

Dr. Ewald

Einsprüche/Bedenken zum Antrag auf Änderung der bestehenden Betriebsregelung Am
FH – Düsseldorf vom 13.10.2004

Erster Einspruch/Bedenken: Die Risikoanalyse für den FH Düsseldorf International vom Oktober 2004 setzt einen falschen Schwerpunkt und ist so wie sie vorliegt abzulehnen / zu ändern und mit neuen Schlussfolgerungen vorzulegen.

Begründung:

Das Gutachten setzt einen falschen Schwerpunkt, denn der wesentliche Teil des Gutachtens und die Kurzfassung geht von der „planerisch vermehrten Nutzung der Start- und Landebahn 23R/05L (S. 116) aus“. An sich soll das Gutachten sich aber auf die kapazitätsseitige Leistungsfähigkeit der Südbahn 23L/05R beziehen. Auf S. 19 und S. 24 heißt es: „Im Rahmen der Antragstellung zu diesem Verfahren wird kapazitätsseitig nur auf die Leistungsfähigkeit der Südbahn 23L/05R Bezug genommen.“

Die Kapazität bei Nutzung beider Startbahnen liegt laut Tab. 6-21 (S.100) bei

56 Bewegungen für An- und Abflug (kombiniert)

Bei Nutzung der Startbahn Süd unter gleichen Bedingungen bei

45 Bewegungen.

Die geringere Kapazität beider Startbahnen zusammen resultiert offenbar aus dem geringen parallelen Abstand von ca. 500 m, „der nach geltenden Vorschriften keinen unabhängigen Betrieb gestattet „ (S.52), und nicht aus dem Angerland-Vergleich.

Dem Gutachten muß also eine Kapazität von 45 Bewegungen als prioritäre Basis zu Grunde gelegt werden!

Zweiter Einspruch/Bedenken:

Der Absicht des Flughafens Düsseldorf, im Antrag auf Erteilung einer lufttechnischen Genehmigung Vom 13.10.2004, unter Pkt. 6.4, über 8 Std., zwischen 6.00 bis 22.00 Uhr zusätzlich 2 Flugbewegungen/h zuzulassen, soll nicht stattgegeben werden, da damit eine erweiterte Nutzung der Nordbahn vorgenommen würde. Dies würde dem Angerland-Vergleich widersprechen.

Begründung:

Der Angerland-Vergleich schreibt laut Antrag des Flughafens Düsseldorf auf Erteilung einer lufttechnischen Genehmigung Vom 13.10.2004 für die Nordbahn 05L/23R vor, dass diese „nur in den Zeiten der Betriebsunterbrechung der Hauptstartbahn und sonst in den Zeiten des Spitzenverkehrs über Tage betrieben“ werden darf.

Der Flughafen Düsseldorf will laut Begründung (Pkt. 3) seinem Antrag den Begriff des Spitzenverkehrs neu definieren und zwar sollen in Zukunft 5=5 der Tagesstunden als Zeiten des Spitzenverkehrs bezeichnet werden. In diesen Stunden sollen offenbar bis zu **2 sonstige Flüge** (d.h. 47 Flugbewegungen) **mit Instrumentenflugregelung** in den restlichen Stunden nur 45 Flugbewegungen auf **beiden Bahnen** zulässig sein. Dies bedeutet praktisch eine dauernde Nutzung beider Bahnen. Diese Dauernutzung der Nordbahn widerspricht der Absicht des Angerland-Vergleiches!

Dies geht auch aus den Ausführungen des Flughafens Düsseldorf in der Begründung Punkt 6 des Antrages vom 13.10.2004 hervor. In dieser wird – wohl in Übereinstimmung mit dem Inhalt des Angerland-Vergleiches – aus dem Genehmigungsbescheid vom 21.09.2000 zitiert: „Zeiten des Spitzenverkehrs sind dann gegeben, wenn für Luftfahrzeuge im Luftraum oder am

Boden Wartezeiten entstehen“. Dies soll wohl ausdrücken, dass Spitzenzeiten durch sehr hohes Flugaufkommen, geplant oder aus der Situation entstehend, gekennzeichnet sind. Die Absicht des Flughafens Düsseldorf, die oben zitierte Definition mit der Begründung, es handle sich dabei ausschließlich um eine „Verspätungsregel“ ersatzlos zu streichen, muß widersprochen werden. Der Flughafen Düsseldorf möchte Spitzenverkehrs-Zeiten als solche mit im voraus planbaren Flügen verstanden wissen. Die darüber hinaus anfallenden Flüge (offenbar Charter/Linie und Sonstige IFR Flüge) sollen auf der Nordbahn abgefahren werden. Denn Flughafen Düsseldorf stellt im gleichen Absatz der Begründung fest: „Im übrigen soll die Nordbahn auch zum Abbau von Verspätungen dienen.“ Dies würde wiederum zu einer erweiterten Nutzung der Nordbahn führen.

Anmerkung zur Definition Spitzenverkehr:

Für die Festlegung des Spitzenverkehrs könnte die Risikoanalyse vom Okt. 2004 herangezogen werden, in der bisherige und zu erwartende Spitzenwerte, deren zeitliches Auftreten und die zugehörige Auslastungsquote beschrieben werden. Diese Zahlen liegen auch der Risikoanalyse zugrunde. Danach (Abb. 3-2 bzw. Tab. 6-21) sind Spitzenbelastungen nur in den

Morgenstunden für den Abflug, ca 6.00 bis 7.30 h, Auslastungsquote 88%,

Abendstunden für den Anflug kurz vor 22.00h, Auslastungsquote 64%,

d.h. über = 3h vorhanden.

Als Durchschnittswert für An- und Abflug (kombiniert) werden **36,8 Bewegungen**, entsprechend einer Auslastung von 66% der Kapazität beider Bahnsysteme in der Risikoanalyse von ca. 8.00 bis ca 21.00 (13 h) aufgetreten und zu erwarten (Risikoanalyse S. 37ff: „Diese Bewegungszahlen werden auch für die Zukunft als realistisch eingestufte Belastungswerte herangezogen“.)

Demnach ist die Bezeichnung von 50% der Tagesstunden als Zeiten des Spitzenverkehrs zu hoch und aus der Luft gegriffen. Nach den Fakten der Risikoanalyse können höchstens 3/13= ca. 25% der Tagesstunden von 6.00 bis 22.00 h als Spitzenzeiten angesehen werden, in denen die Nordbahn 05R/23R benutzt werden darf.

Dritter Einspruch/Anregung: Die in der Risikoanalyse empfohlenen weiterführenden technischen Unterstützungssysteme sollten verbindlich eingeführt werden (S.19 der Risikoanalyse vom Okt. 2004).

Begründung: Die Risikoanalyse kommt zu dem Schluß, dass durch die Erhöhung der Flugbewegungen im Prognoseszenario der sog. LOS-Wert des Referenzszenarios deutlich überschritten wird. Dies muß laut Gutachten durch höhere Überwachungsleistung von Fluglotsen und Piloten kompensiert werden. „Weiterführende technische Unterstützungssysteme **könnten** diese Belastungssteigerung kompensieren.“

Vierter Einspruch/Bedenken: Die Risikoanalyse sollte hinsichtlich der Berechnungsergebnisse Südszenario (Anhang A-4) überarbeitet/korrigiert werden.

Begründung:

Bei der Berechnung der Auslastungsquoten für das Prognoseszenario, Tab. A4-7, können Auslastungsquoten der Südbahn von 100% (45 Bewegungen/h) erreicht werden, was nach Antrag des Flughafens Düsseldorf nicht vorkommen soll. In Tab. A4-7 unter An-/Abflugkapazität (kombiniert, tags) wird der „Spitzenwert“ der Nachfrage als „Unbest.“ ausgewiesen und die Auslastungskapazität als = 100% angegeben. Dies wird an anderer Stelle damit begründet, dass diese Spitzenwerte für An- und Abflug nicht gleichzeitig auftreten, sondern zeitlich versetzt vorkommen. Eine Addition erfolgt nur bei den Durchschnittswerten und führt zu einer Auslastungsquote von 90%. Dieses Vorgehen ist nicht

konservativ. Die Gutachter hätten die **für jeden Stundentakt** vorkommenden Einzelminima für An- und Abflüge addieren müssen und diese mit der Kapazität der Südbahn von 45 Bewegungen/h vergleichen sollen, denn es ist nicht auszuschließen, dass innerhalb einer Stunde sich diese Einzelspitzen addieren. Bei diesem Vorgehen käme heraus, dass sich Bewegungen größer als 45/h ergeben. Die im Antrag des Flughafens Düsseldorf unter Pkt. 6.4 beantragten zusätzlichen 2 Flugbewegungen/h für sonstige IFR-Flug wären zusätzlich von der Südbahn zu verkraften und zu berücksichtigen.

Das Südbahnszenario wäre damit unzulässig überlastet. Auch die SÜ-Werte, die schon bei Nutzung beider Bahnen für das Prognoseszenario und gemeinsamer Streckenführung (Abb. 8-2) geringer werden, sollten für das Südbahnszenario gleichermaßen ermittelt und bewertet werden.

Fünfter Einspruch/Bedenken: Durch die im Antrag auf lufttechnische Genehmigung ... vom Okt. 2004 vom Flughafen Düsseldorf beabsichtigte stärkere Nutzung der Nordbahn 05L/23R wird ein weiterer sicherheitstechnischer Aspekt relevant. Es handelt sich dabei um die unterschiedlichen Verläufe der Bundesbahnzuggleise. Die Zulässigkeit der *nicht Untertunnelung der Eisenbahnstrecke* vor der Schwelle 23R der Nordbahn soll untersucht und sicherheitstechnisch (Einzelrisiko/ Gruppenrisiko?) bewertet werden.

Begründung:

Bei der Südbahn ist das Eisenbahngleis außerhalb der Schwelle 23L untertunnelt, außerhalb der Schwelle 23R der Nordbahn jedoch nicht. Diese unterschiedliche Behandlung der beiden Bahnen ist erklärungsbedürftig und sollte in der Risikoanalyse behandelt werden. Die Risikoanalyse führt aus, was logisch ist, dass das größte Einzelrisiko vor den Schwellen auftritt (S. 103 und S. 115). Bei einer Steigerung des Einzelrisikos für 10 für „Prognose Süd/Prognose“ (Tab. A 4-2) um 206,2% dürfte die fehlende Untertunnelung nicht zu vernachlässigen sein. Es wird nirgends im Risikogutachten dieser besonderen Situation der Nordbahn Rechnung getragen. Es ist wohl nicht zu erwarten, dass man beim Bau der Hauptlandebahn Süd Sicherheit bewusster war, als man heute sein sollte. Ggf. separate Risikoanalyse als Einzelgutachten, da die Standardmethoden der GfL im Risikogutachten vom Okt. 2004 derartige Situationen nicht berücksichtigen können?

In diesem Zusammenhang ist zusätzlich darauf hinzuweisen, dass nach meinen Recherchen die Nordbahn die Vorschrift: Luftverkehr – E15, Hindernisfreiheit von Start- und Landebahnen für Instrumenten-Flugverkehr vom 06.11.01 vermutlich verletzt Randzone/ innere Randzone in der keine aufragenden Hindernisse existieren sollen, werden von einer Eisenbahntrasse mit Oberleitung geschnitten? Um eine verantwortungsvolle Bewertung der Zulässigkeit eines erweiterten Betriebes auf der Nordbahn zu erhalten, sollte auch dieses sicherheitshalber überprüft und berücksichtigt werden.

Mit der Bitte um Beachtung und Berücksichtigung der Einwände verbleibe ich mit freundlichen Grüßen.