

## **Antwort**

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage Nr. 1114  
der Abgeordneten Dr. Saskia Ludwig  
CDU-Fraktion  
Landtagsdrucksache 5/2854

### **Nachfrage zur Antwort auf die Kleine Anfrage 987 Flugroutenvorschlag des MUGV in Richtung Westen**

Wortlaut der Kleinen Anfrage Nr. 1114 vom 22.02.2011:

Die Antwort der Landesregierung auf die Kleine Anfrage 987 gibt Anlass zu weiteren Nachfragen.

Ich frage die Landesregierung:

1. Wenn es das Ziel des MUGV war, objektive Abwägungskriterien in die Diskussion einzubringen, wieso schlägt das MUGV dann eine konkrete Route vor und belässt es nicht bei dem Vorschlag eines „Bewertungsmodells“?
2. Auf Grundlage welcher konkreten Kriterien wurde der vom MUGV eingebrachte Routenvorschlag erarbeitet? Inwiefern berücksichtigt dieser Vorschlag die vom MUGV selbst eingebrachten „Pegelklassen“?
3. Warum ergänzt das MUGV seinen Bewertungsvorschlag nicht dahingehend, dass auch die Vermeidung von Lärmbelastungen unter 45 dB(A) Dauerschallpegel einheitlich und für alle Gemeinden gleichberechtigt positiv bewertet wird und somit auch eine Umfliegung der Havelseegemeinden gewährleistet werden kann?
4. Wie erklärt sich die Aussage, dass bei der dem Antrag des MUGV zugrunde liegenden Umfliegung der Landeshauptstadt Potsdam lediglich Randbereiche der Gemeindegebiete der Gemeinden Nuthetal, Michendorf, Schwielowsee und Werder/Havel beeinflusst werden können? Besteht vielmehr nicht die Gefahr, dass die Flugrouten des Westverkehrs, der den Hauptteil der Flugbewegungen ausmacht, nicht über dem Berliner Außenring nach Norden abknicken, sondern auf der Linie Bergholz-Rehbrücke, Wilhelmshorst, Geltow/Caputh, Petzow/Werder/Glindow und damit über die Kernsiedlungszentren der Havelseegemeinden geführt werden?
5. Wie begründet die Landesregierung die Aussage, dass der Vorschlag der Umfliegung Potsdams offensichtlich nicht in größerem Umfang von den durch die DFS vorgelegten Planungen abweiche, während dies für den Vorschlag einer ebenfalls westlichen Umfliegung der Havelseegemeinden entlang der Autobahntrasse der A 10 der Fall sein soll?

6. Wenn der Antrag des Landkreises Potsdam-Mittelmark, der ein westliches Umfliegen der Havelseegemeinden entlang der Autobahntrasse der A 10 vorsieht, von der DFS als geeignetes Verfahren beurteilt wird, wird das MUGV als Mitglied der Fluglärmkommission dann seinen Routenvorschlag zurückziehen und diesen Vorschlag unterstützen?
7. Inwiefern berücksichtigen die Planungswerkzeuge der DFS die Lärmausbreitungsbedingungen am Boden, damit diese wiederum in angemessener Weise in das objektive Bewertungsmodell des MUGV einfließen können?
8. Was spricht gegen die Möglichkeit, die Frage des Vertrauensschutzes in Bezug auf die bislang erwarteten Routenverläufe sowie den Status als staatlich anerkannter Erholungsort jeweils mit einem gewichteten Faktor in das Bewertungsmodell zu integrieren?
9. Wie wird die Landesregierung sicherstellen, dass entsprechend ihrer eigenen Überzeugung der Status anerkannter Erholungsorte tatsächlich in die Diskussion einfließen wird? Welche konkreten Maßnahmen wird das MUGV als Mitglied der Fluglärmkommission dazu ergreifen?
10. Wie wird das MUGV konkret sicherstellen, dass auch bei den Planungen der Anflugverfahren Routen über staatlich anerkannte Erholungsgebiete vermieden werden und – soweit technisch möglich – ein Umfliegen festgelegt wird.
11. Wie hoch schätzt die Landesregierung die Gestaltungsmöglichkeiten bei der Festlegung der Anflugverfahren über eine vergleichende Betrachtung von Fluglärmbeeinträchtigungen entsprechend des für die Abflugverfahren verwendeten Bewertungsmodells ein?
12. Wann werden die Planungen zu den Anflugverfahren in der Fluglärmkommission beraten?

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

Frage 1:

Wenn es das Ziel des MUGV war, objektive Abwägungskriterien in die Diskussion einzubringen, wieso schlägt das MUGV dann eine konkrete Route vor und belässt es nicht bei dem Vorschlag eines „Bewertungsmodells“?

zu Frage 1:

Die Einbringung des entsprechenden Prüfauftrages an die Deutschen Flugsicherung GmbH (DFS) war der konkreten Situation nach Bekanntwerden der DFS-Planungen am 06.09.2010 geschuldet. Dies entsprach der allgemeinen Erwartung, Optimierungsmöglichkeiten für die weitgehend kritisierten DFS-Planungen, insbesondere zum Abflug nach Instrumentenflugregeln von der Nordbahn bei Westwindwetterlagen Richtung Westen, zu benennen. Der Prüfauftrag stellt eine realistische Möglichkeit zur Entlastung der Gemeinden Blankenfelde-Mahlow, Teltow, Stahnsdorf, Kleinmachnow, der Landeshauptstadt Potsdam und von Teilen der südlichen Bezirke von Berlin dar, ohne den ursprünglichen Planungsansatz der DFS grundsätzlich in Frage zu stellen. Die dargestellte Variante versteht sich als eine Alternative, die neben anderen in der Fluglärmkommission zu diskutieren und einer Bewertung zu unterziehen ist. Insofern bleibt es aus Sicht des Ministeriums für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz (MUGV) auch im Hinblick auf diesen konkreten Prüfauftrag beim Primat der Festlegung objektiver Abwägungskriterien, vorzugsweise im Sinne des entsprechenden MUGV-Vorschlages. Erst im Ergebnis einer Prüfung durch die DFS und einer vergleichenden Betrachtung kann und soll letztendlich entschieden werden, welche Optimierungsvorschläge insgesamt zu weitestgehenden Verbesserungen führen.

#### Frage 2:

Auf Grundlage welcher konkreten Kriterien wurde der vom MUGV eingebrachte Routenvorschlag erarbeitet? Inwiefern berücksichtigt dieser Vorschlag die vom MUGV selbst eingebrachten „Pegelklassen“?

#### zu Frage 2:

Grundlage für die Erarbeitung des entsprechenden Prüfauftrages an die Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) war das Anliegen, die Anzahl der Beeinträchtigten durch Fluglärm oberhalb äquivalenter Dauerschallpegel von 60 dB(A) am Tag zu minimieren und die Anzahl der Menschen, für die ein deutliches Belästigungsempfinden durch Fluglärm zu erwarten ist, soweit wie möglich zu begrenzen. In diesem Sinne wurde eine Möglichkeit benannt, wie im Gegensatz zu der durch die DFS am 06.09.2010 vorgestellten Planung bei Abflügen von der Nordbahn bei Westwindwetterlagen in Richtung Westen das Überfliegen dichter besiedelte Bereiche vermieden werden kann. Kenntnisse über konkret zu erwartende Betroffenheiten innerhalb bestimmter Pegelklassen lagen zum Zeitpunkt der Antragstellung noch nicht vor und dem Antrag selbst nicht zu Grunde. Der Prüfauftrag implizierte die Ermittlung dieser Daten durch die DFS.

#### Frage 3:

Warum ergänzt das MUGV seinen Bewertungsvorschlag nicht dahingehend, dass auch die Vermeidung von Lärmbelastungen unter 45 dB(A) Dauerschallpegel einheitlich und für alle Gemeinden gleichberechtigt positiv bewertet wird und somit auch eine Umfliegung der Havelseegemeinden gewährleistet werden kann?

#### zu Frage 3:

Die Frage, mit welchen Gewichten unterschiedliche Anzahlen vom Fluglärm Betroffener, die durch unterschiedlich hohe Dauerschallpegel belastet werden, beim Vergleich von Flugverfahrensvarianten berücksichtigt werden sollten, wurde im Zusammenhang mit der Erarbeitung des Vorschlages zu den Abwägungskriterien detailliert untersucht. Im Ergebnis soll vermieden werden, dass Belästigungsbetroffenheiten an der Grenze zur Geringfügigkeitsschwelle Betroffenheiten in einem Bereich mit äquivalenten Dauerschallpegeln oberhalb von 60 dB(A) am Tag überwiegen können. Weiterhin war innerhalb des belästigungsrelevanten Bereiches eine Geringfügigkeitsgrenze festzulegen. Durch die bestehende Rechtsprechung wird diese bei Dauerschallpegeln zwischen 50 dB(A) und 40 dB(A) (tags) beschrieben. Zur Präzisierung wurden zusätzlich Ergebnisse aus der Lärmwirkungsforschung herangezogen. Danach erscheint es sachgerecht, für die Festlegung einer Geringfügigkeits- bzw. Beachtlichkeitsschwelle den nahezu konstanten Anteil von etwa 10 % Betroffenen, die sich auch bei sehr niedrigen Dauerschallpegeln (geringfügig) lärmbelästigt fühlen, heranzuziehen. Dies entspricht in etwa den Annahmen zum Anteil der besonders lärmempfindlichen Personen in der Bevölkerung. Es lässt sich weiterhin eine Dosis-Wirkungsbeziehung finden, die zeigt, dass dieser Prozentsatz in etwa mit einem energieäquivalenten Dauerschallpegel von 45 dB(A) (Tag-Nacht-Pegel) korreliert. Im Sinne der Kleinen Anfrage wird das MUGV die Problematik in der Fluglärmkommission ansprechen. In Abhängigkeit vom Ergebnis der Diskussion, der hier nicht vorgegriffen werden kann, ist eine Weiterentwicklung des Vorschlages zu den Abwägungskriterien denkbar.

#### Frage 4:

Wie erklärt sich die Aussage, dass bei der dem Antrag des MUGV zugrunde liegenden Umfliegung der Landeshauptstadt Potsdam lediglich Randbereiche der Gemeindegebiete der Gemeinden Nuthetal, Michendorf, Schwielowsee und Werder/Havel beeinflusst werden können? Besteht vielmehr nicht die Gefahr, dass die Flugrouten des Westverkehrs, der den Hauptteil der Flugbewegungen ausmacht, nicht über dem Berliner Außenring nach Norden abknicken, sondern auf der Linie Bergholz-Rehbrücke, Wilhelmshorst, Geltow/Caputh, Petzow/Werder/Glindow und damit über die Kernsiedlungszentren der Havelseegemeinden geführt werden?

zu Frage 4:

Im Rahmen des Fortgangs der Beratungen in der Fluglärmkommission Berlin-Schönefeld hat die Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) vermehrt Alternativvarianten aufgegriffen, die sich aus eingebrachten Prüfaufträgen ergaben. Im Ergebnis der 72. Sitzung der Kommission hat die DFS für Abflüge nach Instrumentenflugregeln von der Nordbahn bei Westwindwetterlagen in Richtung Westen sowie Norden und Nordosten Planungsvarianten vorgestellt, die u.a. Elemente eines entsprechenden Antrages des MUGV als auch Elemente eines entsprechenden Antrages des Landkreises Potsdam-Mittelmark enthalten. Im Ergebnis ist vorgesehen, dass lediglich noch die zahlenmäßig geringeren Abflüge Richtung Norden und Nordosten die Landeshauptstadt Potsdam östlich tangieren, während für die Abflugstrecke in Richtung Westen im Bereich der Havelseegemeinden ein Verlauf südlich der Bundesautobahn 10 vorgesehen ist. Die Besorgnis, dass Abflüge von der Nordbahn bei Westwindwetterlagen in Richtung Westen auf der Linie Bergholz-Rehbrücke, Wilhelmshorst, Geltow/Caputh, Petzow/Werder/Glindow geführt werden könnten, wird daher nicht geteilt.

Frage 5:

Wie begründet die Landesregierung die Aussage, dass der Vorschlag der Umfliegung Potsdams offensichtlich nicht in größerem Umfang von den durch die DFS vorgelegten Planungen abweiche, während dies für den Vorschlag einer ebenfalls westlichen Umfliegung der Havelseegemeinden entlang der Autobahntrasse der A 10 der Fall sein soll?

zu Frage 5:

Der entsprechende Prüfantrag des MUGV zielte auf die Optimierung der durch die Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) zum 06.09.2010 vorgelegten Planungen und orientierte sich daher an der für Abflüge bei Westwindwetterlagen von der Nordbahn in Richtung Westen vorgesehenen Streckenführung, die insgesamt so weit nördlich verlaufen sollte, dass eine südliche Umfliegung der Havelseengemeinden ohne grundlegende Veränderung des Gesamtkonzepts nicht realistisch erschien. Mit der durch die DFS am 14.02.2011 vorgestellten veränderten Planung hat die DFS diese grundlegende Veränderung selbst zugunsten einer südlichen Führung der Abflugstrecke in Orientierung an der Bundesautobahn 10 vorgenommen. Diese neue Planung wird auch durch das MUGV befürwortet. Die Berücksichtigung eines großräumigen Umfliegens der gesamten Havelseenregion (einschließlich der Landeshauptstadt Potsdam) bei Abflügen von der Nordbahn in Richtung Norden und Nordosten lehnt die Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) jedoch - wie durch das MUGV erwartet - als in die bestehenden Planungen nicht implementierbar ab.

Frage 6:

Wenn der Antrag des Landkreises Potsdam-Mittelmark, der ein westliches Umfliegen der Havelseegemeinden entlang der Autobahntrasse der A 10 vorsieht, von der DFS als geeignetes Verfahren beurteilt wird, wird das MUGV als Mitglied der Fluglärmkommission dann seinen Routenvorschlag zurückziehen und diesen Vorschlag unterstützen?

zu Frage 6:

Da die Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) ihre am 06.09.2010 vorgestellte Planung für Abflüge von der Nordbahn bei Westwindwetterlagen in Richtung Westen, die eine Führung der Abflugstrecke östlich und nördlich der Landeshauptstadt Potsdam vorsah, noch einmal grundsätzlich verändert hat und eine Führung nun südlich Potsdams in Orientierung an der Bundesautobahn 10 vorsieht, ist der Antrag des MUGV in diesem Punkt durch Wegfall der entsprechenden Planung der DFS gegenstandslos geworden. Er wird daher nicht weiter verfolgt. Die jetzt vorgestellte Planung der DFS, die auch Elemente des entsprechenden Antrages des Landkreises Potsdam-Mittelmark enthält, wird durch das MUGV befürwortet.

## Frage 7:

Inwiefern berücksichtigen die Planungswerkzeuge der DFS die Lärmausbreitungsbedingungen am Boden, damit diese wiederum in angemessener Weise in das objektive Bewertungsmodell des MUGV einfließen können?

## zu Frage 7:

Als Werkzeug für die Planung von Flugverfahren nutzt die Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) das Programm NIROS (Noise Impact Reduction and Optimization System). Die Fluglärmrechnung erfolgt auf Grundlage des von der European Civil Aviation Conference (ECAC) - einer Unterorganisation der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) – erarbeiteten Regelwerkes. Dieses Regelwerk berücksichtigt, wie die deutsche Berechnungsvorschrift „Anleitung zur Berechnung von Lärmschutzbereichen“ (AzB) vom 19.11.2008 die Bodenabsorption nur pauschal für noch niedrig fliegende Flugzeuge, in der Regel im unmittelbaren Flughafenumfeld. Bei Flughöhen, wie sie im Bereich der Havelseegemeinden sowohl für landende als auch für startende Flugzeuge zu erwarten sind, hat die Bodenabsorption für den zu berechnenden Freifeldpegel keine Bedeutung mehr.

## Frage 8:

Was spricht gegen die Möglichkeit, die Frage des Vertrauensschutzes in Bezug auf die bislang erwarteten Routenverläufe sowie den Status als staatlich anerkannter Erholungsort jeweils mit einem gewichteten Faktor in das Bewertungsmodell zu integrieren?

## zu Frage 8:

Die Frage der besonderen Berücksichtigung eines Vertrauens auf das Zutreffen bisheriger Erwartungen zu den Flugverfahren bzw. eines besonderen Gebietsstatus wirft wegen des Fehlens gesicherter Aussagen zu solchen Aspekten Probleme auf. Das vorgeschlagene Abwägungskonzept orientiert sich sehr eng an konkreten Untersuchungsergebnissen zum Grad der Belästigung in Abhängigkeit von den Auswirkungen durch Fluglärm. Das MUGV vertritt daher die Auffassung, dass von einer Einfügung nicht transparent ableitbarer Faktoren oder Konstanten in das bestehende Abwägungskonzept abgesehen und nicht der Eindruck vermittelt werden sollte, diese Aspekte auf Grundlage der bekannten Dosis-Wirkungs-Relationen quantitativ sicher abbilden zu können. Eine argumentative Auseinandersetzung mit diesen Fragen und ggf. eine qualitative Auseinandersetzung in der notwendigen komplexen Abwägung wird jedoch als sinnvoll erachtet.

## Frage 9:

Wie wird die Landesregierung sicherstellen, dass entsprechend ihrer eigenen Überzeugung der Status anerkannter Erholungsorte tatsächlich in die Diskussion einfließen wird? Welche konkreten Maßnahmen wird das MUGV als Mitglied der Fluglärmkommission dazu ergreifen?

## Frage 10:

Wie wird das MUGV konkret sicherstellen, dass auch bei den Planungen der Anflugverfahren Routen über staatlich anerkannte Erholungsgebiete vermieden werden und – soweit technisch möglich – ein Umfliegen festgelegt wird.

## zu den Fragen Frage 9 und 10:

Die Überarbeitung der Planungen der Deutschen Flugsicherung GmbH für Abflüge bei Westwindwetterlagen von der Nordbahn in Richtung Westen zeigt, dass eine Entlastung der Havelseenregion durch eine Routenführung südlich der Bundesautobahn 10 vorgesehen ist. Weitere Aktivitäten zu den Planungen für das entsprechende Abflugverfahren erscheinen vor diesem Hintergrund verzichtbar. Die Planungen der DFS zur Führung der Anflüge aus Richtung Westen wurden noch nicht vorgestellt und erläutert. Die Vorstellungen der DFS sind daher zunächst entgegenzunehmen und auszuwerten. Erst auf

dieser Grundlage sollte ermittelt werden, ob bzw. welche Handlungsnotwendigkeiten und -spielräume im Sinne der angesprochenen Problematik bestehen. Hierbei wird zunächst die inhaltliche Diskussion – auch unter Berücksichtigung der Problematik Erholungsorte - im Rahmen der Sitzungen der Fluglärmkommission im Vordergrund stehen. Über ggf. weitere sachgerechte Aktivitäten im Rahmen der Geschäftsordnung der Fluglärmkommission ist situativ zu entscheiden.

Frage 11:

Wie hoch schätzt die Landesregierung die Gestaltungsmöglichkeiten bei der Festlegung der Anflugverfahren über eine vergleichende Betrachtung von Fluglärmbeeinträchtigungen entsprechend des für die Abflugverfahren verwendeten Bewertungsmodells ein?

zu Frage 11:

Die vorgeschlagenen Abwägungskriterien sind für den wertenden Vergleich sowohl von verschiedenen Anflugverfahrensvarianten als auch Abflugverfahrensvarianten geeignet. Grundlage ist die jeweilige pegelklassenscharfe Zuordnung der Anzahl der vom Fluglärm Betroffenen. Diese Angaben wurden für die Abflugverfahrensvarianten durch die Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) mit dem Planungstool NIROS ermittelt und den Mitgliedern der Fluglärmkommission zur Verfügung gestellt. Für die Planung von Anflugverfahren wurde durch die DFS eine Nutzung des Planungstools NIROS im Ergebnis einer Weiterentwicklung in Aussicht gestellt. Es ist nach gegenwärtigem Kenntnisstand jedoch davon auszugehen, dass diese Weiterentwicklung im Rahmen der aktuellen Verfahrensplanung nicht mehr wirksam werden kann. Wie groß die Handlungsnotwendigkeiten und -spielräume für Optimierungen der Planungen zu den Anflugverfahren einzuschätzen sind, kann erst nach Kenntnisnahme und Auswertung der durch die DFS hierzu vorzustellenden Informationen beurteilt werden.

Frage 12:

Wann werden die Planungen zu den Anflugverfahren in der Fluglärmkommission beraten?

zu Frage 12:

Die Planungen der Deutschen Flugsicherung GmbH zu den Anflugverfahren wurden auf der 73. Sitzung der Fluglärmkommission Berlin-Schönefeld am 14.03.2011 vorgestellt und beraten.