Deutscher Bundestag **Drucksache 21/7836**

21. Wahlperiode 03.09.2026

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Katalin Gennburg, David Schliesing, Violetta Bock, weiterer Abgeordneter und der Fraktion Die Linke
– Drucksache 21/7676 –

Flugverfahren über Marzahn-Hellersdorf

Vorbemerkung der Fragesteller

Sommerzeit ist Reisezeit, und damit steigt erfahrungsgemäß auch die Zahl der Flugbewegungen an den deutschen Flughäfen stark an. Die Fragestellenden sind grundsätzlich der Ansicht, dass die Zahl der Flüge aufgrund der schädlichen Klimaauswirkungen und Freisetzung von Ultrafeinstäuben sinken muss. Gleichzeitig sollten Mensch und Natur vor den schädlichen Lärmauswirkungen der noch durchgeführten Flugbewegungen möglichst gut geschützt werden. Hierzu werden per Verordnung die regelmäßigen Flugverfahren festgelegt.

Gleichzeitig legen die Auswertungen unterschiedlicher Flugtracker sowie die Wahrnehmung von Anwohnerinnen und Anwohneren im Siedlungsgebiet von Marzahn-Hellersdorf (Biesdorf, Mahlsdorf, Kaulsdorf) nahe, dass die Flugverfahren regelmäßig anders durchgeführt werden und somit eine erhöhte Lärmbelästigung auftritt.

1. Welche Flugverfahren gelten derzeit für den An- und Abflug des Flughafens Berlin Brandenburg (BER)?

Die Flugverfahren wurden in der 247. Durchführungsverordnung (DVO) zur Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO; Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Berlin Brandenburg) vom 11. Juni 2025 durch das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) festgelegt; veröffentlicht und sind im Internet frei verfügbar im BGBl. 2025 I Nr. 142. Zu dieser DVO wurden zwei Änderungsverordnungen (ÄV) erlassen.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 2. September 2026 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

2. Welche Änderungen an den Flugverfahren für An- und Abflug gab es bei der Inbetriebnahme des BER im Vergleich zu den Flugverfahren des alten Flughafens Schönefeld (bitte möglichst Kartenmaterial beilegen)?

Die Flugverfahren für den Flughafen BER wurden 2012 neu festgelegt, da die Flugverfahren für den Flughafen Schönefeld für den durch die Planfeststellung/Genehmigung des Flughafens BER vorgesehenen unabhängigen Parallelbahnbetrieb nicht geeignet waren. Kurz vor der Inbetriebnahme des Flughafens BER fand eine Anpassung der Flugverfahren für den Flughafen BER statt. Erläuterungen und Karten zur Flugverfahrensfestlegung am Flughafen BER werden können auf der Homepage des BAF eingesehen werden: www.baf.bund.de/DE/Themen/Luftraum_Flugverfahren_Recht/Flugverfahren/Flugverfahren_Berlin/Flugverfahren_Berlin_node.html.

3. Welche Änderungen der Flugverfahren des BER gab es seit dessen Inbetriebnahme, und aus welchem Grund (bitte möglichst mit Kartenmaterial versehen)?

Seit der Inbetriebnahme des BER wurden folgende Änderungsverordnungen erlassen:

247. DVO zur LuftVO (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Berlin Brandenburg) vom 16. Juni 2020; veröffentlicht im BAnz AT 10. Juli 2020 V1.

Gründe für diese Verordnung waren neben redaktionellen Änderungen die Anpassung an die Konzepte „Double-Roof“ und „Virtuelle Höfe“ der Flughafengesellschaft, die Anpassung der Flugverfahren aufgrund der aktuellen Flugvermessung sowie die Anpassung der magnetischen Ortsmissweisung.

Zu dieser DVO wurden folgende Änderungsverordnungen (ÄV) erlassen:

a) 1. ÄV der 247. DVO (Berlin Brandenburg) vom 8. Oktober 2021; veröffentlicht im Bundesanzeiger Banz AT 2. November 2021 V1

Gründe für diese Verordnung waren die Verbesserungen der Anflugverfahren, die sich aus Flugvermessungen ergeben haben, die Korrektur von Abflugverfahren sowie die Aufhebung der Abflugverfahren für Propellerflugzeuge und Freigabe der Abflugverfahren für JET-Flugzeuge und Propellerflugzeuge.

b) 2. ÄV der 247. DVO (Berlin Brandenburg) vom 23. August 2023; veröffentlicht im BGBl. 2023 I Nr. 235 am 6. September 2023

Gründe für diese Verordnung waren die Korrektur von Wegpunktkoordinaten sowie die Einarbeitung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf den Abflugverfahren mit der Kennung „N“.

c) 3. ÄV der 247. DVO (Berlin Brandenburg) vom 16. April 2024; veröffentlicht im BGBl. 2024 I Nr. 134 am 25. April 2024

Gründe für diese Verordnung waren die Anpassung der Pistenbezeichnungen und der magnetischen Ortsmissweisung sowie die Anpassung eines Fehlanflugverfahrens.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 1 und 2 verwiesen.

4. Wie oft wurden die einzelnen Flugverfahren jeweils durchgeführt (bitte monatsweise tabellarisch seit 1. Januar 2024 aufführen)?

5. Wie viele Einzelfreigaben, bei denen die tatsächlichen Flugbewegungen über das Siedlungsgebiet führten, wurden seit dem 1. Januar 2024 erteilt (bitte monatsweise tabellarisch aufführen)?

6. Welche Einzelfreigaben werden bei entsprechender Verkehrslage standardmäßig erteilt, und welche dieser standardmäßig erteilten Einzelfreigaben führen über das Siedlungsgebiet?

Die Fragen 4 bis 6 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Statistiken über die Nutzung einzelner Flugverfahren und die Erteilung von Einzelfreigaben liegen der Bundesregierung nicht vor.

Die DFS erteilt zum Schutz vor unzumutbarem Fluglärm bei strahlgetriebenen Luftfahrzeugen Einzelfreigaben für Abflugverfahren ab einer Flughöhe von 5.000 Fuß (1.524 m) und bei propeller-getriebenen Luftfahrzeugen ab 3.000 Fuß (914 m). Die DFS arbeitet im Rahmen ihres gesetzlichen Auftrags nach § 27c Absatz 1 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG). Sofern es die Verkehrssituation im Anflug zulässt, werden Luftfahrzeuge im Rahmen einer Einzelfreigabe direkt zum Beginn des Endanflugs geführt. Rechtsgrundlage für die Erteilung von Flugverkehrskontrollfreigaben ist § 31 Absatz 3 LuftVO.

7. Welche Flughöhen liegen bei den in den Fragen 5 und 6 erfragten Einzelfreigaben jeweils über dem Siedlungsgebiet vor?

Die Flughöhen sind einzelfallabhängig, so dass die Angaben nur als Richtwerte dienen: Bei Abflügen Richtung Osten sind die Luftfahrzeuge im Bereich Marzahn-Hellersdorf ca. 10.000 Fuß (3.048 m) hoch, bei Anflügen von Osten etwa 6.000 Fuß (1.828 m).

8. Wie viele Flugverspätungen gab es seit 1. Januar 2024, und bei welchen dieser Verspätungen wurde von den Flugverfahren abgewichen (bitte, falls möglich, monatsweise tabellarisch aufführen)?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine Informationen vor.

9. Welchen Einfluss auf die Wahl der Startbahn hat die Himmelsrichtung, in der sich das Flugziel befindet?

Die Wahl zur Verwendung der Nord- oder Südbahn erfolgt aufgrund der Konzepte „Double-Roof“ und „Virtuelle Höfe“ der Flughafengesellschaft. Ob in Richtung Osten oder Westen gestartet wird, hängt maßgeblich vom vorherrschenden Wind ab.

10. Welche Gründe sind für die Erteilung von Einzelfreigaben ausschlaggebend?

11. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass Flugverfahren auch dem Schutz von Bevölkerung und Natur dienen und deswegen Einzelfreigaben die Ausnahme sein sollten?

Die Fragen 10 und 11 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Steuerung des Luftverkehrs mittels Einzelfreigaben folgt dem gesetzlichen Auftrag der Flugsicherung nach § 27c Absatz 1 LuftVG. Weil durch die Festlegung von Flugverfahren eine Bündelung des Flugverkehrs und damit der Lärmwirkungen eintritt und im Rahmen der Flugverfahrensfestlegung die Möglichkeit besteht, innerhalb gewisser Rahmenbedingungen zu entscheiden, wo diese Bündelung auftritt, besteht ein Abwägungsgebot, auf Lärmschutz zu achten. Ein Rangverhältnis dergestalt, dass die Nutzung von Einzelfreigaben gegenüber Flugverfahren durch die Flugsicherung nachrangig und die Ausnahme sein sollte, ist damit nicht gegeben.

12. Wie bewertet die Bundesregierung die Anzahl von Einzelfreigaben am BER vor dem Hintergrund ihrer Antwort zu Frage 10?

Hinweise, dass die Abwicklung des Luftverkehrs mittels Einzelfreigaben und Flugverfahren durch die DFS am Flughafen BER zu beanstanden wäre, liegen der Bundesregierung nicht vor.

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co. KG, Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.bundesanzeiger-verlag.de
ISSN 0722-8333