

**Kleine Anfrage****Dr. Dr. Rainer Rahn (AfD) vom 26.02.2020****Rückenwindkomponente am Frankfurter Flughafen****und****Antwort****Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen****Vorbemerkung Fragesteller:**

Das Luftfahrthandbuch des Frankfurter Flughafens (AIP Frankfurt AD 2 EDDF 1-1; 07 Dec 2017) legt unter „1. Handling of air traffic at Frankfurt/Main Airport/Introduction of HIRO (High Intensity RWY Operation); 1.1 Preferred landing direction“ folgendes fest: „Landing direction 25 is the preferred direction to be assigned to landing aircraft, provided the tailwind component does not exceed 5 kt. However, the take-off and landing direction can be changed if the braking action on the runways is impaired by ice, snow, slush etc., even if the tailwind component is less than 5 kt. The take-off and landing direction also depends on the availability of navigation aids or the weather in the approach and departure area (e.g. thunderstorms)“. Nach dieser Regelung wird die Betriebsrichtung 25 als bevorzugte Landerichtung festgelegt, soweit die Rückenwindkomponente nicht größer ist als 5 kt. Abweichungen hiervon sind nur bei bestimmten Witterungsverhältnissen vorgesehen.

Diese Anweisung im Luftfahrthandbuch mit Festlegung der Betriebsrichtung unter Berücksichtigung der Rückenwindkomponente besteht bereits seit Jahrzehnten und wurde nach Angaben der Fraport AG in den siebziger Jahren zum Lärmschutz eingeführt: „Nach § 32 b LuftVG (Fluglärnkommision) wird am Flughafen Frankfurt aus Lärmschutzgründen bis zu einer Rückenwindkomponente im Mittel von fünf Knoten im Parallelbahnsystem die Betriebsrichtung 25 beibehalten“. Die genannte Bestimmung des § 32 b LuftVG regelt, dass die Fluglärnkommision berechtigt ist, den zuständigen Behörden – u.a. dem Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung – Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung gegen Fluglärm vorzuschlagen. Die Entscheidung über eine eventuelle Anordnung der Maßnahmen treffen die zuständigen Behörden.

Die genannte Regelung des AIP widerspricht der Bestimmung aus § 22 Abs. 1 der LuftVO: „Wer ein Luftfahrzeug (...) führt, ist verpflichtet, (...) gegen den Wind zu landen und zu starten, sofern nicht Sicherheitsgründe, die Rücksicht auf den Flugbetrieb, die Ausrichtung der Start- und Landebahnen oder andere örtliche Gründe es ausschließen.“ Eine Abweichung von der Regel, gegen den Wind zu starten und zu landen, ist daher nur dann zulässig, wenn bestimmte Gründe – zu denen der Lärmschutz jedoch ausdrücklich nicht gehört – dies ausschließen.

Hinzu kommt, dass die Betriebsrichtung 25, die mit der Regelung des AIP bevorzugt genutzt werden soll, nach der Inbetriebnahme der Landebahn NW ein zusätzliches Sicherheitsrisiko aufweist, das bei der Betriebsrichtung 07 nicht besteht. Konkret handelt es sich um die sich kreuzenden Flugbahnen von den auf der Bahn 25 C auf die Flugrouten TOBAK 6 M bzw. MARUN 6M startenden und den auf der Bahn 25 L durchstartenden Flugzeuge. Hierzu hat die Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (BFU) in ihrem Bericht BFU 5X013-11 festgestellt: „Die Tatsache, dass sich die Abflüge 25 C mit den Fehlanflügen 25 L kreuzen, stellt für die Flugsicherheit ein systemisches Risiko in Form geringerer Fehlertoleranz dar“. Unter dem Aspekt der Sicherheit wäre daher der Betriebsrichtung 07 der Vorzug zu geben.

Insoweit wäre sowohl unter Beachtung der Bestimmungen des § 22 Abs. 1 der LuftVO als auch der durch die BFU angesprochenen Sicherheitsaspekte eine Regelung vorzusehen, die Starts und Landungen ausschließlich gegen den Wind zulässt bzw. – falls von diesen Bestimmungen abgewichen werden soll – dann eher eine Rückenwindkomponente zugunsten der Betriebsrichtung 07 vorzusehen.

Vorbemerkung Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen:

Die Wahl der Landerichtung am Frankfurter Flughafen erfolgt unter Berücksichtigung der von der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation ICAO hierzu entwickelten Standards. Die Umsetzung dieser Standards wird von der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH, die den Tower Frankfurt betreibt, und deren Aufsichtsbehörde, dem Bundesamt für Flugsicherung (BAF) sichergestellt. Das ICAO-Dokument 4444 – Procedures for Air Navigation Services – Air Traffic Management (PANS-ATM) legt die Rahmenbedingungen für eine auch Lärmschutzaspekte berücksichtigende Betriebsrichtungsauswahl fest (s. Anlage). Es wird insbesondere auf den Abschnitt 7.2.6 e verwiesen, auf dem die fünf Knoten-Grenze basiert.

Dass die im Planfeststellungsverfahren und bei Festsetzung des Lärmschutzbereichs getroffene Annahme zum voraussichtlichen langjährigen Mittel der Betriebsrichtungsverteilung auf Basis einer Rückenwindkomponente von 5 kn erfolgte, wurde trotz entsprechender Klagen bereits mehrfach gerichtlich bestätigt.

Diese Vorbemerkungen vorangestellt, beantworte ich die Kleine Anfrage wie folgt:

- Frage 1. Wie bewertet die Landesregierung die derzeitige Regelung der Rückenwindkomponente bei der Betriebsrichtung 25 im Hinblick auf die Bestimmungen des § 22 Abs. 1 der LuftVO, die Abweichungen nur aus Sicherheitsgründen oder betrieblichen Aspekten zulässt?
- Frage 2. Wie bewertet die Landesregierung die derzeitige Regelung der Rückenwindkomponente bei der Betriebsrichtung 25 im Hinblick auf die durch die BFU angesprochenen Sicherheitsaspekte sich kreuzender Flugrouten?

Die Fragen 1 und 2 werden wegen ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Das Land Hessen ist für die Sicherheit der An- und Abflugverfahren nicht zuständig und führt hierzu keine Überprüfungen oder Bewertungen durch. Die alleinige Zuständigkeit liegt 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. Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

- Frage 3. Wurde die im Luftfahrthandbuch aufgeführte Regelung seit ihrer Einführung vor mehr als 40 Jahren eine Überprüfung bzw. Evaluation unterzogen?
- Frage 4. Falls 3. zutreffend: Wann, durch wen und mit welchem Ergebnis?

Die Fragen 3 und 4 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Die Fluglärmkommission Frankfurt hat sich unter dem Aspekt des Lärmschutzes im Lauf der Jahre immer wieder mit der Rückenwindkomponente befasst. Dabei hat sie insbesondere überprüft, ob die Bewertung weiterhin zutrifft, dass unter Einbeziehung der Gesamtregion, die durch Fluglärm belastet ist, die Betriebsrichtung 25 unter Lärmschutzaspekten zu bevorzugen ist. Dies ist zu bejahen. Grund hierfür ist unter anderem, dass für die dicht besiedelten größten Städte Frankfurt und Mainz im Umfeld des Flughafens die BR 07 bezogen auf die Flächen bzw. betroffenen Personen in der Gesamtkommune jeweils ungünstiger ist. Für Frankfurt gilt dies aufgrund der Belastung durch die Abflugstrecken Nord-07 (kurz) und Nord-07 (lang), die sich stärker auswirken als die Landungen auf 25R bei BR 25. In Mainz sind die direkten Überflüge durch Anflüge auf 07R sowie 07L ausschlaggebend. Für Offenbach ist hingegen BR 25 aufgrund der direkten Anflüge über dem Stadtgebiet bei BR 25 ungünstiger.

Ebenso wurde untersucht, ob Betriebsrichtung und tatsächliche Windverhältnisse korrespondieren. Zuletzt wurde dies in der 254. Sitzung der Kommission am 19.02.2020 getan. Unter den Tagesordnungspunkten 3a bis 3c wurden Untersuchungsergebnisse von DFS, UNH und das Gutachten des Diplom-Meteorologen Thomas Hasselbeck zur Bestimmung, Lärmauswirkung und korrekter Festlegung der Betriebsrichtung im Hinblick auf die tatsächlichen Windverhältnisse abgehandelt.

Im Gutachten heißt es auszugsweise: „...die Festlegung der Betriebsrichtung im Jahresmittel [kann] anhand der METAR-Winddaten, gemessen an der vergleichsweise groben Auflösung, gut nachvollzogen werden. Die Untersuchung der Betriebsrichtungsverhältnisse im Tagesgang zeigt für den Untersuchungszeitraum ein leichtes Überwiegen von Betriebsrichtung Ost an Vormittagen und spätabends gegenüber den Nachmittags- und frühen Abendstunden. Dieser Effekt ist meteorologisch nachvollziehbar und lokalklimatischen Einflüssen geschuldet.“

Die Unterlagen einschließlich kartenförmiger Darstellung sind hier abrufbar:

→ http://www.flk-frankfurt.de/seite/de/fluglaerm/1601/-/Sitzungen_2020.html

Untersuchungen des FFR wurden z.B. ebenso im Jahr 2013 durchgeführt (vgl. Bericht des ExpASS auf der 222. FLK-Sitzung am 11.09.2013), auch heruntergebrochen auf einzelne Kommunen.

Wiesbaden, 24. März 2020

Tarek Al-Wazir