



# HESSISCHER LANDTAG

26. 09. 2013

## **Kleine Anfrage**

**des Abg. Frank-Peter Kaufmann (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)  
vom 08.08.2013**

**betreffend neuerliche Störung des Flugbetriebs am Flughafen  
Frankfurt am 7. August 2013 um 8:43 Uhr Ortszeit**

## **und Antwort**

**des Ministers für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung**

### **Vorbemerkung des Fragestellers**

Aus öffentlich zugänglichen Aufzeichnungen (z.B. Casper) ergibt sich, dass am 7. August 2013 um 8:43 Uhr Ortszeit sich am Flughafen Frankfurt folgender Vorfall ereignet hat:

Während des Fehlanflugs einer B747-800 (LH755 aus Bangalore/Indien kommend) startete zeitgleich auf der Centerbahn ein Airbus A380 der Singapore Airlines (SIA 26 nach New York), welcher eigentlich über die Südumfliegung starten sollte. Er wurde noch während des Startvorgangs auf den Nordabflug umgeleitet. Durch das Eingreifen der Lotsen und Piloten konnte somit eine Kollision oder eine gefährliche Annäherung zweier Flugzeuge der Kategorie Heavy und Super verhindert werden.

Dieser Vorfall zeigt deutliche Parallelen zu der schweren Störung vom 13. Dezember 2011. Laut Untersuchungsbericht BFU 5X013-11 der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (BFU) ereignete sich nämlich bereits 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 annähernten. 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).

Der aktuelle Vorfall gibt dringende Veranlassung, die Verkehrssicherheit einer der Grundlagen der Planfeststellung, nämlich das Konzept der Südumfliegung im Kontext mit dem Koordinierungsseckwert von 126, zu hinterfragen.

### **Vorbemerkung des Ministers für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung:**

Der geschilderte Sachverhalt betrifft die ausschließliche Zuständigkeit der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS), die nach § 27c Abs. 1 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) für die sichere, geordnete und flüssige Abwicklung des Luftverkehrs gesetzlich zuständig ist. Bei der Wahrnehmung dieser Aufgabe unterliegt die DFS der Aufsicht durch das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) und nicht der des Landes Hessen. Die Zuständigkeit des Landes für die Luftaufsicht nach §§ 29 Abs. 1 S. 1, 31 Abs. 2 Nr. 18 LuftVG umfasst ausdrücklich nicht die der Flugsicherung bzw. Flugsicherungsaufsicht unterfallenden Aufgaben, also insbesondere nicht die Bewegungslenkung von Luftfahrzeugen in der Luft und am Boden sowie die entsprechende Aufsicht. Von daher ergeben sich die Kenntnisse der Landesregierung ausschließlich aus den Mitteilungen und Bewertungen, die im Nachgang des geschilderten Ereignisses von den vorgenannten zuständigen Stellen und Behörden veröffentlicht bzw. dem Land Hessen auf Befragen zur Verfügung gestellt worden sind.

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

Frage 1. Welche Kenntnisse und ggf. Bewertung haben die Luftaufsicht am Flughafen Frankfurt und die Landesregierung über den dargestellten aktuellen Sachverhalt vom 7. August 2013?

Das BAF hat den Sachverhalt unter Einschaltung der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (BFU) sowie der DFS umgehend und ausführlich analysiert.

In seiner Bewertung ist das BAF zu dem Ergebnis gelangt, dass das Ereignis vom 7. August 2013, bei dem eine Boeing 747-800 auf der Start- und Landebahn Süd durchgestartet ist und ein A380 von der Centerbahn über die "Nordwestabflugroute" abgeflogen ist, zu keiner Gefährdung der Sicherheit im Luftverkehr geführt, sondern ein normalflugbetriebliches bzw. -flugsicherungsbetriebliches Verfahren dargestellt hat. Zu keinem Zeitpunkt sind die Mindestabstände der beiden Flugzeuge unterschritten worden, so dass kein Verstoß gegen Staffelungskriterien stattgefunden hat. BAF und BFU haben insbesondere übereinstimmend betont, dass keine Abweichungen von den vorgegebenen Flugverfahren vorgelegen haben. Die vom A 380 geflogene "Nordwestabflugroute" wurde bereits ca. 15 Minuten vor dem Start von der Flugsicherung regulär freigegeben und somit nicht als Sofortmaßnahme in Bezug auf das Durchstarten der Boeing 747-800 zugewiesen. Der angebliche Vorfall steht nach dem Ermittlungsergebnis des BAF damit in keinerlei Zusammenhang mit der "Südumfliegung" und stellt nicht einmal ein meldepflichtiges Ereignis im Sinne des Berichtswesens zu besonderen Vorkommnissen (Occurrence Reporting) dar.

Frage 2. Welche Aktivitäten hat die Landesregierung nach Bekanntwerden des Vorfalles wann zwecks Klärung des Sachverhalts unternommen?

Auf die Antwort zu Frage 1 wird verwiesen. Das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung (HMWVL) hat sich kurz nach Bekanntwerden des Sachverhalts dennoch vorsorglich zur Aufklärung an das BAF als zuständige Aufsichtsbehörde gewandt. Aufgrund der durch die zuständigen Stellen und Behörden übereinstimmend festgestellten Regelkonformität und fehlenden Sicherheitsrelevanz des Sachverhaltes bestand bzw. besteht für die Hessische Landesregierung - jenseits der ohnedies nicht vorhandenen originären Zuständigkeit - unter keinem rechtlichen bzw. tatsächlichen Gesichtspunkt Anlass für weitergehende Aktivitäten.

Frage 3. Inwieweit sind nach Kenntnis der Landesregierung die seinerzeitigen Sicherheitsempfehlungen der BFU zwischenzeitlich umgesetzt worden?

Frage 4. Warum waren die Empfehlungen der BFU öffentlich nicht ausreichend, um den aktuellen Vorfall zu verhindern?

Frage 5. Wie kann nach Auffassung der Landesregierung das empfohlene Mehr an Zeit sichergestellt und damit auch ausreichende vertikale und horizontale Abstände bei der Abwicklung der Flugbewegungen hergestellt werden?

Frage 6. Inwieweit entsprach die Abwicklung des aktuellen Vorfalles der Empfehlung, den Fluglotsen explizit die Möglichkeit einzuräumen, bei Bedarf situativ von der lärmoptimierten An- und Abflugrouten abzuweichen, anstatt vielmehr zu Gunsten der Sicherheit die Betriebsfrequenz zu drosseln?

Die Fragen 3 bis 6 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft des insoweit zuständigen BAF sind die Sicherheitsempfehlungen der BFU zur Entflechtung potenzieller Konfliktsituationen auf den Pisten 07R/25L und 07C/25C bereits vollumfänglich und äußerst schnell umgesetzt worden, so dass das BAF entsprechende Auffälligkeiten seit dem Vorfall vom 13. Dezember 2011 nach eigener Angabe nicht mehr festgestellt hat.

Für den Sachverhalt vom 7. August 2013 sind die genannten Sicherheitsempfehlungen allerdings nicht relevant, da die den Sicherheitsempfehlungen zugrunde liegende Ausgangssituation - Landung eines Flugzeuges auf der Piste 25L bei gleichzeitigem Start eines für die Südumfliegung freigegebenen anderen Flugzeuges auf der Piste 25C - hier, wie aufgezeigt, nicht vorlag.

Im Übrigen ist festzuhalten, dass der allgemeine, aus den Sicherheitsempfehlungen ableitbare Gedanke, die Flugsicherung auf dem Flughafen Frankfurt Main - insbesondere bei der Abwicklung von Verkehr auf den Pisten 07R/25L und 07C/25C - möglichst einfach zu koordinieren und flexibel zu gestalten, hier geradezu mustergültig umgesetzt wurde, indem bereits eine dem Vorfall vom 13. Dezember 2011 vergleichbare potenzielle Konfliktsituation infolge guter Koordination der Flugplatz- und Abflugkontrolle erst gar nicht aufkommen ist.

Frage 7. Inwieweit hält es die Landesregierung für geboten, nach dem neuerlichen Vorfall die dem Planfeststellungsbeschluss zugrunde liegenden Zahlen der Flugbewegungen zu überprüfen und ggf. aus Sicherheitsgründen nach unten zu korrigieren?

Da bereits kein sicherheitsrelevanter Vorfall vorlag, besteht hierfür kein Anlass. Im Übrigen gibt der Planfeststellungsbeschluss keine konkreten Flugbewegungszahlen vor, sondern greift ein für plausibel erachtetes und durch das geschilderte Ereignis nicht in Frage gestelltes Betriebskonzept auf.

Frage 8. Inwieweit zieht die Landesregierung nach dem neuerlichen Vorfall in Erwägung, in diesem Zusammenhang vom Auflagenvorbehalt des Planfeststellungsbeschlusses (PFB Ziff. XI 5.1.4) insbesondere Nr. 3 Gebrauch zu machen?

Auf die Antwort zu Frage 7 wird verwiesen.

Frage 9. Wer verantwortet das Risiko eines möglichen Unfalls, wenn trotz der nunmehr vorliegenden Erfahrungen keine weitergehenden Vorkehrungen getroffen werden, um neuerliche Vorfälle der bezeichneten Art auszuschließen?

Zur Verantwortlichkeit für die Flugsicherung wird auf die Vorbemerkung verwiesen. Im Hinblick auf den unter jedem rechtlichen bzw. tatsächlichen Gesichtspunkt auszuschließenden Handlungsbedarf wird auf die Antworten zu den Fragen 2 und 7 verwiesen.

Wiesbaden, 9. September 2013

**Florian Rentsch**