Bundesaufsichtsamt
für Flugsicherung

Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung, Robert-Bosch-Str.28, 63225 Langen

Fraktion Bündnis 90/Die Grünen
Herrn Marco Müller

Reiherstraße 24

64569 Nauheim

Verena Kastlan

HAUSANSCHRIFT
Robert-Bosch-Straße 28
63225 Langen
TEL +49 (06103) 8043-410
FAX +49 (06103) 8043-250

Verena.Kastlan@baf.bund.de

Änderung der Nutzung der Südumfliegung, Abhängigkeiten zwischen Abflug- und Fehlanflugverfahren

Ihr Schreiben vom 01.06.2012
LFR/1.5.13/0083-002/12
Langen, 03.08.2012

Sehr geehrter Herr Müller,
sehr geehrte Damen und Herren,

Ihr oben genanntes Schreiben wurde mir zur Bearbeitung übergeben. Wegen der großen Anzahl der zu bearbeitenden Vorgänge, ist es mir leider nicht gelungen, Ihnen zeitnah zu antworten. Zu den von Ihnen aufgeworfenen Fragestellungen möchte ich Folgendes mitteilen:

Die von Ihnen angesprochenen Änderungen der Flugverfahren am Verkehrsflughafen Frankfurt am Main (Flughafen Frankfurt) werden mit der 39. Änderungsverordnung zur 212. Durchführungsverordnung zur Luftverkehrsordnung vorgenommen. Vorher wie nachher entsprechen die Verfahren den Anforderungen der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation, insbesondere denen an die Sicherheit. Die verbleibenden Abhängigkeiten zwischen einzelnen An- und Abflugverfahren, werden bei der Ausübung der Flugverkehrskontrolle hinreichend berücksichtigt.

I.

Sowohl seine Lage inmitten eines Ballungsraumes, als auch das Layout des Flughafens, d.h. die Lage der einzelnen Bahnen zueinander, bringen eine Vielzahl von bei der Flugverfahrensplanung zu berücksichtigenden Gesichtspunkten mit sich. Will man im Nahbereich Doppelbelastungen von Ortschaften durch An- und Abflüge reduzieren, so ergeben sich unweigerlich Abhängigkeiten zwischen zwei Flugverfahren. Diese bedeuten jedoch nicht, dass die Flugverfahren grundsätzlich unsicher wären und daher nicht genutzt werden könnten. Folge ist lediglich, dass bei der Freigabe eines Flugverfahrens der Verkehr auf dem jeweils anderen zu berücksichtigen ist. Hieraus entstehen ab einem gewissen Verkehrsaufkommen Wartezeiten und somit Einbußen bei der Kapazität. Dadurch kann zum einen das Ziel der Planfeststellung in Frage gestellt werden,

zum anderen sind negative Auswirkungen auf die Wirtschaftlichkeit, ebenso wie auf die Lärm- und sonstige Umweltbilanz des Luftverkehrs zu befürchten. Es gilt dann, solche Abhängigkeiten so weit wie möglich zu vermeiden bzw. zu reduzieren.

In einigen Fällen lässt sich dies durch die Inbetriebnahme zusätzlicher Navigationshilfen erreichen. Zum Beispiel konnte die ursprüngliche Abhängigkeit der Südumfliegung zu Abflügen von der Startbahn 18 durch Inbetriebnahme des nach Ihrer Heimatgemeinde benannten Doppler-VOR behoben werden. In anderen Fällen ist eine Verlagerung von Flugverfahren möglich, wie z.B. hinsichtlich der Abhängigkeit der Fehlanflugverfahren auf die Landebahn Nordwest zu Abflügen von der Piste 25C in Richtung MARUN und TOBAK mit Kennung Juliett und Foxtrott.

