

**Bundesaufsichtsamt für
Flugsicherung**

Robert-Bosch-Straße 28
63225 Langen

Nauheim, den 01.06.2012

**Genehmigungsantrag der DFS auf Nutzung der Routen BIBTI 1(M), MARUN 1(M) & TOBAK 1(M)
(Südümfliegung) für Flugzeugtypen HEAVY und SUPER**

**Aktenzeichen: BFU 5X013-11 Schwere Störung ohne Verletzte A380/A320 Frankfurt/Main,
Germany**

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir nehmen Bezug auf oben angegebene Sachverhalte. Nach Presseinformation der Echo Zeitungen GmbH vom 01.06.2012 liegt Ihnen seitens der Deutschen Flugsicherung (DFS) ein Antrag auf Nutzung der Abflugrouten BIBTI 1(M), MARUN 1(M) & TOBAK 1(M) für Flugzeugtypen der Klassen HEAVY und SUPER vor.

Wir möchten zu diesem Antrag die im folgenden Text beschriebenen Eingaben machen und bitten Sie diesem Antrag aus Sicherheitsgründen **nicht** zuzustimmen. Weiterhin möchten wir Sie bitten die grundsätzliche Genehmigung der Abflugrouten BIBTI 1M, MARUN 1(M) & TOBAK 1(M) nochmals zu prüfen und möchten auch hier die Genehmigungsfähigkeit in Frage zu stellen. In jedem Fall bitten wir darum, dass dieses Schriftstück Akteneingang findet und entsprechend zu den Genehmigungsunterlagen hinterlegt wird. Wir möchten darauf hinweisen, dass wir uns vorbehalten, im Fall eines Absturzes in Folge einer Kollision zweier Flugzeuge auf einer dieser Abflugrouten auf dieses Schreiben an Ihr Haus öffentlich hinzuweisen.

Wie Ihnen sicherlich bekannt ist, findet derzeit eine Untersuchung der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchungen (BFU) zu einem Vorfall vom 13.12.2011 statt. Diese trägt das Aktenzeichen BFU 5X013-11. Eine Anfrage zu diesem Vorgang an die BFU erhalten Sie als Kopie im Anhang. An besagtem Tag kam es zu einer Beinahe-Kollision zwischen einem aus Tokio kommenden Airbus A380 mit einem startendem Airbus A320 im Verlauf der Streckenführung BIBTI 1M. Für uns stellt dieser Vorfall keine Verkettung unglücklicher Umstände dar, sondern ist direkt auf die von der DFS beantragte Routenführung, der sogenannten Südümfliegung, zurückzuführen.

Die DFS hat bei der Festlegung der neuen Abflugroute bisher immer argumentiert, dass Vorschriften der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) dazu führen, dass wegen des Fehlanflugverfahrens auf der Landebahn 07L/25R (neue Landebahn Nordwest) ein Start in Richtung Norden nicht mehr möglich sei, da dort die notwendigen Mindestabstände nicht einzuhalten wären. Aus diesem Grund hat man für künftige Starts in Richtung Westen und Norden die Abflugrouten BIBTI 1(M), MARUN 1(M) & TOBAK 1(M) ausgewählt. Aus unserer Sicht werden allerdings auch hier eklatant die Regeln der ICAO für einen sicheren Flugverkehr missachtet. Zum einen wird das Parallelbahnsystem aus den Start- und Landebahnen 07C/25C und 07R/25L als de facto

unabhängiges Bahnsystem behandelt, obwohl der von der ICAO vorgeschriebene Mindestabstand unterschritten wird (Vorgabe ICAO: 760 m für getrennt parallele Operationen¹, IST-Abstand der Parallelbahnen 07C/25C und 07R/25L: 518 m). Weiterhin kommt es bei quasi gleichzeitigen Starts und Landungen ebenfalls zu einem Kreuzen von zwei Routen (Südumfliegung und Fehlanflugstrecke 07R/25L).

Bei Nutzung der Südumfliegung kommt es ferner noch zu einer Verschärfung der möglichen Kollisionsauswirkung. Während die Bahn 07L/25R lediglich für Landungen kleiner und mittlerer Flugzeugtypen nutzbar ist, werden auf der Bahn 07R/25L alle Flugzeugtypen zur Landung freigegeben. Somit ist der Kollisionsparameter für den Betrieb Nordwest: MIDDLE (Landung) gegen SUPER (Start), während es bei Betrieb der Südumfliegung zu einem Kollisionsparameter SUPER (Landung) gegen SUPER (Start) kommen kann. Die Auswirkungen einer Kollision auf der Südumfliegung dürften also wesentlich katastrophaler sein, als alles, was auf den bisherigen Abflugstrecken als Risiko vorlag.

Einen weiteren Punkt, den wir vorbringen möchten ist das Auftreten von Fehlanflügen auf den einzelnen Bahnen. Gemäß einer Antwort des hessischen Ministers für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung vom 10.04.2012 auf eine Anfrage der Fraktion DIE LINKE² gab es im Zeitraum vom 21.10.2011 und dem 29.02.2012 insgesamt 317 Fehlanflüge auf Rhein-Main, 48 davon auf die neue Nordwestlandebahn. Im Umkehrschluss bedeutet dies, dass es 269 Fehlanflüge auf die Bahn 07R/25L (Parallelbahn Süd) gegeben hat. Dies entspricht einem Verhältnis 1:5,6. Entsprechend der Tatsache, dass die Aufteilung auf beide Bahnen bereits kurz nach Inbetriebnahme etwa bei 1:1 lag³, führt dies zu der Annahme, dass Fehlanflüge mit zunehmender Flugzeuggröße wahrscheinlicher werden. Dies wiederum erhöht nochmals die Eintrittswahrscheinlichkeit einer Luftfahrtkatastrophe auf der Südumfliegung.

Aus unserer Sicht ist die Ausweitung der Abflugrouten BIBTI 1(M), MARUN 1(M) & TOBAK 1(M) auf die Flugzeugtypen HEAVY und SUPER aus oben genannten Gründen **nicht genehmigungsfähig**. Mindestens für diese Flugtypen müssen andere Abflugrouten gesucht und gefunden werden. Weiterhin sind wir der Meinung, dass die Routen BIBTI 1(M), MARUN 1(M) & TOBAK 1(M) ebenfalls einer Detailprüfung unterzogen werden muss, die aus unserer Sicht nur zur Folge haben kann, dass deren Betrieb aus Gründen der Sicherheit bei Erhöhung der Kapazität und damit der Flugbewegungen in Frankfurt auch für kleine Flugzeugtypen **nicht zulässig ist**.

Auch im Namen der betroffenen Bürgerinnen und Bürger, die verständlicherweise verunsichert sind, bitten wir um kurzfristige und umfassende Beantwortung unseres Schreibens und danken bereits vorab für Ihre Unterstützung.

Mit freundlichen Grüßen,

Marco Müller
Bündnis 90/Die Grünen in Nauheim

ANLAGE
Anfrage BFU

¹ ICAO International Standards and Recommended Practises
ANNEX 14 to the Convention on International Civil Aviation
Chapter 3.1.11

² Drucksache 18/5314 Hessischer Landtag

³ Ralph Riedle, Geschäftsführer Betrieb DFS, 28.10.2011 – HR-Online