

Antwort

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage 912
des Abgeordneten Ludwig Burkardt
CDU-Fraktion,
Drs. 5/2229

Wortlaut der Kleinen Anfrage 912 vom 28.10.2010

Flugrouten über den Gemeinden Kleinmachnow, Teltow, Stahnsdorf, Seddiner See und Beelitz sowie über den zum Amt Brück zusammengeschlossenen Gemeinden

Presseberichten zufolge haben sich mittlerweile mehr als 30 Bürgerinitiativen gegen die neuen Flugrouten des BBI gegründet. Ein wesentlicher Grund dafür ist, dass sich die Bürger vor Ort verunsichert fühlen, mit welchen Lärmbelästigungen durch die neuen Flugrouten sie zu rechnen haben. Hinzu kommt, dass immer noch keine Klarheit darüber besteht, welche Gemeinden von den neuen Flugrouten ggf. betroffen sein werden.

Ich frage die Landesregierung:

1. In welcher Höhe werden die o. g. Gemeinden bei den jetzt vorgestellten Flugrouten beim Abflug vom BBI jeweils überflogen? (Bitte einzeln auflisten.)
2. In welcher Höhe werden die o. g. Gemeinden bei den jetzt vorgestellten Flugrouten beim Landeanflug zum BBI jeweils überflogen? (Bitte einzeln auflisten.)
3. Handelt es sich bei den angegebenen Werten um Mindestflughöhen, durchschnittliche Flughöhen oder maximale Flughöhen?
4. In welcher Höhe werden die o. g. Gemeinden beim Abflug vom Flughafen Berlin Tegel und Berlin Schönefeld derzeit jeweils überflogen? (Bitte einzeln auflisten.)
5. In welcher Höhe werden die o. g. Gemeinden beim Landeanflug zum Flughafen Berlin Tegel und Berlin Schönefeld derzeit jeweils überflogen? (Bitte einzeln auflisten.)
6. Mit welchen Lärmpegeln müssen Bürger in den o. g. Gemeinden jeweils bei Flughöhen von 1000 Meter, 1500 Meter, 2000 Meter, 2500 Meter und 3000 Meter beim Start von Flugzeugen rechnen? (Bitte jeweils für den Spitzenpegel und den prognostizierten Dauerschallpegel angeben.)
7. Mit welchen Lärmpegeln müssen Bürger in den o. g. Gemeinden jeweils bei Flughöhen von 1000 Meter, 1500 Meter, 2000 Meter, 2500 Meter und 3000 Meter beim Landeanflug von Flugzeugen rechnen? (Bitte jeweils für den Spitzenpegel und den prognostizierten Dauerschallpegel angeben.)
8. Wie viele Überflugbewegungen pro Tag sind für die o. g. Gemeinden ab Eröffnung des BBI prognostiziert? (Bitte einzeln und nach Tages- und Nachtzeiten getrennt auflisten.)

9. Wie viele Überflugbewegungen pro Tag werden derzeit für die o. g. Gemeinden registriert? (Bitte einzeln und nach Tages- und Nachtzeiten getrennt auflisten.)
10. Werden die Gemeinden, die unterhalb von 2000 Metern im Landeanflug überflogen werden ebenfalls in die Fluglärmkommission aufgenommen? Wenn nein, warum nicht?

Namens der Landesregierung beantwortet der Minister für Infrastruktur und Landwirtschaft die Kleine Anfrage wie folgt:

Frage 1:

In welcher Höhe werden die o. g. Gemeinden bei den jetzt vorgestellten Flugrouten beim Abflug vom BBI jeweils überflogen? (Bitte einzeln auflisten.)

Zu Frage 1:

Auf der Sitzung der Kommission nach § 32 b Luftverkehrsgesetz (LuftVG), der sogenannten Fluglärmkommission, am 06.09.2010 stellte die Deutsche Flugsicherung eine neue Grobplanung der Flugverfahren für den Flughafen BBI vor.

An- und Abflugverfahren im Flugbetrieb nach Instrumentenflugregeln werden in einem gesonderten Verfahren außerhalb der luftrechtlichen Planfeststellung vom Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung nach Vorarbeiten der Deutschen Flugsicherung durch Rechtsverordnung des Bundes festgelegt, vgl. § 27 a Abs. 2 S. 1 Luftverkehrsordnung (LuftVO).

Im Fall des Flughafenausbaus BBI geschieht dies nach bisher der Landesregierung vorliegenden Informationen kurz vor der Inbetriebnahme (voraussichtlich 2012). Von daher ist erst mit der maßgeblichen Rechtsverordnung des Bundesaufsichtsamtes für Flugsicherung verbindliche Klarheit geschaffen, welche Instrumentenflugverfahren letztendlich am Flughafen BBI zur Anwendung kommen werden und welche Auswirkungen sich daraus ergeben.

Aus den von der Deutschen Flugsicherung bislang veröffentlichten Informationen (Stand 08.10.2010) lässt sich abschätzen, dass bei Westwindbetrieb (Starts erfolgen in Richtung Westen) auf den von der Deutschen Flugsicherung vorgestellten Abflugrouten die Flughöhen im Bereich Kleinmachnow, Teltow und Stahnsdorf zwischen 1.600 m und 2.400 m, im Bereich Seddiner See und Beelitz bei 3.000 m und im Bereich des Amtes Brück bei deutlich über 3.000 m liegen werden. Bei Ostwindbetrieb (Starts erfolgen in Richtung Osten) werden bei allen o. g. Gemeinden die Abflughöhen 3.000 m und mehr betragen. Weitere Angaben der Deutschen Flugsicherung liegen im Rahmen der neuen Grobplanung noch nicht vor.

Frage 2:

In welcher Höhe werden die o. g. Gemeinden bei den jetzt vorgestellten Flugrouten beim Landeanflug zum BBI jeweils überflogen? (Bitte einzeln auflisten.)

Zu Frage 2:

Laut Auskunft der Deutschen Flugsicherung werden bei Ostwindbetrieb (Landungen erfolgen in Richtung Osten) im Bereich der o. g. Gemeinden die Überflughöhen zwischen 900 m und 1.500 m betragen. Bei Westwindbetrieb (Landungen erfolgen in Richtung Westen) sind Überflüge durch landende Flugzeuge nahezu auszuschließen, da sich die genannten Orte bei Westwindbetrieb im Bereich der Abflüge befinden.

Frage 3:

Handelt es sich bei den angegebenen Werten um Mindestflughöhen, durchschnittliche Flughöhen oder maximale Flughöhen?

Zu Frage 3:

Bei allen angegebenen Werten handelt es sich um Durchschnittswerte, da die jeweilige Flughöhe von zahlreichen Parametern wie z.B. Flugzeugmuster, Beladung, Lufttemperatur, Windverhältnisse und aktueller Verkehrssituation abhängig ist.

Frage 4:

In welcher Höhe werden die o. g. Gemeinden beim Abflug vom Flughafen Berlin Tegel und Berlin Schönefeld derzeit jeweils überflogen? (Bitte einzeln auflisten.)

Zu Frage 4:

Seitens der Landesregierung erfolgt keine Aufzeichnung von Flugverläufen. Überflugstatistiken für einzelne Gemeinden werden von der Landesregierung ebenfalls nicht erstellt. Die für derartige Aufzeichnungen notwendige Technik (z.B. Radaranlagen) steht der Landesregierung nicht zur Verfügung.

Die für die Verkehrslenkung im Luftraum sowie die Aufzeichnung von Flugverläufen notwendigen Anlagen werden von der Deutschen Flugsicherung im Auftrag des Bundes betrieben. Die Deutsche Flugsicherung stellt für die wichtigsten deutschen Verkehrsflughäfen einschl. der Verkehrsflughäfen Berlin-Schönefeld und Berlin-Tegel entsprechende Informationen zu Flugverläufen mit dem System STANLY-Track im Internet für die Öffentlichkeit zur Verfügung.

Seitens der Landesregierung wurde die Deutsche Flugsicherung gebeten, die Darstellung im Internet dahingehend zu verbessern, dass für einzelne Flüge neben dem Flugweg auch die Flughöhe, die Flugnummer und das Luftfahrzeugmuster abgerufen werden können. Die Deutsche Flugsicherung ist dieser Bitte der Landesregierung nachgekommen und stellt die entsprechenden Informationen für den Flugbetrieb an den Flughäfen Berlin-Schönefeld und Berlin-Tegel im Internet frei zugänglich unter dem folgenden Link zur Verfügung:

http://www.dfs.de/dfs/internet_2008/module/fliegen_und_umwelt/deutsch/fliegen_und_umwelt/flugverlaeufe/index.html

Frage 5:

In welcher Höhe werden die o. g. Gemeinden beim Landeanflug zum Flughafen Berlin Tegel und Berlin Schönefeld derzeit jeweils überflogen? (Bitte einzeln auflisten.)

Zu Frage 5:

Siehe Antwort zu Frage 4

Frage 6:

Mit welchen Lärmpegeln müssen Bürger in den o. g. Gemeinden jeweils bei Flughöhen von 1000 Meter, 1500 Meter, 2000 Meter, 2500 Meter und 3000 Meter beim Start von Flugzeugen rechnen? (Bitte jeweils für den Spitzenpegel und den prognostizierten Dauerschallpegel angeben.)

Zu Frage 6:

Durch die Flughafen Berlin Schönefeld GmbH wurden beispielhaft für die Flugzeuggruppe S 5.2 mittlere Maximalpegel bei Überflügen in verschiedenen Flughöhen ermittelt. Die Flugzeuggruppe S 5.2 setzt sich aus zweimotorigen Strahlflugzeugen mittlerer Größe wie z.B. Airbus A319, Airbus A321 und Boeing B737 zusammen. Die Flugzeuggruppe S 5.2 repräsentiert damit die größte Gruppe der im Berliner Flughafensystem operierenden Flugzeuge. Es wurden die folgenden Werte berechnet:

<u>Start</u>		<u>Landung</u>	
Überflughöhe	mittlerer Maximalpegel	Überflughöhe	mittlerer Maximalpegel
1.000 m	72 dB	1.000 m	63 dB
1.500 m	67 dB	1.500 m	58 dB
2.000 m	63 dB		
2.500 m	60 dB		
3.000 m	57 dB		

Bei der Landung wurden nur Entfernungen bis zu 30 km vom Flughafenbezugspunkt berücksichtigt. Eine Berechnung von mittleren Maximalpegeln bei Landungen für Flughöhen von 2.000 m und darüber ist nicht erfolgt, da die Berechnungsvorschriften für eine Ermittlung derartiger Werte nicht ausgelegt sind.

Konkrete Angaben auf Grundlage der zu erwartenden äquivalenten Dauerschallpegel sind noch nicht möglich, da für die entsprechenden Berechnungen neben den Flugrouten einschließlich der Flugkorridorbreite u. a. auch die Anzahl und zeitliche Verteilung der Flugbewegungen und die eingesetzten Flugzeugmuster bekannt sein müssen. Erst nach konkreter Festlegung der endgültigen Flugrouten durch Rechtsverordnung des Bundes kann diese Frage beurteilt werden.

Frage 7:

Mit welchen Lärmpegeln müssen Bürger in den o. g. Gemeinden jeweils bei Flughöhen von 1000 Meter, 1500 Meter, 2000 Meter, 2500 Meter und 3000 Meter beim Landeanflug von Flugzeugen rechnen? (Bitte jeweils für den Spitzenpegel und den prognostizierten Dauerschallpegel angeben.)

Zu Frage 7:

Siehe Antwort zu Frage 6.

Frage 8:

Wie viele Überflugbewegungen pro Tag sind für die o. g. Gemeinden ab Eröffnung des BBI prognostiziert? (Bitte einzeln und nach Tages- und Nachtzeiten getrennt auflisten.)

Zu Frage 8:

Ab der Inbetriebnahme des Flughafenausbaus BBI wird nach Angabe der Flughafengesellschaft FBS und den der Flughafenplanung zugrunde liegenden Prognosen von 140.000 gewerblichen Flugbewegungen im Zeitraum von Juni bis Dezember 2012 gerechnet, das sind 670 Flugbewegungen pro Tag.

Genauere Aussagen sind leider nicht möglich, da die Anzahl der Flugbewegungen auf den einzelnen Routen von der jeweiligen Betriebsrichtung (Ostwindbetrieb bzw. Westwindbetrieb) und den angeflogenen Flugzielen abhängt und erst nach Inbetriebnahme des Flughafenausbaus BBI entsprechende Erfahrungswerte vorliegen werden.

Die Deutsche Flugsicherung wurde anlässlich eines Gesprächs mit der Unternehmensleitung in Langen am 21. Oktober 2010 gebeten, anhand eines verkehrsreichen Tages mit Westwindbetrieb sowie eines verkehrsreichen Tages mit Ostwindbetrieb für verschiedene Brandenburger Kommunen und Berliner

Seite 5

Bezirksaussagen zur derzeitigen und zukünftigen Belastung durch Überflüge zu untersetzen. Diese Informationen der Deutschen Flugsicherung werden veröffentlicht, sobald sie vorliegen.

Frage 9:

Wie viele Überflugbewegungen pro Tag werden derzeit für die o. g. Gemeinden registriert? (Bitte einzeln und nach Tages- und Nachtzeiten getrennt auflisten.)

Zu Frage 9:

Siehe Antworten zu den Fragen 4 und 8.

Frage 10:

Werden die Gemeinden, die unterhalb von 2000 Metern im Landeanflug überflogen werden ebenfalls in die Fluglärmkommission aufgenommen? Wenn nein, warum nicht?

Zu Frage 10:

Nein. Bei gleicher Flughöhe sind Flugzeuge im Landeanflug deutlich leiser als während des Steigfluges. Dies wird auch durch die Berechnungen der Flughafen Berlin Schönefeld GmbH belegt (siehe Antwort zu Frage 6). In diesem, für den Flugbetrieb des Berliner Flughafensystems typischen Beispiel, sind bei gleicher Flughöhe die mittleren Maximalpegel für landende Flugzeuge um 9 dB geringer als für startende Flugzeuge.