

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Stefan Förster (FDP)

vom 07. Januar 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 07. Januar 2021)

zum Thema:

Belastung der Müggelseeroute durch Fluglärm

und **Antwort** vom 22. Januar 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 25. Januar 2021)

Herrn Abgeordneten Stefan Förster (FDP)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

Antwort
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/26046
vom 07. Januar 2021
über Belastung der Müggelseeroute durch Fluglärm

Vorbemerkung: Die Schriftliche Anfrage betrifft Sachverhalte, die der Senat nicht ausschließlich aus eigener 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), die Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS), die Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg (LuBB) und den Fluglärmschutzbeauftragten für Berlin-Brandenburg um Stellungnahmen gebeten. Diese sind in die Antwort einbezogen.

1. Welche Gründe gibt es dafür, die südliche Start- und Landebahn des BER seit Anfang Dezember nicht mehr zu nutzen und wie lange soll dies anhalten? Wer hat dies wann entschieden?

Zu 1.: Die operative Entscheidung der FBB zur temporären Außerbetriebnahme der südlichen Start- und Landebahn erfolgte aus Gründen der Kostenminimierung und Ressourcenschonung im November 2020. Die Wiederinbetriebnahme wird erfolgen, sobald die luftverkehrliche Situation dies erfordert. Die LuBB hat dem Antrag der FBB zur temporären Außerbetriebnahme mit Bescheid vom 02.12.2020 auf Grundlage von § 45 Abs. 3 Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) in Ausübung des ihr darin zugewiesenen Ermessens stattgegeben. Die FBB hat mittlerweile bei der LuBB eine Verlängerung der Außerbetriebnahme bis zum 28.02.2021 beantragt.

2. Ist es zutreffend, dass damit vor allem Kosten der Flughafenfeuerwehr reduziert werden sollen? Wenn ja, um welche Kosten geht es dabei, wie entstehen sie und in welcher Höhe?

Zu 2.: Ein überwiegender Teil der Kostenminimierung durch diese Maßnahme betrifft die Flughafenfeuerwehr. Mit der temporären Befreiung von der Betriebspflicht für die südliche Start- und Landebahn werden primär die für die südliche Start- und Landebahn vorzuhaltenden Fahrzeuge der Feuerwehr zeitweilig außer Dienst gestellt, so dass sich der betriebliche Aufwand bei der Flughafenfeuerwehr um ca. ein Viertel reduziert. Hiervon ist die Funktionsfähigkeit der Flughafenfeuerwehr an der nördlichen

Start- und Landebahn, die in Abgrenzung zur südlichen Start- und Landebahn ein eigenes Bahnsystem bildet, nicht berührt. Die exakte Höhe der Kostenreduktion unterliegt dem Betriebs- und Geschäftsgeheimnis der FBB.

3. Wie viele Beschwerden hinsichtlich einer gestiegenen Belastung durch Fluglärm durch das Befliegen der Müggelseeroute liegen seit deren Inbetriebnahme vor? Wie wird diesen nachgegangen?

Zu 3.: Hinsichtlich der Müggelseeroute sind bei der FBB seit Inbetriebnahme (IBN) des Flughafens Berlin Brandenburg „Willy Brandt“ (BER) 42 Beschwerden von zehn Beschwerdeführer bzw. Beschwerdeführerinnen eingegangen. Beim Büro des Fluglärmenschutzbeauftragten für Berlin Brandenburg sind seit IBN des BER 100 Beschwerden von 13 Beschwerdeführern bzw. Beschwerdeführerinnen eingegangen, die einen Zusammenhang mit einem Abflug über den Müggelsee aufweisen. Hiervon gehen 69 Beschwerden auf eine einzige Beschwerdeführerin bzw. auf einen einzigen Beschwerdeführer zurück.

Die FBB prüft bei jeder Beschwerde, ob bei den fraglichen Flugbewegungen die geltenden Flugverfahren und Nachtflugregelungen eingehalten wurden. Bisher hat die FBB keine Abweichungen von den Vorgaben festgestellt.

Das Büro des Fluglärmenschutzbeauftragten prüft ebenfalls, ob sich Anhaltspunkte für eine Unregelmäßigkeit ergeben. Über das Ergebnis der Auswertung wird der Beschwerdeführer bzw. die Beschwerdeführerin in einer Antwort informiert. Die gesamte Beschwerdesituation wird regelmäßig statistisch ausgewertet und aufgearbeitet und in einem Jahresbericht dargelegt. Dieser wird u. a. in der zuständigen Fluglärmenschutzkommission vorgestellt.

4. Ist es zutreffend, dass die Deutsche Flugsicherung bei Ostwind die Maschinen bevorzugt auf die Müggelseeroute leitet und wenn ja, mit welcher Begründung?

Zu 4.: Für Abflüge bei Ostwind von der nördlichen Start- und Landebahn mit Flugzielen in westlicher Richtung ist die Müggelseeroute die lärmoptimierte Route. Pilotinnen und Piloten sind deshalb grundsätzlich gehalten, diese Route zu nehmen.

5. Sind dem Senat und der Flugsicherung die Belastungen der Bevölkerung insbesondere in Friedrichshagen, aber auch in Müggelheim dadurch bekannt? Wenn ja, wie wird diese eingeschätzt?

Zu 5.: Senat und DFS sind sich der Belastung der Bevölkerung durch Fluglärm bewusst. Die DFS führt im Rahmen der Planung von Flugrouten Lärmberechnungen durch. Diese Berechnungen machen die Lärmbelastung verschiedener Flugroutenvarianten vergleichbar, berechnen jedoch nicht die Lärmbelastung einzelner Orte.

Die FBB betreibt im Eppenbrunner Weg am südwestlichen Rand von Müggelheim die Messstelle 19. Mitte Dezember 2020 wurde zusätzlich die Messstelle 31 (Lehrkabinett Teufelssee) südlich des Müggelsees in Betrieb genommen. Die Messwerte sind unter folgendem Link öffentlich einsehbar (das Jahr 2020 ist derzeit noch nicht abschließend aufbereitet): <https://travisber.topsonic.aero/WebReport/mst.php?nmtid=31>

Vor Inbetriebnahme des BER wurde die Lärmbelastung unter anderem in Friedrichshagen durch mobile Messungen ermittelt. Eine Wiederholung dieser Messungen ist im März 2021 geplant. Berichte mobiler Messungen sind unter folgendem Link veröffentlicht: <https://www.berlin-airport.de/de/unternehmen/umwelt/fluglaerm/fluglaermmessungen/mobile-messungen/index.php>

6. Wann ist mit einer fachlichen Evaluation der Müggelseeroute auf deren Eignung und Lärmbelastung hin zu rechnen? Wer wird diese durchführen?

Zu 6.: Die DFS validiert sämtliche An- und Abflugverfahren des BER über einen Zeitraum von 24 Wochen. Der Beginn der Validierung ist an die Wiederöffnung der südlichen Start- und Landebahn gebunden. Die Ergebnisse werden anschließend der Fluglärnkommision dargelegt. Dort erfolgt dann die Beratung der DFS insbesondere im Hinblick auf die Lärmbelastung.

Berlin, den 22. Januar 2021

In Vertretung

Vera Junker
Senatsverwaltung für Finanzen