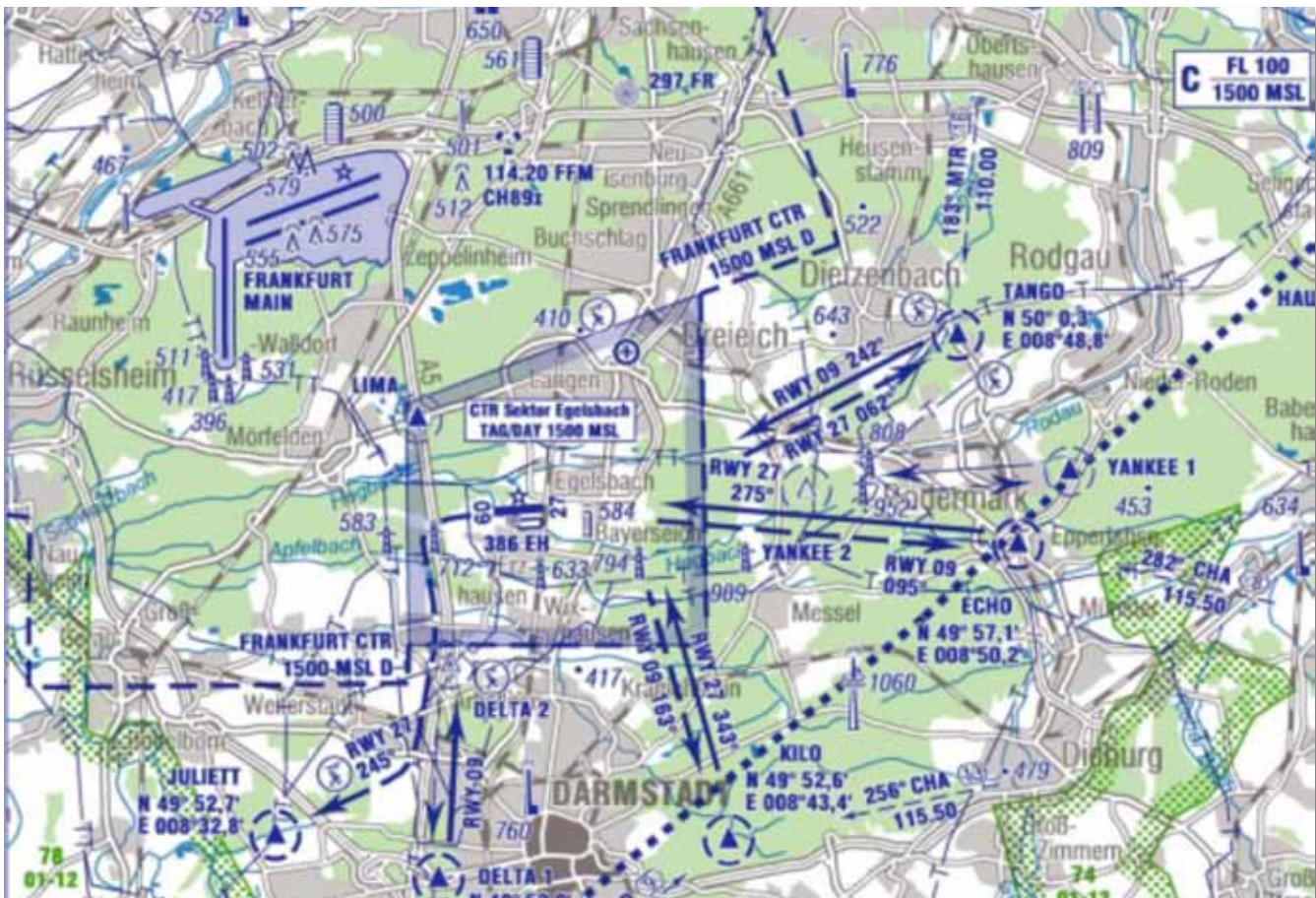


## Teil 2

# Egelsbach (EDFE)

## Der reiche Onkel aus Amerika



### 1. Einleitung

Mit jährlich etwa 70.000 Flugbewegungen ist Frankfurt-Egelsbach Deutschlands höchstfrequentierte VFR-Verkehrslandeplatz. Im Jahr 2000 wurden die DFS-Lotsen aus dem TWR abgezogen. Anstatt die CTR EDFE konsequent durch unkontrollierten Luftraum zu ersetzen, wandelte man sie um zur CTR EDDF Sektor EDFE mit einem nun unkontrollierten Infoplatz in der Mitte. Ein- und Ausflüge sind über die veröffentlichten Pflichtmeldepunkte pauschal per Nfl genehmigt und werden von den Flugleitern der Hessischen Flugplatz GmbH (HFG) betreut. Dafür steht ihnen u. a. auch ein Radar für Infozwecke zur Verfügung.

Um weiterhin gewerblichen Flugverkehr abwickeln zu dürfen (EU-Richtlinie) lud sich die HFG wenig später für die dafür notwendige Pistenverlängerung von 990 auf jetzt 1.400m

eine schwere finanzielle Bürde auf die Schultern. Etwa 2008 waren die aus den umliegenden Gemeinden und Stadtwerken bestehenden Gesellschafter dann nicht mehr bereit, den regelmäßig anfallenden Fehlbetrag sowie weitere notwendige Investitionen zu tragen.



SONN



In dieser prekären Lage betrat der legendäre amerikanische Finanzinvestor Warren Buffet südhessisches Parkett. Zu seiner Holding Berkshire Hathaway Inc. (WKN 854075, falls jemand nicht weiß, was er mit seinem Weihnachtsgeld machen soll) gehört auch die Firma Netjets (NJE, Funkrufzeichen Fraction), weltweit größter Betreiber von Privatjets. Die erwarb knapp 80 % der

Anteile und ist seitdem der neue Hausherr. Nun gibt es richtig großes Fluggerät in EDFE zu sehen.

### 2. Ausbau?

Wesentliche Infrastrukturmaßnahmen sind bisher ausgeblieben. Eine abermalige Pistenverlängerung nach Westen Richtung EDDF RWY 18 auf 1.700m war geplant. Gleichzeitig hört man jedoch auch von der Deutschen Bahn, zwischen Autobahn A5 und Flugplatz eine neue ICE-Nord/Südtrasse verlegen zu wollen. Im Osten begrenzt bereits heute ein Gleisdamm das Flugplatzgelände. Will man in Landerichtung 27 keinen Asphalt verschenken, muss die Oberleitung in niedriger Höhe überflogen werden.

### 3. HPA

Neben den reinen VFR HPA-Anflugstrecken gibt es noch den von Frankfurt APP betreuten Flugregelwechsel IFR/VFR für die sog. High Performance Aircraft. Darunter werden hier alle Jets sowie LFZ über 4t0 MTOM verstanden. Den schmerzlich vermissten IFR-Anflug ersetzt mehr recht als schlecht ein möglichst langer Verbleib im Luftraum C, mit dem Ziel, anschließend kurz und steil unkontrollierten Luftraum zu durchsinken um dann zügig in die CTR EDDF Sektor EDFE einzutauchen.

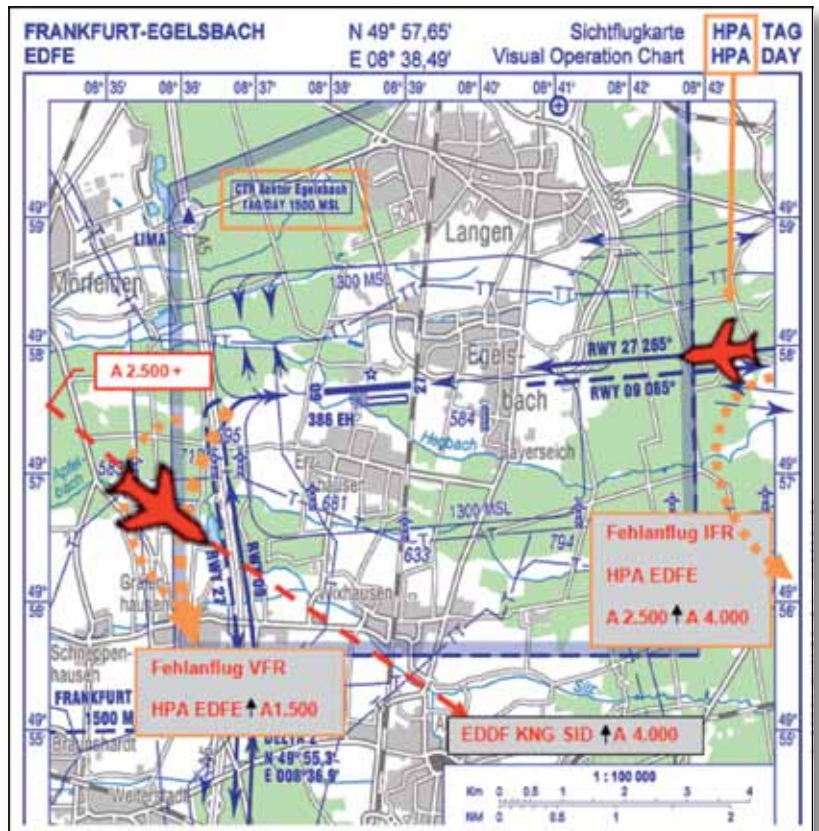
Sollte man Mr. Buffet wohlmöglich auch mit solchen DFS-Verfahrensversprechungen nach Südhessen gelockt haben? Was ja nicht weiter verwerflich wäre, solange einem dabei die Kontraproduktivität zur Abflugpünktlichkeit FRA bewusst ist und die mit allen Konsequenzen in Kauf genommen wird.

