

## Antwort

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage Nr. 2353

des Abgeordneten Daniel Freiherr von Lützow (AfD-Fraktion)

Drucksache 7/6324

### **Gleichverteilung der Lärmbelastung des BER**

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

Vorbemerkung des Fragestellers: In vielen Gemeinden des Landes Brandenburg häufen sich die Beschwerden von Anliegern des Großflughafens BER aufgrund von Lärmemissionen, die durch die Flugbewegungen emittiert werden. Viele Einwohner der vom anfallenden Lärm besonders betroffenen Gemeinden sind sich des Umstandes bewusst, dass sie ein gewisses Maß an anfallender Fluglärmbelastung ertragen müssen, wenn man die Existenz des BER nicht ganz infrage stellen will.

Was jedoch großes Unverständnis und oftmals auch Verzweiflung aus Hilflosigkeit bei den Betroffenen hervorruft, sind Dauerbelastungen, die beispielsweise durch bestimmte Windwetterlagen über längere Zeiträume (Tage und Wochen) auftreten. Das ist u. a. in Groß Machnow und Zernsdorf der Fall, wenn bei Ostwind Starts mit westlicher Flugrichtung permanent von der Südbahn des BER durchgeführt und somit die immer gleichen Gebiete überflogen werden (vgl. „Forderung nach Verteilung von Lärm“, in: *Märkische Allgemeine - Jüterboger Echo* vom 15.09.2022). Die in den betroffenen Anliegergemeinden zum BER lebenden Einwohner wollen somit eine Gleichverteilung der Fluglärmbelastung erreichen.

Wildau und Königs Wusterhausen haben bereits Klagen gegen die Flugrouten verloren (vgl. „Widerstand gegen Fluglärm wächst“, in: *Märkische Allgemeine - Dahme-Kurier* vom 15.09.2022). Damit steht fest, dass Gerichte den Anwohnern nicht helfen werden. Dennoch bedeutet dieser Umstand nicht, dass die Lärmbelastungen so bleiben müssen, wie sie sich phasenweise darstellen. Beispielsweise hat der ehemalige Fluglotse A. L.\* bereits vor einigen Jahren ein alternatives Betriebsverfahren, das „BER-DROps-Verfahren“ (vgl. BER DROps | Verfahren (ual-online.de); „BER-Drops‘ gegen den Fluglärm“, in: *Märkische Allgemeine - Dahme-Kurier* vom 15.08.2018) für den BER entwickelt. Herr L.\* ist studierter Ingenieur sowie Luftfahrtelektroniker und hat seine aktive Arbeit als Fluglotse vor allem in Berlin verrichtet. Die Aussagen von Herrn L.\* geben zu der begründeten Vermutung Anlass, dass das von ihm entwickelten BER-DROps-Verfahren die Möglichkeit bietet, eine Verteilung der Fluglärmemissionen für Anrainer des BER deutlich positiver zu gestalten.

Bereits vor über zehn Jahren, Ende Februar 2012, hat der damalige Ministerpräsident Platzeck den Lärmschutz am BER für die FBB als prioritär erklärt (vgl. BER: Platzeck macht Druck bei Lärmschutz - [airliners.de](http://airliners.de)). Seinen Worten nach sei mit einem klugen Betriebsverfahren bei zwei Start- und Landebahnen (wie beim BER) zu erreichen, dass außerhalb der Stoßzeiten Menschen, die unter den Flugrouten der einen Bahn leben, Ruhe bekommen, weil nur die andere genutzt wird. Das BER-DROps-Verfahren ist ein entsprechendes Betriebsverfahren, das mit entmischem, unabhängigem Betrieb der Pisten dazu beitragen soll, keinen der Anrainer mehr als nach den Umständen unvermeidbar durch den Flugbetrieb des BER zu belästigen. Außerdem würde damit ein stellenweise hohes Kollisionspotenzial gesenkt und weder die Durchsatzrate der Start- und Landebahnen noch die wirtschaftliche Perspektive des Flughafens würden beeinträchtigt (vgl. BER DROps | Verfahren ([ual-online.de](http://ual-online.de))).

1. Welche „Betriebsregelungen BER“ werden nach Ansicht der Landesregierung als Anteilseigner der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB GmbH) und Mitglied in der Fluglärmkommission (FLK) priorisiert, um die Belastungen der Betroffenen nachhaltig zu mindern?

zu Frage 1: Die bestehenden flugbetrieblichen Regelungen für den Verkehrsflughafen Berlin Brandenburg sorgen für eine aktive Reduzierung des Fluglärms in der Nachtzeit. Danach dürfen in der Zeit von 23:30 Uhr bis 5:30 Uhr grundsätzlich keine Luftfahrzeuge am Verkehrsflughafen Berlin Brandenburg starten oder landen. In der Zeit zwischen 22:00 und 06:00 Uhr Ortszeit dürfen strahlgetriebene Flugzeuge mit einer maximal zulässigen Abflugmasse von mehr als 20.000 kg auf dem Flughafen nur starten oder landen, wenn sie bestimmte Lärmzertifizierungswerte einhalten. Die Anzahl der Flugbewegungen zwischen 23:00 Uhr und 6:00 Uhr werden durch die festgelegte Nachtverkehrszahl begrenzt. Die flugbetrieblichen Regelungen enthalten die Vorgabe, dass 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 sind, dass sich daraus insgesamt unter Berücksichtigung der Maximalpegel an- und abfliegender Luftfahrzeuge sowie der Zahl der davon Betroffenen die geringstmögliche Belastung für Flughafen-anwohner ergibt.

2. Nachdem Ministerpräsident Platzeck bereits vor über zehn Jahren den Lärmschutz am BER zur Priorität erklärt hat: Wie viel Zeit wird nach Ansicht der Landesregierung als Anteilseigner der FBB GmbH und Mitglied in der FLK noch verstreichen, bis Maßnahmen ergriffen werden, um die Bevölkerung im Bereich des BER durch Lärminderung bzw. eine gerechte Verteilung der Lärmbelastung zu entlasten?

zu Frage 2: Das bestehende, planfestgestellte Lärmschutzkonzept für den Verkehrsflughafen Berlin Brandenburg wurde höchstrichterlich bestätigt. Neben den in der Antwort zu Frage 1 nicht abschließend aufgezählten flugbetrieblichen Regelungen enthält der Planfeststellungsbeschluss zum Ausbau des Verkehrsflughafens Ansprüche der betroffenen Flughafen-anwohner auf Schallschutzvorrichtungen, die von der FBB GmbH zu erfüllen sind. Nach Angaben der FBB haben die Eigentümer von geschätzten 26.500 zu schützenden Wohneinheiten für ca. 22.500 Wohneinheiten Anträge auf Schallschutzvorrichtungen gestellt. Die FBB hat bislang für ca. 21.700 Wohneinheiten die Schallschutzansprüche ermittelt. Davon wurden durch bauliche Umsetzung durch die Eigentümer oder Auszahlung der Entschädigung durch die FBB die Schallschutzansprüche für rund 9.600 Wohneinheiten erfüllt, bei weiteren rund 1.900 Wohneinheiten durch bauliche Teilumsetzung zum Teil erfüllt.

3. Kam es bisher zu einer Evaluierung des von Herrn L.\* entwickelten „BER-DROps-Verfahrens“? Wenn nein, weswegen nicht?

zu Frage 3: Die Deutsche Flugsicherung hat sich innerhalb der Diskussionen der Fluglärmkommission gegen einen verpflichtenden durchgehenden entmischten Betrieb der Start- und Landebahnen am Verkehrsflughafen Berlin Brandenburg ausgesprochen. Dies sei mit den im Planfeststellungsbeschluss hinterlegten Annahmen zum unabhängigen Parallelbahnbetrieb nicht vereinbar. Eine weitergehende Beschlusslage der Fluglärmkommission ist der Landesregierung nicht bekannt.

4. Liegen der Landesregierung Erkenntnisse darüber vor, ob die von der FLK, in der die Landesregierung vertreten ist, beauftragte Arbeitsgemeinschaft „Betriebsbegehung BER“ das von Herrn L.\* entwickelte „BER-DROps-Verfahren“ in ihre Prüfungen einbezogen hat? Wenn nein, weswegen hat die Landesregierung hierüber keine Erkenntnisse? Wenn die AG das „BER-DROps-Verfahren“ in ihre Prüfungen nicht einbezogen hat, weswegen war dies der Fall?

zu Frage 4: Die AG Betriebsregelung BER hat mehrere von der DFS eingebrachte DROps-Verfahren, betrachtet. Diese wurden von der DFS, als zu Fragen zur Flugsicherung zuständigen und verantwortlichen Stelle als grundsätzlich realisierbar angesehen. Da die DFS zu einem späteren Zeitpunkt auch für die Umsetzung der DROps-Verfahren verantwortlich wäre, wurden die weiteren Untersuchungen der AG Betriebsregelung zu den Auswirkungen der vorgeschlagenen DROps-Verfahren auf das Umfeld des Flughafens auf die von der DFS als realisierbar eingeschätzten Varianten beschränkt.

\*anonymisiert gemäß § 5 Absatz 2 Datenschutzordnung