

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Robert Schaddach (SPD)**

vom 11. Oktober 2017 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 11. Oktober 2017)

zum Thema:

SXF und BER – aktuelles und zukünftiges Nachtflugverbot sowie Lärmschutzmaßnahmen

und **Antwort** vom 20. Oktober 2017 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 27. Okt. 2017)

Herrn Abgeordneten Robert Schaddach (SPD)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

Antwort

auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/12457

vom 11. Oktober 2017

über SXF und BER – aktuelles und zukünftiges Nachtflugverbot sowie Lärmschutz-
maßnahmen

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

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) um Stellungnahme gebeten. Sie ist in die Antwort einbezogen.

1. Wie ist das aktuelle (SXF) und zukünftige (BER) Nachtflugverbot -insbesondere bei der derzeitigen Nutzung der sog. Südbahn- geregelt?

Zu 1.: Für die Nutzung vom Flughafen Schönefeld (SXF) im Nordbahnbetrieb liegt eine 24-Stunden-Genehmigung vor. Es gibt Ausnahmen für Flugzeuge mit hoher Lärmemission.

Während der temporären Nutzung der Südbahn gelten die strengeren Nachtflugbeschränkungen für den zukünftigen Betrieb des Flughafens Berlin Brandenburg (BER). Dies ist im Bescheid der Oberen Luftfahrtbehörde der Länder Berlin und Brandenburg vom 01.03.2017 unter Ziffer 8 „Hinweise zum Nachtflugbetrieb“ festgehalten (siehe http://www.lbv.brandenburg.de/dateien/luftfahrt/170301_Bescheid_Nordbahnschliessung_Suedbahnbetrieb_2017.pdf).

Die Nachtflugbeschränkungen am zukünftigen BER sind in Abschnitt XI. der Änderung und Neufassung der Genehmigung des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld, zukünftig Verkehrsflughafen Berlin Brandenburg, vom 27.03.2012 (siehe http://www.lbv.brandenburg.de/dateien/luftfahrt/Aenderung_Neufassung_der_Genehmigung_Verkehrsflughafens_Berlin-Schoenefeld.pdf) dargelegt. Demnach sind in der Kernnachtzeit von 0:00 bis 5:00 Uhr reguläre Linienflüge ausgeschlossen. Die Zeiten von 23:30 bis 24:00 Uhr und von 5:00 bis 5:30 Uhr sind ausschließlich für Ver-

spätungen und Verfrühungen zulässig. Während der Tagesrandzeiten von 22:00 bis 24:00 und 5:00 bis 6:00 Uhr ist die Anzahl der Flugbewegungen beschränkt.

2. Kommt es hierbei derzeit zu Beeinträchtigungen – einerseits des Flugverkehrs und andererseits der Anwohnerinnen und Anwohner – insbesondere im Vergleich zur bisher genutzten nördlichen Start- und Landebahn?

Zu 2.: Durch die Nutzung der Südbahn können sich die Flugzeiten geringfügig ändern. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

3. Wann ist die Eröffnung des Flughafens Berlin Brandenburg Willy Brandt (BER) geplant?

Zu 3.: Der Termin wird derzeit von der FBB mit allen beteiligten Firmen validiert. Im Anschluss daran wird die Geschäftsleitung der FBB den beabsichtigten Inbetriebnahmetermin zunächst dem Aufsichtsrat mitteilen.

4. Inwieweit sind die künftigen Flugrouten mit der Natur- und Landschaftsschutzgebietsausweisung für den Müggelsee vereinbar?

Zu 4.: Die Müggelseeroute war Gegenstand des Verfahrens BVerwG 4 C 35.13 vor dem Bundesverwaltungsgericht. Die Klage wurde mit Urteil vom 18.12.2014 abgewiesen.

5. Wie ist der aktuelle Stand der Bearbeitung der Anträge für das Schallschutzprogramm des BER?

Zu 5.: Zum 30.09.2017 wurden 92 Prozent der Anträge seitens der FBB bearbeitet.

6. Warum dauert die Bearbeitung der Anträge solange und wird nicht großzügiger im Sinne der Betroffenen entschieden – vor allem was die Raumgrößen und -höhen sowie fehlende Baugenehmigungen angeht?

Zu 6.: In ca. 6 Prozent der Anträge ist die FBB an der weiteren Bearbeitung gehindert. Zu den Gründen siehe Schriftliche Anfrage 18/12329, Antwort zu Frage 8.

Um auch Anwohnerinnen und Anwohnern, für deren Räume aufgrund nicht eingehaltener rechtlicher Vorgaben kein Anspruch auf Schallschutz besteht, den an anderen Flughäfen üblichen Schallschutz zu ermöglichen, werden zur Regelung besonderer Fallkonstellationen verschiedene Zusatzregelungen in Form von Modulen angeboten (siehe <http://www.berlin-airport.de/de/nachbarn/schallschutzprogramm/bauliche-umsetzung/module-im-ueberblick/index.php>). So wird bezüglich der Anspruchsberechtigung bei Räumen mit zu geringer Raumhöhe auf das Modul „Niedrige Raumhöhe“ verwiesen (siehe Schriftliche Anfrage 18/12170, Antwort zu Frage 5). Die FBB darf die Module jedoch nicht für Gebäude anbieten, die gänzlich ohne Baugenehmigung errichtet wurden.

7. Ist eine Ausweitung der Berechtigten für das Schallschutzprogramm des BER geplant – sowohl territorial einerseits als auch inhaltlich andererseits – vor allem was die Raumgrößen und -höhen sowie fehlende Baugenehmigungen angeht?

Zu 7.: Eine Ausweitung der Berechtigten für das Schallschutzprogramm BER ist aktuell nicht geplant.

Im Übrigen, siehe Antwort zu Frage 6.

Berlin, den 20. Oktober 2017

In Vertretung

Dr. Margaretha Sudhof
Senatsverwaltung für Finanzen