

Antwort
der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage Nr. 987
der Abgeordneten Dr. Saskia Ludwig
CDU-Fraktion
Landtagsdrucksache 5/2440

Flugroutenvorschlag des Ministeriums für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz in Richtung Westen

Wortlaut der Kleinen Anfrage Nr. 987 vom 07.12.2010:

In seiner Funktion als Mitglied der Fluglärmkommission hat das Ministerium für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz (MUGV) einen eigenen Flugroutenvorschlag erarbeitet und der Deutschen Flugsicherung zur Prüfung übergeben. Dieses sieht vor, bei Abflügen auf der Nordbahn Richtung Westen leicht nach Norden abzuknicken und hinter Blankenfelde-Mahlow nördlich an Ludwigsfelde vorbei und entlang der Bahntrasse und der Autobahn zu fliegen, um schließlich im Westen von Potsdam Richtung Norden und Osten abzuknicken. Dazu hat das MUGV ein mathematisches Modell erarbeitet, um eine differenzierte Betrachtung der verschiedenen betroffenen Regionen zu gewährleisten. So werden im Beurteilungspegel zwischen 45 und 60 dB 5 dB breite Pegelklassen gebildet, die verschieden gewichtet werden. Vom Fluglärm Belasteten im Pegelbereich 45 – 50 dB(A) wird ein Gewicht von 0,05, Belasteten im Bereich 50 < 55 dB (A) ein Gewicht von 0,125 und Belasteten im Pegelbereich 55 < 60 dB(A) ein Gewicht von 0,25 zugeordnet

Ich frage daher die Landesregierung:

1. Werden die Gemeinden Schwielowsee, Michendorf, Nuthetal und Werder/Havel bei diesem Vorschlag direkt überflogen? Wenn nein, welche Gemeinden werden bei diesem Vorschlag direkt überflogen?
2. Nach welchen Kriterien wurde in dem zugrunde liegenden mathematischen Modell die Gewichtung der einzelnen Pegelklassen vorgenommen?
3. Inwiefern werden mit diesem Modell auch die Lärmschutzinteressen der Gemeinden Schwielowsee, Michendorf, Nuthetal und Werder/Havel abgebildet?
4. Wieso sieht der Vorschlag nicht auch die westliche Umfliegung der Gemeinden Schwielowsee, Michendorf, Nuthetal und Werder/Havel, beispielweise entlang der Autobahntrasse der A 10, vor?
5. Inwiefern berücksichtigt das mathematische Modell die Tatsache, dass Geräuschpegel und Lärmbelastungen nicht nur von der Höhe der Flugzeuge, sondern auch von den jeweiligen naturräumlichen Gegebenheiten, wie beispielsweise große Seenflächen, beeinflusst werden?
6. Inwieweit wird mit diesem Modell sichergestellt, dass der Status „Anerkannter Erholungsort“ in angemessener Weise berücksichtigt und abgebildet wird?
7. Inwiefern wird mit diesem Modell die Tatsache abgebildet und berücksichtigt, dass die Bürger im Vertrauen auf die öffentlich kommunizierten ursprünglichen Routenverläufe lebensbedeutsame Entscheidungen, wie beispielsweise den Bau eines Hauses, getroffen haben?
8. Wie wird angesichts der Tatsache, dass die Anflugrouten in Abhängigkeit der festgelegten Abflugrouten geplant werden, sichergestellt, dass nicht Abflugrouten ermittelt werden, die im zweiten Schritt lärmbelastende Anflugrouten zur Folge haben?

9. Wie wird sichergestellt, dass die auch in weiter Entfernung zum Flughafen sehr niedrig geplanten Anflughöhen (bspw. 1000 Meter über Werder/Havel) hinreichend in die Abwägung zwischen Wirtschaftlichkeit und Bürgerschutz bei der Planung der Abflugrouten einbezogen werden?

Namens der Landesregierung beantwortet die Ministerin für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz die Kleine Anfrage wie folgt:

Frage 1:

Werden die Gemeinden Schwielowsee, Michendorf, Nuthetal und Werder/Havel bei diesem Vorschlag direkt überflogen? Wenn nein, welche Gemeinden werden bei diesem Vorschlag direkt überflogen?

zu Frage 1:

Die Ausarbeitung und der Vergleich von Flugverfahrensvarianten (im engeren Sinne Flugroutenvarianten) verlangen umfangreiches Know-how, entsprechende personelle und IT-Kapazitäten, die entsprechenden Planungstools sowie die notwendigen Datengrundlagen. Über diese Voraussetzungen verfügt insgesamt die Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS). Insofern zielt der durch das Ministerium für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz (MUGV) eingebrachte Antrag lediglich auf die Prüfung von Optimierungsmöglichkeiten bestehender Planungen der DFS. Er ersetzt nicht die für eine komplette Ausarbeitung eines Flugverfahrens notwendigen Schritte. Insofern ist es nicht Ziel des MUGV, vollständige Flugverfahren zu modellieren. In erster Linie ist es dagegen Ziel des MUGV, den Vergleich denkbarer Optimierungen hinsichtlich der zu erwartenden Lärmbetroffenheiten durch objektive Bewertungskriterien transparenter zumachen. Daher hat das MUGV im Rahmen seiner Mitarbeit in der Fluglärmkommission eigene Vorschläge zu Abwägungskriterien eingebracht. Diese würden es der DFS ermöglichen, verschiedene Routenvarianten und -optimierungen hinsichtlich der zu erwartenden Lärmbetroffenheiten anhand von objektiven Kriterien, die auf Ergebnissen der Lärmwirkungsforschung basieren, zu vergleichen. Auf der jüngsten Sitzung vom 13.12.2010 hat die Fluglärmkommission die Herstellung eines Konsenses zu einheitlichen Abwägungskriterien für den Vergleich verschiedener Routenvarianten als wichtige Arbeitsgrundlage anerkannt. Eine inhaltliche Beratung im Einzelnen steht allerdings noch aus. Weiterhin wurde durch das MUGV die Prüfung konkreter Optimierungsmöglichkeiten – darunter ein südliches und westliches Umfliegen der Landeshauptstadt Potsdam bei Abflügen nach Instrumentenflugregeln von der Nordbahn in Richtung Westen – beantragt. Der Antrag geht davon aus, dass bei einer Umfliegung der Landeshauptstadt Potsdam in Orientierung an der Bahnstrecke Berliner Außenring (BAR) Randbereiche des Stadtgebietes der Landeshauptstadt Potsdam, wie auch Randbereiche der Gemeindegebiete der Gemeinden Nuthetal, Michendorf, Schwielowsee und Werder/Havel beeinflusst werden können.

Frage 2:

Nach welchen Kriterien wurde in dem zugrunde liegenden mathematischen Modell die Gewichtung der einzelnen Pegelklassen vorgenommen?

zu Frage 2:

Die notwendige Abwägung mit den Belangen des Lärmschutzes bei der Optimierung von Flugrouten für den zukünftigen Flughafen Berlin Brandenburg erfordert die Formulierung von objektiven Abwägungskriterien, die bestehende Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung berücksichtigen. Danach sollten Flugroutenvarianten so gewählt werden, dass die Anzahl der Beeinträchtigten durch Fluglärm oberhalb äquivalenter Dauerschallpegel von 60 dB(A) (Pegelklasse 60 - > 65 dB(A)) am Tag minimiert wird. Betroffenheiten unterhalb von 60 dB(A) sollten in Anlehnung an die repräsentative Frankfurter Belästigungsstudie (16 h - Tagesbelästigung) aus dem Jahr 2006 unter Nutzung der Gewichtungsfaktoren 0,05, 0,125 und 0,25 für die Anzahl der Betroffenen in den Pegelklassen 45 – <50 dB(A), 50 – <55 dB(A) und 55 – <60 dB(A) abgebildet werden. Durch Aufsummierung über die

Pegelklassen kann ein Index ermittelt werden, der gleichzeitig der zu erwartenden Anzahl der Betroffenen mit deutlichem Belästigungsempfinden entspricht. Flugroutenvarianten mit niedrigerem Index sollten in der vergleichenden Betrachtung aus Sicht des Fluglärmschutzes Flugroutenvarianten mit höherem Index vorgezogen werden. Für Belastungen unterhalb eines äquivalenten Dauerschallpegels von 45 dB(A) können keine sicheren Aussagen über Wirkungseffekte durch Fluglärm für den Tag getroffen werden. Die Belastung läge unterhalb der üblichen Beachtlichkeitsschwelle.

Frage 3:

Inwiefern werden mit diesem Modell auch die Lärmschutzinteressen der Gemeinden Schwielowsee, Michendorf, Nuthetal und Werder/Havel abgebildet?

zu Frage 3:

Der Vorschlag des MUGV zielt auf den Vergleich verschiedener Flugverfahrensvarianten hinsichtlich der zu erwartenden Lärmbetroffenheiten. Hierzu wird eine Gewichtung unterschiedlicher Betroffenenzahlen und Betroffenheitsintensitäten auf Grundlage vorliegender Ergebnisse der Lärmwirkungsforschung vorgeschlagen. Der Antrag leitet hieraus für alle Betroffenheiten gleich anzuwendende Bewertungskriterien im Sinne eines objektiv bestehenden allgemeinen Lärmschutzinteresses ab.

Frage 4:

Wieso sieht der Vorschlag nicht auch die westliche Umfliegung der Gemeinden Schwielowsee, Michendorf, Nuthetal und Werder/Havel, beispielweise entlang der Autobahntrasse der A 10, vor?

zu Frage 4:

Der durch das MUGV eingebrachte Antrag zielt auf die Prüfung von Optimierungsmöglichkeiten bestehender Planungen der DFS ab. Er kann nicht die für eine komplette Ausarbeitung eines Flugverfahrens notwendigen Prüfungen, insbesondere im Komplex mit den korrespondierenden Anflugverfahren, Flugsicherheits- und Wirtschaftlichkeitsfragen, der notwendigen Anbindung an das internationale Luftverkehrsnetz usw. ersetzen. Insofern ist es nicht Ziel des MUGV, vollständige Flugverfahren, die von den vorgelegten Planungen der DFS in größerem Umfang abweichen, frei zu modellieren.

Frage 5:

Inwiefern berücksichtigt das mathematische Modell die Tatsache, dass Geräuschpegel und Lärmbelastungen nicht nur von der Höhe der Flugzeuge, sondern auch von den jeweiligen naturräumlichen Gegebenheiten, wie beispielsweise große Seenflächen, beeinflusst werden?

zu Frage 5:

Der Antrag des MUGV zielt nicht auf die Berechnung der Fluggeräuschimmissionen selbst, sondern setzt die durch die DFS zu ermittelnden Geräuschpegel und Betroffenenzahlen voraus. Die Ausbreitungsbedingungen am Boden werden gemäß den einschlägigen Regelwerken (z. B. Anleitung zur Berechnung von Lärmschutzbereichen) pauschal berücksichtigt. Inwiefern die Planungswerkzeuge der DFS solche Bedingungen berücksichtigen, ist bislang nicht diskutiert worden.

Frage 6:

Inwieweit wird mit diesem Modell sichergestellt, dass der Status „Anerkannter Erholungsort“ in angemessener Weise berücksichtigt und abgebildet wird?

Frage 7:

Inwiefern wird mit diesem Modell die Tatsache abgebildet und berücksichtigt, dass die Bürger im Vertrauen auf die öffentlich kommunizierten ursprünglichen Routenverläufe lebensbedeutsame Entscheidungen, wie beispielsweise den Bau eines Hauses, getroffen haben?

zu den Fragen 6 und 7:

Der Vorschlag des MUGV fußt auf objektiven Abwägungskriterien, die bestehende Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung widerspiegeln. Ein gegebenenfalls vorhandener Status als staatlich anerkannter Erholungsort bzw. ein geltend gemachtes Vertrauen auf bislang erwartete Routenverläufe kann nicht abgebildet werden.

Das MUGV ist jedoch der Auffassung, dass die besonderen Anforderungen an staatlich anerkannte Erholungsorte in die Diskussion in der Fluglärmkommission einfließen sollten.

Frage 8:

Wie wird angesichts der Tatsache, dass die Anflugrouten in Abhängigkeit der festgelegten Abflugrouten geplant werden, sichergestellt, dass nicht Abflugrouten ermittelt werden, die im zweiten Schritt lärmbelastende Anflugrouten zur Folge haben?

Frage 9:

Wie wird sichergestellt, dass die auch in weiter Entfernung zum Flughafen sehr niedrig geplanten Anflughöhen (bspw. 1000 Meter über Werder/Havel) hinreichend in die Abwägung zwischen Wirtschaftlichkeit und Bürgerschutz bei der Planung der Abflugrouten einbezogen werden?

zu den Fragen 8 und 9:

Die Planungen zu Flugverfahren für Anflüge auf den zukünftigen Flughafen Berlin Brandenburg waren bislang nicht Gegenstand vertiefender Beratungen in der Fluglärmkommission. Hierzu liegen noch keine ausreichenden Informationen durch die DFS vor. Das MUGV geht davon aus, dass eine vergleichende Betrachtung von Fluglärmbeeinträchtigungen auch bei der Planung verschiedener Anflugverfahrensvarianten erfolgen wird. Dabei wird die Abhängigkeit zwischen korrespondierenden Anflugverfahren und Abflugverfahren bei den weiteren Beratungen in der Fluglärmkommission zu beachten sein.