



# HESSISCHER LANDTAG

24. 03. 2020

## Kleine Anfrage

**Dr. Dr. Rainer Rahn (AfD) vom 13.02.2020**

**Südumfliegung am Frankfurter Flughafen**

**und**

**Antwort**

**Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen**

### Vorbemerkung Fragesteller:

Derzeit testet die Deutsche Flugsicherung (DFS) ein neues An- und Abflugverfahren am Frankfurter Flughafen, bei dem in der BR 25 nahezu sämtliche Starts über die Südumfliegung abgewickelt werden. Die Südumfliegung (MASIR-M und TABUM-M) wurde mit der Inbetriebnahme der NW-Landebahn am Frankfurter Flughafen eingeführt und dient der Einhaltung der Sicherheitsabstände der in Betriebsrichtung (BR) 25 startenden und der ggf. im Fehlanflug auf die Bahn 25 N befindlichen Flugzeuge.

Bei diesem Verfahren können jedoch Konflikte zwischen den auf der Bahn 25C startenden und auf der Bahn 25L landenden Flugzeugen auftreten, falls diese durchstarten müssen. Diese Konstellation hat bereits in der Vergangenheit zu einem von der BFU als schwere Störung klassifizierten Ereignis geführt. Seinerzeit kam es zu einer Annäherung eines Airbus A320-214 an einen Airbus A380-800, der die Landung auf der Bahn 25L abgebrochen und ein Fehlanflugmanöver durchgeführt hatte. Die größte Annäherung der beiden Flugzeuge betrug laut Radardaten 0,97 NM horizontal und 200 ft vertikal. Die Staffelungsmindestwerte liegen bei 7 NM horizontal bzw. 1.000 ft vertikal.

In ihrem Untersuchungsbericht (Az.: BFU 5X013-11) hatte die BFU folgende Feststellung getroffen: „Die Tatsache, dass sich die Abflüge 25C mit den Fehlanflügen 25L kreuzen, stellt für die Flugsicherheit aus Sicht der BFU ein systemisches Risiko in Form geringerer Fehlertoleranz dar. Dieses Risiko muss von den Lotsen durch erhöhte Aufmerksamkeit kompensiert werden. Der vorliegende Fall zeigt, dass durch Verzögerungen beim Erkennen eines Durchstartmanövers und eine spontane Fehlentscheidung des Lotsen in Verbindung mit dem Bestreben die Abflugroute einzuhalten eine Situation entstehen kann, die zu einer Annäherung zwischen den Luftfahrzeugen führt. Darüber hinaus ergeben sich aus einem möglichen Einflug in die Wirbelschleppes Risiken“.

Die BFU hatte daraufhin verschiedene Sicherheitsempfehlungen herausgegeben. Empfehlung Nr.: 34/2012: Entwicklung von Maßnahmen, um den Koordinationsaufwand für den parallelen Betrieb der Pisten 07R/25L und 07C/25C – insbesondere für den Fall eines Fehlanfluges – zu verringern, ggf. mit Bearbeitung der an- und abfliegenden Flugzeuge auf den beiden Pisten 07C/25C und 07R/25L auf einer einzigen Frequenz. Empfehlung Nr.: 35/2012: Entzerrung der Abflüge der Piste 25C und den Fehlanflug der Piste 25L durch Änderungen von Flugverfahren durch das BAF und/oder betrieblichen Verfahren. Empfehlung Nr.: 37/2012: Etablierung von Prozessen durch Flugsicherungsorganisationen in Verbindung mit deren Sicherheitsbewertungen, mit denen die Einhaltung der Vorgaben zur Validierung gewährleistet werden. Empfehlung Nr.: 38/2012: Erlass von Rechtsvorschriften für die Umsetzung der ICAO-Empfehlung im Annex 11, Chapter 3.3.3 durch das zuständige Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS).

2019 wurden in der BR 25 auf dem Parallelbahnsystem 07C/25C und 07R/25L insgesamt 61.878 Starts abgewickelt, davon 60.369 auf der Bahn 25 C (97,6 %) sowie insgesamt 100.218 Landungen, davon 74.774 auf der Bahn 25L (74,6 %) (<http://www.dfld.de/Mess/StatAirportJah.php?R=1&D=31.12.2019>). Im Hinblick auf die aktuelle Änderung der An- und Abflugverfahren ist daher grundsätzlich von einem erhöhten Risiko des Auftretens von Konflikten auszugehen, wie sie im Untersuchungsbericht (Az.: BFU 5X013-11) der BFU beschrieben wurden.

Die Vorbemerkung des Fragestellers vorangestellt, beantworte ich die Kleine Anfrage wie folgt:

- Frage 1. Wie bewertet die Landesregierung das von der BFU im Bericht beschriebene systemische Risiko in Form geringerer Fehlertoleranz durch Kreuzung der Abflüge 25C mit den Fehlanflügen 25L unter dem Aspekt der aktuellen Änderung der An- und Abflugverfahren?
- Frage 2. Wurde die Empfehlung Nr. 34/2012 der BFU umgesetzt mit Entwicklung von Maßnahmen zur Verringerung des Koordinationsaufwandes für den parallelen Betrieb der Pisten 07R/25L und 07C/25C und – falls zutreffend – in welcher Weise?
- Frage 3. Wurde die Empfehlung Nr. 35/2012 der BFU umgesetzt mit Entzerrung der Abflüge der Piste 25C und den Fehlanflug der Piste 25L durch Änderungen von Flugverfahren durch das BAF und/oder betrieblichen Verfahren und – falls zutreffend – in welcher Weise?

- Frage 4. Wurde die Empfehlung Nr. 37/2012 der BFU umgesetzt mit Etablierung von Prozessen durch Flugsicherungsorganisationen in Verbindung mit deren Sicherheitsbewertungen zur Gewährleistung der Einhaltung der Vorgaben zur Validierung und – falls zutreffend – in welcher Weise?
- Frage 5. Wurde die Empfehlung Nr. 38/2012 der BFU umgesetzt mit dem Erlass von Rechtsvorschriften für die Umsetzung der ICAO-Empfehlung im Annex 11, Chapter 3.3.3 durch das zuständige Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS)?
- Frage 6. Wie bewertet die Landesregierung die aktuelle (Stand 2019) Belegung der Start und Landebahnen 07C/25C und 07R/25L mit einem hohen Anteil an Landungen (74,6 %) auf der Bahn 25L und einem hohen Anteil (97,6 %) an Starts auf der Bahn 25C im Hinblick auf das spezifische Risiko einer Situation wie sie im Untersuchungsbericht (Az.: BFU 5X013-11) der BFU beschrieben wurde?
- Frage 7. Ist der Landesregierung bekannt, ob im Zuge neuer An- und Abflugverfahren durch die DFS eine Veränderung der Bahnbelegung in der BR 25 geplant ist, um das unter 6. beschriebene Risiko zu reduzieren?
- Frage 8. Wie bewertet die Landesregierung das im Untersuchungsbericht (Az.: BFU 5X013-11) der BFU gesondert erwähnte Risiko des Einflugs in Wirbelschleppen bei einem auf der Bahn 25L durchgeführten Durchstartmanöver?

Die Fragen 1 bis 8 werden wegen ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Das Land Hessen ist für die Umsetzung von Empfehlungen der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (BFU) in Bezug auf An- und Abflugverfahren oder sonstige Fragen der Sicherheit von An- und Abflugverfahren nicht zuständig und führt hierzu keine Überprüfungen oder Bewertungen durch. Dementsprechend ist eine Beantwortung der Fragen durch die Landesregierung nicht möglich. Die alleinige Zuständigkeit liegt vielmehr beim Bund, insbesondere bei der Deutschen Flugsicherung (DFS) und dem Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) bzw. dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), in dessen Geschäftsbereich die DFS, das BAF sowie die BFU liegen.

Wiesbaden, 12. März 2020

**Tarek Al-Wazir**