



Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Thomas Mütze BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

vom 25.08.2014

Anflugverfahren Flughafen Frankfurt

Welche technischen und finanziellen Gründe sieht die Staatsregierung dafür, dass bei dem neuen von der DFS vorgestellten Konzept „Optimierung Gesamtsystem AN- UND ABFLUG@FRA, Modified Arrival Routes (MAR)“, welches am Frankfurter Flughafen zum leiseren Anflug eingeführt werden soll, der entscheidende und sensible Eindrehbereich der Flugzeuge aus der Planung ausgenommen wird und welche Gründe stehen nach Meinung der Staatsregierung dagegen, in diesem Eindrehbereich das weltweit bewährte CDA-/CDO-Verfahren anzuwenden?

Antwort

des **Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr**
vom 01.10.2014

Das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) ist zuständig dafür, die von den Luftfahrzeugführern bei An- und Abflügen von und zu Flugplätzen zu beachtenden Flugverfahren einschließlich der Flugwege, Flughöhen und Meldepunkte durch Rechtsverordnung festzulegen. Das BAF trifft seine Entscheidungen hierüber auf der Grundlage der Planungen der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH im Benehmen mit dem Umweltbundesamt und nach Rechtsförmlichkeitsprüfung durch das Bundesministerium der Justiz. Die Länder führen in diesem Bereich des Luftrechts keine Aufgaben aus (vgl. § 31 Abs. 2 Luftverkehrsgesetz – LuftVG). Das Bayerische Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr (StMI) hat deshalb die DFS als Planungsträger der Flugverfahren um Äußerung zum Konzept „Optimierung Gesamtsystem AN- UND ABFLUG@FRA, Modified Arrival Routes (MAR)“ und zum Thema kontinuierlicher Sinkflug (CDO) bezüglich des Flughafens Frankfurt gebeten.

Die DFS erläutert das Konzept MAR unter Bezugnahme auf eine in der Fluglärmkommission Frankfurt am 9. Juli 2014 gehaltene Präsentation. Das Konzept MAR soll in drei Schritten das gesamte An- und Abflugsystem am Flughafen Frankfurt optimieren. Rahmenbedingung des Konzeptes ist u. a., dass eine Verschiebung der Eindrehbereiche nach Osten oder Westen möglichst nicht erfolgt. Das Konzept beinhaltet als 1. Schritt eine Anhebung der Überflughöhen

der Flugzeuge im Gegenanflug beim Anflug auf den Flughafen Frankfurt um faktisch 1.000 Fuß durch Anhebung von Flugsicherungssektoren. Da sich die Flugzeuge im Sinkflug zur Landung befinden, werden diese Mindestflughöhen abschnittsweise gestaffelt und mit zunehmender Annäherung an den Eindrehbereich in den Endanflug niedriger. Für den speziellen Eindrehbereich über dem Bayerischen Untermain bei Hauptbetriebsrichtung West (Endanflug in Richtung Westen) wird praktisch keine Veränderung der Anflughöhen erwartet. Bei Betriebsrichtung Ost (Endanflug in Richtung Osten), d. h. Gegenanflug über dem Raum Aschaffenburg, wird die Flughöhe künftig mindestens 8.000 Fuß (bisher < 8.000 Fuß) betragen. Dieser 1. Schritt soll bis zum 31.10.2014 realisiert werden. Mit den Schritten 2 und 3 des Konzeptes MAR sollen kontinuierliche Steigflüge auf den Abflugstrecken über Frankfurt sowie eine lärmoptimierte räumliche Verschiebung der Gegenanflüge im Bereich Aschaffenburg und Frankfurt am Main ermöglicht werden.

Die Fluglärmkommission Frankfurt hat die Einführung des 1. Schrittes begrüßt. Bezüglich der Schritte 2 und 3 erfolgte in der Sitzung der Fluglärmkommission am 9. Juli 2014 keine Vorfestlegung, sondern vor den weiteren Beratungen soll eine differenzierte lärmfachliche Beurteilung durch das Forum Flughafen und Region erfolgen.

Finanzielle Gründe dafür, dass sich das Konzept MAR nicht auf die Eindrehbereiche bezieht, sind nicht ersichtlich und waren auch nicht Gegenstand der Präsentation der DFS sowie der Beratungen in der Sitzung der Fluglärmkommission Frankfurt am 9. Juli 2014.

Zum Thema kontinuierlicher Sinkflug (CDO) in Verbindung mit einer Erhöhung der Endanflüge und einer Verlängerung des ILS-Anfluges verweist die DFS auf eine an den Deutschen Bundestag gerichtete Petition. Die DFS sieht von einer Stellungnahme an das StMI ab, um einer konsolidierten Antwort des Petitionsausschusses des Deutschen Bundestages nicht vorzugreifen.

Vor einer Veränderung der Flugverfahren in den Eindrehbereichen in Form einer Erhöhung der Endanflüge und einer Verlängerung des ILS-Anfluges müsste nach Auffassung der Staatsregierung von den zuständigen Stellen des Bundes und bei den Beratungen in der Fluglärmkommission Frankfurt berücksichtigt werden, inwieweit damit eine Verschiebung der Eindrehbereiche in Richtung Osten bzw. Westen einhergehen würde und ob bzw. in welchem Umfang dann andere Gebiete von Fluglärm betroffen wären.

Das StMI hat mit Schreiben vom 3. September 2014 das im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur zuständige Fachreferat LF15-Flugsicherung unter Bezugnahme auf ein Schreiben des Landrates des Landkreises Aschaffenburg gebeten, die von der DFS geplanten Maßnahmen zur Optimierung der Fluglärmsituation zu unterstützen.