

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Stefan Gelbhaar, Daniela Wagner, Christian Kühn (Tübingen), Annalena Baerbock, Matthias Gastel, Stephan Kühn (Dresden) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Der Masterplan BER 2040 – Die Erweiterungspläne und die Verträglichkeit für den Standort**

Im Zuge der Standortsuche für einen Hauptstadtflughafen wurden Anfang der Neunziger Jahre unterschiedliche Vorschläge gegeneinander abgewogen. Insbesondere die zu erwartenden massiven Lärmbelastungen wurden damals gegen den Standort Schönefeld angeführt. Am Ende entschied man sich dennoch für diesen Standort ([www.handelsblatt.com/unternehmen/handel-konsumgueter/flughafen-berlin-fehler-6-die-standortwahl/6724430-7.html?ticket=ST-8727-T4kEeZ5JcisNWeVtvTay-ap1](http://www.handelsblatt.com/unternehmen/handel-konsumgueter/flughafen-berlin-fehler-6-die-standortwahl/6724430-7.html?ticket=ST-8727-T4kEeZ5JcisNWeVtvTay-ap1)). Noch während des Raumordnungsverfahrens wurde, aufgrund geänderter Prognosen, der Standort Schönefeld nur noch für einen Flughafen mit maximal 35 Millionen Passagieren pro Jahr geplant, statt wie ursprünglich vorgesehen für 60 Millionen Passagiere pro Jahr.

An den örtlichen Verhältnissen hat sich bisher nichts geändert. Die Einwohnerzahl ist sogar noch gestiegen ([www.blankenfelde-mahlow.de/Die-Gemeinde/Aktuelles/28-000-Einwohner-Gemeinde-w%C3%A4chst-rasant.php?object=tx,2407.4.1&ModID=7&FID=2407.2457.1&NavID=2407.16&La=1](http://www.blankenfelde-mahlow.de/Die-Gemeinde/Aktuelles/28-000-Einwohner-Gemeinde-w%C3%A4chst-rasant.php?object=tx,2407.4.1&ModID=7&FID=2407.2457.1&NavID=2407.16&La=1)). Die Flughafengesellschaft Berlin Brandenburg (FBB) plant mittlerweile die Erweiterung des Flughafens BER auf eine Kapazität von 58 Millionen Passagiere pro Jahr. Der sogenannte „Masterplan BER 2040“ sieht vor, dass die Kapazitäten des neuen Flughafens in fünf Schritten gesteigert werden. Für die erste Erweiterungsstufe – ein zusätzliches Terminal für 6 Millionen Passagiere pro Jahr – liegt bereits eine Baugenehmigung vor. Flughafenchef Engelbert Lütke Daldrup argumentiert, dass es sich bei den geplanten Ausbaustufen lediglich um den Bau neuer Gebäude auf einer ohnehin versiegelten und planfestgestellten Flughafenfläche handele. Die umliegenden Gemeinden bezweifeln hingegen, dass mehr Flugbewegungen nicht auch zu mehr Lärm führen und dass mit den derzeitigen zwei Start- und Landebahnen rund 60 Millionen Passagiere pro Jahr bewegt werden können. Dies würde 560 000 Flugbewegungen pro Jahr entsprechen. ([www.moz.de/nachrichten/brandenburg/artikel-ansicht/dg/0/1/1684534/](http://www.moz.de/nachrichten/brandenburg/artikel-ansicht/dg/0/1/1684534/)). Die Planfeststellungsabsicht zielte indes auf rund 360 000 Flugbewegungen pro Jahr ab ([www.berlin-airport.de/de/\\_dokumente/nachbarn/2004-08-13-planfeststellungsbeschluss.pdf](http://www.berlin-airport.de/de/_dokumente/nachbarn/2004-08-13-planfeststellungsbeschluss.pdf)).

Wegen des steigenden Passagieraufkommens in der Hauptstadt hat die FBB zudem entschieden, den Flughafen Schönefeld-Alt nach der Eröffnung des BER für eine Übergangszeit weiter zu betreiben. Durch diese Entscheidungen hat sich die FBB von der ursprünglichen „Midfield-Lösung“ mit nur einem Zentralterminal zunächst verabschiedet und das sogenannte Double-Roof-Konzept auf den Plan gerufen. Dies umfasst neben zusätzlicher Terminals auch neue Rollbahnen und Abstellpositionen. Die ursprünglich angedachten Lärmpausen für Anwohner

durch alternierende Landebahn-Nutzungen (nur die Nordbahn oder nur die Südbahn) sind damit nach Ansicht der Fragesteller kaum bzw. nicht mehr realisierbar ([www.tagesspiegel.de/berlin/berliner-flughafen-am-ber-wird-es-vorerst-keine-laerm-pausen-geben/19418218.html](http://www.tagesspiegel.de/berlin/berliner-flughafen-am-ber-wird-es-vorerst-keine-laerm-pausen-geben/19418218.html)). Die Anwohner befürchten, dass durch den zusätzlichen Neubau von weiteren Terminals die jetzt bewilligte „temporäre Maßnahme“ zur Dauerlösung ausgeweitet werden könnte. Flughafenchef Engelbert Lütke Daldrup argumentiert indes, dass Flugzeuge heutzutage viel leiser wären als in der Vergangenheit und somit die Anwohner nicht mehr belastet würden, als bei der vorherigen Lösung.

Nach Ansicht der Fragestellerinnen und Fragesteller ist diese Argumentation zu hinterfragen. Die Flugzeuge werden zwar leiser, durch die annähernde Verdoppelung des Flugbetriebs wird dieser Effekt aber überkompensiert. Unter dem Strich ist am BER bei Verwirklichung des Masterplans 2040 eine deutliche Lärmsteigerung zu prognostizieren bzw. jedenfalls kaum auszuschließen ([https://elib.uni-stuttgart.de/bitstream/11682/2402/1/FB\\_124\\_Ohlau.pdf](https://elib.uni-stuttgart.de/bitstream/11682/2402/1/FB_124_Ohlau.pdf)).

Wir fragen deshalb die Bundesregierung:

1. Welche konkreten inhaltlichen Informationen liegen der Bundesregierung über den Masterplan BER 2040 vor, und wie lauten diese?
2. Wie regelmäßig informiert die FBB die Bundesregierung im Rahmen der Aufsichtsratssitzungen über den Masterplan BER 2040, und welche Informationen muss die FBB gegenüber den Anteilseignern herausgeben?
3. Ist der Masterplan BER 2040 bereits vollständig fertig, und wenn nicht, wann soll dieser fertiggestellt werden?
4. Wurde der Masterplan BER 2040 bereits vom Aufsichtsrat der FBB verabschiedet, und wenn nicht, wann ist die Verabschiedung des Masterplans BER 2040 geplant, bzw. welchen Status genießt der Masterplan BER 2040 derzeit im Aufsichtsrat?
5. Welches Mitspracherecht steht der Bundesregierung laut Gesellschaftervertrag bei der Ausgestaltung des Masterplans BER 2040 zu, und inwieweit hat sich die Bundesregierung bereits in den inhaltlichen Diskurs zum Masterplan BER 2040 im Rahmen ihrer Aufsichtsratstätigkeit eingebracht?
6. Verfügt die FBB bereits über eine Ermächtigung in Form der Bildung von Budget, welche durch den Aufsichtsrat des BER bereits bewilligt wurde, bzw. wann soll diese Ermächtigung erteilt werden?
7. Was hat der Aufsichtsrat der FBB bereits besprochen und beschlossen hinsichtlich der Gründung einer Projektgesellschaft für den Ausbau des Flughafens BER ([www.berlin-airport.de/de/presse/presseinformationen/mitteilungen-archiv/2019/2019-03-08-ar-sitzung/index.php](http://www.berlin-airport.de/de/presse/presseinformationen/mitteilungen-archiv/2019/2019-03-08-ar-sitzung/index.php))?
8. Welche konkreten Aufgaben soll diese Projektgesellschaft übernehmen?
9. Wie soll sich diese Projektgesellschaft konkret zusammensetzen?
10. In welchem Verhältnis steht die Projektgesellschaft zur Flughafengesellschaft FBB, und wie bzw. von wem soll sie kontrolliert werden?
11. Befürwortet die Bundesregierung die Kapazitätserweiterung des Flughafens BER auf 58 Millionen Passagiere pro Jahr, und wenn ja, warum?  
Wenn nicht, welche Argumente sprechen aus Sicht der Bundesregierung dagegen?
12. Wie bewertet die Bundesregierung den Ausbau des Flughafens BER im Rahmen des Masterplans BER 2040 vor dem Hintergrund der Erreichung der Klimaschutzziele im Jahr 2030 und darüber hinaus?

13. Welche Kenntnisse bzw. Pläne hat die Bundesregierung, wie 560 000 Flugbewegungen pro Jahr am Flughafen BER absolviert werden sollen, unter Berücksichtigung des rechtlich bindenden Nachtflugverbotes, der zwei Start- und Landebahnen und dem am Flughafen Schönefeld vorherrschenden Flugzeugmix?
14. Welche Position vertritt die Bundesregierung in Bezug auf den angestrebten Ausbau des Flughafens BER im Rahmen des Masterplans BER 2040 hinsichtlich einer gesamtstaatlichen Bedarfsplanung für den Luftverkehr insgesamt und den innerdeutschen Flugverkehr im Besonderen?
15. Welche Rolle spielt der Flughafen BER und damit der Masterplan BER 2040 aus Sicht der Bundesregierung hinsichtlich der Erarbeitung eines ostdeutschen Flughafenkonzeptes?
16. Welche Position vertritt die Bundesregierung hinsichtlich der Verkehrsverlagerung innerdeutscher Flugbewegungen auf die Schiene, und welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung daraus für den Masterplan BER 2040?
17. Auf welcher Luftverkehrsprognose basiert die angestrebte Kapazitätssteigerung durch den Masterplan BER 2040 (bitte konkrete Quellen angeben)?
18. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung über eine mögliche Veränderung der Flugrouten durch die Kapazitätserweiterung am Flughafen BER im Rahmen des Masterplans BER 2040 bzw. welche Prognosen gibt es dazu im Masterplan BER 2040 (bitte nach den fünf unterschiedlichen Ausbaustufen des Masterplans BER 2040 auflisten), und inwieweit weichen diese von den vom Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) vor der ursprünglich geplanten Eröffnung des Flughafens BER beschlossenen Flugrouten für den Flughafen BER ab?
19. Wird es, aus Sicht der Bundesregierung, durch den Masterplan BER 2040 zu einer Veränderung der Lärmschutzgebiete vor Ort kommen, und wenn ja, wie werden diese aussehen?
20. Welche Kenntnisse und Prognosen liegen der Bundesregierung über die Auswirkungen auf Mensch und Umwelt durch die Zunahme des Flugbetriebs und mögliche geänderte Flugrouten vor, und was steht diesbezüglich im Masterplan BER 2040?
21. Gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung Äußerungen im Masterplan BER 2040 über die Dauerschallbelastung, und wenn dies nicht Teil des Masterplans BER 2040 ist, wie und in welcher Form sollen die Anwohnenden über die Höhe der Dauerschallbelastung informiert werden?
22. Welche Maßnahmen für den aktiven Lärmschutz sind im Masterplan BER 2040 vorgesehen, um zusätzliche Lärmprobleme, die mit der Erweiterung des Flughafens auftreten werden (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller), zu bewältigen?
23. Welche Gespräche mit welchem Inhalt gab es zwischen den Gesellschaftern der FBB, Berlin, Brandenburg und dem Bund, im Nachgang zum erfolgreichen Brandenburger Volksbegehren im Jahr 2013, in dem über ein Nachtflugverbot am BER von 22:00 bis 6:00 Uhr entschieden wurde, und welche Position vertritt die Bundesregierung hier?
24. Wie wird sich die Bundesregierung zur Position des Landes Brandenburg in der Folge des Volksbegehrens zum Nachtflugverbot positionieren, und inwieweit ist die Bundesregierung bereit, dem Brandenburger Volksbegehren zu entsprechen?

25. Welche Berechnungen legt die FBB dem Aufsichtsrat vor, die belegen können, dass eine Erhöhung der Flugbewegungen der An- und Abflüge am Flughafen BER nicht zu einer Mehrbelastung der Anwohnerinnen und Anwohner führen wird, und wenn sie darüber bislang keine Berechnungen kennt, plant die Bundesregierung, diese von der FBB im Rahmen ihres Aufsichtsratsmandats anzufordern?
26. Wie viele sogenannte Einzelfreigaben für abweichende Flugrouten wurden am Flughafen Berlin Tegel im Jahr 2018 erteilt?
27. Wie viele sogenannte Einzelfreigaben für abweichende Flugrouten wurden am Flughafen Berlin Schönefeld für abweichende Flugrouten erteilt?
28. In welcher Form plant die Bundesregierung, als Anteilseignerin der FBB, die Öffentlichkeit allgemein und die Bewohnerinnen und Bewohner im direkten und näheren Umfeld des Flughafens BER in die Entscheidungen zum Masterplan BER 2040 einzubeziehen, unter Berücksichtigung der Aussagen aus dem Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD ([www.cdu.de/system/tdf/media/dokumente/koalitionsvertrag\\_2018.pdf?file=1](http://www.cdu.de/system/tdf/media/dokumente/koalitionsvertrag_2018.pdf?file=1) S. 120)?
29. Wird sich die Bundesregierung bei der FBB dafür einsetzen, dass diese die Öffentlichkeit im Allgemeinen und die Bewohnerinnen und Bewohner im direkten und näheren Umfeld des Flughafens BER im Besonderen in die Entscheidungen zum Masterplan BER 2040, über das bestehende Dialogforum hinaus, einbezieht, und wenn ja, in welcher Form?
30. Inwiefern wird das Umweltbundesamt in den Erarbeitungs- und Entscheidungsprozess für die Erweiterung des Flughafens BER durch den Masterplan BER 2040 einbezogen?
31. Inwiefern schätzt die Bundesregierung die geplanten Erweiterungen des BER im Rahmen des Masterplans BER 2040 als wesentliche Veränderungen ein?
32. Stellt die Änderung des Flughafenkonzepts für den BER vom Single-Airport zum Double-Roof-Konzept, aus Sicht der Bundesregierung, eine wesentliche Veränderung des ursprünglichen Planfeststellungsbeschlusses dar?
33. Wie will die Bundesregierung rechtssicher regeln, dass die vorübergehende Double-Roof-Lösung und die zusätzlichen Flugbetriebsflächen zurückgebaut werden, und wann soll dies nach jetzigem Zeitplan geschehen, bzw. wo sollen Zeitpunkt und vollständiger Rückbau rechtsverbindlich festgelegt werden?
34. Wie wird sich die Bundesregierung dafür einsetzen, dass das jetzige Double-Roof-Konzept (Mitbenutzung von Schönefeld-Alt) nicht dauerhaft weiter betrieben wird, ohne dass dies als wesentliche Änderung des ursprünglichen Planfeststellungsbeschlusses deklariert wird?
35. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus dem Umstand, dass der Bau des Flughafenterminals T2 nach einem Gutachten der Unternehmensberatung unzureichend geplant war und teurer als erwartet wird ([www.bz-berlin.de/berlin/neue-ber-panne-terminal-2-wird-doppelt-so-teuer/](http://www.bz-berlin.de/berlin/neue-ber-panne-terminal-2-wird-doppelt-so-teuer/))?
36. Was wurde über die Vergabe des Baus des Flughafenterminals T2 im Aufsichtsrat des BER beraten und beschlossen, und auf welcher Grundlage geschah dies?
37. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung über die anstehenden luftseitigen Änderungen im Rahmen des Masterplans BER 2040?
38. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung über die anstehenden landseitigen Änderungen im Rahmen des Masterplans BER 2040?

39. Welche Flugbetriebsflächen wurden oder werden im Rahmen des Double-Roof-Konzepts zusätzlich zu den planfestgestellten Flugbetriebsflächen gebaut (bitte als Plan mit entsprechender Kennzeichnung beilegen)?
40. Welche weiteren Flugbetriebsflächen sind im Masterplan BER 2040 zusätzlich zu den planfestgestellten Flugbetriebsflächen vorgesehen (bitte als Plan mit entsprechender Kennzeichnung beilegen)?
41. Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass durch die geplanten Änderungen am BER, die mit sukzessiven baulichen Änderungsmaßnahmen, technischen Verbesserungen und einer allgemeinen Zunahme des Luftverkehrs einhergehen werden, zusätzliche räumliche Konflikte aufgeworfen werden, die der vorliegende Planfeststellungsbeschluss nicht mehr zu bewältigen vermag?  

Wenn nicht, welches Ausmaß müssten, nach Auffassung der Bundesregierung, Änderungsmaßnahmen am BER erreichen, damit sie nicht mehr vom vorliegenden Planfeststellungsbeschluss gedeckt wären?
42. Inwiefern sieht die Bundesregierung es als problematisch, eine absehbar und erklärtermaßen große Flughafenerweiterung so weit in einzelne Planungs-, Antrags-, und Genehmigungsverfahren zu untergliedern, dass eine Wesentlichkeit der Änderung nicht mehr gegeben und ein Planfeststellungsverfahren nicht erforderlich ist?
43. Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass am Flughafenstandort Berlin Schönefeld der Flugbetrieb unbegrenzt anwachsen kann?
  - a) Wenn dies nicht der Fall ist, bei welcher Anzahl an Flugbewegungen pro Jahr wäre eine Grenze für den Standort erreicht?
  - b) Wenn dies nicht der Fall ist, bei welcher Anzahl an Fluggästen pro Jahr wäre diese Grenze für den Standort erreicht?
  - c) Bei welchen Lärm- sowie weiteren Umweltbelastungen wäre diese Grenze für den Standort erreicht?

Berlin, den 4. Juni 2019

**Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion**





