

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Uwe Beckmeyer, Andrea Wicklein, Sören Bartol, Martin Burkert, Dr. Peter Danckert, Petra Ernstberger, Iris Gleicke, Ulrike Gottschalck, Michael Groß, Hans-Joachim Hacker, Gustav Herzog, Dr. Eva Högl, Angelika Krüger-Leißner, Ute Kumpf, Kirsten Lühmann, Petra Merkel (Berlin), Florian Pronold, Mechthild Rawert, Swen Schulz (Spandau), Dr. h. c. Wolfgang Thierse, Dagmar Ziegler, Dr. Frank-Walter Steinmeier und der Fraktion der SPD

Festlegung der An- und Abflugrouten für den neuen Airport Berlin Brandenburg International

In der Sitzung der Fluglärmkommission für den Flughafen Berlin Brandenburg International BBI am 6. September 2010 hat die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH eine erste Planung für die Festlegung der An- und Abflugverfahren am künftigen BBI zur Diskussion gestellt. Diese Planungen der DFS unterscheiden sich deutlich von den Annahmen, die dem seit dem 13. August 2004 gültigen Planfeststellungsbeschluss zu Grunde lagen. Die Flugroutenplanungen sind bei vielen Bürgerinnen und Bürgern – vor allem in den möglicherweise neu betroffenen Regionen – auf großes Unverständnis gestoßen. Mehr als 30 Bürgerinitiativen haben sich gegründet. Viele Bürgerinnen und Bürger glaubten bisher, gar nicht oder zumindest deutlich weniger vom Fluglärm des künftigen BBI betroffen zu sein. Kritisiert wird, dass zahlreiche Städte und Gemeinden nicht in das Planfeststellungsverfahren für den Flughafen Berlin Brandenburg International BBI einbezogen waren, sie aber nun inmitten der Flugkorridore liegen sollen.

Das geltende Verfahren sieht vor, dass die An- und Abflugverfahren in einem gesonderten Verfahren außerhalb der luftrechtlichen Planfeststellung vom Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) nach Vorarbeiten der DFS durch Rechtsverordnung (§ 27a der Luftverkehrs-Ordnung – LuftVO) des Bundes festgelegt werden. Die verbindliche Festlegung der An- und Abflugverfahren soll erst kurz vor Betriebsbeginn der neuen Start- und Landebahn am BBI getroffen werden. Die Regelungen für die An- und Abflugverfahren können regelmäßig den betrieblichen Belangen der Flugsicherung und des Flughafens angepasst werden. Die Festlegung der entsprechenden Routen und Verfahren liegt ausschließlich in der Zuständigkeit der Bundesbehörden. Formale Mitwirkungsrechte für die Länder Berlin und Brandenburg bestehen nicht. Zwar ist aufgrund von § 29b Absatz 2 und § 29 Absatz 1 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) auch bei der Festlegung der An- und Abflugverfahren dem Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm Rechnung zu tragen, eine Regelungsmöglichkeit der Flugrouten hat es allerdings im Planfeststellungsbeschluss mangels Zuständigkeit der Planfeststellungsbehörde nicht gegeben.

Seit Bekanntwerden der aktuellen Planungen wird ein transparentes Verfahren für die Festlegung der An- und Abflugverfahren am künftigen BBI unter Ein-

beziehung der Betroffenen gefordert. Darüber hinaus werden immer wieder materiell sowie inhaltlich umfassende und verlässliche Informationen als unabdingbare Grundlage einer sachlichen Erörterung verlangt. Dazu gehören auch alternative Planungen und ergänzende Informationen zu den heute beflogenen und den geplanten Flugrouten für den Instrumenten- wie für den Sichtflugverkehr. Offen ist nach wie vor auch die Darstellung der jeweiligen Flugkorridore, die Zahl der Flüge pro Flugzeugmuster, die Höhe und Lärmbelastung, und zwar von allen Städten und Gemeinden, die in einer Höhe von bis zu 3 000 Metern überflogen werden. Vor allem aber wird eine vorrangige Gewichtung der Lärmschutzaspekte bei der Festlegung der An- und Abflugverfahren am künftigen BBI gefordert – sowohl in den flughafennahen als auch den flughafenferneren Orten.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie bewertet die Bundesregierung allgemein das geltende Verfahren zur Festlegung der An- und Abflugverfahren?
2. Wie bewertet es die Bundesregierung unter dem Gesichtspunkt des Vertrauensschutzes in staatliches Handeln, dass die Festlegung der An- und Abflugverfahren in einem gesonderten Verfahren außerhalb der luftrechtlichen Planfeststellung vom Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung nach Vorarbeiten der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH durch Rechtsverordnung (§ 27a LuftVO) des Bundes getroffen wird?
3. Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung einen eigenen gestalterischen Planungsspielraum bei der Festlegung der An- und Abflugverfahren hat?

Wenn ja, warum?

Wenn nein, warum nicht?

4. Wie beurteilt die Bundesregierung die Beteiligungsmöglichkeiten der Bürgerinnen und Bürger und der Städte und Gemeinden bei der Festlegung der An- und Abflugverfahren am künftigen BBI?
5. Wie wird nach Ansicht der Bundesregierung sichergestellt, dass im Verfahren der Festlegung der An- und Abflugverfahren die Lärmauswirkungen der verschiedenen Varianten auf die einzelnen Siedlungsgebiete transparent dargestellt werden, damit eine fachlich fundierte und sachlich korrekte Abwägung vorgenommen werden kann?
6. Inwiefern wurden bei dem Vorschlag der DFS für die Festlegung der An- und Abflugverfahren am Flughafen Berlin Brandenburg International BBI besonders schutzwürdige und schutzbedürftige Gebiete und Einrichtungen berücksichtigt?
7. Wurde in diesem Zusammenhang berücksichtigt, dass sich drei Forschungsreaktoren und die Landessammelstelle Berlin (Zentralstelle für radioaktiven Abfall – ZRA) in der Nähe befinden?
8. Wie bewertet die Bundesregierung die Kritik am geltenden Verfahren zur Festlegung der An- und Abflugverfahren, nach der dabei die Aspekte des Lärmschutzes nicht ausreichend berücksichtigt werden?
9. Will die Bundesregierung sicherstellen, dass die Festlegung der An- und Abflugverfahren nicht nur als „planerische Größe“ kurz vor Inbetriebnahme eines Flughafens erfolgt, sondern künftig bereits Eingang in die Planfeststellung findet?

Wenn ja, wie?

10. Teilt die Bundesregierung die Auffassung des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwGE 111, 276), dass aufgrund der Planfeststellung für den Flughafen bei der Festlegung der An- und Abflugverfahren Vorgaben hinsichtlich des Lärmpotentials bestehen, das insgesamt nicht verändert, sondern nur – im vorgegebenen Rahmen der Lage der Start- und Landebahnen – verteilt werden kann?
11. Ist die Bundesregierung in diesem Zusammenhang der Auffassung, dass eine solche Einschränkung der planerischen Gestaltungsfreiheit auch dann besteht, wenn von Anfang an mit einem offenbar nicht tragfähigen Flugroutenkonzept geplant wurde und die Interessen weiterer Lärmbetroffener bei der Planfeststellung nicht berücksichtigt wurden?
12. Wie steht die Bundesregierung angesichts der aktuellen Proteste wegen der Flugrouten am künftigen Flughafen Berlin Brandenburg International BBI zu den Forderungen nach einer Änderung des Verfahrens bei der Festlegung der An- und Abflugverfahren?
13. Wie bewertet die Bundesregierung den Umstand, dass die Festlegungen im Planfeststellungsbeschluss für den Flughafen Berlin Brandenburg International BBI nach den derzeitigen Verfahren zur Festlegung der An- und Abflugverfahren erheblich von den Planungen der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH abweichen und damit entgegen der Planfeststellung völlig neue Gebiete wesentlich belastet werden können?
Sind hier Regressforderungen zu erwarten?
14. Welche neuen Erkenntnisse haben nach Einschätzung der Bundesregierung bei dem Vorschlag der DFS für die An- und Abflugverfahren am Flughafen Berlin Brandenburg International BBI dazu geführt, dass im Unterschied zum Planfeststellungsbeschluss ein unabhängiger Parallelbetrieb der Start- und Landebahnen vorgesehen ist?
15. Wie begründet die Bundesregierung die öffentliche Aufforderung des Bundesministers für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Dr. Peter Ramsauer, wieder zu den alten Flugrouten aus dem Planfeststellungsbeschluss zurückzukehren?
16. Wie begründet die Bundesregierung in diesem Zusammenhang die Äußerungen des Bundesministers für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Dr. Peter Ramsauer, dass möglicherweise unabhängige Parallelstarts nicht mehr notwendig sein könnten, und welche fachlichen Aspekte lagen dieser Einschätzung zu Grunde?
17. Wie steht die Bundesregierung zu dem Problem, dass beim Flughafen Berlin Brandenburg International BBI bereits aufgrund des Planfeststellungsbeschlusses zahlreiche Schutzmaßnahmen getroffen wurden, die nunmehr nicht mehr so oder in dem Umfang erforderlich wären und dass aufgrund des Flugroutenvorschlags der DFS nunmehr an anderen Orten Schutzmaßnahmen getroffen werden müssten?
Sind in diesem Zusammenhang Regressforderungen zu erwarten, und welche Kosten entstehen durch die weiteren Schutzmaßnahmen für den Bund?
18. Wie bewertet die Bundesregierung den Umstand, dass rund um den Flughafen Berlin Brandenburg International BBI zahlreiche Städte und Gemeinden ihre Landesentwicklungs- bzw. Regionalpläne an dem Planfeststellungsbeschluss und den bis dahin bekannten Lärmauswirkungen ausgerichtet haben?
Sind Regressforderungen zu erwarten?

19. Wie steht die Bundesregierung in diesem Zusammenhang zu der Frage, dass Siedlungsbeschränkungszonen von Städten und Gemeinden ganz maßgeblich von der Lage der Flugrouten abhängen?
Sind neue Ausweisungen erforderlich?
Welche Kosten entstehen für den Bund?
20. Welche Position vertritt die Bundesregierung hinsichtlich der Prioritätensetzung bei der Festlegung der An- und Abflugverfahren in Bezug auf Flugsicherheit, Wirtschaftlichkeit und Lärmvermeidung bzw. Lärmschutz?
21. Haben für die Bundesregierung Lärmvermeidung, Lärmschutz und der Schutz der Gesundheit Vorrang vor wirtschaftlichen Überlegungen?
Wenn nein, warum nicht?
22. Sieht die Bundesregierung beim geltenden Verfahren zur Festlegung der An- und Abflugverfahren Wertungs- und Abwägungswidersprüche bei den Zielen Flugsicherheit, Wirtschaftlichkeit und Lärmvermeidung?
Wenn ja warum?
Wenn nein, warum nicht?
23. Wie will die Bundesregierung sicherstellen, dass die Festlegung der An- und Abflugverfahren bürgernah erfolgt und dass dabei Lärmvermeidungsaspekte mit sehr hoher Priorität berücksichtigt werden?
24. Wie bewertet die Bundesregierung die Kritik, dass die bisherige Planung der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH für die An- und Abflugverfahren am künftigen BBI keine aussagekräftigen Aussagen hinsichtlich der Lärmeinwirkung enthält und örtliche Gegebenheiten wie Siedlungsdichte und Siedlungsgebiete nicht aktuell erfasst hat?
25. Ist die Bundesregierung angesichts der Kritik am bisher geltenden Verfahren zur Festlegung der An- und Abflugverfahren am Flughafen Berlin Brandenburg International BBI der Auffassung, dass ein systematisches Konzept, wie Lärmeinwirkungen vermieden werden können, besteht?
Wenn ja, mit welcher Begründung?
26. Wenn nein, welche Maßnahmen will die Bundesregierung ergreifen, um ein solches systematisches Konzept zur Lärmvermeidung zu erarbeiten?
27. Wie bewertet die Bundesregierung den Widerspruch, dass die DFS darauf hinzuwirken hat, laut § 29b Absatz 2 LuftVG die Bevölkerung vor unzumutbarem Fluglärm zu schützen, ihr aber gleichzeitig nach eigenen Aussagen für die BBI-Flugrouten keine Lärmemissionswerte vorliegen?
28. Wie wird nach Einschätzung der Bundesregierung im Verfahren zur Festlegung der An- und Abflugverfahren sichergestellt, dass lärmrelevante Höhen und die jeweiligen Eigenschaften der Flugzeuge (Steigverhalten, Gewicht etc.) in den Abwägungsprozess einfließen?
29. Werden nach Einschätzung der Bundesregierung hinsichtlich der Transparenz gegenüber der betroffenen Bevölkerung moderne Lärmsimulationsverfahren angewandt, um im Vorfeld der Festlegung der An- und Abflugverfahren zu aussagekräftigen Bewertungen zu kommen?
30. Wie schätzt die Bundesregierung angesichts des aktuellen Verfahrens bei der Festlegung der An- und Abflugverfahren am Flughafen Berlin Brandenburg International BBI die Beteiligungsrechte betroffener Gemeinden und Bürger ein, und sieht die Bundesregierung hier Handlungsbedarf, das Verfahren und die Abwägungsprozesse transparenter zu gestalten?

31. Welche Verbindlichkeit haben die Empfehlungen der Fluglärmkommission bei der Festlegung der An- und Abflugverfahren am künftigen BBI, und welche rechtlichen Widerspruchs- bzw. Klagemöglichkeiten bestehen?
32. Wie kann aus Sicht der Bundesregierung ein systematischer Abwägungsprozess zwischen den unterschiedlichen Interessen und Belangen bei der Festlegung der An- und Abflugverfahren sichergestellt werden, bei dem Abwägungsdefizite und Fehlgewichtungen vermieden werden?
33. Wie bewertet die Bundesregierung die geltende Regelung in § 29b LuftVG, mit der die Interessen der Anwohner zumindest den Interessen der Wirtschaftsunternehmen gleichgestellt sind?
34. Beabsichtigt die Bundesregierung, den Schutz der Bevölkerung gegenüber den wirtschaftlichen Interessen der Flughafenbetreiber zu mindern?
35. Ist nach Ansicht der Bundesregierung unter Wirtschaftlichkeit von Flugrouten auch zu verstehen, den Flugverkehr mit möglichst wenig Personal abzuwickeln?
36. Wie steht die Bundesregierung zur Festlegung im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und FDP, wonach an den Flughäfen durch eine Präzisierung im Luftverkehrsgesetz mehr Nachtflüge ermöglicht werden sollen, und wie ist der Stand der Umsetzung?
37. Sind im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung oder in anderen Bundesministerien und Bundesämtern Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von Flughafenbetreibern, der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH oder der Fraport AG als externe Mitarbeiter beschäftigt?
38. Wie begründet die Bundesregierung in diesem Falle deren Beschäftigung?
39. Ist beim Flughafen Berlin Brandenburg International BBI vorgesehen, dass Sichtanflüge auf bestimmte Flugrouten beschränkt oder im Einzelfall grundsätzlich ausgeschlossen werden, und welche Flugrouten sind beim Flughafen Berlin Brandenburg International BBI nach den bisherigen Planungen dafür vorgesehen?
40. Wie bewertet die Bundesregierung die Einschätzung, dass der langsame Sinkflug (slow-descend approach) zwar zu reduziertem Triebwerksschub und größeren Höhen bei Anflügen führt, er aber bei Verkehrsflughäfen mit hoher Auslastung von der Flugsicherung schwer zu steuern sei?
41. Wie bewertet die Bundesregierung die Problematik, dass veröffentlichte Standardanflugverfahren bei Radarkontrolle nicht zwingend geflogen werden müssen und die Anflüge damit je nach Situation für die Bevölkerung überraschend verteilt werden können?
42. Wie kann durch Flight-Management-Systeme sichergestellt werden, dass die Bündelung von An- und Abflugrouten in einer Flugroute, die die geringsten Abweichungen und damit Lärmemissionen hervorruft, möglichst exakt eingehalten wird?
43. Inwieweit wurde bei der Frage des Anflugverfahrens zum Flughafen BBI bisher die Nutzung des Verfahrens CDA (Continuous Descent Approach) geprüft, bei dem das Flugzeug nach dem Verlassen der Reiseflughöhe kontinuierlich sinkt, um so die Triebwerke so lange wie möglich im Leerlauf zu belassen und dadurch die CO₂- und Lärmemissionen zu senken?
44. Welche Abflugverfahren (z. B. Steilstart bzw. Low-drag/low-power-Verfahren) führen nach Erkenntnissen der Bundesregierung zu Lärmvermeidung oder -minderung?

45. Ist es nach Erkenntnissen der Bundesregierung möglich, am Flughafen Berlin Brandenburg International BBI analog zum Frankfurter Flughafen aufgrund vorinstallierter Lärmtore den Lärmpegel jedes einzelnen Flugzeuges zu erfassen und zu dokumentieren?
46. Wie schätzt die Bundesregierung das Problem ein, dass Flugerwartungsgebiete häufig trichterförmig ohne ausreichende seitliche und höhenmäßige Begrenzung festgelegt werden, und durch welches Verfahren wird die Einhaltung der Flugerwartungsgebiete überwacht?
47. An welchen deutschen Verkehrsflughäfen besteht ein Fluglärmmonitoring bzw. sind Fluglärmüberwachungsanlagen vorhanden, um die Belastung durch Fluglärm transparent zu machen?
48. Wie kann nach Ansicht der Bundesregierung technisch und rechtlich der Flugverkehr beim Flughafen Berlin Brandenburg International BBI so gesteuert werden, dass nur nicht vermeidbarer Lärm bei den Betroffenen ankommt?
49. Wie wird beim Flughafen Berlin Brandenburg International BBI sichergestellt, dass entsprechende Messstationen direkt unter den jeweiligen An- und Abflugstrecken liegen?
50. Welche Konsequenzen sind rechtlich möglich, wenn Flugzeuge von der Flugstrecke und/oder vom Flugerwartungsgebiet abweichen, und wie werden sie verfahrensmäßig umgesetzt?

Berlin, den 10. November 2010

Dr. Frank-Walter Steinmeier und Fraktion

