Abgeordnetenhaus BERLIN

Drucksache 18 / 27 159
Schriftliche Anfrage

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Stefan Förster (FDP)

vom 29. März 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 29. März 2021)

zum Thema:

Flugrouten über Berlin bei temporärer Schließung der Südbahn

und **Antwort** vom 14. April 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 15. April 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 Finanzen

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

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/27159
vom 29. März 2021
über Flugrouten über Berlin bei temporärer Schließung der Südbahn
---

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 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) und das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) um Stellungnahmen gebeten. Sie sind in die Antwort einbezogen.

1. Wie lange ist die FBB aktuell von der Betriebspflicht der Südbahn des BER befreit?

Zu 1.: Die Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg (LuBB) hat die FBB mit Bescheid vom 29.03.2021 ab dem 01.04.2021 im monatlichen Wechsel von der Betriebspflicht jeweils einer der beiden Start- und Landebahnen befreit.

2. Nach welchen Kriterien wird die Wiederinbetriebnahme der Südbahn erfolgen? Wie muss die luftverkehrliche Situation am BER konkret beschaffen sein, um den Flugbetrieb auf der Südbahn wiederaufzunehmen (z.B. Auslastungsgrad der Nordbahn)?

3. Wann ist ungefähr damit zu rechnen (Zeitpunkt oder Zeitspanne), dass der Flugbetrieb auf der Südbahn wiederaufgenommen wird?

Zu 2. und 3.: Es wird auf die Antwort zu Frage 8 der Schriftlichen Anfrage 18/25980 verwiesen.

4. Aus welchem Grund kommt es derzeit bei Nutzung nur einer Bahn nicht zur Schließung der Nordbahn und zur alleinigen Nutzung der Südbahn, wo doch die Nordbahn durch die Nähe zu dichtbesiedelten Gebieten in Berlin bzw. zur dort angrenzenden Brandenburger Umgebung eine weitaus höhere Lärmbelastung für die Bevölkerung aufweist (vgl. NIROS-Berechnungen der DFS), insb. durch Überfliegen von Berliner Stadtgebiet?

5. Ist dem Berliner Senat bekannt, dass bei Ostwind die Mehrzahl der vom BER startenden Maschinen über die Müggelseeroute das Berliner Stadtgebiet großflächig überquert, da die Hauptziele in westlichen Richtungen liegen?

Zu 4. und 5.: Mit dem monatlichen Wechsel werden die Fluglärmbelastungen in der Flughafenregion gleichmäßiger verteilt. Bei alleiniger Nutzung der nördlichen Start- und Landebahn sowie bei Ostbetrieb erfolgen die Starts zu ca. 60 Prozent über die Müggelseeroute. Hierbei muss berücksichtigt werden, dass sich der Flugverkehr aufgrund der COVID-19-Pandemie um bis zu 90 Prozent verringert hat, so dass der Fluglärm insgesamt sehr stark abgenommen hat.

6. Ist dem Berliner Senat bewusst, dass die Müggelseeroute nicht - wie im Abwägungsverfahren im Ideal geplant - am Rande Berlins entlang geflogen wird, sondern aufgrund der Einzelfreigaben ein breiter Fächer von Flugspuren über Berlin gelegt wird, bei dem bereits kurz nach dem Start u.a. das Köpenicker Krankenhaus und die Köpenicker Altstadt überflogen wird, und im weiteren Verlauf die anderen südwestlichen Berliner Bezirke, aber auch verstärkt das Berliner Zentrum?

Zu 6.: Flugverfahren sind an die Pilotin bzw. den Piloten gerichtete, standardisierte Verhaltensanweisungen, die zu beachten sind, solange die zuständige Flugverkehrskontrollstelle, hier die Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS), keine entsprechende Flugverkehrskontrollfreigabe (Einzelfreigabe) gemäß § 31 Abs. 3 Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) erteilt hat, die gegenüber den festgelegten Flugverfahren gem. § 33 Abs. 1 LuftVO stets vorrangig ist. Die sichere, geordnete und flüssige Abwicklung des Luftverkehrs setzt dabei insbesondere voraus, dass die Flugverkehrskontrollstelle immer flexibel auf die jeweilige Verkehrssituation, sich ändernde meteorologische Verhältnisse und sonstige Dringlichkeiten reagieren kann. Eine Freigabe erfolgt in der Regel bei strahlgetriebenen Flugzeugen ab einer Höhe von 5.000 Fuß (ca. 1.500 Meter) über Grund sowie bei Propellerflugzeugen von 3.000 Fuß (ca. 900 Meter) über Grund. Daher muss auch abseits der festgelegten Flugverfahren grundsätzlich mit Luftverkehr gerechnet werden. Dies stellte sich bereits vor der Festlegung der Flugverfahren im Jahr 2012 so dar, worauf auch u.a. in Sitzungen der Fluglärmkommission hingewiesen wurde.

