



Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung • 11030 Berlin

Präsidenten des Deutschen Bundestages
Herrn Prof. Dr. Norbert Lammert MdB
- Parlamentssekretariat -
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Jan Mücke, MdB

Parlamentarischer Staatssekretär beim
Bundesminister für Verkehr, Bau und
Stadtentwicklung

HAUSANSCHRIFT
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

POSTANSCHRIFT
11030 Berlin

TEL +49 (0)30 18-300-2100
FAX +49 (0)30 18-300-2119

psts-m@bmvbs.bund.de
www.bmvbs.de

Datum: Berlin, 14. DEZ. 2010
Seite 1 von 1

Kleine Anfrage der Abgeordneten Uwe Beckmeyer, Andrea Wicklein,
Sören Bartol, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD
betreffend

**„Festlegung der An- und Abflugrouten für den neuen Airport
Berlin Brandenburg International“**
- Drucksache 17/3720

Anlagen: Antwort der Bundesregierung auf die oben bezeichnete
Kleine Anfrage (mit 5 Mehrabdrucken)

Sehr geehrter Herr Präsident,

als Anlage übersende ich die Antwort der Bundesregierung auf die
oben bezeichnete Kleine Anfrage. Die Mehrabdrucke dieses Schrei-
bens mit Anlagen für die Fraktionen des Deutschen Bundestages sind
beigefügt.

Mit meinen besten Grüßen



Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Uwe Beckmeyer, Andrea Wicklein, Sören Bartol, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD betreffend
„Festlegung der An- und Abflugrouten für den neuen Airport Berlin Brandenburg International“
- Drucksache 17/3720

Frage 1: *Wie bewertet die Bundesregierung allgemein das geltende Verfahren zur Festlegung der An- und Abflugverfahren?*

Antwort:
Nach Auffassung der Bundesregierung hat sich das geltende Verfahren zur Festlegung der An- und Abflugverfahren bislang allgemein bewährt.

Frage 2: *Wie bewertet die Bundesregierung unter dem Gesichtspunkt des Vertrauensschutzes in staatliches Handeln, dass die Festlegung der An- und Abflugverfahren in einem gesonderten Verfahren außerhalb der luftrechtlichen Planfeststellung vom Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) nach Vorarbeiten der Deutschen Flugsicherung GmbH (DFS) durch Rechtsverordnung (§ 27 a LuftVO) des Bundes festgelegt werden?*

Antwort:
Die Bundesregierung hält es für zweckmäßig, dass die An- und Abflugverfahren außerhalb der luftrechtlichen Planfeststellung festgelegt werden. Bei der luftverkehrsrechtlichen Planfeststellung eines Flughafens werden prognostische Annahmen über die zukünftigen An- und Abflugverfahren und über die Flugbewegungszahlen berücksichtigt.

Frage 3: *Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung einen eigenen gestalterischen Planungsspielraum bei der Festlegung der An- und Abflugverfahren hat? Wenn ja, warum? Wenn nein, warum nicht?*

Antwort:
Ja. Die Eigenschaft der Festlegung von Flugverfahren als Planungsentscheidung bringt es mit sich, dass das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung eine eigene Abwägung durchzuführen hat, die neben der Sicherheit des Luftverkehrs und der öffentlichen Sicherheit und Ordnung auch die wesentlichen Auswirkungsfaktoren (insbesondere Fluglärm) generalisierend berücksichtigen muss (vgl. etwa BVerwG, Urteil vom 24.06.2004, 4 C 11.03 – juris, Rn. 23 ff.).

Frage 4: *Wie beurteilt die Bundesregierung die Beteiligungsmöglichkeiten der Bürgerinnen und Bürger und der Städte und Gemeinden bei der Festlegung der An- und Abflugverfahren am künftigen BBI?*

Antwort:

Die gesetzlich vorgeschriebene Einbindung der örtlichen Fluglärmkommission stellt ein geeignetes Verfahren zur organisierten, gebündelten Erfassung und Berücksichtigung der Interessen der örtlich Betroffenen dar.

Frage 5: *Wie wird nach Sicht der Bundesregierung sichergestellt, dass im Verfahren der Festlegung der An- und Abflugverfahren die Lärmauswirkungen der verschiedenen Varianten auf die einzelnen Siedlungsgebiete transparent dargestellt werden, damit eine fachlich fundierte und sachlich korrekte Abwägung vorgenommen werden kann?*

Antwort:

Die ständige Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts fordert als Abwägungsgrundlage im Hinblick auf den Auswirkungsfaktor Lärm die Ermittlung der voraussichtlichen Fluglärmbelastungen, die Heranziehung von hinreichend aktuellem und hinsichtlich Art und Umfang der Besiedelung aussagekräftigem Kartenmaterial sowie von Unterlagen über die Einwohnerzahlen der betroffenen Orte bzw. Ortsteile (BVerwG, Urteil vom 28.06.2000, 11 C 13.99 – juris, Rn. 44; Urteil vom 24.06.2004, 4 C 15.03 – juris, Rn. 21). Die geltenden Verfahrensregelungen tragen diesen Anforderungen Rechnung.

Frage 6: *Inwiefern wurden bei dem Vorschlag der Deutschen Flugsicherung für die Festlegung der An- und Abflugverfahren am Flughafen Berlin-Brandenburg International besonders schutzwürdige und schutzbedürftige Gebiete und Einrichtungen berücksichtigt?*

Frage 7: *Wurde in diesem Zusammenhang berücksichtigt, dass sich drei Forschungsreaktoren und die Landesanstalt für radioaktive Abfälle in der Nähe befinden?*

Antwort:

Die Fragen 6 und 7 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der am 06.09.2010 vorgestellte Entwurf einer ersten Grobplanung hatte lediglich den Zweck, eine erste Abschätzung für mögliche Betroffenheiten aufzuzeigen. Der Schutz der Bevölkerung sowie von Industrieanlagen ist bei den weiteren Planungen der Flugverfahren zu berücksichtigen. Diese Belange werden im Rahmen der Fluglärmkommission beraten und in die weitere Abwägung einfließen.

Frage 8: *Wie bewertet die Bundesregierung die Kritik am geltenden Verfahren zur Festlegung der An- und Abflugverfahren, wonach dabei die Aspekte des Lärmschutzes nicht ausreichend berücksichtigt werden?*

Antwort:

Die Bundesregierung weist darauf hin, dass die Berücksichtigung des Lärmschutzes gesetzlich verankert ist, entsprechend erfolgt und auch im weiteren Verfahren berücksichtigt wird. Die Gewährleistung eines sicheren Flugbetriebes hat oberste Priorität.

Frage 9: *Will die Bundesregierung sicherstellen, dass die Festlegung der An- und Abflugverfahren nicht nur als „planerische Größe“ kurz vor Inbetriebnahme eines Flughafens erfolgt, sondern künftig bereits Eingang in die Planfeststellung findet? Wenn ja, wie?*

Antwort:

Es wird auf die Antworten zu den Fragen 1 und 2 verwiesen.

Frage 10: *Teilt die Bundesregierung die Auffassung des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwGE 111, 276), dass aufgrund der Planfeststellung des Flughafens bei der Festlegung der An- und Abflugverfahren Vorgaben hinsichtlich des „Lärmpotentials“ bestehen, das insgesamt nicht verändert, sondern nur – im vorgegebenen Rahmen der Lage der Start- und Landebahnen – verteilt werden kann?*

Antwort:

Ja.

Frage 11: *Ist die Bundesregierung in diesem Zusammenhang der Auffassung, dass eine solche Einschränkung der planerischen Gestaltungsfreiheit auch dann besteht, wenn von Anfang an mit einem offenbar nicht tragfähigen Flugroutenkonzept geplant wurde und die Interessen weiterer Lärmbetroffener bei der Planfeststellung nicht berücksichtigt wurden?*

Antwort:

Diese Frage berührt die Grundlagen und die Bestandskraft der Planfeststellung und damit die Zuständigkeit der jeweiligen Länderbehörde.

Frage 12: *Wie steht die Bundesregierung angesichts der aktuellen Proteste wegen der Flugrouten am künftigen Flughafen Berlin-Brandenburg International zu den Forderungen nach einer Änderung des Verfahrens bei der Festlegung der An- und Abflugverfahren?*

Antwort:

Das Verfahren hat sich in der Vergangenheit insgesamt bewährt. Die Bundesregierung verfügt gegenwärtig nicht über Erkenntnisse, dass eine Verfahrensänderung in der Praxis zu insgesamt besseren Ergebnissen führen würde. Ergänzend wird auf die Antworten zu den Fragen 2 und 9 verwiesen.

Frage 13: *Wie bewertet die Bundesregierung den Umstand, dass die Festlegungen im Planfeststellungsbeschluss beim Flughafen Berlin-Brandenburg International nach den derzeitigen Verfahren zur Festlegung der An- und Abflugverfahren erheblich von den Planungen der Deutschen Flugsicherung abweichen und damit entgegen der Planfeststellung völlig neue Gebiete wesentlich belastet werden können? Sind hier Regressforderungen zu erwarten?*

Antwort:

Im Rahmen der Planfeststellung wurden von der DFS keine Flugverfahren „geplant“. Zur Erwartung von Regressforderungen kann die Bundesregierung keine Aussagen treffen.

Frage 14:

Welche neuen Erkenntnisse haben nach Einschätzung der Bundesregierung bei dem Vorschlag der Deutschen Flugsicherung für die An- und Abflugverfahren am Flughafen Berlin-Brandenburg International dazu geführt, dass im Unterschied zum Planfeststellungsbeschluss ein unabhängiger Parallelbetrieb der Start- und Landebahnen vorgesehen ist?

Antwort:

Es ist bekannt, dass die DFS bereits seit Ende 1998 von einem unabhängigen Parallelflugbetrieb beider Bahnen ausging. Die Abwicklung der prognostizierten Verkehre am Standort BBI setzt den funktionierenden Betrieb eines unabhängigen Parallelbahnsystems voraus (Ref.: Planfeststellungsbeschluss Seite 333 Punkt 2.2.4). Diese Festlegung im Planfeststellungsbeschluss ist Grundlage der Vorschläge der DFS.

Frage 15:

Wie begründet die Bundesregierung die öffentliche Aufforderung des Bundesministers für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Dr. Peter Ramsauer, wieder zu den alten Flugrouten aus dem Planfeststellungsverfahren zurückzukehren?

Antwort:

Bundesminister Dr. Ramsauer hat angesichts der zunehmenden öffentlichen Diskussion Verständnis für die Sorgen der betroffenen Bürger gezeigt und Verlässlichkeit der Politik eingefordert. Daher sollten die seinerzeit grob geplanten Flugrouten Ausgangspunkt für die Beratungen in der Fluglärmkommission sein, die der DFS Vorschläge unterbreiten muss. Die DFS wird diese ernst nehmen und sorgfältig prüfen.

Frage 16:

Wie begründet die Bundesregierung in diesem Zusammenhang die Äußerungen des Bundesministers für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Peter Ramsauer, dass möglicherweise unabhängige Parallelstarts nicht mehr notwendig sein könnten und welche fachlichen Aspekte lagen dieser Einschätzung zu Grunde?

Antwort:

Bundesminister Dr. Ramsauer hat hinterfragt, ob die Verkehrsmenge über den Tag verteilt eine ausschließliche Nutzung eines Konzeptes mit unabhängigem Parallelbahnbetrieb auch unter wirtschaftlichen Aspekten tatsächlich notwendig mache.

Frage 17:

Wie steht die Bundesregierung zu dem Problem, dass beim Flughafen Berlin-Brandenburg International bereits aufgrund des Planfeststellungsbeschlusses zahlreiche Schutzmaßnahmen getroffen wurden, die nunmehr nicht mehr so oder in dem Umfang erforderlich wären und aufgrund des Flugroutenvorschlages der Deutschen Flugsicherung nunmehr an anderen Orten Schutzmaßnahmen getroffen werden müssten? Sind in diesem Zusammenhang Regressforderungen zu erwarten und welche Kosten entstehen durch die weiteren Schutzmaßnahmen für den Bund?

Antwort:

Zur Wahrscheinlichkeit von Regressforderungen kann die Bundesregierung keine Aussage machen. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 11 verwiesen, wonach nachträgliche

Schutzaufgaben zum Planfeststellungsbeschluss (§ 75 Abs. 2 S. 2 VwVfG) jederzeit möglich sind.

Frage 18: *Wie bewertet die Bundesregierung den Umstand, dass rund um den Flughafen Berlin-Brandenburg International zahlreiche Städte und Gemeinden aufgrund des Planfeststellungsbeschlusses und der bis dahin bekannten Lärmauswirkungen ihre Landesentwicklungs- bzw. Regionalpläne ausgerichtet haben? Sind Regressforderungen zu erwarten?*

Antwort:
Zur Wahrscheinlichkeit von Regressforderungen kann die Bundesregierung keine Aussage machen. In der Sache handelt es sich um eine Angelegenheit der Länder, zu der die Bundesregierung keine Informationen besitzt.

Frage 19: *Wie steht die Bundesregierung in diesem Zusammenhang zu der Frage, dass Siedlungsbeschränkungszonen von Städten und Gemeinden ganz maßgeblich von der Lage der Flugrouten abhängen? Sind neue Anweisungen erforderlich? Welche Kosten entstehen für den Bund?*

Antwort:
Bereits 2006 wurden im Landesentwicklungsplan Flughafenstandortentwicklung (LEP-FS) Planungszonen zur Siedlungsbeschränkung ausgewiesen. Ferner wird durch das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm i.d.F. der Bekanntmachung vom 31. Oktober 2007 (BGBl. I S. 2550) festgelegt, in welchen Gebieten nach der Festsetzung des Lärmschutzbereichs gegebenenfalls zusätzlich Bauverbote und sonstige Beschränkungen der baulichen Nutzung gelten (§ 5, 6).

Frage 20: *Welche Position vertritt die Bundesregierung hinsichtlich der Prioritätensetzung bei der Festlegung der An- und Abflugverfahren in Bezug auf Flugsicherheit, Wirtschaftlichkeit und Lärmvermeidung bzw. Lärmschutz?*

Antwort:
Es wird auf die gesetzlichen Vorgaben verwiesen: Das Luftverkehrsgesetz gibt in § 27c Absatz 1 vor, dass Flugsicherung der sicheren, geordneten und flüssigen Abwicklung des Luftverkehrs zu dienen hat. Das Luftverkehrsgesetz bestimmt in § 29b, dass beim Betrieb von Luftfahrzeugen vermeidbare Geräusche zu verhindern sind und die Ausbreitung unvermeidbarer Geräusche auf ein Mindestmaß zu beschränken ist; auf die Nachtruhe der Bevölkerung ist in besonderem Maße Rücksicht zu nehmen. Die Luftfahrtbehörden und die Flugsicherungsorganisation haben auf den Schutz der Bevölkerung vor unzumutbarem Fluglärm hinzuwirken. Im Abwägungsprozess hat die Vermeidung von Gefährdungen des Luftverkehrs daher Vorrang. Bei der Abwägung müssen darüber hinaus Lärmschutzaspekte und wirtschaftliche Gesichtspunkte mit ihrem jeweiligen Gewicht berücksichtigt werden.

Frage 21: *Haben für die Bundesregierung Lärmvermeidung, Lärmschutz und der Schutz der Gesundheit Vorrang vor wirtschaftlichen Überlegungen? Wenn nein, warum nicht?*

Antwort:
Es wird auf die Antwort zu Frage 20 verwiesen.

Frage 22: *Sieht die Bundesregierung beim geltenden Verfahren zur Festlegung der An- und Abflugverfahren Wertungs- und Abwägungswidersprüche bei den Zielen Flugsicherung, Wirtschaftlichkeit und Lärmvermeidung? Wenn ja warum? Wenn nein, warum nicht?*

Antwort:

Im Hinblick auf die Festlegung der An- und Abflugverfahren müssen widerstreitende Belange in der Abwägung zu einem Ausgleich gebracht werden. Dass die Abwägung zwischen den genannten Belangen schwierig ist, ist dabei unstrittig.

Frage 23: *Wie will die Bundesregierung sicherstellen, dass die Festlegung der An- und Abflugverfahren bürgernah erfolgt und dass dabei Lärmvermeidungsaspekte mit sehr hoher Priorität berücksichtigt werden?*

Antwort:

Es wird auf die Antworten zu den Fragen 12 und 22 verwiesen.

Frage 24: *Wie bewertet die Bundesregierung die Kritik, dass die bisherige Planung der Deutschen Flugsicherung (DFS) für die An- und Abflugverfahren am künftigen BBI keine aussagekräftigen Aussagen hinsichtlich der Lärmeinwirkung enthält und örtliche Gegebenheiten wie Siedlungsdichte und Siedlungsgebiete nicht aktuell erfasst hat?*

Antwort:

Es liegt noch keine endgültige Planung der DFS vor, die in der Fluglärmkommission abschließend beraten werden kann. Daher kann gegenwärtig nicht unterstellt werden, dass die Planunterlagen den Anforderungen nicht genügen werden.

Frage 25: *Ist die Bundesregierung angesichts der Kritik am bisher geltenden Verfahren zur Festlegung der An- und Abflugverfahren am Flughafen Berlin-Brandenburg International der Auffassung, dass ein systematisches Konzept, wie Lärmeinwirkungen vermieden werden können, besteht? Wenn ja, mit welcher Begründung?*

Antwort:

Wie zuvor bereits ausgeführt, sieht die Bundesregierung nicht in erster Linie das dem gesetzlich geregelten Verfahren zugrunde liegende Konzept in der Kritik, sondern Art und Stand der Umsetzung sowie der Kommunikation im vorliegenden Fall. Da noch keine endgültige Planung vorgelegt worden ist, können derzeit auch keine genauen Aussagen über die Höhe der Fluglärmbelastung und die Anzahl der voraussichtlich vom Fluglärm betroffenen Menschen gemacht werden. Die abschließende Beurteilung dieser Fragen ist dem weiteren Verfahren bis zum Festlegungsverfahren beim Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) vorbehalten.

Frage 26: *Wenn nein, welche Maßnahmen will die Bundesregierung ergreifen, um ein solches systematisches Konzept zur Lärmvermeidung zu erarbeiten?*

Antwort:

Die Bundesregierung wird prüfen, wie durch luftverkehrsrechtliche Regelungen sichergestellt werden kann, dass im Planfeststellungsverfahren eine effektive Abstimmung mit der Flugsicherung durchgeführt wird, so dass bei der Planfeststellung die Lärmauswirkungen durch den An- und Abflugverkehr schon als planerische Größen Berücksichtigung finden und bei der Festlegung der An- und Abflugverfahren eine optimale „Bewirtschaftung“ des Fluglärms erfolgen kann.

Frage 27:

Wie bewertet die Bundesregierung den Widerspruch, dass die Deutsche Flugsicherung darauf hinzuwirken hat, laut § 29 Absatz 2 LuftVG die Bevölkerung vor unzumutbarem Fluglärm zu schützen, ihr aber gleichzeitig nach eigenen Aussagen für die BBI-Flugrouten keine Lärmemissionswerte vorliegen?

Antwort:

Lärmemissionswerte verschiedener Flugzeugtypen gehen in die Fluglärmrechnungen ein; die Ergebnisse fließen mit in die Routenplanung ein. Die Bundesregierung kann daher keine systematischen Widersprüche erkennen. Der Planungsprozess muss weiter entwickelt werden.

Frage 28:

Wie wird nach Einschätzung der Bundesregierung im Verfahren zur Festlegung der An- und Abflugverfahren sichergestellt, dass lärmrelevante Höhen und die jeweiligen Eigenschaften der Flugzeuge (Steigverhalten, Gewicht etc.) in den Abwägungsprozess einfließen?

Antwort:

In den Abwägungsprozess fließen alle relevanten Faktoren für die Berücksichtigung der Fluglärmbelastungen ein.

Frage 29:

Werden nach Einschätzung der Bundesregierung hinsichtlich der Transparenz gegenüber der betroffenen Bevölkerung moderne Lärmsimulationsverfahren angewandt, um im Vorfeld der Festlegung der An- und Abflugverfahren zu aussagekräftigen Bewertungen zu kommen?

Antwort:

Ja. Die DFS setzt das System NIROS (Noise Impact Reduction and Optimization System) ein.

Frage 30:

Wie schätzt die Bundesregierung angesichts des aktuellen Verfahrens bei der Festlegung der An- und Abflugverfahren am Flughafen Berlin-Brandenburg International die Beteiligungsrechte betroffener Gemeinden und Bürger ein und sieht die Bundesregierung hier Handlungsbedarf, das Verfahren und die Abwägungsprozesse transparenter zu gestalten?

Antwort:

Es wird auf die Antworten zu den Fragen 2, 9 und 12 verwiesen.

Frage 31:

Welche Verbindlichkeit haben die Empfehlungen der Lärmschutzkommission bei der Festlegung der An- und Abflugverfahren am künftigen BBI und welche rechtlichen Widerspruchs- bzw. Klagemöglichkeiten bestehen?

Antwort:

Gemäß § 32b Absatz 1 LuftVG berät die Fluglärmkommission unter anderem die Flugsicherungsorganisation und das BAF über Maßnahmen zum Schutz gegen Fluglärm und Luftverunreinigungen durch Luftfahrzeuge. Die Empfehlungen der Fluglärmkommission haben keinen bindenden Charakter. Halten die Genehmigungsbehörde, das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung oder die Flugsicherungsorganisation die vorgeschlagenen Maßnahmen für nicht geeignet oder für nicht durchführbar, so teilen sie dies der Kommission unter Angabe der Gründe mit. Darüber hinaus hat die DFS bei einer Abweichung von der Empfehlung der Fluglärmkommission dies gegenüber dem BAF gesondert zu begründen, das hierzu seine eigene Entscheidung fällt. Die Festlegung von Flugverfahren kann von den Betroffenen mittels Feststellungsklage vor dem Oberverwaltungsgericht angegriffen werden.

Frage 32: *Wie kann aus Sicht der Bundesregierung ein systematischer Abwägungsprozess zwischen den unterschiedlichen Interessen und Belangen bei der Festlegung der An- und Abflugverfahren sichergestellt werden, bei dem Abwägungsdefizite und Fehlgewichtungen vermieden werden?*

Antwort:

Die Abwägung hat stets im Einzelfall unter Berücksichtigung sämtlicher möglicherweise betroffener Belange generalisiert, d. h. nicht parzellenscharf zu erfolgen. Ein Abarbeiten von „Checklisten“ o. ä. verbietet sich. Allerdings bestehen die Anforderungen der Rechtsprechung an das Abwägungsmaterial und den Abwägungsvorgang generell und sind bei jeder Festlegung zu beachten. Insoweit wird auf die Antwort zu Fragen 2 und 5 verwiesen.

Frage 33: *Wie bewertet die Bundesregierung die geltende Regelung im § 29b des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG), mit der die Interessen der Anwohner zu mindestens den Interessen der Wirtschaftsunternehmen gleichgestellt sind?*

Antwort:

Es wird auf die Antwort zu Frage 20 verwiesen.

Frage 34: *Beabsichtigt die Bundesregierung, den Schutz der Bevölkerung gegenüber den wirtschaftlichen Interessen der Flughafensbetreiber zu mindern?*

Antwort:

Nein.

Frage 35: *Ist nach Sicht der Bundesregierung unter Wirtschaftlichkeit von Flugrouten auch zu verstehen, den Flugverkehr mit möglichst wenig Personal abzuwickeln?*

Antwort:

Nein.

Frage 36: *Wie steht die Bundesregierung zu Festlegung des Koalitionsvertrages, wonach an den Flughäfen durch eine Präzisierung im Luftverkehrsgesetz mehr Nachtflüge ermöglicht werden sollen und wie ist der Stand der Umsetzung?*

Antwort:

Die weitere Prüfung von Umsetzungsoptionen zu diesem Anliegen des Koalitionsvertrages ist bis zur Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts im derzeit anhängigen Revisionsverfahren zum Ausbau des Flughafens Frankfurt/Main zurückgestellt worden. Mit einer Entscheidung wird im Laufe des kommenden Jahres gerechnet.

Frage 37: *Sind im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung oder in anderen Bundesministerien und Bundesämtern Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von Flughafenbetreibern, der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH oder der Fraport AG als sogenannte Externe Mitarbeiter beschäftigt?*

Frage 38: *Wie begründet die Bundesregierung in diesem Falle deren Beschäftigung?*

Antwort:

Die Fragen 37 und 38 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung werden keine "Externen Mitarbeiter" beschäftigt. Auch in den übrigen Bundesministerien sind keine Mitarbeiterinnen oder Mitarbeiter von Flughafenbetreibern, Flughafen AG Berlin-Brandenburg oder Fraport AG beschäftigt. Es wird darüber hinaus auf den jährlichen Bericht des BMI an den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages nach Maßgabe des Punktes 5 der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Einsatz externer Personen in der Bundesverwaltung hingewiesen.

Frage 39 *Ist beim Flughafen Berlin-Brandenburg International vorgesehen, dass Sichtanflüge auf bestimmte Flugrouten beschränkt werden oder im Einzelfall grundsätzlich ausgeschlossen werden und welche Flugrouten sind beim Flughafen Berlin-Brandenburg International nach den bisherigen Planungen dafür vorgesehen?*

Antwort:

Nach derzeitigem Planungsstand der DFS sollen Sichtflugstrecken weder auf bestimmte Flugrouten beschränkt noch im Einzelfall grundsätzlich ausgeschlossen werden.

Frage 40: *Wie bewertet die Bundesregierung die Einschätzung, dass der slow-descend approach (Langsamer Sinkflug) zwar zu reduziertem Triebwerksschub und größeren Höhen bei Anflügen führt, er aber bei Verkehrsflughäfen mit hoher Auslastung von der Flugsicherung schwer zu steuern sei?*

Antwort:

Der Begriff „slow-descend approach“ ist kein definierter, bei den zuständigen Stellen verwendeter Fachbegriff.

Frage 41: *Wie bewertet die Bundesregierung die Problematik, dass veröffentlichte Standard-Anflugverfahren bei Radarkontrolle nicht zwingend geflogen werden müssen und die Anflüge damit je nach Situation für die Bevölkerung überraschend verteilt werden können?*

Antwort:

Die Vorgehensweise ist über § 27a Abs. 1 LuftVO geregelt. Danach kann von veröffentlichten Standardverfahren abgewichen werden, um einen sicheren, geordneten und flüssigen Ablauf des Flugverkehrs zu garantieren.

Frage 42:

Wie kann durch Flight Management Systeme sichergestellt werden, dass die Bündelung von An- und Abflugrouten in einer Flugroute, die die geringsten Abweichungen und damit Lärmemissionen hervorruft, möglichst exakt eingehalten wird?

Antwort:

Nach Kenntnis der Bundesregierung erlauben moderne Navigations- und Flugführungsinstrumente eine genauere Einhaltung von Flugrouten als die früher eingesetzten Systeme.

Frage 43:

Inwieweit wurde bei der Frage des Anflugverfahrens zum Flughafen BBI bisher die Nutzung des Verfahrens CDA (Continuous Descent Approach) geprüft, bei dem das Flugzeug nach dem Verlassen der Reiseflughöhe kontinuierlich sinkt, um so die Triebwerke so lange wie möglich im „Leerlauf“ zu belassen und dadurch die CO₂- und Lärmemissionen zu senken.

Antwort:

Nach Kenntnis der Bundesregierung werden auch die Anflugverfahren in der Fluglärmkommission zu erörtern sein.

Frage 44:

Welche Abflugverfahren (z.B. Steilstart bzw. low-drag/low-power-Verfahren) führen nach Erkenntnissen der Bundesregierung zu Lärmvermeidung oder -minderung?

Antwort:

Neben lärmoptimierten An- und Abflugrouten ist das so genannte "Kontinuierliche Sinkflugverfahren" eine weitere Möglichkeit, Lärmbelastungen in bestimmten Bereichen der Flugplatzumgebung zu reduzieren; ebenso das Flugverfahren Low-Drag/Low-Power.

Frage 45:

Ist es nach Erkenntnissen der Bundesregierung möglich, am Flughafen Berlin-Brandenburg International analog zum Frankfurter Flughafen aufgrund vorinstallierter Lärmtore den Lärmpegel jedes einzelnen Flugzeuges zu erfassen und zu dokumentieren?

Antwort:

Gemäß § 19 a LuftVG ist der Betreiber des Flughafens Berlin-Brandenburg International verpflichtet, eine Fluglärmmessanlage zu betreiben, den Fluglärm kontinuierlich zu erfassen und zu dokumentieren sowie die Mess- und Auswertergebnisse regelmäßig zu veröffentlichen. Hinsichtlich der Planungen für die Fluglärmmessanlage am Standort BBI wird auf die Antwort zu Frage 49 verwiesen.

Frage 46: *Wie schätzt die Bundesregierung das Problem ein, dass Flugerwartungsgebiete häufig trichterförmig ohne ausreichende seitliche und höhenmäßige Begrenzung festgelegt werden und durch welches Verfahren wird die Einhaltung der Flugerwartungsgebiete überwacht?*

Antwort:

Flugerwartungsgebiete werden nicht festgelegt. Festgelegt werden vielmehr Verhaltensanweisungen an die Luftfahrzeugführer, aus deren exakter Umsetzung sich eine Ideallinie ergibt (vgl. Antwort zu Frage 50).

Frage 47: *An welchen deutschen Verkehrsflughäfen besteht ein Fluglärmmonitoring bzw. sind Fluglärmüberwachungsanlagen vorhanden, um die Belastung durch Fluglärm transparent zu machen?*

Antwort:

Gemäß § 19a LuftVG müssen an allen deutschen Flughäfen und Landeplätzen, für die ein Lärmschutzbereich nach Fluglärmgesetz festzusetzen ist, Fluglärmmessanlagen installiert werden und die Fluglärmbelastung kontinuierlich erfasst und dokumentiert sowie regelmäßig veröffentlicht werden.

Frage 48: *Wie kann nach Sicht der Bundesregierung technisch und rechtlich der Flugverkehr beim Flughafen Berlin-Brandenburg International so gesteuert werden, dass nur nicht vermeidbarer Lärm bei den Betroffenen ankommt?*

Antwort:

Die Flugsicherung hat bei der Steuerung des Flugverkehrs gemäß § 27c Abs. 1 LuftVG stets auf den Schutz der Bevölkerung vor unzumutbarem Fluglärm hinzuwirken. Ergänzend wird auf die Antwort zu Frage 41 verwiesen.

Frage 49: *Wie wird beim Flughafen Berlin-Brandenburg International sichergestellt, dass entsprechende Messstationen direkt unter den jeweiligen An- und Abflugstrecken liegen?*

Antwort:

Hierzu liegen der Bundesregierung keine Informationen vor.

Frage 50: *Welche Konsequenzen sind rechtlich möglich, wenn Flugzeuge von der Flugstrecke und/oder vom Flugerwartungsgebiet abweichen und wie werden sie verfahrensmäßig umgesetzt?*

Antwort:

Das Abweichen von einem Flugverfahren ohne Flugverkehrskontrollfreigabe stellt einen Bußgeldtatbestand (§ 58 Absatz 1 Nummer 10 LuftVG i.V.m. § 43 Nummer 30 LuftVO) dar. Das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung verfolgt derartige Verstöße.