

Antwort

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage 2860
des Abgeordneten Christoph Schulze
Fraktion der SPD
Drs. 4/7562

Wortlaut der Kleinen Anfrage 2860 vom 04.05.2009:

Festsetzung von Flugrouten für den zukünftigen Großflughafen BBI

Mit dem Planfeststellungsverfahren, welches im Jahr 1999 begonnen wurde, mit dem Planfeststellungsbeschluss vom 13. August 2004 eine Zwischenstation erfuhr und mit dem Bundesverwaltungsgerichtsurteil vom 16.03.2006 seinen vorläufigen Abschluss fand, wurde das „Baurecht“ für den Großflughafen BBI hergestellt. Offen sind viele luftverkehrsrechtliche Fragen. Insbesondere interessiert die Umlandgemeinden und die Bürger die Frage der Festsetzung der An- und Abflugrouten. Von Gemeinden, Bürgerinitiativen der Stadt Freising und dem Landkreis Freising hörte man aus dem Umfeld des Flughafens München, dass die Frage der Festsetzung von An- und Abflugrouten und vor allem die Einhaltung der vorgeschriebenen Routen höchst problematisch sind. Aus den An- und Abflugrouten bzw. der Einhaltung der vorgeschriebenen Flugrouten ergeben sich aber ernsthafte Konsequenzen für die Wohnbevölkerung und den notwendigen Lärmschutz. Den Fanomos-Flugspuren am Flughafen München-Erding kann man entnehmen, dass gelegentlich in krasser Art und Weise von den Flugrouten abgewichen wird (Quellen: *Flugspurenaufzeichnung Fanomos EDD Online 2008-06-19 06:10:01 UTC-Period 17.06.-18.06.2008, 691 Anund Abflüge versus Flugspurenaufzeichnung Fanomos EDD Online 2008-06-17 06:34:09UTC-Period 15.06 – 16.06.2008, 666 An- und Abflüge*). Daraus ergibt sich, dass durch die Abweichung dann auch Wohngebiete überflogen werden, die überhaupt nicht im Tag-/Nachtschutzgebiet liegen, keinerlei Schallschutz haben und somit ungeschützt den Fluglärm ertragen müssen. Daraus ergibt sich, dass bei der Ausweisung von Tag- und Nachtschutzgebieten bei der Einrichtung von Schallschutz die Frage der Ausweisung der An- und Abflugrouten zentrale Bedeutung hat. Die Ausweisung von Tag- und Nacht-Schutzgebieten ohne verbindliche Festlegung der An- und Abflugrouten ist im Zweifelsfall sinnentleert. Aus diesem Grunde bestehen berechnete Forderungen, dass im Zusammenhang mit der Ausweisung der Tag- und Nachtschutzgebiete, der Berechnung und Bewilligung von Schallschutz die Frage der An- und Abflugrouten mit berücksichtigt wird.

Aus diesem Grunde frage ich die Landesregierung:

1. Welche luftverkehrsrechtlichen Genehmigungen braucht der BBI?
2. Welche luftverkehrsrechtlichen Genehmigungen sind dem BBI im Rahmen des Planfeststellungsbeschluss erteilt worden?

Datum des Eingangs: 28.05.2009 / Ausgegeben: 02.06.2009

3. Welche luftverkehrsrechtlichen Genehmigungen müssen dem BBI noch erteilt werden?
4. Wer erteilt welche luftverkehrsrechtlichen Genehmigungen?
5. Wie sind die Zeitpläne? Welche Anträge auf luftverkehrsrechtliche Genehmigungen sind von wem eingereicht? Wie ist der Verfahrensstand? Wann ist mit den Genehmigungen zu rechnen?
6. Wie ist das Verfahren für die Festlegung von Flugrouten für den An- und Abflug? Welche Behörde setzt die Flugrouten fest? Wie werden die Kommunen und die Landesregierung in diese Fragen einbezogen? Wird dazu auch die Fluglärnkommision gehört? Welchen Rechtscharakter hat die Festlegung der Flugrouten in der Frage der Verbindlichkeit für den Flughafen, die Airlines und die Flugkapitäne?
7. Kann gegen die Festsetzung der An- und Abflugrouten geklagt werden? Wenn ja, vor welchen Gerichten?

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

Frage 1:

Welche luftverkehrsrechtlichen Genehmigungen braucht der BBI?

Zu Frage 1:

Alle Voraussetzungen für den Bau und den Betrieb des Single-Flughafens BBI werden mit der Planfeststellung „Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld“ geschaffen.

Die für den Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld aufgrund der Genehmigungsfiktion des § 71 LuftVG bestehende luftverkehrsrechtliche Genehmigung gemäß § 6 LuftVG muss nach Abschluss des noch laufenden Planergänzungsverfahrens „Lärmschutzkonzept BBI“ an das Ergebnis der Planfeststellung angepasst bzw. entsprechend geändert werden. Weitere Genehmigungen sind nicht erforderlich.

