



HESSISCHER LANDTAG

20. 02. 2013

Kleine Anfrage

der Abg. Frank-Peter Kaufmann (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)
vom 03.01.2013

betreffend besondere Lärmbelastung bei der Nutzung der
Landebahn Nordwest am Flughafen Frankfurt

und
Antwort

des Ministers für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung

Vorbemerkung des Fragestellers:

Gemäß Nr. 7 des verfügbaren Teils des Planfeststellungsbeschlusses (PFB) darf Schubumkehr - außer in den aus Sicherheitsgründen unvermeidlichen Fällen - auf dem Flughafen Frankfurt nicht eingesetzt werden. Ausgenommen hiervon ist lediglich die Stufe Leerlauf-Schubumkehr.

Nach Aussage von Anwohnern aus dem Bereich der Stadt Kelsterbach wird diese Vorgabe bei 25 R Landebetrieb sehr häufig nicht eingehalten; angesichts der Vielzahl der registrierten Fälle dürften die genannten unvermeidlichen Sicherheitsgründe wohl kaum vorliegen. Auch aus der Dokumentation der Flugbewegungen im Internet (Casper) werden - trotz aller Ungenauigkeiten - häufig Einzelschallereignisse von 90 dB(A) und mehr angezeigt, die auf den Einsatz von Schubumkehr zum raschen Abbremsen hindeuten.

Darüber hinaus wird aus Pilotenkreisen berichtet, dass die Schubumkehr zur Schonung der Bremsen, insbesondere zur Begrenzung ihrer Erhitzung geboten sei. Dadurch könne auch die Abkühlzeit vor dem nächsten Start deutlich verringert und so die Standzeit verkürzt werden.

Vorbemerkung des Ministers für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung:

Zur Beantwortung der Kleinen Anfrage wurden Stellungnahmen der Fraport AG, der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH sowie der Lufthansa AG herangezogen.

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

Frage 1. In welcher Weise wird die genannte Vorgabe des PFB durch wen überwacht und wie werden ggf. festzustellende Verstöße sanktioniert?

Die Vorgabe aus dem PFB zur Nichtnutzung der Schubumkehr wird derzeit dahingehend überwacht, dass die Verkehrsleitung des Frankfurter Flughafens die Luftverkehrsgesellschaften regelmäßig auf diese Vorgabe hinweist. Ferner erfolgte eine Aufnahme der Bestimmung in das Luftfahrthandbuch Deutschland (AIP), Abschnitt 2.2.7, des Flughafens Frankfurt mit dem Satz: *"Auf dem gesamten Start-/Landebahnssystem des Verkehrsflughafens Frankfurt/Main darf Schubumkehr - außer in den aus Sicherheitsgründen unvermeidlichen Fällen - nicht eingesetzt werden. Ausgenommen hiervon ist die Stufe Leerlauf-Schubumkehr."*

Darüber hinaus ist die Fraport AG gemeinsam mit dem Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt bestrebt, im Rahmen von Machbarkeitsstudien eine Technologie zur automatischen Erkennung der Nutzung von Schubumkehr zu identifizieren.

Frage 2. In welcher Häufigkeit tritt der Fall, aus Sicherheitsgründen notwendiger Schubumkehr bei Landungen am Flughafen Frankfurt, generell auf?

Gemäß der Bestimmung im Planfeststellungsbeschluss vom 18.12.2007 Teil A/Kapitel II/Absatz 7 ist die Quantifizierung der Nutzung von Schubumkehr nicht vorgesehen.

Frage 3. Wie viele Fälle von Leistungs-Schubumkehr bei Landungen wurden im Jahr 2012 in den vier Betriebsfällen 25R, 25L, 07L und 07R jeweils registriert?

Es wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

Frage 4. Wie wurde der Schubumkehr-Einsatz jeweils begründet?

Die finale Entscheidung über die Nutzung von Schubumkehr obliegt dem Piloten. Die jeweiligen Gründe für die Nutzung von Schubumkehr liegen weder der Flughafenbetreiberin noch der Landesregierung vor. Neben objektiven Gründen führen auch subjektive Gründe zur Nutzung von Schubumkehr. Die Einschätzung des Piloten, dass die Bremsen schlecht greifen oder das Flugzeug auszubrechen droht, sind Gründe im sicherheitsrelevanten Bereich, um eine Schubumkehr zu nutzen.

Frage 5. Wie wird sichergestellt, dass die Schubumkehr lediglich aus zwingenden Sicherheitsgründen und nicht aus Gründen eines beschleunigten Betriebsablaufs angewendet wird?

Die Sicherstellung der Nutzung von Schubumkehr in sicherheitsrelevanten Fällen erfolgte über die Verankerung der Bestimmung im Luftfahrthandbuch Deutschland (AIP) für den Flughafen Frankfurt. An die örtlichen Flugbeschränkungen hat sich jeder Nutzer entsprechend den Regelungen der §§ 22, 23 LuftVO zu halten. Die im AIP veröffentlichten Regeln gelten gleichfalls als Weisungen der Flughafenbetreiberin. Zusätzlich werden Luftverkehrsgesellschaften durch die Verkehrsleitung des Flughafens Frankfurt regelmäßig auf diese Bestimmungen aufmerksam gemacht und an die Einhaltung erinnert.

Frage 6. Sofern im Einzelfall die hohen Einzelpegel insbesondere am MP 115 (Kelsterbach 2) nach Auffassung der Landesregierung nicht durch Leistungs-Schubumkehr erzeugt wurden, welche Ursache für die hohe Lärmbelastung sieht sie stattdessen?

Der im Internetangebot "CASPER" des Umwelt- und Nachbarschaftshauses mit MP115 bezeichnete Messpunkt ist Bestandteil des Messprogramms der Stadt Kelsterbach. Der Messpunkt steht rund 50 m nördlich der Anfluggrundlinie 25R, die Flughöhe über Grund beträgt im Vorbeiflug ca. 55 m. Für die resultierende geringe Distanz zwischen Flugpfad und Messpunkt sind Maximalpegel um 90 dB(A) typisch für Vorbeiflüge der landenden Maschinen. Soweit die auf der Website zugänglichen Pegel- und Flugverlaufsdarstellungen eine Einschätzung zulassen bestätigen diese, dass die erwähnten Lärmereignisse mit Maximalpegeln von rund 90 dB(A) bei Vorbeiflügen an ebenjener Messstelle erzeugt werden. Darüber hinaus zeigt die Pegelverlaufsdarstellung gerade auch, dass keine dem Überflug zeitnah anschließende weitere "Lärmspitze", welche auf eine eventuelle Nutzung von Schubumkehr über die Stufe Leerlauf hinaus hinweisen könnte, erkennbar ist. Dies ist auch nicht zu erwarten, da Schubumkehr erst dann eingesetzt werden kann, wenn nach dem Hauptfahrwerk auch das Bugfahrwerk auf der Landebahn aufgesetzt hat, was erst nach dem Vorbeiflug in einer Entfernung von etwa 1.200 m vom Messpunkt der Fall sein kann.

Weiterhin können in einem Gewerbegebiet Maximalpegel um 90 dB(A) auch durch nicht dem Flug- oder Flughafenbetrieb zuzuordnende Quellen erzeugt werden.

Frage 7. Auf welche Weise kann nach Auffassung der Landesregierung die in der Vorbemerkung dargestellte Lärmbelastung im Bereich Kelsterbach spürbar reduziert werden?

Die in der Vorbemerkung genannte Lärmbelastung entsteht, wie in der Antwort zu Frage 6 ausgeführt, durch Anflüge im Bereich des Gewerbegebiets Taubengrund in Kelsterbach. Eine "spürbare" Reduzierung der dadurch verursachten Lärmereignisse ist aufgrund der Nähe zur Landebahn Nordwest nach derzeitigem Stand nicht möglich.

Frage 8. Welche Maßnahmen hat die Landesregierung ergriffen bzw. veranlasst, um zu verhindern, dass durch Fehlleitung eines Luftfahrzeugs z.B. vom Typ Boeing 747 zur Landung auf 25 R (wie am 24. November 2012 geschehen) es neuerlich zu einem Fehlanflugverfahren kommt, infolge dessen Lärmbelastungen von mehr als 100 dB(A) registriert werden müssen?

Die Frage betrifft ausschließlich die Zuständigkeit der DFS. Diese teilte auf Anfrage mit, dass DFS-seitig Verfahren oder Arbeitsweisen nicht verändert wurden.

Frage 9. Wie häufig hat es solche Ereignisse wie am 24.11.2012 seit Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest insgesamt bereits gegeben und welche Konsequenzen hatten sie für die Beteiligten?

Der Vorfall ist der bislang einzige seit Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest (bei ca. 240.000 Anflügen pro Jahr). Die Frage möglicher Konsequenzen liegt in der Zuständigkeit der DFS.

Frage 10. Wie beurteilt die Landesregierung die Folgen solcher Ereignisse auf die Sicherheit des Flugbetriebs am Flughafen Frankfurt?

Die DFS teilte auf Anfrage mit, dass sie den genannten Vorfall aus Flugsicherungsicht nicht als sicherheitsgefährdend einstuft.

Wiesbaden, 5. Februar 2013

Florian Rentsch