

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Uwe Beckmeyer, Sören Bartol, Martin Burkert, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD – Drucksache 17/12589 –

Festlegung der Flugrouten für den Flughafen Berlin Brandenburg

Vorbemerkung der Fragesteller

Das Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg hat den Klagen von Anwohnern und Gemeinden gegen die Festlegung einer für den Flughafen Berlin Brandenburg geplanten Flugroute über den Wannsee (so genannte kurze Wannseeroute) stattgegeben. Die Flugroute führt östlich an dem Gelände des Helmholtz-Zentrums Berlin in Wannsee vorbei, auf dem sich unter anderem der Forschungsreaktor BER II befindet. Die Richter haben ihre Entscheidung damit begründet, dass das Risiko eines Flugunfalls oder eines terroristischen Anschlags auf den Luftverkehr bei der Routenfestlegung durch das zuständige Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung nicht ausreichend berücksichtigt worden sei. Die Strecke führe zu nah an dem Forschungsreaktor vorbei, eine fall-spezifische Risikoermittlung sei nicht erfolgt; die zugrunde gelegten Risikobetrachtungen basierten auf veraltetem Datenmaterial.

1. Hält die Bundesregierung an ihrer Einschätzung hinsichtlich der Festlegung der An- und Abflugrouten am Flughafen Berlin Brandenburg fest, dass „der Schutz der Bevölkerung sowie von Industrieanlagen [...] bei den [...] Planungen der Flugverfahren zu berücksichtigen“ sei (vgl. ihre Antwort auf die Kleine Anfrage der Fraktion der SPD „Festlegung der An- und Abflugrouten für den neuen Airport Berlin Brandenburg International“ auf Bundestagsdrucksache 17/4209)?

Ja.

2. Kann die Bundesregierung bestätigen, dass das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung vor der Festlegung der so genannten kurzen Wannseeroute von den zuständigen Atomaufsichtsbehörden auf mögliche Sicherheitsrisiken hingewiesen wurde, die sich aus der jetzigen Routenplanung ergeben (vgl. dazu Interview auf rbb-online vom 8. Februar 2013)?

3. Durch welche Stellen und zu welchem Zeitpunkt ist diese Information erfolgt?

Die Fragen 2 und 3 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Mit Schreiben vom 29. September 2010 hat sich in dieser Sache die Senatsverwaltung für Gesundheit, Umwelt und Verbraucherschutz Berlin an das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung gewandt.

4. Aus welchen Gründen hat das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung nach Informationen der Bundesregierung darauf verzichtet, vor dem Hintergrund dieser Hinweise, eine Neubewertung der Routenplanung über den Forschungsreaktor BER II vorzunehmen?

Das Gutachten der Gesellschaft für Luftverkehrsforschung „Flugsicherheitsgutachten für den Ausbau des Flughafens Schönefeld“ (Gutachten M 21 aus dem Planfeststellungsverfahren für den Ausbau des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld) beurteilt im Hinblick auf Flugzeugabstürze das Einzelrisiko (definiert als Wahrscheinlichkeit, nach der eine Person, die ständig an einem Ort verbleibt, an den Folgen eines Flugzeugunglücks stirbt). Als Ergebnis der Auswertung einer umfangreichen Datenanalyse von Flugzeugunfällen in der Vergangenheit beschreibt es „die Kombination von statistischen Funktionen, die die Streuung der Unfallorte in Abhängigkeit der Standardstreckenführungen angibt“ (S. 65). Im Ergebnis weist dieses Gutachten nach Auffassung des Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung nach, dass das Einzelrisiko in der Entfernung des Forschungsreaktors BER II vom Flughafen weit (d. h. um mehrere Größenordnungen) unterhalb der in der zugehörigen Karte M 21-2 dargestellten Relevanzschwelle von 10^{-7} (ein Fall in zehn Millionen Jahren) liegt.

5. Teilt die Bundesregierung die Auffassung des Bundesaufsichtsamtes für Flugsicherung, dass der Forschungsreaktor bei der Flugroutenfestlegung nicht berücksichtigt werden müsse, da es rechtlich keine Beschränkung für Verkehrsflugzeuge gibt, und wie begründet sie ihre Haltung (vgl. Bericht der Frankfurter Rundschau vom 23. Januar 2013)?

Die Bundesregierung nimmt mit Rücksicht auf die gegenwärtig anhängigen Gerichtsverfahren zu dieser Frage derzeit keine Stellung. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 4 verwiesen.

6. Worauf stützt das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung nach Kenntnis der Bundesregierung seine Einschätzung, dass „eine weitere Risikominimierung [...] nicht möglich“ sei, mit der es die Festlegung der Flugrouten für den Flughafen Berlin Brandenburg begründete (vgl. Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung, Festlegung von Flugverfahren für den Verkehrsflughafen Berlin Brandenburg, S. 52)?

Auf die Antwort zu Frage 4 wird verwiesen.

7. Ist der Bundesregierung die Stellungnahme der Reaktor-Sicherheitskommission (RSK) „Anlagenspezifische Sicherheitsüberprüfung (RSK-SÜ) deutscher Forschungsreaktoren unter Berücksichtigung der Ereignisse in Fukushima-I (Japan)“ bekannt, wonach „weitergehende Überlegungen zur Robustheit des BER-II bezüglich Flugzeugabsturz [...] angestellt werden“

sollten, und welche Konsequenzen hat das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung nach Informationen der Bundesregierung daraus gezogen?

Die RSK-Stellungnahme (447. Sitzung am 3. Mai 2012) ist der Bundesregierung bekannt. Wie aus dem Datum erkennbar, lag die Stellungnahme erst nach erfolgter Festlegung der Flugverfahren für den zukünftigen Verkehrsflughafen Berlin Brandenburg (BER) vor. Im Festlegungsverfahren konnten schon darum keine Erkenntnisse daraus gezogen werden.

Die RSK trifft im Übrigen in ihrer Stellungnahme keine eigene Aussage zu Absturzwahrscheinlichkeiten (vgl. S. 41 der Stellungnahme).

Ziel des RSK-Berichts war es vielmehr, Aussagen zur Robustheit der betrachteten Anlagen unter postulierten Einwirkungen zu treffen.

8. Aus welchem Jahr stammen die Daten, die Grundlage des Planfeststellungsbeschlusses für den Flughafen waren, auf den sich das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung nach Aussage seines Direktors bei der Prüfung der Flugrouten in Bezug auf die „Auswirkungen auf die Tier- und Umwelt sowie die Reaktorsicherheit“ bezogen hat (vgl. Bericht der Berliner Morgenpost vom 24. Januar 2013)?

Das Gutachten M21 (siehe Antwort zu Frage 4), wurde am 15. Oktober 1999 erstellt und zuletzt am 31. Januar 2003 geändert. Aus diesem zeitlichen Zusammenhang stammen auch die zugrundeliegenden Daten. Bewertet wurden zwei Referenzjahre, das Jahr 1997 für den Ist-Zustand und das Jahr „20XX“ für den Ausbauzustand. Die Auswirkungen von Fluglärm und Überflügen auf Natur und Landschaft, insbesondere auf die Avifauna, sind im Planfeststellungsverfahren auf Grund der ergänzten Fassung des Landschaftspflegerischen Begleitplans von 2004 geprüft worden (Planfeststellungsbeschluss für den Ausbau des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld vom 13. August 2004, S. 791, 797).

9. Hat das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung nach Informationen der Bundesregierung bei der Bewertung der Absturzhäufigkeiten weitere Berechnungen hinzugezogen?
10. Wenn ja, um welche handelt es sich dabei, und wie wird die unfallbedingte Absturzhäufigkeit darin bewertet?

Die Fragen 9 und 10 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung hat Risikobetrachtungen, die im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für den Ausbau des Verkehrsflughafens Frankfurt Main (Gutachten G16.2: Bestimmung der Luftfahrzeugunfallrate und der Mortalitätsrate für den Flughafen Frankfurt Main) erstellt wurden, hinzugezogen. Dieses Gutachten bestätigt die grundlegenden Erkenntnisse aus dem Gutachten M21 aus dem Planfeststellungsverfahren für den Ausbau des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld.

11. Wann haben die Atomaufsichtsbehörden das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung nach Kenntnis der Bundesregierung erstmals darauf hingewiesen, dass die bei den Prüfungen der fraglichen Wannseeroute zugrunde gelegten Risikobetrachtungen für den Forschungsreaktor BER II veraltet sind (vgl. Pressemitteilung des Oberverwaltungsgerichts Berlin-Brandenburg vom 23. Januar 2013)?

Auf die Antwort zu den Fragen 2 und 3 wird verwiesen.

12. Aus welchem Grund hat das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung nach Kenntnis der Bundesregierung vor diesem Hintergrund darauf verzichtet, eigene Risikobetrachtungen in Bezug auf den Flugverkehr und die Auswirkungen auf die Reaktorsicherheit durchzuführen bzw. in Auftrag zu geben?

Auf die Antwort zu Frage 5 wird verwiesen.

13. Existieren nach Kenntnis der Bundesregierung andere Flugrouten im Bundesgebiet, die in vergleichbarer Weise an Atomreaktoren oder anderen sicherheitsrelevanten Einrichtungen entlangführen, und wenn ja, um welche handelt es sich dabei?

Daten über Abstände von Flugverfahren zu Atomreaktoren und anderen sicherheitsrelevanten Einrichtungen werden weder durch das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung noch durch die Bundesregierung erhoben.