

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stefan Gelbhaar, Daniela Wagner, Christian Kühn (Tübingen), weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/10832 –**

Der Masterplan BER 2040 – Die Erweiterungspläne und die Verträglichkeit für den Standort

Vorbemerkung der Fragesteller

Im Zuge der Standortsuche für einen Hauptstadtflughafen wurden Anfang der Neunziger Jahre unterschiedliche Vorschläge gegeneinander abgewogen. Insbesondere die zu erwartenden massiven Lärmbelastungen wurden damals gegen den Standort Schönefeld angeführt. Am Ende entschied man sich dennoch für diesen Standort (www.handelsblatt.com/unternehmen/handel-konsumgueter/flughafen-berlin-fehler-6-die-standortwahl/6724430-7.html?ticket=ST-8727-T4kEeZ5JcisNWeVtvTay-ap1). Noch während des Raumordnungsverfahrens wurde, aufgrund geänderter Prognosen, der Standort Schönefeld nur noch für einen Flughafen mit maximal 35 Mio. Passagieren pro Jahr geplant, statt wie ursprünglich vorgesehen für 60 Mio. Passagiere pro Jahr.

An den örtlichen Verhältnissen hat sich bisher nichts geändert. Die Einwohnerzahl ist sogar noch gestiegen (www.blankenfelde-mahlow.de/Die-Gemeinde/Aktuelles/28-000-Einwohner-Gemeinde-w%C3%A4chst-rasant.php?object=tx,2407.4.1&ModID=7&FID=2407.2457.1&NavID=2407.16&La=1). Die Flughafengesellschaft Berlin Brandenburg (FBB) plant mittlerweile die Erweiterung des Flughafens BER auf eine Kapazität von 58 Millionen Passagiere pro Jahr. Der sogenannte „Masterplan BER 2040“ sieht vor, dass die Kapazitäten des neuen Flughafens in fünf Schritten gesteigert werden. Für die erste Erweiterungsstufe – ein zusätzliches Terminal für 6 Millionen Passagiere pro Jahr – liegt bereits eine Baugenehmigung vor. Flughafenchef Engelbert Lütke Daldrup argumentiert, dass es sich bei den geplanten Ausbaustufen lediglich um den Bau neuer Gebäude auf einer ohnehin versiegelten und planfestgestellten Flughafenfläche handele. Die umliegenden Gemeinden bezweifeln hingegen, dass mehr Flugbewegungen nicht auch zu mehr Lärm führen und dass mit den derzeitigen zwei Start- und Landebahnen rund 60 Millionen Passagiere pro Jahr bewegt werden können. Dies würde 560 000 Flugbewegungen pro Jahr entsprechen. (www.moz.de/nachrichten/brandenburg/artikel-ansicht/dg/0/1/1684534/). Die Planfeststellungsabsicht zielte indes auf rund 360 000 Flugbewegungen pro Jahr ab (www.berlin-airport.de/de/_dokumente/nachbarn/2004-08-13-planfeststellungsbeschluss.pdf).

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 9. Juli 2019 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Wegen des steigenden Passagieraufkommens in der Hauptstadt hat die FBB zudem entschieden, den Flughafen Schönefeld-Alt nach der Eröffnung des BER für eine Übergangszeit weiter zu betreiben. Durch diese Entscheidungen hat sich die FBB von der ursprünglichen „Midfield-Lösung“ mit nur einem Zentralterminal zunächst verabschiedet und das sogenannte Double-Roof-Konzept auf den Plan gerufen. Dies umfasst neben zusätzlicher Terminals auch neue Rollbahnen und Abstellpositionen. Die ursprünglich angedachten Lärmphasen für Anwohner durch alternierende Landebahn-Nutzungen (nur die Nordbahn oder nur die Südbahn) sind damit nach Ansicht der Fragesteller kaum bzw. nicht mehr realisierbar (www.tagesspiegel.de/berlin/berliner-flughafen-am-ber-wird-es-vorerst-keine-laermpausen-geben/19418218.html). Die Anwohner befürchten, dass durch den zusätzlichen Neubau von weiteren Terminals die jetzt bewilligte „temporäre Maßnahme“ zur Dauerlösung ausgeweitet werden könnte. Flughafenchef Engelbert Lütke Daldrup argumentiert indes, dass Flugzeuge heutzutage viel leiser wären als in der Vergangenheit und somit die Anwohner nicht mehr belastet würden, als bei der vorherigen Lösung.

Nach Ansicht der Fragestellerinnen und Fragesteller ist diese Argumentation zu hinterfragen. Die Flugzeuge werden zwar leiser, durch die annähernde Verdoppelung des Flugbetriebs wird dieser Effekt aber überkompensiert. Unter dem Strich ist am BER bei Verwirklichung des Masterplans 2040 eine deutliche Lärmsteigerung zu prognostizieren bzw. jedenfalls kaum auszuschließen (https://elib.uni-stuttgart.de/bitstream/11682/2402/1/FB_124_Ohlau.pdf).

1. Welche konkreten inhaltlichen Informationen liegen der Bundesregierung über den Masterplan BER 2040 vor, und wie lauten diese?
2. Wie regelmäßig informiert die FBB die Bundesregierung im Rahmen der Aufsichtsratssitzungen über den Masterplan BER 2040, und welche Informationen muss die FBB gegenüber den Anteilseignern herausgeben?
3. Ist der Masterplan BER 2040 bereits vollständig fertig, und wenn nicht, wann soll dieser fertiggestellt werden?
4. Wurde der Masterplan BER 2040 bereits vom Aufsichtsrat der FBB verabschiedet, und wenn nicht, wann ist die Verabschiedung des Masterplans BER 2040 geplant, bzw. welchen Status genießt der Masterplan BER 2040 derzeit im Aufsichtsrat?
5. Welches Mitspracherecht steht der Bundesregierung laut Gesellschaftervertrag bei der Ausgestaltung des Masterplans BER 2040 zu, und inwieweit hat sich die Bundesregierung bereits in den inhaltlichen Diskurs zum Masterplan BER 2040 im Rahmen ihrer Aufsichtsratsstätigkeit eingebracht?

Die Fragen 1 bis 5 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB) unterrichtet die Gesellschafter und den Aufsichtsrat gemäß ihrer rechtlichen Verpflichtungen regelmäßig in vertraulichen Sitzungen über den Masterplan BER 2040. Der Aufsichtsrat hat in seiner Sitzung vom 17. November 2017 dem Masterplan BER 2040 als strategisches Leitbild zur infrastrukturellen Weiterentwicklung des Flughafen BER zugestimmt. Für den Bund sind im Aufsichtsrat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und das Bundesministerium der Finanzen vertreten.

Der Masterplan BER 2040 stellt für die FBB ein strategisches Planungsinstrument dar, das aufzeigt, wie der Flughafen BER in verschiedenen Phasen bedarfsgerecht erweitert werden soll. Die FBB versteht den Masterplan BER 2040 dabei als einen Plan, der immer wieder angesichts vieler volatiler Einflussfaktoren zu überprüfen, zu aktualisieren und zu konkretisieren ist.

Im Übrigen wird auf den Geschäftsbericht für das Jahr 2017 (S. 32 bis 38) (www.berlin-airport.de/de/presse/publikationen/unternehmen/2018/2017-geschaeftsbericht.pdf) sowie auf die Publikation unter www.berlin-airport.de/de/presse/publikationen/geschaeftspartner/2018/2018-12-masterplan-ber-2040.pdf, die die Grundzüge der Masterplanung darstellen, verwiesen.

6. Verfügt die FBB bereits über eine Ermächtigung in Form der Bildung von Budget, welche durch den Aufsichtsrat des BER bereits bewilligt wurde, bzw. wann soll diese Ermächtigung erteilt werden?

Der Aufsichtsrat hat der Budgetbildung zur Fertigstellung des Terminals 2 und für erste Planungskosten zur Konkretisierung weiterer Maßnahmen des Masterplans BER 2040 zugestimmt.

7. Was hat der Aufsichtsrat der FBB bereits besprochen und beschlossen hinsichtlich der Gründung einer Projektgesellschaft für den Ausbau des Flughafens BER (www.berlin-airport.de/de/presse/presseinformationen/mitteilungen-archiv/2019/2019-03-08-ar-sitzung/index.php)?
8. Welche konkreten Aufgaben soll diese Projektgesellschaft übernehmen?
9. Wie soll sich diese Projektgesellschaft konkret zusammensetzen?
10. In welchem Verhältnis steht die Projektgesellschaft zur Flughafengesellschaft FBB, und wie bzw. von wem soll sie kontrolliert werden?

Die Fragen 7 bis 10 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Aufsichtsrat hat den Gesellschaftern die Gründung einer Projektgesellschaft empfohlen. Im Übrigen wird auf die Pressemitteilung der FBB vom 17. Mai 2019 verwiesen.

11. Befürwortet die Bundesregierung die Kapazitätserweiterung des Flughafens BER auf 58 Millionen Passagiere pro Jahr, und wenn ja, warum?
Wenn nicht, welche Argumente sprechen aus Sicht der Bundesregierung dagegen?
12. Wie bewertet die Bundesregierung den Ausbau des Flughafens BER im Rahmen des Masterplans BER 2040 vor dem Hintergrund der Erreichung der Klimaschutzziele im Jahr 2030 und darüber hinaus?
14. Welche Position vertritt die Bundesregierung in Bezug auf den angestrebten Ausbau des Flughafens BER im Rahmen des Masterplans BER 2040 hinsichtlich einer gesamtstaatlichen Bedarfsplanung für den Luftverkehr insgesamt und den innerdeutschen Flugverkehr im Besonderen?

Die Fragen 11, 12 und 14 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die FBB plant im Jahr 2040 mit einem Passagieraufkommen i. H. v. 55 Mio. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur tritt für eine bedarfsgerechte Kapazitätsabdeckung der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg ein.

Im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD ist festgehalten, dass sich Deutschland national, europäisch und international dafür einsetzen wird, dass die Emissionen des Luftverkehrs gesenkt werden und der Sektor zu den internationa-

len Klimazielen beiträgt. Hierzu ist aus Sicht der Bundesregierung ein Instrumenten- und Maßnahmenmix erforderlich. Die Bewertung eines Einzelvorhabens ist vor dem Hintergrund aktueller Diskussionen und laufender Verhandlungen zu betrachten.

13. Welche Kenntnisse bzw. Pläne hat die Bundesregierung, wie 560 000 Flugbewegungen pro Jahr am Flughafen BER absolviert werden sollen, unter Berücksichtigung des rechtlich bindenden Nachtflugverbotes, der zwei Start- und Landebahnen und dem am Flughafen Schönefeld vorherrschenden Flugzeugmix?

Die Flugbewegungen lassen sich, wie vergleichbare Flughäfen in Europa mit Zweibahnssystemen und ähnlichen Rahmenbedingungen zeigen, bewältigen. Am Flughafen BER wird ein uneingeschränkter Parallelverkehr beider Start- und Landebahnen möglich sein.

15. Welche Rolle spielt der Flughafen BER und damit der Masterplan BER 2040 aus Sicht der Bundesregierung hinsichtlich der Erarbeitung eines ostdeutschen Flughafenkonzeptes?

Die Erarbeitung eines ostdeutschen Flughafenkonzeptes ist der Bundesregierung nicht bekannt.

16. Welche Position vertritt die Bundesregierung hinsichtlich der Verlagerung innerdeutscher Flugbewegungen auf die Schiene, und welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung daraus für den Masterplan BER 2040?

Die Bundesregierung fördert die Verlagerung von Kurz- und Mittelstreckenverkehren auf die Schiene. Die Verkehrsträger sind so zu vernetzen, dass die ökonomischen und ökologischen Vorteile optimal genutzt werden. Das Potenzial der Verlagerung von Inlandsflügen auf die Bahn wird sich mit der Umsetzung von Reisezeitverkürzungen durch Schienenbauprojekte weiter erhöhen und könnte zu einer weiteren Verlagerung der Passagiere auf die Schiene führen.

17. Auf welcher Luftverkehrsprognose basiert die angestrebte Kapazitätssteigerung durch den Masterplan BER 2040 (bitte konkrete Quellen angeben)?

Die Luftverkehrsprognose beruht auf einem von der FBB beauftragten Gutachten (<https://roadmap.berlin-airport.de/wp-content/uploads/2017/09/SDG-zur-Entwicklung-des-Lufverkehrs-in-Berlin.pdf>).

18. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung über eine mögliche Veränderung der Flugrouten durch die Kapazitätserweiterung am Flughafen BER im Rahmen des Masterplans BER 2040 bzw. welche Prognosen gibt es dazu im Masterplan BER 2040 (bitte nach den fünf unterschiedlichen Ausbaustufen des Masterplans BER 2040 auflisten), und inwieweit weichen diese von den vom Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) vor der ursprünglich geplanten Eröffnung des Flughafens BER beschlossenen Flugrouten für den Flughafen BER ab?
19. Wird es, aus Sicht der Bundesregierung, durch den Masterplan BER 2040 zu einer Veränderung der Lärmschutzgebiete vor Ort kommen, und wenn ja, wie werden diese aussehen?

20. Welche Kenntnisse und Prognosen liegen der Bundesregierung über die Auswirkungen auf Mensch und Umwelt durch die Zunahme des Flugbetriebs und mögliche geänderte Flugrouten vor, und was steht diesbezüglich im Masterplan BER 2040?
21. Gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung Äußerungen im Masterplan BER 2040 über die Dauerschallbelastung, und wenn dies nicht Teil des Masterplans BER 2040 ist, wie und in welcher Form sollen die Anwohnenden über die Höhe der Dauerschallbelastung informiert werden?
22. Welche Maßnahmen für den aktiven Lärmschutz sind im Masterplan BER 2040 vorgesehen, um zusätzliche Lärmprobleme, die mit der Erweiterung des Flughafens auftreten werden (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller), zu bewältigen?

Die Fragen 18 bis 22 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Eine gesonderte Betrachtung der Flugrouten und des Lärmschutzes ist nicht Gegenstand der Masterplanung BER 2040.

Dem Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) liegen über eine mögliche Veränderung der Flugverfahren im Zusammenhang mit dem Masterplan BER 2040 keine Erkenntnisse vor. Grundlage der Flugverfahrensplanung ist der Planfeststellungsbeschluss (Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld) vom 13. August 2004. Für das BAF ist nicht erkennbar, dass sich durch den Masterplan unmittelbar Auswirkungen auf den Planfeststellungsbeschluss ergeben würden.

Die Zuständigkeit für die Berechnung der Lärmschutzbereiche nach dem Fluglärmgesetz liegt bei den Ländern.

Im Übrigen wird auf den Geschäftsbericht der FBB für das Jahr 2017 (S. 45 ff.) zu ihrem Umweltengagement verwiesen. Weitere Erkenntnisse liegen der Bundesregierung nicht vor.

23. Welche Gespräche mit welchem Inhalt gab es zwischen den Gesellschaftern der FBB, Berlin, Brandenburg und dem Bund, im Nachgang zum erfolgreichen Brandenburger Volksbegehren im Jahr 2013, in dem über ein Nachtflugverbot am BER von 22:00 bis 6:00 Uhr entschieden wurde, und welche Position vertritt die Bundesregierung hier?
24. Wie wird sich die Bundesregierung zur Position des Landes Brandenburg in der Folge des Volksbegehrens zum Nachtflugverbot positionieren, und inwieweit ist die Bundesregierung bereit, dem Brandenburger Volksbegehren zu entsprechen?

Die Fragen 23 und 24 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Gesellschafter der FBB haben diese Thematik in ihren Gesellschafterversammlungen behandelt.

Die Bundesregierung bekennt sich zum Koalitionsvertrag (S. 120), wonach die bestehenden Nachtflugverbote erhalten bleiben, und verweist im Übrigen auf das Luftverkehrskonzept des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/LF/luftverkehrskonzept.pdf?__blob=publicationFile, S. 21).

25. Welche Berechnungen legt die FBB dem Aufsichtsrat vor, die belegen können, dass eine Erhöhung der Flugbewegungen der An- und Abflüge am Flughafen BER nicht zu einer Mehrbelastung der Anwohnerinnen und Anwohner führen wird, und wenn sie darüber bislang keine Berechnungen kennt, plant die Bundesregierung, diese von der FBB im Rahmen ihres Aufsichtsratsmandats anzufordern?

Es wird auf das Schallschutzkonzept der FBB in ihrem Geschäftsbericht für das Jahr 2017 (S. 48 ff.) sowie auf die Antworten zu den Fragen 1 bis 5, 11, 12 und 14 sowie 18 bis 22 verwiesen.

26. Wie viele sogenannte Einzelfreigaben für abweichende Flugrouten wurden am Flughafen Berlin Tegel im Jahr 2018 erteilt?
27. Wie viele sogenannte Einzelfreigaben für abweichende Flugrouten wurden am Flughafen Berlin Schönefeld für abweichende Flugrouten erteilt?

Die Fragen 26 und 27 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Anzahl der Einzelfreigaben werden von der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH nicht erfasst.

28. In welcher Form plant die Bundesregierung, als Anteilseignerin der FBB, die Öffentlichkeit allgemein und die Bewohnerinnen und Bewohner im direkten und näheren Umfeld des Flughafens BER in die Entscheidungen zum Masterplan BER 2040 einzubeziehen, unter Berücksichtigung der Aussagen aus dem Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD (www.cdu.de/system/tdf/media/dokumente/koalitionsvertrag_2018.pdf?file=1 S. 120)?
29. Wird sich die Bundesregierung bei der FBB dafür einsetzen, dass diese die Öffentlichkeit im Allgemeinen und die Bewohnerinnen und Bewohner im direkten und näheren Umfeld des Flughafens BER im Besonderen in die Entscheidungen zum Masterplan BER 2040, über das bestehende Dialogforum hinaus, einbezieht, und wenn ja, in welcher Form?
30. Inwiefern wird das Umweltbundesamt in den Erarbeitungs- und Entscheidungsprozess für die Erweiterung des Flughafens BER durch den Masterplan BER 2040 einbezogen?

Die Fragen 28 bis 30 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der FBB handelt es sich beim Masterplan BER 2040 um ein strategisches Leitbild zur infrastrukturellen Weiterentwicklung des Flughafen BER (vgl. Antwort zu den Fragen 1 bis 5). Im Rahmen von sich daraus möglicherweise ergebenden Maßnahmen und Projekten wird die Öffentlichkeit (z. B. Anlieger) beteiligt. Zudem bemüht sich die FBB insbesondere im Dialogforum Themen frühzeitig anzusprechen und zur Diskussion zu stellen. In einem solchen Rahmen wurde beispielsweise der Masterplan BER 2040 thematisiert.

31. Inwiefern schätzt die Bundesregierung die geplanten Erweiterungen des BER im Rahmen des Masterplans BER 2040 als wesentliche Veränderungen ein?
32. Stellt die Änderung des Flughafenkonzepts für den BER vom Single-Airport zum Double-Roof-Konzept, aus Sicht der Bundesregierung, eine wesentliche Veränderung des ursprünglichen Planfeststellungsbeschlusses dar?

33. Wie will die Bundesregierung rechtssicher regeln, dass die vorübergehende Double-Roof-Lösung und die zusätzlichen Flugbetriebsflächen zurückgebaut werden, und wann soll dies nach jetzigem Zeitplan geschehen, bzw. wo sollen Zeitpunkt und vollständiger Rückbau rechtsverbindlich festgelegt werden?
34. Wie wird sich die Bundesregierung dafür einsetzen, dass das jetzige Double-Roof-Konzept (Mitbenutzung von Schönefeld-Alt) nicht dauerhaft weiter betrieben wird, ohne dass dies als wesentliche Änderung des ursprünglichen Planfeststellungsbeschlusses deklariert wird?

Die Fragen 31 bis 34 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung hat keine Zuständigkeit in Bezug auf planungsrechtliche Angelegenheiten von Flughäfen. Diese obliegt den Luftfahrtbehörden der Länder.

Nach Auskunft der FBB bildet die Planfeststellung die Grundlage und den Rahmen für bedarfsgerechte Kapazitätserweiterungsmaßnahmen des Flughafens BER. Weitergehende konzeptionelle Vorstellungen bedürfen ggf. einer Ergänzung oder Änderung der bestehenden Planfeststellungen. Mit einem künftigen Terminal 3 wird ein Änderungsantrag bei der planfeststellenden Behörde notwendig.

35. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus dem Umstand, dass der Bau des Flughafenterminals T2 nach einem Gutachten der Unternehmensberatung unzureichend geplant war und teurer als erwartet wird (www.bz-berlin.de/berlin/neue-ber-panne-terminal-2-wird-doppelt-so-teuer)?
36. Was wurde über die Vergabe des Baus des Flughafenterminals T2 im Aufsichtsrat des BER beraten und beschlossen, und auf welcher Grundlage geschah dies?

Die Fragen 35 und 36 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Aufsichtsrat empfiehlt für eine bessere Planung die Gründung einer Projektgesellschaft. Die Bundesregierung begrüßt diese Empfehlung. Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 7 bis 10 verwiesen.

37. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung über die anstehenden luftseitigen Änderungen im Rahmen des Masterplans BER 2040?
38. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung über die anstehenden landseitigen Änderungen im Rahmen des Masterplans BER 2040?
39. Welche Flugbetriebsflächen wurden oder werden im Rahmen des Double-Roof-Konzepts zusätzlich zu den planfestgestellten Flugbetriebsflächen gebaut (bitte als Plan mit entsprechender Kennzeichnung beilegen)?
40. Welche weiteren Flugbetriebsflächen sind im Masterplan BER 2040 zusätzlich zu den planfestgestellten Flugbetriebsflächen vorgesehen (bitte als Plan mit entsprechender Kennzeichnung beilegen)?

Die Fragen 37 bis 40 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

In der Masterplanung BER 2040 sind nach Auskunft der FBB Maßnahmen enthalten, die bereits durch die bestehende Planfeststellung abgedeckt sind, aber auch Maßnahmen, die aufgrund neuer Erkenntnisse oder notwendiger Anforderungen eine Ergänzung oder Änderung der Planfeststellung bedürfen.

Im Übrigen wird auf die Antworten zu den Fragen 1 bis 5 sowie 31 bis 34 verwiesen.

41. Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass durch die geplanten Änderungen am BER, die mit sukzessiven baulichen Änderungsmaßnahmen, technischen Verbesserungen und einer allgemeinen Zunahme des Luftverkehrs einhergehen werden, zusätzliche räumliche Konflikte aufgeworfen werden, die der vorliegende Planfeststellungsbeschluss nicht mehr zu bewältigen vermag?

Wenn nicht, welches Ausmaß müssten, nach Auffassung der Bundesregierung, Änderungsmaßnahmen am BER erreichen, damit sie nicht mehr vom vorliegenden Planfeststellungsbeschluss gedeckt wären?

42. Inwiefern sieht die Bundesregierung es als problematisch, eine absehbar und erklärtermaßen große Flughafenerweiterung so weit in einzelne Planungs-, Antrags-, und Genehmigungsverfahren zu untergliedern, dass eine Wesentlichkeit der Änderung nicht mehr gegeben und ein Planfeststellungsverfahren nicht erforderlich ist?

Die Fragen 41 und 42 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 31 bis 34 verwiesen.

43. Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass am Flughafenstandort Berlin Schönefeld der Flugbetrieb unbegrenzt anwachsen kann?
- a) Wenn dies nicht der Fall ist, bei welcher Anzahl an Flugbewegungen pro Jahr wäre eine Grenze für den Standort erreicht?
- b) Wenn dies nicht der Fall ist, bei welcher Anzahl an Fluggästen pro Jahr wäre diese Grenze für den Standort erreicht?
- c) Bei welchen Lärm- sowie weiteren Umweltbelastungen wäre diese Grenze für den Standort erreicht?

Die Lärm- sowie die weiteren Umweltbelastungen, die vom BER ausgehen, sind im Rahmen der Planfeststellung eingehend, auch gerichtlich, geprüft worden. Eine Lärmobergrenze wurde nicht festgelegt, jedoch ein umfassendes Schallschutzkonzept.

Im Übrigen wird auf die Antworten zu den Fragen 11, 12 und 14 sowie 18 bis 22 verwiesen.