

Antwort

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage Nr. 4775
des Abgeordneten Christoph Schulze (fraktionslos)
Drucksache 6/11829

Umsetzung erfolgreiches Volksbegehren Nachtflugverbot 22 bis 6 Uhr am Flughafen BER - Desinteresse bis hin zur Verhöhnung der Bürgerschaft?

Namens der Landesregierung beantwortet der Chef der Staatskanzlei die Kleine Anfrage wie folgt:

Vorbemerkung des Fragestellers: Nach Angaben der Berliner Morgenpost vom 16.06.2019 in dem Artikel „Dietmar Woidke will Nachtflugverbot am BER ausweiten“ wird der Brandenburger Ministerpräsident zitiert, dass das Land Brandenburg bei den Mitgesellschaftern des Flughafens BER, Berlin und dem Bund, auf „mehr Ruhe am BER zwischen 5 und 6 Uhr morgens“ dringt

(Quelle: <https://www.morgenpost.de/flughafen-BER/article226181513/Flughafen-BER-Brandenburg-will-Nachtfluege-weiter-einschraenken.html>). Derzeit gibt es am Flughafen Tegel ein Nachtflugverbot von 23 bis 6 Uhr, am Flughafen Schönefeld gibt es derzeit kein Nachtflugverbot und mit Eröffnung des Flughafen BER soll es bisher nur ein Nachtflugverbot von 0 Uhr bis 5 Uhr geben. Eine Stunde vor und nach dieser Nachtpause sollen Starts und Landungen nur eingeschränkt möglich sein. Das erfolgreiche Volksbegehren zum Nachtflugverbot am zukünftigen Flughafen BER hat die Umsetzung eines Nachtflugverbots von 22 Uhr bis 6 Uhr am zukünftigen Flughafen BER zum Inhalt.

Der Brandenburger Landtag hat dieses Volksbegehren ohne Wenn und Aber angenommen.

Die Berliner Morgenpost zitiert Berechnungen der Flughafengesellschaft, dass die Ausweitung des Nachtflugverbots am zukünftigen Flughafen BER von 5 Uhr auf 6 Uhr, erhebliche Auswirkungen auf die Passagierzahlen hätte. Nach einer von der Flughafengesellschaft bekannt gemachten Untersuchung könnte es zu einem Verkehrsrückgang von 8 bis 18 Prozent kommen, was zur Folge hätte, „dass zwischen den Jahren 2020 und 2035 mindestens 57 Millionen Fluggäste weniger am BER abfliegen könnten.“ „Es könnten aber auch bis zu 128 Millionen Fluggäste weniger sein.“ (Quelle: siehe oben).

Wenn man diese Horrorzahlen der FBB über die Folgen eines verlängerten Nachtflugverbots von 5 Uhr auf 6 Uhr ernst nähme, hieße das, dass nach der Minimalvariante in 15 Betriebsjahren angeblich mindestens 57 Millionen Passagiere weniger befördert werden könnten. Dies angeblich, weil zwischen 5 Uhr und 6 Uhr keine Flugzeuge starten und ankommen könnten. Das verlängerte Nachtflugverbot von 5 Uhr auf 6 Uhr hieße ja nicht, dass keine Passagiere abgefertigt werden dürften. Wenn man die angeblichen Zahlen der FBB von 57 Millionen PAX Verlust auf 15 Jahre hochrechnet, bedeutete dies, dass zwischen 5 Uhr und 6 Uhr an die 10.400 Passagiere abfliegen müssten.

Das sind bei der durchschnittlichen Belegungszahl von 100 Passagieren pro Flug 100 Starts- und Landungen in der Zeit von 5 Uhr bis 6 Uhr. Wenn man die Maximalverlustzahl von 128 Millionen PAX hochrechnet bedeutete dies im gleichen Zeitfenster 23.400 Passagiere, bzw. 200 Starts- und Landungen.

Es scheint äußerst fragwürdig, ob jemals in dem Zeitfenster von 5 Uhr bis 6 Uhr 10.400 bis 23.400 Passagiere im Flughafensystem Berlin gestartet oder angekommen sind. Und es scheint auch extrem fragwürdig, ob diese Zahlen für die Zukunft auch nur ansatzweise realistisch sind. Alles in Allem wird hier wieder ein Horrorszenario gezeichnet. Das scheint das Markenzeichen der FBB zu sein, sich mit Superlativen und Übertreibungen zu schmücken. Der „weltbeste Flughafen“, der „weltbeste Schallschutz“ und die meisten Passagiere zwischen 5 Uhr und 6 Uhr. Das erinnert an die Kampagne für den Standort Schönefeld, in dem von mindestens 70.000 Arbeitsplätzen die Rede war. Es bleibt festzustellen, dass in den vergangenen 20 Jahren im Gesamtsystem des BER zahllose Arbeitsplätze verloren gegangen sind, obwohl die Passagierzahlen sich vervielfacht haben. Die Zahlen des BER, bzw. der FBB waren in der Vergangenheit meistens nicht belastbar und erinnerten an heiße Abluft.

Relevant aus betriebswirtschaftlicher Sicht ist nicht der Umsatz, d. h. die Menge an Passagieren, sondern, ob die Flughafengesellschaft pro Passagier in der Zeit von 5 Uhr bis 6 Uhr Gewinn macht. Herr Lütke Daldrup wird in dem Artikel der Berliner Morgenpost vom 16.6.2019 dahingehend zitiert: „Wenn wir mit dem BER erfolgreich sein wollen, kommen wir ohne die Randzeiten trotzdem nicht aus“, sagte Lütke Daldrup. „Insbesondere die für die gesamte Region wichtigen Langstreckenverbindungen nach Amerika und Asien müssen die Möglichkeit haben, die Randzeiten nutzen zu können.“ (Quelle: siehe oben).

Die Berliner Morgenpost zitiert den Berliner Koalitionsvertrag von SPD, Linken und Grünen „Für die Koalition ist es im Interesse der Menschen im BER-Einzugsgebiet und der Akzeptanz des Flughafens ein wichtiges Ziel, mehr Nachtruhe zu erreichen“. „Ziel ist es, regelmäßig zu Lärmpausen von sieben Stunden in der Nacht zu kommen.“. So soll laut der Berliner Morgenpost „geprüft werden, ob zur Reduzierung von Fluglärm an den Tagesrandzeiten nur von einer Start- und Landebahn am neuen Hauptstadtairport geflogen wird.“ (Quelle: siehe oben). Dieses Konzept, dass der Flugverkehr in der Nacht auf eine Start- und Landesbahn konzentriert wird, hat zur Folge, dass der nächtliche Fluglärm auf eine Start- und Landebahn konzentriert wird und eine erhebliche Zunahme des Fluglärms in der Nacht für die jeweils davon betroffenen Mitmenschen zur Folge hat. Die Ruhe der einen, wird durch erheblich mehr Lärm der anderen erzielt und spielt die Menschen gegeneinander aus.

Dieses Konzept der Konzentration der Flüge auf eine Start- und Landesbahn ist aber keine Umsetzung des Volksbegehrens für das Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr am Flughafen BER.

Bei der Beantwortung der Fragen wird deshalb vom Fragesteller explizit auf das unmittelbar geltende Recht, durch das Urteil des Bundesverfassungsgerichts LINK:

https://www.bundesverfassungsgericht.de/SharedDocs/Entscheidungen/DE/2017/11/es20171107_2bve000211.html hingewiesen.

In der Zwischenzeit gibt es ein Bundesverfassungsgerichtsurteil zur Auskunftspflicht von Regierungen zu Staatsunternehmen gegenüber dem Parlament und der Öffentlichkeit in Bezug auf die Verwendung von Steuergeldern (Bundesverfassungsgericht: Leitsätze zum Urteil des Zweiten Senats vom 7. November 2017 - 2 BvE 2/11 -). Die Leitsätze in diesem Urteil lauten wie folgt:

- „1. Der parlamentarische Informationsanspruch aus Art. 38 Abs. 1 Satz 2 und Art. 20 Abs. 2 Satz 2 GG ist auf Beantwortung gestellter Fragen in der Öffentlichkeit angelegt. Bei Vorliegen berechtigter Geheimhaltungsinteressen kann die Beantwortung parlamentarischer Anfragen unter Anwendung der Geheimschutzordnung geeignet sein, einen angemessenen Ausgleich zwischen dem Fragerecht der Abgeordneten und konfligierenden Rechtsgütern zu schaffen.
2. Das verfassungsrechtlich garantierte parlamentarische Frage- und Informationsrecht unterliegt Grenzen, die, auch soweit sie einfachgesetzlich geregelt sind, ihren Grund im Verfassungsrecht haben müssen. Vertraglich vereinbarte oder einfachgesetzliche Verschwiegenheitsregelungen sind für sich nicht geeignet, das Frage und Informationsrecht zu beschränken.
3. Der Informationsanspruch des Parlaments kann sich als Ausdruck der aus dem Demokratieprinzip folgenden Verantwortlichkeit der Regierung gegenüber dem Parlament nur auf Angelegenheiten beziehen, die in den Verantwortungsbereich der Regierung fallen. Die Verantwortlichkeit der Regierung im Kontext demokratischer Legitimation erstreckt sich auf alle Tätigkeiten von mehrheitlich oder vollständig in der Hand des Bundes befindlichen Unternehmen in Privatrechtsform. Dabei ist die Verantwortlichkeit der Regierung nicht auf die ihr gesetzlich eingeräumten Einwirkungs- und Kontrollrechte beschränkt.
4. Der Verantwortungsbereich der Bundesregierung für die Deutsche Bahn AG bezieht sich auf die Ausübung der Beteiligungsverwaltung sowie auf die Regulierungstätigkeit der Bundesbehörden und die sachgerechte Erfüllung des Gewährleistungsauftrages aus Art. 87e Abs. 4 GG. Darüber hinaus liegt auch die unternehmerische Tätigkeit der Deutschen Bahn AG im Verantwortungsbereich der Bundesregierung. Der Verantwortungszusammenhang wird nicht durch Art. 87e GG aufgehoben.
5. Die Bundesregierung ist nicht berechtigt, die Antwort auf parlamentarische Anfragen im Einzelfall unter Verweis auf die Betroffenheit der Grundrechte der Deutschen Bahn AG zu verweigern. Als vom Staat vollständig beherrschte juristische Person dient sie nicht der Ausübung individueller Freiheit Einzelner und kann sich nicht auf Grundrechte berufen. Auch räumt Art. 87e GG der Deutschen Bahn AG keinen abwehrrechtlichen Status gegenüber (gemeinwohlorientierten) Einwirkungen des Staates auf ihre Unternehmensführung ein.
6. Eine Grenze des Informationsanspruchs des Bundestages bildet das Wohl des Bundes oder eines Landes (Staatswohl), das durch das Bekanntwerden geheimhaltungsbedürftiger Informationen gefährdet werden kann.
 - a. Das fiskalische Interesse des Staates am Schutz vertraulicher Informationen seiner (Beteiligungs-) Unternehmen stellt einen verfassungsrechtlichen Staatswohlbelang dar.
7. Das verfassungsmäßige Frage- und Informationsrecht des Bundestages und die damit verbundene Auskunftspflicht der Bundesregierung stellen eine hinreichende Grundlage für einen in der Auskunftserteilung liegenden Grundrechtseingriff dar. Einer weitergehenden gesetzlichen Regelung bedarf es insoweit nicht.
8. Das parlamentarische Informationsrecht steht unter dem Vorbehalt der Zumutbarkeit. Es sind alle Informationen mitzuteilen, über die die Bundesregierung verfügt oder die sie mit zumutbarem Aufwand in Erfahrung bringen kann. Sie muss alle ihr zu Gebote stehenden Möglichkeiten der Informationsbeschaffung ausschöpfen.

9. Aus der grundsätzlichen verfassungsrechtlichen Pflicht der Bundesregierung, Informationsansprüche des Deutschen Bundestages zu erfüllen, folgt, dass sie die Gründe darlegen muss, aus denen sie die erbetenen Auskünfte verweigert. Einer besonderen Begründungspflicht unterliegt die Bundesregierung, soweit sie ihre Antwort nicht in einer zur Veröffentlichung in einer Bundestagsdrucksache bestimmten Weise erteilt, sondern dem Deutschen Bundestag eingestuft in der Geheimschutzstelle des Deutschen Bundestages zur Verfügung stellt.“

Das Bundesverfassungsgerichtsurteil „Leitsätze zum Urteil des Zweiten Senats vom 7. November 2017 - 2 BvE 2/11“ gilt synonym auch für die Landesregierung, weil es eine Entscheidung zur Klarstellung der Rechtsordnung des Grundgesetzes ist, dem auch Brandenburg unterliegt. Damit werden Ausflüchte wie, „der Landesregierung sind die Zahlen nicht bekannt“ usw. hinfällig. Das Land Brandenburg ist Gesellschafter und hat alle Möglichkeiten sich detaillierte Informationen zu beschaffen. Die Landesregierung ist gegenüber den Abgeordneten nach Artikel 56 Abs. 3 der Landesverfassung verpflichtet vollumfänglich zu informieren, sofern es nicht um interne Willensbildung der Landesregierung geht. Das kann beim vorliegenden Sachverhalt nicht der Fall sein. Die Flughafengesellschaft Berlin Brandenburg (FBB) als 100 prozentig öffentliche Gesellschaft ist verpflichtet detailliert und vollumfänglich Auskunft zu geben. Aussagen wie in der Kleinen Anfrage 6/2259 zu Fragen 4 und Frage 5 „ein niedriger dreistelliger Millionenbetrag gebunden“ ist schlicht inakzeptabel und macht den Eindruck der Vertuschung. Die FBB hat die Zahlen vorzulegen und die Öffentlichkeit zu informieren, weil es eben gerade keine „private Gesellschaft“, sondern eine „Staatsunternehmen“ und damit weitergehender Kontrolle als Privatfirmen unterliegt. Sollte die Landesregierung die konkrete und dezidierte Beantwortung der Fragen mit dem Verweis auf den Schutz vertraulicher Information „seines Beteiligungs-Unternehmen“ (siehe Ziffer 6a der Leitsätze) ablehnen, müsste die Landesregierung umfassend begründen, worin die Interessen des Landes Brandenburg liegen, dass diese Informationen nicht bekannt werden dürfen.

Vorbemerkung der Landesregierung: Der Landesregierung liegen weder alle zur Beantwortung der nachfolgenden Fragen erforderlichen Informationen vor noch verfügt sie zu allen Fragen über eigene Erkenntnisse. Im Interesse einer ausführlichen und vollständigen Beantwortung wurde die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB) um entsprechende Stellungnahmen gebeten, die in die nachfolgenden Antworten eingeflossen sind.

1. Wie viele Slots hatte die FBB am Flughafensystem Tegel, Tempelhof und Schönefeld vom Jahr 1991 bis zum 30.10.2008 (Schließung Flughafen Tempelhof) im gesamten Tagesablauf? Bitte Auflistung nach Jahren 1991 bis 2008 mit einem Durchschnittstag.
2. Wie teilten sich die Slots am Flughafensystem Tegel, Tempelhof und Schönefeld stündlich im Tagesablauf auf?

zu den Fragen 1 und 2: Beide Fragen werden wegen ihres inhaltlichen Zusammenhanges gemeinsam beantwortet. Nach Auskunft der Geschäftsführung der FBB wäre grundsätzlich zu beachten, dass ein Slot laut VO (EWG) 95/93 „(...) die von einem Koordinator gem. dieser Verordnung gegebene Erlaubnis ist, die für den Betrieb eines Luftverkehrsdienstes erforderliche Flughafeninfrastruktur eines koordinierten Flughafens an einem bestimmten Tag und zu einer bestimmten Uhrzeit [...] in vollem Umfang zum Starten oder Landen zu nutzen.“

Die Anzahl von verfügbaren Slots für das Flughafensystem Berlin setze sich aus der individuellen Kapazität der Flughäfen Tegel (max. 52 Gesamtbewegungen pro Stunde), Schönefeld (max. 26 Gesamtbewegungen pro Stunde) und bis 2008 Tempelhof (max. 30 Gesamtbewegungen pro Stunde, ersatzloser Wegfall der Kapazität mit Schließung des Flughafens) zusammen. Schwankungen im Tagesverlauf gebe es nicht, alle Slots seien im genannten Umfang während der gesamten Betriebszeit (Tegel 06-23 Uhr, Schönefeld 00-24 Uhr, bis 2008 Tempelhof 06-22 Uhr) verfügbar. Die Vergabe der Slots erfolgt ausschließlich durch die Fluko Flughafenkoordination Deutschland GmbH.

3. Wie viele Passagiere fertigte die FBB am Flughafensystem Tegel, Tempelhof und Schönefeld vom Jahr 1991 bis zum 30.10.2008 (Schließung Flughafen Tempelhof) im gesamten Tagesablauf ab? Bitte Auflistung nach Jahren 1991 bis 2008 mit einem Durchschnittstag. Wie viele davon im Zeitfenster von 5 Uhr bis 6 Uhr? Wie viele davon im Zeitfenster von 22 Uhr bis 24 Uhr? Wie viele davon im Zeitfenster vom 24 Uhr bis 5 Uhr?

zu Frage 3: Für den Zeitabschnitt von 1991 bis 2008 liegen der Geschäftsführung der FBB nach deren Auskunft lediglich Jahreswerte vor. Diese Flüge könnten nach Auskunft der Geschäftsführung der FBB daher nicht in den angefragten Zeitscheiben dargestellt werden. Zudem wird seitens FBB darauf verwiesen, dass eine Datenaufbewahrungsfrist von Flugtagebüchern für einen Zeitraum von 10 Jahren rückwirkend gelte.

Jahr	THF	TXL	SXF
1991	404.048	6.469.869	1.106.920
1992	836.551	6.664.045	1.523.726
1993	1.128.383	7.064.640	1.641.258
1994	1.035.617	7.334.031	1.900.318
1995	773.941	8.271.800	1.970.726
1996	718.254	8.373.952	1.869.618
1997	878.422	8.731.577	1.954.953
1998	933.761	8.881.771	1.947.304
1999	843.170	9.603.465	1.932.060
2000	757.426	10.343.697	2.209.444
2001	774.329	9.909.453	1.915.110
2002	612.867	9.879.888	1.688.028
2003	451.150	11.104.106	1.750.921
2004	441.580	11.047.954	3.382.166
2005	545.600	11.533.428	5.075.172
2006	634.538	11.812.625	6.059.343
2007	350.181	13.357.741	6.331.191
2008	278.555*	14.486.610	6.638.162

* Stichtag: 30.10.2008

4. Wie viele Mitarbeiter, unter der Berücksichtigung all ihrer Tochtergesellschaften, die für den Flughafenbetrieb notwendig waren, waren am Flughafensystem Tegel, Tempelhof und Schönefeld vom Jahr 1991 bis zum 30.10.2008 (Schließung Flughafen Tempelhof) beschäftigt?

zu Frage 4: Nach Auskunft der Geschäftsführung der FBB und ausweislich des Anhangs der einzelnen Geschäftsberichte des Unternehmens zu den angefragten Jahren stellen sich die Mitarbeitendenzahlen für die Jahre 1991 bis zum 30.10.2008, wie folgt, dar:

Jahr	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Gesamt	2.383	1.917	2.007	2.066	2.049	2.002	1.885	1.735	1.661	1.668	1.677	1.666	1.631	1.572	1.568	1.589	1.556	1.518

5. Wie viele Slots hatte die FBB am Flughafensystem Tegel und Schönefeld vom Jahr 2008 bis zum 2018 (nach der Schließung Flughafen Tempelhof) im gesamten Tagesablauf? Bitte Auflistung nach Jahren 2008 bis 2018 mit einem Durchschnittstag.

zu Frage 5: vgl. Beantwortung zu Fragen 1 und 2

6. Wie teilten sich die Slots am Flughafensystem Tegel und Schönefeld vom Jahr 2008 bis zum 2018 (nach der Schließung Flughafen Tempelhof) stündlich im Tagesablauf auf?

zu Frage 6: vgl. Beantwortung zu Fragen 1 und 2

7. Wie viele Passagiere fertigte die FBB am Flughafensystem Tegel und Schönefeld vom Jahr 2008 bis zum 2018 (nach Schließung Flughafen Tempelhof) im gesamten Tagesablauf ab? Bitte Auflistung nach Jahren 2008 bis 2018 mit einem Durchschnittstag. Wie viele davon im Zeitfenster von 5 Uhr bis 6 Uhr? Wie viele davon im Zeitfenster von 22 Uhr bis 24 Uhr? Wie viele davon im Zeitfenster vom 24 Uhr bis 5 Uhr?

zu Frage 7: Nach Auskunft der Geschäftsführung der FBB stellen sich die erfragten Zahlen, wie folgt, dar:

Jahr	Datum	Gesamt Passagiere	zwischen 05:00:00- 05:59:59 Uhr	zwischen 22:00:00- 23:59:59 Uhr	zwischen 00:00:00- 04:59:59 Uhr
2008	23.09.2008	71.098	348	3.176	697
2009	24.04.2009	70.350	443	3.384	478
2010	20.08.2010	78.036	436	4.323	2.548
2011	17.06.2011	80.872	110	3.489	1.576
2012	13.09.2012	85.435	696	4.692	3
2013	19.07.2013	89.268	881	5.428	287
2014	13.06.2014	93.868	363	5.724	557
2015	19.10.2015	98.713	835	5.970	0
2016	18.07.2016	109.850	962	8.113	1.777
2017	12.05.2017	112.382	80	10.497	770
2018	13.07.2018	118.127	351	8.717	2.151

8. Wie viele Mitarbeiter, unter der Berücksichtigung all ihrer Tochtergesellschaften, die für den Flughafenbetrieb notwendig waren, waren am Flughafensystem Tegel und Schönefeld vom Jahr 2008 bis zum 2018 (nach Schließung Flughafen Tempelhof) beschäftigt?

zu Frage 8: Nach Auskunft der Geschäftsführung der FBB stellen sich die erfragten Zahlen zu den Daten der beschäftigten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, wie folgt, dar:

Jahr	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Gesamt	1.461	1.459	1.458	1.408	1.547	1.760	1.862	1.922	2.005	2.054

9. Macht die FBB mit ihrem Flugbetrieb in der Zeit von 5 Uhr bis 6 Uhr überhaupt Gewinn oder verbucht sie Verluste in dieser Stunde? Gibt es eine betriebswirtschaftliche Kalkulation für die Kosten des Flughafens und des Flugbetriebs? Werden in der Kalkulation der Kosten des Flughafens, die Kosten des Flugbetriebs auf die entsprechenden Betriebszeiten heruntergebrochen? Wie können überhaupt Aussagen zur Wirtschaftlichkeit des Flughafens und zur Notwendigkeit der Randzeiten getroffen werden, wenn es derartige Kalkulationen nicht gibt oder gäbe?

zu Frage 9: Nach Auskunft der Geschäftsführung der FBB sei keine Beantwortung möglich, da die FBB über keine stundengenaue Gewinn- und Verlustrechnung verfüge. Dies sei handelsrechtlich nicht vorgeschrieben. Die FBB verfüge über betriebswirtschaftliche Kalkulationen insbesondere nach den Vorgaben des §19b LuftVG. Die Kosten des Flughafens und Flugbetriebs sowie die Erlöse des Flugbetriebs würden jedoch nicht auf die entsprechenden Betriebszeiten heruntergebrochen. Zudem würden sich die Aussagen zur Wirtschaftlichkeit im Rahmen einer Gesamtkalkulation auf die betrieblichen und strategischen Notwendigkeiten der Randzeiten beziehen insbesondere für die Langstrecken (Amerika/Asien) und als zeitliche Reserve für die Kurz- und Mittelstrecken, um einen sicheren und reibungslosen Betrieb zu gewährleisten.

10. Wenn die Landesregierung die Zahlen, Fakten und Informationen zu den o.g. Fragen nicht vorlegen kann, was unternimmt die Landesregierung, um diese Information zu bekommen?

zu Frage 10: Angesichts der erfolgten Beantwortung der vorgenannten Fragen, hat sich die Beantwortung dieser Frage erübrigt.

11. Wäre, vorausgesetzt die Zahlen der FBB würden auch nur ansatzweise stimmen, der Umsatz der FBB in der Zeit von 5 Uhr bis 6 Uhr wichtiger, als die Umsetzung des Volksbegehrens Nachtflugverbot am Flughafen BER und damit der Schutz der Gesundheit der von dem Flughafen BER Lärm betroffenen Mitmenschen?

zu Frage 11: Der Schutz der Gesundheit der vom Fluglärm rund um den BER betroffenen Menschen steht für die Landesregierung außer Frage. Gerade, um diesen Schutz zu erreichen, macht sich die Landesregierung nach wie vor dafür stark, die Flugbelastung in der Zeit zwischen 5:00 und 06:00 Uhr am Morgen so weit wie möglich einzudämmen. Gleichzeitig ist es insbesondere im Interesse der Brandenburger Bevölkerung, dass der Flughafen BER wirtschaftlich betrieben wird und schnellstmöglich eine Rückführung der für den Bau ausgereichten Kreditmittel erfolgt. Beide Aspekte sind zu berücksichtigen.

12. Wie viele Starts und Landungen nach Amerika und Asien an einem Durchschnittstag gab es jeweils in den Jahren 2010 bis 2018 in der Zeit von 6 Uhr bis 22 Uhr? Bitte als Tabelle angeben.

zu Frage 12: Nach Auskunft der Geschäftsführung der FBB stellen sich die erfragten Zahlen für alle gewerblichen Flüge, wie folgt, dar:

Jahr	Jahreswert zwischen 06:00:00- 21:59:59 Uhr
2010	2.452
2011	2.814
2012	2.620
2013	2.984
2014	3.184
2015	2.936
2016	2.936
2017	3.622
2018	2.336

13. Wie viele Starts und Landungen nach Amerika und Asien an einem Durchschnittstag gab es jeweils in den Jahren 2010 bis 2018 in der Zeit von 5 Uhr bis 6 Uhr? Bitte als Tabelle angeben.

zu Frage 13: Nach Auskunft der Geschäftsführung der FBB stellen sich die erfragten Zahlen für alle gewerblichen Flüge, wie folgt, dar:

Jahr	Jahreswert zwischen 05:00:00- 05:59:59 Uhr
2010	1
2011	3
2012	7
2013	3
2014	5
2015	2
2016	2
2017	4
2018	5

14. Wie viele Starts und Landungen nach Amerika und Asien an einem Durchschnittstag gab es jeweils in den Jahren 2010 bis 2018 in der Zeit von 22 Uhr bis 24 Uhr? Bitte als Tabelle angeben.

zu Frage 14: Nach Auskunft der Geschäftsführung der FBB stellen sich die erfragten Zahlen für alle gewerblichen Flüge, wie folgt, dar:

Jahr	Jahreswert zwischen 22:00:00- 23:59:59 Uhr
2010	1
2011	12
2012	28
2013	23
2014	12
2015	17
2016	19
2017	15
2018	16

15. Wie viele Starts und Landungen nach Amerika und Asien an einem Durchschnittstag gab es jeweils in den Jahren 2010 bis 2018 in der Zeit von 24 Uhr bis 5 Uhr? Bitte als Tabelle angeben.

zu Frage 15: Nach Auskunft der Geschäftsführung der FBB stellen sich die erfragten Zahlen für alle gewerblichen Flüge, wie folgt, dar:

Jahr	Jahreswert zwischen 00:00:00- 04:59:59 Uhr
2010	9
2011	10
2012	5
2013	8
2014	18
2015	11
2016	14
2017	6
2018	9

16. Hält die Landesregierung die Konzentration des Flugverkehrs auf eine Start- und Landebahn in der Zeit von 5 Uhr bis 6 Uhr und die damit einhergehende Vervielfachung des Lärms für die jeweils betreffende Start- und Landebahn für eine Umsetzung des Volksbegehrens für das Nachtflugverbot von 22 Uhr bis 6 Uhr am Flughafen BER oder nur für eine Augenwischerei?

zu Frage 16: Das beschriebene Szenario ist für die Luftfahrtverwaltung des Landes Brandenburg lediglich eine Spekulation, die sich einer anlasslosen Bewertung durch die zuständige Planfeststellungs- bzw. Genehmigungsbehörde entzieht. Der Planfeststellungsbeschluss „Ausbau des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld“ (PFB) und die Betriebsgenehmigung für den Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld, zukünftig Berlin Brandenburg in ihren derzeit gültigen Fassungen enthalten keine konkreten Festlegungen bezüglich eines Bahnnutzungskonzeptes, sondern enthalten ein in der Auflage A II 5.1.1 Nr. 10 des Planfeststellungsbeschlusses bzw. Abschnitt XI der Genehmigung festgelegtes Optimierungsgebot:

„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.“

17. Wie ließe sich eine derartige Konzentration des Fluglärms auf die An- und Abflugschneise, jeweils nur einer Landebahn, mit dem bisher eingebauten Schallschutz vereinbaren?

zu Frage 17: Die im Planfeststellungsbeschluss verfügten Auflagen zum baulichen Schallschutz berücksichtigen eine für das Umfeld des BER prognostizierte Lärmbelastung. Der Planfeststellungsbeschluss enthält darüber hinaus Vorkehrungen, die zu Gunsten der Belasteten zu einer Anpassung des gewährten Schallschutzes anhand der nach Inbetriebnahme tatsächlich auftretenden Fluglärmauswirkungen führen können.

18. Trifft es nicht zu, dass in näherer Vergangenheit durch die Spreizung der An- und Abflugwinkel der Flugzeuge rechnerisch fiktiv und virtuell eine Minderung der Lärmbelastungswerte im Rahmen des äquivalenten Dauerschallpegels herbeigeführt wurde und daraus auch resultierend auch die Lärmbelastung schön gerechnet wurde und daraus resultierend ein reduzierter Schallschutz eingebaut wurde?

zu Frage 18: Die Festlegung der Schutzgebiete und die Dimensionierung des baulichen Schallschutzes folgt den prognostizierten Lärmbelastungen, die anhand der aktuell festgelegten Flugverfahren berechnet werden. Dieses Vorgehen ist gerichtlich bestätigt.

19. Trifft es zu, dass das Schallschutzniveau im Rahmen der in Fragen 18 beschrieben Vorgehensweise abgesenkt worden ist?

zu Frage 19: Es wird das Schallschutzniveau gemäß den Auflagen des Planfeststellungsbeschlusses durchgesetzt.

20. Wer kontrolliert eigentlich in Zukunft die reale Belastung der betroffenen Bürger und zwar nicht nur den Dauerschallpegel, sondern auch die tatsächliche Lärmbelastung in den Wohn-, Aufenthalts- und Schlafräumen?

zu Frage 20:

Der Planfeststellungsbeschluss enthält Vorkehrungen zur Überwachung des Fluglärms an ausgewählten Messorten. Die FBB ist verpflichtet, regelmäßig über auftretende Fluglärmbelastung zu berichten. Die Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg (LuBB) beaufsichtigt den Aufgabendurchführung in ihrer Rolle als Planfeststellungs- und Genehmigungsbehörde. Für die Umsetzung des baulichen Schallschutzes kommt es auf das zweiseitige Verhältnis zwischen Anspruchsberechtigten und FBB an.

21. Was passiert eigentlich, wenn durch ein völlig verändertes Flugregime plötzlich wesentlich höhere Lärmbelastungen im Außen- und Innenbereich für vom Fluglärm betroffene Anwohner entstehen?

zu Frage 21: Der Planfeststellungsbeschluss enthält unter Punkt A II 5.1.9 Nr. 1) Festlegungen zum Umgang mit geänderten An- und Abflugverfahren. Bei geänderten An- und Abflugverfahren am Flughafen werden die festgelegten Schutz- und Entschädigungsgebiete neu ausgewiesen, wenn sich der energieäquivalente Dauerschallpegel an der äußeren Grenze des Schutzgebiets an den Schnittpunkten mit den An- und Abflugstrecken um mehr als 2 dB(A) ändert. In diesen Fällen beginnt die Frist zur Geltendmachung von neuen Schallschutzansprüchen erneut.

22. Wird dann der Schallschutz auf das gerichtlich festgesetzte Niveau von 0 mal 55 dBA nachgerüstet und nachgebessert oder verbleibt es auf dem bisherigen Niveau und die Anwohner haben Pech gehabt?

zu Frage 22: Es wird Schallschutz nach Maßgabe des Planfeststellungsbeschlusses unter Beachtung der dazu ergangenen gerichtlichen Entscheidungen gewährleistet.

23. Wird die Landesregierung das Volksbegehren Nachtflugverbot von 22 Uhr bis 6 Uhr am Flughafen BER bis zum Ende der laufenden Wahlperiode durchsetzen? Wenn ja, wie und wenn nein, warum nicht?

zu Frage 23: Aus den Berichterstattungen zum Volksbegehren Nachtflugverbot aus den Jahren 2013/2014 ist bekannt, dass die Landesregierung ein Nachtflugverbot zwischen 22:00 und 06:00 Uhr nicht allein durchsetzen kann, sondern auf die Mitwirkung der Gesellschafter der FBB angewiesen ist. Deshalb hat sich die Landesregierung zuletzt am 08.08.2019 in der Sitzung der Gesellschafterversammlung der FBB für eine Ausweitung des Nachtflugverbotes bis morgens um 06:00 Uhr stark gemacht. Mit den Stimmen der Berliner und Brandenburger Vertreter in diesem Gremium wurde die Geschäftsführung des Unternehmens dazu aufgefordert, aktiv an einer Umsetzung mitzuwirken.