Am Flughafen Frankfurt könnten die verbleibenden Abhängigkeiten der Abflugverfahren von der Piste 25C von den entsprechenden Fehlanflugverfahren nur durch Geradeausstarts vermieden werden. Damit würden jedoch zu einem nicht unwesentlichen Teil genau die Menschen vom Abfluglärm betroffen, die auch bei umgekehrter Betriebsrichtung dem Hauptlärm der Anflüge ausgesetzt sind. Aufgrund der Besiedlungsstruktur ist darüber hinaus mit einer erheblich größeren Zahl Hochbetroffener zu rechnen. Ein solches Vorgehen ist unter Berücksichtigung von § 29b Abs. 2 LuftVG sofern irgend möglich zu vermeiden. Folge ist, dass die verbleibenden Abhängigkeiten bei der Verkehrsabwicklung berücksichtigt werden müssen. So geschah es bisher bei Abflügen von der Startbahn 25C und wird es auch zukünftig geschehen. Die Verlagerung von Abflüge auf die Südumfliegung führt im Ergebnis dazu, dass der zuständige Lotse immer häufiger nur einen Anflugstrom in seine Überlegungen einbeziehen muss, nämlich den auf die Piste 25L, und nicht wie bisher häufig auch den auf die Piste 25R. So wird der Gesamtsituation an Komplexität genommen, was sich wiederum positiv auf die Sicherheit des Luftverkehrs auswirkt. Die Verlagerung der Abflüge auf die Südumfliegung lag ebenso der Lärmabwägung im Planfeststellungsverfahren den Berechnungen zur Lärmschutzbereichsverordnung zugrunde und wird nun konsequenterweise weiter verfolgt. Unter Sicherheitsaspekten ist dieses Vorgehen wie dargestellt tendenziell vorteilhaft, weist aber jedenfalls nicht die von Ihnen vermuteten Nachteile auf.

So lange und in dem Umfang wie noch Abhängigkeiten bestehen, werden die nötigen Sicherheitsabstände zwischen den Luftfahrzeugen durch die diensthabenden Lotsen hergestellt. In der Praxis erfolgt die Koordinierung der Abflüge von Piste 25C mit den Anflügen auf die Landebahnen 25L und 25R mithilfe von „Tabuzonen". So werden bestimmte Bereiche vor den Schwellen der beiden Landebahnen bezeichnet, in denen sich kein Luftfahrzeug befinden darf, wenn ein am Boden befindliches Luftfahrzeug zum Start freigegeben werden soll. Diese Zone wird zur Vereinfachung graphisch auf den Anzeigegeräten der Lotsen dargestellt. Bei

schlechten Sichtverhältnissen, d.h. wenn eine erhöhte Wahrscheinlichkeit besteht, dass anfliegende Luftfahrzeuge durchstarten, gilt zusätzlich, dass ein Luftfahrzeug nur zur Landung auf die Pisten 25L oder 25R freigegeben werden darf, wenn der Flugweg eines zu diesem Zeitpunkt abfliegenden Luftfahrzeugs bereits mindestens die gedachte Verlängerung der betreffenden Anflugpiste gekreuzt hat.

II.

Die Gründe, aus denen Fehlanflüge eingeleitet werden, sind vielfältig. Die Sicht- oder Windbedingungen können ebenso dazu führen wie z.B. auf der Landebahn befindliche Fahrzeuge oder Gegenstände. Die Entscheidung trifft entweder die Besatzung des Luftfahrzeugs, oder es erfolgt eine entsprechende Anweisung durch den Tower. Der von Ihnen vermutete Zusammenhang zwischen der Anzahl der eingeleiteten Fehlanflüge und der Gewichtsklasse der betreffenden Luftfahrzeuge kann statistisch nicht bestätigt werden.

III.

Die Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (BFU) hat in dem dort geführten Verfahren bisher lediglich einen Statusbericht zu dem von Ihnen angesprochenen Vorfall aus dem vergangen Dezember veröffentlicht. Der endgültigen Stellungnahme kann ich, zumal dies nicht in meiner Zuständigkeit liegt, nicht vorgreifen.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

V. Kastlan

Verena Kastlan