

Die Bürgerinitiative gegen Fluglärm Raunheim begrüßt, dass der nun endlich vorgelegte Bericht der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchungen (BfU) deutlich macht, welches Risiko für Raunheim durch die gefährliche Annäherung zweier Flugzeuge vor einem Jahr entstanden ist und fordert, daraus die richtigen Konsequenzen zu ziehen.

Am 13.12.2011 gegen 14:30 Uhr war ein auf der Centerbahn startender Airbus A320 einem auf der Südbahn durchstartenden A380 über Raunheim gefährlich nahe gekommen. Nach dem BfU-Bericht betrug der kleinste Abstand zwischen den beiden Flugzeugen zwar noch mehr als 1.500 Meter, aber der A320 war dem vom A380 erzeugten Wirbelschleppen-Bereich bis auf ca. 30m nahe gekommen und dadurch in akuter Gefahr. Ursache waren neben der (unnötigen) Entscheidung des A380-Piloten, durchzustarten, Fehler und Missverständnisse der Fluglotsen im Tower.

Die BfU sieht in der Tatsache, dass sich die Standard-Abflugrouten der Centerbahn Richtung Süden und die Fehlanflug-Routen der Südbahn kreuzen, ein „systemisches Risiko“, das durch „Entzerrung“ reduziert werden sollte. Dem ist unbedingt zuzustimmen.

Die Bürgerinitiative gegen Fluglärm Raunheim widerspricht allerdings in aller Deutlichkeit der im BfU-Bericht angedeuteten und in ersten Medienberichten breit kolportierten Schlussfolgerung, dass dabei die Sicherheit des Flugverkehrs gegen den Lärmschutz ausgespielt werden soll. Eine „Entzerrung“ der Kreuzungsproblematik kann nicht räumlich erfolgen. Soll nämlich im Normalbetrieb eine Kreuzung ausgeschlossen werden, würde dies bedeuten, dass die Abflüge von der Centerbahn direkt über das Raunheimer Stadtgebiet geführt werden müssten. Dies würde die Stadt permanent verlärmern und unbewohnbar machen. Soll der Geradeausflug dagegen nur im Notfall durchgeführt werden, wäre er wiederum von der richtigen Lotsenreaktion abhängig, die im vorliegenden Fall auch nicht gegeben war. „Systemische Sicherheit“ ist daher nur möglich, wenn die Entzerrung zeitlich erfolgt.

Im vorliegenden Fall wären noch ca. 30 Sekunden Zeit geblieben, um den Start des A320 abzubrechen (die vom Lotsen nicht genutzt wurden). Diese Zeit ist offensichtlich deutlich zu kurz. Die naheliegende Lösung liegt eindeutig darin, mit der Startfreigabe auf der Centerbahn zu warten, bis landende Flugzeuge auf der Südbahn sicher aufgesetzt haben. Auch alle anderen Kreuzungsproblematiken, wie z.B zwischen Landungen auf der Südbahn und Starts auf der Startbahn West, müssen so gesteuert werden, dass Kollisionen ausgeschlossen sind. Dies hat logischerweise zur Folge, dass die Flugbewegungen nicht im von Fraport gewünschten Maß verdichtet werden können, sondern in einer zeitlichen Folge abgewickelt werden, die eine Reaktion auf unerwartete Ereignisse erlaubt.

Die Sicherheit des Flugbetriebs steht nicht gegen den Lärmschutz, sondern gegen den Kapazitätswahn der Fraport, die auf einem grundsätzlich ungeeigneten Standort eine Anzahl von Flugbewegungen abwickeln will, die weder unter Sicherheits- noch unter Umwelt- und Gesundheits-Aspekten akzeptabel sind. Wir fordern deshalb aus diesem Anlass erneut, auf einen weiteren Ausbau des Flughafens Frankfurt, insbesondere auf den Bau des Terminal 3, zu verzichten und die Zahl der Flugbewegungen auf ein sicheres, umwelt- und sozialverträgliches Maß zu beschränken.

Dr. Horst Bröhl-Kerner
Sprecher der BI gegen Fluglärm Raunheim
Bahnhofstr. 47, 65479 Raunheim
Tel. 06142 / 22577
Mail broehl-kerner@t-online.de