

Antwort

der Landesregierung

auf die Große Anfrage Nr. 11
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 5/2961

Die „neue“ Flugroutendivergenz und der tatsächliche Fluglärm des BBI

Wortlaut der Großen Anfrage Nr. 11 vom 17.03.2011:

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 Platzeck 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 die durch die Flugroutendivergenz entstehenden Lärmgebiete gezeichnet sind?

Datum des Eingangs: 04.07.2011 / Ausgegeben: 05.07.2011

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 Landebahnen 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: Fluglärmenschutz 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 Pistensystems 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 ergreifen?

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 Abflugrouten 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)?

Namens der Landesregierung beantwortet der Minister für Infrastruktur und Landwirtschaft die Große Anfrage wie folgt:

„Verheimlichung“ der Flugrouten und Forderungen nach BBI-Baustopp

Vorbemerkung

Auf der Grundlage von § 27 a Abs. 2 Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) werden Flugverfahren einschließlich der Flugwege bzw. Flugrouten, Flughöhen und Meldepunkte nach § 27 a Abs. 1 LuftVO durch Rechtsverordnung außerhalb der luftrechtlichen Planfeststellung vom Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) nach Vorarbeiten der Deutschen Flugsicherung GmbH (DFS) festgelegt. Der luftrechtlichen Planfeststellungsbehörde des Landes ist es insofern durch die Vorschriften des Bundes verwehrt, eigene Planungen für Flugverfahren zu betreiben.

Regelungen für Flugverfahren gestalten das konkrete zu befliegende Flugwegenetz, auf dem der Flugverkehr durch die Flugsicherung geleitet wird. Sie enthalten für den verantwortlichen Luftfahrzeugführer verbindliche Vorgaben für die einzuhaltenden Flugwege, soweit die zuständige Flugverkehrskontrollstelle keine abweichende Flugverkehrskontrollfreigabe nach § 26 Abs. 2 LuftVO erteilt hat.

Die Flugverfahren am ausgebauten Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld wurden bzw. werden im Planfeststellungsverfahren, in der Kommission nach § 32b Luftverkehrsgesetz (LuftVG) für den Flughafen, der sogenannten Fluglärnkommision, und in den Klageverfahren ausführlich behandelt.

Im Übrigen gilt, dass sich der Luftverkehr nicht wie möglicherweise die zeichnerische Darstellung von Flugrouten suggeriert, auf eng begrenzten Flugrouten bewegt, sondern in der Praxis innerhalb von Korridoren abgewickelt wird, die mit zunehmender Entfernung vom Flughafen durchaus eine Breite von mehreren Kilometern aufweisen können.

Frage 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?

Zu Frage 1:

Um die Flughafenplaner der Flughafengesellschaft für den Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld in die Lage zu versetzen, die notwendigen Fluglärmrechnungen für die Planfeststellung des Flughafenausbaus BBI durchzuführen, hatte das Brandenburger Verkehrsministerium das Bundesverkehrsministerium mit Schreiben vom 14.10.1997 gebeten, einen ersten Planungsentwurf für die BBI-Flugverfahren vorzulegen. Die erste Grobplanung der Deutschen Flugsicherung wurde im Dezember 1997 vom Bundesverkehrsministerium vorgelegt. Sie sah keine Divergenz der Abflugrouten vor.

Mit Schreiben vom 15.05.1998 legte die Deutsche Flugsicherung eine überarbeitete Grobplanung vor, die wiederum einen Divergenzaspekt nicht enthielt. Erstmals mit Schreiben vom 20.08.1998 wies die Deutsche Flugsicherung darauf hin, dass es in Verkehrsspitzenzeiten für das gleichzeitige, parallele Abfliegen erforderlich sein könnte, eine Divergenz von 15 Grad für Abflugrouten einzuführen.

Mit einem abschließenden Schreiben vom 26.10.1998 bestätigte die Deutsche Flugsicherung gegenüber der Planfeststellungsbehörde, dass die den Flughafenplanungen zugrunde liegenden Flugstrecken (ohne Divergenz) grundsätzlich den Planungen der Deutschen Flugsicherung entsprächen, ein zusätzlicher Hinweis auf mögliche Abflugverzögerungen in Spitzenzeiten bei fehlender Divergenz war enthalten. Die Deutsche Flugsicherung wies ferner darauf hin, dass die Festlegung der für die Inbetriebnahme des neuen Bahnsystems notwendigen Flugverfahren erst kurz vor Betriebsaufnahme des Flughafenausbaus BBI unter Berücksichtigung der aktuellen Verkehrssituation, des Umweltschutzes und sich ändernden navigatorischen Möglichkeiten erfolgen könne.

In das nachfolgende Planfeststellungsverfahren ist die vom Bundesverkehrsministerium übergebene Grobplanung inklusive der Ergänzungen der Deutschen Flugsicherung in der Fassung der Antragstellung der Flughafengesellschaft vom 17.12.1999 eingegangen. Zwischenzeitliche Um- oder Neuplanungen wurden vom Bundesverkehrsministerium, der Deutschen Flugsicherung oder dem Flughafen nicht vorgelegt. Das mit dem Antrag eingereichte Flugstreckenkonzept ist daher im Planfeststellungsbeschluss unverändert übernommen worden.

Frage 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?

Zu Frage 2:

Die Internationale Zivilluftfahrtorganisation ICAO empfiehlt bei zeitgleichen Abflügen im Flugbetrieb nach Instrumentenflugregeln von parallelen Startbahnen eine Divergenz der Flugwege von mindestens 15 Grad einzuhalten. Diese Empfehlung findet sich im ICAO Manual on Simultaneous Operations on Parallel or Near-Parallel Instrument Runways (SOIR) First Edition - 2004, Doc 9643 aus dem Jahr 2004. Adressat dieses ICAO Dokuments sind diejenigen Stellen, die für die Planung und Festlegung der Instrumentenflugverfahren zuständig sind, nicht die Landesregierung.

Der Planfeststellungsbeschluss regelt im Abschnitt A II 2.6 gegenüber dem Flughafen, dass im Rahmen der Ausführungsplanung die Anforderungen des Anhangs 14 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrtorganisation ICAO einzuhalten sind und die Empfehlungen des Anhangs 14 zu beachten sind. Von daher kann von einer Verletzung von ICAO-Regeln, wie in der Frage unterstellt, nicht die Rede sein.

Frage 3:

Warum hat es die Landesregierung unterlassen, im gesamten Verfahren zum Planfeststellungsbeschluss im Interesse möglicher Betroffenheiten darauf hinzuweisen, dass die im Planfeststellungsbeschluss vorgezeichneten Lärmisophonen ohne die durch die Flugroutendivergenz entstehenden Lärmgebiete gezeichnet sind?

Zu Frage 3:

Der Planfeststellungsbeschluss vom 13.08.2004 weist u. a. im Abschnitt 10.1.8.1.5 auf Seite 631 ausdrücklich darauf hin, dass die verbindliche Festlegung der An- und Abflugverfahren erst kurz vor Betriebsbeginn der neuen Start- und Landebahn durch Rechtsverordnung des Bundes erfolgen wird.

Wie in der Antwort zu Frage 1 dargestellt, enthielt die Grobplanung der Deutschen Flugsicherung für die BBI-Flugverfahren keine Divergenz der Abflugrouten.

Die Regelungen für die An- und Abflugverfahren an einem Flughafen werden im Übrigen regelmäßig den betrieblichen Belangen der Flugsicherung und des Flughafens angepasst.

Dass sich die An- und Abflugstrecken gegenüber der dem Planfeststellungsbeschluss zugrundeliegenden Grobplanung der Deutschen Flugsicherung ändern können, hat die Planfeststellungsbehörde gesehen, in ihre Abwägung eingestellt und durch die Nebenbestimmung A II 5.1.9 „aufgefangen“. Führt die Änderung der An- und Abflugstrecken zu einer Änderung des energieäquivalenten Dauerschallpegels an der äußeren Grenze der festgesetzten Schutzgebiete um mehr als 2 dB(A), werden diese neu ausgewiesen.

Zudem wird die Landesregierung aus Anlass der erstmaligen Festlegung der Flugverfahren für den zukünftigen Flughafen Berlin Brandenburg durch das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung gemäß § 27 a LuftVO die bisher festgelegten Schutz- und Entschädigungsgebiete auf der Grundlage der Daten des ersten vollständigen Betriebsjahres (zwei aufeinanderfolgende Flugplanperioden) insgesamt neu ausweisen, und zwar unabhängig davon, ob sich der energieäquivalente Dauerschallpegel an der äußeren Grenze der Gebiete an den Schnittpunkten mit den An- und Abflugstrecken um mehr als 2 dB(A) ändert.

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

Frage 4:

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

Zu Frage 4:

Die An- und Abflugverfahren an einem Flughafen werden außerhalb der luftrechtlichen Planfeststellung in einem gesonderten Verfahren gem. § 27a Abs. 2 Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) vom Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung nach Vorarbeiten der Deutschen Flugsicherung durch Rechtsverordnung des Bundes festgelegt.

Der Landesregierung ist es insofern durch die Vorschriften des Bundes verwehrt, eigene Planungen für Flugverfahren zu betreiben. Eine direkte Beteiligung der betroffenen Länder am Verfahren sieht das Luftverkehrsgesetz nicht vor. Eine indirekte Einflussmöglichkeit besteht im Zuge der Beratungen von Flugverfahren in der Fluglärmkommission, da dort auch zwei Ressorts der Landesregierung als Mitglied vertreten sind. Im Übrigen verbleibt es bei den üblichen Möglichkeiten der Meinungsbildung in solchen Verfahren.

Frage 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?

Zu Frage 5:

Derartige Flugroutenforderungen der Landesregierung sind nicht bekannt. Die Fluglärmkommission hat im Ergebnis ihrer Sitzung am 28.03.2011 Empfehlungen gegenüber der Deutschen Flugsicherung ausgesprochen. Die Deutsche Flugsicherung wird bei der Umsetzung dieser Empfehlung den durch den Planfeststellungsbeschluss vorgegebenen Rahmen beachten, Sicherheit, Geordnetheit und Flüssigkeit des Luftverkehrs gewährleisten und auf den Schutz der Bevölkerung vor unzumutbarem Fluglärm hinwirken.

Frage 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)?

Zu Frage 6:

Ein Lärmschutzbereich am Flughafen Berlin-Schönefeld ist auf der Grundlage des § 4 Abs. 4 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm festzusetzen. Hierzu sind die zum Prognosezeitpunkt (in der Regel zehn Jahre nach dem Zeitpunkt der Datenanforderung) zu erwartenden, durch Fluglärm hervorgerufenen äquivalenten Dauerschallpegel gemäß den einschlägigen Rechtsvorschriften und Regelwerken im Umfeld des Flughafens zu ermitteln. Die Ermittlung erfolgt u. a. auf der Grundlage von durch die Deutsche Flugsicherung validierten Daten zum zukünftigen Flugbetrieb in der Luft. Die Übergabe dieser Daten wurde durch die Deutsche Flugsicherung in Aussicht gestellt, soweit erkennbar ist, dass das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) die von der Deutschen Flugsicherung vorzuschlagenden Flugverfahren genehmigen und veröffentlichen wird. Zu erwartende Lärmbetroffenheiten für einzelne Abflugstreckenvarianten hat die Deutsche Flugsicherung mit dem Planungswerkzeug NIROS (Noise Impact Reduction and Optimization System) ermittelt und in der Fluglärmkommission Berlin Schönefeld vorgestellt. Diese Materialien sind auch im Internet auf der Homepage des Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft für die Öffentlichkeit zugänglich (<http://www.mil.brandenburg.de/sixcms/detail.php/484669>).

Frage 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 verlärm?

Zu Frage 7:

Konkrete Angaben auf Grundlage der zu erwartenden äquivalenten Dauerschallpegel sind noch nicht möglich, da für die entsprechenden Berechnungen neben den Flugrouten einschließlich der Flugkorridorbreite u. a. auch die Anzahl und zeitliche Verteilung der Flugbewegungen und die eingesetzten Flugzeugmuster bekannt sein müssen. Erst nach konkreter Festlegung der endgültigen Flugrouten durch Rechtsverordnung des Bundes und der Zuordnung des Flugverkehrs zu den Flugrouten kann diese Frage beurteilt werden.

Frage 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?

Zu Frage 8:

Anders als bei den Schutzzonen des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm sind im Planfeststellungsbeschluss Lärmgrenzwerte für die Gewährung passiven Schallschutzes und von Entschädigungen verfügt worden, die immer und überall in der Umgebung des Flughafens gelten, unabhängig von der Ausweisung von Schutzgebieten, die insbesondere hier der Nachweiserleichterung von Ansprüchen gegenüber dem Flughafen dienen. Der Flughafenanwohner hat jederzeit einen entsprechenden Rechtsanspruch gegenüber dem Flughafen, falls die unter Abschnitt A II 5.1 geregelten Lärmwerte des Planfeststellungsbeschlusses die Grenzen übersteigen.

Der Planfeststellungsbeschluss hat auch genau für den Fall, dass die An- und Abflugverfahren geändert werden, Vorsorge getroffen. Abschnitt A II 5.1.9 „Vorbehalt nachträglicher Anordnungen“ besagt Folgendes: Die nachträgliche Festsetzung, Änderung oder Ergänzung von Auflagen zum Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm bleibt vorbehalten. Insbesondere werden bei geänderten An- und Abflugverfahren am Flughafen die festgelegten Schutz- und Entschädigungsgebiete neu ausgewiesen werden, wenn sich der energieäquivalente Dauerschallpegel an der äußeren Grenze des Schutzgebiets an den Schnittpunkten mit den An- und Abflugstrecken um mehr als 2 dB(A) ändert.

Zudem wird die Landesregierung aus Anlass der erstmaligen Festlegung der Flugverfahren für den zukünftigen Flughafen Berlin Brandenburg durch das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung gemäß § 27 a LuftVO die bisher festgelegten Schutz- und Entschädigungsgebiete auf der Grundlage der Daten des ersten vollständigen Betriebsjahres (zwei aufeinanderfolgende Flugplanperioden) insgesamt neu ausweisen, und zwar unabhängig davon, ob sich der energieäquivalente Dauerschallpegel an der äußeren Grenze der Gebiete an den Schnittpunkten mit den An- und Abflugstrecken um mehr als 2 dB(A) ändert.

Frage 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?

Zu Frage 9:

Der Landesentwicklungsplan Flughafenstandortentwicklung (LEP FS) dient der landesplanerischen Sicherung der Flughafenerweiterung und der dafür notwendigen Flächen. Diese Aufgabe ist in Anbetracht der fortgeschrittenen Realisierung des Vorhabens weitgehend erfüllt. Ob und inwieweit sich vor diesem Hintergrund noch Auswirkungen auf den LEP FS und ggf. auf den Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg (LEP B-B) ergeben könnten, kann erst bewertet werden, wenn das Verfahren zur Festlegung der An- und Abflugverfahren für den ausgebauten Flughafen Berlin-Schönefeld abgeschlossen ist. Letzteres gilt auch für bestehende Bebauungspläne.

Frage 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)?

Zu Frage 10:

Den derzeit diskutierten Flugroutenvarianten liegen unterschiedliche Flugwegdivergenzen zugrunde. Die Fluglärmkommission hat im Zuge ihrer Sitzung am 28.03.2011 Empfehlungen gegenüber der DFS ausgesprochen. Das größte Potential zur Fluglärmreduzierung der Bevölkerung haben dabei Vorschläge, die so wenig Siedlungsgebiete wie möglich überfliegen und gleichzeitig die Doppelbelastung aus Starts und Landungen für die am stärksten Betroffenen in unmittelbarer Nachbarschaft zum Flughafen (z. B. Abknickung 15 Grad oder größer von der Südbahn in Richtung West und kurze Südabkurvung von der Südbahn in Richtung Ost) vermeiden. Hinsichtlich der grafischen Darstellung wird auf die von der Deutschen Flugsicherung in der Fluglärmkommission präsentierten Unterlagen verwiesen, die auf der Homepage des Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft (<http://www.mil.brandenburg.de/sixcms/detail.php/484669>) öffentlich zugänglich sind.

Frage 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?

Zu Frage 11:

Bei der Planung und Festlegung von Flugverfahren haben die Deutsche Flugsicherung und das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung keinen Einfluss auf den Umfang des Flugbetriebs und damit über das Lärmpotenzial des Flughafens. Über den Nutzungsumfang eines Flughafens können sie nicht mitbestimmen. Vielmehr bestimmen die planfestgestellte Verkehrskapazität des Flughafens (Start- und Landebahnen, Rollbahnen, Vorfeldflächen) und die Art der eingesetzten Luftfahrzeuge sowie die Art des Flugbetriebs den Nutzungsumfang und damit das Lärmpotenzial. Die Deutsche Flugsicherung und das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung sind darauf beschränkt, den genehmigten Lärm in der Umgebung des Flughafens zu verteilen, so die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts.

Im Hinblick auf die mit dem Ausbauprojekt verbundenen Fluglärmimmissionen ist anzumerken, dass die Belastung durch Fluglärm für Betroffene am höchsten ist, wenn Flugwege „gebündelt“ werden, da sich in diesem Fall die Fluglärmimmissionen der einzelnen Flugwege überlagern können. Eine Auffächerung der Flugwege führt in der Regel dazu, dass sich die Lärmüberlagerungseffekte verringern oder sogar ganz entfallen und sich die Belastungen durch Fluglärm bei den in der Planfeststellung maßgeblichen Lärmgrenzwerten an den Immissionsorten verringern. In der Folge können sich auch die Schutzgebiete in der Längenausdehnung verkürzen, dafür verbreitern und insgesamt verkleinern.

Frage 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?

Zu Frage 12:

Der Luftfahrzeugführer hat grundsätzlich die vorgeschriebenen und veröffentlichten Flugverfahren zu befolgen, es sei denn die zuständige Flugverkehrskontrollstelle der Deutschen Flugsicherung hat ihm z. B. per Sprechfunk eine anderslautende Flugverkehrskontrollfreigabe erteilt. Damit besteht im Übrigen auch die Möglichkeit divergierende Abflugwege anzuordnen, wenn zeitgleich von den beiden Parallelbahnen abgeflogen werden soll.

Gemäß § 26 Abs. 2 Luftverkehrs-Ordnung kann die zuständige Flugverkehrskontrollstelle der Deutschen Flugsicherung 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.

Laut Auskunft der Deutschen Flugsicherung können die Fluglotsen von dieser Möglichkeit regelmäßig Gebrauch machen, wenn das Flugzeug beim Abflug eine Flughöhe von 1 500 m erreicht hat. Eine Statistik, wie häufig die Fluglotsen auf diese Möglichkeit zurück greifen, wird dort nicht geführt.

Die Landesregierung und der Flughafen haben keinen Einfluss auf die Erteilung der oben dargestellten Verkehrsfreigaben.

Frage 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?

Zu Frage 13:

Der Planfeststellung für den Flughafenausbau BBI liegt eine Verkehrskapazität von 360 000 Flugbewegungen im Jahr (ohne Hubschrauberbewegungen) zugrunde. In der Planfeststellung ist ein unabhängiger Parallelbetrieb genehmigt worden, um dieses Verkehrsvolumen, insbesondere zu Verkehrsspitzenzeiten zu realisieren.

Bei der Ermittlung von Flughafenkapazitäten wird grundsätzlich von der Spitzenstunde sowohl am Bemessungstag als auch am Spitzentag ausgegangen. Daraus ergibt sich dann das Jahresaufkommen. Die Berechnung erfolgt auf Basis eines mathematischen Modells das auf den Belegungszeiten der einzelnen Flugbetriebsflächen basiert. Zusätzlich wurden durch die Flughafengesellschaft mehrere Verkehrssimulationen durchgeführt, die die mathematischen Ergebnisse für den BBI bestätigt haben. Eine zu diesem Themenkomplex im Auftrag der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH erstellte Studie ist über die Homepage des Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft öffentlich zugänglich (<http://www.mil.brandenburg.de/sixcms/detail.php/485928>). Das Volumen von 360 000 Flügen mit Flugzeugen im Jahr wäre theoretisch auch bei einem abhängigen Flugbetrieb realisierbar, allerdings ist es dann nicht mehr möglich, die Verkehrsnachfrage in den sog. Spitzenstunden ausreichend zu bedienen. Dadurch wäre auch die im Zuge der öffentlichen Daseinsvorsorge mit dem Ausbau des Flughafens verknüpfte Verkehrsfunktion in Frage gestellt

Frage 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?

Zu Frage 14:

Bei der Festlegung von Flugverfahren handelt es sich um eine planerische Entscheidung des Bundesaufsichtsamtes für Flugsicherung und der Deutschen Flugsicherung, für die das rechtsstaatliche Abwägungsgebot gilt. Bei ihrer Entscheidung dürfen sich das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung und die Deutsche Flugsicherung nicht nur von Sicherheits- bzw. Wirtschaftlichkeitsüberlegungen leiten lassen, sondern müssen insbesondere dem Interesse der Bevölkerung am Schutz vor unzumutbarem Fluglärm Rechnung tragen (vgl. § 29b Abs. 2 Luftverkehrsgesetz).

Zur Beantwortung der Frage wird darüber hinaus auf die Stellungnahme der Bundesregierung verwiesen, die eine gleichartige Frage der Fraktion der SPD im Bundestag zur Festlegung der Flugverfahren für den Ausbau des Flughafens Frankfurt/Main kürzlich wie folgt beantwortet hat (vgl. Antwort zu Frage 2 in der Bundestagsdrucksache 17/4781 vom 15.02.2011):

„Die gesetzlich vorgeschriebene Einbindung der örtlichen Fluglärmkommission nach § 32 b Luftverkehrsgesetz (LuftVG) stellt ein geeignetes Verfahren zur organisierten, gebündelten Erfassung und Berücksichtigung der Interessen der örtlich Betroffenen dar. Der Fluglärmkommission gehören unter anderem Vertreter der betroffenen Gemeinden, des Landes und der Bundesvereinigung gegen Fluglärm an.“

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

Frage 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?

Zu Frage 15:

Der Landesregierung von Brandenburg ist in besonderem Maße daran gelegen, dass die Flugverfahren für den Verkehrsflughafen Berlin-Brandenburg zur Inbetriebnahme so festgelegt werden, dass die Sicherheit jederzeit gewahrt wird und die Umweltbelastungen für die Brandenburger und Berliner gleichermaßen minimiert werden. Bei Anerkennung der Priorität von Sicherheitsfragen und der besonderen Bedeutung des Lärmschutzes darf aber der Aspekt der Wirtschaftlichkeit nicht völlig außer Acht gelassen werden. Die Landesregierung setzt sich für einen ausgewogenen und vernünftigen Kompromiss ein.

Frage 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?

Zu Frage 16:

Das Land Brandenburg hat aufgrund seiner Gesellschafterstellung bei der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH nicht die Möglichkeit, der Geschäftsführung Weisungen zu erteilen. Das Land ist an der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH mit einem Geschäftsanteil von 37 v. H. beteiligt; es verfügt damit in der Gesellschafterversammlung nicht über die für die Herbeiführung von Gesellschafterweisungen notwendige Stimmrechtsmehrheit.

Frage 17:

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

Zu Frage 17:

Keine.

Frage 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?

Zu Frage 18:

Der Schutz vor Fluglärm ist keine isolierte Frage des Flughafenbetriebsmodells. Auch bei einem abhängigen Flugbetrieb hat die Deutsche Flugsicherung zu prüfen, ob eine Lärmentlastung für Flughafenanwohner durch die Flugroutengestaltung möglich ist.

Die am zukünftigen Verkehrsflughafen Berlin Brandenburg prognostizierten Flugbewegungen sind nach Untersuchungen der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH und dem Ergebnis der Planfeststellung nur jederzeit zu bewältigen, wenn ein unabhängiger Parallelbetrieb auf den Start- und Landebahnen möglich ist. Die Landesregierung wird deshalb nicht darauf drängen, dass die Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH auf den Parallelbahnbetrieb verzichtet. Vergleiche hierzu auch die Antwort zu Frage 13.

Frage 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)?

Zu Frage 19:

Es zeichnet sich ab, dass bereits zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme des Flughafenausbaus BBI das erwartete Verkehrsaufkommen zumindest temporär den unabhängigen Parallelbetrieb beider Start- und Landebahnen erfordert. Ein Betriebsmodell ohne unabhängigen Parallelbetrieb hätte bereits bei der Eröffnung zur Folge, dass Verkehre abgewiesen werden müssten. Das würde zu Einnahmeverlusten führen und die Vorgaben des Businessplans gefährden.

Frage 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?

Zu Frage 20:

Nach Auffassung der Landesregierung ist es durchaus plausibel, dass zur Inbetriebnahme des Flughafenausbaus zwar ein unabhängiger Parallelbetrieb nur temporär notwendig ist, z. B. zu den Spitzenzeiten, gleichwohl aber unverzichtbar ist und auch der Zielsetzung der Planfeststellung entspricht. Die Landesregierung kann hier keinen Widerspruch erkennen.

Frage 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?

Zu Frage 21:

Ein konkreter Flugroutenvorschlag des Umweltbundesamtes ist der Landesregierung nicht bekannt.

Die Fluggesellschaften sind in der Fluglärmkommission vertreten und können dort ihre Belange in die Beratungen zur Flugverfahrensplanung der Deutschen Flugsicherung bzw. Genehmigungsverfahren des Bundesaufsichtsamtes für Flugsicherung einbringen.

Insofern wäre bei einer vollständigen Umfliegung Berlins eine Abwägung zu treffen zwischen einer Lärmbelastung der Berliner Bevölkerung und den Zielen des Klimaschutzes, da längere Flugwege auch immer mit dem zusätzlichen Ausstoß von klimaschädlichen Gasen verbunden sind. In die Abwägung einzubeziehen ist auch die dadurch möglicherweise zusätzlich entstehende Lärmbelastung der Brandenburger Bevölkerung. Diese Abwägungsentscheidung werden die Deutsche Flugsicherung und das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung im Benehmen mit dem Umweltbundesamt zu treffen haben.

Frage 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 ergreifen?

Zu Frage 22:

Die entsprechenden Belange (z. B. Havelseen, Werder) wurden durch Mitglieder der Fluglärmkommission in die Erörterung eingebracht.

Zum Fluglärm: Kosten und Maßnahmen zum Schutz vor Fluglärm

Frage 23:

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

Zu Frage 23:

Der § 2 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm ist nicht maßgeblich für die Entscheidung der Frage, welche Gemeinde in der Umgebung eines Flugplatzes als fluglärm betroffen anzusehen ist und damit einen Sitz in der Fluglärmkommission erhalten kann. Die Landesregierung hat sich vielmehr von den folgenden Überlegungen leiten lassen.

Die Vorstellung der neuen Grobplanung möglicher Flugverfahren für Flüge nach Instrumentenflugregeln am künftigen Flughafen Berlin Brandenburg durch die Deutsche Flugsicherung hat das Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft als zuständige Genehmigungsbehörde für den Flughafen Berlin-Schönefeld dazu veranlasst, die Fluglärmkommission für den Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld in Abstimmung mit der Deutschen Flugsicherung zu erweitern.

Dabei musste die Funktionsfähigkeit der Kommission im Auge behalten werden, die bei einer zu großen Zahl von Mitgliedern faktisch nicht mehr hinreichend gegeben ist. Für die Aufnahme von Gebietskörperschaften in die Kommission sind zwei Kriterien gleichzeitig zu erfüllen:

- Es werden nach den Angaben der Deutschen Flugsicherung vom 08.10.2010 bei Abflügen nach Instrumentenflugregeln Flughöhen bis zu ca. 2 000 m erreicht und
- die Entfernung zum Flughafen beträgt weniger als 25 Kilometer.

Es kann davon ausgegangen werden, dass die Fluglärmbelastungen durch Abflüge nach Instrumentenflugregeln mit Flughöhen über 2 000 m die in der Planfeststellung festgelegten Lärmgrenzwerte für den energieäquivalenten Dauerschallpegel nicht überschreiten.

Gleiches gilt, wenn die Entfernung der an- bzw. abfliegenden Flugzeuge zum Flughafen mehr als 25 Kilometer beträgt. In einer solchen Entfernung vom Flughafen werden die Lärmgrenzwerte der Planfeststellung von den Flugzeugen ebenfalls nicht mehr tangiert.

Frage 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?

Zu Frage 24:

Neben passiven Maßnahmen des baulichen Schallschutzes können vor allem aktive Lärmschutzmaßnahmen im täglichen Flugbetrieb dazu beitragen, Belastungen durch Fluglärm zu verringern. Hierzu werden im Rahmen der beratenden Tätigkeit der Fluglärmkommission Berlin-Schönefeld die realisierbar erscheinenden Maßnahmen diskutiert und ggf. zur Umsetzung empfohlen. Das mögliche Entlastungspotential einer konkreten Maßnahme hängt dabei von der grundsätzlichen Umsetzbarkeit, den hierzu vorauszusetzenden konkreten Randbedingungen und dem gegebenen Gesamtzusammenhang ab. Die Entlastungswirkung von fest zugeordneten Bahnnutzungen (Dedicated Runway Operations, DROps) ist z. B. in der Nachtzeit, in der die Deutsche Flugsicherung eine Umsetzbarkeit einräumt, für die dann nicht bzw. weniger überflogenen Bereiche hoch, während eine Umsetzbarkeit zur Tageszeit durch die Deutsche Flugsicherung bislang ausgeschlossen wird, womit keine Entlastungswirkung zuordenbar wäre. Grundsätzlich werden alle Maßnahmen verfolgt, die die Anzahl der vom Fluglärm Betroffenen oder deren Belastung verringern können. Hierbei sind für die Nachtzeit andere bzw. weitergehende Maßnahmen denkbar als zur Tageszeit.

Zu einzelnen Maßnahmen kann die folgende Einschätzung gegeben werden.

Flugbetriebsbeschränkungen: Der Planfeststellungsbeschluss enthält aus der Sicht der Landesregierung die erforderlichen Einschränkungen des Flugbetriebs, um die Fluglärmbelastungen auf ein erträgliches Maß zu reduzieren. Hauptaugenmerk lag dabei auf der Nachtkernzeit von 0:00 Uhr bis 05:00 Uhr und auf den angrenzenden Stunden der Nachtrandzeit.

Landeentgelte: Die Erhebung der Lärmentgelte am Flughafen Wien erfolgt in Abhängigkeit der Lärmzulassungswerte der Flugzeuge. Da das Verfahren keine Nachtzuschläge enthält und nicht auf den realen Messungen des Fluglärms beruht, wird es von der Landesregierung nicht favorisiert.

Bündelung der Flugwege: Zur Frage, ob eine Bündelung des Flugverkehrs oder eine Streuung siehe Antwort zu Frage 11.

Anhebung des Landegleitwinkels: Dieses Verfahren bringt keine wirkliche Reduzierung der Lärmbelastung am Boden, da ein steilerer Anflugwinkel z. B. mehr aerodynamische Auftriebshilfen erfordert, die wiederum sogenannten Umströmungslärm generieren und zudem die Lärmentlastung aufgrund der geringfügig höheren Flughöhe (längerer Schallausbreitungsweg) marginal ausfällt.

Flugroutenbelegung: Die Flugroutenbelegung obliegt der Deutschen Flugsicherung, wann immer es möglich ist, sollten die Flugwege benutzt werden, die Flughafenwohner am wenigsten belasten.

Segmentierter Anflug: Ein derartiges Verfahren befindet sich gegenwärtig im Praxistest. Bis zum Vorliegen von abschließenden Ergebnissen kommt dieses Verfahren in Deutschland nicht generell zur Anwendung.

Steilstartverfahren: Der Nachweis für eine spürbare Lärminderung durch Steilstart ist bisher nicht erbracht worden. Generell obliegen die Wahl des Startverfahrens und die Durchführung des Starts der Verantwortung des Luftfahrzeugführers auf der Grundlage der vom Luftfahrzeughersteller vorgegebenen Rahmenbedingungen.

Versetzung der Lande- und Startschwelle: Die Luftfahrzeugführer entscheiden in eigener Verantwortung, welche Startlaufstrecke für ein sicheres Starten des Flugzeugs erforderlich ist. Genehmigungsrechtlich ist keine Startschwelle auf der Startbahn festgesetzt. Eine Verlegung der Landeschwelle kann zu einer geringen Lärminderung führen, wenn der gesamte Landevorgang auf die versetzte Schwelle ausgerichtet ist. Voraussetzung dafür ist u. a. ein entsprechend installiertes Instrumenten-Landesystem. Weiterhin sind technische Faktoren, wie Längs- und Querneigung der Landebahn, Oberflächenbeschaffenheit usw., maßgebend, um einen Schwellenversatz ohne Verlust an Flugsicherheit anzuwenden.

Der Landesregierung sind derzeit keinerlei Planungen für eine dritte Start- und Landebahn am zukünftigen Flughafen Berlin-Brandenburg bekannt.

Frage 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?

Zu Frage 25:

In der Planfeststellung sind Lärmgrenzwerte für die Gewährung passiven Schallschutzes und von Entschädigungszahlungen verfügt worden.

Für Gebäude sind geeignete bauliche Schallschutzvorrichtungen vorzusehen. Die Vorrichtungen müssen gewährleisten, dass die in der Planfeststellung verfügten Schutzziele eingehalten werden. Die Träger des Vorhabens haben auf Antrag der Eigentümer für geeignete Schallschutzvorrichtungen Sorge zu tragen.

Die Träger des Flughafenausbauvorhabens haben darüber hinaus bei Überschreitung der in der Planfeststellung festgelegten Lärmgrenzwerte eine Entschädigungszahlung für die Nutzungsbeeinträchtigung des Außenwohnbereichs zu leisten bzw. eine Entschädigung in Höhe des Verkehrswerts gegen Übereignung des Grundstücks zu gewähren.

Der Planfeststellungsbeschluss trifft keine Aussagen zur der Frage, wie hoch die finanziellen Aufwendungen des Flughafenunternehmers sind, um die verfügbaren Schutzziele zu erreichen. Der Flughafenunternehmer hat unabhängig von den damit verbundenen Kosten die Einhaltung der verfügbaren Schutzziele bei den Flughafenwohnern zu gewährleisten.

Die Kosten für das Lärmschutzprogramm hängen wesentlich von der Lage der vom Fluglärm betroffenen Gebiete und der Anzahl der Bewohner ab. In diesem Zusammenhang ist die Festlegung der Flugverfahren und damit der Flugrouten von entscheidender Bedeutung. Gegenwärtig plant die Deutsche Flugsicherung unter Einbeziehung der Fluglärmkommission diese Flugverfahren. Die in der Planfeststellung ausgewiesenen Schutz- und Entschädigungsgebiete werden neu festgesetzt, wenn das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung diese genehmigt und per Rechtsverordnung ausgewiesen hat. Erst danach können konkrete Angaben gemacht werden, ob und wo zusätzliche Ansprüche gegenüber den jetzt bestehenden entstehen.

Frage 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?

Zu Frage 26:

Im Planfeststellungsbeschluss vom 13. August 2004 ist geregelt, dass die Träger des Vorhabens auf Antrag des Eigentümers eines innerhalb des Entschädigungsgebietes Übernahmeanspruch gelegenen Grundstücks, das am 15.05.2000 mit Wohngebäuden bebaut oder bebaubar war, eine Entschädigung in Höhe des Verkehrswertes gegen Übereignung des Grundstücks zu leisten haben.

Das Entschädigungsgebiet Übernahmeanspruch umfasst das Gebiet, welches von der Grenzlinie eines für die Tagstunden der sechs verkehrsreichsten Monate ermittelten energieäquivalenten Dauerschallpegels von 70 dB(A) außen umschlossen wird.

Diese Regelung wurde vom Bundesverwaltungsgericht in seinen Urteilen vom 16. März 2006 bestätigt und ist damit bestandskräftig.

Es ist davon auszugehen, dass unabhängig von der Frage, ob das sog. Münchner Modell am zukünftigen Flughafen Berlin-Brandenburg zur Anwendung kommt oder nicht, sich an der Grenzlinie des Entschädigungsgebietes Übernahmeanspruch nur geringfügige Veränderungen ergeben werden, so dass allenfalls für einzelne Grundstücke und keinesfalls für ganze Gemeinden ein neuer Anspruch auf Übernahme entstehen wird. In der Nähe der Start- und Landebahnen wirkt sich eine Divergenz der Flugrouten nur geringfügig aus.

Frage 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 lärmindernde Lenkungswirkung durch den vorliegenden Entwurf der Entgeltordnung für realistisch?

Zu Frage 27:

Die Entgeltordnung der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH bevorzugt keinesfalls lärmintensive Flugzeuge im Verhältnis zu anderen Flughäfen. Vielmehr ist eine Differenzierung der Lärmrentgelte anhand der im realen Flugbetrieb gemessenen Lärmwerte vorgesehen, so dass für laute Flugzeuge auch ein höheres Lärmrentgelt zu zahlen ist als für leisere Flugzeuge. Ein Vergleich mit anderen Entgeltordnungen ergibt, dass die geplanten Entgelte für den ausgebauten Flughafen Berlin-Schönefeld insbesondere in den Nachtrand- und Nachtkernzeiten erhebliche Lärmzuschläge vorsehen. Auch ist eine deutliche Erhöhung der Zuschläge gegenüber der aktuellen Entgeltordnung in Berlin-Schönefeld vorgesehen.

Die Lärmdifferenzierung der Entgelthöhe nach Nachtzeiten ergänzt die Festlegung in der Planfeststellung, dass generell nur lärmarme Strahlflugzeuge in der Nacht verkehren dürfen. Die Landesregierung hält deshalb insbesondere eine weitere Lenkungswirkung bezüglich der Nutzungszeiten für realistisch.

In Einzelfällen ist es nicht auszuschließen, dass ausgewählte Flugzeugmuster an anderen Flughafen-Standorten anders bepreist werden. Ziel der Entgeltordnung ist es, die Entgelte nach nichtdiskriminierenden, transparenten und vor allem kostenbezogenen Kriterien standortspezifisch zu erheben. Dies ist nach Auffassung der Landesregierung hier der Fall.

Im Übrigen hat die Landesregierung der FBS auferlegt der Genehmigungsbehörde spätestens zwei Jahre nach Inbetriebnahme des Flughafens Berlin Brandenburg einen Bericht darüber vorzulegen, ob eine erweiterte Lärmklassifizierungsregelung sinnvoll ist beziehungsweise nachzuweisen, dass eine Erweiterung unzweckmäßig ist. Darüber hinaus sind die Entgeltzuschläge für die Rand- und Kernzeiten auf ihre Steuerungswirksamkeit zu überprüfen und ggf. entsprechend anzupassen.

Frage 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?

Zu Frage 28:

Die Planfeststellungsbehörde hat mit Datum vom 20. Oktober 2009 den Planergänzungsbeschluss „Lärmschutzkonzept BBI“ erlassen, der den Flugbetrieb zur Nachtzeit unter bestimmten Auflagen grundsätzlich zulässt. Danach ist regelmäßiger Verkehr nur zwischen 22:00 Uhr und 23:30 Uhr sowie 05:30 Uhr und 06:00 Uhr zulässig. Für die Nachtkernzeit von 24:00 Uhr bis 05:00 Uhr gilt weitgehend ein Nachtflugverbot. Die Landesregierung hält die darin enthaltenen Regelungen zum Flugverkehr in den sogenannten Nachtrandzeiten für einen ausgewogenen Kompromiss zwischen den Schutzbedürfnissen der Bevölkerung und den wirtschaftlichen Interessen der am Luftverkehr beteiligten Unternehmen. Ein uneingeschränktes Flugverbot für die Zeit von 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr hätte negative wirtschaftliche Auswirkungen für die mit dem Luftverkehr verbundenen Unternehmen.

Standortrestriktionen und Eröffnung des BBI

Frage 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)?

Zu Frage 29:

- Massive Nettofluglärmmentlastung in der Region

Durch die Schließung der beiden innerstädtischen Flughäfen Berlin-Tegel und Berlin-Tempelhof, findet eine Nettofluglärmmentlastung in der Region statt. Trotz der Konzentration des gesamten Luftverkehrsaufkommens am Standort Berlin-Schönefeld und der damit einhergehenden erhöhten Lärmbelastung in den umliegenden Gemeinden wird im Vergleich mit dem aus den Flughäfen Berlin-Tegel, Berlin-Tempelhof und Berlin-Schönefeld bestehenden Flughafensystem zukünftig die Anzahl der von Fluglärm besonders betroffenen Menschen in der Gesamtheit deutlich reduziert, zudem ist gutachterlich bestätigt, dass mit dem Single Airport BBI die Zahl der dem externen Risiko des Luftverkehrs ausgesetzten Personen erheblich reduziert wird.

- Positive Wirtschaftseffekte

Dem Ausbau des Verkehrsflughafens kommt eine erhebliche Bedeutung als wirtschaftlicher Standortfaktor mit Beschäftigungsimpulsen für die strukturschwache Region zu. Der Ausbau des Flughafens wird voraussichtlich neben direkt luftfahrt- und flughafenbezogenem Gewerbe in Folge der verbesserten Luftverkehrsinfrastruktur für Passagiere und Fracht weitere indirekte gewerbliche und industrielle Ansiedlungen nach sich ziehen. Diese wirtschaftlichen Effekte werden nicht zuletzt positive beschäftigungsfördernde Impulse entfalten. Weitere verkehrliche und wirtschaftliche Wechselwirkungen werden sich mit der Funktion Berlins als Regierungssitz und Bundeshauptstadt Deutschlands ergeben.

Diese lassen sich bereits heute z. B. durch aktuelle Beschäftigtenzahlen und die Bevölkerungsentwicklung in den unmittelbaren Anrainergemeinden des BBI, Unternehmensansiedlungen und Drittinvestitionen quantifizieren.

So wurden beispielsweise bisher für den Bau des BBI Aufträge im Wert von mehr als zwei Milliarden Euro vergeben. Fast zwei Drittel der Aufträge gingen dabei an Unternehmen aus der Region Berlin-Brandenburg. Dies schuf und sicherte eine Vielzahl von Arbeitsplätzen in der Region. Aktuell sind jeden Tag rund 3 000 Personen (Bauarbeiter, Planer, Architekten, Dienstleister etc.) auf der BBI-Baustelle im Einsatz.

Mittelfristig gehen Experten von ca. 40 000 Arbeitsplätzen am Flughafen und in dessen unmittelbarem Umfeld aus – die Gesamtbeschäftigungseffekte liegen sogar bei 73 000 Arbeitsplätzen.

Die Positiveffekte des BBI sind auch bereits jetzt sehr unmittelbar in den Anrainergemeinden des neuen Flughafens zu belegen. Die Gemeinde Schönefeld beispielsweise wurde jüngst vom Prognos Zukunftsatlas als eine der deutschlandweit dynamischsten Gemeinden identifiziert. Bei der Studie werden Indikatoren wie Beschäftigungsentwicklung, Wachstum, demografische Faktoren und die Lage der öffentlichen Haushalte verglichen. Schönefeld verzeichnet aktuell einen Bevölkerungszuwachs von 5 500 im Jahr 1990 auf 14 000 im Jahr 2010.

Von besonderer Bedeutung sind zudem die Positiveffekte des neuen Flughafens für eine der wichtigsten Wirtschaftsbranchen in Berlin-Brandenburg, dem Tourismus. Etwa zwei Drittel der ausländischen Berlin-Besucher reisen per Flugzeug an. Damit sind gute Flugverbindungen für die Steigerung der internationalen Besucherzahlen in der Region entscheidend. In den vergangenen zehn Jahren haben sich die Fluggastzahlen verdoppelt – in den vergangenen acht Jahren ist der Luftverkehrsstandort Berlin-Brandenburg immer stärker gewachsen als der übrige Markt. Diese starke Entwicklung gilt es mit den im Gegensatz zu heute erweiterten Kapazitäten des BBI und den neuen Angeboten für Passagiere und Airlines weiterzuschreiben. Der Drehkreuzaufbau der Air Berlin, ihr Beitrag in die Luftverkehrsallianz OneWorld und die von der Deutschen Lufthansa angekündigte Berlin-Strategie bieten konkrete Ansatzpunkte für die weiterhin positive Entwicklung.

Weiterhin wachsende Passagierzahlen werden sich unmittelbar in neuen Arbeitsplätzen und weiteren Entwicklungsperspektiven in der Tourismuswirtschaft der Region niederschlagen. Nach einer aktuellen Studie der Unternehmensberatung McKinsey (Berlin 2020, April 2010) beschäftigt die Tourismusbranche bereits heute mit 160 000 Menschen rund zehn Prozent aller Erwerbstätigen in Berlin. Der Branche werden zudem – auch angesichts der besseren internationalen Einbindung dank des BBI - in den kommenden Jahren deutliche Entwicklungspotenziale attestiert.

Nicht nur für den Tourismussektor sind unmittelbare Positiveffekte zu erwarten: Die bessere internationale Anbindung der Region steigert zudem ihre Attraktivität als Unternehmensstandort. Mit weiteren Ansiedlungen im Umfeld des Flughafens ist daher zu rechnen.

Frage 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?

Zu Frage 30:

Unter der Voraussetzung, dass die in der Planfeststellung definierten Rahmenbedingungen dauerhaft gewährleistet bleiben ist zu erwarten, dass der Flughafen am Standort Schönefeld wirtschaftlich betrieben werden kann.

Frage 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?

Zu Frage 31:

Die Landesregierung erwartet, dass der Flughafenausbau BBI wie von der Flughafengesellschaft angekündigt am 3. Juni 2012 in Betrieb geht

Frage 32:

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

Zu Frage 32:

Nein, der Landesregierung sind derzeit keinerlei Planungen für eine dritte Start- und Landebahn am zukünftigen Flughafen Berlin-Brandenburg bekannt.