



Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Dr. Hans Jürgen Fahn FREIE WÄHLER**
vom 23.10.2014

Anflugverfahren der Deutschen Flugsicherung (DFS) über bayerischen Landkreisen

Die Beschwerden bayerischer Bürger im Umfeld internationaler Flughäfen (insbesondere Fraport und MUC) im Zusammenhang mit zunehmender Lärmbelastung durch den Flugverkehr im Bereich internationaler Flughäfen nehmen auffallend zu. Durch derzeit praktizierte einfache und auf großen Strecken tiefe horizontale Anflugverfahren werden große Teile bayerischer Landkreise schon weit entfernt von den Landebahnen unnötig mit einem unverhältnismäßig großen Lärmteppich überzogen. Bürgerinitiativen wenden sich in ihrer Not an die DFS, um international standardisierte Anflugverfahren zu erreichen, die eine deutliche Lärminderung bedeuten.

Ich frage deshalb die Staatsregierung:

1. Ist die DFS derzeit personell und fachlich in der Lage, international übliche „leise“ Anflugverfahren, sogenannte Sinkflugverfahren (z. B. CDA), einzuführen?
 - a) Wie viele der über 6.000 DFS-Mitarbeiter sind derzeit mit der Verfahrensplanung befasst und ist diese Zahl ausreichend, um Anforderungen an sichere und international standardisierte Anflugverfahren gerecht zu werden?
 - b) Besteht die Absicht, das Personal in der Verfahrensplanung aufzustocken?
 - c) Besteht die Absicht, externe Fachleute (internationale Verfahrensplaner, Fluggesellschaften) hinzuzuziehen?
2. Ist die derzeitige Zahl der eingesetzten Fluglotsen ausreichend, um anspruchsvollere Sinkflugverfahren praktizieren zu können, die international üblichen Standards entsprechen?
3. Welche Gründe sprechen
 - a) in Hinblick auf die allgemeine Kapazität der Flughäfen
 - b) in Hinblick auf die Kapazität der Flughäfen in Spitzenzeiten
 - c) in Hinblick auf die Kapazität der Flughäfen in Nachtzeitenfür oder gegen eine sofortige (aufgeschlüsselt für alle Flughäfen, bei deren Anflug bayerische Landkreise betroffen sind) Einführung des CDA-Anflugverfahrens?
4. Welche weiteren Gründe in Bezug
 - a) auf das Wetter
 - b) auf die Pilotenausbildung

c) auf die Sicherheit unterschiedlicher Flugzeugarten und -typen sprechen gegen eine Einführung des CDA-Anflugverfahrens?

5. Welche Gründe sprechen gegen eine generelle Anhebung der An- und Abflughöhen um mehrere Tausend Fuß in Bezug auf den Überflugverkehr (evtl. aufgeschlüsselt für alle Flughäfen, bei deren An- und Abflug bayerische Landkreise betroffen sind)?
6. Falls das Sinkflugverfahren aus Sicht der DSF derzeit nicht eingeführt werden kann: Welche Maßnahmen müssen personell und technisch
 - a) in der DSF
 - b) in den Flughäfen
 - c) bei den Fluggesellschaftenergriffen werden, um den Mangel abzustellen und das Sinkflugverfahren schnellstmöglich realisieren zu können?

Antwort

des **Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr**
vom 09.12.2014

Vorbemerkungen

Die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH ist ein privatrechtlich organisiertes Unternehmen, das zu 100 Prozent dem Bund gehört. Die DFS nimmt Aufgaben der Flugsicherung im Auftrag des Bundes wahr (§ 27c Absatz 2 Luftverkehrsgesetz – LuftVG; § 1 Verordnung zur Beauftragung eines Flugsicherungsunternehmens – FSAuftrV). Nationale Aufsichtsbehörde für den Bereich der Flugsicherung ist das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) als Bundesoberbehörde im Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (§ 1 Gesetz über die Errichtung des Bundesaufsichtsamtes für Flugsicherung – BAFG).

Das BAF ist gemäß § 27a Abs. 1 Satz 1 Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) ermächtigt, Flugverfahren (einschließlich der Flugwege, Flughöhen und Meldepunkte) durch Rechtsverordnung festzulegen. Grundlage dafür sind die Flugverfahrensplanungen der DFS.

1. **Ist die DFS derzeit personell und fachlich in der Lage, international übliche „leise“ Anflugverfahren, sogenannte Sinkflugverfahren (z. B. CDA), einzuführen?**
 - a) **Wie viele der über 6.000 DFS-Mitarbeiter sind derzeit mit der Verfahrensplanung befasst und ist die-**

se Zahl ausreichend, um Anforderungen an sichere und international standardisierte Anflugverfahren gerecht zu werden?

