

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Sabine Stüber, Herbert Behrens,
Dr. Kirsten Tackmann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 17/9856 –**

Ungereimtheiten beim Flughafen Berlin Brandenburg

Vorbemerkung der Fragesteller

Am 30. Januar 2012 beantwortete die Bundesregierung die Große Anfrage der Fraktion DIE LINKE. „Flughafen Berlin Brandenburg: Flugrouten, Lärmauswirkungen“ (Bundestagsdrucksache 17/8514). Aus der Antwort der Bundesregierung zu Frage 6 geht hervor, dass von den Inlandsflügen 55 Prozent der von und nach Berlin-Schönefeld gehenden Flüge und 93 Prozent der von und nach Berlin-Tegel gehenden Flüge bei Realisierung der geplanten Schienenprojekte innerhalb von sechs Stunden mit der Bahn erreichbar wären.

Sechs Monate nach Inbetriebnahme würde die Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) analysieren, ob Optimierungen bei den Flugrouten möglich seien (Antwort zu Frage 41).

Der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Dr. Peter Ramsauer sprach sich im Zuge der Festlegung der Flugverfahren am BER dafür aus, dass der Lärmschutz „soweit vertretbar, (...) vor Wirtschaftlichkeit gehen (sollte)“. Der Bundesminister kritisierte die DFS dafür, dass sich diese gegen das weiträumige Umfliegen von Potsdam ausgesprochen habe (www.maerkische-allgemeine.de/cms/beitrag/12082894/62249/Minister-kritisiert-eigene-Behoerde-Ramsauer-rueffelt-die-Flugsicherung.html).

Am 26. Januar 2012 wurden die Flugverfahren für den BER offiziell vom Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) festgelegt. Im Vorfeld gab es im Zuge der gesetzlich gebotenen Herstellung des Benehmens mit dem Umweltbundesamt (UBA) einen Dissens über die Präsentation der Stellungnahme des Umweltbundesamtes. Dieses wollte seine Stellungnahme am 10. Januar 2012 öffentlich präsentieren, um Transparenz im Verfahren zu wahren und das komplexe Gutachten zu erläutern. Diese am 6. Januar 2012 angekündigte Pressekonferenz wurde nach Gesprächen zwischen dem Präsidenten des UBA, Jochen Flasbarth, und dem zuständigen Staatssekretär beim Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), Prof. Klaus-Dieter Scheuerle, abgesagt. Am Folgetag (11. Januar 2012) gab Staatssekretär Prof. Klaus-Dieter Scheuerle eine Pressekonferenz und parallel veröffentlichte das UBA seine Stellungnahme im Internet. Mittlerweile hat das UBA auch ein Rechtsgutachten zur „Prüfung von formell- und materiell-rechtlichen Aspekten bei der Benehmensregelung zur

Festlegung von Flugrouten nach § 32 LuftVG zwischen UBA und BAF“ veröffentlicht, das in Teilen für die Stellungnahme zum BER herangezogen worden war.

In den Ausschusssitzungen des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und des Ausschusses für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit des Deutschen Bundestages am 18. Januar 2012 wurde der Ablauf um die Präsentation der Stellungnahme des UBA ausgiebig thematisiert. Inhaltliche Fragen, die mit der Benehmensäußerung im Zusammenhang stehen, wurden allerdings nicht bzw. nur am Rande behandelt.

Eine der zentralen Aussagen des Gutachtens ist folgende: Das UBA „... hält auch andere Flugroutenverläufe für möglich, um die Fluglärmsituation in der Region Müggelsee zu verbessern.“

Sowohl im UBA-Gutachten „Lärmfachliche Bewertung der Flugrouten für den Verkehrsflughafen Berlin Brandenburg (BER)“, als auch im aktuellen Berliner Koalitionsvertrag zwischen SPD und CDU und in einem Antrag des Berliner Senats an die Fluglärmkommission wird aus Lärmschutzgründen die Überprüfung der Alternativroute über die Gosener Wiesen gefordert. Die DFS folgt dieser Forderung bisher nicht und Staatssekretär Prof. Klaus-Dieter Scheuerle begründet dies damit, dass im Planfeststellungsbeschluss die Betriebsform des unabhängigen Parallelbetriebes vorgesehen sei und es dem größten Flughafenkunden, Air Berlin, ohne diese Betriebsform nicht möglich wäre, in Schönefeld ein Drehkreuz aufzubauen (Märkische Allgemeine „Das Dilemma ist einfach da“, 11. Januar 2012). Im Planfeststellungsbeschluss für den Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld vom 13. August 2004 wurde trotz diesem vorgesehenen Betriebssystem immer von geradeaus verlaufenden Abflügen ausgegangen. Die DFS präsentierte am 6. September 2010 jedoch erstmals Flugroutenvorschläge für den BER, die nach dem Start abknickende Flugrouten vorsahen und berief sich dabei auf eine Regel der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation ICAO, die allerdings schon seit 1998 existiert und daher während der Planfeststellung bereits bekannt war. Dass diese jetzt für die Inbetriebnahme des BER angeblich unabdingbare Regelung im Planfeststellungsverfahren nicht berücksichtigt wurde, führte bei der nun tatsächlich betroffenen Bevölkerung zur Verweigerung ihres Rechts auf Teilnahme am Planfeststellungsverfahren.

Die Bürgerinitiative Friedrichshagen hat im November 2011 eine Fachaufsichtsbeschwerde beim BMVBS/BAF über die DFS eingereicht. Hauptpunkte darin sind die Ungleichbehandlung von Ost und West bei der Planung und Korrektur von Flugrouten für den BER, die Verletzung des Vertrauensschutzes, Verdacht auf Täuschung der Öffentlichkeit, Verdacht auf Veränderung offizieller Planungsunterlagen ohne die Öffentlichkeit zu informieren sowie Verdacht auf Verstoß gegen § 32b des Luftverkehrsgesetzes.

Der Müggelsee ist Teil des über 1 600 Hektar großen Natura 2000-Gebietes Müggelsee-Müggelspree, welches ebenfalls als FFH (Flora-Fauna Habitat)-Gebiet gemeldet und zum Teil SPA (Special Protection Area)-Gebiet ist. Nach § 33 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) sind „alle Veränderungen und Störungen, die zu einer erheblichen Beeinträchtigung eines Natura 2000-Gebiets in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen führen können, (...) unzulässig“. Alle Projekte, die geeignet sind Natura 2000-Gebiete erheblich zu beeinträchtigen, sind nach § 34 BNatSchG vor ihrer Zulassung und Durchführung auf ihre Verträglichkeit zu überprüfen. Dass dies für den Müggelsee und weitere damalige FFH-Vorschlagsgebiete nicht geschehen ist, wird im Planfeststellungsbeschluss 2004 (S. 849/850) damit begründet, dass sich die Gebiete „außerhalb des Auswirkungsbereichs der jeweiligen vorhabensbedingten Wirkungen befinden“ und „damit (...) die Beeinträchtigung der Gebiete in ihren Erhaltungszielen oder den daraus abzuleitenden Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen offensichtlich auszuschließen (ist) ...“. Auch als die Müggelseeroute festgelegt wurde, ist keine Verträglichkeitsprüfung durchgeführt worden. Ein Überflug dieser Gebiete würde nicht nur die festgelegten Normen und Ziele gemeinschaftlicher Rechtsvorschriften für FFH-Schutzgebiete erheblich verletzen, sondern auch einen Verstoß gegen den Artikel 4 der EG-Wasserrahmenrichtlinie darstellen, nach dem „die Mitgliedstaaten

(die) notwendigen Maßnahmen durch(führen), um eine Verschlechterung des Zustands aller Oberflächenwasserkörper zu verhindern“. Das schließt die Verschmutzung durch prioritäre Stoffe, wie Benzol, welches neben anderen Schadstoffen Teil von Flugzeugemissionen ist, mit ein.

Die Route 25 der im Januar beschlossenen Flugverfahren (Müggelseeroute) führt über die Brunnengalerien des Wasserwerks Friedrichshagen (173 Brunnen), die von überragender Bedeutung für die Trinkwasserversorgung Berlins sind. Wesentliche Teile des Bezirks Treptow-Köpenick liegen in der Sicherheitszone 2 des BER, in der statistisch 25 Prozent aller Flugunfälle passieren.

Schon 1994 wies das Bezirksamt Köpenick in seiner Stellungnahme zu den Antragsunterlagen für das Raumordnungsverfahren mit integrierter Umweltverträglichkeitsprüfung zum Flughafen BER (S. 7) darauf hin, dass „(e)s erstaunlich (ist), daß in den Antragsunterlagen der Berlin Brandenburg Flughafen Holding GmbH (BBF) auf die Berliner Trinkwasserproblematik nicht eingegangen wird. Insbesondere muß die Trinkwasserversorgung Berlins in die Störfallbetrachtung mit aufgenommen werden.“ und prognostiziert, dass „(a)llein durch den Bodenbetrieb des Flughafens bei 327 000 Flugbewegungen im Jahr 2010 Emissionen von (...) 1907 t/a Kohlenwasserstoffe (...) und 3 t/a Rußpartikel. (...) Aussagen darüber (...) (und) Ausbreitungsmodelle für die Luftschadstoffe (...) fehlen in den Unterlagen.“. Diese Belastung wird sich durch die Schadstoffimmissionen von Starts, Landungen und Überflüge über dieses Gebiet vervielfachen.

Auch in einer bisher wenig bekannten Stellungnahme der Wasserbehörde Berlin zum Planfeststellungsverfahren aus dem Jahr 2000, die sich u. a. auf die Reinhaltung der Oberflächengewässer und den Grundwasserschutz bezieht, widerspricht die Behörde der Umweltverträglichkeitsstudie, die zu dem Schluss kommt, dass die Dahme und deren durchflossene Seen sowie der Müggelsee nicht vertiefend in die Untersuchungen einzubeziehen sind, da keine erheblichen Auswirkungen zu erwarten sind, folgendermaßen: „Dieser Feststellung muß grundsätzlich widersprochen werden, da die Berliner Oberflächengewässer (Stadtgebiet) durch einen Ausbau des Standorts Schönefeld betroffen sind (...)“ und listet dann eine Reihe begründeter Problempunkte auf, für die „keine oder nur ungenaue Aussagen getroffen (wurden)“ und benennt die für eine Bewertung der Auswirkungen notwendigen Untersuchungsparameter. Die Behörde kritisiert ebenfalls, dass über den Eintrag von Verbrennungsrückständen in die Oberflächenwassersysteme keine Angaben vorliegen, obwohl „sich die Oberflächengewässer aber im unmittelbaren Bereich von Trinkwasserschutzzonen befinden bzw. selbst Trinkwasserschutzzone sind (und) entsprechende Angaben hierzu unerlässlich (sind)“. Das Wasserschutzgebiet Friedrichshagen wurde in den Kartenunterlagen des Planfeststellungsbeschlusses gar nicht eingetragen. Die Wasserbehörde stellt fest, dass „(b)eim Überfliegen dieses Wasserschutzgebietes grundwasserbezogen mit nachteiligen Auswirkungen gerechnet werden (muss). (...) Insoweit ist es nicht tolerierbar, dass das Wasserschutzgebiet Friedrichshagen mit Landflächen und dem Müggelsee überflogen wird.“.

Im Abwägungsvermerk des BAF vom 26. Januar 2012 (S. 28 ff.) wird zu den Themen Natur und Landschaft sowie Gewässerschutz lediglich festgehalten, dass „im Planfeststellungsverfahren die Auswirkungen des Flugbetriebs (...) geprüft worden sind (und) angesichts des eindeutigen Bewertungsergebnisses kein Anlass zu einer erneuten Prüfung der Belange von Natur und Landschaft (und des Gewässerschutzes) im Rahmen der Flugverfahrensregelung (besteht)“. Auch im Amtsblatt für Brandenburg Nr. 10. vom 14. März 2012, S. 353 wurde veröffentlicht, dass eine Umweltverträglichkeitsprüfung unterbleibt.

Die nach BNatSchG geforderten Prüfungen gehen über eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) hinaus und sollen sicherstellen, dass die Erhaltungsziele eines Gebietes von gemeinschaftlicher Bedeutung oder eines Europäischen Vogelschutzgebietes nicht beeinträchtigt werden.

Nach der Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm ist für Großflughäfen ab 50 000 Starts und Landungen eine Lärmkartierung verpflichtend. Nach einem Schreiben der Europäischen Kom-

mission auf die Petition 1085/2007 an das Europäische Parlament hätte die Landesregierung die Lärmkartierung mit Frist zum 30. Juni 2007 für den Flughafen Schönefeld vorlegen müssen.

Die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch die Bundesregierung, ist mit einem Anteil von 26 Prozent Gesellschafterin der Flughafen Berlin Schönefeld GmbH (FBB)/Berliner Flughafen-Gesellschaft mbH (BFG). Zwei Staatssekretäre, aus dem Bundesministerium der Finanzen und aus dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, vertreten als Mitglieder der Bundesregierung im Aufsichtsrat der FBB die Interessen des Gesellschafters Bund. Die Bundesregierung ist somit als Vertreterin des Gesellschafters Bund an der FBB/BFG, Vertreterin des 100-prozentigen Eigners Bund an der DFS und in Form des BMVBS weisungsbefugte Aufsichtsbehörde des BAF, das die Flugrouten festgelegt hat, in mehrfacher Funktion für diese Fehlentwicklungen zuständig und mitverantwortlich.

1. Welche Strategien verfolgt die Bundesregierung, um die am neuen Großflughafen zu erwartenden Verkehre auf den Verkehrsträger Schiene umzuleiten?

Werden die Bemühungen der Bundesregierung evaluiert?

Die Bundesregierung hat sich das Ziel gesetzt, effiziente Mobilität zu ermöglichen und damit die Voraussetzung für Wachstum und Beschäftigung zu schaffen, ohne die Umwelt- und Klimaschutzbelange aus den Augen zu verlieren. Dabei setzt die Bundesregierung auf die Gleichwertigkeit aller Verkehrsträger.

Das vorhergesagte Verkehrswachstum kann nur bewältigt werden, wenn alle Verkehrsträger ihren Beitrag leisten und sich gegenseitig optimal ergänzen. Dazu müssen sie so miteinander verzahnt werden, dass sie ihre jeweiligen spezifischen Stärken ausspielen können.

Der Bund hat im Rahmen seiner Zuständigkeit für die Verkehrsinfrastruktur für den Flughafen BER sehr günstige Voraussetzungen geschaffen: Der Flughafen wird durch je eine neue Strecke für den Regional- und Fernverkehr und für den S-Bahn-Verkehr an das bestehende Schienennetz angeschlossen. Es ist Aufgabe der Eisenbahnverkehrsunternehmen, ein nachfragegerechtes Angebot auf diesen Strecken anzubieten.

Im Bereich des Güterverkehrs fördert die Bundesregierung den Neu- und Ausbau von Güterverkehrszentren. Diese bilden wichtige Schnittstellen zwischen den Verkehrsträgern und bieten optimale Voraussetzungen für die Schaffung verkehrsträgerübergreifender Transportketten.

Für ausgewählte Investitionsprojekte beauftragt die Bundesregierung nach deren Fertigstellung spezifische Analysen, um das ursprünglich prognostizierte Nutzen-Kosten-Verhältnis einer Evaluierung zu unterziehen.

2. Gab es, vor dem Hintergrund der Antwort der Bundesregierung zu Frage 31 der Großen Anfrage der Fraktion DIE LINKE. auf Bundestagsdrucksache 17/8514, wonach dem „BMVBS (...) gegenüber dem BAF die allgemein anerkannten Instrumente der Rechts- und Fachaufsicht zu(stehen), wozu auch der Erlass von Weisungen gehört“, bezüglich der Flugverfahren am BER Weisungen aus dem BMVBS ans BAF?

Wenn ja, welche, und gab es insbesondere Weisungen, bestimmte Gebiete nicht zu überfliegen (bitte gegebenenfalls die Gebiete benennen)?

Nein.

3. Gab es Weisungen oder Vorgaben sonstiger Art an die DFS, das bestimmte Gebiete nicht überflogen werden sollen (bitte gegebenenfalls die Gebiete benennen)?

Nein.

4. In welcher Funktion und auf Basis welcher fachlichen Bewertung kritisierte Bundesminister Dr. Peter Ramsauer am 10. Mai 2011 die weisungsungebundene DFS für ihre Aussagen zu Vorschlägen aus der Fluglärmkommission?

Die Frage kann aufgrund unvollständiger Zitierung nicht beantwortet werden.

5. Auf Basis welcher rechtlichen Auffassung vertrat Bundesminister Dr. Peter Ramsauer die Auffassung, dass Lärmschutz vor Wirtschaftlichkeit gehen solle?

Der Bundesminister vertrat diese Auffassung im Zuge der Festlegung der Flugverfahren für den Flughafen BER. Die Festlegung der Flugverfahren erfolgt auf der Grundlage von § 27a Absatz 2 LuftVO. Das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) wird hiernach ermächtigt, Flugverfahren durch Rechtsverordnung festzulegen. Nach § 27c LuftVG dient die Flugsicherung der sicheren, geordneten und flüssigen Abwicklung des Luftverkehrs.

Das bedeutet allerdings nicht, dass sich das BAF bei seiner Entscheidung über die Festlegung der Flugverfahren ausschließlich von Sicherheitsüberlegungen leiten lassen darf. Der Gesetzgeber bringt zum Ausdruck, dass es bei der Festlegung von Flugverfahren eine Abwägungsentscheidung zu treffen hat, bei der auch anderen Belangen Rechnung zu tragen ist. In diesem Rahmen ist § 29b Absatz 2 LuftVG zu beachten. Danach haben die Luftfahrtbehörden auf den Schutz der Bevölkerung vor unzumutbarem Fluglärm hinzuwirken. Zum Lärmschutz kann das BAF aber nur insoweit beitragen, als Sicherheitsanforderungen dies zulassen (vgl. Entscheidung des BVerwG vom 26. April 2006, AZ 4 C 11/03).

Die Wirtschaftlichkeit spielt – wie der Bundesminister es gesagt hat – vor diesem Hintergrund tatsächlich nur eine untergeordnete Rolle im Rahmen der Abwägung.

6. Wie bewertet die Bundesregierung den Vorschlag einer gesetzlichen Änderung, mit der bei der Festlegung von Flugverfahren mit dem UBA statt eines Benehmens ein Einvernehmen hergestellt werden müsste?

Die Festlegung von Flugverfahren dient der sicheren, geordneten und flüssigen Abwicklung des in der Planfeststellung erkannten Verkehrsbedürfnisses und ist somit unverzichtbar für die Verkehrsabwicklung. Dabei muss auch der Lärmschutz berücksichtigt werden. Bei einer Einvernehmensregelung könnte es bei unterschiedlichen Auffassungen der Beteiligten zu gravierenden Problemen im Hinblick auf die Erfüllung der staatlichen Aufgabe „Infrastrukturvorsorge“, die diese Verkehrsabwicklung ermöglicht, kommen.

7. Wie bewertet die Bundesregierung den Vorschlag einer rechtlichen Änderung, mit der das UBA wie das BAF und die DFS zu allen Sitzungen von Fluglärmkommissionen einzuladen wäre?

Die Bundesregierung steht diesem Ansinnen grundsätzlich aufgeschlossen gegenüber. Das Umweltbundesamt bewertet bereits jetzt schon im Rahmen der Benehmensregelung des LuftVG Vorschläge für Flugverfahren und Flugrouten, zu denen die Fluglärmkommissionen zuvor Stellung genommen haben.

8. Welche Parameter werden bei der angekündigten Überprüfung der Flugrouten sechs Monate nach Inbetriebnahme beachtet (Zahl der Betroffenen, Zahl der Starkbetroffenen, Zahl der Doppeltbelasteten, Wirtschaftlichkeit einer Route, Zahl der Betroffenen ohne ausreichenden Schallschutz, weitere)?

Der üblichen Praxis entsprechend analysiert die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH während der ersten sechs Monate nach Inbetriebnahme den realen Flugbetrieb hinsichtlich der für sie wichtigen Punkte. Dies sind unter anderem:

- Wie exakt/genau werden die neuen Flugverfahren geflogen?
- Wie hoch bzw. tief fliegen die Luftfahrzeuge auf den verschiedenen Streckenführungen?
- Wird auf einer Route der Flugverkehr stark gebündelt oder findet eine geplante Streuung statt?
- Welche Betriebsrichtungen (Ost/West) lagen vor?
- Welche Optimierungspotenziale lassen sich ableiten?

Zur Bestimmung der darüber hinaus zu prüfenden Faktoren wurde die sogenannte AG Betriebsregelungen ins Leben gerufen, die ihrer Aufgabe entsprechend ein Validierungskonzept erstellt hat. Dieses beinhaltet die folgenden Komponenten:

- Die DFS berichtet regelmäßig über die Erkenntnisse aus der oben genannten Analyse des Flugbetriebs. Dessen Beobachtung wird über die üblichen sechs Monate hinaus über zwei Flugplanperioden (ein Jahr) fortgesetzt.
- Es werden umfangreiche Fluglärmmessungen durchgeführt. Das Netz der stationären Messstationen wird nach einem zuvor erstellten Einsatzplan durch mobile Messstationen ergänzt. Hauptverantwortlich hierfür ist die Flughafenbetriebergesellschaft (Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, FBB). Sofern rechtlich und tatsächlich möglich, werden Lärmmessungen mit den Radardaten der DFS gekoppelt.

Die erhobenen Daten sollen auch im Hinblick auf die lärmfachliche Stellungnahme des Umweltbundesamtes vom Januar 2012 ausgewertet werden.

9. Wird die Fluglärmkommission an der Überprüfung der Flugrouten beteiligt?
Wenn ja, in welchen Verfahrensschritten wird sie wie beteiligt?
Wenn nein, warum nicht?

Die DFS wird fünf bis sechs Berichte im sechsmonatigen Zeitraum für die Datenanalyse erstellen. Die Fluglärmkommission erhält diese Berichte und wird in beratender Funktion bei der Ausarbeitung von möglichen Optimierungspotenzialen beteiligt. Darüber hinaus kann sie bei der Beratung auch die Initiative ergreifen.

10. Werden während der Evaluationsdauer der festgelegten Flugrouten auch Alternativen geprüft, die keine 15 Grad Divergenz der Routen nach dem Start vorsehen, dafür aber die Anzahl der Lärmbetroffenen reduzieren würden?
11. Werden Parallelstarts mit einem längeren Geradeausflug, nach dem Münchner Modell, eine Alternative sein, die während der Evaluationsphase der festgelegten Routen praktisch geprüft wird?

Die Fragen 10 und 11 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Für die 15-Grad-Divergenz wird derzeit durch die Flughafengesellschaft eine Sicherheitsbewertung beauftragt. Diese Ergebnisse werden dann für die weiteren Planungen verwendet.

12. Teilt die Bundesregierung die rechtliche Einschätzung im o. g. Rechtsgutachten im Auftrag des UBA (S. 81), dass „die personelle Ausstattung der örtlichen Flugsicherung (...), soweit sie nicht als Aspekte der Sicherheit des Flugverkehrs einzuordnen sind, lediglich als sonstige in die Abwägung einzubeziehende Umstände zu berücksichtigen sind“ (Begründung)?
13. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass bei der Festlegung von Flugverfahren der Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm gegenüber den Anforderungen an die personelle Ausstattung der DFS bzw. der jeweiligen Flugsicherungsorganisation Vorrang genießt (Begründung)?
14. Wie prüft die Bundesregierung bzw. das BAF bei der Festlegung von Flugverfahren, inwieweit die DFS den Aspekt der Personalausstattung bei ihren Vorschlägen für Flugverfahren zu Grunde legt?

Die Fragen 12, 13 und 14 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Bei der Festlegung von Flugverfahren hat der Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm Vorrang gegenüber den Anforderungen an die personelle Ausstattung der DFS. Letztere ist insoweit kein Abwägungskriterium für die Festlegung von Flugverfahren. Vielmehr hat die Sicherheit oberste Priorität.

15. Warum hat die DFS jeweils für die Betriebsrichtungen 07 und 25 (Radarführungsstrecken) Alternativen verworfen, weil dadurch die Kapazität des Zuführungslotsen überschritten worden wäre (s. Lärmfachliche Bewertung der Flugrouten für den Verkehrsflughafen Berlin Brandenburg (BER), UBA 2012, S. 21f.)?
 - a) Wie bewertet die Bundesregierung dies?
 - b) Wie bewertet die Bundesregierung die Ablehnung der jeweils gewählten Routenfestlegungen durch das UBA?

Die Betreuung des Luftverkehrs durch den Lotsen orientiert sich an der Kapazität eines Sektors (bestimmter Anteil im Luftraum). Dieser Sektor hat einen Kapazitätswert, der nicht überschritten werden darf, da ansonsten Verkehrsflussregelungsmaßnahmen installiert werden müssen, die dann zu Verspätungen bei den Luftraumnutzern führen und die Kapazität einschränken. Hinzu kommt, dass ein Luftraum nicht in beliebig viele, entsprechend kleine Sektoren unterteilt werden kann, da sich der für die Übergabe an den Sektorgrenzen erforderliche Aufwand ansonsten wiederum negativ auf die Kapazität auswirkt, oder eine Übergabe schon gar nicht mehr sinnvoll möglich ist.

Mit den verworfenen Varianten wäre, unabhängig vom Personaleinsatz, der besagte Kapazitätswert überschritten und die planfestgestellte Landekapazität nicht zu erreichen gewesen.

Das BAF hat sich im Rahmen der Routenfestlegung mit der lärmfachlichen Stellungnahme des Umweltbundesamtes auseinandergesetzt. Die Ergebnisse sind im sogenannten Abwägungsvermerk des BAF vom 26. Januar 2012 festgehalten.

16. Teilt die Bundesregierung die rechtliche Einschätzung im o. g. Rechtsgutachten im Auftrag des UBA (S. 94), dass den Procedures for Air Navigation Services – Aircraft Operations (PANS-OPS) als Veröffentlichungen der ICAO keine rechtliche Bindung zukommt, sondern dass ein „abweichendes Verhalten eines Vertragsstaates (...) aufgrund örtlicher Gegebenheiten oder sonstiger wesentlicher Anforderungen (möglich ist)“ (Begründung)?

Ja. Bei den von der ICAO veröffentlichten PANS OPS handelt es sich lediglich um eine Empfehlung der ICAO, deren Beachtung seitens der Mitgliedstaaten zwar wünschenswert, aber nicht verpflichtend ist. Dies ergibt sich insbesondere auch aus dem Vorwort der PANS OPS, wo mit Blick auf den rechtlichen Charakter der Veröffentlichung klargestellt wird, dass „PANS do not have the same status as Standards and Recommended Practises“.

Des Weiteren wird dort ausdrücklich darauf hingewiesen, dass Abweichungen von den Empfehlungen der PANS OPS nicht mitgeteilt werden müssen. Mithin sind Abweichungen seitens der ICAO-Mitgliedstaaten zulässig.

17. Was bedeutet diese rechtliche Bewertung für die Vorgabe der Abweichung von 15 Grad nach dem Start?
18. Inwieweit wurde von wem beim der Festlegung der Flugverfahren für den BER geprüft, ob eine Abweichung von der Vorgabe der Abweichung von 15 Grad nach dem Start möglich ist?
19. Warum entschieden sich die DFS und das BAF gegen eine Abweichung von dieser Vorgabe?

Die Fragen 17, 18 und 19 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Abweichungen von ICAO-Vorgaben können grundsätzlich die Risiken im System der Luftfahrt erhöhen. Sie bedürfen daher einer angemessenen Untersuchung an einem bestehenden, erprobten System, um die Einhaltung der erforderlichen Sicherheitsstandards zu gewährleisten (siehe auch die Antwort zu Frage 10).

20. Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass der unabhängige Parallelbetrieb bei der tatsächlich gebauten und nach der Eröffnung verfügbaren Abfertigungskapazität notwendig ist (Begründung)?

Der Planfeststellungsbeschluss hat eine Konfiguration des Start- und Landebahnsystems gewählt, durch die ein parallel-unabhängiger Betrieb beider Start- und Landebahnen ermöglicht wird. Das Bundesverwaltungsgericht stellt hierzu fest, dass die „Herstellung eines unabhängig benutzbaren Parallelbahnsystems, auf dem An- und Abflüge auf beiden Bahnen gleichzeitig durchgeführt werden dürfen, ein wesentlicher Grund für den Ausbau des Flughafens [war] (PFB S. 336 Absatz 1, S. 409 Absatz 5).“ (BVerwG, 4 A 4000.10, Urteilsausfertigung Rn. 153). Das Gericht hat dies in seinen vorausgegangenen Entscheidungen nicht beanstandet. Diese grundlegende betriebliche Konzeption ist damit auch der Flugverfahrensplanung zugrunde zu legen. Darüber hinaus verdeutlichen die vom Flughafen antizipierten Flugbewegungszahlen den Bedarf eines parallel unabhängigen Betriebs.

Es ist daher nicht die vorhandene Kapazität für die Passagierabfertigung entscheidend, sondern die Notwendigkeit, in Verkehrsspitzenzeiten durch den unabhängigen Parallelbetrieb die Verkehrsmenge der Flugbewegungen sicher bewältigen zu können.

21. Seit wann hat die DFS die Erkenntnis, dass die Müggelseeroute alternativlos ist, und warum wurde den Bürgern erst nach Abschluss der Beratungen der Fluglärmkommission am 4. Juli 2011 mitgeteilt, dass die Müggelseeroute gewählt wurde?

Die DFS hat verschiedene Routenalternativen in der Fluglärmkommission bereits vor dem 4. Juli 2011 vorgestellt und auch im Rahmen der Beratung durch die Kommission weitere Alternativen geprüft. Die Sitzung am 4. Juli 2011 wurde von den Beteiligten gemeinsam für die Vorstellung sämtlicher von der DFS präferierter Flugverfahrensverläufe gewählt. In diesem Zusammenhang erfolgte unter anderem die öffentliche Vorstellung der Abflugverfahren über den Müggelsee.

22. Warum wurde die Alternativroute über die Gosener Wiesen bisher nicht geprüft, obwohl die Zahl der Fluglärmbeeinträchtigten dadurch deutlich geringer wäre und dies in der Lärmfachlichen Bewertung des UBA, dem aktuellen Koalitionsvertrag von Berlin und einem Antrag des Berliner Senats an die Fluglärmkommission gefordert wird?

Die Alternativverfahren über die Gosener Wiesen sind nicht mit dem parallel unabhängigen Betrieb nach den ICAO-Regeln vereinbar.

23. Hat das BAF schon auf die Fachaufsichtsbeschwerde der Friedrichshagener Bürgerinitiative reagiert?

Wenn ja, wie?

Wenn nein, warum nicht, bzw. wie ist der Zwischenstand der Prüfung der Beschwerde?

Die Vorwürfe der Fachaufsichtsbeschwerde wurden geprüft und der DFS die Möglichkeit zur Stellungnahme eingeräumt. Letztlich waren die Vorwürfe unbegründet und die Beschwerde wurde vom BAF zurückgewiesen.

24. Welche konkreten Folgen hatte die Aussage „(...) man (hat) den Leuten bei den Flugrouten etwas anderes erzählt, als am Ende rausgekommen ist. So geht das nicht.“ von Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer in Bezug auf die Müggelseeroute (Interview in der Süddeutschen Zeitung am 22. November 2011)?

Die Bundesregierung wird prüfen, wie künftig eine bessere Verknüpfung zwischen der Planfeststellung eines Flughafenausbaus und der Flugroutenplanung sichergestellt werden kann.

25. Wie schlägt sich der Umweltschutz konkret im Businessplan der FBS nieder (siehe Antwort zu Frage 61 der Großen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 17/8514)?

Dem Businessplan liegt die Einhaltung der geltenden umweltschutzrechtlichen Belange zugrunde. Er dient aber nicht der Steuerung der FBB in Bezug auf ihre Umweltschutzziele.

26. Welche Regelungen gelten am BER für voraussichtlich nach 0.00 Uhr verspätet oder vor 5.00 Uhr verfrüht anfliegende Maschinen?

Es gelten die in der Flughafengenehmigung geregelten Nachtflugbeschränkungen.

- a) Werden diese auf andere Flughäfen umgeleitet, und wenn ja, auf welche?

Die Flugplanung obliegt den Fluggesellschaften unter Beachtung der jeweiligen Betriebsbeschränkungen und Verfügbarkeit von Flughafenkapazitäten.

- b) Unter welchen Bedingungen wird solchen Flügen, falls diese nicht umgeleitet werden sollen, eine Landung erlaubt, und gibt es Sanktionen für die Fluggesellschaften?

Sofern die betreffenden Flüge und eingesetzten Luftfahrzeuge unter die pauschal geregelten Ausnahmefälle fallen, sind sie erlaubt. Für alle anderen Flüge können im Einzelfall Ausnahmen von den Flugbetriebsbeschränkungen bei der Flughafengenehmigungsbehörde beantragt werden. Ob eine Ausnahmegenehmigung erteilt werden kann, hängt im Einzelfall davon ab, ob das öffentliche Interesse an dem jeweiligen Flug die Lärmschutzbelange der Anwohner überwiegt.

27. Wie viele Flüge sind in den Jahren 2010 und 2011 jeweils in Berlin-Schönefeld und Berlin-Tegel jeweils zwischen 0.00 und 5.00 Uhr gelandet, wie viele davon fallen unter die für den BER geltenden Ausnahmeregelungen, und wie viele Flüge, die unter die Ausnahmeregelungen fallen, werden zukünftig jährlich in der Zeit zwischen 0.00 und 5.00 Uhr erwartet (Begründung)?

Der Bundesregierung liegen keine behördlichen Daten über die zeitliche Verteilung von Starts und Landungen von Passagierflügen an den Flughäfen Berlin-Schönefeld und Berlin-Tegel vor. Die Frage wäre an das Land Berlin und das Land Brandenburg als die für die Genehmigung der Flughäfen zuständigen Stellen zu richten.

Nach Auskunft der Genehmigungsbehörde des Landes Brandenburg wurde im Rahmen des Planergänzungsverfahrens „Lärmschutzkonzept BBI“ der Nachtflugbetrieb im Berliner Flughafensystem analysiert und der Nachtflugbedarf für den zukünftigen Verkehrsflughafen Berlin Brandenburg prognostiziert. Die Auswertung des Nachtflugbetriebs im Berliner Flughafensystem wurde für das Jahr 2008 durchgeführt und ergab für den Zeitraum zwischen 00.00 Uhr und 05.00 Uhr eine Zahl von durchschnittlich 10,5 Flugbewegungen pro Nacht. Die Prognose für den zukünftigen Verkehrsflughafen Berlin Brandenburg führte zu dem Ergebnis, dass im Jahr 2023 durchschnittlich ca. 2,9 Flugbewegungen pro Nacht im Zeitraum zwischen 00.00 Uhr und 05.00 Uhr zu erwarten sind.

28. Welche konkreten wirtschaftlichen Gründe sprechen aus Sicht des Gesellschafters Bund gegen ein Nachtflugverbot von 22.00 bis 6.00 Uhr am BER?
29. Sind wirtschaftliche Beeinträchtigungen mit der vom Bundesverwaltungsgericht für den BER verhängten Nachtflugregelung verbunden?
Wenn ja, welche?

Die Fragen 28 und 29 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Betriebszeiten sind eine unter betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten zu bewertende Angelegenheit. Die Flughafengesellschaft hat entsprechende Vorschläge vorgelegt, die das Land Brandenburg genehmigt hat. Der Bund trägt dem als Gesellschafter entsprechend Rechnung.

30. Wurden die nach Richtlinie 2002/49/EG (Umgebungslärmrichtlinie) erforderlichen Lärmkarten inzwischen erstellt?

Wenn nein, welchen Grund hat die Verzögerung, und bis wann wird die Lärmkartierung erfolgen?

Wenn ja, wo sind sie einzusehen?

Für die Lärmkartierung nach Umgebungslärmrichtlinie ist das Ministerium für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz des Landes Brandenburg zuständig. Auf der Internetseite des Ministeriums (www.mugv.brandenburg.de/cms/detail.php/bb2.c.428641.de) sind für den Flughafen Berlin-Schönefeld die Lärmkarten einzusehen. Die Lärmkartierung basiert auf dem Flugbetrieb des Ist-Zustandes 2010. Nach Betriebsaufnahme soll die Kartierung für den Flughafen BER erfolgen. Die Lärmkarten werden auf der Grundlage der Flugbetriebsdaten eines Kalenderjahres erstellt.

31. Warum fallen die nach Festlegung der Flugverfahren im Januar 2012 festgelegten Tag-Lärmschutzzonen mit einem Dauerschallpegel über 60 dB(a) wesentlich kleiner aus, als die im Planfeststellungsbeschluss von 2004 vorgesehenen?

Für die Festlegung der Tag-Lärmschutzzonen ist das Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg zuständig, so dass Auskunft über die Gründe für die angesprochenen Unterschiede dort zu erlangen ist.

32. Wie kann die Bundesregierung erklären, dass zwischen den in der lärmfachlichen Bewertung des UBA (Tabelle 3) aufgeführten Betroffenzahlen der DFS aus dem Abwägungspaket I und den in Tabelle 5 aufgeführten Betroffenzahlen aus eigenen Berechnungen des UBA große Differenzen hinsichtlich der Betroffenzahlen auftreten?

In den Tabellen 3 und 5 des angesprochenen Berichts des Umweltbundesamtes werden unterschiedliche Sachverhalte dargestellt: In Tabelle 3 sind die von der DFS ermittelten Betroffenzahlen für die jeweilige Abflugroute angegeben. Demgegenüber werden in Tabelle 5 alle An- und Abflugrouten in der Region Müggelsee betrachtet. Dabei wurde der gesamte Flugbetrieb auf der Nordbahn des Flughafens BER berücksichtigt.

33. Warum werden in der lärmfachlichen Bewertung des UBA Routen mit bis zu 220 000 Flugbewegungen anstelle der planfestgestellten 360 000 bewertet?

Für die lärmfachliche Bewertung der Flugrouten hat das Umweltbundesamt ein eingehend geprüftes Datenerfassungssystem zugrunde gelegt, das die Flugbetriebssituation für die nächsten Jahre realistisch abbildet, aber noch nicht dem Endausbauzustand entspricht.

34. Welche Untersuchungen zur Schallausbreitung und -verstärkung über großen Wasserflächen existieren, welche Erkenntnisse wurden daraus gewonnen, und wie sind deren Ergebnisse mit in die Festsetzung der Schallschutzzonen eingeflossen?

Der Bundesregierung ist nicht bekannt, ob es Untersuchungen zur Schallausbreitung und -verstärkung über großen Wasserflächen gibt. Ob Erkenntnisse aus derartigen Untersuchungen mit in die Festsetzung der Schallschutzzonen eingeflossen sind, kann nur das für die Festsetzung der Lärmschutzzonen zuständige Brandenburger Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft beantworten.

35. Welche Untersuchungen zur Schallausbreitung und -verstärkung über großen Wasserflächen laufen derzeit oder sind geplant, in wessen Auftrag finden diese Untersuchungen statt, und wer führt sie durch?

Laufende oder geplante Untersuchungen zur Schallausbreitung und -verstärkung von Fluglärm über großen Wasserflächen sind der Bundesregierung nicht bekannt.

36. Ist der Bundesregierung bekannt, dass die festgelegten Flugrouten über das FFH-Gebiet Müggelsee-Müggelspree nicht durch die Festlegungen und die Naturschutzziele des Planfeststellungsbeschlusses zum Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld gedeckt sind?

Im Planfeststellungsverfahren erfolgte eine eingehende Prüfung und Bewertung der Vereinbarkeit des Flughafenausbaus mit den Belangen von Natur und Landschaft auch unter dem Gesichtspunkt des Flugbetriebes. Der Planfeststellungsbeschluss stellt hierzu fest: „Insbesondere sind die Auswirkungen der Luftschadstoffe für die Schutzgüter Tiere und Pflanzen (...) generell als zu vernachlässigend anzusehen, da die durch das Vorhaben bedingten Luftschadstoffeinträge für die angesprochenen Bereiche unterhalb der Werte des Critical-Load-Konzeptes liegen“ (Planfeststellungsbeschluss, S. 796). Speziell bezogen auf das genannte Gebiet „Müggelsee-Müggelspree“ und andere Schutzgebiete im Sinne der FFH-Richtlinie und der Vogelschutzrichtlinie der EU bewertet der Planfeststellungsbeschluss den Wirkfaktor Luftschadstoffe als „offensichtlich nicht relevant“ (Planfeststellungsbeschluss, S. 849).

Für gemeldete oder zur Meldung vorgesehene Vogelschutz- und IBA-Gebiete (Important Bird Area) sind nach der Bewertung des Planfeststellungsbeschlusses erhebliche Belästigungen durch Fluglärm sowie durch Überflug „offensichtlich auszuschließen“ (Planfeststellungsbeschluss, S. 850, 825).

37. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass für die Inbetriebnahme des Flughafens BER eine vorherige Umweltverträglichkeitsprüfung nach §§ 34 und 35 BNatSchG für sämtliche geschützte betroffene Gebiete notwendig ist, um nicht gegen geltendes Europäisches Recht und Bundesrecht zu verstoßen?

Wenn nein, warum nicht?

Wenn ja, in welcher Verantwortung hat diese Prüfung aus Sicht der Bundesregierung zu erfolgen?

Eine Verträglichkeitsprüfung nach § 34 BNatSchG ist erforderlich, wenn sich im Rahmen einer Vorprüfung ergibt, dass ein Projekt einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Projekten oder Plänen geeignet ist, ein Natura-2000-Gebiet erheblich zu beeinträchtigen. Die Vorprüfung liegt dabei in der Verantwortung der jeweiligen Zulassungsbehörde.

38. Hat die Bundesregierung Kenntnis darüber, ob eine vom BER unabhängige Verträglichkeitsprüfung für alle FFH- und SPA-Gebiete Berlins existiert, die das Überfliegen des Müggelsee-Müggelspree-FFH-Gebietes erlaubt?

Nein.

39. Welche Art der Kompensation ist für die Beeinträchtigungen des Zustandes des FFH-Gebietes vorgesehen, und welche Teile davon wurden bereits geleistet?

Im Rahmen der Erarbeitung der Antragsunterlagen zur Planfeststellung wurde eine „FFH-Vorprüfung für potenziell betroffene FFH- und IBA-Gebiete“ erstellt. Danach sind für unter anderem das FFH-Vorschlagsgebiet Müggelsee Beeinträchtigungen des Erhaltungszustandes des Gebietes oder des daraus abzuleitenden Schutzzwecks auszuschließen. Somit wurden auch keine Maßnahmen zur Kompensation von Beeinträchtigungen des Zustandes des FFH-Gebietes beauftragt.

40. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass der Überflug des Müggelsees durch die Schadstoffemissionen der Flugzeuge den Umweltzielen der EG-Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) widerspricht?

Wenn nein, warum nicht?

Wenn ja, was unternimmt die Bundesregierung, um dem entgegenzuwirken und die Ziele der WRRL in geforderter Qualität umzusetzen?

Der Bundesregierung liegen für eine entsprechende Risikobewertung keine ausreichenden Informationen vor. Im Übrigen gehört die Umsetzung der Anforderungen, die sich aus der Wasserrahmenrichtlinie ergeben, wie zum Beispiel die Ermittlung und Bewertung von Risiken für die Wasserkörper oder die Durchführung von Maßnahmen zur Einhaltung und Wiederherstellung des guten Zustandes, zu den Aufgaben der Länder.

41. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass bei Beibehaltung der festgesetzten Flugrouten über den Müggelsee, die Müggelspree und der Dahme Einträge gemäß §7(1) Pkt 1. der Wasserschutzgebietsverordnung Friedrichshagen mit hoher Wahrscheinlichkeit erfolgen werden und somit gegen die Verordnung zur Festsetzung des Wasserschutzgebietes für das Wasserwerk Friedrichshagen vom 31. August 1999 bzw. gegen den § 22 des Berliner Wassergesetzes in der Fassung vom 3. März 1989 (GVBl. S. 605), zuletzt geändert durch Artikel IV des Gesetzes vom 9. Juni 1999 (GVBl. S. 200), in Verbindung mit § 19 des Wasserhaushaltsgesetzes in der Fassung vom 12. November 1996 (BGBl. I S. 1695), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 25. August 1998 (BGBl. I S. 2455) offensichtlich verstoßen wird?

Die Festsetzung von Trinkwasserschutzgebieten einschließlich entsprechender Schutzgebietsgebietsauflagen sowie die Kontrolle dieser Auflagen gehören zu den Aufgaben der Länder. Der Bundesregierung liegen keine Informationen zum Trinkwasserschutzgebiet Friedrichshagen vor.

42. Sind der Bundesregierung die Stellungnahme der Wasserbehörde Berlin zum Planfeststellungsverfahren für das Vorhaben „Ausbau des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld“ (VIII D 24 – 6750a / 94) und die Stellungnahme des Bezirksamtes Köpenick zu den Vertragsunterlagen für das Raumordnungsverfahren mit integrierter Umweltverträglichkeitsprüfung zum Flughafen Berlin Brandenburg International (BBI) bekannt?

Nein.

43. Wurden nach Kenntnis der Bundesregierung Katastrophenschutzpläne für den Fall eines möglichen Flugunfalls in den Trinkwasserschutzgebieten erarbeitet, um eine Verunreinigung des Grundwassers zu vermeiden bzw. zu begrenzen?

Wenn ja, welche Pläne wurden erstellt, wann wurden diese Pläne erstellt, und wo sind sie veröffentlicht?

Wenn nein, warum wurden keine Katastrophenschutzpläne erstellt, und wann wird dies nachgeholt?

Der Bund und die Bundesländer halten Katastrophenschutzpläne bereit. Ein Bestandteil der Katastrophenschutzplanung sind schwere Unfälle im Verkehrsbereich einschließlich des Luftverkehrs. Die Katastrophenschutzplanung umfasst in diesem Zusammenhang regelmäßig auch Maßnahmen, die geeignet sind, die Auswirkungen derartiger Unfälle auf Trinkwasserressourcen so gering wie möglich zu halten. Einzelheiten hierzu sind beim Land Brandenburg einzuholen.

44. Wessen Angelegenheit sind die Kosten für Ausgleichszahlungen wie z. B. der Lärmrente noch, wenn sie „vorrangig Angelegenheit des Flughafenbetreibers und der Genehmigungsbehörde“ sind (siehe Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 58 und 59 der Großen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 17/8514)?

Die Umsetzung des im Planfeststellungsbeschluss geregelten Lärmschutzprogramms ist in erster Linie Angelegenheit des Flughafenbetreibers. Ferner hat die Genehmigungs- bzw. Planfeststellungsbehörde durch geeignete aufsichtsrechtliche Maßnahmen auf eine ordnungsgemäße Umsetzung hinzuwirken. Des Weiteren ist es aber auch Aufgabe der Gerichte, im Streitfall aufgrund Klage von Anwohnern über die Durchsetzung des Schallschutzprogramms und geltend gemachte Ausgleichszahlungen zu entscheiden.

45. Welche Kriterien sollten aus Sicht der Bundesregierung bei einem Gesundheitsmonitoring im Umfeld eines Flughafens unbedingt berücksichtigt werden, und welche Aspekte hält die Bundesregierung darüber hinaus für sinnvoll, um die Auswirkungen des Flugbetriebes auf die menschliche Gesundheit zu beurteilen?

Die Durchführung sogenannter Gesundheitsmonitoring-Programme im Umland einzelner Flughäfen ist Angelegenheit der Länder. Im Rahmen derartiger Programme können in Abhängigkeit von der jeweiligen wissenschaftlichen Fragestellung unter anderem folgende Kriterien berücksichtigt werden: Herz-Kreislauf-Erkrankungen, Depressionen, Schlafstörungen, Blutdruck. Im Hinblick auf Luftschadstoffe stehen die Erfassung und Bewertung der Stickoxid- und Partikelemissionen aus Flugtriebwerken im Vordergrund.

46. Wie sieht die Beteiligung des BER an der Lärmwirkungsstudie im Umland des Flughafens Frankfurt konkret aus (siehe Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 63 und 64 der Großen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 17/8514)?

Der Flughafen BER beteiligt sich an der Frankfurter Lärmwirkungsstudie NORAH (Noise Related Annoyance, Cognition, and Health) als Vergleichsflughafen. Der Flughafen Frankfurt am Main befindet sich in einer Phase starker betrieblicher Änderungen. Es ist bekannt, dass z. B. die Lebensqualität schlechter und die Belästigung im Rhein/Main-Gebiet höher ist als bei vergleichbarer Lärmbelastung an anderen „stabilen“ Flughäfen. Es ist aber nicht bekannt, ob und wann diese stärkeren Wirkungen zurückgehen und sich dann mit anderen Flughäfen vergleichen lassen. Dies soll durch Vergleichsuntersuchungen an den Flughäfen BER, Stuttgart und Köln/Bonn geschehen.

47. Geht die Bundesregierung davon aus, dass die Ergebnisse der Lärmwirkungsstudie im Umland des Flughafens Frankfurt dazu geeignet sind, standortspezifische Gesundheitsrisiken im Umland des Flughafens BER umfassend zu beurteilen?

Wenn nein, hält die Bundesregierung dann ein auf die Standortbedingungen des BER zugeschnittenes Gesundheitsmonitoring für notwendig, oder welche zusätzlichen Untersuchungen müssten aus Sicht der Bundesregierung über die Lärmwirkungsstudie in Frankfurt hinaus am Flughafen BER durchgeführt werden?

Wenn ja, wie sieht die Bundesregierung die standortspezifischen Unterschiede zwischen den Flughäfen Frankfurt und Berlin berücksichtigt?

Die Ergebnisse der Lärmwirkungsstudie NORAH liegen noch nicht vor. Eine Beurteilung ist daher noch nicht möglich. Die Lärmstudie ist jedoch so konzipiert, dass die in den verschiedenen Teilstudien ermittelten Belastungswirkungsbeziehungen soweit möglich auch auf Orte übertragbar sind, die nicht untersucht wurden, solange die Lärmsituation als solche bezüglich Anzahl, Lautstärke und Tageszeit der Lärmereignisse vergleichbar sind mit Orten, die in die Untersuchung einbezogen werden.

