

Antwort

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage 1157
des Abgeordneten Frank Bommert
CDU-Fraktion
Drucksache 5/2993

Wortlaut der Kleinen Anfrage 1157 vom 23.03.2011

Flugrouten über der Region Oberhavel

Am 14.03.2011 hat die Deutsche Flugsicherung in der Fluglärmkommission erstmals auch einen Entwurf der Anflugrouten zum zukünftigen Großflughafen BBI vorgestellt. Dieser sieht vor, dass die Routen auch über die Region Oberhavel geführt werden sollen. Die betroffenen Bürger sind daher beunruhigt, da aus der Region auch kein Vertreter in der Fluglärmkommission vertreten ist, um ihre Interessen einzubringen.

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie viele Überflüge in welcher Höhe werden über der Region Oberhavel getrennt nach Ost- und Westwindwetterlagen nach den am 14.03.2011 in der Fluglärmkommission von der DFS vorgestellten Anflugrouten erwartet?
2. Wie viele Überflüge in welcher Höhe werden über der Region Oberhavel getrennt nach Ost- und Westwindwetterlagen derzeit beim Anflug auf die Flughäfen Tegel und Schönefeld registriert?
3. Wie bewertet die Landesregierung den Vorschlag, die Anflugroutenkorridore nicht, wie von der DFS vorgestellt, über Nordberlin und die Region Oberhavel, sondern südlich am BBI vorbei zu führen?
4. Welche Auswirkungen haben die derzeit in der Fluglärmkommission diskutierten Abflugroutenentwürfe, bei denen bei Ost- bzw. Westwindwetterlage auf der Nordbahn jeweils geradeaus gestartet werden soll, für die Region Oberhavel im Vergleich zu den derzeitigen Abflugrouten auf den Flughäfen Tegel und Schönefeld?
5. Wie wird die Region Oberhavel bei der Entscheidungsfindung zu den Flugrouten mit eingebunden?

Datum des Eingangs: 21.04.2011 / Ausgegeben: 27.04.2011

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

Frage 1:

Wie viele Überflüge in welcher Höhe werden über der Region Oberhavel getrennt nach Ost- und Westwindwetterlagen nach den am 14.03.2011 in der Fluglärnkommision von der DFS vorgestellten Anflugrouten erwartet?

Zu Frage 1:

Die An- und Abflugverfahren im Flugbetrieb nach Instrumentenflugregeln werden außerhalb der luftrechtlichen Planfeststellung in einem gesonderten Verfahren gem. § 27a Abs. 2 Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) vom Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung nach Vorarbeiten der Deutschen Flugsicherung (DFS GmbH) durch Rechtsverordnung des Bundes festgelegt. Der Landesregierung ist es durch die Vorschriften des Bundes insofern verwehrt, eigene Planungen für Flugverfahren zu betreiben.

Auf Anfrage hat die Deutsche Flugsicherung mitgeteilt, dass die am 14.03.2011 in der Fluglärnkommision vorgestellten Entwürfe der sog. Radarführungsstrecken für Anflüge bei hohem Verkehrsaufkommen zur Reduzierung des Sprechfunkverkehrs ganz oder auf Teilabschnitten genutzt werden sollen. Die Deutsche Flugsicherung geht derzeit davon aus, dass dies mit Inbetriebnahme des Flughafens Berlin-Brandenburg täglich ca. drei Stunden der Fall sein könnte. Bei Nutzung der Radarführungsstrecken würde die Flughöhe laut Auskunft der Deutschen Flugsicherung im Bereich Oranienburg/Hohen Neuendorf ca. 10.000 Fuß (entspricht ca. 3.048 m) oder mehr betragen. Eine konkrete Aussage zur Anzahl möglicher Überflüge kann von der Deutschen Flugsicherung im derzeitigen Stadium der Planung noch nicht getroffen werden.

Frage 2:

Wie viele Überflüge in welcher Höhe werden über der Region Oberhavel getrennt nach Ost- und Westwindwetterlagen derzeit beim Anflug auf die Flughäfen Tegel und Schönefeld registriert?

Zu Frage 2:

Die Deutsche Flugsicherung hat mit Hilfe ihres Flugspuraufzeichnungssystems FANOMOS jeweils für einen verkehrsreichen Tag mit einer Westwind- und einer Ostwindwetterlage die Überflüge im Bereich Oranienburg/Hohen Neuendorf mit folgendem Ergebnis ausgewertet:

Westwindwetterlage: 77 Überflüge in Höhen zwischen 3.000 Fuß (ca. 914 m) und 11.000 Fuß (ca. 3.353 m) mit Landung am Verkehrsflughafen Berlin-Tegel und
24 Überflüge in Höhen zwischen 7.000 Fuß (ca. 2.134 m) und 13.500 Fuß (ca. 4.115 m) mit Landung am Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld.
Ostwindwetterlage: 14 Überflüge in Höhen zwischen 4.000 Fuß (ca. 1.219 m) und 11.000 Fuß (ca. 3.353 m) mit Landung am Verkehrsflughafen Berlin-Tegel und
14 Überflüge in Höhen zwischen 7.000 Fuß (ca. 2.134 m) und 13.500 Fuß (ca. 4.115 m) mit Landung am Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld

Laut Auskunft der Deutschen Flugsicherung werden Flüge oberhalb einer Flughöhe von 13.500 Fuß (ca. 4.115 m) mit dem Flugspuraufzeichnungssystem FANOMOS nicht dargestellt.

