

Antwort

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage Nr. 3509
der Abgeordneten Tina Fischer (SPD-Fraktion)
Drucksache 7/9788

Nutzung von Schnellabrollbahnen am BER auch als Zurollwege zur Startbahn für verkürzte Starts (intersection-takeoffs)

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

Vorbemerkung der Fragestellerin: Der Planfeststellungsbeschluss für den Flughafen Berlin Brandenburg vom 13.08.2004 spezifiziert für den BER unter „weiteren Betriebsflächen“ u.a. Schnellabrollbahnen einerseits und Zu- und Abrollwege andererseits. Schnellabrollbahnen sind nach diesem Planfeststellungsbeschluss und ICAO Standards and Recommended Practices zum zügigen Verlassen der Bahn für gelandete Flugzeuge gedacht. De facto werden die Schnellabrollbahnen am BER aber regelmäßig auch in umgekehrter Richtung zum Aufrollen von Flugzeugen auf die Startbahn für sogenannte intersection takeoffs genutzt.

1. Auf wessen Initiative geht die Umwandlung oder der Wunsch nach Umwandlung von Schnellabrollbahnen am BER zur Benutzung in beide Richtungen, also als Zu- und Abrollwege, zurück?
Gab es dazu
 - a) ein Verwaltungsverfahren
 - b) einen Antrag (ggf. von wem)
 - c) eine Beteiligung von Trägern Öffentlicher Belange (wer wurde ggf. beteiligt)
 - d) einen Genehmigungsbescheid (bitte ggf. das Datum des Bescheides angeben)?

zu Frage 1: Eine Schnellabrollbahn ist eine Rollbahn, die spitzwinklig mit einer Start- und Landebahn verbunden ist und dazu bestimmt ist, landenden Flugzeugen das Abrollen mit höheren Geschwindigkeiten als auf anderen Abrollbahnen zu ermöglichen und dadurch die Start- und Landebahnbelegungszeiten so gering wie möglich zu halten. Eine ausschließliche Nutzung hierfür ist aber nicht vorgesehen, so dass auch ein Aufrollen von Flugzeugen zulässig ist.

Einer Umwandlung bedarf es somit schon grundsätzlich nicht, da die Schnellabrollbahnen auch zum Aufrollen genutzt werden können.

Der Planfeststellungsbeschluss gibt die bauliche Flughafeninfrastruktur vor und bestimmt zuallererst die Lage und Ausrichtung der Start- und Landebahnen. Außer der Beschränkung, dass Starts und Landungen nur auf diesen Bahnen zu erfolgen haben (und dass aus Lärmschutzgründen die Verteilung auf die Bahnen in der Nacht so zu erfolgen hat, dass die geringste Belastung eintritt), macht er keine Vorgaben zum weiteren Verkehr am Boden. Der Planfeststellungsbeschluss sieht gerade kein Betriebskonzept vor und legt ein solches auch nicht durch konkrete Vorgaben im verfügbaren Teil, bzw. in den Auflagen fest.

2. Wurden die Beleuchtungen/Lichtsignaleinrichtungen der Schnellabrollbahnen zur Nutzung auch in die Gegenrichtung zum Aufrollen entsprechend geändert/erweitert, dass z.B. rote Lichtschranken im Boden bei landendem Verkehr ein Aufrollen zum Start versperren, wenn ja, wann?

zu Frage 2: Die Befeuerng, die Markierung und Beschilderung der Schnellabrollbahnen zum Auf-/Abrollen auf die Start- und Landebahnen wurden nicht geändert bzw. erweitert. Sie wurden vielmehr von Anfang an in die Planung zum Bau der neuen Flugbetriebsflächen für den BER zur Nutzung von Intersection Takeoffs vorgesehen, entsprechend errichtet und abgenommen.

3. Wie hoch ist der Anteil von intersection takeoffs am BER, aufgesplittet nach Nord- und Südbahn und Startrichtung
 - a) im der zweiten Jahreshälfte 2023
 - b) in den ersten Monaten des Jahres 2024?

zu Frage 3: Nach Angaben der FBB lag für die zweite Jahreshälfte 2023 der Anteil der Intersection Takeoffs bei der Nordbahn bei Ostbetrieb bei 43,8 % und bei Westbetrieb bei 49,1 %.

Für die Südbahn lag der Anteil der Intersection Takeoffs bei Ostbetrieb bei 52,9 % und bei Westbetrieb bei 50,9 %

Im 1. Quartal 2024 lag der Anteil der Intersection Takeoffs bei der Nordbahn bei Ostbetrieb bei 51,6 % und bei Westbetrieb bei 55,9 %.

Für die Südbahn lag der Anteil der Intersection Takeoffs bei Ostbetrieb bei 59,2 % und bei Westbetrieb bei 58,1 %.