

19. Wahlperiode

## Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Danny Freymark (CDU) und Prof. Dr. Martin Pätzold (CDU)

vom 24. September 2024 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 25. September 2024)

zum Thema:

**Lärmarme Flugrouten nutzen**

und **Antwort** vom 7. Oktober 2024 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 10. Oktober 2024)

Senatsverwaltung für  
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Herrn Abgeordneten Danny Freymark (CDU) und  
Herrn Abgeordneten Prof. Dr. Martin Pätzold (CDU)  
über  
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t  
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/20427  
vom 24. September 2024  
über Lärmarme Flugrouten nutzen

---

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl um eine sachgerechte Antwort bemüht und hat daher die Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) und das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) um Stellungnahmen gebeten. Sie werden in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Frage 1:

Welche Rolle spielte der Lärmschutz bei der Festlegung der Ausweichstrecken?

Antwort zu 1:

Das BAF teilt hierzu mit:

„Der Begriff „Ausweichstrecken“ ist hier nicht bekannt. Der Abwägungsvermerk des BAF aus dem Jahr 2012<sup>1</sup> stellt die wesentlichen Erwägungen bei der Festlegung der Flugverfahren dar. Soweit Flugverfahren mit erhöhten Anforderungen (z.B. Mindeststeiggradienten) festgelegt wurden

---

<sup>1</sup> abrufbar unter:

[https://www.baf.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Publikationen\\_BAF/BAF\\_Abwaegungsvermerk\\_BER.pdf](https://www.baf.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Publikationen_BAF/BAF_Abwaegungsvermerk_BER.pdf)

(Wannseeroute, Müggelseeroute, Hoffmannkurve), müssen aufgrund des gesetzlichen Auftrags nach § 27c LuftVG alternative Flugverfahren festgelegt werden, die den Luftfahrzeugen, die die erhöhten Anforderungen nicht erfüllen können, einen sicheren Abflug ermöglichen.“

Die DFS teilt hierzu mit:

„Im Falle von Abflugverfahren, die nicht von allen Luftfahrzeugen unter allen Bedingungen geflogen werden können, werden alternative Abflugverfahren festgelegt. Die Konstruktion und Festlegung dieser erfolgt nach denselben Kriterien zur Lärminderung wie die der prioritären Verfahren.“

Frage 2:

Welchen Stellenwert hat der Lärmschutz bei der Anweisung durch eine Flugverkehrskontrollfreigabe (gemäß § 31 der LuftVO)?

Antwort zu 2:

Die DFS teilt hierzu mit:

„Flugverkehrskontrollfreigaben beziehen sich typischerweise entweder auf festgelegte und veröffentlichte Verfahren oder Einzelfreigaben während des Fluges. Bei ersteren sind die bodennahen Abflugverfahren als lärmindernde Verfahren festgelegt. Bei zweiteren gilt prinzipiell die Selbstverpflichtung der DFS, strahlgetriebene Flugzeuge nicht unterhalb einer Höhe von 5000 Fuß über Grund von festgelegten Verfahren zu lösen und Propellerflugzeuge nicht unterhalb einer Höhe von 3000 Fuß über Grund.“

Frage 3:

Welche rechtlichen Pflichten hat die Deutsche Flugsicherung (DFS) gegenwärtig, um Aufgaben des Lärmschutzes auszuüben (bitte einzeln benennen unter Verweis auf die relevante Rechtssetzung)?

Antwort zu 3:

Die DFS teilt hierzu mit:

„Rechtliche Grundlagen sind hauptsächlich:

LuftVG §29b: Hinwirkung auf den Schutz der Bevölkerung vor unzumutbarem Fluglärm.

LuftVG §32a: Beratender Ausschuss zum Schutz gegen Fluglärm

LuftVG §32b: Beratung der Kommission zum Schutz gegen Fluglärm

Luftfahrthandbuch AIP: Lokale Regelungen zum Betrieb an Flughäfen (Bahnnutzung einzelner Flugzeugtypen, Nachtflugbeschränkungen etc.)“

Frage 4:

Welche Möglichkeiten eröffnet die bestehende Rechtssetzung der DFS, über die o.g. Pflichten hinaus, für Lärmschutz zu sorgen?

Antwort zu 4:

Die DFS teilt hierzu mit:

„Die DFS forscht, entwickelt und testet permanent – auch und gerade im Rahmen internationaler Kooperationen – daran, Flugverfahren zu entwickeln, die dazu beitragen, die Lärmimmissionen am Boden zu reduzieren, soweit dies möglich ist.“

Frage 5:

Welche dieser Möglichkeiten nutzt die DFS regelmäßig am und um den Flughafen BER (bitte einzeln benennen und quantifizieren)?

Antwort zu 5:

Die DFS teilt hierzu mit:

„Alle der unter 3. und 4. genannten Grundlagen fanden und finden bei der Konstruktion und Festlegung der Flugverfahren am Verkehrsflughafen Berlin-Brandenburg Anwendung. Derzeit werden die An- und Abflugverfahren am BER gem. EU-Verordnung auf PBN-Standards umgestellt. Sollten sich dabei weitere Lärminderungspotenziale finden, werden diese selbstverständlich berücksichtigt.“

Frage 6:

Gibt es auf Seiten der am Flughafen BER operierenden Luftverkehrsteilnehmer lärmrelevante Verstöße gegen bestehende Vorschriften (welche, wie häufig)?

Frage 7:

Werden solche Verstöße geahndet, auch wenn es sich nicht gleichzeitig um sicherheitsrelevante Verstöße handelt? Falls ja, durch wen und auf welche Weise? Falls nicht, warum nicht?

Antwort zu 6 und 7:

Die Fragen 6 und 7 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg (LuBB) überwacht als Planfeststellungs- und Genehmigungsbehörde die Einhaltung der Nebenbestimmungen der Planfeststellungs-, Planergänzungs- und Planänderungsbeschlüsse des BER.

Das Regelungsgefüge regelt unter anderem die flugbetrieblichen Einschränkungen zur Nachtzeit, bspw. keine planmäßigen Flugbewegungen zwischen 23:30 Uhr bis 5:30 Uhr. Verstöße gegen diese Regelungen sind gem. § 58 Abs. 1 Nr. 8a, 11 LuftVG ordnungswidrig und werden von der LuBB geahndet. Seit Inbetriebnahme des Flughafens BER und damit Wirksamwerden der o.g. Regelungen gab es keine lärmrelevanten Verstöße, die durch die LuBB mit einem Bußgeld belegt wurden. Für 2024 werden gegen Luftfahrzeugführende von sieben Fluggesellschaften Ordnungswidrigkeitenverfahren wegen möglichen Verstoßes gegen die o.g. Flugbetriebsbeschränkungen geführt (insg. 18 Einzelverstöße). Veranlasst sind diese Verfahren durch Verspätungen oder Verfrühungen (Landungen, Starts) bis zu 30 Sekunden und in einem Fall durch das Fehlen des nach Auflage A II 5.1.1 Nr. 2 Planergänzungsbeschluss 2009 erforderlichen Lärmzertifikates. Die LuBB ahndet auch nicht sicherheitsbezogene Verstöße. Das Ordnungswidrigkeitenverfahren nach § 58 Abs. 1 Nr. 8a, 11 LuftVG durch die LuBB wird gegen die Luftfahrzeugführenden nur bezogen auf Verstöße gegen die Flugbetriebsbeschränkungen in der Nachtzeit geführt.

Verstöße gegen die Flugverfahren werden durch das BAF in eigener Zuständigkeit verfolgt.

Das BAF teilt hierzu mit:

„Das BAF verfolgt u.a. Flugverfahrensverstöße. Eine Statistik des BAF für das Jahr 2023 kann der Homepage der Fluglärmkommission entnommen werden<sup>2</sup>. Grundsätzlich ist in Deutschland der verantwortliche Luftfahrzeugführer Adressat eines Ordnungswidrigkeitenverfahrens. Der Halter bzw. die Airline ist daher in der Regel nicht sanktionsfähig. Die Feststellung einer Ordnungswidrigkeit hängt von der Erfüllung des jeweiligen Tatbestandes ab. Behinderungen, Gefährdungen oder erhöhte Lärmauswirkungen können im Rahmen der Bußgeldzumessung berücksichtigt werden.“

Frage 8:

Auf welchem Stand befindet sich das durch die Umweltministerkonferenz am 7. Juni 2024 formulierte Anliegen an die Bundesregierung, die Aufgaben der DFS u.a. um die lärmarme Abwicklung des Luftverkehrs zu erweitern?

Frage 9:

Was wird die Landesregierung von Berlin unternehmen, um diesem Beschluss der Umweltministerkonferenz Nachdruck zu verleihen und seine Umsetzung zu befördern?

Antwort zu 8 und 9:

Die Fragen 8 und 9 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

---

<sup>2</sup> <https://lubb.berlin-brandenburg.de/wp-content/uploads/Anlage-10-BAF-Statistik-Meldungen-und-Verstoesse-2023.pdf>

Die von der Umweltministerkonferenz am 7. Juni 2024 an den Bund gerichtete Bitte zur Stärkung einer lärmarmen Abwicklung des Flugverkehrs ist der Verkehrsministerkonferenz weitergeleitet worden. Es ist zunächst abzuwarten, welche Schritte seitens des Bundes ergriffen werden. Das Land Berlin selbst hat keine eigene Ermächtigungsgrundlage zur Anpassung der Rechts- und Verordnungsgrundlage.

Berlin, den 07.10.2024

In Vertretung  
Johannes Wiczorek  
Senatsverwaltung für  
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt