

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten **Bettina König (SPD)**

vom 15. August 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 21. August 2019)

zum Thema:

**Entwicklung des Koordinationseckwerts für TXL, SXF und BER –
Berliner Flugregulierung erstnehmen**

und **Antwort** vom 04. September 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 10. Sep. 2019)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Frau Abgeordnete Bettina König (SPD)
über

den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin
über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/20614
vom 15.08.2019
über Entwicklung des Koordinationseckwerts für TXL, SXF und BER –
Berliner Flugregulierung ernstnehmen

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

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl bemüht, Ihnen eine Antwort auf Ihre Anfrage zukommen zu lassen und hat daher die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB) zu den Fragen 1 bis 5, 7, 9, 10 und 12 um Stellungnahme gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurde. Sie wird in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Frage 1:

Wie lautet der aktuelle Koordinationseckwert für die Flughäfen Tegel (TXL) und Schönefeld (SXF)? Welche Werte werden für den Flughafen Berlin Brandenburg Willy Brandt (BER) angesetzt?

Antwort zu 1:

Die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB) hat dazu mitgeteilt:

„Die aktuellen Koordinationseckwerte für den Flughafen Tegel (TXL) betragen 52 Flugbewegungen pro Stunde. Für den Flughafen Schönefeld (SXF) sind es 26 Bewegungen pro Stunde.

Die Koordinierungseckwerte für den Flughafen Berlin Brandenburg (BER) sind noch nicht festgelegt; sie werden Anfang 2020 durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) angewiesen.“

Frage 2:

Wie hat sich der Koordinationseckwert für den Flughafen Tegel seit 2014 entwickelt?

Antwort zu 2:

Die FBB hat dazu mitgeteilt:

„Der Eckwert in TXL ist seit 2014 unverändert geblieben.“

Frage 3:

Wird ein Überschreiten des Koordinationseckwertes dokumentiert und wie oft war das ggf. in 2018 und 2019 für den Flughafen Tegel der Fall? Bitte nach Kalenderwochen aufschlüsseln.

Antwort zu 3:

Die FBB hat dazu mitgeteilt:

„Das Monitoring zur Einhaltung der Eckwerte erfolgt – ebenso wie die Vergabe sämtlicher Airport Slots für die Berliner Flughäfen – durch die Fluko Flughafenkoordination Deutschland GmbH.“

Frage 4:

Wie viele Starts und Landungen fanden seit Beginn dieses Jahres am Flughafen Tegel zwischen 23:00 – 05:59 Uhr statt? Bitte nach Starts und Landungen sowie nach Kalenderwochen aufschlüsseln. Bitte Begründungen für die gewerblichen Flugbewegungen in dieser Zeit je Vorfall aufführen.

Antwort zu 4:

Die FBB hat dazu folgende Statistik übermittelt:

Woche.Jahr	Anzahl Starts und Landungen in TXL zwischen 23:00:00 und 05:59:59 Uhr
01.2019	28
02.2019	30
03.2019	19
04.2019	25
05.2019	33
06.2019	20
07.2019	16
08.2019	18
09.2019	15
10.2019	33
11.2019	29
12.2019	18
13.2019	22
14.2019	15
15.2019	23
16.2019	18
17.2019	21

18.2019	17
19.2019	22
20.2019	36
21.2019	25
22.2019	18
23.2019	68
24.2019	49
25.2019	47
26.2019	34
27.2019	35
28.2019	43
29.2019	28
30.2019	36
31.2019	40

Die jeweils aktuelle Nachtflugstatistik für den Flughafen Tegel ist im Übrigen auf der Internetseite der Fluglärmschutzkommission für den Verkehrsflughafen Berlin-Tegel zu finden:

https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/politik_planung/luft/tegel/fluglaermschutzkommission.shtml.

Hinsichtlich der prozentualen Aufteilung der Begründungen für gewerbliche Flugbewegungen während der Flugbeschränkungszeiten verweist der Senat auf die Antwort zu Frage 4 der Schriftlichen Anfrage Nr.18/18322.

Frage 5:

Wie viele Starts und Landungen fanden während der Sommerferien 2019 am Flughafen Tegel statt? Wie viele dieser Flugbewegungen fanden zwischen 23:00 – 05:59 Uhr statt? In welche Lärmklassen fielen die Flugbewegungen zwischen 23:00 und 05:59 Uhr? Wie hoch waren die vergleichbaren Zahlen in den Sommerferien 2018?

Antwort zu 5:

Die FBB hat dazu mitgeteilt:

„Die Daten für die Sommerferien 2019 stehen noch nicht komplett zur Verfügung. Vom 20.06.2019 bis 31.07.2019 haben am Flughafen Tegel 23.289 Starts und Landungen stattgefunden. In der Zeitscheibe von 23:00:00 Uhr bis 23:59:59 Uhr haben in 2018 und 2019 in den Sommerferien folgende Flugbewegungen in den ausgewiesenen Lärmklassen stattgefunden:

Flughafen Tegel		23:00:00 - 05:59:59 Uhr	
		20.06.2019- 31.07.2019	05.07.2018- 17.08.2018
01	0 bis 70,9 dB	1	4
02	71,0 bis 73,9 dB	2	26
03	74,0 bis 76,9 dB	72	135
04	77,0 bis 79,9 dB	61	124
05	80,0 bis 84,9 dB	0	1

Frage 6:

Wie hoch ist der zeitliche Mindestabstand/die Taktung zwischen aufeinanderfolgenden Starts bzw. Landungen?

Antwort zu 6:

Es gibt keine zeitliche, sondern nur eine räumliche Staffelung der Flüge. Diese ist abhängig von dem jeweils eingesetzten Flugzeugmuster (Wirbelschleppen-Problematik: hinter größeren Luftfahrzeugen muss ein größerer Abstand gehalten werden als hinter kleineren Mustern) und den unterschiedlichen Separationsvorschriften im Reiseflug (bis zu fünf nautische Meilen) bzw. im Nahbereich des Flughafens (im Endanflug drei nautische Meilen).

Frage 7:

In Drucksache 18/18322 wird als Hauptursache für Verspätungen bei Starts und Landungen mit 36% bzw. 38% „Lfz-Rotation, Versp. Ankunft des Lfz“ angegeben. Welche Maßnahmen werden von den Fluggesellschaften gefordert, um zu verhindern, dass verspätete Landungen zu verspäteten Starts führen?

Antwort zu 7:

Die FBB hat dazu mitgeteilt:

„Der BFG/FBB sind keine Forderungen der Fluggesellschaften bekannt.“

Frage 8:

In welcher Form werden die Ausnahmegenehmigungen objektiv ausgewertet, insbesondere um die Unvermeidbarkeit (ggf. im Nachhinein) und die mögliche Verantwortung der Fluggesellschaften zu prüfen?

Antwort zu 8:

Die Unvermeidbarkeit der Verspätungen ist in jedem Einzelfall stets gegenüber der Luftaufsicht nachzuweisen und darzulegen, um gemäß Luftfahrthandbuch Deutschland (AIP EDDT AD 2.20) eine genehmigte Ausnahme von den örtlichen Flugbeschränkungen in der Zeit von 23:00 Uhr bis 24:00 Uhr zu erlangen. Als zusätzliche Kontrollinstanz hat die Luftaufsicht ihre Entscheidungen bei Vorhaben zwischen 23:30 Uhr und 24:00 Uhr mit der fachaufsichtführenden Obersten Luftfahrtbehörde bei der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK) abzustimmen. Neben dieser ad hoc Prüfung werden die Nachtflugbewegungen nachträglich einem regelmäßigen Monitoring durch die Oberste Luftfahrtbehörde und den Fluglärmschutzbeauftragten (ebenfalls SenUVK) unterzogen. Nachtflugbewegungen unterliegen demnach einer tagesaktuellen Prüfung sowie einer systematischen Auswertung auf unterschiedlichen Ebenen. Zur systematischen Auswertung werden bspw. Informationen zu Umlaufplänen und –zeiten der Luftfahrzeuge, Verspätungsgründe, die allgemeine Verkehrslage (sowohl national als auch international) sowie sonstige äußere Faktoren herangezogen, die Verspätungen ursächlich bedingen können. Zusätzlich unterliegt der Nachtluftverkehr einer kritischen Bewertung durch die Fluglärmschutzkommission des Verkehrsflughafens Berlin-Tegel und ihrer berufenen Mitglieder, sodass eine ergänzende Prüfung sichergestellt ist.

Frage 9:

Welche Vereinbarungen zu möglichen Maßnahmen mit welchen Prozesspartnern wurden im Rahmen des angeführten monatlichen Standortdialogs in 2018 und 2019 getroffen? Wie wird die Umsetzung der Vereinbarungen überwacht?

Antwort zu 9:

Die FBB hat dazu mitgeteilt:

„Im Rahmen des Standortdialogs wurden Vereinbarungen mit den Sicherheitsdienstleistern und der Bundespolizei sowie mit den Passage-Abfertigern getroffen. Das Monitoring der Wirksamkeit erfolgt im Rahmen des Standortdialogs.“

Frage 10:

Wie viele Flugzeuge mussten aufgrund von technischen Schwierigkeiten zum Flughafen Tegel in 2019 zurückkehren?

Antwort zu 10:

Die FBB hat dazu mitgeteilt:

„In dem Zeitraum vom 01.01.2019 bis 31.07.2019 mussten 3 Flugzeuge an den Flughafen Tegel zurückkehren.“

Frage 11:

Nach welchen Kriterien wird über den anzufliegenden Flughafen im Falle technischer Probleme entschieden? Inwieweit wird dabei die Besiedlungsdichte berücksichtigt?

Antwort zu 11:

Hauptkriterium für die Entscheidung ist aus Sicherheitsgründen die Frage, welcher nächstgelegene Flughafen die technischen Anforderungen für das jeweils eingesetzte Fluggerät erfüllt (Kriterium ist u.a. die Länge der Start- und Landebahn). Diese Entscheidung trifft allein der verantwortliche Luftfahrzeugführende. Die Besiedlungsdichte spielt bei dieser für die Sicherheit äußerst wichtigen Entscheidung zunächst keine Rolle. Daneben wird durch geeignete Anflug-Verfahren ein höchstmögliches Sicherheitsniveau für die Bevölkerung gewährleistet.

Frage 12:

Für welchen Zeitraum sind die für die Ausweisung des Lärmschutzbereiches notwendigen Messungen des durch Fluglärm hervorgerufenen Dauerschallpegels auf einem Grundstück geplant? Werden die Bürger*innen in den entsprechenden Gebieten über die Messungen und deren Ergebnisse informiert und ggf. in welcher Form?

Antwort zu 12:

Die FBB hat dazu mitgeteilt:

„Es werden keine Messungen im Rahmen der Ausweisung des Lärmschutzbereichs durchgeführt. Lärmschutzbereiche werden auf Basis einer Verkehrsprognose nach der 1. Fluglärmschutz-Verordnung berechnet.“

Berlin, den 04.09.2019

In Vertretung
Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz