

Antwort

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage Nr. 2298
des Abgeordneten Daniel Freiherr von Lützow (AfD-Fraktion)
Drucksache 7/6133

Nachfrage zur Antwort auf die Kleine Anfrage Drucksache-Nr. 7/6105: Festlegung, Veränderung und Einhaltung der Flugrouten am BER

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

Vorbemerkung des Fragestellers: Das Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung (MIL) hat auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Matthias Stefke (BVB/Freie Wähler Fraktion) zu Frage 9 u. a. geantwortet: „Die Landesregierung setzt sich laufend für eine Reduzierung des Fluglärms am Verkehrsflughafen Berlin Brandenburg ein. Die Landesregierung hatte im Jahr 2019 eine Arbeitsgruppe zur Umsetzung von Möglichkeiten der Erweiterung der Nachtruhe am BER unter Federführung des für die Flughafenkoordinierung zuständigen Ressorts eingesetzt. Das Ergebnis der Arbeitsgruppe hat die Landesregierung in der Funktion als Gesellschafter der FBB in die Gesellschafterversammlung am 8. August 2019 erfolgreich eingebracht. In der Sitzung haben die Gesellschafter die Geschäftsführung der FBB beauftragt, ein Konzept mit dem Ziel einer Optimierung von Flugbewegungen zur Entlastung der Morgenstunden am BER von 5:00 bis 6:00 Uhr vorzulegen, das die rechtlichen, betrieblichen, kapazitätsmäßigen, schallschutzbezogenen und betriebswirtschaftlichen Rahmenbedingungen berücksichtigt. Die FBB hat diesen Auftrag Ende 2019 umgesetzt.“ Entgegen der Zielsetzung dieses Konzeptes wird es in den Morgenstunden nicht ruhiger, sondern der Lärm nimmt ab 22 Uhr noch einmal nachweislich zu. Dies belegen Messdaten des Deutschen Fluglärmdienstes (DFLD), eines gemeinnützigen Vereins, der in 59 Regionen fast 800 Lärmmessstellen betreibt. Die landenden Maschinen kommen praktisch wie an einer Perlenkette über Müggelheim und Bohnsdorf sowie über Schmöckwitz und Schulzendorf am BER rein (vgl. Ab 22 Uhr wird es laut: Dem Flughafen BER droht ein neuer Rechtsstreit um den Nachtflug | rbb24).

„Des Weiteren wurde auf die Einhaltung des Vorrangs der Nutzung der sogenannten Hoffmannkurve hingewirkt.“ Die Hoffmannkurve, im Juni 2021 noch 1400-mal geflogen, wurde im Juni 2022 nur noch 600-mal von Fluggesellschaften gewählt.

Die Fragen 10 bis 13 hat das Ministerium u. a. wie folgt beantwortet: „Ein Verstoß gegen Flugverfahren hat für die Airlines keine direkten Konsequenzen, da Betroffener einer luftverkehrsrechtlichen Ordnungswidrigkeit nach §§ 44 Abs. 1 Nr. 29, 33 Abs. 1 LuftVO i. V. m. § 58 Abs. 1 Nr. 10 LuftVG stets der verantwortliche Luftfahrzeugführer und nicht die Airline ist.“

1. Welche konkreten Erfolge kann die Landesregierung bezüglich ihres Einsatzes für die Reduzierung des Fluglärms am Verkehrsflughafen Berlin Brandenburg vorweisen?
2. Was gedenkt die Landesregierung zur nachhaltigen Reduzierung des Fluglärms für Anwohner des BER besonders in den Nacht- und Morgenstunden zu unternehmen?

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

Die am 22. Juni 2022 durch das MIL genehmigte und am 1. September 2022 in Kraft getretene Entgeltordnung des BER führt deutliche Anreize für lärmarmes Fliegen ein. Jeder Flug wird hinsichtlich des erzeugten Lärmes gemessen und dementsprechend mit einem lärmpegelabhängigen Entgelt berechnet.

Darüber hinaus werden Flüge in den Randstunden mit erhöhten Lärmentgelten berechnet. Durch eine Verdopplung der Lärmentgelte nach 22:00 Uhr und eine Verdreifachung nach 23:00 Uhr besteht ein Anreiz, nicht bzw. weniger in dieser Zeit zu fliegen.

Nach Angaben der FBB fanden seit Inbetriebnahme des BER bis zum 31. Mai 2022 in der Zeit zwischen 22:00 und 23:59 Uhr im Durchschnitt 20,1 Flüge pro Tag und zwischen 05:00 und 05:59 Uhr im Durchschnitt 1,6 Flüge pro Tag statt.

3. Wie will die Landesregierung die Nutzung der Hoffmannkurve durchzusetzen, da eine einfache Hinwirkung auf die Nutzung durch die Landesregierung offensichtlich nicht zum gewünschten Ergebnis führt?

Zu Frage 3: Es ist nicht zutreffend, dass die Hoffmann-Kurve überwiegend nicht genutzt wird. Vielmehr wird die Hoffmann-Kurve bei Starts von der südlichen Start- und Landebahn in Richtung Osten fast ausschließlich genutzt. Dies geht u.a. auf die Bemühungen der Landesregierung im Jahr 2021 zurück.

4. Sind nach Auffassung der Landesregierung die Luftfahrzeugführer die richtigen Adressaten von Sanktionsmöglichkeiten bei Verstößen gegen Flugverfahren? Wenn nein, wer sollte entsprechender Adressat sein?

Zu Frage 4: Die Gesetzgebungskompetenz für Luftfahrtrecht liegt beim Bund. Eine Stellungnahme des für die Ahndung von Verstößen gegen die Pflicht zur Einhaltung von Flugverfahren zuständigen Bundesaufsichtsamtes für Flugsicherung war in der zur Verfügung stehenden Frist nicht möglich.

5. Welche Hinweise hat die Landesregierung, bspw. aus Gremiensitzungen der FBB GmbH, auf Arbeitsanweisungen der Fluggesellschaften an Luftfahrzeugführer, die Hoffmannkurve nicht zu nutzen, sondern treibstoffverbrauchsärmere und zeitsparendere Flugverfahren?

Zu Frage 5: Der Landesregierung liegen dazu keine Erkenntnisse vor. Nach Aussage der FBB sind interne Arbeitsanweisungen der Airlines an ihre Mitarbeiter bzw. Piloten der FBB grundsätzlich nicht bekannt.

6. Hält die Landesregierung die aktuell zur Verfügung stehenden Sanktionsmöglichkeiten bei Verstoß gegen Flugverfahren für effektiv zur Senkung des Fluglärms im Bereich des BER? Wenn nein, welchen Bedarf zur Novellierung der diesbezüglichen momentanen Sanktionsmöglichkeiten sieht die Landesregierung?

Zu Frage 6: Es wird auf die Antwort zu Frage 4 verwiesen.