Frage 2:

Welche luftverkehrsrechtlichen Genehmigungen sind dem BBI im Rahmen des Planfeststellungsbeschlusses erteilt worden?

Zu Frage 2:

Im Rahmen des Planfeststellungsbeschlusses wurden alle erforderlichen Genehmigungen, Ausnahmen, Befreiungen und Gestattungen zum Bau und Betrieb des Flughafens, einschließlich der bau-, naturschutz- und wasserrechtlichen Anforderungen, sowie auch die im Zusammenhang mit dem Energiewirtschaftsgesetz, dem Gewässerausbau und dem Denkmalschutz erforderlichen Entscheidungen erteilt.

Frage 3:

Welche luftverkehrsrechtlichen Genehmigungen müssen dem BBI noch erteilt werden?

Zu Frage 3:

Siehe dazu Frage 1.

Frage 4:

Wer erteilt welche luftverkehrsrechtlichen Genehmigungen?

Zu Frage 4:

Die Anpassung der luftverkehrsrechtlichen Genehmigung des Flughafens nach § 6 LuftVG an das Ergebnis der Planfeststellung wird durch die Oberste Luftfahrtbehörde des Landes, angesiedelt im Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung, vorgenommen.

Frage 5:

Wie sind die Zeitpläne? Welche Anträge auf luftverkehrsrechtliche Genehmigungen sind von wem eingereicht? Wie ist der Verfahrensstand? Wann ist mit den Genehmigungen zu rechnen?

Zu Frage 5:

Die luftverkehrsrechtliche Genehmigung nach § 6 LuftVG ist bis zur Inbetriebnahme des Ausbaus anzupassen. Es liegt insoweit der Antrag des Flughafenunternehmers vor. Mit der Anpassung wird nach Abschluss des Planergänzungsverfahrens begonnen werden.

Frage 6:

Wie ist das Verfahren für die Festlegung von Flugrouten für den An- und Abflug? Welche Behörde setzt die Flugrouten fest? Wie werden die Kommunen und die Landesregierung in diese Fragen einbezogen? Wird dazu auch die Fluglärmmmission gehört? Welchen Rechtscharakter hat die Festlegung der Flugrouten in der Frage der Verbindlichkeit für den Flughafen, die Airlines und die Flugkapitäne?

Zu Frage 6:

Die An- und Abflugverfahren einschließlich der Flugwege, Flughöhen und Meldepunkte werden gem. § 27 a Abs. 2 Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) vom Luftfahrt-Bundesamt (LBA) durch Rechtsverordnung festgelegt. Für den bestehenden Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld hat das LBA entsprechende Rechtsverordnungen erlassen. Diese basieren auf den von der Deutschen Flugsicherung GmbH (DFS) erarbeiteten Flugverfahren. Die Kommunen und die Landesregierung sind in die Erarbeitung der Flugverfahren nicht einbezogen. Neue oder wesentlich geänderte Flugverfahren werden vor der Festsetzung durch das LBA in der Regel von der DFS der Fluglärmmmission zur Stellungnahme vorgelegt.

Gemäß § 32b Luftverkehrsgesetz gehört es zu den Aufgaben der Fluglärmmmission die Deutsche Flugsicherung über Maßnahmen zum Schutz gegen Fluglärm zu beraten. In der Kommission sind die betroffenen Kommunen und Behörden des Landes vertreten.

Gemäß § 26 Abs. 2 LuftVO kann die zuständige Flugverkehrskontrollstelle bei der Bewegungslenkung der ihrer Kontrolle unterliegenden Flüge den Flugverlauf, insbesondere den Flugweg und die Flughöhe, durch entsprechende Freigaben im einzelnen festlegen. Dies steht im Ermessen der Kontrollstelle, die sich insbesondere an der Sicherheit und der flüssigen Abwicklung des Flugverkehrs zu orientieren, dabei aber auch den Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm zu beachten hat.

Der Luftfahrzeugführer hat die vorgeschriebenen Flugverfahren zu befolgen, es sei denn die zuständige Flugverkehrskontrollstelle der Deutschen Flugsicherung hat ihm z.B. per Sprechfunk eine anderslautende Flugverkehrskontrollfreigabe erteilt. Die Landesregierung, der Flughafen und die Fluggesellschaften haben keinen Einfluss auf diese Freigaben.

Frage 7:

Kann gegen die Festsetzung der An- und Abflugrouten geklagt werden? Wenn ja, vor welchen Gerichten?

Zu Frage 7:

Private Betroffene können gegebenenfalls auf dem Verwaltungsrechtsweg ihre Rechte geltend machen. Für Klagen im Zusammenhang mit den Flugverfahren des Flughafens ist das Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg zuständig.