

GURLAND
RECHTSANWÄLTE

EUGEN-LANGEN-STRASSE 12, D-50968 KÖLN
TEL. (02 21) 93 70 71-0, FAX (02 21) 93 70 71-99

per Telefax: 07 21/1 51 53 22 94

Herrn
Dipl.-Kfm. Hilmar Orth
Robert-Heuser-Str. 15

50968 Köln

DR. HARRO GURLAND
Avocat hon. à la Cour de Paris
DIETER P. ZENZ
ULRICH C. FELDMANN
A. GÉRARD SCHWEND
JENS BREDOW
DR. STEFAN M. GRÜLL
CONSULTANT:
ANNE-ITA LEAHY LL.B. (HONS.)
LSE, LL.M.,
SOLICITOR
OLGA IRA DIMOPOULOU
Rechtsanwältin
ATHEN

EUGEN-LANGEN-STRASSE 12
D-50968 KÖLN / COLOGNE

TELEFON (02 21) 93 70 71-0
TELEFAX (02 21) 93 70 71-99
www.gurland.de

Gerichtsfach:
AG/LG Köln: 1212
OLG 118

Büro Rechtsanwalt Schwend:
Fax direct: +49-(0)221-93707194
E-Mail: schwend@gurland.de

Köln, 20.12.2007
GS-sk-23024
AZ: 101/06

Fluglärmklage

Lieber Hilmar,

in vorgenannter Angelegenheit überreichen wir anliegendes Schriftstück ohne
gesondertes Anschreiben mit der Bitte um:

- | | | | |
|-------------------------------------|----------------------------|--------------------------|--------------------|
| <input checked="" type="checkbox"/> | Kenntnisnahme | <input type="checkbox"/> | Telefonanruf |
| <input type="checkbox"/> | schriftliche Stellungnahme | <input type="checkbox"/> | Erledigung/Zahlung |
| <input type="checkbox"/> | Rücksprache | <input type="checkbox"/> | Unterzeichnung |

Mit freundlichen Grüßen

(A. Gérard Schwend)
Rechtsanwalt
GURLAND
Rechtsanwälte



Bezirksregierung Düsseldorf

Herr Ostgen, was von... durch
Milberg

Bezirksregierung Düsseldorf, Postfach 30 08 65, 40408 Düsseldorf

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH
Herrn Ostgen
Kieshecker Weg 250

40468 Düsseldorf

Dienstgebäude Am Bonnehof 6


WWW: <http://www.bezreg-duesseldorf.nrw.de>
X.400: C=de;A=dbp;P=dvs-nrw;
O=bezreg-duesseldorf;S=poststelle
E-Mail: pressstelle@bezreg-duesseldorf.nrw.de

Telefon: (0211) 475-0
Durchwahl: (0211) 475-3110
Telefax: (0211) 475-3611
Zimmer: BO 110

Auskunft erteilt: Herr Braun
Aktenzeichen (Bitte bei Antwort angeben):
53.10.6 - K/B - Der
Lärmschutzbeauftragte
Ihr Zeichen und Tag:
Düsseldorf
12.03.1998

Betr.: Änderung der Abflugverfahren am Flughafen Köln/Bonn im Zusammenhang mit der Einführung des NeSS-Systems
Bezug: Sitzung der sog. Fluglärnkommision am 10.03.1998
Anlg.: 3 Karten

Sehr geehrter Herr Ostgen,
sehr geehrte Damen und Herren,

L/N	<input type="checkbox"/> FF <input checked="" type="checkbox"/> Kts	 DFS Deutsche Flugsicherung Düsseldorf Eing: 19. MRZ. 1998.	FWK	<input type="checkbox"/> FF <input checked="" type="checkbox"/> Kts
LS	<input type="checkbox"/> FF <input type="checkbox"/> Kts		FWM	<input type="checkbox"/> FF <input type="checkbox"/> Kts
L...	<input type="checkbox"/> FF <input type="checkbox"/> Kts		BR	
V	<input type="checkbox"/> FF <input type="checkbox"/> Kts		Bemerkungen:	
B	<input checked="" type="checkbox"/> FF <input type="checkbox"/> Kts			
T	<input type="checkbox"/> FF <input type="checkbox"/> Kts			

in der vorgestrigen Sitzung haben Vertreter der DFS über verschiedene Möglichkeiten berichtet, wie unter Einführung des NeSS-Systems die "Ideallinien" der verschiedenen Abflugstrecken gelegt werden könnten.

Die Darstellung diente nach den einführenden Äußerungen des Kommissionsvorsitzenden vorwiegend der ersten Information und noch weniger der eingehenden Diskussion einzelner Abflugverfahren. Dabei wurde den Kommissionsmitgliedern vereinfacht ausgedrückt die Möglichkeit geboten, in gewissen Grenzen selbst vorzugeben, wo über

Sprechzeiten: montags 8.30 - 15.00 Uhr,
donnerstags 8.30 - 14.30 Uhr und am
1. Dienstag im Monat bis 18.00 Uhr
sowie nach besonderer Vereinbarung

Telefax (Zentral)
(0211) 475-2671
Telex 85 84 938
rp df

Zu erreichen mit:
DB bis Düsseldorf Hbf
U-Bahn-Linien U78, U79
bis Theodor-Heuss-Brücke

Konto der Regierungshauptkasse
Westdeutsche Landesbank
Girozentrale Düsseldorf
(BLZ 300 500 00) Kto. 4 100 012

000146

- 2 -

richtig

Grund sie den abfliegenden Verkehr gerne hätte, und zugesagt, anschließend eine diesen Vorstellungen möglichst nahekommende flugsicherungsstechnische Umsetzung zu erarbeiten. Die Alternativvorschläge der DFS dienen nur als Orientierungshilfe.

nicht nur

Nach meinem Eindruck ist nicht allen Kommissionsmitgliedern bewußt geworden, welche Chance ihnen damit durch die DFS geboten wird. Ich möchte daher als Lärmschutzbeauftragter und nicht stimmberechtigter Kommissionsgast die Gelegenheit nutzen, noch vor der turnusmäßigen Kommissionssitzung am 25.03.1998 und vor Beginn der weitergehenden Ausarbeitungen der DFS auf einige Aspekte hinzuweisen.

Die heute bestehenden Abflugverfahren sind hinsichtlich ihrer Fluglärmrelevanz letztlich das Ergebnis jahrelanger streitiger Diskussionen in Kommission und Öffentlichkeit über eine optimierte Streckenführung und der Umsetzung dieser Diskussionen in das flugsicherungsstechnisch und -rechtlich Machbare. Die Strecken sind gleichsam aus langwierigen schmerzhaften Geburtswehen hervorgegangen. Der ehemalige Kommissionsvorsitzende, Herr Gerhardus, hatte zu seinem Abschied erklärt, es gebe wohl keine Abflugstrecke, die in seiner Amtszeit nicht verändert worden wäre. Ich bezeichne die heutigen Abflugstreckenbeschreibungen bzgl. ihrer Fluglärmrelevanz als das nach heutigem Erkenntnisstand erreichbare Optimum.

Falsch, die Lärmbeschwerden zeigen das.

Nicht zuletzt die leidvollen Erfahrungen mit der Änderung der über den Königsfost führenden Abflugstrecken veranlassen mich deshalb, zunächst eine Prämisse herauszustellen, die aus meiner Sicht allen Änderungsüberlegungen zugrundegelegt werden muß:

Neue Abflugstrecken müssen sich so weitestgehend wie nur irgend möglich an den bisherigen Abflugstrecken orientieren.

Dess-Vorschlag Okt 97 sowie 10.3.98

Alles andere führt zu Aufstand statt zu Akzeptanz.

diese fiktive sein im folgenden

Nachdem wir in der vorgestrigen Sitzung weitere Gründe erfahren haben, aus denen die Flugzeuge nach den bisherigen konventionellen

000147

- 3 -

Navigationsverfahren unter Umständen nicht dort fliegen, wo man sie nach der "Ideallinie" erwarten kann, muß der für die Verfahrensplanung maßgebliche Orientierungstatbestand u.U. statt der heutigen "Ideallinie" oder in Ergänzung zu ihr der "average track" sein, wie er sich aus Ihren Fanomos-Regeluntersuchungen ergibt.

Dies führt aus meiner Sicht zu drei grundlegenden Schlußfolgerungen:

1.) Zunächst würde ich es sehr begrüßen, wenn die von der DFS zugesagten vertieften Darstellungen auf jeweils einer Karte nicht nur die bisherige und die zukünftige "Ideallinie", sondern auch den heutigen "average track" wiedergeben könnten. Anders können Verlagerungen und Verschiebungen gegenüber dem heutigen Zustand von Personen, die Flugzeuge nur vom Boden aus sehen oder hören, nicht zuverlässig bewertet werden; dies würde ein Votum der Kommission relativieren oder sogar entwerten.

*Macht
Karte
auf unsere
Anschätze*

*als ob
inventionell
nicht mit
unterlegt
gezeichnet
bei
mit*

2.) Weiterhin halte ich es für wünschenswert, die Folgen Ihrer Prämisse zu überdenken, die festzuliegenden NeSS-Beschreibungen konventionell zu unterlegen, d.h. die "NeSS-Ideallinien" auch zur neuen Grundlage für die konventionell zu erfliegenden Abflugstrecken zu machen. Dies könnte bei konventionell navigierten Luftfahrzeugen dazu führen, daß diese - bekanntlich besonders nachts relevanten - Flugzeuge künftig nicht unerheblich anders fliegen würden als heute, und daß das Problem der Streubreite der Abflüge in diesem Flugzeugsegment lediglich verschoben würde. An die Folgen mag ich gar nicht denken. Ich rege deshalb an zu prüfen, ob für diese Flugzeuge nicht die bisherigen, als beste aller schlechten Lösungen geborenen Abflugstrecken beibehalten werden sollten.

*ist davon ab,
die häufige
zogen über
sind die
eink ist*

*NeSS und
in das Jahr
??*

3.) Wenn ich die vorgestellten Unterlagen zutreffend beurteile, so ergeben sich bei allen Alternativvorschlägen der DFS wesentliche Unterschiede zu den bisherigen Abflugstrecken mitnichten aus der Einführung des NeSS-Systems, sondern nahezu aus-

schließlich aus dem Umstand, daß den Beschreibungen nunmehr die nach den Erläuterungen der DFS-Mitarbeiter neuen ICAO-Vorgaben bzgl. weiterer Kurvenradien zugrundegelegt werden (zu den Einzelheiten s.u.). Ich erhoffe mir insoweit von den weiteren Darstellungen der DFS zweierlei:

abhängig von
es wissen auch
die die Kurvenradien
fliegen über dem Flughafen
der Flughafen
geplant werden
Kurvenradien sind
die Länge
kleiner Plätze den
Welchen Gegebenheiten
geplant

verbindlich sein
zu 100 %
vorgestellt im Okt. 07

a) Zum einen muß die jeweilige Kausalität der Ursachen "NeSS" und "Kurvenradien" für die Änderungen in den Routenführungen bei jeder einzelnen Abflugroute eindeutig klargestellt werden. Es macht in der Diskussion einen fundamentalen Unterschied, ob eine Änderung der Fluglärm Betroffenheit auf einer nicht beeinflussbaren Änderung der ICAO-Vorgaben beruht oder auf der beeinflussbaren Einführung von NeSS. Es darf nicht dazu kommen, daß NeSS aus Gründen abgelehnt wird, die mit NeSS nichts oder nur am Rande etwas zu tun haben, oder daß die Öffentlichkeit Veränderungen der Fluglärm Betroffenheit auf NeSS und ein evtl. entsprechendes Votum der Kommission zurückführt, obwohl die Ursachen und Verantwortlichkeiten an ganz anderer Stelle liegen.

b) Zum anderen sollte die DFS die Änderungen der ICAO-Vorgaben und den Grad der Verbindlichkeit für Köln/Bonn ausführlich erläutern - und sei es nur, um den Kommissionsmitgliedern zu verdeutlichen, wo die Grenzen des Beeinflussbaren liegen.

Soweit das Kommissionsmitglied Becker den Flughafen um Zahlen gebeten hat, wie hoch der Anteil der "NeSS-tauglichen" Flugzeuge heute ist, halte auch ich eine entsprechende Aussage für hilfreich zur Einschätzung der Relevanz unserer NeSS-Diskussionen, jedoch unter anderen Gesichtspunkten als allein zur Beantwortung der Frage, ob sich der Diskussionsaufwand lohnt. Er lohnt sich sicherlich, wenn man bedenkt, daß der Anteil der "NeSS-tauglichen" Flugzeuge stetig zunimmt und jetzt eine langfristig wirkende Entscheidung ansteht. Er lohnt sich aber auch deshalb, weil dadurch erkennbar wird, welche u.U. noch auf Jahre erhebliche Problematik sich aus der konventionellen Unterlegung neuer Abflugstreckenbeschreibungen ergeben

Verhaltens konventioneller Abflugstrecken bis dem Jahre 2005?

- 5 -

kann (s.o.); dieser Teilaspekt ist bei der bisherigen Diskussion auch noch nicht annähernd angemessen berücksichtigt worden.

Zur Verdeutlichung der folgenden Ausführungen zu den einzelnen Abflugstrecken habe ich mir erlaubt, Ihnen drei Karten beizulegen, auf die ich mich textlich beziehen möchte. Bitte nehmen Sie diese Karten als den handschriftlichen und laienhaften Versuch, die verschiedenen Alternativvorschläge zu Papier zu bringen; sie erheben keinen Anspruch auf Detailschärfe. Zudem bitte ich die bewertenden Ausführungen als subjektiv zu verstehen; die Bewertung obliegt vorrangig den Kommunal- und Anwohnervertretern.

Abflug 32 / NOR (auf Karte 1)

Die drei von der DFS vorgeschlagenen Alternativrouten führen zu erheblichen Änderungen gegenüber dem bisherigen Zustand (orange/Nr.1), die ich sämtlich nicht begrüßen kann:

- a) Vorschlag 1 (rot/Nr.3) ist aus Sicht der Stadtteile Porz-Gremberghoven, -Ensen, Rodenkirchen und Hochkirchen nicht akzeptabel. Entlastet würde allein Köln-Marienburg.
Heutige Einflussachse auf NOR, Drehpunkt aufgebrochen
- b) Vorschlag 2 (blau/Nr.4) entlastet die genannten Porzer Stadtteile, führt aber zu unerfreulichen Belastungen am Südrand von Köln-Poll und zu einer "Revolution" in Köln-Marienburg.
Heutige Drehpunkt, neues Einflussachse => Autobahn ist Landes
- c) Vorschlag 3 (grün/Nr.5) versucht einen Mittelweg zwischen a) und b), was für die Porzer Stadtteile evtl. tragbar wäre, nicht jedoch für Marienburg. *Westigkeit bei Flughäfen erst die direkten Bräuterei am Platz, erst dann die die weites Weg liegen*
- d) Vorschlag 4 (lila/Nr.6) beruht auf einer Anregung des Anwohners Funke, der die Idee vertritt, die Linkskurve nach dem Start später einzuleiten, danach der Autobahn zu folgen und hinter Rhein wieder Richtung NOR einzudrehen. Abgesehen von der m.E. zweifelhaften flugsicherungstechnischen Umsetzbarkeit sehe ich Probleme in Teilbereichen der Kölner Stadtteile Rath-Heumar, Ostheim und Poll. *Nicht umsetzbar. Wie auch bei Rechtskurven.*

Intention der Planer ist offensichtlich, die rechtsrheinischen

00015

Korrekt, da diese sehr niedrig fliegen werden.

Stadtteile zu umfliegen. Das wird jedoch erkaufte durch eine Verlagerung des Problems im Kölner Süden von Rodenkirchen nach Marienburg.

An dieser Abflugstrecke wird die Bedeutung der geänderten ICAO-Vorgaben bzgl. der Kurvenradien überdeutlich. Offensichtlich hindert die DFS allein dieser Umstand daran, die bisherige, an sich relativ ideale Streckenführung beizubehalten.

Vgl. lassen die Favorit-Anforderungen, diese zeigen ein Übergang von der 100-Grad- und 120-Grad- zum Start zum Idealline. Wo sind hier die Lärmbeschwerden von Köln-Poll für die T? 3. DE?

Abflug 25 / NOR (auf Karte 1)

Diese Abflugstrecke bereitet die geringsten Probleme. Der Drehpunkt für die leichte Rechtskurve sollte so gewählt werden, daß die neue "Ideallinie" noch nördlich an Ranzel vorbei- und zwischen Langel und Lülsdorf hindurchführt. (vgl. lila/Nr.11).

OK, was aber ein Vorschlag des Kommissionen am 10.02.

Abflug 25 / COL u.a. (auf Karte 1)

Der Vorschlag der DFS (rot/Nr.14) bezweckt eine ausreichende seitliche Entfernung zu Kriegsdorf und Eschmar, führt jedoch zu einer wenig glücklichen Belastung der Rheinanliegerortsteile Rheidt, Mondorf und Bergheim. Vielleicht könnte versucht werden, die Strecke

zwischen Eschmar und Mondorf hindurchzuführen (lila/Nr.15). *Das ist die schlechteste Abflugstrecke überhaupt, darauf diesem Realprogramm keine praktische Unterstützung der 10- und es weiter hilft, so interpretiert. Aber wie mit 30°/45°/60°? Jede machtes bis es 25 will, Favorit zeigt dies mehr als deutlich.*

Abflug 07 / NOR (auf Karte 2)

Auch hier wird - wenn auch mit geringerer Fluglärmrelevanz - die Bedeutung der geänderten Kurvenradien sichtbar. Die von der DFS vorgestellten Alternativen (rot/Nr.18 und blau/Nr.19) führen zu einer Mehrbelastung in Overath. Hilfreich und angesichts der geringen Nutzung dieser Abflugstrecke auch praktikabel wäre (wie in der Kommission bereits angeregt) eine Verlängerung des Geradeausfluges bis südlich Marialinden (lila/Nr.20).

Bedingt nicht durchführbar, da dort der Inbound traffic geführt wird, jedoch eine denkbare wenn auch deutliche Verlängerung der Abflugstrecke. Hierin können wir alternativ einen vorverlegten Drehpunkt vorgeschlagen.

- 7 -

Abflug 14 / COL u.a. (auf Karte 2)

Hier ergeben sich nur geringe Unterschiede zwischen den Alternativen und der heutigen Führung. Es sollte jedoch versucht werden, den nördlichen Rand von Siegburg-Kaldauen zu schonen.

Abflug 14 / DOM (auf Karte 2)

Wie der "average track" (schwarz/Nr.26, noch nicht eingetragen) zeigt, ist die heutige "Ideallinie" (orange/Nr.25) sehr oft nicht einhaltbar. Der erste DFS-Vorschlag (rot/Nr.27) belastet Braschoß, während der Alternativvorschlag (blau/Nr.28) zu nah an Seelscheid heranzuführt. Daraus erklärt sich meine Alternativenregung (lila/Nr.29), die Linkskurve des Alternativvorschlags (blau/Nr.28) zu verlängern und diagonal auf die heutige "Ideallinie" einzuschwenken. Sollte das nicht umsetzbar sein, würde ich für den ersten DFS-Vorschlag (rot/Nr.27) ^{NBSB -} ^{Vorschlag} ^{01.09} votieren, da Braschoß nicht wesentlich mehr belastet würde, als angesichts des "average tracks" schon heute.

Abflug 32 / DOM (auf Karte 3)

^{Die Kurvenradien spiegeln die Performance der Flugzeuge wider. Diese werden auch heute schon geflogen (nur andere Darstellung)}
^{→ geringere Flöhöhe} ^{Luftfahrtszene wieder}
 Ausgerechnet beim "Königsforstüberflug" führen die größeren Kurvenradien zu Problemen. Während der ursprüngliche DFS-Vorschlag (rot/Nr.32) für Rath-Heumar und Bensberg Nachteile bringt, wird der Alternativvorschlag (blau/Nr.33) in Kleineichen, Forsbach und Unter-^{Wittke}eschbach ^{Königsforst} zu erneuten Unmutsäußerungen führen - erst recht, wenn diese Abflugstreckenbeschreibung konventionell unterlegt und der konventionell fliegende Verkehr gegenüber heute nach Südosten verschoben würde. Ob meine Alternativenregung (lila/Nr.34) hilfreich sein könnte, vermag ich ohne Kenntnis des aktuellen "average track" ^{32L an} kaum zu beurteilen. Gerade bei dieser Abflugroute könnte sich als ^{→ bitte} ^{Heran} Beratungshilfe auch eine nach Flugzeug- oder Antriebsarten differenzierte Darstellung des "average tracks" empfehlen.
^{Empfehlungswert, damit es kommt wird. Das ist eine Serie von großen Kurven (Cat D) abfliegen}

Abflug 14 / NOR (auf Karte 3)

Zunächst begrüße ich ausdrücklich den DFS-Vorschlag, schlecht stei-

000152

- 8 -

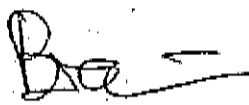
Danke
 gende Flugzeuge, die vor/über Buisdorf 3500 ft noch nicht erreicht haben, zunächst nach Süden zu führen und in einer Rechtskurve südlich von Königswinter (Karte 6 der DFS-Kommissions-Tischvorlage; grün/Nr.36) nach NOR zu führen. Dadurch wird der bisherige große Streubereich südlich der heutigen "Ideallinie" (Holzlar, Bonner Stadtteile) deutlich entlastet.

Dagegen führt die vorgeschlagene Streckenführung für die anderen Flugzeuge zu unbefriedigenden Ergebnissen - und zwar wiederum überwiegend aufgrund der großen Kurvenradien, hier allerdings verbunden mit der NeSS-Folge einer starken Bündelung. Aus meiner Sicht begegnen alle eingetragenen Alternativen (DFS ursprünglich: rot/Nr.39; DFS alternativ: blau/Nr.40; weitere Alternative: lila/Nr.41) Bedenken, über die die betroffenen Kommunalvertreter diskutieren müssen.

Wird die Steigung *beibehalten*, am TP 3500 ft (MSL (3200 GND) nach LHM von DER, 800 ft / NM (13.1 %), sind die IZ bereits nach 7.5. NM aus 6000 ft MSL. Dieser Punkt ist noch vor Beendigung des Kurvenfluges erreicht. Was das nicht schafft, geht auf die Curve SID. Lassen Sie mich abschließend der Hoffnung Ausdruck geben, daß es gelingen möge, sich am Flughafen Köln/Bonn die Vorteile des NeSS-Systems nutzbar zu machen, da die Vorteile einer stärkeren Bündelung für viele Anwohner Fortschritte und Entlastungen mit sich bringen kann. Voraussetzung ist allerdings, daß das Problem der dies m.E. oftmals verhindernden neuen Kurvenradien gelöst wird. Ein Ansatz dafür ist für mich derzeit nicht ersichtlich. Insoweit ist die DFS gefordert. *Kein Problem, sondern Verbesserung zum heutigen Standard, da genau es*

Ich erlaube mir, eine Ablichtung dieses Schreibens auch dem Kommissionsvorsitzenden, der Flughafengesellschaft und dem Landesverkehrsministerium zuzuleiten.

Mit freundlichen Grüßen
 Im Auftrag


 (Braun)

000153