

Kleine Anfrage

des Abg. Gerhard Kleinböck SPD

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

**Fluglärm im Bereich der badischen Bergstraße – neueste
Entwicklungen**

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie viele motorisierte Flugbewegungen fanden im Jahr 2017 am Verkehrslandeplatz Mannheim statt?
2. Welche konkreten Flugbahnen und Flughöhen werden bei den am Verkehrslandeplatz Mannheim genutzten Anflugverfahren verwendet?
3. Welche konkreten Flugbahnen und Flughöhen werden bei den am Verkehrslandeplatz Mannheim genutzten Abflugverfahren verwendet?
4. Wie häufig werden die in Frage 2 genannten Anflugverfahren genutzt (nach Jahr, seit 2015)?
5. Wie häufig werden die in Frage 3 genannten Abflugverfahren genutzt (nach Jahr, seit 2015)?
6. Wie wird sich die Zahl der Flugbewegungen am Verkehrslandeplatz Mannheim im Fall einer engeren Kooperation mit dem Verkehrslandeplatz Speyer entwickeln?

15. 10. 2018

Kleinböck SPD

Begründung

Bürgerinnen und Bürger der badischen Bergstraße, insbesondere aus den Kommunen Dossenheim, Edingen-Neckarhausen, Ilvesheim, Ladenburg und Schriesheim klagen noch immer über eine Zunahme der Lärmbelästigung durch überfliegende Flugzeuge in geringer Höhe.

Die erste parlamentarische Initiative zur Ermittlung von Ursachen und möglichen Gegenmaßnahmen ergab keine Ansatzpunkte. Daher soll diese Kleine Anfrage die neusten Entwicklungen erfassen und andere mögliche Wege zur Linderung der Lärmbelästigung aufzeigen.

Antwort

Mit Schreiben vom 7. November 2018 Nr. 3-3848.0/140 beantwortet das Ministerium für Verkehr auf der Grundlage eines Berichts der Rhein-Neckar-Flugplatz GmbH, der Betreiberin des Verkehrslandeplatzes Mannheim, die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Wie viele motorisierte Flugbewegungen fanden im Jahr 2017 am Verkehrslandeplatz Mannheim statt?

Am Verkehrslandeplatz Mannheim fanden im Jahr 2017 39.853 Motorflugbewegungen statt.

2. Welche konkreten Flugbahnen und Flughöhen werden bei den am Verkehrslandeplatz Mannheim genutzten Anflugverfahren verwendet?

Grundsätzlich ist bei den An- und auch Abflugverfahren zwischen Flügen nach Sichtflugregeln (VFR = visual flight rules) und solchen nach Instrumentenflugregeln (IFR = instrument flight rules) zu unterscheiden.

Die An- und Abflugrouten im Sichtflugbetrieb beginnen bzw. enden am Flugplatz Mannheim an sog. Meldepunkten. Für An- bzw. Abflüge in Richtung Osten sind dabei die Meldepunkte „Kilo“ (Lage: Autobahndreieck Viernheim), „Echo“ (Lage: Autobahnkreuz Weinheim) und „Sierra“ (Lage: Rohrhof) relevant. Der Punkt „Echo“ ist hierbei nur für Abflüge vorgesehen. Die Flugrouten verlaufen von den Meldepunkten weitgehend direkt zum Flugplatz.

Im Sichtflugbetrieb sind die Flughöhen nicht verbindlich festgeschrieben. Bei Beginn des Anflugs aus östlicher Richtung bei ca. 600 m über dem Meeresspiegel (N. N.) sinken Luftfahrzeuge üblicherweise kontinuierlich bis zum Eindrehen in den Endanflug auf 250 m N. N. und zur Landung auf dem Flugplatz auf 93 m N. N.

Für den Instrumentenflugbetrieb sind Mindestflughöhen und ein Sinkgradient vorgegeben. Der An- und kontinuierliche Sinkflug geradeaus aus östlicher Richtung beginnt in ca. 22,5 km Entfernung in Verlängerung der Start- und Landebahn und in einer Höhe von etwa 1.500 m N. N. Ladenburg wird in einer Höhe von ca. 500 m N. N. überflogen.

3. Welche konkreten Flugbahnen und Flughöhen werden bei den am Verkehrslandeplatz Mannheim genutzten Abflugverfahren verwendet?

Die Flughöhen bei Abflügen sind im Sichtflugbetrieb vergleichbar mit denen bei den Anflügen und ebenfalls nicht vorgeschrieben. Üblicherweise gewinnen die Luftfahrzeuge beim Abflug so schnell wie möglich an Höhe.

Bezüglich der Flugrouten wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

Die IFR-Abflugstrecken in Richtung Osten führen zunächst bis zu einem Punkt ca. 5,5 km östlich des Flugplatzes. Danach verteilen sich die Luftfahrzeuge auf die verschiedenen Abflugstrecken. Bis zur einer Höhe von 180 m N. N. ist hinderisbedingt ein Steiggradient von mindestens 4 % einzuhalten. Danach hängt die Steigleistung maßgeblich von der Leistung des jeweiligen Flugzeugs ab.

4. Wie häufig werden die in Frage 2 genannten Anflugverfahren genutzt (nach Jahr, seit 2015)?

Die motorisierten Flugbewegungen teilen sich jeweils zur Hälfte in An- und Abflüge auf. Die Zahl der Gesamtflugbewegungen lag 2015 bei 37.572, 2016 bei 39.065 und 2017 bei 39.853. Der Anteil der IFR-Flugbewegungen beträgt im Mittel zwischen 15 und 20 % der Gesamtflugbewegungen.

Die Anflugrichtung richtet sich jeweils nach der Windrichtung. Im Mittel erfolgen ca. zwei Drittel der Anflüge aus östlicher Richtung. Dies sind jährlich ca. 2.400 Anflüge nach Instrumentenflugregeln. Eine Zunahme in den letzten Jahren ist nicht festzustellen.

5. Wie häufig werden die in Frage 3 genannten Abflugverfahren genutzt (nach Jahr, seit 2015)?

Die Abflugrichtung richtet sich ebenfalls vorwiegend nach der Windrichtung. Etwa die Hälfte der Abflüge erfolgt in Richtung Osten. Dies entspricht in etwa 1.800 Abflügen nach Instrumentenflugregeln. Eine Zunahme in den letzten Jahren ist auch hier nicht festzustellen.

6. Wie wird sich die Zahl der Flugbewegungen am Verkehrslandeplatz Mannheim im Fall einer engeren Kooperation mit dem Verkehrslandeplatz Speyer entwickeln?

Die in der Diskussion befindliche Kooperation zwischen den Flugplätzen Mannheim und Speyer wird sich aus heutiger Sicht nicht auf die Zahl der Flugbewegungen auswirken.

Hermann
Minister für Verkehr