

Antwort

der Landesregierung
auf die Kleine Anfrage 226
des Abgeordneten Christoph Schulze
fraktionslos
Drucksache 6/509

Wortlaut der Kleinen Anfrage 226 vom 27.01.2015

Nunmehr „Dynamischer Schallschutz“ am BER entsprechend den Flugrouten

In der Vergangenheit sind viele vom Flughafen Berlin-Schönefeld (BER) betroffene Juristen, Anwaltskanzleien, Sachverständige und sogar über lange Zeit die Landesregierung davon ausgegangen, dass die im Planfeststellungsbeschluss zugrunde gelegten Annahmen in Hinblick auf Flugrouten auch Rechts- und Bemessungsgrundlage von Schallschutz für die Betroffenen Bürger sind. Daraus resultierten Tag- und Nachtschutzgebiete, die auch im Planfeststellungsbeschluss bzw. im Planergänzungsbeschluss beschrieben worden sind. Diesbezüglich hatte die Landesregierung und durch ihren Prozessvertreter beim Bundesverwaltungsgericht auch eine entsprechende Prozessklärung abgegeben. Hier der interessierende Auszug aus der Prozessklärung des MIL vom 21. September 2011 in den Verfahren BVerwG 4 A 4000.10.4 A 4001.10::

*„1) Das Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft wird nach der erstmaligen Festlegung der Flugverfahren für den zukünftigen Flughafen Berlin Brandenburg durch das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung gemäß § 27 a LuftVO die **bisher festgelegten Schutz- und Entschädigungsgebiete** auf der Grundlage der Daten des ersten vollständigen Betriebsjahres (zwei aufeinanderfolgende Flugplanperioden) nach Maßgabe der 1. FLSV insgesamt neu ausweisen, und zwar unabhängig davon, ob sich der energieäquivalente Dauerschallpegel an der äußeren Grenze der Gebiete an den Schnittpunkten mit den An- und Abflugstrecken um mehr als 2 dB(A) ändert.*

Für die Zeit zwischen der Inbetriebnahme von BBI am 3. Juni 2012 und der Festsetzung der Schutz- und Entschädigungsgebiete gemäß Ziffer 1 der vorstehenden Erklärung ist sicherzustellen, dass das Lärmschutzkonzept des

Planfeststellungsbeschlusses in der geltenden Fassung umgesetzt wird. Dies soll wie folgt geschehen:

- a) *Auf der Grundlage des am 4. Juli 2011 von der DFS vorgestellten Entwurfs der Flugroutenplanung und der vom BAF festgelegten Flugrouten werden unverzüglich auf der Basis des für das Jahr 2015 zu erwartenden Flugverkehrsaufkommens nach Maßgabe der Kriterien des Planfeststellungsbeschlusses in der aktuellen Fassung von der FBS die Schutz- und Entschädigungsgebiete ermittelt. Die Bemessung des baulichen Schallschutzes richtet sich nach den auf Grundlage der im Gutachten M 2 enthaltenen Daten, soweit diese nicht wegen der veränderten Flugstrecken, Flugzeuggruppenzuordnungen und Flugzeugmixes der Anpassung bedürfen.*
- b) *Soweit die Ermittlungen ergeben, dass gegenüber den bisher festgelegten Schutz- und Entschädigungsgebieten zusätzliche Grundstücke innerhalb dieser Gebiete liegen, wird die FBS die Öffentlichkeit entsprechen informieren und die Anspruchsberechtigten auffordern, Anträge bei der FBS auf Gewährung von passiven Schallschutz bzw. Entschädigung zustellen.*

(Prozessklärung MIL vom 21. September 2011 in den Verfahren BVerwG 4 A 4000.10 4 A 4001.10)“

Entsprechend dieser Prozessklärung sind Bürger, Gutachter und Sachverständige davon ausgegangen, dass den Bürgern, die im Bereich dieser Flugrouten liegen, eine „Meistbegünstigung“ zuerkannt wird, d. h. dass sie auch, wenn es nicht Geradeausflugrouten, sondern abknickende Flugrouten gibt, nicht schlechter gestellt werden sollen. Auf diese Prozessklärung der Landesregierung als Planfeststellungsbehörde vertrauten Bürgerinnen und Bürger. Nunmehr hat das OVG am 08.12.2014 im Verfahren OVG Berlin-Brandenburg 6 A 13.14 einen **Rechtssprechungswandel** zum entsprechenden Oberverwaltungsgerichtsurteil Berlin-Brandenburg 11 A 7.13 eingeleitet.

Das Oberverwaltungsgericht erklärte, dass der Bürger keinen Anspruch auf eine sogenannte „**Übersicherung**“ habe. Es sei völlig egal, was die Landesregierung vor dem Bundesverwaltungsgericht im entsprechenden Prozess erklärt habe, dies sei unerheblich. Die neuen Flugrouten 15-Grad abknickend seien als Berechnungsgrundlage nicht zu beanstanden, und der Bürger hätte, wie gesagt **keinen Anspruch auf eine entsprechende Übersicherung**, sondern Grundlage können immer nur die konkreten Flugrouten sein. Weiterhin wurde in dem OVG-Verfahren deutlich, dass die Landesregierung zwar Vollzugshinweise für den Schallschutz geben kann, aber selbst keine Erfüllungspflicht für den Planfeststellungsbeschluss hat, sondern dass die Erfüllungspflicht allein bei der Flughafengesellschaft liegt, d. h. in Zukunft kann auch die Landesregierung nicht mehr auf die Erfüllung des Planfeststellungsbe-

schlusses verklagt werden, was auch einen deutlichen Rechtsprechungswandel darstellt, denn in der Vergangenheit wurde die Landesregierung mehrfach und erfolgreich im Hinblick auf die Umsetzung des Planfeststellungsbeschlusses verklagt (siehe Urteil OVG Berlin-Brandenburg 11 A 7.13)

Aus diesem Sachverhalt ergibt sich natürlich die Tatsache, dass sich nunmehr ein „dynamischer Schallschutz“ am BER entwickelt, jeweils konsequent am aktuellen IST-Niveau kalkuliert. D. h. immer, wenn Bürgerinnen und Bürger von geänderten Flugrouten und mehr Flugverkehr betroffen sind, ändern sich ggf. die Lärmbelastungen und konsekutiv haben sie ggf. auch geänderten, neuen Anspruch auf Schallschutz, wenn der bewilligte und „vorher“ eingebaute Schallschutz dieser Mehrbelastung nicht genügt.

Aus diesem Grunde frage die Landesregierung:

1. Wie soll in Zukunft sichergestellt werden, dass die Bürgerinnen und Bürger im Hinblick auf geänderte Flugrouten oder Mehrbelastungen durch Kapazitätssteigerungen bei An- und Abflügen mit veränderten und konsekutiv erhöhten Leq, die ja doch ständig wechseln, ihren Rechtsanspruch aus Schallschutz bekommen? Gibt es Schwellenwerte veränderter Leq wo der Schallschutz neu berechnet werden muss?
2. Wie erfahren die Bürgerinnen und Bürger überhaupt davon, dass sie ggf. durch veränderte Flugrouten, neue Flugverfahren oder mehr Flugverkehr Anrecht auf (mehr) Schallschutz haben?
3. Wer überprüft und kontrolliert das, ob die Bürgerinnen und Bürger ausreichend Schallschutz auch in Zukunft entsprechend des Planfeststellungsbeschlusses 0,05 x 55 db(A) etc. haben?

Namens der Landesregierung beantwortet die Ministerin für Infrastruktur und Landesplanung die Kleine Anfrage wie folgt:

Frage 1:

Wie soll in Zukunft sichergestellt werden, dass die Bürgerinnen und Bürger im Hinblick auf geänderte Flugrouten oder Mehrbelastungen durch Kapazitätssteigerungen bei An- und Abflügen mit veränderten und konsekutiv erhöhten Leq, die ja doch ständig wechseln, ihren Rechtsanspruch aus Schallschutz bekommen? Gibt es Schwellenwerte veränderter Leq wo der Schallschutz neu berechnet werden muss?

Zu Frage 1:

Durch den Planfeststellungsbeschluss vom 13.08.2004 und den Planergänzungsbeschluss vom 20.10.2009 zum Ausbau der Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld, jeweils in ihrer aktuellen bestandskräftigen Fassung, werden die einzuhaltenden Schutzziele durch entsprechende Lärmschutzauflagen verbindlich festgelegt. Die Umsetzung der Auflagen erfolgt durch die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB) auf der Grundlage von Prognosen zur zukünftigen Lärmbelastung im Umfeld des Verkehrsflughafens. Zur Erleichterung der Abgrenzung, wer mit Ansprüchen auf Schallschutzmaßnahmen rechnen kann, wurden im Planfeststellungsbeschluss Schutzgebiete ausgewiesen. Der Planfeststellungsbeschluss enthält darüber hinaus Vorbehalte zu nachträglichen Anordnungen zum Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm und Regelungen zur Neuausweisung der festgelegten Schutz- und Entschädigungsgebiete. Die Gebiete werden insbesondere bei geänderten An- und Abflugverfahren durch die Flughafengenehmigungsbehörde neu ausgewiesen, wenn sich der energieäquivalente Dauerschallpegel an der äußeren Grenze des Schutzgebietes an den Schnittpunkten mit den An- und Abflugstrecken um mehr als 2 dB(A) ändert. Die FBB ist als Vorhabenträgerin verpflichtet, die Vorgaben des Planfeststellungsbeschlusses einzuhalten. Die Betroffenen müssen ihre Ansprüche auf bauliche Schallschutzmaßnahmen gegenüber der FBB geltend machen. Bis zu fünf Jahre nach Neuausweisung der Gebiete können Ansprüche gegenüber der FBB geltend gemacht werden.

Frage 2:

Wie erfahren die Bürgerinnen und Bürger überhaupt davon, dass sie ggf. durch veränderte Flugrouten, neue Flugverfahren oder mehr Flugverkehr Anrecht auf (mehr) Schallschutz haben?

Zu Frage 2:

Das für die Festlegung von Flugverfahren zuständige Bundesaufsichtsamt für Flugwesen (BAF) veröffentlicht neu festgelegte Flugverfahren einschließlich der Flugrouten durch den Erlass einer Rechtsverordnung. Die FBB berichtet regelmäßig über das Luftverkehrsaufkommen am Flughafen. Ob Bürgerinnen oder Bürger Anrechte

haben, erfahren diese durch die Ausweisung der betreffenden Gebiete. Die Neuausweisung der Schutz- und Entschädigungsgebiete erfolgt durch die Flughafengenehmigungsbehörde und wird öffentlich bekannt gemacht.

Frage 3:

Wer überprüft und kontrolliert das, ob die Bürgerinnen und Bürger ausreichend Schallschutz auch in Zukunft entsprechend des Planfeststellungsbeschlusses 0,05 x 55 db(A) etc. haben?

Zu Frage 3:

Die Einhaltung der Schutzauflagen durch die FBB wird von der Gemeinsamen Oberen Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg überwacht.

Gemäß § 19a LuftVG hat die FBB als Flughafenunternehmer in der Umgebung des Flughafens Anlagen zur fortlaufend registrierenden Messung der durch die an- und abfliegenden Luftfahrzeuge entstehenden Geräusche einzurichten und zu betreiben (Fluglärmessanlage). Die Mess- und Auswertungsergebnisse sind der Genehmigungsbehörde und der Kommission nach § 32b (Fluglärmkommission) sowie auf Verlangen der Genehmigungsbehörde anderen Behörden mitzuteilen und regelmäßig zu veröffentlichen. Von der Lärmsituation im Umfeld des Flughafens können sich somit sowohl die Genehmigungsbehörde als auch die Anwohner jederzeit ein Bild machen. Insbesondere ist es damit möglich zu überprüfen, ob die aktuell messtechnisch erfasste Lärmbelastung geringer ist, als die für das Endausbauszenario rechnerisch ermittelte Lärmbelastung.