

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Große Anfrage der Abgeordneten Dr. Gregor Gysi, Sabine Leidig, Herbert Behrens, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.  
– Drucksache 17/6942 –**

### **Flughafen Berlin Brandenburg: Flugrouten, Lärmauswirkungen**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Der Flugverkehr ist unter den motorisierten Verkehrsarten diejenige mit den höchsten Wachstumsraten. Weltweit gab es zwischen 1990 und 2010 eine Steigerung des Flugverkehrs um das Zweieinhalbfache. Rund 40 Prozent dieses Weltflugverkehrs erfolgt über kurze und mittlere Distanzen (regionaler Flugverkehr, womit Flugverkehre innerhalb der USA, innerhalb Europas usw. gemeint sind). Auf deutschem Boden gab es 1975 (Bundesrepublik Deutschland und DDR) 30 Millionen Fluggäste. 2008 waren es mit 130 Millionen Fluggästen gut viermal mehr.

Auch der reine Inlandsflugverkehr weist hohe Wachstumsraten auf. 1980 wurden in (West-)Deutschland 8,7 Millionen Inlandsflüge (mit vier Milliarden Personenkilometern) zurückgelegt. 2008 waren es in der Bundesrepublik Deutschland mit 18,2 Millionen Flügen gut doppelt so viele Flüge mit einer fast dreimal größeren Leistung. Dies steht in deutlichem Kontrast zum Schienenpersonenfernverkehr, der in Deutschland seit 1993 stagniert. Die Folge ist ein schnell steigender Anteil des Flugverkehrs an der gesamten (inländischen) Personenverkehrsleistung. 1991 lag der Anteil des Flugverkehrs an der Binnenverkehrsleistung bei 2,6 Prozent, 2008 waren es bereits 5,6 Prozent.

Die meisten Prognosen – so diejenigen der Flugzeugindustrie – gehen von einer weiteren Verdopplung des Flugverkehrs im Zeitraum 2010 bis 2025 aus. Dabei soll das Wachstum des regionalen Flugverkehrs überproportional sein. Für diese Perspektive werden neue Flughäfen und neue Start- und Landebahnen gebaut.

Die Steigerung des Flugverkehrs hängt in erheblichem Maß mit den niedrigen und im Verlauf der letzten zwei Jahrzehnte deutlich gesunkenen Ticketpreisen zusammen. Diese wiederum ist das Ergebnis einer umfassenden Subventionierung des Flugverkehrs (in Form von staatlich getragenen Verlusten vieler Airports, der staatlich finanzierten Infrastruktur, der Steuerfreiheit bei Kerosin, der hohen staatlichen Zuschüsse für die Flugzeugbauer Boeing, EADS/Airbus).

Der Flugverkehr entwickelt sich zunehmend zu einem Faktor, der die gesetzten Klimaziele torpediert. So konnten in der EU im Zeitraum 1990 bis 2008 die Gesamtemissionen der Treibhausgase bei Ausklammerung des Transportsektors

weitgehend stabil gehalten werden. Deutlich angestiegen sind in diesem Zeitraum jedoch die Treibhausgasemissionen des Transportsektors. Dabei stiegen innerhalb des Transportsektors die dem Flugverkehr zugeschriebenen Emissionen um 80 Prozent, diejenigen des Straßenverkehrs um 25 Prozent. Die Treibhausgasemissionen des Schienenverkehrs hingegen konnten im gleichen Zeitraum um 50 Prozent reduziert werden.

Der Flugverkehr hat erhebliche negative Folgen für das Wohlbefinden und die Gesundheit vieler Menschen. In Deutschland klagen bereits vier Millionen Bürgerinnen und Bürger über „äußerst starke Belästigung“ und über „starke Störung und Belästigung“ durch Fluglärm; weitere 7,2 Millionen fühlen sich durch Fluglärm „mittelmäßig gestört“. Eine umfangreiche, durch den Epidemiologen Prof. Eberhard Greiser durchgeführte Studie im Großraum Köln, bei der Daten von mehr als einer Million Versicherten ausgewertet wurden, zeigte, dass die gesundheitlichen Folgen des Fluglärms von einem Dauerschallpegel von 40 dB(A) an linear steigen. Fluglärm wird in dieser Studie als mitverantwortlich für Schlafstörungen, Herz-Kreislauf-Erkrankungen bis hin zu Krebserkrankungen gesehen ([www.umweltbundesamt.de](http://www.umweltbundesamt.de)).

Im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und FDP heißt es: „Neben einer Kapazitätsentwicklung der Flughäfen werden wir insbesondere international wettbewerbsfähige Betriebszeiten sicherstellen. Die dazu erforderliche Präzisierung im Luftverkehrsgesetz soll eine gleichberechtigte und konsequente Nachhaltigkeitsabwägung von wirtschaftlichen, betrieblichen und dem Lärmschutz geschuldeten Erfordernissen auch bei Nachtflügen sicherstellen.“ In diesem Sinn will die Bundesregierung das Luftverkehrsgesetz (LuftVG) so ändern, dass Nachtflugverbote faktisch aufgehoben werden bzw. dass die – von den Menschen vielerorts als unzureichend empfundenen – Nachtflugbeschränkungen an deutschen Flughäfen deutlich reduziert werden können.

Nach vielfältigen Auseinandersetzungen zwischen den Flughafenbetreibern in München, Frankfurt am Main und Halle/Leipzig und den örtlichen Bürgerinitiativen für Nachtflugverbote in diesen Regionen gibt es seit Herbst 2010 eine weitere Auseinandersetzung zum Thema Fluglärm und Nachtflugverbot, aber auch um den Vertrauensschutz, den Bürgerinnen und Bürger genießen sollten. Der für den Flughafen Berlin Brandenburg (BER) gültige Planfeststellungsbeschluss vom 13. August 2004 ging von Flugroutenplanungen aus, die sich nur unwesentlich von den für den Flughafen Berlin Schönefeld (SXF) bisher gültigen Flugrouten mit Geradeausstarts unterschieden. In der Sitzung der Fluglärmkommission am 6. September 2010 wurden hingegen von der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH davon deutlich abweichende Flugrouten für den BER präsentiert. Viele der von den veränderten Flugrouten potenziell betroffenen Städte und Gemeinden waren nicht in das Planfeststellungsverfahren für den BER einbezogen, obwohl sie nach zwischenzeitlichen Planungen inmitten der Flugkorridore lagen. In der Folge gründete sich eine Vielzahl von Bürgerinitiativen in den betroffenen Städten und Gemeinden.

In der abschließenden Sitzung der Fluglärmkommission am 4. Juli 2011 präsentierte die DFS daraufhin einen neuen Vorschlag mit noch einmal deutlich veränderten Flugrouten, durch die wieder andere Städte und Gemeinden betroffen wären. Viele von ihnen waren ebenfalls nicht in das Planfeststellungsverfahren eingebunden und sind nicht einmal in der Fluglärmkommission repräsentiert. Nach Angaben der DFS wären von den neuen Flugrouten 619 000 Menschen in Berlin und Brandenburg als sogenannte Neubetroffene verstärktem Lärm ausgesetzt. Auch hier gründeten sich in der Folge neue Bürgerinitiativen. Seitdem gibt es insbesondere in der Müggelseeregion mindestens wöchentlich Demonstrationen. Diese gipfelten am 28. August 2011 in einer Menschenkette um den Müggelsee mit 24 000 Teilnehmerinnen und Teilnehmern. Für September 2011 sind weitere Großdemonstrationen geplant. Endgültig festgesetzt werden Flugrouten durch das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) im Benehmen mit dem Umweltbundesamt (UBA) in Form einer Rechtsverordnung.

1. Von welchem Szenario geht die Bundesregierung hinsichtlich der Entwicklung des Flugverkehrs in Deutschland bis 2025 aus?

Welches Wachstum erwartet sie jeweils hinsichtlich des internationalen grenzüberschreitenden Flugverkehrs und welches hinsichtlich des Inlandsflugverkehrs?

Die Verkehrsprognose 2025 basiert auf einem von den Gutachtern erarbeiteten und nachvollziehbar begründeten Szenario. Die Luftverkehrsprognose unterstellt für das Jahr 2025 plausible Rahmenbedingungen hinsichtlich der Entwicklung der Bevölkerungs- und Wirtschaftsstruktur und des Verkehrsinfrastrukturangebots.

Hinsichtlich des internationalen grenzüberschreitenden Luftfrachtverkehrs geht die Prognose für 2025 von einem Transportaufkommen in Höhe von 4,838 Mio. t aus, was gegenüber dem Basisjahr 2004 (1,857 Mio. t) einer Steigerung um 161 Prozent entspricht. Hinsichtlich des inländischen Luftfrachtverkehrs wird für 2025 ein Transportaufkommen in Höhe von 87 000 t prognostiziert, was einer Steigerung von 12 Prozent gegenüber dem Basisjahr 2004 (78 000 t) entspricht.

Im Personenverkehr werden für 2025 insgesamt 111 Millionen Flugreisen (2004: 53,5 Millionen) mit Quelle oder Ziel in Deutschland prognostiziert, wovon 12 Millionen (2004: 7,9 Millionen) auf innerdeutsche Flüge entfallen und 99 Millionen (2004: 45,6 Millionen) auf grenzüberschreitende Flüge. Dies entspricht einer Steigerung von 52 Prozent im innerdeutschen und 117 Prozent im internationalen Verkehr.

2. Welche Bedeutung für Langfristprognosen misst die Bundesregierung der Tatsache bei, dass es in jüngerer Zeit mehrfach deutliche Einbrüche im Flugverkehr bzw. eine kurzzeitige Stagnation in den weltweiten Krisen 2001/2002 (Rezession und SARS), 2008/2009 (Wirtschaftskrise) und 2010 (Ausbruch des Eyjafjallajökull) gab?
3. Sieht die Bundesregierung einen Anlass für die Annahme, dass absehbare Krisen der Weltwirtschaft, wie sie sich heute bereits für 2012 abzeichnen, Einfluss auf die Entwicklung des Flugverkehrs haben?

Die Fragen 2 und 3 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Verkehrsprognose 2025 ist eine Punktprognose. Konjunkturelle Ausschläge nach oben wie nach unten sowie kurzfristige Auswirkungen von Naturkatastrophen etc. lassen keinen Rückschluss auf die langfristige Entwicklung der Bruttowertschöpfung zu, die sich am Wachstumspotenzial orientiert. Die konjunkturelle Situation hat insofern derzeit auch keinen unmittelbaren Einfluss auf die Ergebnisse der Verkehrsprognose 2025.

4. Von welchen Erwartungen (Flugpassagierentwicklung und Entwicklung der Zahl der Flüge pro Jahr) geht die Bundesregierung bei der Entwicklung des Flugverkehrs auf dem BER bis zum Jahr 2025 aus?

Hinsichtlich der Flugbewegungen auf dem Flughafen Berlin Brandenburg International (BBI) liegt der Bundesregierung keine Prognose vor. Die Prognose für einzelne Flughäfen ist Aufgabe des Landes im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens. Eine Prognose für BBI wurde 2009 von der Intraplan Consult GmbH (München) im Auftrag des Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg (MIL) im Zusammenhang mit dem „Planergänzungsbeschluss Lärmschutzkonzept BBI“ vom 20. Oktober 2009 erstellt

bzw. aktualisiert. Sie bezieht sich auf das Jahr 2020 und ist in das Verfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht eingebracht worden. Sie geht für 2020 von 33,2 Millionen Passagieren und 368 760 Flugbewegungen (Starts und Landungen aller Verkehrsarten) aus. Bei Fortschreibungen über 2020 hinaus wird derzeit mit einem jährlichen Wachstum von 2,6 Prozent gerechnet.

5. Wie viele der Flüge von und zu den beiden heutigen Berliner Flughäfen sind Inlandsflüge (bitte um tabellarische Auflistung in Schritten von jeweils 100 km Entfernung und getrennt für beide Flughäfen)?

Siehe nachstehende Tabelle:

Entfernungsstufen	Berlin-Tegel		Berlin-Schönefeld	
	Landungen	Starts	Landungen	Starts
bis 100 km	57	32	133	158
101 bis 200 km	35	18	72	107
201 bis 300 km	265	331	125	178
301 bis 400 km	2 867	2 902	595	535
401 bis 500 km	16 308	16 189	3 697	3 431
501 bis 600 km	13 119	13 115	3 656	3 823
über 600 km	813	800	–	–

6. Wie viele der Flüge finden von und zu Zielen statt, die mit der Bahn schon jetzt in höchstens sechs Stunden erreichbar sind bzw. nach Realisierung aller Maßnahmen des Bedarfsplans Schiene in maximal sechs Stunden erreichbar wären?

Von den insgesamt 66 851 Inlandsflügen von und nach Berlin-Tegel im Jahr 2010 fanden 49 282 (= 73,72 Prozent) von oder zu Orten statt, die mit der Bahn in maximal 6 Stunden erreichbar wären. Im Falle des Flughafens Berlin-Schönefeld waren dies 6 592 (=39,93 Prozent) von insgesamt 16 510 Inlandsflügen.

Es wurde jeweils die kürzest mögliche Fahrzeit vom Flughafen zum zentralen Bahnhof des jeweiligen Start- bzw. Zielortes nach dem aktuellen Fahrplan der Bahn zu Grunde gelegt.

Nach Realisierung der Maßnahmen des Bedarfsplans Schiene wären von Berlin-Tegel aus 62 376 (= 93,31 Prozent) der in 2010 angeflogenen Inlandsziele mit der Bahn in weniger als 6 Stunden erreichbar. Vom Flughafen Berlin-Schönefeld wären es 9 031 Flüge (= 54,70 Prozent).

7. Wie sieht die Energiebilanz für diese Flüge über kurze und mittlere Distanzen im Verhältnis zur Bahn aus?

Der Energieverbrauch pro Personenkilometer (Pkm) ist bei Kurz- und Mittelstreckenflügen (bis 500 km) rund 4,4-mal so hoch wie bei einer Fahrt mit der Bahn (Quelle: „Daten- und Rechenmodell: Energieverbrauch und Schadstoffemissionen des motorisierten Verkehrs – TREMOD-Version 5.24, Dessau/Heidelberg 2011“). Die Deutsche Lufthansa AG weist in ihrem Nachhaltigkeitsbericht 2011 für Langstrecken, die 63 Prozent ausmachen, einen Verbrauch von 3,70 l/100 Pkm, für Mittelstrecken (19 Prozent) 4,70 l/100 Pkm und für Kurz-

strecken (18 Prozent) 7,45 l/100 Pkm aus. Der Durchschnittswert der Deutschen Bahn (DB) AG liegt nach eigenen Angaben bei 2,6 l/100 Pkm im Fernverkehr und bei 4,2 l/100 Pkm im Nahverkehr.

8. Sind Biokraftstoffe (Agrosprit) nach Ansicht der Bundesregierung eine Lösung für die Problematik des rasant steigenden Anteils des Luftverkehrs an den Treibhausgasemissionen (bitte mit Begründung)?

Gibt es aus Sicht der Bundesregierung weitere alternative Treibstoffe für den Luftverkehr?

Wenn ja, welche sind das und warum?

Im Luftverkehr ist Kerosin für die kommerzielle Passagier- und Frachtbeförderung der primäre Energieträger. Die Einführung von Biokraftstoffen kann einen wichtigen Baustein zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen darstellen. Bei der Verwendung von Biokraftstoffen müsste sichergestellt sein, dass sie nachhaltig, ohne schädliche Flächennutzungskonkurrenz erzeugt werden. Derzeit finden weltweit Versuche zur Nutzung von biosynthetischem Kerosin statt. Unter anderem befindet sich seit dem 15. Juli 2011 ein Airbus A321 der Lufthansa im Liniendienst zwischen Hamburg und Frankfurt, der auf einem Triebwerk zur Hälfte mit Biokerosin betankt wird. Als Basis kommt pflanzliches Material in Betracht. Eine konkrete Eingrenzung kann noch nicht vorgenommen werden.

Biokraftstoffe können auf absehbare Zeit nur ein Element zur Reduzierung des Klimabeitrags des Flugverkehrs sein. Weitere Bausteine müssen eine weitere Steigerung der Effizienz sowie Vermeidung und Verlagerung sein. Weiterhin sind die Nicht-CO<sub>2</sub>-Effekte des Flugverkehrs zu berücksichtigen.

Neben Biokraftstoffen kommen aus heutiger Sicht keine weiteren alternativen Kraftstoffe in Betracht, die bis 2050 einen signifikanten Beitrag zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen des Flugverkehrs erbringen können.

9. Wie viele der Flüge von und nach Berlin hält die Bundesregierung unter Berücksichtigung des möglichen Ersatzes durch das ökologischere und das Klima deutlich weniger belastende Verkehrsmittel Bahn für verzichtbar?

Mit welcher Anzahl von Flügen am BER wäre dann noch zu rechnen?

Grundsätzlich begrüßt die Bundesregierung die Verlagerung vom Flugzeug auf die Bahn, wenn dadurch Vorteile für die Umwelt erzielt werden. Da es jedoch nicht Aufgabe der Bundesregierung ist, über die Durchführung einzelner Verkehre oder Strecken zu entscheiden, kann keine Aussage zu dieser Frage getroffen werden.

10. Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung, um Inlands- und übrige Kurzstreckenflugverkehre auf die Bahn zu verlagern und somit sowohl erheblich Energie einzusparen als auch die klimaschädigende Wirkung des Luftverkehrs stark zu vermindern?
11. Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung, um die ungleiche Besteuerung des Flug- und des Bahnverkehrs aufzuheben?

Welche Maßnahmen sind darüber hinaus geplant, um das ökologischere Verkehrsmittel Bahn gegenüber dem Flugverkehr zu begünstigen und damit für die Fahrgäste attraktiver zu machen?

Die Fragen 10 und 11 werden wegen des Sinnzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Wie bereits ausgeführt, begrüßt die Bundesregierung grundsätzlich die Verlagerung von Verkehren vom Flugzeug auf die Bahn, wenn dadurch Vorteile für die Umwelt erreicht werden. Deswegen fördert die Bundesregierung den Ausbau des Bahnnetzes und die Intermodalität. Darüber hinaus hat die Bundesregierung weitere Maßnahmen eingeführt, um die Kostengerechtigkeit zwischen den Verkehrsträgern zu verbessern.

Die Einbeziehung des Luftverkehrs in den EU-Emissionshandel ab 2012 ist aufgrund der in Kraft getretenen Richtlinie 2008/101/EG bereits geltendes Recht. Deutschland hat die Richtlinie durch das Treibhausgas-Emissionshandelsgesetz (TEHG), das am 28. Juli 2011 in Kraft getreten ist, in nationales Recht umgesetzt. Bei Verabschiedung der Richtlinie war es eine zentrale Forderung Deutschlands, dass alle in der EU startenden und landenden Luftfahrzeuge, auch aus Drittstaaten, in das europäische Emissionshandelssystem einbezogen werden – aus Klimaschutzgründen und damit es zu keinen Wettbewerbsnachteilen für europäische Fluggesellschaften kommt.

In Hinblick auf die Besteuerung von Treibstoffen steht die Bundesregierung der Einführung einer Kerosinsteuer grundsätzlich offen gegenüber, sofern dadurch keine Wettbewerbsverzerrungen hervorgerufen werden. Deswegen ist vor einer solchen Maßnahme zu prüfen, ob eine weltweite Einführung realisierbar ist.

Auf EU-Ebene stellt es Artikel 14 Absatz 2 der Energiesteuerrichtlinie vom 31. Oktober 2003 seit dem 1. Januar 2004 den Mitgliedstaaten frei, reine Inlandsflüge der Kerosinsteuer zu unterwerfen. Eine Besteuerung von innergemeinschaftlichen Flügen ist ebenfalls möglich, falls die betroffenen Mitgliedstaaten entsprechende bilaterale Verträge miteinander geschlossen haben. Alle anderen gewerblichen Flüge sind gemäß Artikel 14 Absatz 1 der Energiesteuerrichtlinie weiterhin obligatorisch von der Energiesteuer befreit.

Eine obligatorische Besteuerung aller EU-weiten Flüge ist derzeit allerdings nicht zu erwarten, da auf der Sitzung des informellen ECOFIN im Jahr 2005 insbesondere die EU-Mitgliedstaaten mit starkem Tourismus entschieden Widerstand gegen eine EU-weite Kerosinbesteuerung äußerten.

Weiterhin hat die Bundesregierung seit dem 1. Januar 2011 die Luftverkehrssteuer eingeführt, die in drei Distanzklassen unterschiedliche Steuersätze zu Grunde legt.

Zur Stärkung des Verkehrsträgers Schiene nimmt sie die in Artikel 87e Absatz 4 des Grundgesetzes verankerte Verantwortung für den Ausbau und Erhalt eines bedarfsgerechten Schienennetzes wahr, strebt eine Stärkung des Wettbewerbs auf der Schiene, insbesondere mit der Überarbeitung des Regulierungsrechts für den Eisenbahnbereich, an und setzt sich auf europäischer Ebene für eine vollständige Liberalisierung des Schienenpersonenverkehrs ein.

12. Hält die Bundesregierung eine Entwicklung des BER zu einem internationalen Flughafen mit Drehkreuzfunktion für absehbar (bitte mit Begründung)?

Es ist zu berücksichtigen, dass der Begriff des Drehkreuzes nicht klar definiert ist und dass ein Flughafen nach dem Luftverkehrsrecht nicht für eine bestimmte Funktion im Flughafenetz genehmigt wird. Ob sich ein Flughafen zu einem Drehkreuz entwickelt, ist primär abhängig von der verkehrlichen Bedienung durch die dort operierenden Luftverkehrsunternehmen und davon, ob die Infrastruktur auf derartige Vernetzungen ausgelegt ist. Die Bundesregierung hat in ihrem Flughafenkonzept 2009 festgestellt, dass das aktuelle Hubsystem die Entwicklung weiterer Hubs nicht ausschließt.

13. Sind weitere Start- und Landebahnen geplant?

Von welchen Szenarien für die Entwicklung des Fluggastaufkommens geht die Bundesregierung dabei aus?

Die Entscheidung, ob weitere Start- und Landebahnen geplant werden, trifft der Flugplatzbetreiber. Er beantragt die entsprechende Genehmigung bei der hierfür zuständigen Luftfahrtbehörde des Landes. Der Bund hat diesbezüglich keine Zuständigkeit.

14. Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass mit dem Planfeststellungsbeschluss für den BER ein unabhängiger Parallelbetrieb bereits genehmigt wurde (bitte mit Begründung)?

Das Bahnsystem des BER ist gemäß den Anforderungen des Konsensbeschlusses (Konzentration des Luftverkehrs für den Großraum Berlin/Brandenburg auf einen einzigen Standort) planerisch dafür ausgelegt worden, die bisherigen Kapazitäten der drei Berliner Flughäfen sowie die für die Zukunft prognostizierten Verkehre abwickeln zu können. Hierfür ist die Möglichkeit eines unabhängigen Parallelbetriebs der Start- und Landebahnen erforderlich. Vor diesem Hintergrund ist der unabhängige Parallelbetrieb des BER in der Planfeststellung angelegt.

15. Ist die Bundesregierung wie das Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft Brandenburg der Ansicht, dass es keine Auswirkungen auf die Pistenkapazität bei einer Flugroutenregelung nach dem Modell der Ausnahmegenehmigung des Münchener Flughafens gäbe (siehe Landtag Brandenburg, Drucksache 5/3498 – [www.mil.brandenburg.de](http://www.mil.brandenburg.de))?

Es gibt derzeit keine Untersuchungen hinsichtlich der Flughafenkapazität in Bezug auf das Modell der Ausnahmegenehmigung des Münchener Flughafens.

16. Wird die Bundesrepublik Deutschland als Anteilseigner der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH (FBS)/Berliner Flughafen-Gesellschaft mbH (BFG) zum Schutz der Bürgerinnen und Bürger vor Fluglärm konsequent darauf drängen, dass der unabhängige Parallelbahnbetrieb nur zu Spitzenzeiten auf dem BER zur Anwendung kommt, wenn dadurch die Gesamtlärmbelastung sinkt?

Wenn ja, in welcher Art und Weise?

Wenn nein, warum nicht?

Neben den Ländern Berlin und Brandenburg hält der Bund 26 Prozent des Stammkapitals der FBS. Der Bund nimmt seine Rechte als Minderheitsgesellschafter im Rahmen der ihm zustehenden Stimmrechte in der Gesellschafterversammlung wahr. Die Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenregeln werden in einem gesonderten Verfahren durch Rechtsverordnung nach § 27a Absatz 2 der Luftverkehrsordnung festgelegt. Das hierzu noch laufende luftrechtliche Verfahren liegt nicht im Kompetenzbereich der Gesellschafterversammlung der FBS.

17. Vertritt die Bundesregierung die Auffassung, dass ein Betriebsmodell mit nur temporär unabhängigem Parallelbetrieb zu keinen Einnahmeverlusten führen würde?

Falls nein, wie hoch wären die Einnahmeverluste auf Basis der Umsatzprognose der FBS jeweils für 280 000, 300 000, 340 000 und 360 000 Flugbewegungen pro Jahr?

Da die Bundesregierung nicht Flughafenbetreiber ist, ist eine Bewertung der Höhe derartiger Verluste durch den Bund nicht möglich.

18. Inwiefern setzt sich die Bundesregierung für einen Verzicht auf planmäßige Nachtflüge am BER in der Zeit von 22 bis 6 Uhr ein?

Die Regelung von Betriebszeiten an Flugplätzen liegt in der Zuständigkeit der Luftfahrtbehörden der Länder. Unabhängig davon hat das Bundesverwaltungsgericht mit Urteil vom 13. Oktober 2011 über die Nachtflugregelungen am BER abschließend entschieden, indem es den diesbezüglichen Planergänzungsbeschluss bestätigt hat.

19. Wie viele außerplanmäßige Flugbewegungen hält die Bundesregierung nachts an diesem Standort für verträglich (bitte mit Begründung)?

Die Regelungen zur Zulässigkeit außerplanmäßiger Flugbewegungen am Flughafen BER sind im Planfeststellungsbeschluss sowie im Planergänzungsbeschluss für den Flughafen BER getroffen worden. Beide Beschlüsse sind rechtskräftig.

20. Wie hoch beziffert die Bundesregierung die Nettofluglärmmentlastung bezogen auf den Nachtzeitraum zwischen 22 und 6 Uhr durch den BER wegen der damit zusammenhängenden Stilllegung der innerstädtischen Flughäfen Tempelhof und Tegel?

Eine Aussage zur Nettofluglärmmentlastung, bezogen auf den Nachtzeitraum, kann die Bundesregierung nicht treffen, da sie keine Fluglärmrechnungen durchführt. Berechnungen und Abschätzungen wurden von verschiedenen Stellen, unter anderem vom Flughafen und der Genehmigungsbehörde des Landes, durchgeführt.

21. Teilt die Bundesregierung die von der Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel beim Landesparteitag der Berliner CDU am 13. Februar 2011 gemachte Aussage (siehe DER TAGESSPIEGEL vom 14. Februar 2011 – [www.tagesspiegel.de](http://www.tagesspiegel.de)): „Wenn das passiert, was jetzt beim BBI im Raum steht, nämlich dass man den Menschen bestimmte Flugrouten in Aussicht gestellt hat und anschließend macht man einfach etwas ganz anderes und sagt plötzlich: nein, nein, April, April, das wird ganz anders – sage ich: So etwas ist mit der CDU nicht zu machen.“?

Wenn nein, warum nicht?

22. Teilt die Bundesregierung die Forderung der Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel: „Die Verantwortlichen – bei der Flugsicherung oder wo auch immer – haben die Verpflichtung, dass eine vernünftige Lösung gefunden wird auf der Basis dessen, was versprochen wurde. Da darf es kein Wenn und kein Aber geben.“ (ebenda)?

Wenn nein, warum nicht?

24. Teilt die Bundesregierung die Aussage des Bundesministers für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Dr. Peter Ramsauer: „Die Abflugrouten, die dem Planfeststellungsbeschluss für den Flughafen Berlin Brandenburg

(BBI) zugrunde lagen, müssen die Basis aller weiteren Planungen bilden.“ (DER TAGESSPIEGEL vom 28. Oktober 2010, Berliner Morgenpost vom 28. Oktober 2010)?

Wenn nein, warum nicht?

25. Teilt die Bundesregierung die Aussage des Bundesministers für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Dr. Peter Ramsauer: „Die Bürger müssen sich darauf verlassen können, was Politik und Verwaltung ihnen zehn Jahre lang vorgelegt haben.“ (DER TAGESSPIEGEL vom 28. Oktober 2010, Berliner Morgenpost vom 28. Oktober 2010)?

Wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 21, 22, 24 und 25 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam mit Ja beantwortet.

23. Haben nach Auffassung der Bundesregierung sogenannte Altbetroffene weniger Rechtsanspruch auf Lärmschutz als sogenannte Neubetroffene (bitte mit Begründung)?

In nahezu allen Regelungen zum Lärmschutz wird unterschieden zwischen neu auftretenden Belastungssituationen, für die in der Regel weitergehende Schallschutzansprüche bestehen, und bereits bestehenden Lärmvorbelastungen. Dieser Ansatz berücksichtigt die gesicherte Erkenntnis der Lärmwirkungsforschung, dass insbesondere die Belästigungsreaktionen bei neuen Lärmbelastungen in der Regel stärker ausgeprägt sind.

26. Wie beurteilt die Bundesregierung die Aussage der Parlamentarischen Staatssekretärin beim Bundesminister für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit, Katherina Reiche: „Das intensive Engagement der Bürgerinnen und Bürger vor Ort hat bereits zu vielen Verbesserungen geführt.“ (Antwort vom 16. August 2011 auf das Schreiben der Bürgerinitiative Friedrichshagen „Bitte um Unterstützung – Keine Flugrouten über den Müggelsee“)?

Welche Verbesserungen wurden erreicht (bitte detailliert auflisten)?

Das Flugroutenkonzept, das die DFS für den Verkehrsflughafen BBI im September 2010 der örtlichen Fluglärmschutzkommission vorgestellt hat, unterscheidet sich signifikant von den Flugroutenvorschlägen, welche die DFS im Juli 2011 präsentiert hat. Die mit den neuen Vorschlägen erreichten Verbesserungen für verschiedene, potenziell von Fluglärm betroffene Gebiete sind unter anderem auf das intensive Engagement der betroffenen Bürgerinnen und Bürger zurückzuführen. Die Änderungen der Flugroutenvorschläge der DFS betreffen insbesondere Überflüge über Berlin, den Verlauf der Startstrecken von der Nordbahn in Richtung West und das Abknicken der Abflugrouten bei Starts in Richtung Ost und West von der Südbahn. Das UBA hat im Rahmen der Benehmensbeteiligung die vorliegenden Vorschläge für die An- und Abflugrouten aus lärmfachlicher Sicht geprüft und im Januar 2012 dem BAF sein Gutachten vorgelegt. Dies betrifft auch die Vorschläge der DFS für Flugrouten mit Verläufen über den Wannsee, über den Müggelsee sowie im Bereich des Schielowsees. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 35 verwiesen.

27. Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass die Fluglärmschutzkommission ein gültiges Votum abgeben konnte, ohne dass ihr Lärmausbreitungskarten vorlagen, die die konkreten Gesamtlärmbelastungen aus An- und Abflügen

durch die verschiedenen zur Diskussion stehenden Flugrouten in den jeweiligen Ortslagen darstellen (bitte mit Begründung)?

Ja.

28. Wird die Bundesregierung in Vertretung des Bundes als Gesellschafter der FBS eine Gesellschaftermehrheit für den Verzicht auf eine Maximalauslastung der Kapazitäten des BER anstreben, wenn dadurch eine deutliche Lärmminimierung erreicht werden kann?

Wenn nein, warum nicht?

Es wird auf die auch für diese Frage zutreffende Beantwortung der Frage 16 verwiesen.

29. Hat die DFS jemals für den Standort Berlin und insbesondere den BER untersucht, ob eine Erhöhung der Anzahl der Fluglotsen zur Durchführung emissionsärmerer Anflugverfahren, wie zum Beispiel des CDA-Anflugverfahrens (CDA: Continuous Descent Approach – kontinuierlicher Sinkflug), die Luftverkehrssicherheit steigert und gleichzeitig weniger Bürger mit Fluglärm belastet?

Wenn ja, hat eine Abwägung der Prämissen Sicherheit, Gesundheit und Wirtschaftlichkeit stattgefunden und mit welchem Ergebnis (bitte mit Begründung)?

Wenn nein, befürwortet die Bundesregierung eine solche Untersuchung (bitte mit Begründung)?

Die Planungen der Anflugverfahren am BER sind auf den unabhängigen Parallelbetrieb ausgerichtet. Die gleichzeitige Anwendung des CDA-Anflugverfahrens und des parallel unabhängigen Anflugbetriebes wird derzeit von der DFS geprüft. Die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) hat hierfür keine Verfahren vorgesehen. Ein CDA-Anflugverfahren ist aufgrund der individuellen Flugführung und des benötigten Luftraums nur bei geringen Anzahlen an Flugbewegungen möglich und weitgehend unabhängig von der Anzahl der vorhandenen Fluglotsen.

30. Hat die Bundesregierung über den Aufsichtsrat ihren Einfluss auf die Entscheidungen der im ausschließlichen Eigentum der Bundesrepublik Deutschland befindlichen und mit hoheitlichen Aufgaben zur Flugsicherung beliehenen DFS geltend gemacht?

Wenn nein, warum hat die Bundesregierung darauf verzichtet, auf die Vorschläge der DFS im Sinne der Aussagen von Dr. Angela Merkel und Dr. Peter Ramsauer Einfluss zu nehmen?

Die Bundesregierung hat mit Bürgerinitiativen zahlreiche Gespräche geführt, an denen Vertreter der DFS teilgenommen haben. Die dort gefundenen Ergebnisse sind in die im Juli 2011 von der DFS präsentierten Flugroutenvorschläge eingegangen.

31. Ist das der Dienst- und Fachaufsicht des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) unterstellte BAF bei Entscheidungen über die Festsetzung von Flugrouten weisungsgebunden (bitte mit Begründung)?

Das BAF untersteht gemäß § 1 Absatz 1 Satz 2 des Gesetzes über die Errichtung des Bundesaufsichtsamtes für Flugsicherung (BAFG) der Rechts- und Fachaufsicht des BMVBS. Dem BMVBS stehen daher gegenüber dem BAF die allgemein anerkannten Instrumente der Rechts- und Fachaufsicht zu, wozu auch der Erlass von Weisungen gehört. Dies entbindet das BAF jedoch nicht von seiner Verpflichtung, die ihm obliegenden Aufgaben im Regelfall eigenständig zu erfüllen. Das BAF muss daher seine Entscheidung aufgrund eigenständiger allumfassender Bewertung und Abwägung treffen und trägt grundsätzlich die Verantwortung für die Entscheidung über die Flugroutenführung. Aus diesem Grundsatz der eigenständigen Aufgabenwahrnehmung durch die Geschäftsbereichsbehörde folgt, dass das BMVBS bei allen im Rahmen der Ausübung der Rechts- und Fachaufsicht zu treffenden Maßnahmen und Entscheidungen Inhalt, Umfang und Charakter der Aufgaben des BAF zu beachten und vorrangig eine kooperative Zusammenarbeit anzustreben hat.

32. Welche Abwägungskriterien dienen in welcher Gewichtung dem UBA als Entscheidungsgrundlage für die Beurteilung der von der DFS vorgeschlagenen Flugrouten?

Aus zahlreichen Untersuchungen ist bekannt, dass Lärm Menschen bei der Kommunikation und ihrer Entspannung stört und sie erheblich belästigen kann. Mit steigenden Lärmbelastungen kann auch das Erkrankungsrisiko steigen. Bei der Bewertung der Flugrouten verfolgt das UBA das Ziel, die Zahl der vom Fluglärm betroffenen Menschen möglichst gering zu halten. Für die lärmfachliche Beurteilung des komplexen Flugroutensystems für BER hat das UBA ein spezielles Beurteilungsverfahren entwickelt. Es sieht einen Variantenvergleich mit dem Ziel einer möglichst geringen Lärmbetroffenheit vor. Hierzu wird zunächst die Fluglärmbelastung für jede Flugroutensystemvariante nach dem Berechnungsverfahren des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm ermittelt. Dabei wird eine detaillierte Schallpegelverteilung berechnet. Anschließend wird die Anzahl der vom Fluglärm betroffenen Menschen innerhalb der verschiedenen Pegelklassen bestimmt. Auf dieser Grundlage können die Flugroutensystemvarianten bewertet werden.

33. Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass das Vorgehen der DFS, ihren Vorschlag der Müggelseeroute ohne Ankündigung erst in der abschließenden Sitzung der Fluglärmkommission am 4. Juli 2011 zu verkünden, ohne dass sich die Betroffenen hierzu noch äußern konnten, den grundlegenden Regeln der demokratischen Gesellschaft und dem politischen Vertrauensschutz entspricht?

Wenn ja, warum?

Ja. Die DFS hat der Fluglärmkommission das Ergebnis ihrer Abwägung präsentiert, das sie an das BAF zur Prüfung und Festlegung weiterleitete. § 32b Absatz 3 LuftVG bestimmt: „Halten (...) die Flugsicherungsorganisationen die vorgeschlagenen Maßnahmen für nicht geeignet oder für nicht durchführbar, so teilen sie dies der Kommission unter Angabe der Gründe mit.“

Die gesetzlichen Anforderungen an den Prozess der Flugverfahrensplanung sind den am Verfahren Beteiligten einschließlich der Fluglärmkommission Berlin-Schönefeld bekannt. Nach den vorliegenden Informationen wurden die Anforderungen von der DFS eingehalten.

34. Wie beurteilt die Bundesregierung die durch den letztlichen Flugroutenvorschlag der DFS erfolgte Missachtung des durchgehend den Protokollen der Sitzungen der Fluglärmkommission zu entnehmenden Wunsches, die Überquerung des Müggelsees als bedeutsame Wohn- und Erholungsregion Berlins zu vermeiden?

Die Fluglärmkommission hat die DFS dahingehend beraten, den Ansatz zu verfolgen, eine Doppelbelastung von Bevölkerungsgebieten zu vermeiden. Im Detail bedeutet dieses Vorgehen, dass, wenn bereits Gebiete durch den Anflug betroffen sind, die Abflüge nicht über dieses Gebiet geführt werden sollen. Für den Betrieb von der Piste 07 (links) bedeutet dieses, dass der Bereich Erkner von Abflügen verschont werden soll, da die Gemeinde Erkner bereits von den Abflügen zur Piste 25R betroffen ist. Die Fachplanung der DFS sieht daher vor, Abflüge von der Piste 07 (links) über den Müggelsee zu führen. Damit der Bereich Müggelsee so hoch wie möglich von den Abflügen überflogen wird, haben die Abflüge einen Mindeststeiggradienten einzuhalten (8 Prozent Steiggradient, dieses entspricht einer Steigrate von 500 Fuß pro geflogener Nautischer Meile). Luftfahrzeuge, die dieses nicht leisten können, weil sie z. B. zu schwer sind, sollen dem Vorschlag der DFS zufolge eine Route über die Stadt Erkner nutzen und dabei nicht über den Müggelsee fliegen.

35. Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass das BAF die Müggelseeroute nicht gegen eine Empfehlung des Umweltbundesamtes festlegen sollte?

Wenn nein, warum nicht?

Das BAF hat Flugverfahren, die von besonderer Bedeutung für den Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm sind, im Benehmen mit dem UBA festzusetzen (§ 32 Absatz 4c LuftVG). Soweit sich bei der erforderlichen Abwägung Alternativen ergeben, ist die insgesamt vorzugswürdige Alternative festzusetzen. Es entspricht den Grundsätzen der im Luftverkehrsgesetz getroffenen Benehmensregelung, dass eine mitwirkungsberechtigte Behörde, in diesem Fall das UBA, seine Auffassung der entscheidenden Behörde, dem BAF, vorlegt. Das BAF kann jedoch ohne Zustimmung der mitwirkungsberechtigten Behörde entscheiden, wobei die von der mitwirkungsberechtigten Behörde vorgebrachten Belange bei der Entscheidung nach Möglichkeit berücksichtigt werden.

36. In welcher Art und Weise führten in der Vergangenheit die Stellungnahmen bzw. Einwände des UBA zu einer Änderung welcher Flugrouten auf welchen Flughäfen?

Im Rahmen der Benehmensbeteiligung des UBA nach § 32 Absatz 4c LuftVG hat das UBA bisher noch keine Flugrouten aus Lärmschutzgründen abgelehnt. Im Zusammenhang mit der Änderung von Flugverfahren am Verkehrsflughafen Frankfurt am Main hat das UBA für die sogenannte Südumfliegung eine etwas veränderte, auch von der Fluglärmkommission aus Lärmschutzgründen als vorzugswürdig bewertete Kursführung vorgeschlagen. Allerdings werden die technischen Voraussetzungen für diese Kursführung derzeit erst noch geschaffen.

37. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass die von der DFS vorgeschlagene Flugroute über den Müggelsee gegen die Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen verstößt?

Wenn nein, warum nicht?

Die naturschutzrechtlichen Fragestellungen sind im Planfeststellungsbeschluss behandelt und entschieden. Darüber hinaus ist dafür Sorge zu tragen, dass den Anforderungen des § 33 Absatz 1 des Bundesnaturschutzgesetzes entsprochen wird.

38. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass es durch die Anwendung unterschiedlicher Kriterien im Südosten und Südwesten Berlins für die Ansetzung von Mindestflughöhen zu einer mehrfachen Verletzung des Gleichheitsgrundsatzes und der Anwendung des Prinzips der gerechten Verteilung bei An- und Abflugrouten kommt?

Wenn nein, warum nicht?

Nein. In der von der DFS vorgelegten Fachplanung wurden keine unterschiedlichen Kriterien für die Ansetzung von Mindestflughöhen festgelegt.

39. Welche Kriterien für die Mitgliedschaft von Anrainerkommunen in Fluglärmkommissionen hält die Bundesregierung nach den Erfahrungen um den BER zukünftig für sinnvoll?

Die Berufung der Mitglieder der Fluglärmkommissionen ist nach § 32b Absatz 5 LuftVG Aufgabe der Flughafengenehmigungsbehörden der Länder. Dies betrifft auch die Mitgliedschaft von Anrainerkommunen in Fluglärmkommissionen. Die Flughafengenehmigungsbehörden der Länder sind am besten in der Lage, regionale Betroffenheiten zu erkennen.

40. Wie beurteilt die Bundesregierung die derzeitige Zusammensetzung der Fluglärmkommission für den BER?

Die Zusammensetzung der Fluglärmkommission für den BER soll die potenziell gegenläufigen Interessen an einem handlungs- und beschlussfähigen Gremium auf der einen Seite und einer bestmöglichen Vertretung aller betroffenen Flughafen-Anrainergemeinden widerspiegeln. Die Bundesregierung hat bei der zuständigen Landesregierung Brandenburg angeregt, in die Fluglärmkommission auch einen Vertreter aus dem Bereich der Havelseen aufzunehmen.

41. Wird sich die Bundesregierung beim BAF für eine Routenalternative einsetzen, die durch das Umfliegen dicht besiedelter Gebiete die Müggelseeregion, Erkner und die Havelseegemeinden entlastet?

Wenn nein, warum nicht?

Hinsichtlich des gesetzlich geregelten Verfahrens der Flugroutenfestlegung einschließlich der Prüfung der Lärmschutzbelange wird auf die Antworten zu den Fragen 21 bis 26 und 35 verwiesen.

Die DFS hat zugesagt, nach einem Zeitraum von sechs Monaten nach Inbetriebnahme zu analysieren, ob Optimierungen möglich sind. Dazu ist die Verfügbarkeit ausreichender Daten über die tatsächliche Nutzung der Abflugstrecken notwendig, die erst nach Inbetriebnahme des Flughafens generiert werden können.

42. Wird den Mitgliedern der Fluglärmkommission eine Karte mit den Gesamtbelastungen aus An- und Abflügen der geplanten Flugrouten so rechtzeitig zur Verfügung gestellt werden, dass sie vor Erlass der Rechtsverordnung noch Änderungsvorschläge einbringen können?

In wessen Verschulden lag das bisherige Unterbleiben der Veröffentlichung solcher Lärmdaten?

Die DFS erstellt keine Karten mit Gesamtbelastungen. Die Zuständigkeit liegt beim Flughafen bzw. bei der Genehmigungsbehörde. Vorab wurden der Kommission inzwischen jedoch zwei Datenerfassungssysteme zur Verfügung gestellt, die für die Abwägungsunterlagen durch ein Sachverständigenbüro erstellt wurden. Anzumerken ist, dass rechtzeitig zur Inbetriebnahme des neuen Flughafens Berlin nutzbare Routen festgelegt sein müssen, die Arbeit der Fluglärmkommission im Bemühen um weitere Optimierungen damit aber nicht endet. Siehe auch Antwort zu Frage 41.

43. Sieht die Bundesregierung in der von der DFS am 4. Juli 2011 vorgestellten Ostwindabflugroute über den Großen Müggelsee einen Verstoß gegen das Lärmschutzgebot aus § 29b Absatz 2 LuftVG?

Wenn nein, warum nicht?

Nein. Nach § 29b Absatz 2 LuftVG haben die Luftfahrtbehörden und die Flugsicherungsorganisation auf den Schutz der Bevölkerung vor unzumutbarem Fluglärm hinzuwirken. Dieser Verpflichtung hat sich die DFS bei der Erarbeitung ihres Vorschlags zur vorgestellten Ostwindabflugroute gestellt. Das Verfahren zur Festsetzung der An- und Abflugrouten für den BER ist jedoch noch nicht abgeschlossen. Insoweit wird auf die Antworten zu den Fragen 34 und 35 verwiesen.

Lärmberechnungen der DFS zu der dem BAF vorgelegten Fachplanung zeigen, dass im Pegelbereich zwischen 50 bis 55 dB(A) die vorgelegte Alternative mit unter 10 000 Betroffenen im Verhältnis zu den anderen untersuchten Alternativen deutlich überlegen ist. Damit soll eine Doppelbelastung im Bereich der Gemeinde Erkner vermieden werden, denn Erkner wird bereits beim Anflug bei Westwind überflogen.

Im Übrigen wurde mit der Wahl dieser Alternative dem Wunsch der Kommission zum Schutz gegen Fluglärm, Gemeinden, wann immer es möglich ist, nicht mit Fluglärm zu belasten, Rechnung getragen.

Daneben soll den Fachplanungen der DFS zufolge für diese Alternative ein verbindlicher Steiggradient von 8 Prozent (500 ft/NM) festgelegt werden, um den Bereich Müggelsee möglichst hoch zu überfliegen. Luftfahrzeuge, die diesen Steiggradienten nicht einhalten können, müssen eine andere Flugroute nutzen, die über Erkner führt.

44. Wie beurteilt die Bundesregierung die Möglichkeit einer Anflugschleife westlich von Werder (zwischen den Städten Werder und Brandenburg) über sehr dünn besiedeltem Gebiet und der Heranführung an diese Schleife in großer Höhe, wie dies von Bürgerinitiativen vorgeschlagen wurde, und damit analog zu den heutigen schwerpunktmäßigen Anflugrouten zum Flughafen Tegel (TXL)?

Die vorgeschlagenen Warteverfahren bei Nutzung der Piste 07 liegen innerhalb des Bereiches der Abflüge von der Piste 07 (links) in Richtung Westen. Dies führt zu einem Konflikt mit der aus Gründen der sicheren und geordneten Führung des Luftverkehrs gebotenen Trennung der An- und Abflüge.

45. Wie beurteilt die Bundesregierung die Möglichkeit von Geradeausabflügen bis westlich von Werder und dann erst abknickend, wie dies von Bürgerinitiativen vorgeschlagen wurde?

Der von der DFS vorgelegten Fachplanung liegt die Bewertung zu Grunde, dass die lange Geradeausführung der Abflüge dazu führen würde, dass entgegen dem Votum der Fluglärmkommission der Ort Ludwigsfelde überflogen wird.

Weiterhin hat die DFS eine Führung von Abflügen bis westlich von Werder (jedoch mit dem Umfliegen von Ludwigsfelde) vorgeschlagen. Diese Kursführung soll für die Flugzeuge gelten, die den für die Abflugstrecke über die Wannseebrücke geforderten Steiggradienten nicht einhalten können.

46. Werden bei der Prüfung der Wirtschaftlichkeit der Routenalternativen durch die DFS auch die wirtschaftlichen Auswirkungen auf die durch Fluglärm belasteten Unternehmen, Selbständigen und abhängig Beschäftigten berücksichtigt?

Wenn nein, warum nicht?

Wenn ja, in welcher Art und Weise?

Nein. Lärmauswirkungen werden unabhängig von einer Erwerbstätigkeit der Betroffenen berücksichtigt.

47. Prüft die DFS aktuell alternative Routen?

Wenn ja, bis zu welchem Termin muss die DFS die Prüfung der Alternativen vorlegen?

Wenn nein, prüft das BAF aktuell Alternativen?

Um welche Alternativen handelt es sich im Einzelnen?

Die DFS hat die Prüfung von Alternativen für die zum Eröffnungstermin bestätigten Routen abgeschlossen und am 31. August 2011 die Unterlagen dem BAF zur Verfügung gestellt.

Das BAF prüft nun die vorgelegte Fachplanung unter Einschluss derjenigen Alternativen, die zwar in der Fluglärmkommission behandelt, letztlich aber nicht von der DFS übernommen worden sind, sowie solche Alternativen, die gegebenenfalls darüber hinaus ernsthaft in Betracht kommen. Wenn sich während des Abwägungsprozesses aus Sicht des BAF neue Umstände oder Aspekte ergeben, wird das BAF auch diese prüfen und bewerten. Gegebenenfalls wird dazu eine ergänzende Stellungnahme von DFS und/oder der Fluglärmkommission eingeholt. Hinsichtlich der Prüfung der Lärmschutzbelange durch das UBA im Rahmen der Benehmensregelung nach § 32 Absatz 4c LuftVG wird auf die Antworten zu den Fragen 34 und 35 verwiesen. Die Prüfungs- und Abwägungsprozesse sind zum Zeitpunkt des Redaktionsschlusses der Beantwortung dieser Frage noch nicht beendet.

Für eine zeitgerechte Veröffentlichung und darauf folgende Vorbereitung aller betroffenen Luftfahrzeuge muss die Flugroutenfestlegung Anfang 2012 erfolgen. Die Arbeit der Fluglärmkommission im Bemühen um weitere Verbesserungen wird den Flughafenbetrieb aber dauerhaft begleiten.

48. Wird der Zwischenbericht des BAF, der am 26. September 2011 vorgelegt werden soll, gleichzeitig den Anfang 2012 per Rechtsakt festzulegenden Endstand darstellen (bitte mit Begründung)?

Das BAF hat am 26. September 2011 noch keinen inhaltlichen Zwischenbericht vorgelegt. Das Rechtsetzungsverfahren für die Festlegung derartiger Flugverfahren bedarf eines sorgfältigen Abwägungsprozesses. Daher kann zum jetzigen Zeitpunkt noch kein bestimmtes Abwägungsergebnis vorgegeben werden. Eine verfahrensabschließende Entscheidung wird erst nach vollständiger Tatsachenermittlung und Abwägung erfolgen.

49. Wurde in Erwägung gezogen, ergänzend eine Prüfung durch das Bundesministerium für Gesundheit vorzunehmen, bei der die konkreten, laut Planfeststellungsbeschluss verfügten passiven Schallschutzmaßnahmen (Schutzzone und Schutzziele) im Zusammenhang mit den konkreten, vorgeschlagenen Flugrouten auf ihre Auswirkungen auf die Anwohner beurteilt werden (bitte mit Begründung)?

Nein. Die angesprochene Prüfung wird durch die Luftfahrtbehörde des Landes durchgeführt.

50. Teilt die Bundesregierung die Auffassung des brandenburgischen Ministerpräsidenten Matthias Platzeck, dass der BER hinsichtlich seiner lärmrelevanten Grenzwerte und seiner allgemeinen Verkehrsregelungen zu den umwelt- und sozialverträglichsten Flughäfen in Europa gehören wird (bitte mit Begründung) (siehe Lokalanzeiger für die Gemeinde Blankenfelde-Mahlow vom 14. Oktober 2009, Seite 4 – [www.blankenfelde-mahlow.de](http://www.blankenfelde-mahlow.de))?

Der Bundesregierung sind nicht die relevanten Kenndaten aller großen Infrastrukturprojekte in Europa bekannt. Bei der Planung und Realisierung des BER sind jedoch aktuelle wissenschaftliche und technische Erkenntnisse im Bereich des Flughafenbaus berücksichtigt worden.

51. Werden nach der Vorstellung des Zwischenberichtes noch Änderungsvorschläge seitens der DFS oder der Fluglärmkommission vom BAF angenommen (bitte mit Begründung)?

Auf die Antworten zu den Fragen 47 und 48 wird verwiesen.

52. Hat die DFS das Flugroutenregime strikt aus den Vorgaben des Planfeststellungsbeschlusses von 2004 abgeleitet (bitte mit Begründung)?

Die Inhalte des Planfeststellungsbeschlusses sind eine wesentliche Grundlage für die technische Fachplanung der DFS zur Festlegung von Flugrouten. Die aktuellen Prognosen des Flughafens zur Anzahl der Flugbewegungen sowie die heute verfügbaren Verfahren und Technologien fließen ebenfalls in die Gestaltung der Flugverfahren mit ein.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 21 verwiesen.

53. Berücksichtigt die Planung der DFS bereits Kapazitäten weiterer Ausbaustufen des BER, die im Planfeststellungsverfahren von 2004 noch nicht enthalten sind?

Die DFS verwendet die aktuellen Prognosen des Flughafens zur Entwicklung der Flugbewegungen.

54. Ist der Bundesregierung bekannt, dass das Erfordernis von um 15 Grad divergierenden Flugrouten bei zeitgleichen Starts im Erörterungstermin im Jahr 2001 von der Bundesvereinigung gegen Fluglärm thematisiert wurde und der Vorhabenträger damals erklärte, dass zeitgleiche Starts nur sehr selten („so gut wie nie“) notwendig werden und keine Auswirkungen auf die Lärmschutzzonen haben würden?

Nein.

55. Ist die Bundesregierung der Ansicht, dass ein Umfliegen Berlins durch die von der Nordbahn startenden Flugzeuge mit Zielen im Norden, wodurch eine maximale Entlastung der Berliner Bevölkerung vom Fluglärm erreicht werden könnte, eine Abwägung zwischen dem Gesundheitsinteresse der Bevölkerung und dem Erreichen der Klimaschutzziele der Bundesregierung notwendig macht (bitte mit Begründung)?

Ja. Klimaschutz ist, wie Lärmschutz auch, ein Beitrag zur Verringerung der schädlichen Auswirkungen menschlichen Handelns auf den Menschen selbst. Im Nahbereich des Flughafens sind jedoch die Auswirkungen des Fluglärms auf den Menschen besonders zu berücksichtigen, auch um mögliche Krankheitsrisiken zu vermeiden. Die Abwägung muss deswegen bei den zu bewertenden Aspekten die jeweilige Verhältnismäßigkeit berücksichtigen. Im vorliegenden Fall ist deswegen mit besonderer Sorgfalt zu prüfen, ob Fragen des Klimaschutzes angesichts von Gesundheitsrisiken und unter Berücksichtigung der Gesamtemission pro Flug angemessen bewertet werden.

56. Welches Entlastungs- bzw. Belastungspotential haben folgende konkrete An- und Abflugrouten, und wie groß sind deren Entlastungs- bzw. Belastungswirkungen für Gemeinden und Regionen im Umfeld des Flughafens:
- doppelte Südabkurvung (doppelte Hoffmannkurve) insbesondere außerhalb der Spitzenzeiten;
  - einfache Hoffmannkurve von der Südbahn bei Starts nach Westen;
  - gekurvte Anflüge von Süden her auf beide Landebahnen bei Landungen aus dem Osten;
  - einfache Hoffmannkurve von der Südbahn und Verlängerung der Startroute entlang der Autobahn 13 und Abkurvung nach Westen, nach der Autobahnanschlussstelle nach Osten zwischen der Anschlussstelle Groß-Köris und der Anschlussstelle Teupitz?

Der von der DFS vorgelegten Fachplanung liegt eine Beurteilung auf der Basis von Bevölkerungsdichtekarten sowie nach dem NIROS-Verfahren zur Lärmbeurteilung zu Grunde. Ergänzend sind drei Datenerfassungssysteme auf der Grundlage der Berechnungsverfahren nach Fluglärmgesetz erarbeitet worden. Soweit sich in der nunmehr vom BAF vorzunehmenden Abwägung Alternativen ergeben, ist die insgesamt vorzugswürdige Alternative festzusetzen. Im Übrigen wird auf die Antworten zu den Fragen 34 und 35 verwiesen. Weitere Optimierungen können erst nach einem Zeitraum von sechs Monaten nach Inbetriebnahme analysiert werden, wenn erstmals ausreichend Daten über die tatsächliche Situation vorliegen.

57. Wann und durch wen wurde die Schätzung für die Kosten des passiven Lärmschutzes gemäß dem Planfeststellungsbeschluss, bei der Kosten in Höhe von 140 Mio. Euro ermittelt wurden, vorgenommen?

Diese Frage ist an die Planfeststellungsbehörde zu richten.

58. Ist die Bundesregierung der Ansicht, dass die passiven Schallschutzmaßnahmen zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme des Flughafens ihre Schutzfunktionen bereits in vollem Umfang erfüllen müssen, oder geht die Bundesregierung davon aus, dass das Fehlen von Schallschutzmaßnahmen zu diesem Zeitpunkt ein im juristischen Sinne heilbarer Mangel ist (bitte mit Begründung)?
59. Wie hoch sind die einzukalkulierenden Kosten für Ausgleichszahlungen wie eine sogenannte Lärmrente für all diejenigen Betroffenen, die bis zur Inbetriebnahme des BER durch den Betreiber nicht mehr mit Schallschutzmaßnahmen ausgestattet werden können (bitte nach verschiedenen Ortslagen aufschlüsseln)?

Die Fragen 58 und 59 werden wegen ihres engen Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es geht in erster Linie um den Vollzug des Planfeststellungsbeschlusses des Landes. Dies ist vorrangig Angelegenheit des Flughafenbetreibers und der Genehmigungsbehörde für den Flughafen.

60. Kann die Bundesregierung bestätigen, dass die für den BER geplanten Start- und Landeentgelte lärmintensive Flugzeuge im Vergleich zu den Entgeltordnungen anderer Flughäfen, wie insbesondere des Flughafens Frankfurt am Main, durch geringere Entgelte bevorzugt?

Welche Flugzeugmuster werden am Standort Schönefeld im Vergleich zum Flughafen in Frankfurt am Main hinsichtlich der programmabhängigen Entgelte privilegiert?

Nein. Die Entgeltordnung sieht eine lärmdifferenzierte Betrachtung vor, die den geltenden nationalen und internationalen Grundsätzen entspricht. Es ist unzureichend, die Entgeltordnung rein zahlenmäßig mit der eines anderen Flughafens zu vergleichen, da Entgelte jeweils Kosten-Nutzen-orientiert sein und sich daher in das Gesamtgefüge eines Flughafens und den dortigen Betrieb einfügen müssen.

61. Welche Ziele verfolgt die Bundesregierung als Anteilseigner der FBS?

Stehen Wirtschaftlichkeit, Daseinsvorsorge und das Erreichen der Klimaschutzziele für die Bundesregierung als gleichberechtigte Ziele nebeneinander, oder sind sie priorisiert, und wenn ja, wie?

Das wichtige Bundesinteresse an der privatrechtlichen FBS deckt sich mit dem Unternehmensgegenstand. Gegenstand des Flughafenunternehmens sind der Betrieb und der Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld zum Flughafen Berlin Brandenburg Willy Brandt (Markennahme und Logo: BER) einschließlich dessen Betrieb und Ausbau nach dessen Inbetriebnahme sowie die unternehmerische Beteiligung an Flughafengesellschaften im Berlin-Brandenburger Raum. Betrieb, Ausbau und Finanzierung der Berliner Bestandsflughäfen und des BER liegen nach der auf Gesetz und Satzung beruhenden Kompetenzverteilung in der operativen Verantwortung der Geschäftsführung. Die Geschäftsführungsautonomie umfasst auch die Verantwortlichkeit für den Umweltschutz des Unternehmens, der darin besteht, die Auswirkungen aus den Betriebsabläufen so gering wie möglich zu halten. Dies erstreckt sich auf alle Bereiche, vom Lärmschutz über Energiemanagement und Abfallwirtschaft bis hin zum Gewässerschutz. Dabei hat auch der Klimaschutz für die FBS hohe Bedeutung. Es ist erklärtes Ziel der Geschäftsführung, die Emissionen klimarelevanter Gase auf das unvermeidbare Maß zu beschränken. Umweltschutz ist integrierter Bestandteil des auf die wirtschaftlichen Belange des künftigen BER ausgerichteten Businessplans.

62. Ist der Bundesregierung bekannt, dass das im Planergänzungsbeschluss zum Nachtschutzkonzept 2009 festgelegte Nachtschutzniveau – sechsmal über 55 dB(A) – weniger Lärmschutz bedeutet als das bereits 2004 beschlossene Tagschutzniveau – keine Maximalpegel über 55 dB(A)?

Wie bewertet die Bundesregierung dies?

Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass die Nachtruhe weniger schützenswert ist als die Ruhe am Tage?

Der Planergänzungsbeschluss Nachtschutzkonzept 2009 ist der Bundesregierung bekannt. Neben den erwähnten Maximalpegelkriterien enthält das Konzept von 2004 jedoch auch Vorgaben für den äquivalenten Dauerschallpegel. Dieser ist für den Tag – 60 dB(A) – höher als für die Nacht – 50 dB(A).

Die Bundesregierung ist nicht der Auffassung, dass die Nachtruhe weniger schützenswert ist als die Ruhe am Tage (§ 29b Absatz 1 LuftVG).

63. Wie bewertet die Bundesregierung die Forderung, unverzüglich mit dem Gesundheitsmonitoring für den BER zu beginnen, um einen aussagekräftigen Vergleich der Belastungen vor und nach der Inbetriebnahme des Flughafens zu erhalten?
64. Inwieweit hat sich die Bundesregierung bei den anderen Gesellschaftern des BER bereits für einen unverzüglichen Beginn des Gesundheitsmonitorings eingesetzt, oder ist sie von diesen dazu aufgefordert worden?

Die Fragen 63 und 64 werden wegen ihres engen Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Gesellschafterversammlung der FBS wurde mit Fragen eines Gesundheitsmonitorings bisher nicht befasst. Die Bundesregierung hat deshalb als Gesellschafter des BER zu dieser Frage nicht Stellung genommen. Sie erwartet allerdings weitere wissenschaftliche Erkenntnisse unter anderem von einer umfangreichen Lärmwirkungsstudie im Umland des Flughafens Frankfurt. Diese Studie erfasst neben Fluglärm auch andere Quellenarten und andere Standorte. Der BER wird ebenfalls an dieser Studie teilnehmen.

65. Inwieweit ist die Bundesregierung bereit, die Ergebnisse eines so durchgeführten Gesundheitsmonitorings als Grundlage zur weiteren Planung und Umsetzung von Lärmschutz- und anderen Maßnahmen zu nehmen?

Sofern das Gesundheitsmonitoring nach wissenschaftlich anerkannten Methoden durchgeführt wird, ist die Bundesregierung bereit, die Ergebnisse bei Lärmschutz- und anderen Maßnahmen zu berücksichtigen.

66. Unterstützt die Bundesregierung Forderungen betroffener Bürgerinnen und Bürger zur finanziellen Unterstützung bei der Errichtung von Wintergärten oder Gewächshäusern in den Gebieten, in denen eine Nutzung des Außenbereichs aufgrund von Fluglärm und anderen Belastungen durch den Flugverkehr kaum noch möglich sein wird?

Im Planfeststellungsbeschluss des Landes zum Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld wurden Vorgaben für die Entschädigung wegen fluglärmbedingter Beeinträchtigungen der Nutzung des Außenwohnbereichs gemacht. Die finanzielle Unterstützung kann grundsätzlich auch bei der Errichtung von Wintergärten oder Gewächshäusern verwandt werden.

67. Was plant die Bundesregierung, um im Fluglärmsgesetz bei eingeschränkter Nutzung von Außenbereichen einen Anspruch auf angemessene finanzielle Entschädigung gesetzlich zu verankern?

Das im Jahr 2007 novellierte Fluglärmsgesetz enthält eine Regelung zur Außenwohnbereichsentschädigung (§ 9 Absatz 5). Diese Regelung gilt für diejenigen Flugplätze mit einem Lärmschutzbereich, für die nach dem Zeitpunkt des Inkrafttretens des novellierten Fluglärmsgesetzes eine Genehmigung zum Neubau oder zur wesentlichen baulichen Erweiterung erteilt worden ist.

68. Wie hat sich die Bevölkerung in den Umlandgemeinden des BER seit 1990 entwickelt (bitte die demographische Entwicklung in Fünfjahresschritten für alle Ortstypen bis zu einer Entfernung von 12 km zum BER angeben)?

Einwohnerzahlen auf der Ebene von „Ortstypen“ liegen nicht vor. Die Ermittlung der Einwohnerzahlen für die gewünschten Zeitpunkte 1990, 1995, 2000, 2005 und 2009 als derzeit aktuellste zur Verfügung stehende Daten kann daher nur auf der Ebene der Gemeinden erfolgen. Ausnahme bildet hier Berlin, wo im Rahmen der Innerstädtischen Raumbearbeitung Daten auf Stadtteilebene vorliegen (allerdings erst seit dem Jahr 1991), die zur Auswertung herangezogen wurden.

Die Abgrenzung der „betroffenen“ Gemeinden in Brandenburg und der Stadtteile in Berlin erfolgte anhand eines 12-km-Radius um den BER. Ausgangspunkt hierfür war das Terminalgebäude.

Einzelheiten siehe nachstehende Tabelle:

betroffene Gemeinden in Brandenburg	Einwohnerzahlen					Veränderung 1990/91 bis 2009 in Prozent
	1990	1995	2000	2005	2009	
Eichwalde	5 115	4 887	5 737	6 002	6 113	+ 19,5 Prozent
Schulzendorf	5 784	5 850	7 004	7 499	7 662	+ 32,5 Prozent
Schönefeld	5 202	7 619	11 218	12 274	13 060	+ 151,1 Prozent
Wildau	7 118	7 697	9 352	9 542	9 906	+ 39,2 Prozent
Zeuthen	7 827	7 923	9 375	10 219	10 290	+ 31,5 Prozent
Königs Wusterhausen, Stadt	29 610	29 447	31 522	33 092	33 762	+ 14,0 Prozent
Blankenfelde-Mahlow	14 619	15 621	21 307	24 210	25 818	+ 76,6 Prozent
Rangsdorf	5 894	6 297	8 303	9 545	10 372	+ 76,0 Prozent
Mittenwalde, Stadt	5 675	6 522	8 410	8 664	8 710	+ 53,5 Prozent
Großbeeren	3 166	3 778	6 077	7 034	7 397	+ 133,6 Prozent
Summe	90 010	95 641	118 305	128 081	133 090	+ 47,9 Prozent

betroffene Berliner Stadtteile	1991	1995	2000	2005	2009	
Summe	638 624	645 943	649 857	649 110	658 458	+ 3,1 Prozent

Summe insgesamt	728 634	741 584	768 162	777 191	791 548	+ 8,6 Prozent
-----------------	---------	---------	---------	---------	---------	---------------