

**Bundesministerium
für Verkehr, Bau
und Stadtentwicklung**

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung • Postfach 20 01 00,53170 Bonn

Bürgervereinigung gegen unnötigen Fluglärm
Herrn Dr. Schaeffer
Speierlingweg 28
60388 Frankfurt a. M.

HAUSANSCHRIFT Robert-Schuman-Platz 1,53175 Bonn

POSTANSCHRIFT Postfach 20 01 00,53170 Bonn

TEL 0228 3004867

FAX 0228300-1451

BEARBEITET VON Marc-Andreas Giermann

Referat LS 16

E-MAIL Marc-andreas.giermann@bmvbs.bund.de

ref-ls16@bmvbs.bund.de

INTERNET www.bmvbs.de

Nachrichtlich:

Herrn Gregor Amann MdB
Deutscher Bundestag
Platz der Republik 1
11011 Berlin

BETREFF **Lärmmmission bei Abflug FRA 07-N**

BEZUG Besprechung mit MdB Amann, Abteilungsleiter LS Schmidt am 10.07.06

AZ LS 16 6164.2/1

DATUM Bonn, 25.08.2006

Sehr geehrter Herr Schaeffer,

anbei möchte ich Ihnen das Ergebnis des Prüfungsauftrags mitteilen.

Unabhängig von den fachlichen Aspekten der Anfrage aus weise ich darauf hin, dass die DFS die Empfehlungen der Fluglärmkommission zu den An- und Abflugstrecken soweit wie möglich berücksichtigt, aber letztlich den Abwägungsprozess unter Berücksichtigung aller fachlichen Aspekte durchführen muss. Das Beratungsergebnis der Kommission (oder das fehlende) geht als ein wichtiger Gesichtspunkt in diese Abwägung ein. Die DFS hat sich in der Vergangenheit aus vielfältigen Gründen gegen eine Änderung der von Ihnen kritisierten Streckenführung entschieden. Die Kommission hat daraufhin keine gesonderten Beschlüsse gefasst.

Zu den angesprochenen Möglichkeiten der Lärmreduzierung möchte ich die "konventionelle" Methode (Streckenbeschreibung über Navigationsanlagen) und die Methode der Flächennavi-

SHIE 2 VN 3 gation (Streckenbeschreibung über Wegpunkte) getrennt darstellen.

1) Konventionell

Die existierende Streckenbeschreibung ist durch eine Kurve sowie funknavigatorische Unterstützung über zwei Anlagen (NDB und VOR-Radial) gekennzeichnet. Das Verfahren ist mit mäßigem Aufwand fliegbar (höhere Arbeitsbelastung im Cockpit durch die Startphase); im Kurvenbereich (zwischen Sachsenhausen und Offenbach) streuen die Flugspuren.

Als Alternative zur existierenden Streckenführung wäre aus rein planerischer Sicht denkbar, nach dem Abdrehen Richtung Norden auf das Radial MTR einen weiteren Drehpunkt Richtung Nordosten über das DME von Frankfurt zu definieren und dann über einen dritten Drehpunkt auf ein Neues Radial Richtung MTR zu drehen. Diese Planung führt zu zwei zusätzlichen Drehpunkten, die konventionell beschrieben werden müssten. Insbesondere der über DME beschriebene Drehpunkt ist aufgrund der hierfür ungünstigen Lage des DME mit größerer Unsicherheit belastet. Mit Sicherheit ergibt sich durch die neuen Drehpunkte eine erheblich größere Streuung der Flugbewegungen zwischen Bergen-Enkheim und Sachsenhausen/Offenbach/ Maintal. Damit wird bei einer derartigen Streckenbeschreibung vom Prinzip der Bündelung des Verkehrs abgewichen. Durch die vielen Drehpunkte direkt nach dem Start entsteht eine erhebliche höhere Arbeitsbelastung im Cockpit als das mit der jetzigen Strecke der Fall ist. Eine Umsetzung eines Vorschlages mit zahlreichen kurzzeitigen Richtungsänderungen in der äußerst sensiblen, unmittelbaren Abflugphase hätte eine zusätzliche Lärmbelastung für die dort lebende Bevölkerung durch die erforderlichen Rollbewegungen der Luftfahrzeuge um die Längsachse (Abstrahlwinkel der Lärmemissionen, schlechteres Steigverhalten im Kurvenflug) und der sich daraus ergebenden breiteren Streuung des Lärmteppichs zur Folge. Zudem gibt die internationale Zivilluftfahrtorganisation ICAO der Verfahrensplanung für den angesprochenen sensiblen Abflugbereich aus Sicherheitsgründen die Schaffung möglichst gradlinig verlaufender Routenführungen vor. Die DFS lehnt die vorgeschlagene Lösung daher ab.

SEITE 3 VON 3 2) Flächennavigation

Die Strecke ist nur für mit RNAV (GPS) oder BRNAV-ausgerüstete Flugzeuge geeignet. Der zweite Drehpunkt ist konventionell wahrscheinlich nicht zu beschreiben (siehe oben) und muss daher bei einem RNAV-Verfahren über einen Wegpunkt definiert werden. Hierfür ist nach derzeitigen Vorschriften eine Mindesthöhe von A3200 ft (bzw. A3 500 ft im Winter) einzuhalten. Darüber hinaus wäre die FMS-gestützte Beschreibung einer solchen Routenführung nicht möglich. Bei einer Fluggeschwindigkeit von 250 kts dürfen 2 Wegpunkte nicht enger als 2,1 NM zusammen liegen, andernfalls wird der unlogische Wegpunkt vom System automatisch ignoriert, weil die enge Kurvenfolge aerodynamisch nicht mehr sauber fliegbar ist.

Eine dritte Möglichkeit, den ersten Teil des Abfluges zu verlängern, bevor in einer Linkskurve Richtung MTR eine östlich verschobene Streckenführung nach Norden erfolgt, ließe sich konventionell und RNAV-mäßig beschreiben, scheidet für die DFS aber wegen der daraus resultierenden größeren Belastung der Stadt Offenbach aus.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag


Wolf Liedhegener