

## Antwort

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage 835

der Abgeordneten Gregor Beyer und Raimund Tomczak

FDP-Fraktion

Drucksache 5/2011

### **Geänderte Flugrouten BBI - geänderte Lärmbelastung**

Wortlaut der Kleinen Anfrage 835 vom 22.09.2010

In der vorletzten Woche (36. KW) waren verschiedenen Medien geänderte Flugrouten für Starts und Landungen am BBI zu entnehmen, die zu einer Lärmbelastung bislang nicht betroffener Einwohner der demnach überflogenen Gebiete im Südwesten Berlins führen würden.

Wir fragen daher die Landesregierung:

1. Die Anwohner welcher Gemeinden waren bisher (nach Stand der bisherigen Flugrouten) anspruchsberechtigt auf Schallschutz und welche Gemeinden wären es nach den nun von der Deutschen Flugsicherung (DFS) veröffentlichten Flugrouten?
2. Inwieweit verändere sich nach Meinung der Landesregierung die absolute Zahl der auf Schallschutz anspruchsberechtigten Haushalte im Falle der vorgestellten Flugrouten?
3. Welche Ansprüche auf Schallschutz ergäben sich nach Auffassung der Landesregierung für die durch die geänderten Flugrouten betroffenen Haushalte?
4. Welche Kosten wären mit diesen Schallschutzansprüchen verbunden und wären diese durch die im Planfeststellungsbeschluss für das Lärmschutzprogramm vorgesehenen Mittel gedeckt?
5. Wurden die nun von der Deutschen Flugsicherung (DFS) bekannt gegebenen geänderten Flugrouten im Zuge der Planfeststellung berücksichtigt?
6. Wurden die Interessen der dann durch geänderte Flugrouten betroffenen Haushalte im Zuge der Planfeststellung berücksichtigt?
7. Welche Aktivitäten plant die Landesregierung wann, wenn die von der DFS vorgestellten Flugrouten vom Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung bestätigt werden sollten, um sich für die Betroffenen einzusetzen und wie sollen dann die Betroffenen in diese Aktivitäten einbezogen werden?
8. Wie ist es nach Meinung der Landesregierung zu erklären, dass bei gleichzeitiger Nutzung beider Start- und Landebahnen in Schönefeld zunächst parallele Abflugrouten geplant wurden?
9. Wonach wurde das Schallschutzkonzept erstellt, wenn die endgültigen Flugrouten noch nicht feststanden?
10. Wurde die Landesregierung von der DFS darüber in Kenntnis gesetzt, dass es sich bei den in den Medien beschriebenen geänderten Flugrouten um vorläufige Planungen handelt? Wenn ja, inwiefern und wann?

Datum des Eingangs: 18.10.2010 / Ausgegeben: 25.10.2010

11. Wie hoch ist nach Meinung der Landesregierung die Wahrscheinlichkeit, dass die von der DFS vorgestellten Flugrouten letztendlich vom Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung auch bestätigt werden?

12. Wann werden nach Meinung der Landesregierung die endgültigen Flugrouten festgelegt?

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

Frage 1: Die Anwohner welcher Gemeinden waren bisher (nach Stand der bisherigen Flugrouten) anspruchsberechtigt auf Schallschutz und welche Gemeinden wären es nach den nun von der Deutschen Flugsicherung (DFS) veröffentlichten Flugrouten?

Zu Frage 1: In der Planfeststellung sind 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. Der Flughafenanwohner hat jederzeit einen entsprechenden Rechtsanspruch gegenüber dem Flughafen, falls die Lärmbelastungen die in der Planfeststellung festgelegten Grenzen übersteigen. Ferner wurden in der Planfeststellung Schutzgebiete definiert, in denen die Lärmgrenzwerte nach den vorliegenden Berechnungen immer überschritten werden. Hier besteht auch ohne Prüfung des Einzelfalls immer ein Anspruch. Die Schutzgebietsausweisung erleichtert somit lediglich die Beweisführung (Meistbegünstigungsgebiete). Auf der Grundlage der derzeitigen Schutzgebiete sind Flughafenanwohner in den Gemeinden Blankenfelde-Mahlow, Eichwalde, Gosen-Neu Zittau, Großbeeren, Schönefeld, Schulzendorf, Stadt Ludwigsfelde und der Bezirk Treptow-Köpenick von Berlin betroffen. Die Planfeststellung hat genau für den Fall, dass die An- und Abflugverfahren nach der Planfeststellung jederzeit geändert werden können, Vorsorge getroffen. Abschnitt A II 5.1.9 „Vorbehalt nachträglicher Anordnungen“ des Planfeststellungsbeschlusses 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. Da die Planung der Flugverfahren durch die Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) noch nicht abgeschlossen ist und erst auf dieser Grundlage die Schutzgebiete neu berechnet werden können, sind Angaben zur zukünftigen Betroffenheit derzeit nicht möglich.

Frage 2: Inwieweit verändert sich nach Meinung der Landesregierung die absolute Zahl der auf Schallschutz anspruchsberechtigten Haushalte im Falle der vorgestellten Flugrouten?

Frage 3: Welche Ansprüche auf Schallschutz ergäben sich nach Auffassung der Landesregierung für die durch die geänderten Flugrouten betroffenen Haushalte?

Frage 4: Welche Kosten wären mit diesen Schallschutzansprüchen verbunden und wären diese durch die im Planfeststellungsbeschluss für das Lärmschutzprogramm vorgesehenen Mittel gedeckt?

Zu Frage 2 bis 4: Die DFS hat der zuständigen Kommission nach § 32b Luftverkehrsgesetz (LuftVG), der sogenannten Fluglärmkommission, am 6. September 2010 den derzeitigen Stand der Planungen für An- und Abflugverfahren im Flugbetrieb nach Instrumentenflugregeln (IFR) vorgestellt. Es handelt sich um den zweiten Entwurf einer Grobplanung. Bis zur formellen Inkraftsetzung der neuen IFR-Flugverfahren, die wie üblich auch für den BBI erst unmittelbar vor Inbetriebnahme vorgesehen ist, erfolgt ein umfangreicher Abstimmungs- und Abwägungsprozess unter Einbeziehung der Fluglärmkommission. Abschließende Aussagen zu den Auswirkungen auf die bisher ermittelte Anzahl der Anspruchsberechtigten sind aus diesem Grunde derzeit nicht möglich. Die Änderung der Zahl der Anspruchsberechtigten ist daher noch nicht bekannt.

Frage 5: Wurden die nun von der Deutschen Flugsicherung (DFS) bekannt gegebenen geänderten Flugrouten im Zuge der Planfeststellung berücksichtigt?

Zu Frage 5: Nein, die nun von der DFS vorgestellte neue Grobplanung für IFR-Flugverfahren wurde erst nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses bekannt. Die Planfeststellung hat jedoch den Fall nachträglicher Routenänderung gesehen und geregelt. Die Bewohner können Lärmschutz bei veränderten Flugrouten erhalten, die vom ursprünglichen Planfeststellungsbeschluss abweichen (vgl. Antwort zur Frage 1).

Frage 6: Wurden die Interessen der dann durch geänderte Flugrouten betroffenen Haushalte im Zuge der Planfeststellung berücksichtigt?

Zu Frage 6: Ja, vgl. Antworten zur Frage 1 und 5.

Frage 7: Welche Aktivitäten plant die Landesregierung wann, wenn die von der DFS vorgestellten Flugrouten vom Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung bestätigt werden sollten, um sich für die Betroffenen einzusetzen und wie sollen dann die Betroffenen in diese Aktivitäten einbezogen werden?

Zu Frage 7: Bei geänderten An- und Abflugverfahren am Flughafen werden die festgelegten Schutz- und Entschädigungsgebiete von der Planfeststellungsbehörde neu ausgewiesen (vgl. Antwort zur Frage 1). Gemäß Anhang IV der Umgebungslärmrichtlinie ist die Darstellung von zukünftigen Lärmsituationen - auch an Großflughäfen - vorgesehen. Diese Situation am zukünftigen Flughafen Berlin Brandenburg wird maßgeblich durch die vom Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung festzulegenden Flugrouten mitbestimmt. Soweit nach erforderlicher Diskussion des hierzu vorliegenden Entwurfs ein ausreichend gesicherter Erkenntnisstand vorliegt, wird gemäß § 47 c Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) eine Lärmkartierung erfolgen. Anhand der in den Lärmkarten auszuweisenden Lärmindizes  $L_{DEN}$  und  $L_{Night}$  können die Umgebungslärmbelastungen durch den Flughafen Berlin Brandenburg großflächig abgebildet und weitere Maßnahmen zur Regelung von Lärmauswirkungen und Lärmproblemen untersucht werden. Die Landesregierung wird die Lärmkartierung so schnell wie möglich vorlegen. Eine Lärmaktionsplanung sieht § 47 d Abs. 1 BImSchG bis zum 18.07.2013 vor. Dabei erhält die Öffentlichkeit gemäß § 47 d Abs. 3 BImSchG rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit, an der Ausarbeitung und Überprüfung der Lärmaktionspläne mitzuwirken.

Frage 8: Wie ist es nach Meinung der Landesregierung zu erklären, dass bei gleichzeitiger Nutzung beider Start- und Landebahnen in Schönefeld zunächst parallele Abflugrouten geplant wurden?

Zu Frage 8: Beide Start- und Landebahnen können gleichzeitig genutzt werden, das Flughafenlayout entspricht den Vorgaben der internationalen Zivilluftfahrtorganisation ICAO für unabhängigen Parallelbahnbetrieb im Annex 14 „Aerodromes“. Das erste Grobkonzept der DFS, das dem Flughafen für Planungszwecke übergeben wurde, enthielt im Nahbereich des Flughafens deshalb parallele Abflugrouten für den IFR-Flugverkehr. Mit einem abschließenden Schreiben vom 26.10.1998 bestätigte die DFS gegenüber der Planfeststellungsbehörde, dass die den Flughafenplanungen zugrunde liegenden Flugstrecken (ohne Divergenz) grundsätzlich den Planungen der DFS entsprechen, zusätzlich war ein Hinweis auf mögliche Abflugverzögerungen bei Spitzenzeiten bei fehlender Divergenz enthalten. Dieses Konzept wurde in die Planung der Flughafengesellschaft eingestellt und dem Planfeststellungsantrag zugrunde gelegt. Erst am 6. September 2010 legte die DFS eine neue Grobplanung vor, die von dem bisherigen Konzept abweicht.

Frage 9: Wonach wurde das Schallschutzkonzept erstellt, wenn die endgültigen Flugrouten noch nicht feststanden?

Zu Frage 9: Das Lärmschutzkonzept der Planfeststellung zur Gewährleistung ausreichenden Schallschutzes für Flughafenanwohner berücksichtigt, dass Flugverfahren jederzeit durch das zuständige Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) geändert werden können (vgl. Antwort zur Frage 1).

Frage 10: Wurde die Landesregierung von der DFS darüber in Kenntnis gesetzt, dass es sich bei den in den Medien beschriebenen geänderten Flugrouten um vorläufige Planungen handelt? Wenn ja, inwiefern und wann?

Zu Frage 10: Ausweislich der am 06. September 2010 auf der Sitzung der Fluglärmkommission vorgestellten Präsentation der DFS handelt es sich um eine Grobplanung, die vorläufigen Charakter hat. Sie dient als Diskussionsgrundlage für die weiteren Abstimmungen in der Fluglärmkommission.

Frage 11: Wie hoch ist nach Meinung der Landesregierung die Wahrscheinlichkeit, dass die von der DFS vorgestellten Flugrouten letztendlich vom Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung auch bestätigt werden?

Zu Frage 11: Die Genehmigung der Flugverfahren erfolgt nach Prüfung der Planungen der DFS unter Beteiligung des Bundesjustizministeriums und des Umweltbundesamtes allein durch das BAF. Jetzt ist der weitere Diskussions- und Abstimmungsprozess abzuwarten, den die DFS ausdrücklich zugesagt hat.

Frage 12: Wann werden nach Meinung der Landesregierung die endgültigen Flugrouten festgelegt?

Zu Frage 12: Nach der von der DFS vorgelegten Zeitplanung, werden die Flugverfahren voraussichtlich bis März 2012 durch Rechtsverordnung festgelegt und veröffentlicht. Die Landesregierung drängt darauf, dass dieser Termin deutlich vorgezogen wird.