Frage 3:

Wie bewertet die Landesregierung den Vorschlag, die Anflugroutenkorridore nicht, wie von der DFS vorgestellt, über Nordberlin und die Region Oberhavel, sondern südlich am BBI vorbei zu führen?

Zu Frage 3:

Die Deutsche Flugsicherung hat am 14.03.2011 und am 28.03.2011 der Fluglärmkommission Entwürfe für die zukünftigen Anflugverfahren am Flughafen Berlin-Brandenburg vorgestellt. Den Präsentationen der Deutschen Flugsicherung ist zu entnehmen, dass die sog. Radarführungsstrecken für Anflüge aus nördlichen Richtungen nördlich des Flughafens Berlin-Brandenburg, die Radarführungsstrecken für Anflüge aus südlichen Richtungen südlich des Flughafens Berlin-Brandenburg verlaufen. Die entsprechenden Präsentationen der Deutschen Flugsicherung für die Fluglärmkommission sind über die Homepage des Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft (www.mil.brandenburg.de) öffentlich zugänglich. Die Deutsche Flugsicherung weist zudem darauf hin, dass sie bestrebt ist, die Flugwege für die Flugzeuge möglichst kurz zu halten, um die Belastung der Umwelt durch gasförmige Triebwerksemissionen (z.B. CO₂-Ausstoß) zu minimieren.

Frage 4:

Welche Auswirkungen haben die derzeit in der Fluglärmkommission diskutierten Abflugroutenentwürfe, bei denen bei Ost- bzw. Westwindwetterlage auf der Nordbahn jeweils geradeaus gestartet werden soll, für die Region Oberhavel im Vergleich zu den derzeitigen Abflugrouten auf den Flughäfen Tegel und Schönefeld?

Zu Frage 4:

Aufgrund der geringeren Entfernung zum Flughafen verlaufen laut Auskunft der Deutschen Flugsicherung (vgl. auch Antwort zu Frage 2) die Flüge vom bzw. zum Flughafen Berlin-Tegel im Bereich Oranienburg/Hohen Neuendorf in geringeren Flughöhen als die Flüge vom bzw. zum Flughafen Berlin-Schönefeld. Mit der Schließung des Flughafens Berlin-Tegel werden die Flüge mit geringerer Flughöhe zukünftig entfallen und der Bereich Oranienburg/Hohen Neuendorf in größeren Höhen überflogen.

Frage 5:

Wie wird die Region Oberhavel bei der Entscheidungsfindung zu den Flugrouten mit eingebunden?

Zu Frage 5:

Zuständigkeitshalber wird zur Beantwortung der Frage zunächst auf die Stellungnahme der Bundesregierung verwiesen, die eine gleichartige Frage der Fraktion der SPD im Bundestag zur Festlegung der Flugverfahren für den Ausbau des Flughafens Frankfurt/Main kürzlich wie folgt beantwortet hat (vgl. Antwort zu Frage 2 in der Bundestagsdrucksache 17/4781 vom 15.02.2011):

„Die gesetzlich vorgeschriebene Einbindung der örtlichen Fluglärmkommission nach § 32b Luftverkehrsgesetz (LuftVG) stellt ein geeignetes Verfahren zur organisierten, gebündelten Erfassung und Berücksichtigung der Interessen der örtlich Betroffenen dar. Der Fluglärmkommission gehören unter anderem Vertreter der betroffenen Gemeinden, des Landes und der Bundesvereinigung gegen Fluglärm an.“

Die Abgrenzung, welche Gemeinde betroffen ist, erfolgt anhand der Konturen für die Entschädigungs- bzw. Schutzgebiete in der Fassung des Planergänzungsbeschlusses „Lärmschutzkonzept BBI“ vom 20. Oktober 2009. Gemeinden, die von diesen Konturen auch nur teilweise überdeckt werden, wird die Gelegenheit eingeräumt, ein Mitglied in die Kommission zu entsenden. Dies trifft für die Region Oberhavel nicht zu.

Darüber hinaus hat die Vorstellung der neuen Grobplanung möglicher Flugverfahren für Flüge nach Instrumentenflugregeln am künftigen Flughafen Berlin-Brandenburg durch die Deutsche Flugsicherung die Landesregierung dazu veranlasst, weitere Gebietskörperschaften in die Kommission aufzunehmen. Für die Aufnahme in die Kommission sind zwei Kriterien gleichzeitig zu erfüllen:

- Es werden nach den Angaben der Deutschen Flugsicherung vom 08.10.2010 bei IFR-Abflügen Flughöhen bis zu ca. 2.000 m erreicht und
- die Entfernung zum Flughafen beträgt weniger als 25 Kilometer.

Es kann davon ausgegangen werden, dass die in der Planfeststellung als Lärmgrenzwerte festgelegten energieäquivalenten Dauerschallpegel durch IFR-Abflüge mit Flughöhen über 2.000 m nicht mehr beeinflusst werden. Gleiches gilt für Flugzeuge, wenn die Entfernung zum Flughafen mehr als 25 Kilometer beträgt. In einer solchen Entfernung vom Flughafen werden die Lärmgrenzwerte der Planfeststellung von den an- bzw. abfliegenden Flugzeugen ebenfalls nicht mehr beeinflusst. Beide Kriterien werden von der Region Oberhavel nicht erfüllt.