7. Warum wird bei alleiniger Nutzung der Nordbahn bei Ostwind nicht das Betriebsregime des alten Flughafens Schönefeld SXF eingesetzt, wo doch das Bahnnutzungskonzept am BER völlig identisch mit demjenigen am SXF ist (Nutzung nur einer Bahn, der Nordbahn)?

8. Warum fliegt die DFS angesichts dieser Tatsache gegenwärtig am BER nicht so wie vorab am Flughafen Schönefeld, wenn es dazu keines mehrmonatigen Abwägungsprozesses, also keines größeren Zusatzaufwandes für die DFS bedarf?

Zu 7. und 8.: Eine Rückkehr zum alten Betriebsregime des Flughafens Schönefeld (SXF) ist schon aus rechtlichen Gründen nicht möglich, da dieser mit Inbetriebnahme des Flughafens Berlin Brandenburg „Willy Brandt“ (BER) rechtlich und tatsächlich aufgehört hat zu existieren. Die Flugverfahren für SXF wurden unverzüglich nach der Inbetriebnahme des BER aus den Luftfahrtveröffentlichungen entfernt, da die parallele Existenz zweiter Kartensätze für ein und denselben Flughafen über längere Zeit wegen möglicher Verwechslungen zu einem nicht hinzunehmenden Sicherheitsrisiko geführt hätte. Entsprechend wird die Verordnung zur Aufhebung der Rechtsverordnung, mit der die Flugverfahren für den SXF bis zuletzt festgelegt waren, am 14.04.2021 im Bundesanzeiger verkündet und tritt am Tag darauf in Kraft. Auch wenn das Bahnnutzungskonzept bei Schließung der Südbahn im Vergleich zu SXF auf den ersten Blick vergleichbar erscheinen mag, ist eine Rückkehr zum Betriebsregime des Flughafens SXF daher nicht möglich.

Darüber hinaus sieht der maßgebliche aktuellste Bescheid der LuBB vom 29.03.2021 nunmehr keine erneute Verlängerung der Befreiung der FBB von der Betriebspflicht

der Südbahn, sondern vielmehr eine vorübergehende monatlich alternierende Nutzung von Nord- und Südbahn ab 01.04.2021 vorläufig bis zum Jahresende 2021 vor. Demnach wird im April, Juni, August, Oktober und Dezember allein die Südbahn in Betrieb sein und im Mai, Juli, September und November allein die Nordbahn. Die LuBB legt in ihrem Bescheid dabei auch fest, dass die Wiederaufnahme des Parallelbahnbetriebs innerhalb von drei Tagen möglich sein muss, da die FBB und die LuBB zwar davon ausgehen, dass es mittelfristig für das Jahr 2021 aus heutiger Sicht nicht erforderlich sein wird, in den Parallelbahnbetrieb zurückzukehren, kurzfristige Nachfrageanstiege im Luftverkehr aber nicht ausgeschlossen seien. Für diesen Fall sieht ein Widerrufsvorbehalt des Bescheids die Möglichkeit vor, kurzfristig zum Parallelbetrieb zurückzukehren. Durch die alternierende Nutzung der Bahnen sollen insbesondere auch die Lärmschutzinteressen aller Anwohnerinnen und Anwohner berücksichtigt werden.

9. Müsste die Charakterisierung der Müggelseeroute als "lärmoptimierte Route" durch die DFS (vgl. Antwort auf Frage 4 der Schriftlichen Anfrage an das Abgeordnetenhaus BERLIN Nr. 18/26046) unter den aktuellen Bedingungen nicht vollständig infrage gestellt werden, da die Auswahl der Müggelseeroute auf der Annahme eines parallelen Flugbetriebs erfolgt ist, der derzeit und auf lange Sicht nicht mehr zutrifft?

Zu 9.: Die Festlegung der Müggelseeroute ist das Ergebnis ordnungsgemäßer Abwägung für den Flughafen BER, wie er planfestgestellt wurde, und für den dort zugelassenen Betrieb, wie ihn die DFS aufgrund ihres gesetzlichen Auftrages abzuwickeln hat. Die aktuelle Lage ändert nichts an dem grundsätzlichen Abwägungsergebnis, dass die Müggelseeroute unter Lärmgesichtspunkten anderen betrachteten Routenalternativen gegenüber vorzugswürdig ist. Die dieser Einschätzung zugrundeliegende Abwägung aller hierfür relevanten Belange, die das BAF vorgenommen hat, wurde zuletzt durch rechtskräftiges Urteil des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG) vom 18.12.2014 (AZ: 4C 35.13) bestätigt.

10. Warum wird unter den gegenwärtigen Bedingungen bei Nutzung nur einer Bahn aus Schallschutzgründen nicht die Route über die Gosener Wiesen verwendet, wo doch nach DFS-Angaben der NIROS-Wert bei den Gosener Wiesen mit 0,32 deutlich geringer ist als bei der Müggelseeroute (NIROS: 22,73)?

Zu 10.: Grundsätzlich sieht das in der Planfeststellung vorgesehene Betriebskonzept einen parallel-unabhängigen Betrieb am BER vor, der auch vom BAF bei der Flugverfahrensfestlegung zu berücksichtigen ist und nicht mehr in Frage gestellt werden kann. Vor diesem Hintergrund wurde eine Routenalternative über die "Gosener Wiesen" zwar durch das BAF im Rahmen seiner Abwägung untersucht, im Ergebnis aber als nicht vorzugswürdig eingestuft, da sich bei parallelen Starts von der Nord- und Südbahn eine Annäherung der verschiedenen Verfahren aus Sicherheitsgründen verbietet. Demzufolge wurde auch kein Abflugverfahren in Form der Variante über die "Gosener Wiesen" festgelegt. Ergänzend wird insoweit auf den Abwägungsvermerk des BAF vom 26.01.2012, Seite 55 ff. verwiesen, der auf der Website des BAF unter

https://www.baf.bund.de/DE/Themen/Luftraum_Flugverfahren_Recht/Flugverfahren/Flugverfahren_Berlin/Flugverfahren_Berlin_node.html

veröffentlicht ist und insbesondere auch in diesem Punkt vom Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) in seiner Entscheidung vom 18.12.2014 (AZ: 4C 35.13) bestätigt wurde. Eine Aufnahme des Parallelbetriebs muss aus den bereits genannten Gründen jederzeit kurzfristig möglich sein.

11. Warum fliegt man bei der Müggelseeroute nach einem Flugverfahren, das grundlegend mit unabhängigen Parallelstarts begründet wurde, obwohl Parallelstarts bei Nutzung nur einer Bahn nicht stattfinden?

Zu 11.: Siehe die Antworten zu den Fragen 9 und 10.

12. Müsste nicht schon aus diesem Grund ein neuer Abwägungsprozess von Flugrouten stattfinden, der von der realen Voraussetzung (Nutzung nur einer Bahn, keine Parallelstarts) ausgehen muss?

Zu 12.: Eine Änderung oder erneute Abwägung der Flugverfahren für den BER in Ansehung der aktuellen Situation scheidet aufgrund der nicht verlässlich vorhersehbaren Entwicklung des Luftverkehrs aus. Aus demselben Grund sieht der Bescheid der LuBB die Möglichkeit der kurzfristigen Wiederaufnahme des Parallelbahnbetriebs innerhalb von drei Tagen vor, die ihrerseits als Anforderung gegenüber der Flugsicherung und damit auch der Flugverfahrensfestlegung zu verstehen ist. Eine Abwägung würde zudem einen Vorlauf erfordern, durch den sich alle Annahmen zur Berücksichtigung der aktuellen pandemiebedingten Situation zum Zeitpunkt des Inkrafttretens voraussichtlich bereits überholt hätten.

13. Hängt die aktuelle Situation, die Route über die Gosener Wiesen derzeit nicht zu nutzen, damit zusammen, dass die Ausweichroute "Gosener Wiesen" für den NOTAM-Betrieb (kurzfristige Änderungen) durch die DFS im Jahre 2019 gestrichen worden ist?

14. Da Terminal 5 (SXF) am 23. 2. 2021 (zunächst) für ein Jahr geschlossen wurde und es so das "double-roof-Konzept" (Begründung für die Streichung der Route) für den Flugbetrieb in dieser Zeit nicht mehr gibt, müsste da nicht die Route über die Gosener Wiesen unter diesen Bedingungen für den NOTAM-Betrieb durch die DFS wiedereingerichtet werden, und zwar bis auf Weiteres, zumindest aber zunächst für ein Jahr, d.h. solange Terminal 5 ganz sicher geschlossen bleiben wird?

Zu 13. und 14.: Es wird auf die Antwort zu Frage 10 verwiesen, wonach für den BER die Flugverfahrensvariante über die "Gosener Wiesen" geprüft, aber nicht festgelegt wurde. Dementsprechend wurde dieses Flugverfahren nicht, auch nicht wie vom Wortlaut der Frage 13 vermutet, im Jahr 2019 gestrichen.

15. Ist es vor dem Hintergrund von Flugzeugunfällen kurz nach dem Start, bei denen Maschinen Flugzeugteile verlieren (ganz aktuell Februar 2021: Boeing-Maschinen verlieren Teile nach dem Start in Denver/USA und Maasrich/NL) nicht eher fahrlässig, wenn der überwiegende Flugverkehr beim Start bei Ostwind über dicht besiedeltes Berliner Stadtgebiet gelenkt wird und das südliche Berliner Umland bei Ostwind nach dem Start kaum betroffen ist?

Zu 15.: Nein, da auch solche rein theoretischen Risiken Teil der Abwägung im Rahmen der Genehmigungserteilung sind.

16. Sieht der Berliner Senat in der aktuellen Situation, in der bei Ostwind die Mehrzahl der vom BER startenden Flugzeuge das Berliner Stadtgebiet überfliegt, nicht einen grundlegenden Widerspruch zum Planfeststellungsverfahren, nach dem das Berliner Stadtgebiet durch den BER entlastet werden sollte und in welchem es heißt, dass die Abflüge "südlich des Berliner Stadtgebiets vorbei geführt" werden sollen?

Zu 16.: Eine solche Aussage enthält der Planfeststellungsbeschluss nicht. Zudem ist die Fluglärmbelastung auf Berliner Gebiet mit der Außerbetriebnahme des Flughafens Tegel (TXL) deutlich gesunken.

17. Müsste die Validierung von An- und Abflugverfahren nicht erst mit der Wiedereröffnung der südlichen Start- und Landebahn beginnen (vgl. Antwort auf Frage 6 der Schriftlichen Anfrage 18/26046 an das Abgeordnetenhaus BERLIN), sondern sofort, da dieser Zeitpunkt derzeit noch offen ist und es bis

dahin durch nur eine Bahn doch zu beträchtlichen Lärmauswirkungen kommen kann, insb. wenn es in den Sommermonaten verstärkt zu Ostwind kommen und die Flugzeugdichte ansteigen wird?

Zu 17.: Es wird auf die Antwort zu Frage 7 und 8 verwiesen, insbesondere im Hinblick auf die aktuelle Lärmbelastung der Bevölkerung im Umfeld des BER. Die DFS beabsichtigt weiterhin, die Flugverfahren nach einer Evaluierungsphase einer erneuten Überprüfung zu unterziehen. Nach welchem Zeitraum unter den aktuellen und besonderen Gegebenheiten eine ausreichende Datenbasis vorliegt, um die Flugverfahren einer sinnvollen Überprüfung unterziehen zu können, lässt sich derzeit allerdings noch nicht abschätzen. Zweifellos können jedoch Erkenntnisse über den Parallelbetrieb der beiden Bahnen nur gezogen werden, wenn beide Bahnen in Betrieb sind.

Berlin, den 14.04.2021

In Vertretung

Vera Junker
Senatsverwaltung für Finanzen