

## 17. Wahlperiode

### Schriftliche Anfrage

#### des Abgeordneten Martin Delius (PIRATEN)

vom 30. April 2015 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 04. Mai 2015) und **Antwort**

#### Wie steht es um den aktiven Schallschutz am BER?

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

Die Antworten beruhen auf Angaben der Deutschen Flugsicherung (DFS), die zu diesen Fragen um Stellungnahme gebeten wurde.

Frage 1: Soll am BER das Verfahren des kontinuierlichen Steig- und Sinkflugs angewendet werden? Wenn ja, wie weit fortgeschritten ist die Planung der Umsetzung? Wenn nein, warum nicht?

Antwort zu Frage 1: Vor Festlegung und Veröffentlichung standardisierter Verfahren sowohl für den kontinuierlichen Sink- als auch Steigflug im Regelbetrieb wird zunächst der tatsächliche Verkehr im Hinblick auf Menge, Charakteristik und Komplexität über zwei Flugplanperioden validiert. Auf Basis der Erkenntnisse werden ggf. entsprechende Verfahrensentwürfe erstellt und nach Beratung in der Fluglärmkommission festgelegt und umgesetzt.

Frage 2: Soll am BER der Abflugwinkel auf über 3° angehoben werden? Wenn ja, wie weit fortgeschritten ist die Planung der Umsetzung? Wenn nein, warum nicht?

Antwort zu Frage 2: Gemäß ICAO-Doc 8168 Vol. II (Construction of Visual and Instrument Flight Procedures) wird der Standard-Steiggradient (Standard Procedure Design Gradient (PDG)) mit 3,3 % berechnet. Am BER gibt es verschiedene Abflugstrecken mit verschiedenen Steiggradienten. So gibt es zum Zwecke des aktiven Lärmschutzes mehrere Abflugstrecken, die mit einem Gradienten von 8% (im Volksmund: Wannsee- und Müggelseeroute) bzw. sogar 10% (Hoffmann-Kurve) konstruiert sind. Grundsätzlich gilt es aber, für jeden Flugzeugtyp und jede Destination eine Abflugroute bereit zu halten. Daher muss das Design der Abflugrouten den Standard-Steiggradienten umfassend berücksichtigen.

Frage 3: Soll am BER die sogenannte Eindrehhöhe angehoben werden? Wenn ja, wie weit fortgeschritten ist die Planung der Umsetzung? Wenn nein, warum nicht?

Antwort zu Frage 3: Ein Endanflug soll grundsätzlich nicht unnötig in die Länge gezogen werden. Des Weiteren ist ein Höhenunterschied von 1000 Fuß bei den Eindrehhöhen auf Nord- bzw. Südpiste zwingende Voraussetzung für den parallelen unabhängigen Betrieb. Aus diesem Grund bleibt es für die Südpiste bei einer Anflughöhe von 3000 Fuß. Für die Nordpiste wurde, aufgrund der Stadtnähe, eine Anflughöhe von 4000 Fuß festgelegt.

Für beide Verfahren sind die entsprechenden Veröffentlichungen bereits im Jahr 2012 erfolgt.

Frage 4: Sollen am BER sogenannte Wirbelgeneratoren in den Flotten verbaut werden? Wenn ja, wie weit fortgeschritten ist die Planung der Umsetzung? Wenn nein, warum nicht?

Antwort zu Frage 4: Diese Frage ist von den Fluggesellschaften zu beantworten, die am Flughafen BER mit Flugzeugen der Airbus A320-Familie operieren werden.

Frage 5: Wie wird sichergestellt und dokumentiert, dass durchgeführte Maßnahmen des aktiven Schallschutzes tatsächlich Wirkung entfalten?

Antwort zu Frage 5: Fluglärmmessungen sind Aufgabe der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB).

Diese betreibt 18 feste und 2 mobile Fluglärmmessstellen. Die Lage der Messstellen sind dem folgenden Link zu entnehmen: <http://travisber.topsonic.aero/>

Die Auswertungen sind auch im Fluglärmjahresbericht der FBB enthalten. Der Bericht für das Jahr 2014 wird nach Angaben der FBB voraussichtlich noch im Mai erscheinen. Der Jahresbericht für das Jahr 2013 ist dem nachfolgenden Link zu entnehmen: <http://www.berlin-airport.de/de/presse/publikationen/unternehmen/2014/2014-06-fluglaermbericht-2013.pdf>

Berlin, den 15. Mai 2015

Michael Müller  
Regierender Bürgermeister

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 18. Mai 2015)