

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Albert Schmidt (Hitzhofen), Matthias Berninger, Marina Steindor und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 3805 –

Verringerung der Emissions- und Fluglärmbelastung durch den Großflughafen Frankfurt für die Offenbacher Bevölkerung

Die Bevölkerung der Stadt Offenbach ist im Bereich der Stadtteile Bieber, Tempelsee, Lauterborn und Rosenhöhe durch den Verlauf der Anflugschneise des Rhein-Main-Flughafens in vielfacher Hinsicht belastet. Bereits jetzt finden 550 Überflüge pro Tag statt. Geplant ist eine Zunahme der jährlichen Flugbewegungen von derzeit 365 000 auf 460 000 im Jahre 2010, so daß sich auch die Zahl der Überflüge entsprechend erhöhen dürfte.

Jahrelang wurden der betroffenen Bevölkerung seitens der Fluglärmkommission Hoffnungen gemacht, daß eine Verlegung der Einflugschneise über die Bundesautobahn A 3 zum Jahresbeginn 1998 erfolgen würde. Voraussetzung dafür sollte die Einführung eines Mikrowellenlandesystems (MLS) sein. Da die Flugsicherung, die heute vom klassischen Instrumentenlandesystem (ILS) geprägt ist, in Zukunft zunehmend von kostengünstigeren satellitengestützten Flugsicherungssystemen bestimmt wird, wird inzwischen die ursprünglich geplante Einführung von MLS weltweit nicht mehr weiter verfolgt. Als Folge dieser aktuellen Aufgabe von MLS soll – so die Befürchtung Offenbacher Kommunalpolitikerinnen und Kommunalpolitiker – die Entlastung der Bevölkerung in Offenbach auf das Jahr 2010 verschoben werden, weil erst dann ein satellitengesteuertes Anflugsystem in Betrieb genommen werden kann, mit dem die Einflugschneise verlegt werden könnte.

1. Kann die Bundesregierung bestätigen, daß die internationale Luftverkehrsorganisation ICAO im Frühjahr 1995 vereinbart hat, daß eine generelle Einführung von MLS als Nachfolgesystem für ILS nicht mehr vorgesehen ist?

Welche wirtschaftlichen, technischen und sonstigen Gründe gab es hierfür?

Ist es richtig, daß der Einsatz vom MLS aber immerhin in den Fällen erfolgen soll, bei denen es operationell notwendig und ökonomisch gerechtfertigt ist?

Die Bundesregierung kann bestätigen, daß die Mitgliedstaaten der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) in einer welt-

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 29. Februar 1996 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

weiten Sonderkonferenz im Frühjahr 1995 u. a. die Gültigkeit der Übergangsplanung für den Ersatz des Instrumentenlandesystems (ILS) durch das Mikrowellenlandesystem (MLS) in 1998 geprüft haben. Im Ergebnis wurde festgestellt, daß der generelle Übergang auf das MLS unzweckmäßig ist und deshalb nicht empfohlen werden kann.

Ausschlaggebend für diese Entscheidung waren die regional sehr unterschiedlichen operationellen Anforderungen, die nachdrücklich insbesondere von den Staaten der Dritten Welt zum Ausdruck gebrachte Tatsache, daß die nationalen Anforderungen an den Allwetterflugbetrieb mit dem ILS noch für viele Jahre abgedeckt werden können, sowie der Zwang, die mit Einführung von MLS verbundenen erheblichen Investitionen an Bord und am Boden solange wie möglich vermeiden zu können.

Es ist zutreffend, daß der Einsatz von MLS in Einzelfällen dann möglich ist, soweit ILS die operationellen Anforderungen an den Allwetterflugbetrieb nicht mehr erfüllen kann und satellitengestützte Anflughilfen noch nicht zugelassen und verfügbar sind.

2. Wird seitens der Bundesregierung die Einführung der Satellitennavigation favorisiert, auch wenn deren Einführung noch jahrelang auf sich warten läßt?

Die Bundesregierung unterstützt im Einvernehmen mit der Europäischen Union die Einführung der Satellitennavigation. Dieses Petition ist auch gültig vor dem Hintergrund, daß die Einführung eines zivilen Satellitennavigationssystems und dessen Zulassung für den Allwetterflugbetrieb noch einige Zeit in Anspruch nehmen wird. Maßgebend für diese Haltung ist u. a. die Tatsache, daß die Satellitennavigation als Zukunftstechnologie langfristig eine ökonomische und betrieblich vorteilhafte Alternative zu den bodengebundenen Navigationssystemen darstellt.

3. Bis wann ist mit der Ablösung des derzeitigen Anflugsystems (ILS) in Frankfurt zu rechnen?

Das ILS in seiner jetzigen Form ist von der ICAO als Präzisionslandehilfe bis zum Jahre 2010 vorgesehen. Mit einer Ablösung von ILS-Anlagen der Kategorie 2 und 3, wie sie am Flughafen Frankfurt installiert sind, rechnet die ICAO nicht vor dem Zeitraum 2005 bis 2015.

4. Ist bei einem Landesystem, welches das derzeitige System ablösen soll, die Verlegung der Einflugschneise zur Autobahn A 3 technisch möglich und geplant, so daß die südlichen Stadtteile der Stadt Offenbach entlastet werden können?

Eine Verlegung der Einflugschneise entlang der Autobahn A 3 zur Entlastung der südlichen Stadtteile der Stadt Offenbach ist gegenwärtig nicht möglich. Unabhängig von der Art des Landesystems, d. h. auch bei der Nutzung eines MLS, ist aus flugbe-

trieblicher Sicht im Endanflug eine gerade Flugphase in verlängerter Landebahnrichtung zur Stabilisierung des Luftfahrzeuges vor der Landung notwendig. In Abhängigkeit von den am jeweiligen Flughafen operierenden Luftfahrzeugen ist mit einem notwendigen Geradeausflug zwischen 11 und 20 km zu rechnen. Da die Autobahn A 3 im Bereich des Flughafens Frankfurt nicht in Verlängerung der Landebahnen verläuft, ist eine Bündelung der Anflüge mit einem Autobahnverlauf nicht möglich.

5. Ist ggf. auch eine anders geartete Reduzierung des Anflugverkehrs über den südlichen Stadtteilen Offenbachs möglich?

Wenn nein, ist in jedem Fall angesichts des wachsenden Flugverkehrs eine weitere Zunahme der Belastungen für die Bevölkerung in den südlichen Wohngebieten Offenbachs zu erwarten?

Die Bundesregierung sieht derzeit keine Möglichkeit einer Reduzierung des Anflugverkehrs über den südlichen Teil der Stadt Offenbach, ohne den gesamten Flugverkehr und damit verbundenen ökonomischen Effekte drastisch einzuschränken. Der Flugverkehr und damit auch der Flughafen Frankfurt wird weiter wachsen. Eine Reduzierung des Anflugverkehrs würde eine Einschränkung der Zahl der am Flughafen Beschäftigten bedeuten, d.h. ein Abbau von Arbeitsplätzen wäre die Folge.

6. Welche Überlegungen der Bundesregierung gibt es, die Anwohner vor den zunehmenden Belastungen infolge des wachsenden Flugverkehrs zu schützen?

Ziel der Bundesregierung ist es, insbesondere die Lärmemissionen an den Triebwerken zu bekämpfen und soweit wie möglich zu verringern. Im Ergebnis dieser Bemühungen kann festgestellt werden, daß trotz Anstiegs des Verkehrsaufkommens der Wert des äquivalenten Dauerschallpegels an den Meßstellen um den Flughafen Frankfurt zumindest nicht zugenommen hat, teilweise sogar rückläufig war. So ist dieser Wert an der Meßstelle Lauterborn (Nähe der Rosenhöhe) von 1985 bis 1995 von 59 auf 58 dB (A) zurückgegangen.

7. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung daraus, daß der betroffenen Bevölkerung vor rund fünf bis sechs Jahren durch Aussagen der Fluglärmkommission Hoffnungen gemacht wurden, daß eine Verlegung der Einfugschneise über die Bundesautobahn A 3 zum Jahresbeginn 1998 und damit eine entsprechende Entlastung der Bevölkerung erfolgen würde?

Die Aussagen der örtlichen Fluglärmkommission sind der Bundesregierung nicht bekannt. Wie in der Antwort zu Frage 4 ausgeführt, wäre eine solche Maßnahme aus flugbetrieblichen Gründen derzeit auch nicht möglich.

