

Anlage zum Protokoll

- 67 -

Kassel, 30. August 2012/Sch
Herr Dr. Drewitz, ☎ 31 21

Dezernat VI
Ding: 03. Sep. 2012
Art: <i>190</i>

- VI -

Anfrage der Fraktion Kasseler Linke - Anflugplanung Calden - Fluglärm über Kassel
Vorlage Nr. 101.17.525

Mit Mail vom 24. August 2012 teilt uns das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) zu Ziffer 7 der Anfrage ergänzend folgendes mit:

„Aufgrund von weiteren Recherchen und unter Nutzung eines anderweitigen Systems durch die DFS konnten jedoch im Durchschnitt bis zu maximal 10 Überflüge pro Tag, die den Verkehr aus und nach Paderborn betrafen, aufgezeigt werden.

Die Flughöhe derselben befand sich zumindest in FL 100, meist zwischen FL 150 - 200. FL steht hierbei für "flight level" - Flugfläche. Eine Flugfläche von 100 entspricht 10.000 Fuß (ft), mithin ca. 3.050 m. Bei einer Flugfläche von 150 befindet sich das Flugzeug in einer Höhe von 15.000 ft, mithin ca. 4.500 m.“

B.-M. Ohlmeier
 B.-M. Ohlmeier

Dazernat VI	
Eing:	21. Aug. 2012
Anf.	<i>[Signature]</i>

**Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung, Mobilität und Verkehr
am 22. August 2012
Anfrage der Fraktion Kasseler Linke - Anflugplanung Calden - Fluglärm über
Kassel
Vorlage Nr. 101.17.525**

Die Anfrage lautet:

1. „Welche An- und Abflugrouten sind für den Flughafenneubau Calden geplant?
2. In welchem Ausmaß ist Kassel davon betroffen?
3. Wie hoch wäre die Lärmbelastung in dBA bei einem Überflugereignis in betroffenen Teilen der Stadt Kassel?
4. Ist die Stadt Kassel an dem Verfahren für die Festlegung der neuen Flugrouten beteiligt?
5. Was hat der Magistrat unternommen bzw. was will er unternehmen, um die Interessen der Kasseler Einwohner in diesem Verfahren zu vertreten?
6. Es gab verschiedene Hinweise von Kasseler Bürgern aus den östlichen Stadtteilen, dass sie neuerdings niedrigere Flugbewegungen mit entsprechendem Lärm wahrgenommen haben. Gab es Veränderungen an den Anflugverfahren des Flughafens Paderborn?
7. In welcher Höhe befinden sich die Flugzeuge im Anflug auf Paderborn, wenn sie Kassel tangieren?
8. Welcher Lärm in dBA ist bei diesen Überflugereignissen am Boden in Kassel zu erwarten?“

1. Welche An- und Abflugrouten sind für den Flughafenneubau Calden geplant?

Die geplanten und von der Fluglärmkommission empfohlenen An- und Abflugrouten sind den als Anlage beigefügten Abbildungen zu entnehmen.

2. In welchem Ausmaß ist Kassel davon betroffen?

Die Stadt Kassel wird in ihren südlichen Stadtteilen überflogen werden. Diese Überflüge finden nur statt bei:

Westwind und

- Anflügen von Südwest sowie
- Abflügen nach Südost.

Bei allen anderen Konstellationen wird das Stadtgebiet von Kassel nicht berührt.

Nach Angabe der Deutsche Flugsicherung (DFS) finden Anflüge in einem Winkel von 3° statt. Die Flugzeuge fliegen bei Anflug von Südwest bei Westwind über das südliche Kassel, dann entlang der BAB 7, drehen vor Hann. Münden nach West zum direkten Landeanflug auf Kassel-Calden. Die Strecke über Grund beträgt somit ab Kassel ca. 34 km. Bei einem Anflugwinkel von 3° beträgt dann die Höhe über Kassel ca. 1,8 km. Bei Abflug nach Südost bei Westwind wird Richtung West gestartet und dann nach Südost eingeschwenkt. Anschließend geht es zwischen Ehlen und Dörnberg hindurch über das südliche Kassel in Richtung Hessisch Lichtenau. Die Strecke über Grund bis Kassel beträgt ca. 28 km. Bei einem Abflugwinkel von 8° beträgt dann die Höhe über Kassel mehr als 3 km.

Die „Bedarfsprognose für den Flughafen Kassel-Calden“ aus dem Jahr 2005 geht für den Bereich der großen Verkehrsflugzeuge von insgesamt 21 Flugbewegungen (Starts+Landungen) pro Tag aus. Davon wird nur ein Teil das Stadtgebiet Kassel berühren.

3. Wie hoch wäre die Lärmbelastung in dBA bei einem Überflugereignis in betroffenen Teilen der Stadt Kassel?

Nach Berechnungen des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt wird bei einem Überflug des Stadtgebiets Kassel am Boden für wenige Minuten ein maximaler Schallpegel von ca. 55 dB(A) erwartet, was dem Wert einer Unterhaltung entspricht.

4. Ist die Stadt Kassel an dem Verfahren für die Festlegung der neuen Flugrouten beteiligt?

Die Stadt Kassel wurde von der Fluglärnkommision zu den letzten beiden Sitzungen dazu geladen. Sie ist aufgrund ihrer vergleichsweise geringen Betroffenheit kein Mitglied der Kommission und hat folglich auch kein Stimmrecht.

5. Was hat der Magistrat unternommen bzw. was will er unternehmen, um die Interessen der Kasseler Einwohner in diesem Verfahren zu vertreten?

Über die Teilnahme an den Sitzungen der Fluglärnkommision hinaus sind seitens des Magistrats keine weiteren Aktivitäten in Bezug auf den mit dem zukünftigen Betrieb von Kassel-Calden verbundenen Fluglärm erfolgt.

Es ist in der Fluglärnkommision verbindlich verabredet worden, dass für den Betrieb des Flughafens ein Monitoring durchgeführt wird, in dem die wesentlichen Daten zu den Flugbewegungen erfasst werden, die dann auch der Öffentlichkeit zugänglich sein werden. Auf Grundlage dieser Daten wird die Lärmschutzkommission spätestens zwei Jahre nach Inbetriebnahme des Flughafens die Situation erneut prüfen und bewerten. In diesen Prozess wird sich auch der Magistrat der Stadt Kassel einbringen.

6. Es gab verschiedene Hinweise von Kassler Bürgern aus den östlichen Stadtteilen, dass es neuerdings niedrigere Flugbewegungen mit entsprechendem Lärm wahrgenommen haben. Gab es Veränderungen an den Anflugverfahren des Flughafens Paderborn?

Das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) teilt auf Anfrage hierzu mit:

„Die letzte Änderung zur 123. Durchführungsverordnung (DVO) zur Luftverkehrsordnung (LuftVO) für den Verkehrsflughafen Paderborn-Lippstadt erfolgte im April 2012. Die hierin vorgenommenen Veränderungen waren dabei ohne Auswirkungen auf die Lage der Flugverfahren an sich, sondern dienten der Schaffung zusätzlicher konventioneller, d.h. auf den Signalen von Funknavigationsanlagen basierender Anflugverfahren.

Ziel war es, die bestehenden Präzisionsanflugverfahren, die das Signal des jeweiligen ILS (Instrumentenlandesystem) nutzen, zu ergänzen, um z. B. während Wartungsarbeiten oder bei technischen Störungen des ILS fortlaufend einen konventionellen Anflug zu ermöglichen.

Diese Anflugverfahren, die das Signal des örtlichen NDB (non-directional radio beacon) verwenden, verlaufen deckungsgleich mit den bestehenden, die Flugwege sind daher identisch.“

7. In welcher Höhe befinden sich die Flugzeuge im Anflug auf Paderborn, wenn sie Kassel tangieren?

Das BAF teilt hierzu mit:

„Die Anflugverfahren auf den Flughafen Paderborn-Lippstadt sehen einen Überflug der Stadt Kassel nicht vor. Der am nächsten an Kassel gelegene Punkt ist der sogenannte Anfangsanflugfixpunkt über der Navigationsanlage (WRB) Warburg. Die festgelegte Mindestflughöhe in diesem Bereich liegt bei 5000 Fuß, was gut 1.500 m entspricht. Überfliegen Flugzeuge im Anflug auf den Flughafen Paderborn - Lippstadt die Stadt Kassel, so befinden sie sich im Streckensystem oder haben eine Direktfreigabe erhalten. Zu erwarten sind hier Flughöhen von deutlich über 5000 Fuß, die sodann in einem kontinuierlichen Sinkflug auf dem Weg zum Flughafen hin abgebaut werden. Die Flughöhen werden von den zuständigen Lotsen zugeteilt und hängen maßgeblich von Verkehrsdichte, Wetterlage und anderen vergleichbaren Faktoren ab.“

8. Welcher Lärm in dBA ist bei diesen Überflügeignissen am Boden in Kassel zu erwarten?“

Das BAF teilt hierzu mit:

„Die Einordnung des Lärmpegels unmittelbar in Kassel, d. h. der Lärmwert, der am Boden ankommt, ist nur **unter Vorbehalt** zu benennen. Hier spielt neben Wetter- und Umwelteinflüssen, der Flughöhe, dem Luftfahrzeugtyp und der geografischen Umgebung auch der unmittelbare Umgebungslärm eine Rolle. Relevant ist außerdem die Konfiguration des Luftfahrzeugs. Im Steigflug erzeugt es erkennbar mehr Lärm, als im Horizontal- oder gar im kontinuierlichen Sinkflug. Allgemein wäre daher zu sagen, dass bei einem Überflug des Kasseler Stadtgebietes die am Boden messbaren Maximalpegel in der Regel Werte von ca. 50- 55 dB(A) nicht überschreiten sollten.“


R.-M. Ohlmeier

Anlagen