

Zum Antrag der Freien Wähler: Prüfung des CDA-Verfahrens am Frankfurter Flughafen – Wir wollen eine Lärminderung von 55 %

Einstieg: Die Lärmbelastung im Rhein – Maingebiet ist nach wie vor sehr hoch, sie hat sogar zugenommen:

Dazu zwei Belege:

- Die Zahl der Überflüge hat zugenommen; bei der Messstation Omersbach im Kahlgrund von 3325 im Jahr 2013 auf 4638 im Jahre 2014; dies ist eine Zunahme von 40%
- Aus der Beschwerdestatistik kann man ablesen, dass die Beschwerden über den Fluglärm im Rhein-Main-Gebiet von 2,7 Mio. im Jahre 2013 auf 3,2 Mio. im Jahre 2014 zugenommen haben; am Untermain haben die Gemeinden Großostheim mit 112 % sowie Haibach mit 58% und Mömbris mit 52% die größten Zunahmen.

Es besteht also Handlungsbedarf:

- Das herkömmliche Anflugverfahren der DFS, mit der erwiesenermaßen größten Lärmbelastung, verursacht unnötigen Lärm durch einen langen horizontalen Anflug in niedriger Höhe. Bisher werden die Flugzeuge schon in größerer Entfernung von Frankfurt (z.B. bei Würzburg, in ca. 100 km Entfernung) in eine niedrige Endanflughöhe (ca.

1300- 1600 m) gebracht. Folge: Hohe Lärmbelastung der Bewohner im gesamten Landkreis Aschaffenburg und insbesondere im Kahlgrund.

- Im letzten Jahr hatte die Deutsche Flugsicherung eine neue Flugroute in die Diskussion eingebracht. Dies war bzw. ist keine Lösung des Lärmproblems, denn dadurch werden die Gemeinden im Bachgau (bei Großostheim) mehr belastet, andere Gemeinden (z.B. Hösbach, Goldbach, Aschaffenburg) entlastet und im Kahlgrund bleibt die Lärmbelastung gleich hoch. Deswegen haben 7 Bürgermeister in einem Schreiben im Mai 2014 an das Bundesaufsichtsamt, die dt. Flugsicherung als Alternative das CDA-Sinkflugverfahren nach ICAO-Standard vorgeschlagen. **Dieses international angewandte Anflugverfahren, hat die geringste Lärmbelastung wegen einem steilen Anflugwinkel ohne horizontale Phasen in niedriger Höhe und steht im Mittelpunkt unseres Antrages.**
- **Diese 7 Bürgermeister, davon 5 von der CSU bzw. CDU (Niedernberg, Schaafheim, Großostheim, Stockstadt, Mömlingen) und zwei von den Freien Wählern (Großwallstadt, Sulzbach) werden von der Deutschen Flugsicherung nicht ernst genommen, denn die Deutsche Flugsicherung hat ihren Brief vom Mai 2014 nicht einmal beantwortet. Sie bezeichneten dieses Verhalten der DFC als „Arroganz“; sie**



haben deshalb am 16.3.2015 noch einmal nachgelegt und ihre Forderungen auch in Anwesenheit des Bayer. Fernsehens (die Rundschau berichtete am 17.3. darüber) noch einmal bekräftigt. Die 7 Bürgermeister vertreten die Anliegen der Bürger. Endlich am 31.3. erhielten sie eine Antwort, die eigentlich nichtssagend war; angeblich sei das CDA-Verfahren seit Oktober 2013 eingeführt, aber nur, wenn die Verkehrslage dies zulasse. Scheinbar wurde das CDA-Verfahren fast nie geflogen, sonst wären ja die Fluglärmbeschwerden 2014 nicht um 17% gestiegen.

- Vereinfacht ausgedrückt, muss es in Zukunft darum gehen, möglichst keine horizontalen Anflugphasen in niedriger Höhe zu fliegen, sondern möglichst steil aus großer Höhe zu sinken und horizontale Flugphasen ganz zu vermeiden.

Für eine optimale Lärmreduzierung bei gleichzeitiger Treibstoffeinsparung und unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten ist das international angewandte CDA-Verfahren derzeit bewährter Standard. Dieser müsste von der Deutschen Flugsicherung nur übernommen werden. Es muss an dieser Stelle auch nochmals klar herausgestellt werden, dass es keine unterschiedlichen CDA-Verfahren gibt, lediglich für das gleiche Verfahren zwei Bezeichnungen, nämlich CDA und CDO.

- Und was ganz wichtig ist: Das CDA-Verfahren bringt eine Entlastung der Bürger durch geringere Lärmbelastung; CDA verteilt auch den Lärm nicht in andere Gebiete. Das CDA-Verfahren bringt nur Vorteile

Entscheidend für eine wirksame Lärminderung ist, dass Horizontalflugabschnitte des Landeanflugs in niedriger Höhe minimiert werden oder besser ganz wegfallen. Statt horizontaler Annäherung an den Flughafen mit Turbinenschub sinken die Flugzeuge beim CDA-Verfahren aus großer Höhe ohne Turbinenschub in einem maximalen Winkel, so dass nur noch die letzten Kilometer vor der Landebahn dem Fluglärm unvermeidlich stark ausgesetzt sind.

Als bestes Beispiel dient England wo das CDA-Verfahren das mit Frankfurt vergleichbar große Flugzeugaufkommen auch mit minimierten Flugzeugabständen bewältigt.

CDA ist nach Aussage von erfahrenen Flugkapitänen auch auf deutschen Flughäfen sofort von allen gängigen Verkehrsflugzeugen und ohne zusätzlichen technischen Aufwand zu bewerkstelligen.

CDA ist das weitergehende Anflugverfahren im Sinne von Lärmschutz, ohne die Wirtschaftlichkeit und die Kapazität des Flughafens negativ zu beeinflussen.



- **Im Wirtschaftsausschuss gab der Vertreter der Staatsregierung zu, dass das CDA- Verfahren in Frankfurt praktisch gar nicht zum Einsatz kommt, denn bei hoher Verkehrsdichte und ungünstiger Wetterlage ginge dies nicht. Es ist also in Frankfurt kein Standardverfahren. In Großbritannien geht dies aber bei jeder Wetterlage, zu allen Tageszeiten und ohne jegliche Kapazitätseinschränkungen. Daher fordern wir in unserem Prüfantrag, das CDA-Verfahren als Standardverfahren einzuführen. Es soll also geprüft werden, ob auch in Frankfurt das CDA-Verfahren zu allen Tageszeiten, bei jeder Wetterlage und ohne jegliche Kapazitätsbeschränkungen eingeführt werden kann.**
- Wir haben es von erfahrenen Experten ausrechnen lassen. Würde das CDA-Verfahren komplett bei uns durchgeführt, betrage die Flughöhe nicht 2100 m, sondern 1200 m und der Lärm wäre um 55% geringer.
- Nochmals: Die Bürgermeister der am stärksten am Bayer. Unterrhein betroffenen Gemeinden haben das „Ohr am Bürger“. Ihre Forderungen (bereits zweimal vorgetragen) wurden bisher von der DFS nicht ernstgenommen. Da ist dann auch die Politik im Bayer. Landtag gefordert, Initiativen zu starten, um die Lärmbelastungen der Bürger zu reduzieren.

Dr. Hans Jürgen Fahn (MdL)

6

Justin-Kirchgäßner-Str.11

63906 Erlenbach

dr.fahn@onlinehome.de

Mitglied des Runden Tisches Ehrenamt

generationenpolitischer Sprecher der FW Fraktion

Mitglied im Sozial- und Europaausschuss



Zusatzinfos:

Zu den Aussagen der Staatsregierung: „An den Verkehrsflughäfen München, Nürnberg und Frankfurt sind Flugverfahren für kontinuierliche Sinkflüge eingeführt, d.h. es werden kontinuierliche Sinkflüge (CDA) aufgrund entsprechender Veröffentlichungen praktiziert“.

Wenn überhaupt, führen diese Flughäfen derzeit maximal ein sog. CDA-Anflugverfahren durch: modifiziert,



testweise, nicht generell, bei geringem Verkehrsaufkommen, also nur in ganz geringem Umfang.

Nochmals: Der kontinuierliche Sinkflug, den wir in dem Antrag meinen wird von der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) folgendermaßen definiert: Unter 10000 Fuß (ca. 3300 m) findet kein Horizontalflug statt und der Sinkflug geht direkt in den Endanflug über. Dagegen geht der von der DFS über dem Bayer. Untermain praktizierte Tiefflug in 4000 Fuß (=1300m) Höhe ist in der ICAO-Vorschrift nicht vorgesehen und widerspricht auch dem Zweck des Sinkfluges den Lärm zu vermeiden und Kerosin zu sparen. In Frankfurt wird derzeit nach wie vor nach dem Sinkflug auf 4000 -5000 Fuß ein Horizontalflug auf einer Strecke **von Zehnfacher Länge durchgeführt; in dieser niedrigen Höhe ist gerade der lärmintensive, kritische Bereich, der die Menschen am bayerischen Untermain sehr belastet. Denn CDA aus 7-8000 Fuß anstatt 4-5000 Fuß bringt eine Lärmverminderung von 55%.**

Die Behauptung der DFS, in Frankfurt werde CDA geflogen, ist eine Falschinformation. Tatsache ist auch, dass in England an den 15 größten Flughäfen CDA ausnahmslos nach der internationalen Definition geflogen wird

Dr. Hans Jürgen Fahn (MdL)

8

Justin-Kirchgäßner-Str.11

63906 Erlenbach

dr.fahn@onlinehome.de

Mitglied des Runden Tisches Ehrenamt

generationenpolitischer Sprecher der FW Fraktion

Mitglied im Sozial- und Europaausschuss