#### 3.1 Gegenseitiges Gerangel

Harmonische Verfahrenszweisamkeit sieht anders aus. Den (z. Zt. *noch nicht sehr zahlreichen*) HPA's EDFE RWY 27 kommt Frankfurter Verkehr entgegen, und zwar:

- Abflüge RWY 18 Richtung Südosten auf den KNG\_S-SIDs im Steigflug nach 4.000 FT
- bei Nichtverfügbarkeit RWY18: Viele SIDs RWY 07/25 Richtung Süden
- der südliche Gegenanflug RWY25L, welcher nach Passieren RWY 18 wegen der Independent Parallel APCH-Verfahren (*low side*) ebenfalls zügig nach ALT 4.000 FT sinken muss.

Der Egelsbacher IFR/VFR-HPA-Anflug für eine eigens geschulte, handverlesene Kundschaft beginnt in ALT 4.000 FT und sinkt dann steil auf die Cold MRVA 2.500 FT, etwa 6 NM vor der Schwelle RWY 27. Zur Sinkflugvorbereitung bedarf es mindestens 3 NM straight-and-level. In ALT 2.500 FT muss entweder IFR aufgehoben und VFR weiter geflogen wer-



den; andernfalls ist der Anflug abubrechen. In diesem Fall Linkskurve CHA VOR, Steigflug geländebedingt wieder auf ALT 4.000 FT. Bei einem VFR-Durchstartmanöver nahe THR RWY27 ist sowohl ein laterales Überschießen Richtung Frankfurt wie auch ein vertikales über ALT 1.500 FT, das hat die Erfahrung gezeigt, leider nicht ausgeschlossen. Die Lösung hier lautet momentan: Die Airliner auf den stark frequentierten Frankfurter Abflugrouten Richtung KNG NDB bleiben erst mal einige Minuten am Boden, bis der Egelsbacher gelandet ist. Ein überlegenswerter Kompromiss zur Förderung EDFE wäre es, auf die kurzen KNG\_S SID ganz zu verzichten und die Frankfurter nur noch über die etwas längeren, dafür aber unabhängigen KNG\_L SIDs zu führen.

Für HPA-Abflüge EDFF RWY 27 (VFR-IFR) wird der DLA-Spieß umgedreht. Jede Menge Take-off Power, kurz nach dem Start an der Autobahn A5 sofort nach Süden drehen, level-off ALT 1.500 FT aber gleichzeitig auch eine gut 700 FT hohe Stromleitung entlang der Südplatzrunde sicher überfliegen: Obwohl Netjets-Piloten ein spezielles Egelsbach-Training absolvieren, kommen, analog zum Fehlanflug, einzelne Luftraumverletzungen vor. Daher muss Egelsbach Info alle HPA-Abflüge mit TWR FRA koordinieren, was nicht selten zu Wartezeiten in EDFF führt. Deshalb wird möglichst auf einen koordinationsfreien Start von RWY 09 Richtung Osten ausgewichen. Eine Pistenverlängerung wäre hier allein schon wegen der Rückenwindkomponente äußerst hilfreich.

#### 4. STAR EDFF

IFR-Anflüge sind sehnlichst erwünscht aber mit nicht unerheblichen Schwierigkeiten behaftet. ILS dürfte zu kostspielig sein, ein NDB-Anflug hätte uninteressante Untergrenzen. Wenn, dann kann es nur Richtung RNAV (GPS) bis herunter zum LNAV-Minimum gehen. Mittlerweile wäre für die Vertikalführung auch die Nutzung des europäischen Satellitenergänzungssystem EGNOS (*European Geostationary Navigation Overlay Service*) auf RNAV (GPS) LNAV oder APV baro-VNAV Basis möglich (siehe „der flugleiter“ 3/2010), was Sinkflüge bis herunter auf 250 FT GND ermöglicht. In Kombination mit einem LOC soll noch für 2012 LVP (Localiser performance with vertical guidance) auch die Kursgenauigkeit nochmal verbessern. Das Ganze wird im Cockpit wie ein ILS-Anflug angezeigt. Ein Verfahren wie gemacht für Flugplätze wie Egelsbach. ABER: Aufgrund seiner geografischen Nähe zu Frankfurt steht für EDFF hinter allem dann doch ein Fragezeichen:

**RWY 27:** Wer öffnet seine Schatulle und vergräbt die imposante Überlandleitung im Süden und die Oberleitung der Bahn im kurzen Endanflug RWY 27 unter die Erde? Selbst wenn sich dafür jemand fände: Ein halbwegs ICAO-konformes Fehlanflugverfahren frei vom KNG\_S-Abflugsektor EDDF RWY18 ist kaum vorstellbar (Alternative siehe oben SID KNG\_L)

