

Antwort

der Landesregierung
auf die Kleine Anfrage 428
des Abgeordneten Christoph Schulze
fraktionslos
Drucksache 6/928

Wortlaut der Kleinen Anfrage 428 vom 20.03.2015

Akzeptanz des Flughafenstandortes BER erhöhen durch aktive Lärmmin- derungsmaßnahmen

Wie aus gut informierten Quellen der Luftverkehrsbranche verlautbar, haben insbesondere die Flugzeuge der Airbus-Reihe 318, 319, 320 und 321 ein Lärmproblem. Die Flugzeuge dieser speziellen Baureihe haben ein spezielles „Bauprobblem“ – nämlich die sogenannte „Tankdruckausgleichsöffnung“ mit je zwei Öffnungen an beiden Flügeln. Wie in einer Diplomarbeit bereits wissenschaftlich untersucht wurde, erzeugen Strömungsgeräusche an diesen Tankdruckausgleichsöffnungen erhebliche Geräuschemissionen bis > 100 dB(A), die von den Anwohnern im Bereich der Einflugschneise als schrilles Pfeifen, auch Jaulgeräusche wahrgenommen werden. Üblicherweise werden diese Geräusche immer den Triebwerken zugeschrieben, was aber tatsächlich nicht zutrifft, sondern sich aufgrund von Strömungsgeräuschen an diesen sogenannten Tankdruckausgleichsöffnungen realisieren.

Wie bekannt wurde, hat die Lufthansa bereits für Flugzeuge dieser entsprechenden Baureihe 318 bis 321, die den Flughafen Frankfurt am Main anfliegen, angeordnet, dass diese entsprechenden Öffnungen mit sogenannten „Wirbelgeneratoren“ überdeckt werden, einem entsprechenden Zusatzteil im Pennystockbereich, welche bewirken, dass die entsprechenden Pfeifgeräusche nicht mehr auftreten. Diese durch diese Strömungsgeräusche an den Tankdruckausgleichsöffnungen erzeugten Geräusche sind besonders hochfrequent und in einem physiologischen Geräuschparameter, der besonders empfindlich auf das menschliche Gehör und die menschliche Psyche wirkt, wie eine Untersuchung am Flughafen Parchim vor Jahren ergeben hat. Nunmehr stellt sich die Frage, warum diese entsprechende Maßnahme nicht auch für den Flughafen Berlin-Schönefeld angeordnet wird? Wie aus sogenannten gut informierten Luftfahrtkreisen verlautbar, hat Lufthansa das für Frankfurt am Main für seine entsprechenden Flugzeuge der Flotte angeordnet, um Lärmentgelt zu sparen. Bis zu

Datum des Eingangs: 15.04.2015 / Ausgegeben: 20.04.2015

14 % Lärmentgelt konnte reduziert werden und auch die entsprechenden Lärm- und Geräuschbelastungen für die Anwohner konnten deutlich reduziert werden.

Aus diesem Grunde frage ich die Landesregierung:

1. Ist der Landesregierung die Problematik der entsprechenden Geräuscentwicklung um die Tankdruckausgleichsöffnung bekannt?
2. Sind die Lärmentgeltgebührenordnungen des Flughafen Schönefeld analog Frankfurt am Main so ausgerichtet, dass entsprechende Lärmemissionen in diesem Bereich „bestraft“ werden und somit ein Anreiz geschaffen wird, entsprechende Lärmreduzierungen vorzunehmen? Wenn ja, wie sieht die entsprechende Gebührenordnung aus? Gibt es bereits Reaktionen von Seiten der Airlines und der Luftfahrtindustrie?
3. Was gedenkt die Landesregierung zu unternehmen, um hier im Rahmen einer relativ einfachen Maßnahme zu einer deutlichen Reduktion von Fluglärm den Weg zu bereiten und vor allem die Akzeptanz bei den Bürgerinnen und Bürgern im Umfeld des Flughafens zu erhöhen?
4. Welche Handlungsmöglichkeiten sieht die Landesregierung in ihrer Eigenschaft als Oberste Luftverkehrsbehörde für das Land Brandenburg mit „Lufthoheit“ über den Flughafen BER, um hier selbständig zu handeln und Lärmreduktion zu erwirken?

Namens der Landesregierung beantwortet die Ministerin für Infrastruktur und Landesplanung die Kleine Anfrage wie folgt:

Frage 1:

Ist der Landesregierung die Problematik der entsprechenden Geräuschentwicklung um die Tankdruckausgleichsöffnung bekannt?

Zu Frage 1:

Der Landesregierung sind die im Rahmen des Luftfahrtforschungsprogramms des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie bearbeiteten Themen bekannt. Untersuchungen im Schwerpunktthema „Leises Verkehrsflugzeug“ zeigen, dass im Landeanflug die Lärmbeiträge vom Triebwerk und von der Umströmung der Zelle bei heutigen Flugzeugen etwa gleich groß sind. Die entscheidenden Beiträge zum Triebwerkslärm liefern Fan, Freistrahler, Brennkammer und Turbine, beim Umströmungslärm sind dies die Fahrwerke und Hochauftriebssysteme, aber auch überströmte Öffnungen in verschiedensten Bauteilen der Flugzeuge.

Frage 2:

Sind die Lärmentgeltgebührenordnungen des Flughafens Schönefeld analog Frankfurt am Main so ausgerichtet, dass entsprechende Lärmemissionen in diesem Bereich „bestraft“ werden und somit ein Anreiz geschaffen wird, entsprechende Lärmreduzierungen vorzunehmen? Wenn ja, wie sieht die entsprechende Gebührenordnung aus? Gibt es bereits Reaktionen von Seiten der Airlines und der Luftfahrtindustrie?

Zu Frage 2:

Am Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld ist für jeden Start und jede Landung ein Lärmzuschlag zum Entgelt inklusive eines zeitbezogenen Lärmaufschlages zu entrichten. Die Höhe des Lärmzuschlags ist nach insgesamt sieben Lärmklassen gestaffelt. Die Zuordnung der Luftfahrzeuge zu einer der sieben Lärmklassen erfolgt vergleichbar zum Verkehrsflughafen Frankfurt/Main auf der Basis der am Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld gemessenen durchschnittlichen Start- und Lande-lärmpegel. Da die Zuordnung zu den Lärmklassen auf Basis der gemessenen Lärmpegel erfolgt, wird den Luftverkehrsgesellschaften auch ein Anreiz geboten, Maßnahmen zur Reduzierung des Umströmungslärms vorzunehmen, so dass die entsprechend modifizierten Luftfahrzeuge in eine kleinere Lärmklasse eingeordnet werden können und damit ein geringerer Lärmzuschlag zu zahlen ist.

Frage 3:

Was gedenkt die Landesregierung zu unternehmen, um hier im Rahmen einer relativ einfachen Maßnahme zu einer deutlichen Reduktion von Fluglärm den Weg zu bereiten und vor allem die Akzeptanz bei den Bürgerinnen und Bürgern im Umfeld des Flughafens zu erhöhen?

Frage 4:

Welche Handlungsmöglichkeiten sieht die Landesregierung in ihrer Eigenschaft als Oberste Luftverkehrsbehörde für das Land Brandenburg mit „Lufthoheit“ über den Flughafen BER, um hier selbständig zu handeln und Lärmreduktion zu erwirken?

Zu Frage 3 und 4:

Die Landesregierung wird sich, wie bereits in der Vergangenheit geschehen, auch in Zukunft dafür einsetzen, dass eine Staffelung der Start- und Landeentgelte mittels einer lärmabhängigen Komponente erfolgt und dass diese Staffelung beispielsweise unter Einbeziehung aktueller Erkenntnisse fortentwickelt wird.