



Beim Landeanflug Kerosin sparen und den Lärmpegel senken – das CDA-Verfahren soll dies ermöglichen.

Foto: dpa

Anflug im Leerlauf

Neues Verfahren spart Kerosin und mindert Lärm / DFS prüft Einführung für Leipzig/Halle

Leipzig. Die Deutsche Flugsicherung (DFS) prüft für den Flughafen Leipzig/Halle die Einführung eines speziellen Anflugverfahrens. Es senkt den Lärm für die Passagiere und vor allem für die Menschen am Boden in einem Korridor von 15 bis 50 Kilometern. Das bestätigte die DFS gestern dieser Zeitung. Da für Planung und Vorbereitung eines solchen Verfahrens ein zeitlicher Vorlauf nötig sei, könne es aber in Schkeuditz frühestens 2010 zum Einsatz kommen.

„Das Anfliegen des Flughafens Leipzig/Halle im lärmarmen Gleitflug könnte viele Probleme entschärfen und zu einem besseren Miteinander zwischen Anwohnern und Airport führen“, ist sich Leipzigs Bundestagsabgeordneter Rainer Fornahl sicher. Der SPD-Verkehrsexperte hat die DFS aufgefordert, sich für eine schnelle Umsetzung einzu-

setzen. DFS-Sprecher Axel Raab vergleicht Continuous Descent Approach (CDA), so heißt das neue Verfahren, mit dem Heranfahren von Autos an die Garage. „Der Autofahrer geht vom Gas und lässt sich langsam heranrollen. Bei CDA ist es nicht anders. Der Pilot drosselt die Turbinen und geht in den Leerlauf. Das Flugzeug nähert sich beim Landeanflug dem Flughafen mit einer konstanten Sinkrate.“ Das spare pro Anflug bis zu 100 und mehr Kilogramm Kerosin und mindere den Schadstoffausstoß.

Momentan unterbrechen Piloten immer wieder ihren Sinkflug, geben neuerlichen Schub, um ihre Höhe zu halten. Das hat laut Raab damit zu tun, dass sie sich an den wenigen Funkfeuern orientieren. CDA baue auf eine neue Anwendung der Satellitennavigation GPS und der Software an Bord der Maschinen auf. Die GPS-Ortsdaten er-

lauben hingegen, dass der Pilot den Anflug räumlich und zeitlich flexibler planen kann.

An seine Grenzen stößt das System aber in verkehrsreichen Zeiten. „Wenn der Himmel voller Flieger hängt, ist das so als würde der Weg zur Garage versperrt sein“, so Raab. „Da muss der Fahrer auch ausweichen, notfalls Umwege fahren. Für den Piloten heißt das, den kontinuierlichen Sinkflug auszusetzen.“ Warteschleifen seien unumgänglich, Sicherheit gehe dann vor Lärmschutz. CDA sei deshalb nur für die verkehrsärmeren Stunden geeignet.

Am Flughafen Frankfurt/Main ist das Verfahren laut DFS bereits seit zweieinhalb Jahren „in verkehrsschwachen Zeiten“ im Einsatz, sprich zwischen 22 und 5 Uhr und seit Februar dieses Jahres auch an den Airports Köln/Bonn und München – und da auch nur nachts.

„Wir prüfen derzeit, ob und wann das CDA-Verfahren in Leipzig eingeführt werden kann“, sagte Raab. Vorgenommen werde dies von der dafür zuständigen DSF-Niederlassung in München. Als Basis dienen die dort gemachten Feldversuche. Grundsätzlich sei die Einführung in Leipzig möglich. Allerdings unterscheide sich die Luftsituation in Sachsen erheblich von der in München, da wegen der DHL-Frachtflieger das Verkehrsaufkommen nachts in Mitteldeutschland höher sei. Ohnehin müsse vor Ort die Umsetzung geprüft werden, in der Regel unter Einbeziehung der Flughafenbetreiber, der Flugsicherung, der Fluggesellschaften und des Luftfahrtbundesamtes. Dies werde im Laufe des Jahres geschehen. „Wird CDA in Leipzig eingeführt, bringt das eine erhebliche Entlastung für die Einwohner“, ist sich Raab sicher.

Andreas Dunte
► Standpunkt