

16. Wahlperiode

Kleine Anfrage

des Abgeordneten Mario Czaja (CDU)

vom 24. August 2011 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 24. August 2011) und **Antwort**

Neue Flugrouten über Mahlsdorf und Kaulsdorf

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Kleine Anfrage wie folgt:

Frage 1: Inwiefern führen derzeit Anflug- bzw. Abflugrouten zu den Flughäfen in Tegel und Schönefeld über die Ortsteile Mahlsdorf und Kaulsdorf?

Antwort zu 1.: Nach den Informationen der Deutschen Flugsicherung GmbH (DFS), die dem Senat vorliegen, handelt es sich bei den Überflügen über Mahlsdorf und Kaulsdorf um Abflüge von dem Flughafen Berlin-Tegel, die mit Inbetriebnahme des Flughafens Berlin-Brandenburg entfallen.

Frage 2: Wann wurden die An- bzw. Abflugrouten nach Tegel und Schönefeld zuletzt geändert? Aus welchem Grund wurden sie geändert?

Antwort zu 2.: Nach Mitteilung der DFS in der Fluglärnkommision Berlin-Tegel sind die An- und Abflugrouten seit der Schließung des Flughafens Berlin-Tempelhof nicht geändert worden.

Frage 3: Inwiefern treffen Aussagen von Anwohnern in den beiden Ortsteilen zu, dass seit geraumer Zeit eine Zunahme des Flugverkehrs über Mahlsdorf und Kaulsdorf zu beobachten ist?

Frage 5: Aus welchen Gründen wird ggf. seit einiger Zeit vermehrt von den festgelegten Flugrouten abgewichen?

Antwort zu 3. und 5.: Nach Informationen der DFS, die dem Senat bekannt sind, bewegen sich Flugzeuge grundsätzlich bis zur Mindestflughöhe innerhalb eines Bereiches lärmminimierter Streckenführung, des sog. Flugerwartungsgebietes. Beide Ortsteile liegen innerhalb dieses Bereichs, so dass dort mit Flugbewegungen zu rechnen ist.

Die Aussage von Bewohnern der beiden Ortsteile Mahlsdorf und Kaulsdorf, dass vermehrt von den fest-

gelegten Flugrouten abgewichen wird, kann der Senat nicht bestätigen.

Über den Internetzugang der Deutschen Flugsicherung (DFS)

<http://www.dfs.de/dfs/internet/deutsch/index.html>

ist es möglich, sich einen Überblick über die heutige Situation zu verschaffen. Das Programm STANLY_Track stellt Flugverläufe im Nahverkehrsbereich der deutschen Verkehrsflughäfen über Radarspuren dar. Mit der Veröffentlichung von Flugspuren als kostenfreies Internet-Angebot gibt die DFS neutrale Informationen, wo und in welcher Höhe geflogen wird, und möchte damit zur Versachlichung des Dialogs mit den Fluglärm-Betroffenen beitragen.

Frage 4: Unter welchen Bedingungen darf von den festgelegten Flugrouten abgewichen werden? (Bitte die Bedingungen und die rechtliche Grundlage einzeln aufschlüsseln.)

Antwort zu 4.: Nach Auskunft des Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung (BAF) gegenüber der Fluglärmschutzkommission für den Flughafen Tegel kann die DFS von den vom BAF festgelegten Flugverfahren aus Gründen der sicheren, flüssigen und geordneten Abwicklung des Luftverkehrs abweichen.

Frage 6: Inwiefern wird bei Abweichungen von festgelegten Flugrouten besonderer Wert auf den bestmöglichen Gesundheitsschutz der Anwohner gelegt?

Antwort zu 6.: Die DFS hat gemäß § 29b des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) „auf den Schutz der Bevölkerung vor unzumutbarem Fluglärm hinzuwirken“. Sie hat dies im Zusammenhang mit der Diskussion über die Flugrouten für den neuen Flughafen Berlin Brandenburg (BER) noch einmal bestätigt und darauf hingewiesen, dass bei der Beurteilung von Flugverfahren der Lärmschutz der Bevölkerung gleich nach Sicherheitsaspekten an zweiter Stelle des Kriterienkatalogs steht.

Frage 7: Inwiefern stehen Abweichungen von den derzeit gültigen Flugrouten in Zusammenhang mit den neuen in der Diskussion stehenden Flugrouten zum Flughafen BER? Werden die neuen Flugrouten ggf. im laufenden Flugbetrieb getestet?

Antwort zu 7.: Wie die DFS auf Nachfrage mitgeteilt hat, werden die für den neuen Flughafen Berlin Brandenburg (BER) geplanten Flugverfahren jetzt noch nicht in der Praxis getestet, sondern erst nach Erlass der entsprechenden Rechtsverordnung durch das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) mit Eröffnung des neuen Flughafens BER eingeführt.

Erst zur Inkraftsetzung werden dann – wie die DFS betont – alle technischen Systeme am Boden und insbesondere in den Flugzeugen geändert. Ein Probetrieb ist vorab im realen Flugbetrieb gar nicht möglich. Die Erprobung neuer Verfahren erfolgt ausschließlich virtuell mittels Schnellzeit- und Realzeitsimulationen.

Berlin, den 14. September 2011

In Vertretung

K r a u t z b e r g e r

.....

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 21. Sep. 2011)