

# Frage-/ Antwortkatalog Interessengemeinschaft Lärmschutz Teltow

Quelle: DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

Zu Händen Dr. Gotthard Kudlek

---

1. **Die Bürgerinitiativen (BI) von Teltow gegen die Flugrouten über Ihre Region, sowie die Stadt Teltow haben am 5.10.10 zu einer Informationsveranstaltung eingeladen. Die DFS hat diese Einladung (als einziger Teilnehmer) ausgeschlagen. Was sind die Gründe dafür?**

Die DFS GmbH hat in der Flugverfahrensplanung für die sachbezogene Vorstellung, Erörterung und Beschlussfassung zu Routenführungen ein dafür vorgesehenes Gremium, die jeweils zuständige Fluglärmmmission, zu befassen. Sie allein ist in der Lage und vom Gesetz her vorgesehen, die DFS mit abgestimmten Empfehlungen über Flugroutenführungen zu beraten.

Eine öffentliche Diskussion von Routen ist gesetzlich nicht vorgesehen, da die Diskussion in der Fluglärmmmission bereits eine besonders gearbete Form der Bürgerbeteiligung darstellt.

Dennoch zeigt die Erfahrung, wie auch beim Beispiel BBI, dass die Flugverfahrensplanung oftmals und völlig verständlich, große öffentliche Aufmerksamkeit erzeugt und dort von besonderer Emotionalität geprägt ist. Insofern sind auch eine Vielzahl von öffentlichen Veranstaltungen die durchaus übliche Folge. Einer derartigen Nachfrage sind der DFS aus rechtlicher und fachlicher (s.o.) sowie tatsächlicher Hinsicht enge Grenzen gesetzt. Insofern muss sie – im Sinne der Gleichbehandlung – jeglicher öffentlicher Erörterung unter Bürgerbeteiligung konsequent eine Absage erteilen.

Dies bedeutet jedoch nicht, dass sich die DFS den Ängsten und Sorgen von betroffenen Bürgern verweigert, sondern dass sie nur einen anderen Weg der Informationsübermittlung anbieten möchte:

Forderungen, Vorstellungen und Anregungen, aber auch Fragen, sollten direkt über den entsprechenden Vertreter in die Fluglärmmmission getragen werden. Fragen können aber auch gern auf dem Schriftwege direkt der DFS übersandt werden ([fluglaerm@dfs.de](mailto:fluglaerm@dfs.de)). Darüber hinaus bieten wir im Einzelfall auch das direkte Gespräch in kleinem Kreise auf Einladung der DFS in den Niederlassungen der DFS an.

2. **Die DFS hat der BI ein separates Treffen am Flughafen Schönefeld zugesagt. Ist diese Zusage weiterhin gültig, und wann kann dieser Besuch stattfinden?**

Die Zusage gilt selbstverständlich weiterhin für eine kleine Abordnung von fünf bis sechs Personen. Ein konkreter Termin ist urlaubsbedingt allerdings erst Anfang November möglich: Vorschlag von Herrn Niebergall: **02.11.** ab 17 Uhr oder **08.11.**, ab 17 Uhr im Tower Schönefeld.

3. **Am 6.9.2010 hat die DFS neue BBI Flugrouten vorgestellt. Wieso wurde gerade dieser Zeitpunkt gewählt?**

Der Termin lag ca. 13 Monate vor der ursprünglich geplanten Inbetriebnahme des Flughafens und stellte damit den erforderlichen Vorlauf zur Beratung der Routen in der Fluglärmmmission dar. Die DFS hat die FLK als gesetzlich vorgesehenes Gremium der Bürgerbeteiligung somit früher in ihre Planung mit einbezogen als im Rahmen des Gesetzgebungsprozesses zur Festlegung neuer Flugrouten vorgesehen. Demnach gibt es für die FLK mehr Zeit als vorgesehen, sich mit den Routen auseinander zu setzen.

4. **Die DFS hat angekündigt die endgültigen BBI Flugrouten erst kurz vor Inbetriebnahme des BBI festzulegen. Aus welchen Gründen erfolgt die Festlegung erst unmittelbar vor Eröffnung des BBI? Welche Gremien sind an der Entscheidungsfindung beteiligt? Wer genehmigt letztlich, und wann, die Flugrouten?**

Die DFS legt die Flugrouten nicht fest, sondern das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung, eine Obere Bundesbehörde im Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.

Die Festlegung erfolgt so „kurzfristig“, um alle Rahmenbedingungen möglichst aktuell einbeziehen zu können. Denn es kann sich in technologischer, rechtlicher oder betrieblicher Hinsicht immer noch etwas ändern, das in die Planungen mit einbezogen werden muss. Im Falle BBI begann der Prozess offizieller Planung allerdings sogar etwas früher, da die Verschiebung der Inbetriebnahme nicht zu einem späteren Beginn der Routenplanung geführt hatte.

Die Flugrouten werden von der DFS geplant. Daraufhin werden sie der Fluglärmkommission vorgestellt, dort erörtert und ggf. Empfehlungen über alternative Routenführungen o.ä. ausgesprochen. Alle vorgetragenen Empfehlungen und gesetzlich vorgeschriebenen Aspekte hat die DFS danach in ihre Abwägung einzustellen und die Planungen abzuschließen. Danach legt sie diese dem Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (früher dem Luftfahrtbundesamt) vor, das seinerseits im Benehmen mit dem Umweltbundesamt und nach Rechtsförmlichkeitsprüfung durch das Bundesjustizministerium die Flugverfahren als Rechtsverordnung festlegt.

5. **Aus der Presse ist zu erfahren, dass die Lärmschutzkommission einer Veröffentlichung der neuen BBI Flugrouten am 6.9.10 nicht zustimmen wollte. War dem so?**

Über Inhalte von (nichtöffentlichen) Sitzungen der Fluglärmkommission berichtet gemäß Geschäftsordnung ihr Vorsitzender. Herr Habermann wird ihnen sicherlich diese Frage umfassend beantworten.

6. **Unter Überlegung welcher Unterlagen, Vorgaben oder Richtlinien hat die DFS die neuen BBI Flugrouten geplant bzw. festgelegt?**

*Die DFS ist ihrem gesetzlichen Auftrag verpflichtet, eine sichere, geordnete, flüssige Betriebsabwicklung sicherzustellen. Sicherheit hat stets oberste Priorität! Darüber hinaus erfolgt die Ausgestaltung von An- und Abflugrouten nicht wahllos. Sie richtet sich u. a. nach Rahmenbedingungen wie...*

- a. nationalen und internationalen Vorgaben und Richtlinien (z.B. ICAO)
- b. vorhandene Luftstraßen / Harmonisierung mit Anflugrouten
- c. Übergabebedingungen an angrenzende Kontrollzentralen
- d. Fliegbarkeit/ Flugphysikalische Eigenschaften
- e. Flugbeschränkungsgebiete
- f. Kapazitätswerte der Sektoren/ Arbeitsbelastung der Fluglotsen
- g. Umweltkriterien (Fluglärm, CO<sub>2</sub>)
- h. Anforderungen/ Kapazitäten des Flughafens
- i. Flughafenlayout
- j. Unabhängiger Parallellbahnbetrieb
- k. Verkehrsprognosen (Anzahl der Flugbewegungen; Art der eingesetzten Flugzeugmuster, Verkehrsströme, Zeitliche Verteilung, ...)
- l. Wirtschaftlichkeit (Bahnkapazität, Vermeidung unnötiger Rollwege und ungünstiger SIDs, etc.)

7. **War der DFS bekannt, dass sowohl in der Planfeststellung, als auch der Präsentation des BBI bis zum 6.9.10 von geradlinigen Flugrouten ausgegangen war? Wenn ja, wie und wann hat die DFS auf mögliche Änderungen dazu hingewiesen?**

Mittels Planfeststellung werden keine Routen vereinbart. Wie auf Seite 661 des PFB festgehalten, werden diese erst kurz vor Inbetriebnahme festgelegt. Die DFS hat 1998 das entsprechende Ministerium darauf hingewiesen, dass bei unabhängigem Parallelbahnbetrieb bei Abflügen 15 Grad abgekurvt werden muss. Zuletzt 2007 und 2009 wurden unter Beteiligung der DFS-Geschäftsbereiche Center und Tower sowie der Flughafen Berlin/Schönefeld GmbH in Schnellzeitsimulationen Modelle gerechnet, die dem Flughafen in Dokumentationen übergeben worden waren und die beide 15 Grad divergierende Abflugrouten enthielten.

8. **In der Presseerklärung der DFS wird darauf hingewiesen, dass eine hauptsächliche Motivation zu den „abgeknickten“ BBI Flugrouten die Entlastung der direkt am BBI liegenden Gemeinden, wie Mahlow und Blankenfelde, war. Begünstigt diese Entlastung die Einführung von Nachtflügen über Mahlow und Blankenfelde?**

Diese Aussage war nicht Bestandteil der Presseerklärung. Ziel der Routenführung ist die Entlastung möglichst vieler Bürger. Die diesbezüglich bestmögliche Variante wird gemeinsam mit der FLK gefunden werden.

9. **Können Sie bei Ihren Planungen Nachtflüge über die Region Teltow ausschließen?**

Hier hat die Planungsbehörde die Kompetenz zu antworten. Die DFS hat im Zusammenhang mit der Nachtflugthematik keine gestalterische Rolle.

10. **„Die 15-Grad-Abweichung ist nicht vorgeschrieben für parallel verlaufende Startbahnen, sondern für den Fall, dass gleichzeitig gestartet wird! Dies ließe sich aber schon vermeiden, indem die Flugzeuge mit zeitlichem Abstand von ca. 1 Minute starten. In diesem Fall könnten die alten, ursprünglich geplanten Flugrouten beibehalten werden.“ Stimmen Sie dieser Aussage zu?**

Nein. Die DFS hat sich hinsichtlich der zu erwartenden Flugbewegungen an den genehmigten Planungen des Flughafenbetreibers zu orientieren. Im Planfeststellungsbeschluss wird von einer Zahl von 360.000 Bewegungen im Jahre 2020 ausgegangen. Unabhängiger Parallelflugbetrieb erlaubt der DFS, die notwendige Flexibilität zu erhalten, um in Verkehrsspitzenzeiten ausreichend Kapazität bereitstellen zu können, um die Flüge gemäß ihrem gesetzlichen Auftrag sicher, geordnet und flüssig starten zu lassen. Herr Prof. Dr. Schwarz von der Flughafenbetreibergesellschaft bekräftigte am vergangenen Montag bei der Informationsveranstaltung mit den Staatssekretären Bretschneider und Krautzberger abermals, dass er auf unabhängigen parallelen Bahnbetrieb besteht, was den gleichzeitigen Start der Flugzeuge impliziert.

11. **Wieso wurden nur die BBI Abflugrouten, aber nicht die Landerouten vorgestellt? Ab welcher Entfernung müssen Flugzeuge beim Landeanflug geradeaus anfliegen? Können Sie ausschließen dass die Regionen um Teltow bei Landeanflügen nicht überflogen werden?**

In der Präsentation vor der Fluglärmkommission wurden die Endanflugverfahren vorgestellt. Grundsätzlich gibt es jedoch bei den Routen für den Endanflug weniger Spielraum: Bei etwa zehn nautischen Meilen (ca. 18,5 km) setzen die Flugzeuge in rund einem Kilometer Höhe auf den Gleitstrahl des Instrumentenlandesystems auf, der einen „Geradeausflug“ in direkter Verlängerung der Landebahn bedingt. In einem Winkel von 3° bringt dieser Gleitstrahl die Flugzeuge bis zum Aufsetzpunkt auf der Landebahn. Dieser „Geradeausflug“ beinhaltet, dass Anflüge in der Regel

südlich von Teltow geführt werden. Ein Überflug der Region Teltow/Stahnsdorf im Landeanflug ist eher unwahrscheinlich, kann aber nicht gänzlich ausgeschlossen werden. Hinzu kommt, dass Flugzeuge grundsätzlich gegen den Wind starten und landen. Da wir zu 65 % Westwetterlagen haben, wird entsprechend häufig auch in Richtung Westen gelandet. Das heißt, Flugzeuge fliegen aus östlicher Richtung die Landebahn an, wobei Teltow nicht betroffen ist.

**12. In wie weit sind Fluglotsen und Piloten an die Flugrouten gebunden, bzw. wann und wie oft wird davon abgewichen?**

Bei Abflugrouten dürfen Fluglotsen ab einer Flughöhe von 1500 Meter von den Standardabflugstrecken abweichen. Dies geschieht unter Berücksichtigung des Verkehrsaufkommens, dient der Reduzierung der Umwelteinflüsse sowie der Beschleunigung der Verkehrsabwicklung. Piloten sind diesbezüglich an Freigaben der Flugsicherung gebunden. Sie dürfen nur in einem Notfall von Freigaben abweichen, da der Luftfahrzeugführer die alleinige Verantwortung für den sicheren Betrieb seines Luftfahrzeuges hat.

**13. In Ihrer Präsentation/Pressemitteilung weisen Sie darauf hin, dass Teltow in einer Höhe von 2000m überflogen wird. In der Karte sind es nur 1600m für Stahnsdorf, was westlich von Teltow liegt. Welche Flughöhen sind für Teltow bei den neuen BBI Flugrouten tatsächlich zu erwarten?**

In der Karte sind 1.500 Meter eingezeichnet, die sich laut schwarzem Pfeil auf einen Punkt östlich von Teltow beziehen, nicht auf Stahnsdorf. In diesem Fall sind die angegebenen 2.000 Meter in der Pressemitteilung durchaus korrekt. Bei den angegebenen Höhen handelt es sich um Grobwerte, die je nach Steigleistung der Flugzeugtypen auch nach oben variieren können. Bei der Flugroutenplanung muss gewährleistet sein, dass alle Flugzeugtypen die Routen fliegen können. Insofern muss auch die schlechteste Steigleistung berücksichtigt werden. In Kürze werden auf unserer Homepage [www.dfs.de](http://www.dfs.de) die eingezeichneten Abflugrouten mit einer genaueren Karte hinterlegt, die solche Missverständnisse bei den Höhenangaben ausschließen soll.

Beispielhaft kann man sich die Steigleistung von Flugzeugen bei Abflügen vom Flughafen Schönefeld auf der Website der DFS unter „Fliegen und Umwelt“ Stanly-Track veranschaulichen.

**14. Angeblich wird Teltow heute in niedrigeren Flughöhen vom Flughafen Tegel aus überflogen, bei Landanflügen sind diese sogar um 1000m. Wird Teltow bei Landeanflügen auf den Flughafen BBI überflogen und in welcher Höhe? Können Sie, gemäß Ihrer Pressemitteilung, bestätigen, dass Teltow in niedrigeren Flughöhen als bisher überflogen wird und damit tatsächlich zum jetzigen Zustand entlastet wird?**

Die Endanflughöhe auf die Berliner Flughäfen beträgt 1000 Meter. Von Teltow bis zum Beginn des Endanfluges auf den Flughafen Berlin-Tegel sind es noch ca. 18 Kilometer. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass es auch Flüge gibt, die bereits in Teltow so tief sind. In der Regel wird ein Luftfahrzeugführer aber einen kontinuierlichen Sinkflug durchführen, um durch die dadurch mögliche geringere Triebwerksleistung Treibstoff zu sparen. Deshalb wird Teltow aktuell in Höhen um die 1500 Meter im Landeanflug auf Berlin-Tegel angeflogen. Zukünftig wird Teltow mit BBI bei Landeanflügen nicht überflogen werden, wie in Antwort 11 angesprochen. Anflüge werden weiter südlich, etwa über Ludwigsfelde geführt.

**15. Mit welcher Anzahl, Frequenz sind Überflüge über Teltow zu erwarten? Wie ist der Anteil in etwa zum Gesamtflugaufkommen des BBI?**

Gemäß Prognose ist für das Jahr 2020 mit bis zu 360.000 Flugbewegungen zu rechnen (siehe Antwort auf Frage 10). Davon sind die Hälfte Starts, also 180.000 Flugbewegungen. Des Weiteren ist zu berücksichtigen, dass es im Durchschnitt eine weitere Halbierung aufgrund nahezu gleichmäßiger Nord- und Südpistenauslastung geben wird, also ca. 90.000 Flugbewegungen. Für die Durchschnittsberechnung wird eine 6-Tage-Woche (Sonnabend und Sonntag als ein Tag) sowie ein 18-h-Tag angenommen. Dies ergibt im Durchschnitt etwa 16 Flugbewegungen pro Stunde von der Nordpiste. Es ist zu berücksichtigen, dass zu 2/3 Westwindwetterlage herrscht – nur in diesem Fall also die Starts über dieses Gebiet fliegen werden. Zu ca. 1/3 herrscht Ostwindwetterlage. In diesem Falle werden Endanflüge südlich des Gebietes zu sehen sein (siehe auch Antwort auf Frage 11). Auf das Jahr gerechnet sind es ca. 1/6 der Flugbewegungen des Gesamtjahresverkehrsaufkommens, also ca. 60.000 Flugbewegungen, die als Starts von der Nordpiste Richtung Westen fliegen werden.

**16. Bei einem Steigwinkel von 3° ergibt sich bei einer Entfernung vom BBI bis Teltow von 15km eine errechnete Flughöhe von 800m. Unter welchen Angaben sind Sie bei Ihren Berechnungen auf eine Flughöhe über Teltow von 2000m gekommen?**

Hier wurden anscheinend Sinkwinkel und Steigwinkel verwechselt! Die 3° beziehen sich auf den Sinkwinkel im Endanflug, der durch einen Gleitstrahl des Instrumentenlandesystems vorgegeben wird (siehe Antwort 11)

**17. Liegen der DFS für die BBI Flugrouten Lärmemissionswerte vor? Wenn nicht wer erarbeitet diese Daten und stellt sie zu Verfügung?**

Nein. Die DFS arbeitet nicht auf Basis von Lärmemissionswerten, sondern auf Basis von technischen und fliegerischen Möglichkeiten von Luftfahrzeugen sowie topografischen, geografischen und Besiedlungsstrukturen etwa im Flughafenumland. Zu Lärmemissionswerten ist am ehesten der Fluglärmschutzbeauftragte des Landes bzw. die Genehmigungsbehörde des Flughafens auskunftsfähig. Qualitative Bewertungen zum direkten Vergleich von Abflugrouten werden von der DFS mit dem System NIROS (Noise Impact Reduction and Optimisation System) durch entsprechende Modellrechnungen verschiedener Abflugrouten erstellt. Es kann somit die Frage beantwortet werden, ob eine Abflugroute A im Vergleich zu einer Abflugroute B eine potentiell höhere bzw. niedrigere Lärm-Belastung der Bevölkerung darstellt.