

Antwort

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage Nr. 2275

des Abgeordneten Daniel Freiherr von Lützow (AfD-Fraktion)

Drucksache 7/6090

Alternatives Betriebsverfahren „BER DROps“ für Flughafen BER

Namens der Landesregierung beantwortet der Minister für Infrastruktur und Landesplanung die Kleine Anfrage wie folgt:

Vorbemerkung des Fragestellers: Mit dem Ende des Stillstandes am BER im Zusammenhang mit den Corona-Belastungen häufen sich Beschwerden von Anwohnern im gesamten Bereich des BER aufgrund von steigender Lärmbelastung im Zuge von vermehrten Flugbewegungen. Medien ist zu entnehmen [vgl. „BER Drops‘ gegen den Fluglärm“, in: *Märkische Allgemeine - Dahme-Kurier* vom 15.08.2018], dass ein ehemaliger Fluglotse, Herr Achim Lorber (wohnhaft in Kummersdorf), bereits vor einigen Jahren ein alternatives Betriebsverfahren, das sogenannte „BERDROps“-Verfahren [vgl. BER DROps | Verfahren (ual-online.de)], für den BER entwickelt und dieses kommuniziert hat. Den Berichten ist zu entnehmen, dass Herr Lorber studierter Ingenieur sowie Luftfahrtelektroniker ist und seine aktive Arbeit als Fluglotse vor allem in Berlin verrichtet hat. Man kann demnach davon ausgehen, dass er über eine gewisse fachliche Expertise im Bereich von Flugbewegungen verfügt. Mittels des von ihm entwickelten „BER DROps“-Verfahrens für den Flughafen Berlin Brandenburg bestünde die Möglichkeit, dass eine Verteilung der Fluglärmemissionen für Anrainer des BER deutlich positiver erfolgen könnte.

Dem o. g. Zeitungsbericht ist zu entnehmen, dass Herr Lorber das von ihm entwickelte Konzept, das sich prinzipiell an dem stark frequentierten Großflughafen London Heathrow orientiere, bereits seit über zehn Jahren an Ministerpräsidenten, Bürgermeister, Kommunalpolitiker und Fluglärm-Initiativen herangetragen habe. Zudem stellte Herr Lorber demnach das Verfahren auch der Fluglärmkommission (FLK) vor, der u. a. nicht nur er, sondern auch Vertreter des Landes Brandenburg angehören. Auf ihrer kommenden Sitzung im Herbst soll die FLK über einen Antrag abstimmen, der die Entwicklung eines eigenen DROps-Verfahrens fordert, um dieses mit dem „BER DROps“-Verfahren des Herrn Lorber zu vergleichen. Eine 2014 von der FLK beauftragte Arbeitsgemeinschaft der Landesregierung habe auf das „BER DROps“-Verfahren von Herrn Lorber bisher nicht reagiert, zu einer Prüfung durch externe Fachleute sei es ebenfalls nie gekommen, da die Landesregierung die Kosten hierfür nicht habe tragen wollen.

1. Entspricht es den Informationen der Landesregierung, dass die von der FLK zur Untersuchung des „BER DROps“-Verfahrens beauftragte Arbeitsgemeinschaft der Landesregierung nie ihrem Auftrag nachgekommen ist? Wenn ja, weswegen ist dies der Fall und weswegen ist die Landesregierung dem nicht nachgegangen?

2. Liegen der Landesregierung Informationen darüber vor, dass das „BER DROps“-Verfahren anderweitig von internen oder externen Fachleuten geprüft wurde? Wenn nein, weswegen geschah dies nicht?

Die Fragen 1 und 2 werden aufgrund des Sachzusammenhangs zusammen beantwortet:

Die von der FLK beauftragte Arbeitsgemeinschaft „Betriebsregelungen BER“, u.a. DROps, fand mit zahlreichen Beratungsterminen unter der Leitung der Flughafenkoordinierung statt. Der Ergebnisbericht wurde der FLK auf ihrer 100. Sitzung am 18. Februar 2019 präsentiert und übergeben. Verschiedene DROps Varianten wurden dabei hinsichtlich ihres Lärminderungspotenzials auf die Bevölkerung untersucht und bewertet.

Die Bearbeitung in der AG der Staatskanzlei erfolgte ohne Hinzuziehung eines externen Gutachters, jedoch in Abstimmung mit den parallelen Arbeiten des MLUK zur Unterstützung der Flughafenumfeldkommunen bei deren Lärmaktionsplanung gemäß § 47 d BImSchG. Die Arbeitsergebnisse des MLUK, die unter Hinzuziehung eines externen Gutachters gewonnen wurden, sind in die AG Betriebsregelungen eingeflossen.

3. Aus welchen Gründen soll die Deutsche Flugsicherung durch die FLK zunächst beauftragt werden, ein eigenes DROps-Verfahren zu entwickeln, anstatt vorrangig das entwickelte „BER DROps“-Verfahren auf seine Eignung und Auswirkungen hin zu beurteilen?

Zu Frage 3: Der Landesregierung liegen dazu keine Erkenntnisse vor.

4. Welche Zeit benötigt die Entwicklung eines eigenen DROps-Verfahrens und welche Kosten würden hierdurch entstehen?

Zu Frage 4: Der Landesregierung liegen dazu keine Erkenntnisse vor.

5. Wurde das im Falle des Londoner Flughafens Heathrow angewandte Verfahren in das Planfeststellungsverfahren zum FBB zu Beginn der 2000er-Jahre einbezogen? Wenn nein, weswegen geschah dies nicht?

Zu Frage 5: Das Betriebsverfahren am Londoner Flughafen Heathrow war nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens.

Im Planfeststellungsbeschluss wurde eine grobe Regelung zur Bahnnutzung in der Nachtzeit aufgenommen, da die Zuständigkeiten für die konkrete Umsetzung von Verfahren wie dem DROps-Verfahren in der Luftraumsteuerung und damit bei den Flugsicherungsorganisationen liegen. Gemäß der Auflage A II 5.1.1 Nr. 10 des Planfeststellungsbeschlusses sind die nächtlichen An- und Abflüge mit Flugzeugen unter Berücksichtigung der Siedlungsstruktur und soweit es aus Gründen der Flugsicherheit vertretbar ist, so auf die Start- und Landebahnen zu verteilen, dass sich daraus insgesamt unter Berücksichtigung der Maximalpegel an- und abfliegender Luftfahrzeuge sowie der Zahl der davon Betroffenen die geringste mögliche Belastung für Flughafenanwohner ergibt. Insbesondere für die Flugplatzkontrolle ergibt sich die Verpflichtung, bei der Verkehrslenkung und -steuerung zur Nachtzeit, die Geräuschbelastungen für Flughafenanwohner als maßgebliches Kriterium einzubeziehen.

Limitierende Rahmenbedingung für diese Art der Verkehrslenkung ist die Zweckbestimmung des Planfeststellungsbeschlusses. Der Betrieb des Flughafens darf durch Verkehrslenkungsmaßnahmen nicht beeinträchtigt oder beschränkt werden.