

Luftverkehr und Windenergienutzung im Raum Hannover

Dr. Behrend, Technische Universität Berlin, hat mit Datum vom 15.03.2019 zum Betrieb des CVOR Nienburg und des DVOR Leine sowie der betrieblichen Situation des Luftraums Hannover Stellung genommen.

Wichtige Aussagen von Dr. Behrend sind:

- Alle deutschen Großflughäfen (Frankfurt/Main, München, Düsseldorf, Berlin BER) müssen bis zum 1.1.2024 ihre Instrumentenflugverfahren (An- und Abflugverfahren) vollständig auf Flächennavigation ohne VOR/DVOR umstellen.
- Es erscheint schwer nachvollziehbar, dass im Raum Hannover ohne eine entsprechende Prüfung der gesamten Luftraumsituation das VOR Nienburg auf ein DVOR aufgerüstet wird und generell die Standorte Nienburg und Leine bestätigt werden. Es sollte vielmehr eine entsprechende Untersuchung zur Re-Organisation des Luftraums durchgeführt werden, ob die Standorte in dieser Form noch benötigt werden.
- Bereits 2014 wurde für den Flughafen Hannover das sogenannte Point-Merge Verfahren als Anflugroutensystem eingeführt, welches ausschließlich Flächennavigation ohne VOR/DVOR verwendet. Die Einführung des Point-Merge-Systems in Hannover ist ein starkes Indiz dafür, dass am Flughafen Hannover nur wenige Luftfahrzeuge unterwegs sind, die rein auf konventionelle Flugverfahren angewiesen sind. Die Deutsche Flugsicherung ist durchaus verpflichtet, diesen Luftraumnutzern auch weiterhin konventionelle Verfahren anzubieten, das Beispiel Frankfurt/Hahn zeigt jedoch, dass dies mit geringem Aufwand und der Nutzung nur einer Anlage am Boden (in Frankfurt/Hahn direkt am Platz) durchführbar ist. In Abhängigkeit der benötigten Instrumentenflugverfahren und nach entsprechender Prüfung könnte eine ähnliche Konstellation (ein konventionelles Funkfeuer am Platz, Umstellung auf Flächennavigation) auch für Hannover denkbar sein.

Betrachtet man dazu die aktuelle Situation hinsichtlich der Verfügbarkeit der konventionellen Navigationsanlagen im Großraum Hannover, Bremen und Hamburg (DVOR DLE außer Betrieb, WSN NDB außer Betrieb, HW NDB außer Betrieb, LBV VOR außer Betrieb), so stellt sich ebenfalls die Frage hinsichtlich der Notwendigkeit der Vielzahl an Standorten. Vielmehr scheint der Flugbetrieb auch aktuell ohne die benannten konventionellen Funknavigationsanlagen ohne erhebliche Einschränkungen der Kapazität und Sicherheit durchführbar zu sein.

Bewertung durch die Klimaschutzagentur Region Hannover:

Diese Aussagen zeigen, dass im Raum Hannover nur wenige Luftfahrzeuge auf konventionelle Flugverfahren angewiesen sind. Vor diesem Hintergrund ist ein rudimentäres Angebot an konventionellen Flugverfahren vollkommen ausreichend. Folgende Varianten stehen sich gegenüber:

| Variante | Vorteile | Nachteile |
|--|---|--|
| Vorhaben DFS: Errichtung und Betrieb DVOR Nienburg sowie DVOR Sarstedt | Verkehrsteilnehmer, die auf konventionelle Flugverfahren angewiesen sind (zahlenmäßig gering) haben ein größeres Angebot an Flugverfahren | Klimaschutzziele nicht erreichbar, regionalwirtschaftliche Potenziale werden nicht gehoben |
| Prüfvorschlag: Reduzierung der konventionellen Funkfeuer im Umland und Verlegung der verbliebenen Funkfeuer (z.B. direkt an den Flugplatz), DME im Umland | Klimaschutzziele können erreicht werden, regionalwirtschaftliche positive Effekte | Verkehrsteilnehmer, die auf konventionelle Flugverfahren angewiesen sind (zahlenmäßig gering) haben statt eines großen Angebots lediglich ein rudimentäres (aber grundsätzlich ausreichendes) Angebot an Flugverfahren* |
| Umstellung auf Flächennavigation (entsprechend der Vorgabe für Großflughäfen) | Klimaschutzziele können erreicht werden, regionalwirtschaftliche positive Effekte | Kein Angebot an konventionellen Flugverfahren: Verkehrsteilnehmer, die auf konventionelle Flugverfahren angewiesen sind (zahlenmäßig gering) und den Flughafen Hannover anfliegen wollen, müssen ihre Ausrüstung ergänzen* |

* die sehr große Mehrheit an Verkehrsteilnehmern nutzt Flächennavigation und ist nicht betroffen

Dr. Behrend sieht sehr deutliche Hinweise und Indizien, dass Alternativen zum Vorhaben der DFS (zwei Drehfunkfeuer im Umland) zur Beplanung des Luftraums Hannover vorhanden sind (Prüfansätze sind vorhanden).

Aus Klimaschutzsicht wäre die Installation eines konventionellen Funkfeuers am Flughafen Hannover anstelle von Drehfunkfeuern im Umland sinnvoll, da ein Anlagenschutzbereich von 15 km im Bereich Langenhagen nur sehr wenige Potenzialflächen Windenergie berührt, so dass eingeschätzt werden kann, dass die Klimaschutzziele erreicht werden können. Der im Verhältnis geringe Nachteil, dass für wenige Verkehrsteilnehmer das Angebot an An- und Abflugrouten eingeschränkt werden würde, steht in keinem Verhältnis dazu, dass mit dem Vorhaben der DFS die Klimaschutzziele einer ganzen Region unerreichbar werden.

Von daher ist eine ergebnisoffene, transparente und nachvollziehbare Prüfung des Luftraums Hannover dringend geboten.