

Große Anfrage

der Abgeordneten Dr. Gregor Gysi, Sabine Leidig, Herbert Behrens, Dr. Dietmar Bartsch, Eva Bulling-Schröter, Dr. Dagmar Enkelmann, Diana Golze, Stefan Liebich, Thomas Lutze, Petra Pau, Sabine Stüber, Halina Wawzyniak und der Fraktion DIE LINKE.

Flughafen Berlin Brandenburg: Flugrouten, Lärmauswirkungen

Der Flugverkehr ist unter den motorisierten Verkehrsarten diejenige mit den höchsten Wachstumsraten. Weltweit gab es zwischen 1990 und 2010 eine Steigerung des Flugverkehrs um das Zweieinhalbfache. Rund 40 Prozent dieses Weltflugverkehrs erfolgt über kurze und mittlere Distanzen (regionaler Flugverkehr, womit Flugverkehre innerhalb der USA, innerhalb Europas usw. gemeint sind). Auf deutschem Boden gab es 1975 (Bundesrepublik Deutschland und DDR) 30 Millionen Fluggäste. 2008 waren es mit 130 Millionen Fluggästen gut viermal mehr.

Auch der reine Inlandsflugverkehr weist hohe Wachstumsraten auf. 1980 wurden in (West-)Deutschland 8,7 Millionen Inlandsflüge (mit vier Milliarden Personenkilometern) zurückgelegt. 2008 waren es in der Bundesrepublik Deutschland mit 18,2 Millionen Flügen gut doppelt so viele Flüge mit einer fast dreimal größeren Leistung. Dies steht in deutlichem Kontrast zum Schienenpersonenfernverkehr, der in Deutschland seit 1993 stagniert. Die Folge ist ein schnell steigender Anteil des Flugverkehrs an der gesamten (inländischen) Personenverkehrsleistung. 1991 lag der Anteil des Flugverkehrs an der Binnenverkehrsleistung bei 2,6 Prozent, 2008 waren es bereits 5,6 Prozent.

Die meisten Prognosen – so diejenigen der Flugzeugindustrie – gehen von einer weiteren Verdopplung des Flugverkehrs im Zeitraum 2010 bis 2025 aus. Dabei soll das Wachstum des regionalen Flugverkehrs überproportional sein. Für diese Perspektive werden neue Flughäfen und neue Start- und Landebahnen gebaut.

Die Steigerung des Flugverkehrs hängt in erheblichem Maß mit den niedrigen und im Verlauf der letzten zwei Jahrzehnte deutlich gesunkenen Ticketpreisen zusammen. Diese wiederum ist das Ergebnis einer umfassenden Subventionierung des Flugverkehrs (in Form von staatlich getragenen Verlusten vieler Airports, der staatlich finanzierten Infrastruktur, der Steuerfreiheit bei Kerosin, der hohen staatlichen Zuschüsse für die Flugzeugbauer Boeing, EADS/Airbus).

Der Flugverkehr entwickelt sich zunehmend zu einem Faktor, der die gesetzten Klimaziele torpediert. So konnten in der EU im Zeitraum 1990 bis 2008 die Gesamtemissionen der Treibhausgase bei Ausklammerung des Transportsektors weitgehend stabil gehalten werden. Deutlich angestiegen sind in diesem Zeitraum jedoch die Treibhausgasemissionen des Transportsektors. Dabei stiegen innerhalb des Transportsektors die dem Flugverkehr zugeschriebenen Emissionen um 80 Prozent, diejenigen des Straßenverkehrs um 25 Prozent. Die Treib-

hausgasemissionen des Schienenverkehrs hingegen konnten im gleichen Zeitraum um 50 Prozent reduziert werden.

Der Flugverkehr hat erhebliche negative Folgen für das Wohlbefinden und die Gesundheit vieler Menschen. In Deutschland klagen bereits vier Millionen Bürgerinnen und Bürger über „äußerst starke Belästigung“ und über „starke Störung und Belästigung“ durch Fluglärm; weitere 7,2 Millionen fühlen sich durch Fluglärm „mittelmäßig gestört“. Eine umfangreiche, durch den Epidemiologen Prof. Eberhard Greiser durchgeführte Studie im Großraum Köln, bei der Daten von mehr als einer Million Versicherten ausgewertet wurden, zeigte, dass die gesundheitlichen Folgen des Fluglärms von einem Dauerschallpegel von 40 dB(A) an linear steigen. Fluglärm wird in dieser Studie als mitverantwortlich für Schlafstörungen, Herz-Kreislauf-Erkrankungen bis hin zu Krebserkrankungen gesehen (www.umweltbundesamt.de).

Im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und FDP heißt es: „Neben einer Kapazitätsentwicklung der Flughäfen werden wir insbesondere international wettbewerbsfähige Betriebszeiten sicherstellen. Die dazu erforderliche Präzisierung im Luftverkehrsgesetz soll eine gleichberechtigte und konsequente Nachhaltigkeitsabwägung von wirtschaftlichen, betrieblichen und dem Lärmschutz geschuldeten Erfordernissen auch bei Nachtflügen sicherstellen.“ In diesem Sinn will die Bundesregierung das Luftverkehrsgesetz (LuftVG) so ändern, dass Nachtflugverbote faktisch aufgehoben werden bzw. dass die – von den Menschen vielerorts als unzureichend empfundenen – Nachtflugbeschränkungen an deutschen Flughäfen deutlich reduziert werden können.

Nach vielfältigen Auseinandersetzungen zwischen den Flughafenbetreibern in München, Frankfurt am Main und Halle/Leipzig und den örtlichen Bürgerinitiativen für Nachtflugverbote in diesen Regionen gibt es seit Herbst 2010 eine weitere Auseinandersetzung zum Thema Fluglärm und Nachtflugverbot, aber auch um den Vertrauensschutz, den Bürgerinnen und Bürger genießen sollten. Der für den Flughafen Berlin Brandenburg (BER) gültige Planfeststellungsbeschluss vom 13. August 2004 ging von Flugroutenplanungen aus, die sich nur unwesentlich von den für den Flughafen Berlin Schönefeld (SXF) bisher gültigen Flugrouten mit Geradeausstarts unterschieden. In der Sitzung der Fluglärmkommission am 6. September 2010 wurden hingegen von der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH davon deutlich abweichende Flugrouten für den BER präsentiert. Viele der von den veränderten Flugrouten potenziell betroffenen Städte und Gemeinden waren nicht in das Planfeststellungsverfahren für den BER einbezogen, obwohl sie nach zwischenzeitlichen Planungen inmitten der Flugkorridore lagen. In der Folge gründete sich eine Vielzahl von Bürgerinitiativen in den betroffenen Städten und Gemeinden.

In der abschließenden Sitzung der Fluglärmkommission am 4. Juli 2011 präsentierte die DFS daraufhin einen neuen Vorschlag mit noch einmal deutlich veränderten Flugrouten, durch die wieder andere Städte und Gemeinden betroffen wären. Viele von ihnen waren ebenfalls nicht in das Planfeststellungsverfahren eingebunden und sind nicht einmal in der Fluglärmkommission repräsentiert. Nach Angaben der DFS wären von den neuen Flugrouten 619 000 Menschen in Berlin und Brandenburg als sogenannte Neubetroffene verstärktem Lärm ausgesetzt. Auch hier gründeten sich in der Folge neue Bürgerinitiativen. Seitdem gibt es insbesondere in der Müggelseeregion mindestens wöchentlich Demonstrationen. Diese gipfelten am 28. August 2011 in einer Menschenkette um den Müggelsee mit 24 000 Teilnehmerinnen und Teilnehmern. Für September 2011 sind weitere Großdemonstrationen geplant. Endgültig festgesetzt werden Flugrouten durch das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) im Benehmen mit dem Umweltbundesamt (UBA) in Form einer Rechtsverordnung.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Von welchem Szenario geht die Bundesregierung hinsichtlich der Entwicklung des Flugverkehrs in Deutschland bis 2025 aus?
Welches Wachstum erwartet sie jeweils hinsichtlich des internationalen grenzüberschreitenden Flugverkehrs und welches hinsichtlich des Inlandsflugverkehrs?
2. Welche Bedeutung für Langfristprognosen misst die Bundesregierung der Tatsache bei, dass es in jüngerer Zeit mehrfach deutliche Einbrüche im Flugverkehr bzw. eine kurzzeitige Stagnation in den weltweiten Krisen 2001/2002 (Rezession und SARS), 2008/2009 (Wirtschaftskrise) und 2010 (Ausbruch des Eyjafjallajökull) gab?
3. Sieht die Bundesregierung einen Anlass für die Annahme, dass absehbare Krisen der Weltwirtschaft, wie sie sich heute bereits für 2012 abzeichnen, Einfluss auf die Entwicklung des Flugverkehrs haben?
4. Von welchen Erwartungen (Flugpassagierentwicklung und Entwicklung der Zahl der Flüge pro Jahr) geht die Bundesregierung bei der Entwicklung des Flugverkehrs auf dem BER bis zum Jahr 2025 aus?
5. Wie viele der Flüge von und zu den beiden heutigen Berliner Flughäfen sind Inlandsflüge (bitte um tabellarische Auflistung in Schritten von jeweils 100 km Entfernung und getrennt für beide Flughäfen)?
6. Wie viele der Flüge finden von und zu Zielen statt, die mit der Bahn schon jetzt in höchstens sechs Stunden erreichbar sind bzw. nach Realisierung aller Maßnahmen des Bedarfsplans Schiene in maximal sechs Stunden erreichbar wären?
7. Wie sieht die Energiebilanz für diese Flüge über kurze und mittlere Distanzen im Verhältnis zur Bahn aus?
8. Sind Biokraftstoffe (Agrosprit) nach Ansicht der Bundesregierung eine Lösung für die Problematik des rasant steigenden Anteils des Luftverkehrs an den Treibhausgasemissionen (bitte mit Begründung)?
Gibt es aus Sicht der Bundesregierung weitere alternative Treibstoffe für den Luftverkehr?
Wenn ja, welche sind das und warum?
9. Wie viele der Flüge von und nach Berlin hält die Bundesregierung unter Berücksichtigung des möglichen Ersatzes durch das ökologischere und das Klima deutlich weniger belastende Verkehrsmittel Bahn für verzichtbar?
Mit welcher Anzahl von Flügen am BER wäre dann noch zu rechnen?
10. Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung, um Inlands- und übrige Kurzstreckenflugverkehre auf die Bahn zu verlagern und somit sowohl erheblich Energie einzusparen als auch die klimaschädigende Wirkung des Luftverkehrs stark zu vermindern?
11. Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung, um die ungleiche Besteuerung des Flug- und des Bahnverkehrs aufzuheben?
Welche Maßnahmen sind darüber hinaus geplant, um das ökologischere Verkehrsmittel Bahn gegenüber dem Flugverkehr zu begünstigen und damit für die Fahrgäste attraktiver zu machen?
12. Hält die Bundesregierung eine Entwicklung des BER zu einem internationalen Flughafen mit Drehkreuzfunktion für absehbar (bitte mit Begründung)?
13. Sind weitere Start- und Landebahnen geplant?
Von welchen Szenarien für die Entwicklung des Fluggastaufkommens geht die Bundesregierung dabei aus?

14. Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass mit dem Planfeststellungsbeschluss für den BER ein unabhängiger Parallelbetrieb bereits genehmigt wurde (bitte mit Begründung)?
15. Ist die Bundesregierung wie das Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft Brandenburg der Ansicht, dass es keine Auswirkungen auf die Pistenkapazität bei einer Flugroutenregelung nach dem Modell der Ausnahmegenehmigung des Münchener Flughafens gäbe (siehe Landtag Brandenburg, Drucksache 5/3498 – www.mil.brandenburg.de)?
16. Wird die Bundesrepublik Deutschland als Anteilseigner der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH (FBS)/Berliner Flughafen-Gesellschaft mbH (BFG) zum Schutz der Bürgerinnen und Bürger vor Fluglärm konsequent darauf drängen, dass der unabhängige Parallelbahnbetrieb nur zu Spitzenzeiten auf dem BER zur Anwendung kommt, wenn dadurch die Gesamtlärmbelastung sinkt?
Wenn ja, in welcher Art und Weise?
Wenn nein, warum nicht?
17. Vertritt die Bundesregierung die Auffassung, dass ein Betriebsmodell mit nur temporär unabhängigem Parallelbetrieb zu keinen Einnahmeverlusten führen würde?
Falls nein, wie hoch wären die Einnahmeverluste auf Basis der Umsatzprognose der FBS jeweils für 280 000, 300 000, 340 000 und 360 000 Flugbewegungen pro Jahr?
18. Inwiefern setzt sich die Bundesregierung für einen Verzicht auf planmäßige Nachtflüge am BER in der Zeit von 22 bis 6 Uhr ein?
19. Wie viele außerplanmäßige Flugbewegungen hält die Bundesregierung nachts an diesem Standort für verträglich (bitte mit Begründung)?
20. Wie hoch beziffert die Bundesregierung die Nettofluglärmmentlastung bezogen auf den Nachtzeitraum zwischen 22 und 6 Uhr durch den BER wegen der damit zusammenhängenden Stilllegung der innerstädtischen Flughäfen Tempelhof und Tegel?
21. Teilt die Bundesregierung die von der Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel beim Landesparteitag der Berliner CDU am 13. Februar 2011 gemachte Aussage (siehe DER TAGESSPIEGEL vom 14. Februar 2011 – www.tagesspiegel.de): „Wenn das passiert, was jetzt beim BBI im Raum steht, nämlich dass man den Menschen bestimmte Flugrouten in Aussicht gestellt hat und anschließend macht man einfach etwas ganz anderes und sagt plötzlich: nein, nein, April, April, das wird ganz anders – sage ich: So etwas ist mit der CDU nicht zu machen.“?
Wenn nein, warum nicht?
22. Teilt die Bundesregierung die Forderung der Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel: „Die Verantwortlichen – bei der Flugsicherung oder wo auch immer – haben die Verpflichtung, dass eine vernünftige Lösung gefunden wird auf der Basis dessen, was versprochen wurde. Da darf es kein Wenn und kein Aber geben.“ (ebenda)?
Wenn nein, warum nicht?
23. Haben nach Auffassung der Bundesregierung sogenannte Altbetroffene weniger Rechtsanspruch auf Lärmschutz als sogenannte Neubetroffene (bitte mit Begründung)?

24. Teilt die Bundesregierung die Aussage des Bundesministers für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Dr. Peter Ramsauer: „Die Abflugrouten, die dem Planfeststellungsbeschluss für den Flughafen Berlin Brandenburg (BBI) zugrunde lagen, müssen die Basis aller weiteren Planungen bilden.“ (DER TAGESSPIEGEL vom 28. Oktober 2010, Berliner Morgenpost vom 28. Oktober 2010)?

Wenn nein, warum nicht?

25. Teilt die Bundesregierung die Aussage des Bundesministers für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Dr. Peter Ramsauer: „Die Bürger müssen sich darauf verlassen können, was Politik und Verwaltung ihnen zehn Jahre lang vorgelegt haben.“ (DER TAGESSPIEGEL vom 28. Oktober 2010, Berliner Morgenpost vom 28. Oktober 2010)?

Wenn nein, warum nicht?

26. Wie beurteilt die Bundesregierung die Aussage der Parlamentarischen Staatssekretärin beim Bundesminister für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit, Katherina Reiche: „Das intensive Engagement der Bürgerinnen und Bürger vor Ort hat bereits zu vielen Verbesserungen geführt.“ (Antwort vom 16. August 2011 auf das Schreiben der Bürgerinitiative Friedrichshagen „Bitte um Unterstützung – Keine Flugrouten über den Müggelsee“)?

Welche Verbesserungen wurden erreicht (bitte detailliert auflisten)?

27. Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass die Fluglärmkommission ein gültiges Votum abgeben konnte, ohne dass ihr Lärmausbreitungskarten vorlagen, die die konkreten Gesamtlärmbelastungen aus An- und Abflügen durch die verschiedenen zur Diskussion stehenden Flugrouten in den jeweiligen Ortslagen darstellen (bitte mit Begründung)?
28. Wird die Bundesregierung in Vertretung des Bundes als Gesellschafter der FBS eine Gesellschaftermehrheit für den Verzicht auf eine Maximalauslastung der Kapazitäten des BER anstreben, wenn dadurch eine deutliche Lärmminimierung erreicht werden kann?

Wenn nein, warum nicht?

29. Hat die DFS jemals für den Standort Berlin und insbesondere den BER untersucht, ob eine Erhöhung der Anzahl der Fluglotsen zur Durchführung emissionsärmerer Anflugverfahren, wie zum Beispiel des CDA-Anflugverfahrens (CDA: Continuous Descent Approach – kontinuierlicher Sinkflug), die Luftverkehrssicherheit steigert und gleichzeitig weniger Bürger mit Fluglärm belastet?

Wenn ja, hat eine Abwägung der Prämissen Sicherheit, Gesundheit und Wirtschaftlichkeit stattgefunden und mit welchem Ergebnis (bitte mit Begründung)?

Wenn nein, befürwortet die Bundesregierung eine solche Untersuchung (bitte mit Begründung)?

30. Hat die Bundesregierung über den Aufsichtsrat ihren Einfluss auf die Entscheidungen der im ausschließlichen Eigentum der Bundesrepublik Deutschland befindlichen und mit hoheitlichen Aufgaben zur Flugsicherung beliehenen DFS geltend gemacht?

Wenn nein, warum hat die Bundesregierung darauf verzichtet, auf die Vorschläge der DFS im Sinne der Aussagen von Dr. Angela Merkel und Dr. Peter Ramsauer Einfluss zu nehmen?

31. Ist das der Dienst- und Fachaufsicht des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) unterstellte BAF bei Entscheidungen über die Festsetzung von Flugrouten weisungsgebunden (bitte mit Begründung)?
32. Welche Abwägungskriterien dienen in welcher Gewichtung dem UBA als Entscheidungsgrundlage für die Beurteilung der von der DFS vorgeschlagenen Flugrouten?
33. Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass das Vorgehen der DFS, ihren Vorschlag der Müggelseeroute ohne Ankündigung erst in der abschließenden Sitzung der Fluglärmkommission am 4. Juli 2011 zu verkünden, ohne dass sich die Betroffenen hierzu noch äußern konnten, den grundlegenden Regeln der demokratischen Gesellschaft und dem politischen Vertrauensschutz entspricht?
Wenn ja, warum?
34. Wie beurteilt die Bundesregierung die durch den letzten Flugroutenvorschlag der DFS erfolgte Missachtung des durchgehend den Protokollen der Sitzungen der Fluglärmkommission zu entnehmenden Wunsches, die Überquerung des Müggelsees als bedeutsame Wohn- und Erholungsregion Berlins zu vermeiden?
35. Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass das BAF die Müggelseeroute nicht gegen eine Empfehlung des Umweltbundesamtes festlegen sollte?
Wenn nein, warum nicht?
36. In welcher Art und Weise führten in der Vergangenheit die Stellungnahmen bzw. Einwände des UBA zu einer Änderung welcher Flugrouten auf welchen Flughäfen?
37. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass die von der DFS vorgeschlagene Flugroute über den Müggelsee gegen die Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen verstößt?
Wenn nein, warum nicht?
38. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass es durch die Anwendung unterschiedlicher Kriterien im Südosten und Südwesten Berlins für die Ansetzung von Mindestflughöhen zu einer mehrfachen Verletzung des Gleichheitsgrundsatzes und der Anwendung des Prinzips der gerechten Verteilung bei An- und Abflugrouten kommt?
Wenn nein, warum nicht?
39. Welche Kriterien für die Mitgliedschaft von Anrainerkommunen in Fluglärmkommissionen hält die Bundesregierung nach den Erfahrungen um den BER zukünftig für sinnvoll?
40. Wie beurteilt die Bundesregierung die derzeitige Zusammensetzung der Fluglärmkommission für den BER?
41. Wird sich die Bundesregierung beim BAF für eine Routenalternative einsetzen, die durch das Umfliegen dicht besiedelter Gebiete die Müggelseeregion, Erkner und die Havelseegemeinden entlastet?
Wenn nein, warum nicht?
42. Wird den Mitgliedern der Fluglärmkommission eine Karte mit den Gesamtbelastungen aus An- und Abflügen der geplanten Flugrouten so rechtzeitig zur Verfügung gestellt werden, dass sie vor Erlass der Rechtsverordnung noch Änderungsvorschläge einbringen können?
In wessen Verschulden lag das bisherige Unterbleiben der Veröffentlichung solcher Lärmdaten?

43. Sieht die Bundesregierung in der von der DFS am 4. Juli 2011 vorgestellten Ostwindabflugroute über den Großen Müggelsee einen Verstoß gegen das Lärmschutzgebot aus § 29b Absatz 2 LuftVG?
- Wenn nein, warum nicht?
44. Wie beurteilt die Bundesregierung die Möglichkeit einer Anflugschleife westlich von Werder (zwischen den Städten Werder und Brandenburg) über sehr dünn besiedeltem Gebiet und der Heranführung an diese Schleife in großer Höhe, wie dies von Bürgerinitiativen vorgeschlagen wurde, und damit analog zu den heutigen schwerpunktmäßigen Anflugrouten zum Flughafen Tegel (TXL)?
45. Wie beurteilt die Bundesregierung die Möglichkeit von Geradeausabflügen bis westlich von Werder und dann erst abknickend, wie dies von Bürgerinitiativen vorgeschlagen wurde?
46. Werden bei der Prüfung der Wirtschaftlichkeit der Routenalternativen durch die DFS auch die wirtschaftlichen Auswirkungen auf die durch Fluglärm belasteten Unternehmen, Selbständigen und abhängig Beschäftigten berücksichtigt?
- Wenn nein, warum nicht?
- Wenn ja, in welcher Art und Weise?
47. Prüft die DFS aktuell alternative Routen?
- Wenn ja, bis zu welchem Termin muss die DFS die Prüfung der Alternativen vorlegen?
- Wenn nein, prüft das BAF aktuell Alternativen?
- Um welche Alternativen handelt es sich im Einzelnen?
48. Wird der Zwischenbericht des BAF, der am 26. September 2011 vorgelegt werden soll, gleichzeitig den Anfang 2012 per Rechtsakt festzulegenden Endstand darstellen (bitte mit Begründung)?
49. Wurde in Erwägung gezogen, ergänzend eine Prüfung durch das Bundesministerium für Gesundheit vorzunehmen, bei der die konkreten, laut Planfeststellungsbeschluss verfügbaren passiven Schallschutzmaßnahmen (Schutz-zonen und Schutzziele) im Zusammenhang mit den konkreten, vorgeschla-genen Flugrouten auf ihre Auswirkungen auf die Anwohner beurteilt werden (bitte mit Begründung)?
50. Teilt die Bundesregierung die Auffassung des brandenburgischen Minister-präsidenten Matthias Platzeck, dass der BER hinsichtlich seiner lärmrele-vanten Grenzwerte und seiner allgemeinen Verkehrsregelungen zu den um-welt- und sozialverträglichsten Flughäfen in Europa gehören wird (bitte mit Begründung) (siehe Lokalanzeiger für die Gemeinde Blankenfelde-Mahlow vom 14. Oktober 2009, Seite 4 – www.blankenfelde-mahlow.de)?
51. Werden nach der Vorstellung des Zwischenberichtes noch Änderungsvor-schläge seitens der DFS oder der Fluglärmkommission vom BAF angenom-men (bitte mit Begründung)?
52. Hat die DFS das Flugroutenregime strikt aus den Vorgaben des Planfeststel-lungsbeschlusses von 2004 abgeleitet (bitte mit Begründung)?

53. Berücksichtigt die Planung der DFS bereits Kapazitäten weiterer Ausbaustufen des BER, die im Planfeststellungsverfahren von 2004 noch nicht enthalten sind?
54. Ist der Bundesregierung bekannt, dass das Erfordernis von um 15 Grad divergierenden Flugrouten bei zeitgleichen Starts im Erörterungstermin im Jahr 2001 von der Bundesvereinigung gegen Fluglärm thematisiert wurde und der Vorhabenträger damals erklärte, dass zeitgleiche Starts nur sehr selten („so gut wie nie“) notwendig werden und keine Auswirkungen auf die Lärmschutzzonen haben würden?
55. Ist die Bundesregierung der Ansicht, dass ein Umfliegen Berlins durch die von der Nordbahn startenden Flugzeuge mit Zielen im Norden, wodurch eine maximale Entlastung der Berliner Bevölkerung vom Fluglärm erreicht werden könnte, eine Abwägung zwischen dem Gesundheitsinteresse der Bevölkerung und dem Erreichen der Klimaschutzziele der Bundesregierung notwendig macht (bitte mit Begründung)?
56. Welches Entlastungs- bzw. Belastungspotential haben folgende konkrete An- und Abflugrouten, und wie groß sind deren Entlastungs- bzw. Belastungswirkungen für Gemeinden und Regionen im Umfeld des Flughafens:
- doppelte Südabkurvung (doppelte Hoffmannkurve) insbesondere außerhalb der Spitzenzeiten;
 - einfache Hoffmannkurve von der Südbahn bei Starts nach Westen;
 - gekurvte Anflüge von Süden her auf beide Landebahnen bei Landungen aus dem Osten;
 - einfache Hoffmannkurve von der Südbahn und Verlängerung der Startroute entlang der Autobahn 13 und Abkurvung nach Westen, nach der Autobahnanschlussstelle nach Osten zwischen der Anschlussstelle Groß-Köris und der Anschlussstelle Teupitz?
57. Wann und durch wen wurde die Schätzung für die Kosten des passiven Lärmschutzes gemäß dem Planfeststellungsbeschluss, bei der Kosten in Höhe von 140 Mio. Euro ermittelt wurden, vorgenommen?
58. Ist die Bundesregierung der Ansicht, dass die passiven Schallschutzmaßnahmen zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme des Flughafens ihre Schutzfunktionen bereits in vollem Umfang erfüllen müssen, oder geht die Bundesregierung davon aus, dass das Fehlen von Schallschutzmaßnahmen zu diesem Zeitpunkt ein im juristischen Sinne heilbarer Mangel ist (bitte mit Begründung)?
59. Wie hoch sind die einzukalkulierenden Kosten für Ausgleichszahlungen wie eine sogenannte Lärmrente für all diejenigen Betroffenen, die bis zur Inbetriebnahme des BER durch den Betreiber nicht mehr mit Schallschutzmaßnahmen ausgestattet werden können (bitte nach verschiedenen Ortslagen aufschlüsseln)?
60. Kann die Bundesregierung bestätigen, dass die für den BER geplanten Start- und Landeentgelte lärmintensive Flugzeuge im Vergleich zu den Entgeltordnungen anderer Flughäfen, wie insbesondere des Flughafens Frankfurt am Main, durch geringere Entgelte bevorzugt?
- Welche Flugzeugmuster werden am Standort Schönefeld im Vergleich zum Flughafen in Frankfurt am Main hinsichtlich der programmabhängigen Entgelte privilegiert?

61. Welche Ziele verfolgt die Bundesregierung als Anteilseigner der FBS?
Stehen Wirtschaftlichkeit, Daseinsvorsorge und das Erreichen der Klimaschutzziele für die Bundesregierung als gleichberechtigte Ziele nebeneinander, oder sind sie priorisiert, und wenn ja, wie?
62. Ist der Bundesregierung bekannt, dass das im Planergänzungsbeschluss zum Nachtschutzkonzept 2009 festgelegte Nachtschutzniveau – sechsmal über 55 dB(A) – weniger Lärmschutz bedeutet als das bereits 2004 beschlossene Tagschutzniveau – keine Maximalpegel über 55 dB(A)?
Wie bewertet die Bundesregierung dies?
Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass die Nachtruhe weniger schützenswert ist als die Ruhe am Tage?
63. Wie bewertet die Bundesregierung die Forderung, unverzüglich mit dem Gesundheitsmonitoring für den BER zu beginnen, um einen aussagekräftigen Vergleich der Belastungen vor und nach der Inbetriebnahme des Flughafens zu erhalten?
64. Inwieweit hat sich die Bundesregierung bei den anderen Gesellschaftern des BER bereits für einen unverzüglichen Beginn des Gesundheitsmonitorings eingesetzt, oder ist sie von diesen dazu aufgefordert worden?
65. Inwieweit ist die Bundesregierung bereit, die Ergebnisse eines so durchgeführten Gesundheitsmonitorings als Grundlage zur weiteren Planung und Umsetzung von Lärmschutz- und anderen Maßnahmen zu nehmen?
66. Unterstützt die Bundesregierung Forderungen betroffener Bürgerinnen und Bürger zur finanziellen Unterstützung bei der Errichtung von Wintergärten oder Gewächshäusern in den Gebieten, in denen eine Nutzung des Außenbereichs aufgrund von Fluglärm und anderen Belastungen durch den Flugverkehr kaum noch möglich sein wird?
67. Was plant die Bundesregierung, um im Fluglärmschutzgesetz bei eingeschränkter Nutzung von Außenbereichen einen Anspruch auf angemessene finanzielle Entschädigung gesetzlich zu verankern?
68. Wie hat sich die Bevölkerung in den Umlandgemeinden des BER seit 1990 entwickelt (bitte die demographische Entwicklung in Fünfjahresschritten für alle Ortslagen bis zu einer Entfernung von 12 km zum BER angeben)?

Berlin, den 7. September 2011

Dr. Gregor Gysi und Fraktion

