

Antwort

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage Nr. 3611

des Abgeordneten Thomas von Gizycki (Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Drucksache 7/9989

Schutz vor Lärm durch Reduzierung der sogenannten Intersection Take offs am Flughafen BER

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

Vorbemerkung des Fragestellers:

Aus der Antwort der Landesregierung auf die Frage 3. der KA 7/9918 (https://www.parlamentsdokumentation.brandenburg.de/starweb/LBB/ELVIS/parladedoku/w7/drs/ab_9900/9918.pdf) ist zu ersehen, dass die Anzahl der Intersection Takeoffs, oder auch Kurzstarts genannt, am BER immer weiter steigt auf schon mehr als jeder zweite Start. Hochfrequentierte Flughäfen wie das Drehkreuz Frankfurt am Main erreichen mit Kurzstarts im Regelbetrieb eine höhere Auslastung und Kapazität, da die Maschinen in kurzem Takt starten können.

Vor dem Hintergrund, dass die Auslastung des Flughafens erst bei etwa zwei Drittel liegt, ist also damit zu rechnen, dass auch die Anzahl der Kurzstarts potentiell weiter steigt und die Anzahl an „normalen“ Starts über die gesamte Länge der Rollbahn immer weiter sinkt. Aber es ist auch zu fragen, warum die Kurzstarts auch ohne höhere Auslastung nötig sein sollen.

Die Kurzstarts waren auch auf der 109. Sitzung der Fluglärmkommission am 11.07.2024 Thema. Dort wurde ein Antrag der Bundesvereinbarung gegen Fluglärm, BVF e.V., beschlossen. (Der Antrag, der in der 108. Sitzung gestellt wurde, ist hier zu finden: <https://lubb.berlin-brandenburg.de/wp-content/uploads/Anlage-5-BVF-Beschlussantrag-Intersection-Take-offs-o-Us.pdf>.)

Die Flughafengesellschaft trug in diesem Zusammenhang vor, dass es bei den Kurzstarts je nach Bahn und Richtung zu einer Zunahme von 1 bis 2 Dezibel bzw. im Bereich der sogenannten Hoffmannkurve (Abflugverfahren D07R-1Q) von 4 bis 5 Dezibel kommt und klassifizierte diese als marginal. Das MLUK vertrat die Auffassung, dass gemäß den Schutzziele für die Lärmaktionsplanung gemäß § 14 FluglärmG auch geringe Minderungen relevanter Fluglärmbelastungen umsetzungswürdig sind.

Das LuftVG enthält des Weiteren Grundsätze für den lärmarmen Betrieb von Luftfahrzeugen, insbesondere Paragraph 29b fordert, dass „beim Betrieb von Luftfahrzeugen in der Luft und am Boden vermeidbare Geräusche zu verhindern und die Ausbreitung unvermeidbarer Geräusche auf ein Mindestmaß zu beschränken [sind] wenn dies erforderlich ist, um die

Eingegangen: tt.mm.jjjj / Ausgegeben: tt.mm.jjjj

Bevölkerung vor Gefahren, erheblichen Nachteilen und erheblichen Belästigungen durch Lärm zu schützen“.

In Paragraph 29b LuftVG wird weiter ausgeführt, dass auf „die Nachtruhe der Bevölkerung [...] in besonderem Maße Rücksicht zu nehmen“ ist und die „Luftfahrtbehörden und die Flugsicherungsorganisation [...] auf den Schutz der Bevölkerung vor unzumutbarem Fluglärm hinzuwirken“ haben.

1. Wie wird der gesetzlichen Pflicht gem. LuftVG entsprochen, vermeidbare Geräusche zu verhindern, um die Bevölkerung vor Gefahren, erheblichen Nachteilen und erheblichen Belästigungen durch Lärm zu schützen?

zu Frage 1:

Der Schutz der Anwohner vor Fluglärm war Gegenstand einer umfassenden Abwägung im Planfeststellungsverfahren beziehungsweise im Planergänzungsverfahren „Lärmschutzkonzept BBI“. Die Anforderungen an den Schutz vor Fluglärm wurden in den Auflagen zur Vermeidung und Minderung des Fluglärms unter Ziffer A II 5.1 des Planfeststellungsbeschlusses in seiner aktuellen Fassung festgesetzt. Diese Regelungen wurden höchstrichterlich bestätigt.

2. Unterstützt die Landesregierung den Beschluss der Fluglärmkommission, dass die Genehmigungsbehörde, die Deutsche Flugsicherung und das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung gebeten werden, umgehend geeignete Maßnahmen zu entwickeln und umzusetzen, um intersection takeoffs für alle Abflugverfahren am Flughafen BER weitestgehend zu unterbinden und damit Fluglärm zu reduzieren?

zu Frage 2:

Die Bewertung und gegebenenfalls Umsetzung der Vorschläge der Fluglärmkommission erfolgt durch die zu beratenden Behörden und Organisationen. Die Landesregierung hat keinen unmittelbaren Einfluss auf die Gegenstände der Beratungen der Fluglärmkommission.

3. Inwieweit setzt sich die Landesregierung dafür ein, dass die Schutzziele, wie sie im § 29 LuftVG genannt sind, im Gesetz und im untergesetzlichen Regelwerk konkretisiert werden?

zu Frage 3:

Die Landesregierung hält die Ermächtigungsgrundlage des § 29 LuftVG zur Abwehr von betriebsbedingten Gefahren für die Sicherheit des Luftverkehrs sowie für die öffentliche Sicherheit oder Ordnung durch die Luftfahrt (Luftaufsicht) für ausreichend.

4. Herr Minister Genilke wird im Zusammenhang mit der 109. Sitzung der Fluglärmkommission in der MAZ vom 14.07.2024 zitiert (<https://www.maz-online.de/lokales/dahmepreewald/schonefeld/kein-verbot-am-flughafen-ber-laute-kurzstarts-sollen-weiterhin-erlaubt-bleiben-V6IXOTOAHFBK7C25PZBWRUAJN4.html>), dass er sich der Forderung anschließt, dass Kurzstarts weitgehend vermieden werden sollen. Wie wird er entsprechend vorgehen?

zu Frage 4:

Die Abwicklung der Flugbewegungen am Verkehrsflughafen Berlin Brandenburg obliegt den verantwortlichen Piloten in Abstimmung mit der Flugsicherungsorganisation unter Beach-

tung der einschlägigen Regeln. Die flugbetrieblichen Regelungen des Planfeststellungsbeschlusses sowie der Betriebsgenehmigung für den Verkehrsflughafen sehen keine Beschränkungen bezüglich der Nutzung von Intersection-Takeoffs vor. Seitens der Landesluftfahrtbehörden besteht derzeit keine Möglichkeit, die Nutzung von Intersection-Takeoffs einzuschränken. Der Minister begrüßt eine freiwillige Reduzierung der Nutzung von Intersection-Takeoffs durch die Fluggesellschaften sowie der Flugsicherung.