

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Herbert Behrens, Sabine Stüber, Dr. Kirsten Tackmann, Dr. Dagmar Enkelmann, Diana Golze, Ralph Lenkert, Stefan Liebich, Kornelia Möller, Wolfgang Neskovic, Thomas Nord, Ingrid Remmers, Kersten Steinke, Halina Wawzyniak und der Fraktion DIE LINKE.

Umsetzung der Lärmschutzmaßnahmen für Anwohnerinnen und Anwohner des Flughafens Berlin Brandenburg

Der neue Flughafen Berlin Brandenburg (BER) steht vor seiner Eröffnung. Diese sollte ursprünglich am 3. Juni 2012 erfolgen, wurde aber am 8. Mai 2012 auf voraussichtlich Ende August 2012 verschoben – nach offiziellen Angaben aus Brandschutzgründen. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zum Flughafenneubau wurde unter Punkt 5.1 der Nebenbestimmungen „Auflagen zur Vermeidung und Minderung des Fluglärms“ u. a. Folgendes geregelt: „Für Wohnräume, Büroräume, Praxisräume und sonstige nicht nur vorübergehend betrieblich genutzte Räume in der Umgebung des Flughafens sind geeignete Schallschutzvorrichtungen vorzusehen. Die Vorrichtungen haben zu gewährleisten, dass durch die An- und Abflüge am Flughafen im Rauminnern bei geschlossenen Fenstern keine höheren Maximalpegel als 55 Dezibel (dB(A)) auftreten. Innerhalb des Tagschutzgebietes haben die Träger des Vorhabens auf Antrag des Eigentümers eines Grundstücks, das am 15. 05. 2000 bebaut oder bebaubar war, für geeignete Schallschutzvorrichtungen an den Räumen Sorge zu tragen.“ Ähnliche und weitergehende Regelungen wurden unter Punkt 5.1.3 auch für die Nachtschutzgebiete getroffen.

Nach gleichlauteten Berichten der „Märkischen Allgemeinen“ (www.maerkische-allgemeine.de/cms/beitrag/12308665/2242247/Ministerium-Flughafen-Eroeffnung-wird-nicht-verschoben-Antrag-von.html) sowie des „Rundfunks Berlin-Brandenburg rbb“ (www.rbb-online.de/nachrichten/wirtschaft/2012_4/Umzug_zum_neuen_Flughafen_BER_beginnt.html) ist diesen Anforderungen bisher nicht umfassend Rechnung getragen worden, was zu massiven Protesten der Anwohnerinnen und Anwohner führt.

Zudem haben die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB)/Berliner Flughafen-Gesellschaft mbH (BFG) bei der Berechnung der den Betroffenen in der Tag-Lärmschutzzone zustehenden Lärmschutzmaßnahmen die Annahme zu Grunde gelegt, dass es in Innenräumen täglich sechs Mal lauter als 55 dB(A) werden darf. Dies ist durch den Planfeststellungsbeschluss aber nicht gedeckt. Darin heißt es, dass dies kein Mal bzw. durchschnittlich weniger als ein Mal täglich zulässig ist. Die FBB hat am 19. April 2012 beim Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg einen Klarstellungsantrag eingereicht, mit dem die angeblich missverständliche entsprechende Aussage im Planfeststellungsbeschluss zu Gunsten der FBB geklärt werden soll (<http://preview.berlin-airport.de/de/presse/pressemitteilungen/2012/2012-04-19-klarstellungsantrag/index.php>).

Am 21. April 2012 beschloss der Aufsichtsrat der FBB, sich bei den Lärmschutzmaßnahmen bei Deckenhöhen, Raumgrößen etc. großzügiger zu zeigen und die sogenannte Abgeltungsklausel, durch die Anspruchsberechtigte auf weitere Ansprüche pauschal verzichten sollten, zu streichen. Für die dadurch erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen werden über die bislang bewilligten Haushaltsmittel in Höhe von 140 Mio. Euro hinaus, weitere Haushaltsmittel in Höhe von 17 Mio. Euro zur Verfügung gestellt (<http://preview.berlin-airport.de/de/presse/pressemitteilungen/2012/2012-04-20-schallschutz/index.php>).

Doch auch diese zusätzlichen Haushaltsmittel reichen bei weitem nicht aus, die nach Ansicht der Fragesteller fehlerhafte und rechtswidrige Berechnung der den Betroffenen zustehenden Lärmschutzmaßnahmen auszugleichen.

Elf Anwohnerinnen und Anwohner haben am 27. April 2012 eine Klage vor dem Obergericht Berlin-Brandenburg eingereicht, mit der die Eröffnung des BER so lange hinausgezögert werden soll, bis alle Anspruchsberechtigten den ihnen laut Planfeststellungsbeschluss zustehenden Lärmschutz erhalten haben („Mehr Geld für den Lärmschutz“, Berliner Zeitung vom 23. April 2012). Lärm stellt eine erhebliche gesundheitliche Belastung dar und führt zu einer erheblichen Minderung der Lebensqualität. Aus diesem Grund haben die Anteilseigner des Flughafens Berlin Brandenburg „Willy Brandt“ dafür Sorge zu tragen, dass die Anforderungen des Planfeststellungsverfahrens erfüllt werden, bevor der Flughafen in Betrieb genommen wird. Die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch die Bundesregierung, ist mit einem Anteil von 26 Prozent Eigner der FBB/BFG und damit Gesellschafter der FBB/BFG. Zwei Staatssekretäre, aus dem Bundesministerium der Finanzen und aus dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, vertreten als Mitglieder der Bundesregierung im Aufsichtsrat der FBB die Interessen des Gesellschafters Bund. Die folgenden Fragen richten sich unter Verweis auf die Antworten der Bundesregierung zu den Fragen 58 und 59 auf der Großen Anfrage der Fraktion DIE LINKE. „Flughafen Berlin Brandenburg: Flugrouten, Lärmauswirkungen“ (Bundestagsdrucksache 17/8514) an die Bundesregierung, insbesondere in ihrer Funktion als Gesellschafter der FBB/BFG.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie viele Anwohnerinnen und Anwohner haben die Errichtung von Schallschutzmaßnahmen beantragt (bitte zwischen Tag- und Nachtschutzzone unterscheiden)?
2. Wie viele der beantragten Schallschutzmaßnahmen wurden genehmigt (bitte zwischen Tag- und Nachtschutz unterscheiden)?
3. Wie viele der Anwohnerinnen und Anwohner in den Tagschutzgebieten haben nach Kenntnis der Bundesregierung bisher tatsächlich Schallschutzfenster oder sonstige Schallschutzmaßnahmen erhalten (bitte nach Art des Schallschutzes differenzieren)?
4. Wie viele der Anwohnerinnen und Anwohner in den Nachtschutzgebieten haben nach Kenntnis der Bundesregierung bisher tatsächlich Schallschutzfenster oder sonstige Schallschutzmaßnahmen erhalten (bitte nach Art des Schallschutzes differenzieren)?
5. Wie viele Anwohnerinnen und Anwohner haben zwar einen positiven Bescheid, aber noch keine Schallschutzvorrichtungen erhalten?

6. Wie viele der berechtigten Anwohnerinnen und Anwohner werden nach Kenntnis der Bundesregierung rechtzeitig zur Eröffnung des Flughafens mit allen notwendigen Schallschutzmaßnahmen ausgestattet sein (bitte zwischen Tag- und Nachtschutzzone unterscheiden und in Prozent und absolut angeben)?
7. Welche Lärmbelastung ist mit allen vorgesehenen Schallschutzvorrichtungen in den Wohnungen zu erwarten, und wie hoch ist die Lärmbelastung ohne derlei Maßnahmen (bitte zwischen Tag- und Nachtschutzgebieten unterscheiden)?
8. Welche Gründe sind ursächlich für den schleppenden Ausbau der Schallschutzvorrichtungen?
9. Gibt es Anwohnerinnen und Anwohner, die noch keine Errichtung von Schallschutzvorrichtungen beantragt haben, obwohl deren Wohnlage einen berechtigten Anspruch vermuten lässt?
Wenn ja, wie hoch ist der Anteil dieser Anwohnerinnen und Anwohner an den insgesamt Anspruchsberechtigten (Angaben bitte in Prozent und absolut)?
10. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der am 27. April 2012 von Anwohnerinnen und Anwohnern beim Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg eingereichten Klage nach einer Verschiebung des Eröffnungstermins, wenn dem Planfeststellungsbeschluss, nach dem bis zur Inbetriebnahme des Flughafens ein ausreichender Schallschutz für die Anliegerinnen und Anlieger gewährleistet werden muss, nicht Rechnung getragen werden kann?
11. Unter welchen Umständen wären die Schutzziele des Lärmschutzkonzeptes als verfehlt anzusehen?
12. Trifft es zu, dass das Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg als Genehmigungsbehörde rechtliche Anordnungen gegenüber dem BER treffen kann, wenn die Schutzziele des Lärmschutzkonzeptes systemtisch verfehlt werden (bitte begründen)?
Wenn ja, welche?
Wenn nein, welche rechtlichen oder sonstigen Konsequenzen hätte eine Nichteinhaltung des Lärmschutzkonzeptes?
13. Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, die betroffenen Anliegerinnen und Anlieger zu entschädigen, falls bis zur Eröffnung des Flughafens die erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen nicht durchgeführt wurden?
14. Unterstützt die Bundesregierung den Klarstellungsantrag der FBB/BFG vom 19. April 2012 beim Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg, mit dem die zulässige Zahl an Überschreitungen durch Einzelschallereignisse von mehr als 55 dB(A) in Innenräumen geklärt werden soll (bitte begründen)?
15. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung daraus, dass die FBB/BFG bei der Berechnung der den Betroffenen in der Tag-Lärmschutzzone zustehenden Lärmschutzmaßnahmen die Annahme zu Grunde gelegt hat, dass es täglich in Innenräumen sechs Mal lauter als 55 dB(A) werden darf (bitte begründen)?
16. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung, dass der geltende Planfeststellungsbeschluss für die Tag-Schutzzone Einzelschallereignisse über 55 dB(A) in Innenräumen kein Mal oder zumindest weniger als (durchschnittlich) ein Mal zulässt (bitte begründen)?

17. Trifft die Aussage der FBB/BFG zu, wonach der „Maximalpegel (...) nach den Prognosen erst 2015 mehr als einmal überschritten“ wird („Flughafen-Start Fall fürs Gericht“, Neues Deutschland vom 28. April 2012) (bitte begründen)?
18. Wurden die Lärmschutzzonen nach Festlegung der Flugrouten durch das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung bereits angepasst?
Wenn ja, wann, und wie erfolgte das?
Wenn nein, warum nicht, und wann wird das geschehen?
19. Wann wird die Überprüfung der Lärmschutzbereiche nach § 4 Absatz 6 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (FluLärmG) erfolgen (bitte begründen)?
- a) Welche Abweichung gibt es zwischen den Grenzwerten des § 2 FluLärmG und den im Planfeststellungsbeschluss festgelegten Grenzwerten?
- b) Welche Grenzwerte sind für die Überprüfung der Lärmschutzbereiche maßgeblich (bitte begründen)?
20. Trifft es zu, dass die Lärmschutzmaßnahmen laut Planfeststellungsbeschluss auf der Basis von 240 000 Flugbewegungen im Jahr berechnet wurden?
Wenn ja, wann werden diese 240 000 Flugbewegungen jährlich laut den Prognosen erreicht, und welcher finanzielle Bedarf entsteht durch zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen, wenn die laut Planfeststellungsbeschluss maximal zulässige Zahl von 360 000 Flugbewegungen erreicht wird?
Wenn nein, auf Basis wie vieler Flugbewegungen wurden die Lärmschutzmaßnahmen berechnet?

Berlin, den 14. Mai 2012

Dr. Gregor Gysi und Fraktion