

PRESSEMITTEILUNG

04. April 2012

Russisches Roulette über Raunheim:

Frankfurter Flughafen: Durchstart einer Lufthansa A380 mit der Flugnummer DLH711 und Beinahekollision mit einer russischen A320 über Raunheim offenbart gewaltige Sicherheitslücke. Die amtliche Untersuchung der Behörden wurde durch Fraport und Lufthansa erschwert. Black-Box des Lufthansa-Airbus wurde den Behörden nicht zur Verfügung gestellt ! (wo)

*Ganze 43 Tage nach der Landebahneröffnung und nur 22 Tage nach der ersten vogelschlag-bedingten Bahnsperre am 21.11.2011 kam es am 13. Dezember über dem Luftraum von Raunheim zu dem bislang gefährlichsten Zwischenfall überhaupt. Beteiligt war ein Riesenairbus A380 der Lufthansa, der, aus Tokio kommend, um genau 14:25:20 Uhr MEZ in 553 Fuß Höhe über der östl. Landebahnschwelle den Landevorgang aus bis heute nicht aufgeklärten Gründen abbrach. Beide Maschinen haben sich nur um Haaresbreite verfehlt.*

(Eddersheim) Wie der Vorfall deutlich zeigt, hat die DFS mit der Einrichtung der Südumfliegungs-Routen den Teufel mit dem Beelzebub ausgetrieben. Nun ist genau im Süden des Frankfurter Flughafens das passiert, was eigentlich nur für die Nordbahn verhindert werden sollte. Alle Westabflüge von der mittleren Centerbahn (25C) kommen nun entweder den Durchstartern auf der Landebahn Nordwest oder – wie nun am 13. Dezember geschehen – den Durchstartern auf der Südbahn (25L) in die Quere.

Womöglich haben auch Sprachschwierigkeiten der russischen Besatzung mit dem Frankfurter Tower eine verhängnisvolle Rolle gespielt. Seltsam ist, dass den mit der Untersuchung des Zwischenfalles beauftragten Fachleuten der deutschen Flugunfalluntersuchungsbehörde (BFU Braunschweig) nur Unterlagen aus zweiter Hand überlassen wurden. So wurde der Funkverkehr nur als „Umschrift“ an die Beamten ausgehändigt. Die Untersuchungsbehörde beanstandete außerdem in

ihrem Abschlussbericht, dass zwar beide Jets mit Cockpit Voice Recorder (CVR) und Flugdatenschreiber (FDR) ausgerüstet gewesen seien, die Aufzeichnungen hätten der Bundesstelle aber nicht zur Auswertung zur Verfügung gestanden (Bericht BFU Az. 5X013-11, S.16).<sup>1</sup>

Es spricht Bände, dass auch dieser Beinahecrash des A380 mit dem russischen Passagierjet erst acht Wochen später, etwa Mitte Februar 2012, durch die Untersuchungen der Bundesstelle in Braunschweig publik wurde. Auch die Vogelschläge vom 21. November (LH1121) und 21. Februar 2012 (LH1461) wurden von Fraport und Lufthansa erst nach harten Recherchen der Bürgerinitiativen Anfang Januar 2012 bzw. Anfang März 2012 scheinbar zugegeben.

Die floskelhafte und höchst lakonische Auskunft des DFS-Sprecher Axel Raab gegenüber der Mainzer AZ, es würden „Maßnahmen ergriffen“ werden, „die eine Wiederholung solcher Vorfälle nach Möglichkeit ausschließen“, ist unerhört. Wie wollen Fraport und DFS denn aus dem Beinahecrash vom 13. Dezember exakte Lehren ziehen, wenn selbst die Aufklärung der Einzelheiten bis dato trickreich verhindert wurde? Was möchte die DFS denn gegen den seit dem 21. Oktober nun systembedingt hochriskanten Kreuzungsverkehr zwischen Flugzeugen und Vogelzügen unternehmen? Wie um Himmels Willen möchte die DFS unter diesen düsteren Vorzeichen eine Kapazitätssteigerung auf 126 Flugbewegungen pro Stunde verantworten?

Binnen kürzester Zeit sind seit der Landebahneröffnung am 21. Oktober nun drei ernsthafte Zwischenfälle mit Vogelschlägen bzw. Durchstartern publik geworden (21.11.2011 – LH1121, 13.12.2011 – LH711, 21.02.2012 – LH1461). Allen bisher bekanntgewordenen Fällen gemeinsam ist die miserable Informationspolitik der Lufthansa und des Flughafensbetreibers. Alle drei Störfälle weisen auf gravierende Sicherheitsmängel im Betriebssystem des Frankfurter Flughafens nach Landebahneröffnung hin. In immer kürzerer Folge wird die Deutsche Lufthansa an ihrem Heimatstandort in immer kritischere Flugsituationen verwickelt.

Der bisher hohe Sicherheitsstandard der Kranichlinie wird durch die unsägliche Landebahn-Nordwest ins Bodenlose fallen. Das statistische Katastrophenrisiko am Frankfurter Flughafen ist schon jetzt um Zehnerpotenzen erhöht. Wie man im Falle der Air-France gesehen hat, kann eine einzige Flugzeugkatastrophe das Image einer Gesellschaft nachhaltig ruinieren.

---

<sup>1</sup> [http://www.bfu-web.de/cdn\\_030/nn\\_223968/DE/Publikationen/Bulletins/2011/Bulletin2011-12,templateId=raw,property=publicationFile.pdf/Bulletin2011-12.pdf](http://www.bfu-web.de/cdn_030/nn_223968/DE/Publikationen/Bulletins/2011/Bulletin2011-12,templateId=raw,property=publicationFile.pdf/Bulletin2011-12.pdf)

# BÜRGERINITIATIVE FÜR UMWELTSCHUTZ EDDERSH21M 1975 e.V. (BfU)

Frank Wolf

Pressesprecher

BÜRGERINITIATIVE für Umweltschutz 1975 e.V.

Werner Schuster (1.Vors.) Walter Mayer (2.Vors.)

Frank Wolf (Beisitzer, Schriftführer), Tel/Fax 06145 / 33417 Mail: [F.Wolf@BfU-Eddersheim.de](mailto:F.Wolf@BfU-Eddersheim.de)

Quellen:

<http://www.aerotelegraph.com/lufthansa-a380-frankfurt-beinahe-zusammenstoss>

<http://www.echo-online.de/region/gross-gerau/raunheim/Beinahe-Crash-von-zwei-Flugzeugen;art1258,2772291>

<http://landewahn.de/fragen-sie-dr-schulte-alles-von-langer-hand-geplant-und-genehmigt-auch-der-zwischenfall-am-13-12-2011-beinahe-ein-unfall-a-320-a-380-auf-der-neuen-landebahn-wegen-vogelschlags/>

[http://www.bfu-web.de/cln\\_030/nn\\_223968/DE/Publikationen/Bulletins/2011/Bulletin2011-12,templateId=raw,property=publicationFile.pdf/Bulletin2011-12.pdf](http://www.bfu-web.de/cln_030/nn_223968/DE/Publikationen/Bulletins/2011/Bulletin2011-12,templateId=raw,property=publicationFile.pdf/Bulletin2011-12.pdf)