

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Prof. Dr. Martin Pätzold (CDU)

vom 4. Juni 2024 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 5. Juni 2024)

zum Thema:

Fluglärm über Berlin evaluieren

und **Antwort** vom 13. Juni 2024 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 19. Juni 2024)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Herrn Abgeordneten Prof. Dr. Martin Pätzold (CDU)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/19338
vom 4. Juni 2024
über Fluglärm über Berlin evaluieren

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 Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB) um Stellungnahme gebeten. Sie wird in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Frage 1:

Haben sich die Festlegungen zum Fluglärm, zu Lärmschutzbereichen und zu Flugschneisen im Lauf des bisherigen Flugbetriebes vom und zum Flughafen BER bewährt oder werden Anpassungen für erforderlich gehalten?

Antwort zu 1:

Eine Evaluierung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm steht 2027 an. In der Folge sind Änderungen der gesetzlichen Grundlagen mit möglichen Auswirkungen auf den Verkehrsflughafen Berlin Brandenburg (LSB-BER) zwar grundsätzlich denkbar, können zum jetzigen Zeitpunkt jedoch nicht abgeschätzt werden.

Die angekündigte Überprüfung und gegebenenfalls Neufestsetzung des Lärmschutzbereiches für den LSB-BER wurde verschoben. Aufgrund der noch nicht abgeschlossenen Validierung der Flugverfahren durch die Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) und des pandemiebedingten Einbruchs des weltweiten Flugverkehrs war der Flughafenbetreiberin FBB noch keine verlässliche Zehn-Jahres-Verkehrsprognose möglich. Die Berechnung eines Lärmschutzbereiches zu einem

früheren Zeitpunkt hätte absehbar zu falschen Konturen geführt. Mit der Überprüfung des LSB-BER kann begonnen werden, sobald die Prognosedaten vorliegen. Eine Beurteilung, ob sich die Regularien zur Begrenzung der Fluglärm Auswirkungen bewährt haben, ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht abschließend möglich.

Frage 2:

Gab es seit Inbetriebnahme des BER am 31. Oktober 2020 Untersuchungen zum Fluglärm und zu Flugschneisen, die neue Bewertungen ergeben haben?

Antwort zu 2:

Die Lärmkartierung 2022 berücksichtigt Flugbewegungen am BER aus dem Jahr 2021. Diese ist unter <https://www.berlin.de/umweltatlas/verkehr-laerm/laermbelastung/2022/karten/> abrufbar.

Zur diesjährigen vierten Runde der Lärmaktionsplanung wurde der Rahmenplan zur Lärmaktionsplanung im Umfeld des Flughafens Berlin Brandenburg erarbeitet. Dieser enthält als Nachtrag zur Lärmkartierung 2022 die Berechnung einer Lärmkartierung mit einer Interimsprognose 2030. Ebenfalls dort enthalten sind Variantenuntersuchungen für nächtliche alternierende Pistennutzungskonzepte (DROps). Der Rahmenplan ist unter <https://mluk.brandenburg.de/mluk/de/umwelt/immissionsschutz/laerm/umgebungslaerm/laermaktionsplanung-ber/> einsehbar.

Im Rahmen der noch laufenden Validierung der Flugverfahren durch die DFS hat die Fluglärmkommission BER auf eine Bewertung der Lärmauswirkungen der Flugverfahren hingewirkt. Berechnungen dazu wurden durch die FBB in der 108. Sitzung der Fluglärmkommission für den Flughafen Berlin Brandenburg am 21.02.2024 vorgestellt. Als Fazit lässt sich festhalten, dass die berechneten Unterschiede zwischen der Ist-Situation und der An- und Abflugverfahren des DFS-Validierungsberichtes so gering ausfallen, dass diese in den Bereich der Berechnungsunsicherheit fallen und als gleichwertig anzusehen sind. Die Präsentation ist auf den Seiten der Fluglärmkommission veröffentlicht:

<https://lubb.berlin-brandenburg.de/wp-content/uploads/Anlage-3-FBB-Laermberechnung-Soll-Ist-Vergleich.pdf>.

Frage 3:

Welche Auswirkungen durch den Fluglärm - insbesondere auf die Einwohner im Bereich des Lichtenberger Ortsteils Friedrichsfelde - sind aus der Zeit des bisherigen Flugbetriebs bzw. gegenwärtig bekannt?

Antwort zu 3:

Gegenwärtig bekannt ist die o. g. Lärmkartierung 2022 sowie die Interimsprognose 2030. Für den Bereich des Lichtenberger Ortsteils Friedrichsfelde sind keine Belastungszahlen im Sinne der Lärmaktionsplanung aufgetreten oder zu erwarten.

Nach Auskunft der Flughafenbetreiberin FBB wird die Abflugstrecke über den Müggelsee bei Ostbetrieb für Abflüge westlichen Destinationen genutzt. Dabei wird nach dem geraden Steigflug entlang der verlängerten Bahnachse in östlicher Richtung vor Müggelheim eine Linkskurve eingeleitet und der große Müggelsee mittig überflogen. Startende Flugzeuge erreichen in der Regel auf Höhe des Müggelsees bereits die notwendige Höhe, um nach Freigabe durch den Fluglotsen die Abflugstrecke zu verlassen. Flugzeuge mit Zielen beispielsweise in Westeuropa fliegen eine 180-Grad-Wende. Ein kleiner Teil dieser Abflüge geht über Friedrichsfelde. Hierbei sind bereits größere Flughöhen erreicht (ca. 2500 Meter), so dass das Fluggeräusch entsprechend niedrig ist. Weiter teilt der Flughafenbetreiberin FBB mit, dass landende Flugzeuge bei Westbetrieb unter Nutzung der Start- und Landebahnen den Flughafen in einer gedachten Verlängerung der Landebahn anfliegen und sich grundsätzlich im Bereich Erkner in den so genannten Landeleitstrahl einfädeln müssen. Je nach Destination wird dann vor Erreichen von Erkner auch der Bereich Friedrichsfelde überquert. Die Überflüge erfolgen hierbei regelmäßig etwas nördlich von Friedrichsfelde in einer Höhe von ca. 2000 Metern.

Die Flugspuren der verkehrsreichsten Tage des Jahres 2023 können unter folgendem Link eingesehen werden: <https://corporate.berlin-airport.de/de/umwelt/fluglaerm/messung-und-travis/flugbewegungen-am-ber.html>.

Aktuelle Flugverläufe können mit Darstellung von Flugspuren und Lärmmesswerten der FBB im Internet nachvollzogen werden: <https://travisber.topsonic.aero/>

Auf der Website der Deutschen Flugsicherung GmbH (DFS) sind die Radarspuren für längere Zeiträume abrufbar: https://stanlytrack3.dfs.de/st3/STANLY_Track3.html (DFS).

Die fluglärmbedingten Immissionsschallpegel können am ehesten noch anhand der mobilen Fluglärmmessung der FBB in Münchehofe abgeschätzt werden. Es ist von Maximalpegeln unterhalb von 60 dB(A) auszugehen. Der Bericht ist unter folgendem Link einsehbar:

<https://corporate.berlin-airport.de/content/dam/corporate/de/umwelt/fluglaerm/messberichte-mobile-messungen/2023/2023-06-06-messbericht-muenchehofe-april.pdf>

Berlin, den 13.06.2024

In Vertretung
Britta Behrendt
Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt