen Verkehrslasten nicht vereinbar.

Die Anwendung der sog. Dedicated Runway Operation ist grundsätzlich nur bei sehr geringen Verkehrslasten möglich, da diese Verfahrensweise die Nichtnutzung vorhandener Pisten unterstellt und der vorhandene Flugbetrieb auf dem restlichen Bahnsystem abgewickelt wird.

Im übertragenen Sinne wird dies bereits heute in den Nachtstunden angewandt, da durch die Nordbahnsanierung in den zurückliegenden Jahren und die derzeit laufende Südbahnsanierung genau diese Situation eintritt.

Eine Lärmentlastung – im Sinne einer Reduzierung der Gesamtbelastung – ist nach unserer Einschätzung jedoch damit nicht verbunden.

2. Für welche dieser Verfahren ist die DFS zur Beurteilung der Einhaltung fachlicher Standards zuständig?

Im Rahmen der Erfüllung des gesetzlichen Auftrages ist die DFS grundsätzlich verpflichtet die Vorgaben der ICAO zu beachten, die „Standards“ und „Recommendations“ herausgibt. Die „Standards“ sind zwingend umzusetzen, während die „Recommendations“ Empfehlungen darstellen. Aufgrund einer Vereinbarung mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung ist die DFS jedoch ver-



pflichtet, sowohl die Vorgaben der „Standards“ als auch der „Recommendations“ einzuhalten. Abweichungen hiervon bedürfen der Genehmigung unserer Aufsichtsbehörde. Dies gilt für alle Flugsicherungsverfahren.

3. Liegen bezüglich der verschiedenen Verfahren (CDA-Verfahren; curved-approach und/oder anderer kombinierter Verfahren) bereits Untersuchungen vor, die zum einen die technische Möglichkeit darstellen und zum anderen die sich daraus ergebenden Fluglärm Auswirkungen prognostizieren?

Untersuchungen, die die technischen Möglichkeiten der Realisierung der verschiedenen im ALP genannten Maßnahmen darstellen und die sich daraus ergebenden Fluglärm Auswirkungen prognostizieren, liegen der DFS nicht vor. Mangels vorhandener Informationen muss Ihr diesbezügliches Akteneinsichtsgesuch abgelehnt werden.

Mit freundlichen Grüßen
DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

i.V. *Andrea Boggia*
Andrea Boggia
(Institutionelles / Recht)

i.A. *Michael Kraft*
Michael Kraft
(Optimierung und Ausbau Flughafen Frankfurt)

Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Bescheid können Sie innerhalb eines Monats nach Zugang schriftlich oder zur Niederschrift Widerspruch bei der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH, Bereich VRR, Am DFS-Campus 10, 63225 Langen erheben.