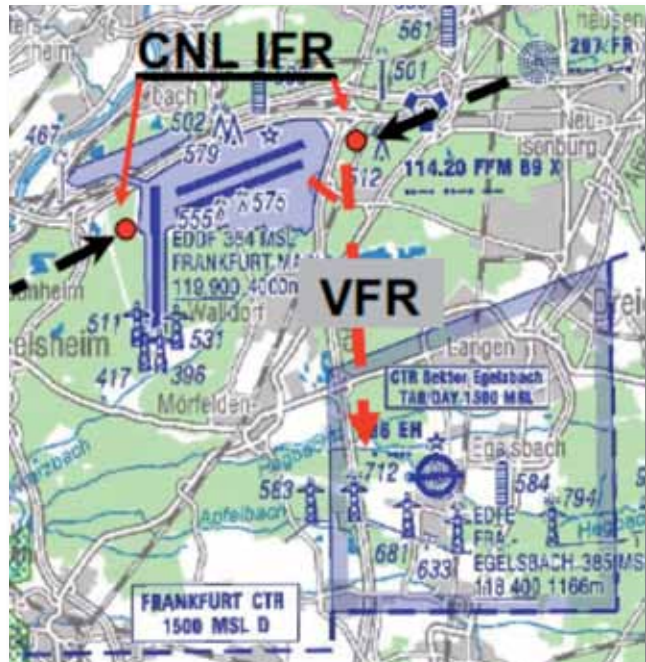
**RWY 09:** Einerseits ideal, weil die Fehlanflugproblematik zu Frankfurt entfiel. Aber Geradeausanflüge mit steilem Sinkflugprofil, ohne gleichzeitig den gesamten, neuerdings aus Lärmschutzgründen noch steiler nach 4.000 ft steigenden Abflugverkehr RWY 18 lahm zu legen? Der Blick geht dann doch eher in Richtung einer noch kräftiger gekrümmten Variante des Frankfurter Segmented RNAV GPS Y Anfluges.

#### 5. Befugnisse

IFR Starts und/oder Landungen werden immer auch die Frage der Befugnis des ortsansässigen Personals aufwerfen. Die Erteilung von Flugverkehrskontrollfreigaben durch Flugleiter ist nach momentaner Rechtslage unzulässig.

#### 6. „Fast-IFR“ geht schon heute

Ad hoc am Gescheitesten, weil es bei marginalem Wetter die tiefste hindernisfreie Sinkfluguntergrenze gewährleistet,



bleibt vorerst die sehr (zu) selten praktizierte „Fast-IFR-Lösung“: ILS-Anflug EDDF RWY 25L, dort im kurzen Endanflug in spätestens 500 FT GND IFR aufheben (wenn unmöglich, Landung EDDF), Blinker links und dann die letzten 5 NM VFR/SVFR entlang der achtspurigen A5 nach Süden Richtung EDFF. Bei Betriebsrichtung 07 mit Low APCH RWY 7R und an der A5 den Blinker rechts. **Warum kommt dieses Verfahren insbesondere bei entsprechenden Wetterlagen eigentlich nicht noch wesentlich häufiger zum Einsatz? Anflugkapazitäten hat Frankfurt genügend, es generiert bei der DFS keinen zusätzlichen Personalbedarf und FRA's Sorgenkinder, die Abflüge, werden nicht mehr beeinträchtigt!** Dazu wäre allerdings die Bereitschaft notwendig, DEST EDFF-Flüge trotz des wahrscheinlich dennoch zu erwartendem Klagegesangs aus Richtung Fraport und LH, anstandslos in die Frankfurter Verkehrssekalkulation zu integrieren. Die DFS ist nicht der Interessenvertreter einzelner, sondern sollte den Anspruch der ganzheitlichen Luftraumbetrachtung haben. Ergo: Verkehrsflusssteuerung für die TMA und nicht für Flugplätze. Wenn man im Verbund EDDF/EDFF ehrlich etwas hinkriegen will – und das wäre spätestens mit der üppigen Landekapazität des 4-Pisten-Systems EDDF möglich – könnte es in dieser Richtung durchaus vorwärts gehen.

#### 7. Katerstimmung bei NJE?

Rund um die IFR-Verfahrensimplementierung herrscht ziemliche Ruhe. Im Moment hat es eher den Anschein, als würde Netjets so langsam bewusst, in welcher komplizierten Flugsicherungswelt sie sich da eingekauft haben und welche mächtigen Gegner LH und Fraport als Nachbarn sind. Beide haben nämlich viel Geld in die Expansion FRA investiert und wollen demzufolge nicht gestört werden.