

Antwort

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage 1115
der Abgeordneten Dr. Saskia Ludwig
CDU-Fraktion,
Landtagsdrucksache 5/2855

Wortlaut der Kleinen Anfrage 1115 vom 22.02.2011

Änderung der Flugrouten nach Festsetzung durch das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung

Seit der Vorstellung des Entwurfs der zukünftigen Flugrouten am BBI durch die Deutsche Flugsicherung (DFS) am 06.09.2010 regt sich in den betroffenen Regionen erheblicher Widerstand. Derzeit berät die Fluglärmkommission über mögliche Routenverläufe, die der DFS empfohlen werden. Die verbindliche Festlegung erfolgt zu einem späteren Zeitpunkt per Rechtsverordnung durch das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung. Aber auch danach werden die Regelungen für die An- und Abflugverfahren regelmäßig den betrieblichen Belangen der Flugsicherung und des Flughafens angepasst und können sich demnach wieder verändern.

Ich frage die Landesregierung:

1. Nach welchen rechtlichen Grundlagen können die durch das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung einmal festgesetzten Flugrouten wieder geändert werden?
2. Wie wird gewährleistet, dass die betroffenen Bürger und Gemeinden bei der Entscheidung möglicher Flugroutenänderungen adäquat beteiligt werden?
3. Wie kann in Zukunft für die Bürger in den betroffenen Regionen im Umfeld des Flughafens ein gewisser Vertrauensschutz bezüglich der Flugrouten gewährleistet werden?
4. Wie oft und in welchem Ausmaß wurden die Flugrouten an den Flughäfen Tegel und Schönefeld seit dem Jahr 2000 geändert? (Bitte nach Jahresscheiben und für beide Flughäfen separat auflisten.)
5. Durch welche betrieblichen Belange wurden Flugroutenänderungen an den Flughäfen Tegel und Schönefeld notwendig? (Bitte nach Jahresschreiben und für beide Flughäfen separat auflisten.)
6. Wie wurden die betroffenen Bürger und Gemeinden bezüglich der Flugroutenänderungen an den Flughäfen Tegel und Schönefeld jeweils beteiligt?

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

Frage 1:

Nach welchen rechtlichen Grundlagen können die durch das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung einmal festgesetzten Flugrouten wieder geändert werden?

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 durch Rechtsverordnung des Bundes festgelegt. Die entsprechenden Rechtsverordnungen des Bundes können auf der gleichen rechtlichen Grundlage (§ 27a Abs. 2 LuftVO) jederzeit geändert werden.

Frage 2:

Wie wird gewährleistet, dass die betroffenen Bürger und Gemeinden bei der Entscheidung möglicher Flugroutenänderungen adäquat beteiligt werden?

Zu Frage 2:

Zur Beantwortung der Frage wird zuständigkeithalber 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.“

Frage 3:

Wie kann in Zukunft für die Bürger in den betroffenen Regionen im Umfeld des Flughafens ein gewisser Vertrauensschutz bezüglich der Flugrouten gewährleistet werden?

Zu Frage 3:

Mit der derzeit laufenden 1. Festlegung von Flugverfahren wird eine grundsätzliche Klärung der An- und Abflugverfahren erwartet.

Frage 4:

Wie oft und in welchem Ausmaß wurden die Flugrouten an den Flughäfen Tegel und Schönefeld seit dem Jahr 2000 geändert? (Bitte nach Jahresscheiben und für beide Flughäfen separat auflisten.)

Frage 5:

Durch welche betrieblichen Belange wurden Flugroutenänderungen an den Flughäfen Tegel und Schönefeld notwendig? (Bitte nach Jahresschreibern und für beide Flughäfen separat auflisten.)

Zu den Fragen 4 und 5:

Der Landesregierung ist es durch die Vorschriften des Bundes (vgl. Antwort zu Frage 1) verwehrt, eigene Planungen für Flugverfahren zu betreiben. Daher fällt die Beantwortung der Frage in die Zuständigkeit des Bundes.

Laut Auskunft der Deutschen Flugsicherung vom 03.03.2011 gab es in den letzten Jahren Änderungen an den Flugverfahren für die Verkehrsflughäfen Berlin-Tegel und Berlin-Schönefeld zu folgenden internationalen Veröffentlichungsterminen (sog. AIRAC-Termine). Dabei ist festzustellen, dass viele der

Veröffentlichungen lediglich zu den Aktualisierungen der An- und Abflugverfahren infolge technischer Anpassungen erfolgten. Damit waren vielfach keine Veränderungen der Flugwege verbunden.

- zum 21.03.2002: wurden die Rahmen des ursprünglichen Projektes EAM04 in der Berlin Flight Information Region (FIR) erfolgten Verbesserungen im Air Traffic Services (ATS) Streckennetz, inklusive Änderungen von An- und Abflugverfahren für die Berliner Flughäfen, umgesetzt. Für den Raum Berlin und Umgebung wurden die Flugwege eher nicht geändert, sondern aufgrund neuer Veröffentlichungsmöglichkeiten vor allem Standardabflugstrecken verkürzt.
- zum 16.05.2002: Berlin-Tegel: Anhebung der Minimumhöhe der OSKAN Standard Arrival Route (STAR) wegen des Nachttiefflugsystems der Bundeswehr
Berlin-Schönefeld: Anhebung der Minimumhöhe der OSKAN-STAR wegen des Nachttiefflugsystems der Bundeswehr
- zum 13.06.2002: Berlin-Tegel: Neue BRANE-Abflugroute (systembedingt), keine neuen Flugwege (für Piste 26L/R - selber Flugweg wie bereits zu dem Zeitpunkt vorhandene, konventionell navigierbare Standard Instrument Departure (SID))
- zum 11.07.2002: Berlin-Tegel: Zusätzliche Routenbeschreibung der Transition-Verfahren für die Parallelbahn
Berlin-Schönefeld: Zusätzliche Routenbeschreibung der Transition-Verfahren für die Parallelbahn
- zum 31.10.2002: Berlin-Tegel: Änderungen an den Wegpunktfolgen der STAR und Transition-Verfahren, keine Flugwegänderung
Berlin-Schönefeld: Änderungen an den Wegpunktfolgen der STAR und Transition-Verfahren, keine Flugwegänderung
Berlin-Schönefeld: Gem. Fluglärmkommission wird ein neuer Abdrehpunkt in Richtung Westen eingeführt (Beschlussantrag der Stadt Ludwigsfelde)
- zum 26.12.2002: Berlin-Schönefeld: Einführung eines Sinkflugfixes für die Piste 25L, keine Flugwegänderung
- zum 23.01.2003: Berlin-Tegel: GPS/FMS-Codierung der Abflugstrecken wurde geändert, keine Flugwegänderung
Berlin-Schönefeld: GPS/FMS-Codierung der Abflugstrecken wurde geändert, keine Flugwegänderung
- zum 20.03.2003: Berlin-Tegel: Neue Namen für die Final Approach Fixes (FAF), Höhenbeschränkung auf den NUKRO-STARs
Berlin-Schönefeld: Höhenbeschränkung auf den NUKRO-STARs
- zum 10.07.2003: Berlin-Tegel: Neue Formulierung für Fehlanflugverfahren, keine Flugwegänderung
Berlin-Schönefeld: neue Formulierung für Fehlanflugverfahren, keine Flugwegänderung
- zum 07.08.2003: Berlin-Schönefeld: Nordbahn wird standardmäßig anfliegend, neue Wegpunkte auf den Transition-Verfahren für Sichtanflüge
- zum 22.01.2004: Berlin-Tegel: Einführung von Höhenangaben an den Transition-Verfahren und den STARs.
Berlin-Schönefeld: Veränderung der Fehlanflugverfahren, Einführung von Höhenangaben an den Transition-Verfahren und den STARs.
- zum 25.11.2004: Berlin-Tegel: Verlegung des Streckenpunktes TELDO um ca. 1 NM Richtung Norden. STARs werden angepasst.
Berlin-Schönefeld: Verlegung des Streckenpunktes TELDO um ca. 1 NM Richtung Norden. STARs werden angepasst.

- zum 17.02.2005: Berlin-Tegel: OSKAN-STAR wird ersetzt durch AKUDI-STAR, Transition-Verfahren werden neu über NATAV geführt
Berlin-Schönefeld: OSKAN-STAR wird ersetzt durch AKUDI-STAR, Transition-Verfahren werden neu über NATAV geführt
NATAV wurde zwecks Entzerrung der Anflüge auf die Berliner Flughäfen bei Anflugrichtung auf Pisten 26L/R und 25L/R über die Einflugstrecke AKUDI von den Anflügen über das UKW-Drehfunkfeuer KLF eingeführt
- zum 14.05.2005: Berlin-Tegel: Variationsanpassung
Berlin-Schönefeld: Variationsanpassung
- zum 29.09.2005: Berlin-Tegel: Neuer Remark für GERGA-Abflugrouten, keine Flugwegänderung
- zum 27.10.2005: Berlin-Schönefeld: Neue RNAV(GPS)-Anflüge für die Nordpiste
Die temporär zuzeiten der ILA veröffentlichten Verfahren wurden als permanent mit Auflagen publiziert
- zum 16.02.2006: Berlin-Schönefeld: Veränderter Anflug von ATGUP auf die Piste 25R
- zum 13.04.2006: Berlin-Tegel: Veränderung der Transition-Verfahren
Berlin-Schönefeld: Veränderung der Transition-Verfahren
- zum 11.05.2006: Berlin-Tegel: Höhenbeschränkung auf den STAR-Verfahren, Variationsanpassung
Berlin-Schönefeld: Höhenbeschränkung auf den STAR-Verfahren, Variationsanpassung
- zum 06.07.2006: Berlin-Tegel: TORVU-STAR ersetzt MILGU-STAR, neue Koordinate für DVOR/DME KLF
Berlin-Schönefeld: TORVU-STAR ersetzt MILGU-STAR, neue Koordinate für DVOR/DME KLF
Grund der Änderung des Beginns der Einflugstrecken sind Folgen der Verlagerung von Teilen des Berlin Area Control Center (ACC) in das München ACC und der damit einhergehenden neuen Flugplanverarbeitungssoftware. Es wurden Probleme der Flugplanverarbeitung gelöst. Eine Änderung der Flugwege ab dem Zwischenanflugpunkt hat es nicht geben.
- zum 23.11.2006: Berlin-Tegel: Codierungsänderungen, keine Flugwegänderung
Berlin-Schönefeld: Codierungsänderungen, keine Flugwegänderung
- zum 21.12.2006: Berlin-Tegel: Variationsanpassung der Abflugrouten, keine Flugwegänderung
Berlin-Schönefeld: Codierungsänderung von Abflugrouten, keine Flugwegänderung
- zum 15.02.2007: Berlin-Tegel: Verlängerung der NASAT-Abflugroute bis TERDA
Berlin-Schönefeld: Ersatz der FWE-Abflugroute durch KLF-Abflugroute
Grund der Änderung sind Folgen der Verlagerung von Teilen des Berlin ACC in das Bremen ACC und der damit einhergehenden neuen Flugplanverarbeitungssoftware. Es wurden Probleme der Flugplanverarbeitung gelöst. Eine Änderung der Flugwege gab es nur für Berlin-Schönefeld
- zum 07.06.2007: Berlin-Tegel: Initial Approach Fix (IAF) ATGUP wird verändert, Anpassung der Ein- und Abflüge
Berlin-Schönefeld: IAF ATGUP wird verändert, Anpassung der Ein- und Abflüge
- zum 27.09.2007: Berlin-Tegel: DLE-STAR wird zurückgezogen, Variation wird angepasst
Berlin-Schönefeld: DLE-STAR wird zurückgezogen, Variation wird angepasst
- zum 22.11.2007: Berlin-Tegel: RODEP-STAR wird durch GOLBO-STAR ersetzt
Berlin-Schönefeld: RODEP-STAR wird durch GOLBO-STAR ersetzt
Es galt Änderungen an den Einflugstrecken aufgrund von Änderungen am ATS-Streckennetz vorzunehmen. Insgesamt wurde die Einflugstrecke hierdurch verkürzt
- zum 14.02.2008: Berlin-Tegel: IAF ATGUP wird verändert, Anpassung der Ein- und Abflüge

- Berlin-Schönefeld: IAF ATGUP wird verändert, Anpassung der Ein- und Abflüge
- zum 03.07.2008: Berlin-Tegel: BODLA-STAR zurückgezogen
Dies stellt keine Flugwegänderung dar, da unter Beibehaltung des Flugweges andere Flugplanungsmöglichkeiten genutzt werden
- zum 04.06.2009: Berlin-Schönefeld: Schließung der Nordbahn
Berlin-Tegel: Einführung von Anflugverfahren und Änderungen in der Hindernisfreiheit
Berlin-Schönefeld: Einführung von Anflugverfahren und Änderungen in der Hindernisfreiheit
Hier wurde eine ICAO-Anforderung nach Nichtpräzisionsanflugverfahren mit vertikaler Führung umgesetzt
- zum 03.06.2010: Berlin-Tegel: Bei den Transition to Final-Verfahren, den Instrument Approaches sowie den Standard Instrument Departure Routes haben sich in der Hauptsache die Variation und die Hindernisfreiheit geändert. Eine Verfahrensänderung wäre demnach nicht erfolgt
Berlin-Schönefeld: Bei den Transition to Final-Verfahren, den Instrument Approaches sowie den Standard Instrument Departure Routes haben sich in der Hauptsache die Variation und die Hindernisfreiheit geändert. Eine Verfahrensänderung wäre demnach nicht erfolgt
Zusätzlich wurde die RAKIT-Abflugstrecke durch die neue GERGA-Abflugstrecke ersetzt. Die Änderungen beginnen etwa 15 NM östlich des Platzes

Frage 6:

Wie wurden die betroffenen Bürger und Gemeinden bezüglich der Flugroutenänderungen an den Flughäfen Tegel und Schönefeld jeweils beteiligt?

Zu Frage 6:

Siehe Antwort zu Frage 2.