

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Uwe Beckmeyer, Sören Bartol, Martin Burkert, Petra Ernstberger, Iris Gleicke, Ulrike Gottschalck, Michael Groß, Hans-Joachim Hacker, Gustav Herzog, Johannes Kahrs, Ute Kumpf, Kirsten Lühmann, Thomas Oppermann, Florian Pronold, Mechthild Rawert, Andrea Wicklein, Dr. Frank-Walter Steinmeier und der Fraktion der SPD

Festlegung der Flugrouten für den Flughafen Berlin Brandenburg

Das Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg hat den Klagen von Anwohnern und Gemeinden gegen die Festlegung einer für den Flughafen Berlin Brandenburg geplanten Flugroute über den Wannsee (so genannte kurze Wannseeroute) stattgegeben. Die Flugroute führt östlich an dem Gelände des Helmholtz-Zentrums Berlin in Wannsee vorbei, auf dem sich unter anderem der Forschungsreaktor BER II befindet. Die Richter haben ihre Entscheidung damit begründet, dass das Risiko eines Flugunfalls oder eines terroristischen Anschlags auf den Luftverkehr bei der Routenfestlegung durch das zuständige Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung nicht ausreichend berücksichtigt worden sei. Die Strecke führe zu nah an dem Forschungsreaktor vorbei, eine fall-spezifische Risikoermittlung sei nicht erfolgt; die zugrunde gelegten Risikobetrachtungen basierten auf veraltetem Datenmaterial.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Hält die Bundesregierung an ihrer Einschätzung hinsichtlich der Festlegung der An- und Abflugrouten am Flughafen Berlin Brandenburg fest, dass „der Schutz der Bevölkerung sowie von Industrieanlagen [...] bei den [...] Planungen der Flugverfahren zu berücksichtigen“ sei (vgl. ihre Antwort auf die Kleine Anfrage der Fraktion der SPD „Festlegung der An- und Abflugrouten für den neuen Airport Berlin Brandenburg International“ auf Bundestagsdrucksache 17/4209)?
2. Kann die Bundesregierung bestätigen, dass das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung vor der Festlegung der so genannten kurzen Wannseeroute von den zuständigen Atomaufsichtsbehörden auf mögliche Sicherheitsrisiken hingewiesen wurde, die sich aus der jetzigen Routenplanung ergeben (vgl. dazu Interview auf rbb-online vom 8. Februar 2013)?
3. Durch welche Stellen und zu welchem Zeitpunkt ist diese Information erfolgt?
4. Aus welchen Gründen hat das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung nach Informationen der Bundesregierung darauf verzichtet, vor dem Hintergrund dieser Hinweise, eine Neubewertung der Routenplanung über den Forschungsreaktor BER II vorzunehmen?

5. Teilt die Bundesregierung die Auffassung des Bundesaufsichtsamtes für Flugsicherung, dass der Forschungsreaktor bei der Flugroutenfestlegung nicht berücksichtigt werden müsse, da es rechtlich keine Beschränkung für Verkehrsflugzeuge gibt, und wie begründet sie ihre Haltung (vgl. Bericht der Frankfurter Rundschau vom 23. Januar 2013)?
6. Worauf stützt das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung nach Kenntnis der Bundesregierung seine Einschätzung, dass „eine weitere Risikominimierung [...] nicht möglich“ sei, mit der es die Festlegung der Flugrouten für den Flughafen Berlin Brandenburg begründete (vgl. Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung, Festlegung von Flugverfahren für den Verkehrsflughafen Berlin Brandenburg, S. 52)?
7. Ist der Bundesregierung die Stellungnahme der Reaktor-Sicherheitskommission (RSK) „Anlagenspezifische Sicherheitsüberprüfung (RSK-SÜ) deutscher Forschungsreaktoren unter Berücksichtigung der Ereignisse in Fukushima-I (Japan)“ bekannt, wonach „weitergehende Überlegungen zur Robustheit des BER-II bezüglich Flugzeugabsturz [...] angestellt werden“ sollten, und welche Konsequenzen hat das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung nach Informationen der Bundesregierung daraus gezogen?
8. Aus welchem Jahr stammen die Daten, die Grundlage des Planfeststellungsbeschlusses für den Flughafen waren, auf den sich das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung nach Aussage seines Direktors bei der Prüfung der Flugrouten in Bezug auf die „Auswirkungen auf die Tier- und Umwelt sowie die Reaktorsicherheit“ bezogen hat (vgl. Bericht der Berliner Morgenpost vom 24. Januar 2013)?
9. Hat das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung nach Informationen der Bundesregierung bei der Bewertung der Absturzhäufigkeiten weitere Berechnungen hinzugezogen?
10. Wenn ja, um welche handelt es sich dabei, und wie wird die unfallbedingte Absturzhäufigkeit darin bewertet?
11. Wann haben die Atomaufsichtsbehörden das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung nach Kenntnis der Bundesregierung erstmals darauf hingewiesen, dass die bei den Prüfungen der fraglichen Wannseeroute zugrunde gelegten Risikobetrachtungen für den Forschungsreaktor BER II veraltet sind (vgl. Pressemitteilung des Oberverwaltungsgerichts Berlin-Brandenburg vom 23. Januar 2013)?
12. Aus welchem Grund hat das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung nach Kenntnis der Bundesregierung vor diesem Hintergrund darauf verzichtet, eigene Risikobetrachtungen in Bezug auf den Flugverkehr und die Auswirkungen auf die Reaktorsicherheit durchzuführen bzw. in Auftrag zu geben?
13. Existieren nach Kenntnis der Bundesregierung andere Flugrouten im Bundesgebiet, die in vergleichbarer Weise an Atomreaktoren oder anderen sicherheitsrelevanten Einrichtungen entlangführen, und wenn ja, um welche handelt es sich dabei?

Berlin, den 27. Februar 2013

Dr. Frank-Walter Steinmeier und Fraktion