- b) **Besteht die Absicht, das Personal in der Verfahrensplanung aufzustocken?**
- c) **Besteht die Absicht, externe Fachleute (internationale Verfahrensplaner, Fluggesellschaften) hinzuzuziehen?**

Der Staatsregierung liegen zur personellen Situation und Personalplanung der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH keine Erkenntnisse vor.

2. Ist die derzeitige Zahl der eingesetzten Fluglotsen ausreichend, um anspruchsvollere Sinkflugverfahren praktizieren zu können, die international üblichen Standards entsprechen?

Dazu liegen der Staatsregierung keine Erkenntnisse vor.

3. Welche Gründe sprechen

- a) **in Hinblick auf die allgemeine Kapazität der Flughäfen**
- b) **in Hinblick auf die Kapazität der Flughäfen in Spitzenzeiten**
- c) **in Hinblick auf die Kapazität der Flughäfen in Nachtzeiten für oder gegen eine sofortige (aufgeschlüsselt für alle Flughäfen, bei deren Anflug bayerische Landkreise betroffen sind) Einführung des CDA-Anflugverfahrens?**

Der zulässige Betriebsumfang eines Flughafens ist im jeweiligen Planfeststellungsbeschluss und in der luftrechtlichen Genehmigung geregelt. Die DFS hat die Aufgabe, die Flugverfahren so zu planen, dass der an einem Flughafen zulässige Betriebsumfang realisiert werden kann. Die DFS hat den Luftverkehr zu jeder Zeit sicher, geordnet und flüssig abzuwickeln. Dabei sind insbesondere die vorgeschriebenen Staffelungsabstände von Luftfahrzeugen im Anflug und die vorgeschriebenen Abstände bei kreuzendem Luftverkehr zu beachten. Die DFS kann – aus anderen als Flugsicherungsgründen – den zulässigen Luftverkehr nicht beschränken.

An den Verkehrsflughäfen München, Nürnberg und Frankfurt/Main sind Flugverfahren für kontinuierliche Sinkflüge eingeführt, d. h. hier werden kontinuierliche Sinkflüge (CDA – Continuous Descent Approach) aufgrund entsprechender Veröffentlichungen praktiziert. Die Möglichkeit, kontinuierliche Sinkflüge durchzuführen, ist abhängig von der Verkehrszusammensetzung (z. B. langsamere und schnellere Luftfahrzeuge), der Verkehrsdichte im Luftraum und der Wetterlage. Die Entscheidung, ob kontinuierliche Sinkflüge

in Hinblick auf die im Einzelfall herrschenden Bedingungen durchgeführt werden können oder ob andere Flugverläufe notwendig sind, obliegt der DFS.

4. Welche weiteren Gründe in Bezug

- a) **auf das Wetter**
- b) **auf die Pilotenausbildung**
- c) **auf die Sicherheit unterschiedlicher Flugzeugarten und -typen sprechen gegen eine Einführung des CDA-Anflugverfahrens?**

Es wird auf die Antwort zu Frage 3 verwiesen.

5. Welche Gründe sprechen gegen eine generelle Anhebung der An- und Abflughöhen um mehrere Tausend Fuß in Bezug auf den Überflugverkehr (evtl. aufgeschlüsselt für alle Flughäfen, bei deren An- und Abflug bayerische Landkreise betroffen sind)?

Aus Sicht der Staatsregierung müssen die Lärmauswirkungen einer Anhebung der Flughöhen bei An- und Abflügen in jedem Einzelfall (für jeden Flughafen und jedes Flugverfahren) untersucht werden. Denn es ist nicht generell so, dass mit einer Anhebung der Flughöhen eine Optimierung der Fluglärmsituation eintritt. Z. B. könnte die Folge einer Anhebung von Flughöhen in einem Anflugverfahren sein, dass sich die Flugwege verlängern und Gebiete neu oder vermehrt von Überflügen betroffen wären. Wenn Luftfahrzeuge beim Start in steileren Steigflug gehen, um an einem bestimmten Punkt eine größere Höhe zu erreichen, kann die Lärmeinwirkung durch Triebwerkslärm im Nahbereich des Flughafens zunehmen. Vor der Durchführung einzelner Maßnahmen ist deshalb auch ein ausführlicher Dialog zwischen den Vertretern der betroffenen Kommunen in der jeweiligen Fluglärmkommission zu führen.

6. Falls das Sinkflugverfahren aus Sicht der DSF derzeit nicht eingeführt werden kann: Welche Maßnahmen müssen personell und technisch

- a) **in der DSF**
- b) **in den Flughäfen**
- c) **bei den Fluggesellschaften ergriffen werden, um den Mangel abzustellen und das Sinkflugverfahren schnellstmöglich realisieren zu können?**

An den Verkehrsflughäfen München, Nürnberg und Frankfurt/Main sind Verfahren für kontinuierliche Sinkflüge eingeführt.