



HESSISCHER LANDTAG

27. 11. 2001

Kleine Anfrage

der Abg. Klär (SPD) vom 23.08.2001

**betreffend Simulationsmodell für die geänderte
Abflugroute über TABUM**

und

Antwort

des Ministers für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung

Vorbemerkung der Fragestellerin:

Am 14. August 2001 erschien in der FAZ ein Artikel mit der Überschrift "Fehler der Flugsicherung? Neue Route über Taunus anscheinend ohne Höhenmodell geplant".

Diese Vorbemerkung der Fragestellerin vorangestellt, beantworte ich die Kleine Anfrage wie folgt:

Frage 1. Hält die Landesregierung das Programm "NIROS", das die Deutsche Flugsicherung (DFS) zur Erarbeitung von Flugrouten von "Minimum Noise Routings" nutzt, für ausreichend, um das gewünschte Ergebnis zu erzielen?

Das Programm "NIROS" ist nach allgemeiner Fachmeinung derzeit das weltweit am weitesten entwickelte System zur Erarbeitung der "Minimum Noise Routes". Zudem wird es ständig dem aktuellen Stand der Technik angepasst.

Die Hessische Landesregierung geht davon aus, dass das Programm "NIROS" in der Lage ist, unter den gegebenen Umständen sachgerechte Ergebnisse zu erzielen.

Frage 2. Wie beurteilt die Landesregierung die Tatsache, dass "NIROS" die Topographie der seit 19. April 2001 überflogenen Gebiete nicht berücksichtigt?

Planungen von Abflugrouten als "Minimum Noise Routes" wurden bereits vor der Entwicklung und Nutzung des Systems "NIROS" durchgeführt. Die Berücksichtigung des Lärminderungsaspektes erfolgte dabei mithilfe topographischer Karten. "Minimum Noise Routes" wurden unter Berücksichtigung der Empfehlungen der Fluglärmkommission auch so geplant, dass dicht besiedelte Gebiete weitgehend vermieden wurden. Die Absicht der DFS Deutsche Flugsicherung, die Daten für ein Höhenmodell, das auch über den vorgenannten Kartenausschnitt hinausgeht, kurzfristig implementieren zu lassen, wird von der Landesregierung nachhaltig begrüßt.

Frage 3. Wie bewertet die Landesregierung die folgende Aussage der DFS: "Um die Ergebnisse des von der DFS eingesetzten Simulationstools NIROS aussagekräftiger zu machen, ist es erforderlich, in das System ein Höhenmodell zu integrieren"?

Siehe Antwort zu Frage 2.

Frage 4. Ist die Landesregierung der Ansicht, dass es erforderlich ist, ein solches Höhenmodell zu integrieren, um die gesetzlich erforderlichen Auflagen zur Lärm minimierenden Planung einer Abflugroute, hier über den höchsten Teil des Taunus, zu erfüllen?

Die Integration eines Höhenmodells stellt eine Optimierung bei der Planung von "Minimum Noise Routes" dar.

Frage 5. Unterstützt die Landesregierung die Weigerung der DFS, die Dokumentationen und Rechenergebnisse im Rahmen der Planung der neuen Flugrouten der Öffentlichkeit zugänglich zu machen?

Die Veröffentlichung von Dokumentationen und Rechenergebnissen im Rahmen der Planung von neuen Flugrouten ist vom Gesetzgeber nicht vorgesehen.

Frage 6. Sieht die Landesregierung in dem alternativen Simulationsmodell der Abflugroute nach TABUM - wie es von der BI gegen Fluglärm über Schmitten erstellt worden ist - eine Möglichkeit, Geländeformation, Bevölkerungsdichte und Sicherheit in Übereinstimmung zu bringen?

Frage 7. Wenn ja, wie wertet sie das Ergebnis des Simulationsmodells der BI Schmitten auch aus rechtlicher Sicht?

Die Nutzung des Programms der BI Schmitten stellt keine Alternative für die Nutzung des Programms "NIROS" dar.

Frage 8. Hält die Landesregierung es für unumgänglich, ein Fluglärmsimulationsprogramm mit dreidimensionalem Aufbau zu verwenden?

Sowohl das Programm "NIROS" als auch das Simulationsprogramm der BI Schmitten besitzen ein dreidimensionales Modell.

Frage 9. Wie bewertet die Landesregierung die Tatsache, dass nach Einführung der geänderten Flugrouten die Verspätungen zugenommen haben (lt. "Spiegel" Nr. 28/2001) und nicht - wie von der DFS angekündigt - verringert worden sind, und welche Bedeutung hat für sie die teilweise heftige Kritik, die sogar von aktiven Fluglotsen geäußert wurde?

Die Pünktlichkeit im deutschen Luftverkehr hat sich seit Juli 2001 deutlich verbessert. Nach Einführung einer neuen Luftraumstruktur am 19. April 2001 war zunächst eine Eingewöhnungsphase für Fluglotsen und Piloten erforderlich. Nunmehr zeigen sich die positiven Effekte der neuen Struktur. Im Juli waren alle Flüge im deutschen Luftraum durchschnittlich nur noch um 1,9 Minuten pro Flug verspätet im Vergleich zu 3,7 Minuten im Mai und 3,2 Minuten im Juni. In den ersten Augustwochen verringerte sich dieser Wert weiter auf rund eine Minute pro Flug. Damit hat die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH erneut eine Spitzenposition in Europa übernommen. Europaweit lag die Verspätungsrate bei durchschnittlich 4,9 Minuten pro Flug.

Wiesbaden, 6. November 2001

Dieter Posch