

Antworten des Herrn Bretschneider zu Fragen der Bürger aus der Informationsveranstaltung vom 07.07.2011

Fragen zu Flugbewegungen

Die „Alternative“ 4 und 5 führen über bzw. um Wildau herum. Dabei kann es auch zu Überflügen kommen.

Frage: Ist dem Ministerium bekannt, in welcher Höhe Wildau überflogen werden soll?

Antwort: Zur konkreten Höhe kann aktuell keine Angabe gemacht werden.

Bei Starts in Richtung Osten soll Wildau durch die Südkurve und die Routen 4/5 zugelärmt werden.

Frage: Wie viele Flugzeuge sollen Wildau am Tag überfliegen?

Antwort: Nach den Angaben der Deutschen Flugsicherung (DFS) in der Sitzung der Fluglärmkommission (FLK) vom 4.7. sind dies bei Ostwindlage etwa 107. Bei dem vorherrschenden Westwind sind keine Überflüge vorgesehen.

93 % der Flugbewegungen sollen über unserem Bundesland Brandenburg abgewickelt werden.

Frage: Warum wird Berlin so gut wie nicht überflogen?

Antwort: Die Aussage zu den Prozentwerten im Vorspann kann ich so nicht teilen. Berlin wird deutlich mehr überflogen, als hier unterstellt. Allerdings liegt der Flugplatz nun einmal im Süden der Hauptstadt, die Start- und Landebahnen sind auf Brandenburger Gebiet und die meisten Flugziele sind im Süden von Berlin. Insofern geht es nicht anders, als dass mehr über unser Land geflogen wird.

Für den Endausbau 2023 sind 360 000 Flugbewegungen im Jahr geplant. Dies ist nur im unabhängigen Parallelfly (Münchner Modell) als Geradeausflug (Grundlage des Planfeststellungsverfahrens) realisierbar.

Frage: Wenn die angestrebten Flugbewegungen am Anfang 2012/ 2013 noch nicht erreicht werden, wird dann der abhängige Parallelfly, also Geradeausflug gemäß der Planfeststellung, genutzt?

Antwort: Laut DFS soll das nicht erfolgen, obwohl dies auch in der FLK gefordert wurde. Die DFS ist dem nicht gefolgt. Sie sieht keine Möglichkeit für geteilte Verfahren.

Fragen zum Nachtflugverbot

Im Planfeststellungsverfahren wurde von Flügen von 06:00 bis 22:00 Uhr ausgegangen.

Frage: Welchen Standpunkt vertritt das Ministerium zum Thema Nachtflugverbot?

Antwort: Weder das Planfeststellungsverfahren von 2004 noch die Planergänzung von 2009 kennt eine solche zeitliche Begrenzung, wie hier im Vorspann vorgetragen. Die Planergänzung von 2009 regelt ein sehr weitgehendes Nachtflugverbot von 0.00 h – 5.00 h und eine differenzierte

Regelung von 22.00 h – 0.00 h, bzw. 5.00 h – 6.00 h. Dies ist auch meine Meinung.

Der BER liegt im Miteigentum des Landes Brandenburg. Das Nachtflugverbot könnte damit politisch durchgesetzt werden.

Frage: Inwieweit gibt es politisch Anstrengungen seitens der Landesregierung?

Antwort: Die Landesregierung hat sich zu der Regelung im Ergänzungsbeschluss 2009 bekannt. Nun ist das Bundesverwaltungsgericht gefordert, das im September entscheiden will.

Fragen zum int. Drehkreuz

Laut Planfeststellung und gültigem Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes von 2006 ist „Ziel des Ausbauvorhabens die Deckung des nationalen und internationalen Luftverkehrsbedarfs der Länder Berlin und Brandenburg. Gegenstand der Landesplanung ist nicht ein internationaler Großflughafen mit vier Start- und Landebahnen für 60 Mio. Passagiere, sondern ein mittelgroßer Verkehrsflughafen mit einem modernen Zwei-Bahn-System.“

Frage: Hat die Landesregierung vor, sich gegen geltendes Recht auszusprechen indem Sie ein Drehkreuz und einen Großflughafen propagiert?

Antwort: Ich sehe keinen Verstoß gegen geltendes Recht. Auch das aufgeführte Zitat ist kein Beleg für die im Vorspann vertretene Meinung. Weder „Drehkreuz“ noch „Großflughafen“ sind juristische Kategorien. Es bleibt beim Planfeststellungsbeschluss.

Fragen zum Vertrauensschutz

Die DFS hat das brandenburgische Infrastrukturministerium bereits 1998 von den Routenänderungen unterrichtet. Diese Information wurde jedoch nicht an die betroffenen Gemeinden weitergegeben. Auch wurde diese Information nicht im Planfeststellungsverfahren eingearbeitet. Die hier fehlende Rechtsstaatlichkeit und der damit verbundene Vertrauensbruch sind zu verurteilen.

Frage: Inwieweit ist die Landesregierung bereit, den für viele Bürger entstandenen finanziellen Schaden, in Form von unter Vertrauensschutz erworbenen Grundstücken und darauf errichteten Wohngebäuden, zu regulieren?

Antwort: Die hier vorgetragene Sachdarstellung und Bewertung wird nicht geteilt. Der Planfeststellungsbeschluss enthält ausdrücklich den Hinweis, dass die Routen nicht feststehen und später festgelegt werden. Von daher kann ich weder den Vorwurf der fehlenden Rechtsstaatlichkeit noch den des damit verbundenen Vertrauensbruchs akzeptieren. Im Übrigen bleibt abzuwarten, ob es wirklich zu dem behaupteten finanziellen Schaden kommt.

Die im Planfeststellungsverfahren festgelegten geraden Flugrouten sind in allen rechtlich relevanten Beschlüssen und Urteilen enthalten und auch rechtlich bestätigt (Planfeststellungsbeschluss 2004, Bestätigung des Planfeststellungsbeschlusses durch Bundesverwaltungsgerichtes 2006, Zurückweisung der Verfassungsbeschwerde gegen Urteil 2006 durch Bundesverfassungsgericht 2008 und Planergänzungsbeschluss zum Nachtflugbetrieb von 2009)

Frage: Ich bitte Sie als Volljuristen zu erläutern, weshalb hier kein Vertrauensschutz bezüglich neu festgelegter Flugrouten für neu betroffene Bürger besteht?

Antwort: Es gilt das bereits vorher Gesagte: Der Planfeststellungsbeschluss enthält keine Routen, sondern im Text sogar den ausdrücklichen Hinweis auf die DFS und die in Zukunft erst festzulegenden Routen. Juristisch ist das eindeutig. Ich verkenne allerdings nicht, dass die Kommunikation hierzu nicht ausreichend war.

Fragen zur Sicherheit

Laut DFS wurden die neuen Flugrouten lediglich mit einem Flugzeugtyp-Muster getestet bzw. simuliert. Die Alternative 5 und die Südkurve werden jedoch nicht nur von diesen Flugzeugtypen geflogen. Es heißt „fast alle Simulationen wären geglückt“.

Frage: Sind Sie der Meinung, dass dieser Test ausreichend die Sicherheitsrisiken testen konnte? Wie geht die Landesregierung mit diesen Sicherheitslücken um?

Antwort: Bei dem Test ging es nicht um die Sicherheit, sondern um die Spurtreue unter Lärmgesichtspunkten. Selbstverständlich muss die Sicherheit gewährleistet sein und die hat die DFS ohne Einschränkung bestätigt.

Die neuen Flugrouten sind durch die 15 ° Abknickung notwendig geworden. Diese Regelung wird von der ICAO vorgeschrieben. Dasselbe Regelwerk besagt, dass Flugrouten gewählt werden sollen, die ein Steigungswinkel von 3,3 % inne haben. Die Südkurve und die Alternative 5 sehen jedoch einen Steigungswinkel von 8 % - 10 % vor.

Frage: Warum wird der Bestimmung zur 15 ° Abknickung gefolgt und der Bestimmung zum Steigungswinkel nicht? Wird die Landesregierung sich diesem erkennbaren Sicherheitsrisiko annehmen und in welcher Form?

Antwort: Die Frage muss die DFS beantworten. Im Übrigen gilt selbstverständlich das zu der vorherigen Frage Ausgeführte zum Thema Sicherheit. Eine Einschränkung der Sicherheit darf es nicht geben.

Insbesondere die Südkurve kreuzt als Abflugrichtung die aus Osten kommende Anflugrichtung der Flugzeuge, die zum Punkt XX unterwegs sind. Die Komplexität von steigenden Flugzeugen, die sinkenden Flugzeugen entgegenfliegen ist sehr hoch somit risikoreich und nach Möglichkeit zu verhindern.

Frage: Sind diese Risiken der Landesregierung bekannt, bzw. hinreichend kommuniziert worden? Welche Argumente sind höher zu bewerten, so dass diese Risiken in Kauf genommen werden?

Antwort: Die DFS hat in der FLK versichert, dass in jedem Fall ein sicherer Flugbetrieb gewährleistet ist. Ich habe auch hier keinen Anlass, daran zu zweifeln.

Fragen zur Gesundheit

Im Planfeststellungsverfahren waren zwar keine Flugrouten festgelegt, jedoch wurden die darin festgelegten Schallschutzmaßnahmen anhand des Geradeausflugs festgelegt. Da nunmehr neue Flugrouten vorgelegt wurden, müsste ein neues

Programm für Schallschutzmaßnahmen vorgelegt werden.

Frage: Ist Ihnen diesbezüglich etwas bekannt? Sind Ihnen die Voraussetzungen für den Erhalt von Schallschutzmaßnahmen bekannt? Wenn ja welche sind das? Wo kann man sich darüber informieren?

Antwort: Das ist in der Tat der Fall. Die Lärmschutzzonen werden neu festgelegt, wenn die Flugrouten endgültig feststehen. Die Kriterien sind in den vorhandenen Planfeststellungsbeschlüssen zu finden, die im Internet veröffentlicht sind.