

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Wolfgang Strengmann-Kuhn, Daniela Wagner, Stephan Kühn, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 17/13337 –**

Konsequenzen aus einer schweren Störung des Flugbetriebs am Flughafen Frankfurt

Vorbemerkung der Fragesteller

Laut Untersuchungsbericht BFU 5X013-11 der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (BFU) ereignete sich am 13. Dezember 2011 eine schwere Störung des Flugbetriebs am Flughafen Frankfurt, indem ein auf 25C startender Airbus A320-214 und ein auf 25L landender Airbus A380-800, der ein Fehlanflugverfahren durchführte, sich einander gefährlich annäherten. Für diesen Zwischenfall wurden sowohl unmittelbare als auch systemische Ursachen ermittelt. Infolge des Zwischenfalls wurden von der BFU insgesamt fünf Sicherheitsempfehlungen herausgegeben (34/2012 bis 38/2012).

1. Welche eigenen Erkenntnisse und Bewertungen hat die Bundesregierung über den dargestellten Sachverhalt?

Die Bundesregierung hat keine eigenen Erkenntnisse und Bewertungen, die über die der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (BFU) hinausgehen.

2. Inwieweit sind nach Kenntnis der Bundesregierung die Empfehlungen der BFU zwischenzeitlich umgesetzt worden?

Vor der Umsetzung von Sicherheitsempfehlungen müssen infrage kommende Maßnahmen erarbeitet, geprüft und danach gegebenenfalls umgesetzt werden. Dieser Prozess dauert zurzeit noch an.

3. Wie bewertet sie die empfohlene Entzerrung von Flügen (25C) und Fehlanflügen (25L) durch Änderungen von Flugverfahren und/oder betrieblichen Verfahren angesichts der Tatsache, dass die Zahl der Flugbewegungen in der Zukunft planmäßig deutlich ansteigen soll?

Eine Änderung der Flugverfahren ist generell möglich, widerspricht aber in diesem Fall den in der Planfeststellung zur Landebahn Nordwest zugrunde gelegten Verfahren. Zusätzlich wurden Flugverfahren u. a. zur Lärmentlastung der Bereiche, die beim Anflug aus Richtung Osten überflogen werden entwickelt. Die Flugverfahren in der jetzigen Struktur wurden von der gesetzlich eingerichteten Fluglärmkommission am Flughafen Frankfurt ausdrücklich empfohlen. Hier gilt es unter Einhaltung des Sicherheitsvorrangs einen Kompromiss zwischen betrieblichen Notwendigkeiten und Auswirkungen des Flugbetriebs auf die Umwelt zu finden.

Unabhängig von der Zahl der Flugbewegung ist eine Entzerrung von Flugverfahren aus Sicherheitsgesichtspunkten generell zu befürworten. Auch wenn Verfahren aus betrieblichen Gesichtspunkten nicht immer optimal gestaltet werden können, um Lärmaspekte angemessen zu berücksichtigen, ist vor Einführung neuer Verfahren eine Sicherheitsbewertung zwingend vorgeschrieben, die die sichere Anwendbarkeit bei dem zu erwartenden Verkehrsaufkommen dokumentiert.

4. Wie können nach Auffassung der Bundesregierung ohne eine klare Kapazitätsbegrenzung das empfohlene Mehr an Zeit sichergestellt, und damit auch ausreichende vertikale und horizontale Abstände bei der Abwicklung der Flugbewegungen hergestellt werden?

Eine Mengenbeschränkung führt nicht zu einer Steigerung der Reaktionszeit im jeweiligen Einzelfall. Die kurze Reaktionszeit des Lotsen entsteht dadurch, dass der Abflug von Piste 25C auf der Abflugstrecke nach Pistenende nach links abdreht und das Fehlanflugverfahren der Anflüge auf die Piste 25L schneidet. Optionen zur Erhöhung der Reaktionszeit sind u. a. eine Verbesserung der Koordinationsabläufe zwischen den Lotsen oder die Verlagerung des Drehpunktes der 25C Abflugstrecke in Richtung Westen. Diese Verlagerung könnte zu einer Lärmsteigerung führen, weil dann ein größerer Teil von Rüsselheim überflogen würde.

5. Wie steht die Bundesregierung zu der Empfehlung, den Fluglotsen explizit die Möglichkeit einzuräumen, bei Bedarf situativ von den lärmoptimierten An- und Abflugrouten abzuweichen, anstatt vielmehr zu Gunsten der Sicherheit die Betriebsfrequenz zu drosseln?

Im Regelbetrieb werden von den Fluglotsen die lärmoptimierten An-/Abflugrouten eingehalten. In Ausnahmefällen (situativ) kann schon immer von diesen Streckenführungen abgewichen werden, wenn dies aus Sicherheitsgründen erforderlich ist. Für diese Fälle muss der Entscheidungsspielraum bei den Lotsen verbleiben, um die sichere Flugdurchführung zu gewährleisten. Eine Drosselung der Betriebsfrequenz würde an dieser Situation nichts ändern.

6. Welche zusätzlichen Lärmbelastungen könnten aus einer solchen Praxis für die Anwohnerinnen und Anwohner insbesondere in Raunheim resultieren, und wie kann eine solche Steigerung des Fluglärms verhindert werden?

Inwieweit sich die Lärmverteilung in Raunheim oder anderen Gemeinden in den o. g. Ausnahmefällen bei einer „situativen“ Abweichung von den lärmoptimierten An- und Abflugverfahren verändert, ist individuell von der Konfliktlösung abhängig. Hierbei kann es zu einer Mehr- oder auch Minderbelastung einzelner Gebiete kommen.

7. Inwieweit hält es die Bundesregierung für geboten, in Aufarbeitung der angesprochenen schweren Störung, die dem Planfeststellungsbeschluss zugrunde liegenden Zahlen der Flugbewegungen zu überprüfen und ggf. aus Sicherheitsgründen nach unten zu korrigieren?
8. Inwieweit zieht die Bundesregierung in Erwägung, in diesem Zusammenhang die Planfeststellungsbehörde aufzufordern, vom Auflagenvorbehalt des Planfeststellungsbeschlusses (PFB Ziff. 5.1.4) – insbesondere Nummer 3 – Gebrauch zu machen?

Die Fragen 7 und 8 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet

Die Bundesregierung sieht in der Aufarbeitung der schweren Störung weder einen Anlass, die dem Planfeststellungsbeschluss zugrunde liegenden Zahlen der Flugbewegungen zu überprüfen und ggf. nach unten zu korrigieren noch die Planfeststellungsbehörde aufzufordern, vom Auflagenvorbehalt des Planfeststellungsbeschlusses Gebrauch zu machen.

Die Ursache für die schwere Störung lag nicht in den Vorgaben des Planfeststellungsbeschlusses für den Betrieb des Flugplatzes. Die Empfehlungen der BFU richten sich vorwiegend an die Flugsicherungsorganisation bzw. das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF); vor diesem Hintergrund besteht für ein Tätigwerden der Planfeststellungsbehörde oder für ein fachaufsichtliches Tätigwerden des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung gegenüber der Planfeststellungsbehörde kein Anlass.

