Abgeordnetenhaus BERLIN

Drucksache 18 / 28 561
Schriftliche Anfrage

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Andreas Statzkowski (CDU)

vom 09. September 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 13. September 2021)

zum Thema:

Hobbyflieger über Westend

und **Antwort** vom 28. Sept. 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 30. Sept. 2021)

Die Drucksachen des Abgeordnetenhauses sind bei der Kulturbuch-Verlag GmbH zu beziehen.
Hausanschrift: Sprosserweg 3, 12351 Berlin-Buckow · Postanschrift: Postfach 47 04 49, 12313 Berlin, Telefon: 6 61 84 84; Telefax: 6 61 78 28.

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Andreas Statzkowski (CDU)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/28561
vom 09. September 2021
über Hobbyflieger über Westend

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 Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) 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:

Auf welcher rechtlichen Grundlage sind unter welchen Rahmenbedingungen das Nutzen von Privatflugzeugen in Berlin möglich?

Antwort zu 1:

Gemäß § 1 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) ist die Benutzung des Luftraumes durch Luftfahrzeuge grundsätzlich frei, soweit sie nicht durch andere Gesetze oder Rechtsvorschriften beschränkt wird. Neben operativen Regelungen im Luftverkehr wie bspw. eine gewisse Mindestsichtweite und Abstand zu Wolken sowie anderen Luftfahrzeugen können weitere Bestimmungen die Nutzung des Luftraums einschränken.
Eine maßgebliche Einschränkung ist beispielsweise die Sicherheitsmindesthöhe bei Flügen nach Sichtflugregeln, die § 37 Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) i.V.m. der Europäischen Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 zur Festlegung gemeinsamer Luftverkehrsregeln und Betriebsvorschriften für Dienste und Verfahren der Flugsicherung regeln. Hiernach müssen Luftfahrzeuge über dem Berliner Stadtgebiet mindestens 1.000 ft (feet) (ca. 300 m) über dem höchsten Hindernis innerhalb eines Umkreises von 600 m fliegen.

Weiterhin können Flughafenkontrollzonen und Flugbeschränkungsgebiete die Nutzung des Luftraums einschränken. So befindet sich um den Verkehrsflughafen Berlin-Brandenburg (BER) eine solche Kontrollzone, die auch Teile des südlichen Berliner Stadtgebiets umfasst. Ein Einfliegen in diese Kontrollzone bedarf der vorherigen Genehmigung der Flugsicherungsorganisation (hier: DFS – Deutsche Flugsicherung GmbH).
Weiterhin befindet sich ein Flugbeschränkungsgebiet (hier: ED-R 146) rund um das Reichstagsgebäude. Das ED-R 146 ist ein kreisförmiges Gebiet mit einem Radius von 3 NM (nautische Meile) ((5,556 km) um das Reichstagsgebäude und einer Höhe von 5.000 ft (ca. 1.500 m) MSL (Mean Sea Level/Höhe über dem Meeresspiegel). Flugbeschränkungsgebiete dienen der Abwehr von Gefahren für die öffentliche Sicherheit oder Ordnung. Ein Einfliegen ist hier nicht ohne Weiteres zulässig und bedarf der vorherigen Genehmigung durch das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF)

Frage 2:

Inwieweit kommen Belange des Lärmschutzes für die Bewohner zum Tragen?

Antwort zu 2:

Bei der Frage der Nutzung des Berliner Luftraums für Hobbyflieger, stellt der Lärmschutz kein direktes Kriterium dar. Die Flüge sind - mit Ausnahme der Kontrollzone - nicht erfassungspflichtig.
Das Land Berlin berücksichtigt Sachverhalte des Lärmschutzes aufgrund der Verkehrsflughäfen im Lärmaktionsplan. Da der Ortsteil Westend außerhalb der Schutzzonen liegt, sind dort keine Maßnahmen des Schallschutzprogramms des Flughafen BER vorgesehen.

Frage 3:

Welche Erkenntnisse hat der Berliner Senat bezüglich einer massiven Zunahme von Privatflügen insbesondere nach Schließung des Flughafens Tegel?

Antwort zu 3:

Nach Kenntnis des Senats haben sich die Flugbewegungszahlen durch sog. Kleinflugzeuge im Berliner Luftraum seit der Schließung des Verkehrsflughafens Berlin-Tegel (TXL) nicht signifikant verändert.

Frage 4:

Inwieweit hat sich die Situation und Rechtslage für Privatflüge durch die Schließung des Flughafens Tegel verändert?

Frage 5:

Inwiefern finden Erhebungen über die Anzahl der Privatflüge statt bzw. inwieweit finden Lärmmessungen zu den Privatflügen über Wohngebieten statt?

Antwort zu 4 und 5:

Die Fragen werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.
Vor der Schließung von TXL war dieser weiträumig von einem Luftraum umgeben, der als Kontrollzone bezeichnet wird und der geordneten An- und Abflugkontrolle diente. In der Kontrollzone TXL waren Flugbewegungen von nicht-gewerblichen Luftfahrzeugen (unter Sichtflugregeln) nur nach einer vorherigen Flugverkehrsfreigabe der DFS möglich. Nach der Schließung von TXL wurde diese Kontrollzone durch das BAF aufgehoben. Der Luftraum im Berliner Norden hat sich dann in die allgemeine Luftraumstruktur eingegliedert. Ein Einfliegen in diesen Luftraum ist aktuell unter Einhaltung der genannten gesetzlichen Bestimmungen und luftrechtlichen sowie verkehrlichen Regelungen zulässig.
Daten über die Anzahl der Flugbewegungen unter Sichtflugbewegungen im sog. unkontrollierten Luftraum liegen dem Senat nicht vor, sodass dazu keine Erhebung durchgeführt werden kann. Zur Erstellung der strategischen Lärmkarten werden die hier in Rede stehenden nicht-gewerblichen Luftfahrzeuge (unter Sichtflugregeln) nicht erfasst. Dem Senat liegen keine Informationen vor, ob im Rahmen mobiler Messungen der FBB auch die hier in Rede stehenden nicht-gewerblichen Luftfahrzeuge (unter Sichtflugregeln) erfasst werden.

Die DFS teilt hierzu mit:
„Nach Auflösung des Kontrollzonenverbunds Berlin Tegel und Berlin Schönefeld und der Neufestlegung der Kontrollzone Berlin Brandenburg kann der Luftraum über dem nördlichen Teil der Stadt Berlin unter bestimmten Voraussetzungen von Sichtfliegern auch ohne gesonderte Freigabe der Flugsicherung beflogen werden (…). Da in der Regel kein Kontakt zur Flugsicherung besteht, liegen der DFS auch keine Daten über die Anzahl der Flüge vor. (…) Die DFS nimmt keine Lärmmessungen vor.“

Frage 6:

Welche Hilfe können Berliner und Berlinerinnen bekommen, falls ihr Wohngebiet erheblich von Fluglärm betroffen ist?

Antwort zu 6:

Von Fluglärm betroffene Berlinerinnen und Berliner können sich bei der Aufstellung des Lärmaktionsplans beteiligen, dessen Fortschreibung im Fünfjahresturnus gesetzlich vorgeschrieben ist. Zudem können sie sich an den Fluglärmbeauftragten des Landes Berlin wenden. Bei Fluglärm durch Verkehrsflugzeuge besteht weiterhin die Möglichkeit, direkt den Flughafenbetreiber anzusprechen.

Berlin, den 28.09.2021

In Vertretung
Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz