

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Heiko Melzer (CDU)**

vom 08. Dezember 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 08. Dezember 2020)

zum Thema:

Flüge über dem Ortsteil Staaken

und **Antwort** vom 19. Dez. 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 21. Dez. 2020)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Heiko Melzer (CDU)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/25859
vom 8. Dezember 2020
über Flüge über dem Ortsteil Staaken

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

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl bemüht, Ihnen eine Antwort auf Ihre Anfrage zukommen zu lassen und hat daher die Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) um Stellungnahme zu den Fragen 1-5 und 7-8 gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurde. Sie wird in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Frage 1:

Wie viele Flugbewegungen über dem Ortsteil Staaken gab es seit dem 15. November 2020 mit Passagier-, Regierungs- und Transportflugzeugen, die am BER landeten?

Frage 2:

Wie viele Flugbewegungen über dem Ortsteil Staaken gab es seit dem 15. November 2020 mit Passagier-, Regierungs- und Transportflugzeugen, die am BER starteten?

Antwort zu 1 und 2:

Die DFS teilt hierzu mit:

„Die DFS kann nicht zwischen Passagier-, Regierungs- und Transportflugzeugen und anderen Flügen unterscheiden. Wir haben deshalb die Flüge nach Instrumentenflugregeln mit Ausnahme von kleinen Flugzeugen bis 2 t, Ultraleichtflugzeugen, Motorseglern und Hubschraubern gezählt. Deren Anzahl sollte der Anzahl der angefragten Flüge sehr nahekommen. Gezählt wurde im Zeitraum 15.11. bis 09.12.2020, also 25 Tage.

Zu 1.: 93

Zu 2.: 38“

Frage 3:

In welcher Höhe waren die Flugzeuge jeweils über dem Ortsteil Staaken?

Antwort zu 3:

Die DFS teilt hierzu mit:

„Die Anflüge zum Flughafen Berlin Brandenburg (BER) befanden sich über Staaken in der Regel zwischen 9 000 und 12 000 Fuß (ft) (ca. 2 750 – 3 650 m). Die Abflüge vom BER befanden sich über Staaken in der Regel zwischen 17 000 und 20 000 ft (ca. 5 200 – 6 100 m).“

Frage 4:

Handelte es sich bei diesen Routen um planmäßige Flugrouten oder um eine Ausnahme der für den BER geltenden Flugrouten?

Frage 5:

Welche An- und Abflugrouten des BER laufen planmäßig im Luftraum über dem Ortsteil Staaken?

Antwort zu 4 und 5:

Die DFS teilt hierzu mit:

„Für den BER wurden An -und Abflugverfahren („Flugrouten“) festgelegt. Keines dieser Verfahren führt planmäßig über Staaken. Bei den über Staaken geführten Flügen handelte es sich um Flüge, die individuellen Freigaben folgten, was der regulären Verkehrsführung entspricht. Für Abflüge gilt Folgendes: Flugzeuge müssen nach dem Start grundsätzlich die vorgegebenen Abflugverfahren möglichst genau einhalten. Nach Erreichen einer Höhe von 5 000 ft (ca. 1 500 Meter) über Grund dürfen Fluglotsen abfliegenden Flugzeugen mit Strahltriebwerken (für Propellerflugzeuge gilt eine Höhe von 3 000 ft (ca. 900 m) über Grund) individuelle Freigaben zum Verlassen der Abflugverfahren erteilen und einen direkteren Kurs zu ihrem nächsten Navigationspunkt fliegen lassen. Auf diese Weise werden die Flugweglängen verkürzt und CO₂-Emissionen vermieden. Für Anflüge gilt, dass diese vorrangig auf zwei verschiedenen Methoden zum Endanflug geführt werden. Zum einen anhand von Radarkursführungsstrecken. Das sind fest definierte und standardisierte Verfahren (auch kurz „Transitions“) genannt. Diese Verfahren – oder Teile davon – werden vom Lotsen abhängig von der Verkehrsmenge freigegeben und dann vom Piloten Punkt für Punkt (automatisch) abgeflogen. Transitions ermöglichen bei großen Verkehrsmengen einen sehr geordneten Verkehrsfluss und eine geordnete Sortierung der aus verschiedenen Richtungen anfliegenden Flugzeuge. Dabei können auch Teile der Verfahren abgekürzt werden, um Flugzeuge mit den richtigen Abständen hintereinander aufzureihen und einen effektiven Verkehrsfluss zu gewährleisten.

Zum anderen gibt es die individuelle Radarkursführung („Radar vectoring“). Je nach Verkehrslage führt der Fluglotse der Anflugkontrolle die Flugzeuge in Richtung des Endanflugs, indem er dem Piloten Steuerkurse zuweist. Dies kann im Einzelfall direktere und damit kürzere Anflüge zur Folge haben. In verkehrsarmen Zeiten ist das sogenannte Radar Vectoring die bevorzugte Methode, um den Verkehr verzögerungsfrei zum Endanflug zu führen. Weitere Informationen zu den Flugverfahren am BER finden Sie auf unserer Homepage unter dem Punkt „Flughafen Berlin Brandenburg BER“ (Link: https://www.dfs.de/dfs_homepage/de/).

Frage 6:

Bewertet der Senat Flugrouten ab/an BER für sinnvoll, die in Ost-West- bzw. West-Ost-Richtung über nahezu die komplette Stadt führen? Wenn ja: warum, wenn nein: warum nicht?

Antwort zu 6:

Gemäß § 27c Luftverkehrsgesetz (LuftVG) ist die DFS mit der Wahrnehmung der hoheitlichen Aufgaben zur Flugsicherung beauftragt. Sie ist verpflichtet, den Flugverkehr in ihrem Verantwortungsbereich sicher, geordnet und flüssig abzuwickeln. Die Bewertung von Flugrouten obliegt der DFS und ihrer Aufsichtsbehörde, dem Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF).

Frage 7:

Wie viele Überflüge (ohne An-/Abflug am BER) über den Luftraum von a) Berlin und b) den Ortsteil Staaken von Passagier-, Regierungs- und Transportflugzeugen gab es seit dem 15. November 2020?

Antwort zu 7:

Die DFS teilt hierzu mit:

„Zu 7.a): 1302

Zu 7.b): 136“

Frage 8:

In welcher Höhe fanden diese Überflüge jeweils statt? Um welche Routen handelt es sich?

Antwort zu 8:

Die DFS teilt hierzu mit:

„Die Flughöhen betragen in der Regel zwischen 34 000 und 37 000 ft (ca. 10 300 bis 11 300 m), also Reiseflughöhe. In diesen Höhen befinden sich die Flugzeuge in der Regel auf möglichst direktem Weg (im Idealfall auf einem Großkreis) zum Zielflughafen. Dies ist auch Ziel des europaweiten sogenannten „Free Route Airspace“-Projektes, um u. a. die Umweltbelastung durch reduzierte Kraftstoffverbräuche zu verringern. Die DFS hat in ihrem Zuständigkeitsbereich oberhalb von 24 500 ft (7 500 m) Free Route Airspace eingerichtet.“

Frage 9:

Wie bewertet der Senat Überflüge über der dicht besiedelten Stadt Berlin ohne Stopp, Start oder Ziel am BER?

Antwort zu 9:

Gemäß § 1 LuftVG ist die Benutzung des Luftraums durch Luftfahrzeuge frei, soweit sie nicht durch das Gesetz, durch die zu seiner Durchführung erlassenen Rechtsvorschriften, durch im Inland anwendbares internationales Recht, durch Rechtsakte der Europäischen Union und die zu deren Durchführung erlassenen Rechtsvorschriften beschränkt wird. Überflüge des Berliner Stadtgebiets durch Luftfahrzeuge im Linienverkehr, die nicht am

Verkehrsflughafen BER starten oder landen, finden in einer typischen Reiseflughöhe von mindestens ca. 10 300 m (34 000 ft) oder weit höher statt.

Berlin, den 19.12.2020

In Vertretung

Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz