

Antwort

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage 2072
des Abgeordneten Christoph Schulze
fraktionslos
Drucksache 5/5228

Schallschutz für die Anwohner des Flughafens BER: Schallschutz durch Flexibilität in der Flugverfahren und Flugrouten

Wortlaut der Kleinen Anfrage 2072 vom 02.05.2012:

Der Landtag hat am 19.04.2012 festgestellt:

„Der Landtag hat von Anfang an besonderen Wert auf den Schutz der Betroffenen gelegt, denn der Lärmschutz stellt für uns ein hohes Gut dar.“

Ein großer Teil der am schwersten wiegenden Lärmschutzprobleme am Flughafen BER liegt in der Doppelbelastung der Gemeinde Blankenfelde-Mahlow durch den Fluglärm von sämtlichen Anflügen aus Richtung Westen auf die Nordbahn und von sämtlichen Abflügen in Richtung Westen von der Nordbahn im Geradeausflug auf derselben Flugstrecke. Diese Doppelbelastung könnte weitestgehend – jedenfalls abgesehen von höchstens 2 bis 4 Spitzenstunden pro Tag – vermieden werden dadurch, dass Abflüge von der Nordbahn nach Westen entweder dort gar nicht stattfinden sondern sämtliche Abflüge nach Westen in diesen Zeiten allein auf der Südbahn abgewickelt werden, oder durch die Benutzung der drei vom Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung hierfür festgesetzten Abflugverfahren von der Nordbahn, die vor dem Siedlungsgebiet von Blankenfelde-Mahlow nach Süden abschwanken. Diese Flugverfahren sind nur für Zeiträume verwendbar, in denen kein Parallelflugbetrieb stattfindet, der aber wiederum nur in den genannten Spitzenstunden erforderlich werden kann. Hierzu hat das MIL in der Verwaltungsstreitsache über die Anfechtungsklage gegen den Planergänzungsbeschluss durch seinen Prozessbevollmächtigten, Rechtsanwalt Prof. Dr. D., im Schriftsatz vom 02.09.2011 (S. 38) Folgendes ausführen lassen:

"Da es sich [scil.: bei dem Dokument 4444, Erg. d. U.] nur um eine Empfehlung der ICAO handelt, ist auch ein Verzicht auf divergierende Abflugwege bei zeitgleichen Abflügen möglich. So hat die DFS im Luftfahrthandbuch Deutschland zum Dokument 4444, Kap. 6 Abschnitt 6.7.2.2. folgenden Text veröffentlicht:

„Unabhängige Parallelabflüge

Bei der Durchführung unabhängiger Parallelabflüge am Verkehrsflughafen München (Bahnabstand 2.300 m, Bahnversatz 1.500 m) findet Punkt b keine Anwendung.“

Der erwähnte Punkt b betrifft die Divergenz von 15° beim zeitgleichen Start auf Parallelstartbahnen. Sofern Abflüge von parallelen Startbahnen zeitlich gestaffelt werden können (außerhalb von Verkehrsspitzenzeiten), kann generell auf eine Divergenz der Abflugwege verzichtet werden." Das heißt aber auch: In diesen Nicht-Spitzenzeiten kann auch generell auf die Durchführung unabhängiger Parallelabflüge verzichtet werden. Zum selben Thema zitiert RA Prof. Dr. D. auf den Seiten 23 und 24 seines Schriftsatzes vom 02.09.2011 für das MIL als besonders zu beachtende Äußerung des Vertreters der dortigen Beigeladenen, d. h. der damaligen Flughafen Berlin Schönefeld GmbH, heute: Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, RA Dr. G., in dem Erörterungstermin der Träger öffentlicher Belange am 26.04.2001 zustimmend wie folgt:

„Die Bundesvereinigung gegen Fluglärm fragte, inwieweit die zeitparallelen Starts, die gegenwärtig anhand von geradlinigen Abflügen festgelegt sind, Auswirkungen auf die Lärmausbreitungsbereiche haben. Er wollte wissen, ob dies im Antrag berücksichtigt ist. Der Vertreter der Beigeladenen (d. h. der FBS, d. U.) erklärte, der Geradeausflug stelle den Normalfall vor, in der Regel werde nicht parallel gestartet. Betrachtet worden sei der Normalfall. Er verwies auf den Verkehrsflughafen München, wo trotz hoher Auslastung des Verkehrsflughafens nicht ständig parallele Abflüge stattfinden. Im Regelfall werde aller Voraussicht nach nicht parallel gestartet werden. Dieser Regelfall sei in der Lärmuntersuchung berücksichtigt.“

So weit zitiert das MIL zustimmend und als eigenen Vortrag Herrn RA Dr. G., den Verfahrensbevollmächtigten der FBS. Im Bahnnutzungskonzept der damaligen FBS (heute: FBB), das Teil des Planfeststellungsantrags vom 30.01.2000 (Band I Kapitel 5.1., Seite 152, und Band M Kapitel 21 zwischen Raum 4, Seite 52) ist, heißt es:

„5.1. Nutzung des Pistensystems (Bahnnutzungskonzept)

Aufgrund der geometrischen Lage der Pisten zu den Abfertigungseinrichtungen, der Lage der Rollwege, der vorherrschenden Windrichtungen und des tageszeitlichen Verkehrsarten ergibt sich im Zusammenspiel mit den Bahnnutzungskonzept eine bevorzugte Nutzungsrichtung der Pisten.

Das Bahnnutzungskonzept ist mit den betrieblichen Rahmenbedingungen (boden- und luftseitig) soweit abgestimmt, daß die Voraussetzungen für eine zügige möglichst verzögerungsfreie Verkehrsabwicklung gegeben sind. Weitgehend klare Trennungen der Inbound- und Outbound-Verkehre sind das Kernelement des Bahnnutzungskonzeptes. Arbeits- und Betriebsabläufe werden dadurch vereinfacht und harmonisiert, der Koordinationsaufwand minimiert.

Für den Flughafen Schönefeld gilt – wie für vergleichbare Flughäfen (z.B. London-Heathrow, München, Athen-Spata etc.), daß sich das Bahnnutzungskonzept auf der Nutzung bevorzugter Pisten für Starts bzw. Landungen („Preferential Runway Use“) entwickelt. Dabei wird in Abhängigkeit von der Verkehrslast (Tagesganglinie) eine Piste nur für Starts und die andere nur für Landungen genutzt. Nur bei hoher Verkehrslast (z.B. während der Spitzenstunden) werden beide Bahnen parallel für Starts- und Landungen genutzt. Mit diesem Bahnnutzungskonzept werden – wie das Beispiel London-Heathrow zeigt – mehr als 426.000 Jahresbewegungen erzielt. Für die Planungen zum neuen Flughafen Schönefeld wird von 360.000 Jahresbewegungen ausgegangen.

Die Pistennutzung wird durch den Versatz der Pisten von 1.250 m, den unabhängigen Betrieb beider Pisten und die zentrale Lage der Abfertigungseinrichtungen zwischen den Pisten bestimmt. Aus dem Pistenversatz und der Lage der Abfertigungseinrichtungen bestimmen sich die Rollwege.

Bei Anwendung des „Preferential Runway Use“ als Basiskonzept zur Pistennutzung wird zwar im begrenzten Umfang eine engere Koordination der Anflüge im Endanflugbereich bzw. der Abflüge erforderlich, es stehen der DFS jedoch geeignete Medien (z. B. COMPAS) zur Verfügung, um dies umzusetzen. In den Spitzenstunden sollte dieses Konzept nicht zur Anwendung kommen.

Für den Flughafen Schönefeld wird davon ausgegangen daß

- es pro Betriebsrichtung eine bevorzugte Pistennutzung geben wird.

- es eine gleichverteilte Nutzung pro Piste (50% 50%) von Starts und Landungen nur in Spitzenstunden und

- für langfristige Bahnnutzung eine Verteilung 70% / 30% zu erwarten ist.

Für die Berechnung des DES (Datenerfassungssystem) zur Betrachtung der Lärmauswirkungen wird eine gleichverteilte Nutzung pro Piste (50% / 50%) von Starts und Landungen nur in Spitzenstunden angesetzt. Dies ermöglicht die Betrachtung der maximalen Auswirkungen und eine maximale Flexibilität. Zur Betrachtung der kritischen Auslastungskapazitäten des Pisten- und Rollwegsystems wird entsprechend des Modellflugplans eine sich ändernde Pistennutzungsverteilung berücksichtigt, die sowohl die Verteilung von 70% / 30% als auch die von 50% / 50% einschließt.“

Im Band M Kapitel 214, Seite 52 des Planfeststellungsantrags heißt es dann weiter:

„Es zeigt sich, daß in 20XX das Pistensystem in den Belastungsspitzen abflugseitig bis zu 79% sowie anflugseitig bis zu 38% Auslastung erfahren wird. Das Bahnsystem ist somit ausreichend dimensioniert, um die prognostizierte Bewegungszahl unter den spezifizierten Randbedingungen (hier: eine Piste nur Starts die andere nur Landungen) abwickeln zu können.“

Unter Berufung auf diese Äußerung der früheren FBS und des MIL bzw. ihrer Vertreter über die Flexibilität des Betriebskonzepts am Flughafen BBI und der außerhalb der Spitzenzeiten gegebenen Möglichkeiten, zeitgleichen Parallelabflug zu vermeiden, hat sich die Gemeinde Blankenfelde-Mahlow im Schreiben ihres Bevollmächtigten vom 30.03.2012 an das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung gewandt und verlangt, dass zur Schonung ihrer durch die Doppelbelastung betroffenen Bevölkerung – insbesondere zur Nachtzeit – Abflüge nach Westen von der Nordbahn außerhalb von Spitzenstunden d. h. außerhalb von Zeiten, in denen ein Parallelbetrieb aus Gründen der Kapazität wirklich erforderlich wäre, unterbleiben. Hierauf hat das Bundesaufsichtsamt mit Schreiben vom 13.04.2012 Folgendes geantwortet:

„Die festgelegten Flugverfahren dienen der sicheren, geordneten und flüssigen Abwicklung des im Planfeststellungsverfahren zugelassenen Luftverkehrs unter Berücksichtigung der berechtigten Belange der Bevölkerung zum Schutz vor Fluglärm. Beim Ausbau des Verkehrsflughafens Berlin Brandenburg wurden, gestützt auf den Planfeststellungsbeschluss des Ministeriums für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg (heute: Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft (MIL)) vom 13.08.2004, die Voraussetzungen für einen parallel unabhängigen Flugbetrieb geschaffen. Das Bundesverwaltungsgericht hat in seinen Urteilen insoweit den Planfeststellungsbeschluss und die Berechtigung des Betreibers zur entsprechenden Nutzung des Flughafens bestätigt. **Das MIL hält als die zuständige Planfeststellungsbehörde und in Kenntnis Ihres Schreibens vom 30.03.2012 am parallel unabhängigen Betrieb des Flughafens in dem durch die Planfeststellung zugelassenen zeitlichen Umfang fest.**“

Aus diesem Grunde frage ich die Landesregierung:

1. Trifft es zu, dass das MIL gegenüber dem BAF darauf besteht, dass ein parallel unabhängiger Betrieb des Flughafens BER auch in den Zeiten durchgeführt wird, in denen dies aus Gründen der Kapazität und des Bedarfs nicht erforderlich ist?

2. Trifft dies auch für die Nachtzeit zu?

3. Aus welchen Gründen lässt das MIL einerseits gegenüber dem Bundesverwaltungsgericht und damit gegenüber der Öffentlichkeit ausführen, dass im erklärten Einverständnis mit dem damaligen Verfahrensbevollmächtigten der FBS und mit dem Betriebskonzept der FBS in ihrem Planfeststellungsantrag im Regelfall kein Parallelbetrieb durchgeführt werde, auf den deshalb außerhalb von Verkehrsspitzen-

zeiten verzichtet werden könne, während dasselbe Ministerium andererseits nach Aussage des BAF diesem gegenüber offenbar daran festhält, dass durchgehend ganztags und nachts ein parallel unabhängiger Betrieb des Flughafens durchgeführt werden müsse, und hindert auf diese Weise das Bundesamt für Flugsicherung daran, Flugverfahren festzusetzen und anzubieten, die den durch die Doppelbelastung am meisten betroffenen Bewohnern des unmittelbar im Westen an den Flughafen angrenzenden Gebiets eine sehr erhebliche Reduzierung der Lärmbelastung verschaffen würde?

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

Frage 1:

Trifft es zu, dass das MIL gegenüber dem BAF darauf besteht, dass ein parallel unabhängiger Betrieb des Flughafens BER auch in den Zeiten durchgeführt wird, in denen dies aus Gründen der Kapazität und des Bedarfs nicht erforderlich ist?

Zu Frage 1:

Nein. Die Planfeststellungsbehörde hat dem BAF die Rechtslage nach dem Planfeststellungsbeschluss mitgeteilt, wonach ein paralleler und unabhängiger Betrieb des Flughafens grundsätzlich und zu jeder Zeit zugelassen ist. Sie hat jedoch nicht verlangt, dass auch in Zeiten, in denen dies aus Gründen der Kapazität und des Bedarfs nicht erforderlich ist, ein paralleler unabhängiger Betrieb durchgeführt werden muss. Die Entscheidung über das konkrete Betriebsregime zu einzelnen Zeitpunkten trifft die Flughafengesellschaft im Zusammenhang mit der DFS, nicht die Planfeststellungsbehörde.

Frage 2:

Trifft dies auch für die Nachtzeit zu?

Zu Frage 2:

Im Hinblick auf den nächtlichen Flugbetrieb enthält der Planfeststellungsbeschluss vom 13. August 2004 auf Seite 105 u. a. die folgende Regelung:

Die nächtlichen An- und Abflüge mit Flugzeugen sind unter Berücksichtigung der Siedlungsstruktur und, soweit es aus Gründen der Flugsicherheit vertretbar ist, so auf die Start- und Landebahnen zu verteilen, dass sich daraus insgesamt unter Berücksichtigung der Maximalpegel an- und abfliegender Luftfahrzeuge sowie der Zahl der davon Betroffenen die geringst mögliche Belastung für Flughafenanwohner ergibt.

Frage 3:

Aus welchen Gründen lässt das MIL einerseits gegenüber dem Bundesverwaltungsgericht und damit gegenüber der Öffentlichkeit ausführen, dass im erklärten Einverständnis mit dem damaligen Verfahrensbevollmächtigten der FBS und mit dem Betriebskonzept der FBS in ihrem Planfeststellungsantrag im Regelfall kein Parallelbetrieb durchgeführt werde, auf den deshalb außerhalb von Verkehrsspitzenzeiten verzichtet werden könne, während dasselbe Ministerium andererseits nach Aussage des BAF diesem gegenüber offenbar daran festhält, dass durchgehend ganztags und nachts ein parallel unabhängiger Betrieb des Flughafens durchgeführt werden müsse, und hindert auf diese Weise das Bundesamt für Flugsicherung daran, Flugverfahren festzusetzen und anzubieten, die den durch die Doppelbelastung am meisten betroffenen Bewohnern des unmittelbar im Westen an den Flughafen angrenzenden Gebiets eine sehr erhebliche Reduzierung der Lärmbelastung verschaffen würde?

Zu Frage 3:

Die Planfeststellungsbehörde hat dem BAF mit Schreiben vom 20. Dezember 2011 mitgeteilt, dass die Bewirtschaftung des Bahnsystems im Einzelnen auch in Verkehrsspitzenzeiten durch Festlegung geeigneter Betriebs- und Flugverfahren alleine dem BAF, der Flugsicherung und der Flughafengesellschaft unterliegt, solange der für das Luftverkehrsaufkommen mit dem Szenario 20XX abgesteckte Rahmen nicht überschritten wird.

Unter Federführung des MIL hat sich eine Arbeitsgruppe etabliert, in welcher u.a. das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung, die Deutsche Flugsicherung GmbH, die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Vertreter der Luftverkehrsgesellschaften und der Fluglärmschutzbeauftragte für den Verkehrsflughafen Berlin Brandenburg vertreten sind. Eines der Ziele dieser Arbeitsgruppe ist es, einvernehmliche Absprachen zwischen den o.g. Teilnehmern zu treffen, die eine möglichst lärmoptimierte Bewirtschaftung des Bahnsystems gewährleisten.