

## **Antwort der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Christian Görke, Dr. Gesine Löttsch, Susanne Hennig-Wellsow, weiterer Abgeordneter und der Gruppe Die Linke  
– Drucksache 20/14832 –**

### **Fluglärm im Umfeld des Flughafens Berlin Brandenburg**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Das neue Navigationsverfahren Performance Based Navigation (PBN) könnte nach Befürchtung der Kommunen Zeuthen, Eichwalde, Schulzendorf, Wildau und Königs Wusterhausen erheblich stärker mit Fluglärm belasten. Statt der versprochenen Entlastung drohen negative Auswirkungen, die die Lebensqualität in diesen Gemeinden spürbar verschlechtern würden. Fest verbunden mit dem aktuellen Vorhaben ist, dass ein Überschießen der Hoffmannkurve legitimiert und die Einschränkungen zur Nutzung des 15-Grad-Knicks aufgeweicht werden. Letztlich ist nach Kenntnis der Fragesteller eine Verlärmung von fünf Gemeinden zu befürchten, die zusammengenommen ca. 80 000 Einwohner haben. In der 111. Sitzung der Fluglärmkommission (FLK) haben diese fünf Gemeinden mit mehreren Beschlussvorschlägen konstruktive Vorschläge unterbreitet, um durch die Einführung des PBN (Performance Based Navigation)-Verfahrens eine Lärmentlastung zu erzielen. Die Beschlussvorschläge wurden von der Mehrheit der Mitglieder der FLK befürwortet. Die Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) beachtet diese Beschlüsse jedoch nicht. Auf der 108. Sitzung der FLK wurde mit nur einer Gegenstimme beschlossen, dass Intersection Takeoffs unterbunden werden sollen, da diese zu einer Startbahnverkürzung von bis zu 1,5 km, der Nichteinhaltung der Spurtreue beim Abflug und grundsätzlich zu höherer Lärmbelastung führen.

1. Wie positioniert sich die Bundesregierung zu der Befürchtung der Kommunen Zeuthen, Eichwalde, Schulzendorf, Wildau und Königs Wusterhausen, dass es aufgrund der Änderung der Flugrouten im Zuge der Einführung des Navigationsverfahrens Performance Based Navigation (PBN) zu mehr Fluglärm in den betroffenen Kommunen kommen wird?

Für die Bundesregierung sind derzeit keine Anhaltspunkte erkennbar, warum es durch die Performance-Based-Navigation-(PBN-)Umstellung zu einer Änderung der Fluglärmbelastung in den Kommunen Zeuthen, Eichwalde, Schulzendorf, Wildau und Königs Wusterhausen kommen sollte. Bei der PBN-Umstellung wird durch die Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) grundsätzlich das

Ziel verfolgt, keine wesentlichen Änderungen in der Fluglärmbeeinträchtigung herbeizuführen.

2. Mit welchen Änderungen der Lärmbelastung für die Kommunen Zeuthen, Eichwalde, Schulzendorf, Wildau und Königs Wusterhausen rechnet die Bundesregierung durch die Einführung des Navigationsverfahrens Performance Based Navigation und der damit verbundenen Verschiebung der Hoffmannkurve?
11. Kann die Bundesregierung die Aussage des DFS-Sprechers Stefan Jaekel bestätigen, dass die Hoffmannkurve nicht verändert bzw. verschoben wird ([www.moz.de/lokales/erkner/ber-in-schoenefeld-zoff-um-hoffmannkurve-protest-gegen-flugrouten-fuer-die-katz-77782385.html](http://www.moz.de/lokales/erkner/ber-in-schoenefeld-zoff-um-hoffmannkurve-protest-gegen-flugrouten-fuer-die-katz-77782385.html))?

Die Fragen 2 und 11 werden gemeinsam beantwortet.

Welche Flugverfahren zukünftig festgelegt werden, ist Gegenstand des im Bundesamt für Flugsicherung (BAF) zu führenden Ordnungsverfahren. Diesem Verfahren kann nicht vorgegriffen werden.

3. Warum soll das neue Navigationsverfahren Performance Based Navigation bereits in diesem Jahr eingeführt werden, obwohl es starke Bedenken der Anrainerkommunen gibt und die EU-Richtlinie eine Umsetzungsfrist für die Einführung von PBN-Verfahren bis Sommer des Jahres 2030 vorsieht?

Bei der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1048 der Kommission (DVO (EU) 2018/1048) handelt es sich um eine in Deutschland unmittelbar geltende Verordnung. Die Umstellung auf ausschließliche Nutzung der PBN hat nach Artikel 5 in Verbindung mit Artikel 7 Absatz 2 Buchstabe b DVO (EU) 2018/1048 bis zum 5. Juni 2030 zu erfolgen.

Bei der Vielzahl an auf PBN umzustellenden Flugverfahren ist für eine verordnungskonforme Umsetzung zum 5. Juni 2030 eine kontinuierliche Umstellung erforderlich. Der hierfür von der DFS erstellte PBN-Transition-Plan berücksichtigt in der zeitlichen Planung neben betrieblichen Erfordernissen wie der Abhängigkeit zu Luftraum- oder anderen Flugverfahrensprojekten auch die freien Kapazitäten in der Flugverfahrensplanung und -festlegung.

4. Wie positioniert sich die Bundesregierung zu der Umsetzungsmöglichkeit der einzelnen Beschlüsse der 111. Sitzung der Fluglärmkommission (TOP 5)
  - a) die Verwendung des Reserve Engineering -Verfahrens zur Nachbildung der bestehenden Ideallinie wie am Flughafen Frankfurt (Main),
  - b) den Departure End of Runway (DER) um 400 Meter vorzuverlegen,
  - c) Prüfung der Weiternutzung des Wegpunktes MOVOM als erster Wegpunkt,

- d) Prüfung eines zusätzlichen Routenvorschlags für die RWY06R mit einem Wegpunkt über der A13 für Luftfahrzeuge mit südlicher Destination, der auf Höhe des Nottekanals mind. 5000 Fuß festlegt und einer „Noise Impact Route Optimization System (NIROS)“-Bewertung unterzogen wird?

Die Bundesregierung nimmt an Sitzungen der oben genannten örtlichen Fluglärmkommissionen grundsätzlich nicht teil und die in Bezug genommenen Beschlüsse wurden der Bundesregierung nicht übermittelt.

5. Wie haben die Vertreter des Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung (BAF), der Flughafen Berlin-Brandenburg GmbH (FBB), deren Gesellschafter der Bund ist, und der DFS zu den Beschlussvorschlägen im Tagesordnungspunkt 5 „Vorschläge zur Verbesserung der PBN-Kodierung für 06R Departure SIDs“ der 111. Sitzung der FLK für den Flughafen Berlin Brandenburg (BER) abgestimmt (bei Ablehnung bitte begründen, warum)?

Die DFS und das BAF sind Adressaten von Empfehlungen der Fluglärmkommission (FLK) gemäß § 32b Absatz 3 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG). Die Vertreterinnen und Vertreter des BAF und der DFS sind keine Mitglieder der FLK und nicht stimmberechtigt. Die Protokolle der Sitzungen der FLK werden sukzessive auf der Homepage der Gemeinsamen Oberen Luftfahrbehörde Berlin-Brandenburg veröffentlicht.

6. Wird die Bundesregierung über das BAF und bzw. oder als Gesellschafter der FBB darauf hinwirken, dass die Beschlüsse der FLK (siehe Frage 4) umgesetzt werden?
7. Wenn Frage 6 mit ja beantwortet wird, wie wird die Bundesregierung über das BAF und bzw. oder als Gesellschafter der FBB darauf hinwirken, dass die Beschlüsse der FLK umgesetzt werden?

Die Fragen 6 und 7 werden gemeinsam beantwortet.

Nach § 32b Absatz 3 Satz 2 LuftVG ist die Kommission berechtigt, der Genehmigungsbehörde, dem Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung sowie der Flugsicherungsorganisation Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung gegen Fluglärm oder zur Verringerung der Luftverunreinigung durch Luftfahrzeuge in der Umgebung des Flugplatzes vorzuschlagen. Halten die Genehmigungsbehörde, das BAF oder die Flugsicherungsorganisation die vorgeschlagenen Maßnahmen für nicht geeignet oder für nicht durchführbar, so teilen sie dies der Kommission unter Angabe der Gründe mit. Es besteht deshalb für die Bundesregierung kein Anlass, auf die Umsetzung von Beschlüssen hinzuwirken.

8. Wie positioniert sich die Bundesregierung zu dem Beschluss der Fluglärmkommission, die Lärmrentgelte anzupassen und die Fluggesellschaften so zu motivieren, lärmreduzierende und spurtreue Verfahren einzuhalten, und wird sie darauf einwirken, ihn umzusetzen?

Die Bundesregierung nimmt an Sitzungen der oben genannten örtlichen Fluglärmkommissionen grundsätzlich nicht teil und die Beschlüsse wurden der Bundesregierung nicht übermittelt.

9. Wird die Bundesregierung über das BAF und bzw. oder als Gesellschafter der FBB darauf hinwirken, dass Intersection Takeoffs am Flughafen BER unterbunden werden?
10. Wenn Frage 9 mit ja beantwortet wird, wie wird die Bundesregierung über das BAF und bzw. oder als Gesellschafter der FBB darauf hinwirken, dass Intersection Takeoffs am Flughafen BER unterbunden werden?

Die Fragen 9 und 10 werden gemeinsam beantwortet.

Nein. Die Zuständigkeit für die Genehmigung der Anlage und des Betriebs von Flugplätzen liegt bei der Luftfahrtbehörde des Landes. Dies umfasst auch die Regulierung oder das eventuelle Verbot von Intersection Take Offs. Im Rahmen ihres Ermessens hat die zuständige Luftfahrtbehörde unter anderem eine Abwägung zwischen flugbetrieblichen sowie Umwelt- und Lärmschutzerwägungen zu treffen.