

## Antwort

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage 836  
des Abgeordneten Hans-Peter Goetz  
FDP-Fraktion  
Drucksache 5/2013

### Geänderte Flugrouten

Wortlaut der Kleinen Anfrage 836 vom 20.09.2010

In den letzten Tagen waren verschiedenen Medien geänderte Flugrouten für Starts und Landungen am BBI zu entnehmen. Hierzu frage ich an:

1. Wie viele Starts sind von der Nordbahn in Richtung Westen jährlich zu erwarten?
2. Wie viele Landungen sind auf der Nordbahn aus Richtung Westen jährlich zu erwarten?
3. Welche Flughöhe hätten von der nördlichen Bahn nach Westen startende Flugzeuge jeweils an der Gemarkungsgrenze von Großbeeren nach Teltow, an der Gemarkungsgrenze von Teltow nach Stahnsdorf und an der Gemarkungsgrenze von Kleinmachnow-Dreilinden nach Berlin?
4. Welche Flughöhe hätten von Westen kommende und auf der nördlichen Bahn landende Flugzeuge jeweils an der Gemarkungsgrenze von Großbeeren nach Teltow, an der Gemarkungsgrenze von Teltow nach Stahnsdorf und an der Gemarkungsgrenze von Kleinmachnow-Dreilinden nach Berlin?
5. Wie laut wären diese startenden und landenden Flugzeuge an den oben genannten Orten jeweils in Dezibel wahrzunehmen?

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

Frage 1: Wie viele Starts sind von der Nordbahn in Richtung Westen jährlich zu erwarten?

Zu Frage 1: Nach der der Planfeststellung zugrunde liegende Verkehrsprognose für das Jahr 2023 ist mit 58 500 Starts pro Jahr im gewerblichen Luftverkehr nach Westen von der Nordbahn zu rechnen. Die Flughafengesellschaft rechnet mit Inbetriebnahme des Flughafenausbaus in den Monaten Juni bis Dezember 2012 mit 22 750 Starts, also mit 39 000 Starts pro Jahr im gewerblichen Luftverkehr nach Westen von der Nordbahn. Die konkreten Verkehrszahlen ergeben sich nach Festlegung des Betriebskonzeptes durch die Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH (FBS) und die Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) und nach Festlegung der An- und Abflugverfahren durch das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF).

Datum des Eingangs: 18.10.2010 / Ausgegeben: 25.10.2010

Nach Angaben der DFS richtet sich die Bahnbelegung im Wesentlichen nach den Flugzielen der Fluggesellschaften sowie den Himmelsrichtungen, aus denen sie den Flughafen zukünftig anfliegen werden. Die Bahnbelegung wird voraussichtlich erst kurz vor Inbetriebnahme der neuen Start- und Landebahn feststehen.

Frage 2: Wie viele Landungen sind auf der Nordbahn aus Richtung Westen jährlich zu erwarten?

Zu Frage 2: Nach der der Planfeststellung zugrunde liegende Verkehrsprognose für das Jahr 2023 ist mit 31 500 Landungen pro Jahr im gewerblichen Luftverkehr aus Richtung Westen zur Nordbahn zu rechnen. Die Flughafengesellschaft rechnet mit Inbetriebnahme des Flughafenausbaus in den Monaten Juni bis Dezember 2012 mit 12 250 Landungen, also mit 21 000 Landungen pro Jahr im gewerblichen Luftverkehr aus Richtung Westen zur Nordbahn. Die konkreten Verkehrszahlen ergeben sich nach Festlegung des Betriebskonzeptes durch die Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH (FBS) und die Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) sowie nach Festlegung der An- und Abflugverfahren durch das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF). Zur Bahnbelegung vgl. Antwort zur Frage 1.

Frage 3: Welche Flughöhe hätten von der nördlichen Bahn nach Westen startende Flugzeuge jeweils an der Gemarkungsgrenze von Großbeeren nach Teltow, an der Gemarkungsgrenze von Teltow nach Stahnsdorf und an der Gemarkungsgrenze von Kleinmachnow-Dreilinden nach Berlin?

Zu Frage 3: Nach Angaben der DFS – Stand 27.9.2010 – wird die Flughöhe bei IFR-Abflurouten im Bereich der o. g. Orte zwischen 1500 und 2000 m betragen.

Frage 4: Welche Flughöhe hätten von Westen kommende und auf der nördlichen Bahn landende Flugzeuge jeweils an der Gemarkungsgrenze von Großbeeren nach Teltow, an der Gemarkungsgrenze von Teltow nach Stahnsdorf und an der Gemarkungsgrenze von Kleinmachnow-Dreilinden nach Berlin?

Zu Frage 4: Die eigentlichen Landungen erfolgen im Flugbetrieb nach Instrumentenflugregeln (IFR) weiterhin auf einem geraden Anflug, wie in der Planfeststellung ausgewiesen. In welchen Bereichen die Luftfahrzeuge auf diese Anfluggrundlinie jedoch durch die Fluglotsen eingefädelt werden, hat die DFS in ihrer neuen Grobplanung noch nicht angegeben.

Frage 5: Wie laut wären diese startenden und landenden Flugzeuge an den oben genannten Orten jeweils in Dezibel wahrzunehmen?

Zu Frage 5: Konkrete Angaben auf Grundlage der zu erwartenden äquivalenten Dauerschallpegel sind noch nicht möglich, da für die entsprechenden Berechnungen neben den Flugrouten einschließlich der Flugkorridore u. a. auch die Anzahl und zeitliche Verteilung der Flugbewegungen und die eingesetzten Flugzeugmuster bekannt sein müssen. Erst nach konkreter Festlegung der endgültigen Flugrouten kann diese Frage beurteilt werden. Die DFS ist gebeten worden, im weiteren Verfahren die Auswirkungen der Planungen auf den Fluglärm deutlich zu konkretisieren und auch transparent zu kommunizieren.