

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Stefan Förster (FDP)

vom 10. Februar 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 10. Februar 2022)

zum Thema:

103. Sitzung der Fluglärmkommission

und **Antwort** vom 21. Februar 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 22. Feb. 2022)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz

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. 19/10936
vom 10.02.2022
über 103. Sitzung der Fluglärmkommission

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

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft (zum Teil) Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl um eine sachgerechte Antwort bemüht und hat daher die Deutsche Flugsicherung GmbH – DFS um Stellungnahme gebeten. Sie wird in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Frage 1:

Am 22.10.2021 fand die 103. Sitzung der Fluglärmkommission (FLK) statt. Mit Stand vom 25.01.2022 - gut drei Monate später - finden sich auf der Webseite der FLK <https://lbv.brandenburg.de/5250.htm> keinerlei Informationen hierzu. Ist diese Situation aus Sicht des Berliner Senats akzeptabel oder widerspricht diese den Prinzipien der Transparenz in einer derartigen Angelegenheit mit öffentlichem Interesse?

Frage 2:

Kann sich der Berliner Senat dafür einsetzen, die bislang fehlenden Informationen der 103. Sitzung der FLK (alle eingereichten Anträge, Protokoll, Anwesenheit) alsbald auf der Internetseite der FLK zu veröffentlichen? Wenn nein, warum nicht?

Antwort zu 1 und 2:

Die Protokolle werden in der nachfolgenden Sitzung durch die Kommission bestätigt. Im Anschluss veranlasst die Geschäftsstelle der Kommission die Veröffentlichung.

Frage 3:

Wie viele Mitglieder hat die FLK gegenwärtig und wie ist die aktuelle Zusammensetzung der FLK, d.h. welche Mitglieder sind dort genau vertreten?

Antwort zu 3:

Auf der Internet-Präsenz des Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg (MIL) <https://mil.brandenburg.de/mil/de/themen/mobilitaet-verkehr/luftverkehr/flughafen-ber/> befinden sich unter ‚Berichte und Protokolle der Fluglärmkommission (FLK) / Organisation der Fluglärmkommission‘ Informationen zu den Mitgliedern und ständigen Gästen der FLK.

Frage 4:

Aufgrund fehlender offizieller Angaben gibt es nur Medienberichte (insb. „Märkische Oderzeitung“), über die Informationen zur 103. Sitzung der FLK bezogen werden können. Diesen Angaben zufolge gab es einen mehrheitlich angenommenen Antrag auf Prüfung einer Veränderung der Müggelseeroute in der Weise, dass Flugzeuge bereits eher in Richtung Norden abbiegen sollen. Ist dieser Antrag dem Berliner Senat bekannt bzw. wie steht er dazu?

Antwort zu 4:

Es wird auf das zu veröffentlichende Protokoll zur 103. Sitzung der Fluglärmkommission verwiesen.

Frage 5:

Ist dem Berliner Senat bewusst, dass eine derartige Verlegung der Müggelseeroute in Richtung Berliner Gebiet Auswirkungen hat auf mehrere Stadtteile des Bezirks Treptow-Köpenick, die einen deutlichen Anstieg von Lärmauswirkungen verzeichnen würden: Grünau, Wendenschloß, Allende-Viertel, Friedrichshagen u.a.?

Antwort zu 5:

Es wird auf das zu veröffentlichende Protokoll zur 103. Sitzung der Fluglärmkommission verwiesen.

Frage 6:

Ein am 28. 12. 2021 ausgeführter Start von der Nordbahn um 9:18 Uhr mit der Flugnummer RYR4FU/FR1144, der dem erwähnten Antrag entspricht, dreht in einer Höhe von weniger als 600 Metern den gegenwärtigen Regeln widersprechend nach Norden ab und verdeutlicht die in Frage 5 gemachten Angaben. Ist dieser Flug von der Deutschen Flugsicherung (DFS) genehmigt worden, und hat die DFS die Intention, mit diesem Flug die Auswirkungen des Antrags zur Modifizierung der Müggelseeroute zu testen?

Antwort zu 6:

Die DFS teilt hierzu mit:

„Der Abflug der RYR4FU am 28.12. ist für das bestehende Abflugverfahren „HLZ1B“ freigegeben worden und hat dieses befolgt. Dabei ist trotz punktgenauer Festlegung eine gewisse Streubreite z. B. aufgrund navigatorischer Ungenauigkeiten oder meteorologischer Einflüsse möglich und legal. Tatsächliche Flugwege können deshalb links und rechts sowie ober- und unterhalb von den „Ideallinien“ abweichen, die auf den veröffentlichten Karten eingezeichnet sind. Die DFS hat keine Intention ein neues Flugverfahren im laufenden Betrieb ohne Beratung durch die Fluglärmkommission zu testen.“

Frage 7:

Ist dem Berliner Senat bewusst, dass der erwähnte Antrag dem Vorschlag des Umweltbundesamtes (UBA) aus seiner „Lärmfachlichen Bewertung der Flugrouten für den Verkehrsflughafen Berlin Brandenburg (BER)“ grundsätzlich widerspricht, nach dem als Alternative zur Müggelseeroute die Route über die Gosener Wiesen empfohlen wird, die „ein beträchtliches Lärminderungspotential hat“?

Antwort zu 7:

Es wird auf das zu veröffentlichende Protokoll zur 103. Sitzung der Fluglärmkommission verwiesen.

Frage 8:

Die damalige Senatsverwaltung für Gesundheit, Umwelt und Verbraucherschutz hatte am 26.09.2011 einen eigenen Vorschlag in die FLK eingebracht, der vom UBA unterstützt wurde und ebenfalls die Nutzung einer Route über die Gosener Wiesen anstelle der Müggelseeroute vorsah. Welche Senatsverwaltung ist gegenwärtig die Nachfolgerin der damaligen Senatsverwaltung? Und beabsichtigt diese Nachfolgerin, im Sinne des damaligen Vorschlags noch einmal mit einem aktualisierten Vorschlag in der FLK aktiv zu werden?

Antwort zu 8:

Nachfolgerin der Senatsverwaltung für Gesundheit, Umwelt und Verbraucherschutz ist die Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz.

Es wird auf das zu veröffentlichende Protokoll zur 103. Sitzung der Fluglärmkommission verwiesen.

Frage 9:

Mit einem weiteren Flug am 22.11.2021 um 7:51 Uhr wird von der Nordbahn - ähnlich der Hoffmannkurve von der Südbahn - sofort eine scharfe Kurve in Richtung Westen ausgeführt. Während bei der Hoffmannkurve erst einmal weniger besiedeltes Gebiet überquert wird, führt der Flug von der Nordbahn am 22.11.2021 dabei direkt über Wendenschloß, Grünau und anschließend den Bezirk Neukölln in geringer Höhe. Ist dieser Flug von der Deutschen Flugsicherung (DFS) genehmigt worden? Wie steht der Berliner Senat zu dieser Variante der Müggelseeroute?

Antwort zu 9:

Die DFS teilt hierzu mit

„Der zitierte Abflug ist seitens der DFS nach den gültigen Regeln abgewickelt worden.

Das Flugzeug ist für ca. 7 km dem geradeaus verlaufenden Abflugverfahren gefolgt. In dieser Entfernung hatte es eine Höhe von 5.000 Fuß (ca. 1500 m) erreicht und dann eine Freigabe erhalten, abgekürzt in Richtung seines Ziels zu fliegen und dazu das Abflugverfahren zu verlassen.

Auf Basis der gültigen Vorschriften dürfen derartige Freigaben im Bereich des BER, entsprechend der Hindernissituation, bereits ab ca. 2.000 Fuß Höhe (ca. 600 m) erteilt werden, um dem gesetzlichen Auftrag nachzukommen, den Flugverkehr „sicher, geordnet und flüssig“ abzuwickeln. Die DFS hat sich jedoch eine Selbstverpflichtung auferlegt, derartige Freigaben erst ab einer Höhe von 3.000 Fuß Höhe (ca. 900 m) für propellergetriebene Flugzeuge bzw. 5.000 Fuß für strahlgetriebene Flugzeuge zu erteilen, um dem Lärmschutz Rechnung zu tragen.“

Berlin, den 21.02.2022

In Vertretung

Dr. Silke Karcher
Senatsverwaltung für
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz