

Große Anfrage 11

der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

an die Landesregierung

Die „neue“ Flugroutendivergenz und der tatsächliche Fluglärm des BBI

Anfang September 2010 begann eine umfassende Diskussion zu den von der Deutschen Flugsicherung (DFS) vorgestellten „neuen“ um 15 Grad divergierenden Flugrouten, die zu Protesten in den davon betroffenen Städten, Gemeinden und Regionen führte. Auch im Jahr 2011, ein Jahr vor der angekündigten Eröffnung des BBI, hält der Protest durch nunmehr rund 30 Bürgerinitiativen an. Von einigen Bürgerinitiativen wird daher gefordert, zu den im Planfeststellungsbeschluss unterstellten „Geradeausabflügen“ zurückzukehren oder auf einen unabhängigen Parallelbahnbetrieb zu verzichten. Andere Bürgerinitiativen fordern hingegen einen sofortigen Baustopp. Gegen die Genehmigung des BBI wird auch gerichtlich vorgegangen. Der Standortnachteil Schönefeld manifestiert sich ebenso in den Protesten und Klagen für ein konsequentes bzw. umfassendes Nachtflugverbot in der Zeit von 22 bis 6 Uhr, welches nach Auffassung der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH (FBS) wirtschaftliche Nachteile für den Flugbetrieb hätte. Die Landesregierung und FBS befürchten, dass die vielen Restriktionen am Standort Schönefeld die Wirtschaftlichkeit des BBI nachhaltig infrage stellt, während sich Ministerpräsident Platzack am von ihm selbst benannten „hochproblematischen“ Standort Schönefeld für die berechtigten Forderungen der Brandenburger einsetzen will.

Ich frage die Landesregierung:

„Verheimlichung“ der Flugrouten und Forderungen nach BBI-Baustopp

1. Seit wann war der Landesregierung bekannt, dass sich die DFS erstmalig zur Erforderlichkeit der um 15 Grad divergierenden Flugrouten für den BBI positioniert hat und wie hat die DFS diese Notwendigkeit gegenüber der Landesregierung begründet?
2. Wurden in Analogie zur Nichtberücksichtigung der ICAO-Regel bezüglich der Flugroutendivergenz weitere Regeln der ICAO, der EU oder weiterer Institutionen bei Planung und Bau des BBI verletzt bzw. nicht berücksichtigt? Wenn ja, welche und warum?
3. Warum hat es die Landesregierung unterlassen, im gesamten Verfahren zum Planfeststellungsbeschluss im Interesse möglicher Betroffenen darauf hinzuweisen, dass die im Planfeststellungsbeschluss vorgezeichneten Lärmisophonen ohne

Datum des Eingangs: 16.03.2011 / Ausgegeben: 17.03.2011

die durch die Flugroutendivergenz entstehenden Lärmgebiete gezeichnet sind?

Einfluss der Politik auf die Flugrouten und deren Folgen für den Fluglärm

4. Wie begründet die Landesregierung ihre öffentliche Darstellung, keinen Einfluss auf die Flugroutengestaltung für den BBI zu haben?

5. Welche Auswirkungen auf den flüssigen Flugverkehr und die Nutzung der Kapazitäten der Start- und Landebahnen (SLB), die mit 360.000 An- und Abflügen rechtsverbindlich sind, haben Flugroutenforderungen der Landesregierung, nach denen die nördliche SLB im Interesse südlicher Berliner Regionen und anliegender nördlicher Gemeinden Brandenburgs (z. B. Stahnsdorf, Teltow, Kleinmachnow) geregelt werden soll?

6. Welche Fluglärmbelastungen hat die Landesregierung nach Vorgaben des Fluglärmschutzgesetzes (§ 2. Fluglärmgesetz) rechtsverbindlich ermittelt, die bei der um 15 Grad nach Westen und Osten divergierenden Flugroutenregelung für alle in diesen Fluglärmregionen liegenden Gemeinden entstehen (Bitte die Lärmbelastungen nach Gemeinde aufschlüsseln)?

7. Wie viel Menschen werden durch welche abkurvenden Flugroutenvarianten im unabhängigen Parallelbahnbetrieb bei 360.000 Flugbewegungen gegenüber den im Planfeststellungsbeschluss ermittelten Belastungen einerseits maximal und andererseits minimal mehr verlärmert?

8. Inwiefern sind Äußerungen der FBS vom 28.01.2011 zu interpretieren, wonach Schallschutz „theoretisch möglich“ sei, wenn Anwohner durch die neuen Flugrouten außerhalb der Schutzzonen belastet werden? Ist der Schallschutz dann auch praktisch möglich? Wenn ja, wie?

9. Welche Auswirkungen hat die bisher nicht berücksichtigte Flugroutendivergenz im unabhängigen Parallelbahnbetrieb bei 360.000 Flugbewegungen auf die derzeit gültigen Landesentwicklungspläne, gemeindlichen Bebauungspläne und diesbezüglich besonders auf die ausgewiesenen Flächen zur Wohnbebauung, die laut Planfeststellungsbeschluss bisher nicht vom Fluglärm betroffen waren?

10. Welche geprüfte Flugroutenvariante hat nach dem gegenwärtigen Stand der Erkenntnis das größte Potential zur Minimierung der Fluglärmbelastung für die Brandenburger Bevölkerung mit der um 15 Grad divergierenden Flugrouten im unabhängigen Parallelbahnbetrieb entsprechend der im Planfeststellungsbeschluss zu Grunde gelegten 360.000 Flugbewegungen pro Jahr (bitte Angabe der Variante und grafische Darstellung)?

11. Ist es aus Sicht der Landesregierung nachvollziehbar, dass die „Flugroutenoptimierung“ am hochproblematischen Standort Schönefeld lediglich zu einer zum Teil dramatischen Verschiebung des Fluglärms führt, ohne dass eine gravierende Entlastung der Bevölkerung stattfinden würde? Wenn nein, warum nicht?

12. Kann die Landesregierung bestätigen, dass eine angestrebte Flugroutenoptimierung irreführend ist, weil sich die Piloten nur grob an diesen orientieren und der Luftverkehr daher in viel breiteren Flugkorridoren stattfindet, wodurch ein weiträumiger Fluglärmteppich mit ca. 60 x 60 km über Berlin und Brandenburg entsteht? Wenn

nein, warum nicht?

13. Bis zu wieviele Flugbewegungen im Jahr könnte man am BBI im abhängigen Flugbetrieb auf beiden Start- und Landesbahnen abwickeln? Nach welchen Methoden wird dies errechnet?

14. Wie stellt die Landesregierung sicher, dass die An- und Abflugverfahren für den BBI in einem transparenten Verfahren nachvollziehbar lärmminimiert entwickelt werden? Werden dazu Lärmausbreitungskarten, die An- und Abflugrouten enthalten, erstellt, bevor die Fluglärmkommission ihr Votum abgibt? Wenn nein, warum nicht? Welche weiteren Maßnahmen trifft die Landesregierung?

Prioritäten der Landesregierung: Fluglärmschutz für die Bevölkerung oder Wirtschaftlichkeit des BBI durch einen unabhängigen Parallelbahnbetrieb

15. Welche Priorität setzt die Landesregierung bzw. die Gesellschafter der FBS mit der Aufnahme des Flugbetriebes: Maximaler Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm oder Maximierung der wirtschaftlichen Ergebnisse des BBI?

16. Wird die Landesregierung in ihrer Funktion als Gesellschafter der FBS ihre Gesellschaft anweisen, die Kapazitäten des Pistenystems zu Gunsten einer Minimierung des Fluglärms einzuschränken? Wenn nein, warum nicht?

17. Welche Auswirkungen auf die Pistenkapazität hätte eine von der Landesregierung favorisierte Flugroutenregelung nach dem Modell der Ausnahmegenehmigung des Münchener Flughafens?

18. Wird die Landesregierung zum Schutz der Bürgerinnen und Bürger vor Fluglärm konsequent darauf drängen, dass es keinen unabhängigen Parallelbahnbetrieb auf dem BBI geben wird, wie es auch Berliner Spitzenpolitiker forderten? Wenn ja, auf welcher Basis und wie gedenkt die Landesregierung diesen Verzicht mit welchen Erfolgsaussichten durchzusetzen? Wenn nein, warum nicht?

19. Wie bewertet die Landesregierung die Aussage von FBS-Chef Prof. Schwarz, dass der BBI „ohne unabhängigen Parallelbahnbetrieb gar nicht erst in Betrieb genommen werden braucht“? Warum und inwiefern wirkt sich ein Flugbetrieb ohne diesen auf den BBI-Umsatz entsprechend der Umsatzprognose in den nächsten Jahren so gravierend und in welchem Umfang aus (bitte auf Basis der Umsatzprognose der FBS für 280.000, 300.000, 340.000 und 360.000 Flugbewegungen pro Jahr quantifizieren)?

20. Inwiefern steht die obige Befürchtung von FBS-Chef Prof. Schwarz im Gegensatz zu Behauptungen der Politik, dass der unabhängige Parallelbahnbetrieb täglich nur 1 oder 2 Stunden erforderlich sei?

21. Wie realistisch ist eine Umfliegung Berlins durch die von der Nordbahn startenden Airlines gen Norden, um eine maximale Entlastung der Berliner Bevölkerung vom Fluglärm entsprechend des Vorschlages des Umweltbundesamtes (UBA) zu realisieren und wie akzeptabel wäre das für die am BBI operierenden Airlines?

22. Wie wird die Landesregierung sicherstellen, dass der Status anerkannter Erholungsorte tatsächlich in die Diskussion in der FLK einfließen wird und welche konkreten Maßnahmen wird das zuständige Ministerium als Mitglied der FLK dazu ergrei-

fen?

Zum Fluglärm: Kosten und Maßnahmen zum Schutz vor Fluglärm

23. Wie begründet die Landesregierung die Mitgliedschaft in der Fluglärmkommission auch von den Gemeinden, die nach § 2 Fluglärmgesetz nicht als Fluglärm betroffen gelten?

24. Welches Entlastungspotential haben folgende konkreten Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes und wie groß sind deren Entlastungswirkungen bzw. welche favorisiert die Landesregierung und die FBS entsprechend der im Planfeststellungsbeschluss verankerten 360.000 Flugbewegungen pro Jahr, wie

- mögliche Flugbeschränkungen und an welche orientiert sich die Landesregierung,
- Landeentgelte nach Lärmindex als Beispiel Wiener Modell,
- Bündelung versus Streuung des Flugverkehrs,
- Nachtflugbeschränkungen und welches Nachtflugverbot in der Zeit zwischen 22.00 und 6.00 Uhr,
- Anhebung des Landegleitwinkels,
- Flugroutenbelegung,
- segmentierte Anflugverfahren,
- Spreizung der Abflurrouten nach Start am Ende der Startpisten,
- Steilstartverfahren,
- Streuung des Flugverkehrs,
- Versetzung der Lande – und Startschwellen in und gegen die Start – Landerichtungen,
- eine weitere dritte Start – und Landebahn?

25. Welche geschätzten Kosten des passiven Lärmschutzes entstehen entsprechend der im Planfeststellungsbeschluss verankerten 360.000 Flugbewegungen nach dem jetzigen Stand der Erkenntnis und ist das bisher dafür veranschlagte Budget auch unter Berücksichtigung der Fluglärm Betroffenen infolge der neuen Flugrouten in Höhe von 140 Mio. EURO ausreichend? Wenn nein, wie hoch sind diese zusätzlichen Kosten zu kalkulieren?

26. Kann die Landesregierung bestätigen, dass unter dem Flugregime der divergierenden Flugrouten oder durch entsprechende Ausnahmeregelungen nach dem Münchener Modell infolge extremer Verlärmung von Anwohnern sogar eine Absiedlung von Teilen oder ganzen Gemeinden von bis zu 3 Milliarden EURO erforderlich werden oder diese eingeklagt werden könnten? Wenn nein, warum nicht?

27. Kann die Landesregierung bestätigen, dass die Entgeltordnung der FBS lärmintensive Flugzeuge im Verhältnis zu anderen Flughäfen, wie z.B. Frankfurt/Main durch geringere Entgelte bevorzugt? Wenn ja, in welchem Maße? Inwiefern hält die Landesregierung angesichts dieser Defizite eine lärmmindernde Lenkungswirkung durch den vorliegenden Entwurf der Entgeltordnung für realistisch?

28. Inwiefern und in welchem Ausmaß setzt sich die Landesregierung für ein umfassendes Nachtflugverbot bezüglich einer von Ministerpräsident Platzeck geforderten Ausweitung des Nachtflugverbotes am BBI für die betroffenen Anwohner in der Zeit von 22 bis 6 Uhr ein und um wie viel Flugbewegungen handelt es sich dabei in dieser Zeit? Welche wirtschaftlichen Auswirkungen sieht die Landesregierung durch ein

umfassendes Nachtflugverbot?

Standortrestriktionen und Eröffnung des BBI

29. Welche „Positiveffekte“ (keine genauere Benennung durch FBS-Chef Schwarz) weist der BBI in Anbetracht des hochproblematischen Standortes mit der weitflächigen Verlärmung von Städten und Siedlungen, den damit verbundenen Flugroutenproblemen und dem Nachtflugverbot auf? (Bitte „Positiveffekte“ detailliert auflisten)?

30. Ist es zu befürchten, dass die umfangreichen Restriktionen am Standort Schönefeld einem wirtschaftlichen Flugbetrieb entgegenstehen? Wenn nein, warum nicht und wie begründet die Landesregierung ihre Aussage?

31. Schätzt die Landesregierung den zuletzt für Juni 2012 angekündigten Eröffnungstermin für den BBI als erreichbar ein? Welche Risiken gibt es für eine nochmalige Verschiebung der Eröffnung?

32. Sind weitere SLB geplant? Wenn ja, wann (bitte Fluggastaufkommen und/oder Jahr angeben)?

Marie Luise von Halem

für die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN