

Antwort

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage 931
der Abgeordneten Ludwig Burkardt und Rainer Genilke
CDU-Fraktion,
Drs. 5/2280

Wortlaut der Kleinen Anfrage 931 vom 05.11.2010

BBI-Flugrouten

Am 6. September 2010 hat die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH der Fluglärmkommission neue Routen für An- und Abflüge am Flughafen BBI vorgestellt.

Die neuen Routen entsprechen nicht den im Planfeststellungsbeschluss angenommenen Flugrouten, die einen parallelen Abflug vorsehen, sondern sie knicken um mindestens 15 Grad ab. Damit sind Städte und Gemeinden von Fluglärm betroffen, die nach Planfeststellungsbeschluss bisher nicht betroffen waren.

Ich frage die Landesregierung:

1. War der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH und dem Land Brandenburg bekannt, dass bereits vor Einreichung des Antrages auf Planfeststellung für den Flughafen BBI bei gleichzeitigen parallelen IFF-Abflügen nach internationalen Regeln eine Divergenz der Abflugwege von 15 Grad einzuhalten ist?
2. Ist es richtig, dass die DFS das Land Brandenburg zweimal auf diesen Umstand aufmerksam gemacht hat?
3. Warum hat das Land Brandenburg diesen Umstand (Ziff. 1) bei den Simulationen im Rahmen Ermittlung der Betroffenheit der Bürger nicht berücksichtigt?
4. Warum hat das Land Brandenburg diesen Umstand (Ziff. 1) den Bürgern der Städte und Gemeinden Potsdam, Werder, Teltow, Kleinmachnow, Stahnsdorf u. a., die durch die von der DFS am 6. September 2010 vorgestellten Flugrouten betroffen sind, verschwiegen?
5. Wann und mit welchem Ergebnis hat sich der Aufsichtsrat der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH mit dem An- und Abflugverfahren ggf. im Rahmen der Befassung mit den Neubauplanungen insgesamt und/oder dem Antrag auf Einleitung des Planfeststellungsverfahrens befasst?
6. Wann hat sich der Aufsichtsrat der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH mit dem am 6. September 2010 durch die DFS vorgestellten Flugrouten und den sich daraus ergebenden Konsequenzen für eine große Zahl Brandenburger und Brandenburgerinnen, die sich dank der Aufklärung durch die brandenburgische Landesregierung für nicht betroffen halten durften, befasst und wenn ja, mit welchem Ergebnis? Gegebenenfalls, wann wird er sich damit befassen?
7. Wer ist als Vertreter des Landes Mitglied des Aufsichtsrates?

Seite 2

8. Wer ist von den vorstehend erfragten Personen Vorsitzender oder stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrates?

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

Frage 1:

War der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH und dem Land Brandenburg bekannt, dass bereits vor Einreichung des Antrages auf Planfeststellung für den Flughafen BBI bei gleichzeitigen parallelen IFF-Abflügen nach internationalen Regeln eine Divergenz der Abflugwege von 15 Grad einzuhalten ist?

Frage 2:

Ist es richtig, dass die DFS das Land Brandenburg zweimal auf diesen Umstand aufmerksam gemacht hat?

Frage 3:

Warum hat das Land Brandenburg diesen Umstand (Ziff. 1) bei den Simulationen im Rahmen Ermittlung der Betroffenheit der Bürger nicht berücksichtigt?

Zu Frage 1, 2 und 3:

An- und Abflugverfahren im Flugbetrieb nach Instrumentenflugregeln werden in einem gesonderten Verfahren außerhalb der luftrechtlichen Planfeststellung vom Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung nach Vorarbeiten der Deutschen Flugsicherung durch Rechtsverordnung des Bundes festgelegt. Dies geschieht generell erst kurz vor der Inbetriebnahme eines Flughafens. Dem Land sind dabei keine formalen Mitwirkungsrechte eröffnet.

Um die Flughafenplaner dennoch in die Lage zu versetzen, die notwendigen Fluglärmrechnungen durchzuführen, hat die Planfeststellungsbehörde das Bundesverkehrsministerium mit Schreiben vom 14.10.1997 gebeten, einen ersten Planungsentwurf für die Flugrouten vorzulegen. Die erste Grobplanung der Deutschen Flugsicherung wurde im Dezember 1997 vom Bundesverkehrsministerium vorgelegt. Sie sah keine Divergenz der Abflugrouten vor.

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

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

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

Frage 4:

Warum hat das Land Brandenburg diesen Umstand (Ziff. 1) den Bürgern der Städte und Gemeinden Potsdam, Werder, Teltow, Kleinmachnow, Stahnsdorf u. a., die durch die von der DFS am 6. September 2010 vorgestellten Flugrouten betroffen sind, verschwiegen?

Seite 4

Zu Frage 4:

Der Planfeststellungsbeschluss vom 13.08.2004 griff die Problematik des nachgeschalteten Flugroutenverfahrens auf und wies ausdrücklich auf die verbindliche Festlegung der An- und Abflugverfahren erst kurz vor Betriebsbeginn der neuen Start- und Landebahn hin.

Frage 5:

Wann und mit welchem Ergebnis hat sich der Aufsichtsrat der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH mit dem An- und Abflugverfahren ggf. im Rahmen der Befassung mit den Neubauplanungen insgesamt und/oder dem Antrag auf Einleitung des Planfeststellungsverfahrens befasst?

Zu Frage 5:

Laut Auskunft der Flughafen Berlin Schönefeld GmbH hat sich der Aufsichtsrat nicht mit den An- und Abflugverfahren im Rahmen der Neubauplanungen oder dem Antrag auf Einleitung des Planfeststellungsverfahrens befasst.

Frage 6:

Wann hat sich der Aufsichtsrat der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH mit dem am 6. September 2010 durch die DFS vorgestellten Flugrouten und den sich daraus ergebenden Konsequenzen für eine große Zahl Brandenburger und Brandenburgerinnen, die sich dank der Aufklärung durch die brandenburgische Landesregierung für nicht betroffen halten durften, befasst und wenn ja, mit welchem Ergebnis? Gegebenenfalls, wann wird er sich damit befassen?

Zu Frage 6:

Der Aufsichtsrat wird sich in der Sitzung am 8. Dezember 2010 mit dem Thema befassen.

Frage 7:

Wer ist als Vertreter des Landes Mitglied des Aufsichtsrates?

Zu Frage 7:

Nachfolgende Mitglieder sind vom Land Brandenburg für den Aufsichtsrat der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH benannt worden:

Herr Ministerpräsident Matthias Platzeck

Herr Minister Ralf Christoffers

Herr Minister a. D. Rainer Speer,

Herr Günther Troppmann

Frage 8:

Wer ist von den vorstehend erfragten Personen Vorsitzender oder stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrates?

Zu Frage 8:

Herr Ministerpräsident Matthias Platzeck ist stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrates der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH.