

Einladung

Mitglieder des Ausschusses für
Infrastruktur und Landwirtschaft

Mitglieder des Ausschusses für Wirtschaft

Mitglieder des Ausschusses für Umwelt, Gesundheit und
Verbraucherschutz

Minister für Infrastruktur und Landwirtschaft

nachrichtlich: Präsident des Landtages
 Direktor des Landtages
 Geschäftsstellen der Fraktionen
 Chef der Staatskanzlei
 Präsident des Landesrechnungshofes
 Landesbeauftragte für den Datenschutz und
 für das Recht auf Akteneinsicht
 Beauftragte des Landes Brandenburg zur Aufarbeitung
 der Folgen der kommunistischen Diktatur
 Rat für sorbische (wendische) Angelegenheiten
 Kabinetttreferenten aller Ministerien

**22. (öffentliche) Sitzung
des Ausschusses für Infrastruktur und Landwirtschaft
Donnerstag, 7. April 2011
13.30 Uhr, Raum 306**

Landtag Brandenburg
Am Havelblick 8
14473 Potsdam

Tagesordnung:

1. Anhörung zum Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, Drucksache 5/2394 (Neudruck), „Schutz der menschlichen Gesundheit: Umfassendes Nachtflugverbot am BBI von 22.00 Uhr bis 06.00 Uhr sichern“
2. Verschiedenes



Kornelia Wehlan
Vorsitzende

Anlagen

Öffentliche Anhörung im Ausschuss für Infrastruktur und Landwirtschaft
Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
„Schutz der menschlichen Gesundheit: Umfassendes Nachtflugverbot am BBI von
22.00 Uhr bis 06.00 Uhr sichern“, Drucksache 5/2394 - Neudruck
Donnerstag, 7. April 2011, Landtag Brandenburg, Raum 306

Anzuhörende:

- | | | |
|-----|----------------------------------|---|
| 1. | Prof. Dr. Rainer Schwarz | Flughafengesellschaft Berlin-Schönefeld GmbH |
| 2. | Dr. Peter Ramsauer | Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung |
| 3. | Barbara Kisseler | Chefin der Senatskanzlei |
| 4. | Stephan Loge | Landkreis Dahme-Spreewald |
| 5. | Dieter Faulenbach da Costa | fdc Airport Consulting |
| 6. | Prof. Dr. Eberhard Greiser | Epi.Consult GmbH |
| 7. | Michael Hofmann | Rechtsanwaltskanzlei
Siebeck Hofmann Voßen & Kollegen |
| 8. | Eckhard Bock | Stadtplaner SRL |
| 9. | Joachim Hunold | Air Berlin |
| 10. | Dr. Wolfgang Krüger | IHK Cottbus |
| 11. | Prof. Dr. med. Klaus Scheuch | TU Dresden - Institut und Poliklinik für Arbeits- und Sozialmedizin |
| 12. | Vertreter | Unternehmerverbände Berlin-Brandenburg e. V. |
| 13. | Vertreter | Vereinigung Cockpit e. V.
Main Airport Center (MAC) |
| 14. | Geschäftsleitung | Deutsche Lufthansa AG
Lufthansa Aviation Center FF/Main |
| 15. | Prof. Dr. med. Martin Kaltenbach | Kardiologe, Forscher und Mitbegründer der Deutschen Herzstiftung |
| 16. | Thomas Jühe | Bürgermeister der Stadt Raunheim |
| 17. | Ferdi Breidbach | BVBB e. V. |
| 18. | Markus Peichl | BBI 21 |

Öffentliche Anhörung im Ausschuss für Infrastruktur und Landwirtschaft
Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
„Schutz der menschlichen Gesundheit: Umfassendes Nachtflugverbot am BBI
von 22.00 Uhr bis 06.00 Uhr sichern“, Drucksache 5/2394 - Neudruck
Donnerstag, 7. April 2011, Landtag Brandenburg, Raum 306

Fragenkatalog:

Lfd. Nr.	Fragen
1.	Welche wirtschaftlichen Auswirkungen hätten <ol style="list-style-type: none">ein umfassendes Nachtflugverbot von 22.00 Uhr bis 06.00 Uhr,ein Nachtflugverbot von 23.00 Uhr bis 05.00 Uhr oderweitergehende Einschränkungen des Flugbetriebes in den Tagesrandzeiten im Vergleich zu den jetzt geltenden Bedingungen nach Festsetzungsbeschluss zum Planfeststellungsverfahren für die Flughafengesellschaft und damit für das Land?
2.	Welche Varianten der Einschränkung von Flugbewegungen und damit Lärmemission wären über die jetzt bestehenden Bedingungen bei Nachtflug möglich und denkbar?
3.	Wie werden die Möglichkeiten der Einschränkung der Nachtflüge auf bestimmten Flugrouten und -zeiten eingeschätzt? Welche Vergleiche können diesbezüglich mit anderen Großflughäfen wie Frankfurt/Main oder München gezogen werden?
4.	Wie hoch wird der Bedarf an unabweisbaren Nachtflügen (Verspätungen, Notfälle usw.) eingeschätzt? Wie stark ist darüber hinaus der nach dem derzeitigen Festsetzungsbeschluss zulässige Nachtflugverkehr? Durch wen und für welche Zwecke sollen Starts und Landungen zwischen 22.00 Uhr und 06.00 Uhr in Anspruch genommen werden?
5.	Die Bundesregierung plant ausweislich des Koalitionsvertrages, die Bedingungen für Nachtflüge zu erleichtern. Wie würde sich dies unter Bedingungen eines umfassenden Nachtflugverbotes am BBI auswirken? Wäre z. B. mit einem Ausweichen an andere Flughäfen und entsprechenden wirtschaftlichen Folgen zu rechnen?
6.	Welche Position vertreten der Bund und das Land Berlin als Gesellschafter zu einem umfassenden Nachtflugverbot?
7.	Wie ist der Nachweis erbracht worden, dass der Nachtflug unabweisbar ist und nicht im Tageszeitraum abgewickelt werden kann? Wie viele Flüge werden ohnehin als nicht planmäßige Flüge (Rettungsflüge, Regierungsflüge etc.) in einer Nacht prognostiziert?

Lfd. Nr.	Fragen
-------------	--------

8. Hat es beispielsweise am Flughafen München landesplanerische bzw. regionalplanerische Festlegungen zur Einschränkung des Nachtfluges gegeben? Welche Auswirkungen hatten z. B. Einschränkungen des Nachtfluges am Flughafen München?
9. Welche gesundheitlichen Auswirkungen können nächtliche Flugbewegungen im vorgesehenen Umfang (ca. 100 Flüge in der Spitzennacht) auf die Einwohner der direkt angrenzenden Siedlungsgebiete haben? Schließen der Vorsorgegedanke des Immissionsschutzrechtes und das Grundrecht auf Schutz der Gesundheit die Abwicklung von Nachtflugbetrieb am Flughafen Schönefeld aus? Welche Auswirkungen hat nächtlicher Fluglärm auf
 - Herz- und Kreislauferkrankungen,
 - Schlafstörungen und ihre Folgen,
 - die Gesundheit und das Wohlbefinden generell und
 - die Konzentrations- und Leistungsfähigkeit von Kindern und Jugendlichen?
10. Welche volkswirtschaftlichen Aspekte hat die gesundheitliche Gefährdung von ganzen Regionen durch nächtlichen Fluglärm?
11. Welche Auswirkungen hätte ein generelles Nachtflugverbot von 22.00 bis 06.00 Uhr im Vergleich zu dem derzeit geltenden Planergänzungsbeschluss in Bezug auf
 - a. die wirtschaftliche Entwicklung (z. B. Arbeitsplätze)
 - b. das verkehrliche Angebot (z. B. Interkontinentalflüge, Drehkreuzfunktion)
 - c. lärmmedizinische Belange (z. B. Schlafstörungen)?
12. Wie werden sich die derzeit durch das Planergänzungsverfahren festgestellten Bedarfe für Flugbewegungen im Zeitraum zwischen 22.00 und 06.00 Uhr verteilen? Welche Wirkung entfaltet diesbezüglich die vom Flughafenbetreiber beantragte lärmabhängige Entgeltordnung? Welche Änderungen zur derzeitigen Situation am Flughafen Berlin Schönefeld sind zu erwarten?
13. Für welche Flüge besteht auch in den Nachtrandzeiten ein wirtschaftlicher Bedarf?
14. In welchem Umfang wurden durch die Länder Berlin und Brandenburg, den Bund sowie private Unternehmen bereits Investitionen getätigt, die durch eine Ausweitung des Nachtflugverbotes nicht wirksam werden könnten?

Lfd. Nr.	Fragen
15.	Welche möglichen finanziellen und rechtlichen Risiken bestehen für das Land, wenn es im Vorgriff auf das erwartete Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes zum Planergänzungsbeschluss ein Nachtflugverbot von 22.00 bis 06.00 Uhr verordnet? Wie ist die Rechtslage einzuschätzen, wenn Fluggesellschaften gegen eine solche Entscheidung klagen würden?
16.	Welche gesundheitlichen Risiken im Hinblick auf Fluglärm und weiteren Verkehrslärm in den Nachtrandzeiten zwischen 05.00 und 06.00 Uhr und 22.00 und 24.00 Uhr wurden bisher nachgewiesen und wie können diese Risiken mit den Mobilitätsbedürfnissen der Bürger und den wirtschaftlichen Interessen des Flughafens und der Fluggesellschaften vereinbart werden? Wie wird diesbezüglich die Wirkung möglicher flugtechnischer Vorkehrungen wie steilere Abflugwinkel, segmentierte Anflüge oder gesonderte Startbahnzuweisungen eingeschätzt?
17.	Mit welchen wirtschaftlichen Auswirkungen wäre im Falle eines umfassenden Nachtflugverbots von 22.00 bis 06.00 Uhr zu rechnen im Vergleich zur aktuellen Regelung im Planergänzungsbeschluss „Lärmschutzkonzept BBI“?
18.	Mit welchen wirtschaftlichen Auswirkungen wäre im Falle eines Nachtflugverbots zwischen 23.00 und 05.00 Uhr zu rechnen im Vergleich zur aktuellen Regelung im Planergänzungsbeschluss „Lärmschutzkonzept BBI“?
19.	Sind Regelungen denkbar, die bei möglichst geringen wirtschaftlichen Auswirkungen für den Flughafen BBI einen besseren nächtlichen Lärmschutz ermöglichen könnten?
20.	Auf wie viele Flugbewegungen ist das derzeitige Flugbewegungskontingent zwischen 23.00 und 06.00 Uhr begrenzt und welche Flüge sollen in dieser Zeit generell zugelassen werden?
21.	Wie viele Flugbewegungen als Ausnahmefälle können für die Zeit zwischen null und fünf Uhr grob prognostiziert werden?
22.	Welche sicherheitstechnischen Unterschiede bestehen bei Starts und Landungen am Tage, in der Dämmerung und in der Nacht?
23.	Hätte ein striktes Nachtflugverbot von 22.00 bis 06.00 Uhr Auswirkungen auf Boden- und Flugpersonal und wenn ja, welche?
24.	Welche wirtschaftliche Bedeutung hat der Flughafen BBI für die Wirtschaftsregion Berlin-Brandenburg?
25.	Welche finanziellen und wirtschaftlichen Auswirkungen hätte eine weitere Verzögerung der Eröffnung des Flughafens BBI für die Wirtschaftsregion Berlin-Brandenburg?