

Antwort

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage Nr. 2818

der Abgeordneten Clemens Rostock (Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) und Thomas von Gizycki (Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Drucksache 7/7762

Flugbetrieb in Tagesrandzeiten am BER

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

Vorbemerkung der Fragesteller: Seit Eröffnung des Flughafens BER sind die Flüge und Passagierzahlen in 2022 wieder gestiegen und haben mit knapp 20 Millionen Passagieren etwa zwei Drittel der Kapazität erreicht, von der 2004 im Planfeststellungsbeschluss ausgegangen wurde. Doch obwohl die Zahl der Flugbewegung noch weit von einer Kapazitätsgrenze oder den Flugbewegungen im März 2019 entfernt sind (siehe: <https://corporate.berlin-airport.de/content/dam/corporate/de/unternehmen-presse/ber/verkehrsstatistik-2007-2019/2019-03-berlin-de.pdf>, abgerufen am 08.05.2023), empfindet die Bevölkerung in der Flughafenregion die Lärmsituation als belastend: aufgrund von Steilstarts, abweichenden Flugverfahren und Starts und Landungen vor allem in den Tagesrandzeiten zwischen 22:00 und 24:00 sowie zwischen 05:00 und 06:00 Uhr.

1. Welchen Auflagen unterliegt der Flugbetrieb in den Nachtrandzeiten von 22:00 Uhr bis 23:00 Uhr und von 5.00 Uhr bis 06:00 Uhr?

Zu Frage 1: Gemäß Punkt XI. Flugbetriebliche Regelungen der Betriebsgenehmigung des Verkehrsflughafens Berlin-Brandenburg vom 27.03.2012 gelten für den Flugbetrieb zu den genannten Zeiten folgende Beschränkungen:

- In der Zeit zwischen 23:30 und 05:30 Uhr Ortszeit dürfen keine Luftfahrzeuge starten oder landen.
- In der Zeit zwischen 22:00 und 06:00 Uhr Ortszeit dürfen strahlgetriebene Flugzeuge mit einer maximal zulässigen Abflugmasse von mehr als 20.000 kg auf dem Flughafen nur starten oder landen, wenn sie nachweisen, dass ihre gemessenen Lärmzertifizierungswerte in der Summe mindestens 10 EPNdB unter der Summe der für sie geltenden Grenzwerte gemäß Band 1, Teil II, Kapitel 3 des Anhangs 16 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt (ICAO-Abkommen) liegen.

- Von den erstgenannten Regelungen gibt es Ausnahmen unter anderem für Luftfahrzeuge in Notlagen, Einsätze im Katastrophenschutz, Regierungs- und Militärflüge sowie den Postflugverkehr. Von diesen Regelungen sind außerdem verfrühte Landungen von Luftfahrzeugen ausgenommen deren planmäßige Ankunft nach 05:30 Uhr Ortszeit liegt, ab 05:00 Uhr Ortszeit, sowie Starts und Landungen von Luftfahrzeugen, bei deren Bereitstellung und instandhaltungsbedingter Überführung als Leerflüge bis 24:00 Uhr Ortszeit und ab 05:00 Uhr Ortszeit.
 - In der Zeit zwischen 22:00 und 23:00 Uhr Ortszeit sind auch verspätete Landungen von Flugzeugen mit Lärmzulassung nach Band 1, Teil II, Kapitel 3 des Anhangs 16 zum ICAO-Abkommen im gewerblichen Verkehr gestattet, wenn deren planmäßige Ankunftszeit vor 22:00 Uhr Ortszeit liegt.
 - An- und Abflüge im Rahmen von Ausbildungs- und Übungsflügen sind in der Zeit von 22:00 bis 06:00 Uhr Ortszeit sowie an Sonn- und Feiertagen grundsätzlich nicht zulässig. In bestimmten Fällen können Ausnahmen erteilt werden.
 - Triebwerksprobeläufe mit den im Luftfahrzeug eingebauten Flugtriebwerken dürfen grundsätzlich nur durchgeführt werden, wenn nachteilige Auswirkungen in den bewohnten Gebieten in der Umgebung des Flughafens nicht zu besorgen sind.
 - Der Einsatz der Schubumkehr der Flugtriebwerke ist nur aus Gründen der Flugsicherheit zulässig.
 - Zum Schutz der Nachtruhe sind Starts und Landungen bei Flügen nach Instrumentenflugregeln in der Zeit zwischen 23:00 und 24:00 Uhr sowie 05:00 und 06:00 Uhr durch eine Nachtverkehrszahl begrenzt.
 - Die nächtlichen An- und Abflüge mit Flugzeugen sind unter Berücksichtigung der Siedlungsstruktur und, soweit es aus Gründen der Flugsicherheit vertretbar ist, so auf die Start- und Landebahnen zu verteilen, dass sich daraus insgesamt unter Berücksichtigung der Maximalpegel an- und abfliegender Luftfahrzeuge sowie der Zahl der davon Betroffenen die geringstmögliche Belastung für Flughafenanwohner ergibt.
 - Die Genehmigungsbehörde kann in begründeten Einzelfällen Abweichungen von den vorgenannten flugbetrieblichen Regelungen zulassen.
2. Warum finden Flüge in den späten Abend- und frühen Morgenstunden statt, obwohl der Flughafen nur zu zwei Dritteln ausgelastet ist?

Zu Frage 2: Innerhalb der zulässigen Betriebsgrenzen sowie der bestehenden Koordinierungseckwerte für den Flughafen entscheiden die Fluggesellschaften eigenständig über die Planung und Durchführung der Flüge.

3. Wie werden diese Auflagen von der FBB GmbH umgesetzt?

Zu Frage 3: Zuständig für die Umsetzung der Auflagen des Planfeststellungsbeschlusses ist die Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg (LuBB) sowie die Deutsche Flugsicherung (DFS). Die DFS erteilt Luftverkehrsfreigaben entsprechend der flugbetrieblichen Beschränkungen, die LuBB ist zuständig für die Genehmigung von Ausnahmen.

Die FBB hat als Inhaberin der Flughafengenehmigung den Betrieb des Flughafens anhand der Regelungen auszurichten.

4. Wie war die Anzahl der Starts und Landungen über den Tag und in der Nacht im letzten Jahr im Durchschnitt verteilt? Wir erbitten dazu die Information für jede halbe Stunde in Prozent analog zu der Auskunft der FBB auf dieser Seite: (abgerufen am 08.05.2023) <https://travisber.topsonic.aero/WebReport/mst.php?appMode=airport>

Zu Frage 4: Die folgende Darstellung zeigt die durchschnittliche Anzahl von Starts und Landungen in 2022 pro Stunde am bzw. vom BER nach Angaben der FBB:

Stunde	Landungen 2022	Starts 2022
00:00 - 00:59	0,05	0,72
01:00 - 01:59	0,70	0,05
02:00 - 02:59	0,04	0,03
03:00 - 03:59	0,03	0,02
04:00 - 04:59	0,03	0,02
05:00 - 05:59	1,61	0,52
06:00 - 06:59	1,32	14,82
07:00 - 07:59	7,63	16,38
08:00 - 08:59	11,81	9,80
09:00 - 09:59	13,33	11,99
10:00 - 10:59	14,36	12,87
11:00 - 11:59	13,69	15,82
12:00 - 12:59	14,12	14,69
13:00 - 13:59	12,11	14,09
14:00 - 14:59	13,64	12,89
15:00 - 15:59	11,90	14,21
16:00 - 16:59	13,67	12,77
17:00 - 17:59	16,05	13,81
18:00 - 18:59	15,68	14,72
19:00 - 19:59	12,85	12,04
20:00 - 20:59	12,62	12,04
21:00 - 21:59	12,84	9,89
22:00 - 22:59	20,10	6,16
23:00 - 23:59	4,84	2,05

5. Wann ist die Überprüfung der Auswirkung der seit September 2022 geltenden Entgeltordnung auf die Lärmentwicklung vorgesehen?

Zu Frage 5: Es besteht keine Pflicht zur Überprüfung der Auswirkung der Entgeltordnung auf die Lärmentwicklung.

6. Welche Konsequenzen zieht die LuBB aus dem Validierungsbericht der Deutschen Flugsicherung (DFS) vom 29.10.2022 bezüglich der Flugverfahren?

Zu Frage 6: Der Validierungsbericht der DFS wird aktuell seitens der LuBB überprüft. Die Überprüfung ist noch nicht abgeschlossen, da die Fluglärmkommission in ihren letzten beiden Sitzungen weitere Nachfragen zum Bericht gestellt hat, die möglicherweise weitere Erkenntnisse hervorbringen.

7. Unterstützt die Regierung die Forderung der Fluglärmkommission, dass die Flugverfahren zwingend mit einer Lärmbetrachtung verbunden werden? Und wenn ja, wie wird die Landesregierung sich dafür einsetzen, dass die DFS Lärmbetrachtungen künftig automatisch erhebt?

Zu Frage 7: Bei der Festsetzung von Flugverfahren durch Rechtsverordnung hat das BAF Lärmauswirkungen auf die Bevölkerung zu berücksichtigen. Dafür sind Fluglärmkommission und Umweltbundesamt zu beteiligen.

Die DFS fertigt für die in den Fluglärmkommissionen zu beratenden Abflugverfahren Lärmberechnungen an. Diese dienen einerseits der annäherungsweisen Quantifizierung der zu erwartenden Lärmpegel, aber aufgrund der Schwierigkeit, echte Lärmvorhersagen zu berechnen, primär dem Vergleich alternativer Verfahrensvarianten.