

16. Wahlperiode

Große Anfrage

der Fraktion der FDP

Flugrouten über Berlin – Berliner Bürger fragen den Senat

Wir fragen den Senat:

Entscheidung für Schönefeld 1996:

1. Zu welchem Ergebnis kam das Raumordnungsverfahren 1994 bezogen auf den Standort Schönefeld-Süd? Welche Behörde war in Berlin fachlich für das Raumordnungsverfahren 1994 zuständig und wer trug hier die politische Verantwortung?
2. Auf Grundlage welcher Untersuchungen fiel die Entscheidung für den Flughafen Schönefeld als Single-Flughafen im Konsensbeschluss vom 28. Mai 1996?
3. Welche Kenndaten (Anzahl Start- und Landebahnen, maximale Flugbewegungen pro Stunde und Jahr (bei abhängigem und unabhängigem Betrieb der Start- und Landebahnen)) wiesen die drei Berliner Flughäfen bis zur Schließung Tempelhofs insgesamt auf?
4. Inwieweit sollte der neue alleinige Flughafen BBI nach dem Stand von 1996 dieses Verkehrsaufkommen ebenfalls erreichen bzw. übertreffen?
5. Wie wurden die betroffenen Bürger bei der Standortentscheidung mit eingebunden und welche Bürger galten als betroffen?

Flugroutenfrage 1998:

6. Nachdem international bereits seit 1996 die Diskussion über eine Kapazitätserhöhung durch parallele Starts und Landungen durch abknickende Flugrouten thematisiert wurde, wann wurde diese Frage zum ersten Mal in der Berliner Flughafengesellschaft thematisiert und diskutiert?
7. Welche Kenndaten (Anzahl Start- und Landebahnen, maximale Flugbewegungen pro Stunde und Jahr (bei abhängigem und unabhängigem

Die Drucksachen des Abgeordnetenhauses können über die Internetseite

www.parlament-berlin.de (Startseite>Parlament>Plenum>Drucksachen) eingesehen und abgerufen werden.

Betrieb der Start- und Landebahnen)) sollte der neue Flughafen demnach nun erreichen können?

8. Welche Stellen und welche Personen hatten auf Berliner Seite Kenntnis von dem Schreiben der Deutschen Flugsicherung vom 20. Juni 1998 an das Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg (Anlage M12 zum Antrag auf Planfeststellung), in dem folgender Passus enthalten war: „In diesem Zusammenhang möchte ich jedoch auch deutlich darauf hinweisen, dass die gleichzeitige unabhängige Durchführung von IFR-Abflügen von beiden Pisten unmittelbar nach dem Start eine Divergenz der Abflugkurse von mind. 15° erfordert.“?
9. Welche Senatoren trugen im Land Berlin die politische Verantwortung für das Handeln und Unterlassen dieser Stellen und Personen, welcher Regierende Bürgermeister amtierte?

Planfeststellungsbeschluss 2004:

10. Auf Grundlage welcher Untersuchungen wurde der Planfeststellungsbeschluss beantragt?
11. Welche Kenndaten (Anzahl Start- und Landebahnen, maximale Flugbewegungen pro Stunde und Jahr (bei abhängigem und unabhängigem Betrieb der Start- und Landebahnen)) wurden im Planfeststellungsbeschluss berücksichtigt?
12. Wie wurde im Rahmen der Planfeststellung die Tatsache berücksichtigt, dass bei der gleichzeitigen unabhängigen Durchführung von IFR-Abflügen von beiden Pisten unmittelbar nach dem Start eine Divergenz der Abflugkurse von mindestens 15° erforderlich ist?
13. Wie wurde dieses bei der Ermittlung der Auswirkungen auf Natur und Landschaft und der Ausweisung von Lärmschutzzonen berücksichtigt?
14. Welche Behörde war fachlich zuständig und wer war der zuständige Senator?
15. Wurden alle heute betroffenen Bürger im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens angehört und weshalb hat man davon abgesehen, die Berlinerinnen und Berliner zu beteiligen?

Gemeinsamer Landesentwicklungsplan Flughafenstandortentwicklung 2006:

16. Waren die im Planfeststellungsverfahren maßgeblichen Kennzahlen auch Grundlage des Landesentwicklungsplans „LEP FS“?
17. Inwieweit wurde die abknickenden Flugrouten im Rahmen der Festlegung der Bauhöhenbeschränkung berücksichtigt?
18. Welche Senatoren welcher Parteien waren für den Landesentwicklungsplan zuständig, welcher Regierende Bürgermeister erließ die Verordnung über den Landesentwicklungsplan Flughafenstandortentwicklung?

Aktueller Stand:

19. Welche Kenndaten (Anzahl Start- und Landebahnen, maximale Flugbewegungen pro Stunde und Jahr (bei abhängigem und unabhängigem Betrieb der Start- und Landebahnen)) kann der neue Flughafen nach

dem heutigen Stand unter Zugrundelegung der Flugrouten-Planung der DFS mit Stand September 2010 mit abknickenden Flugrouten erreichen?

20. Welche Wirkung auf diese Kenndaten hätte eine Rückkehr zu den ursprünglich geplanten Flugrouten ohne Abknickung, wie von Verkehrsminister Ramsauer (CSU) zurzeit vorgeschlagen?
21. Welche Auswirkungen hat eine solche Kapazitätsreduzierung auf die Kosten pro Flugbewegung, die Entwicklung der Flughafengebühren und damit auf den Flughafenstandort Schönefeld?
22. Wie kann die Rentabilität des Flughafens bei Zugrundelegung der ursprünglichen Flugroutenplanung sichergestellt werden?
23. Welche Auswirkungen hätte eine Rückkehr zu den ursprünglichen Flugrouten auf die Leistungsfähigkeit des Standorts Schönefeld und die Entwicklung der Luftverkehrsinfrastruktur in Berlin und Brandenburg?
24. Wie beurteilt der Senat die Äußerung von Bundesminister Ramsauer "Die Bürger müssen sich darauf verlassen können, was Politik und Verwaltung ihnen zehn Jahre lang vorgelegt haben." unter Berücksichtigung der Aussagen der Flughafengesellschaft von Anfang November, wonach die Flughafengesellschaft, deren Aufsichtsratsvorsitzender der Regierende Bürgermeister ist, nach wie vor abknickende Flugrouten vorsieht?
25. Wie ist die Äußerung des Regierenden Bürgermeisters "Wir freuen uns, dass auch Herr Ramsauer erkannt hat, dass die jetzt vorgeschlagenen Routen keinen Bestand haben können" insoweit einzuordnen?
26. Welches Vorgehen plant der Senat um sicherzustellen, dass die Interessen der Berlinerinnen und Berliner wenigstens künftig wirksam berücksichtigt werden und wird der Regierende Bürgermeister künftig seine Aufgabe als Aufsichtsratsvorsitzender der Flughafengesellschaft tatsächlich im Sinne der Bürgerinnen und Bürger unseres Landes wahrnehmen?

Berlin, den 02. November 2010

Meyer von Lüdeke
und die übrigen Mitglieder der Fraktion der FDP