

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Herbert Behrens, Sabine Stüber, Dr. Kirsten Tackmann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 17/9673 –**

Umsetzung der Lärmschutzmaßnahmen für Anwohnerinnen und Anwohner des Flughafens Berlin Brandenburg

Vorbemerkung der Fragesteller

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 Infra-

struktur 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.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Zur Beantwortung der Fragen 1 bis 9, 11, 12 und 17 bis 20 hat das Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg in seiner Funktion als oberste Luftfahrtbehörde des Landes und als für den Verkehrsflughafen Berlin Brandenburg zuständige Planfeststellungsbehörde Informationen zur Verfügung gestellt.

1. Wie viele Anwohnerinnen und Anwohner haben die Errichtung von Schallschutzmaßnahmen beantragt (bitte zwischen Tag- und Nachtschutzzone unterscheiden)?

Die Umsetzung des planfestgestellten Lärmschutzkonzepts des Flughafens Berlin Brandenburg und der damit verbundenen Schallschutzmaßnahmen obliegt der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB). Die FBB erstattet auf Antrag der Berechtigten die notwendigen Kosten für den baulichen Schallschutz bzw. zahlt die in der Planfeststellung festgelegten Entschädigungen für Grundstücksübernahmen und für eingeschränkte Nutzungen der Außenwohnbereiche.

Laut Auskunft der FBB gibt es insgesamt ca. 25 500 anspruchsberechtigte Wohneinheiten. Innerhalb des Tagschutzgebietes befinden sich davon ca. 14 000 anspruchsberechtigte Wohneinheiten.

Der FBB lagen zum 25. Mai 2012 für insgesamt ca. 18 331 Wohngebäude und sonstige Gebäude Anträge auf Kostenerstattung für Schallschutzmaßnahmen vor. Davon waren die Antragsunterlagen für 17 554 Wohneinheiten vollständig (Antragsformular mit ergänzenden Unterlagen wie Grundbuchauszug, Baugenehmigung, Baubeschreibung etc.).

2. Wie viele der beantragten Schallschutzmaßnahmen wurden genehmigt (bitte zwischen Tag- und Nachtschutz unterscheiden)?

Der Planfeststellungsbeschluss vom 13. August 2004 und der Planergänzungsbeschluss vom 20. Oktober 2009 in den jeweils gültigen Fassungen enthalten Regelungen über den Schutz gegen Fluglärm für den Tag und für die Nacht und für besondere Einrichtungen zur Gewährung von passivem Schallschutz durch bauliche Maßnahmen. Gemäß Planfeststellung kann die FBB die Schallschutzeinrichtungen selbst einbauen lassen oder den Betroffenen auf Nachweis die Aufwendungen für den Einbau der erforderlichen Schallschutzeinrichtung erstatten. Die FBB hat den Weg gewählt, dass die Betroffenen die Maßnahme des passiven Schallschutzes selbst durchführen und dass die FBB die Aufwendungen für den Einbau der erforderlichen Schallschutzeinrichtungen erstattet. Zur Umsetzung bietet die FBB den Anspruchsberechtigten Kostenerstattungsvereinbarungen an, in der die Details dieser Kostenerstattung geregelt sind.

Bis zum 25. Mai 2012 wurden laut Auskunft der FBB für 14 180 Wohneinheiten Kostenerstattungsvereinbarungen versendet.

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)?

Die Fragen 3 und 4 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Bis zum 31. Januar 2012 wurden für 1 107 Wohneinheiten die Kosten für die Schallschutzmaßnahmen durch die FBB an die berechtigten Grundstückseigentümer erstattet.

5. Wie viele Anwohnerinnen und Anwohner haben zwar einen positiven Bescheid, aber noch keine Schallschutzvorrichtungen erhalten?

Bis zum 25. Mai 2012 wurde laut Auskunft der FBB für 14 180 Wohneinheiten den Eigentümern das Angebot unterbreitet, eine Kostenerstattungsvereinbarung abzuschließen. Von diesem Angebot haben 4 284 Eigentümer Gebrauch gemacht und die angebotene Kostenerstattungsvereinbarung unterzeichnet.

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)?

Da die Eröffnung des Flughafens auf den 17. März 2013 verschoben wurde, verfügt die Bundesregierung über keine Kenntnis, wie viele berechnete Anwohnerinnen und Anwohner mit Schallschutzmaßnahmen ausgestattet sein werden.

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)?

Das in der Planfeststellung definierte Schutzziel für den Tagschutz lautet:

„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 Rauminnen bei geschlossenen Fenstern keine höheren A-bewerteten Maximalpegel als 55 dB(A) auftreten.“ Die Planfeststellungsbehörde ist insbesondere in Anbetracht der Urteile des Bundesverwaltungsgerichts vom 16. März 2006 der Auffassung, dass der Tagschutz so zu dimensionieren ist, dass in den sechs verkehrsreichsten Monaten durchschnittlich weniger als einmal pro Tag ein Maximalpegel von 55 dB(A) im Rauminnen auftritt. Dies hat die Planfeststellungsbehörde der FBB mit Schreiben vom 5. Dezember 2011 mitgeteilt und die FBB aufgefordert, den Tagschutz entsprechend umzusetzen.

Das in der Planfeststellung definierte Schutzziel für die Nacht lautet:

„Für Schlafräume einschließlich der Übernachtungsräume in Beherbergungsstätten in der Umgebung des Flughafens sind geeignete Schallschutzvorrichtungen vorzusehen. Die Vorrichtungen haben zu gewährleisten, dass durch An- und Abflüge am Flughafen im Rauminnen bei geschlossenen Fenstern und ausreichender Belüftung in der Durchschnittsnacht der sechs verkehrsreichsten Monate nicht mehr als sechs A-bewertete Maximalpegel über 55 dB(A) auftreten und ein für die Nachtstunden (22:00 bis 06:00 Uhr) der sechs verkehrsreichsten Monate ermittelter energieäquivalenter Dauerschallpegel von 35 dB(A) nicht überschritten wird.“

8. Welche Gründe sind ursächlich für den schleppenden Ausbau der Schallschutzvorrichtungen?

Die Umsetzung der Schallschutzaufgaben der Planfeststellung erfordert die aktive Mitwirkung der Anspruchsberechtigten (siehe Antwort zu Frage 2), so dass die Gründe für die Wahl des Zeitpunkts, zu dem ein Antrag auf Erstattung von Schallschutzaufwendungen gestellt wird, bzw. die Wahl des Zeitpunkts, zu dem von den Anspruchsberechtigten ein Auftrag zum Einbau von Schallschutzvorkehrungen ausgelöst wird, individuell sehr unterschiedlich sind. Hinzu kommt, dass es in der Öffentlichkeit teilweise Kritik an der Kommunikation des Schallschutzprogramms seitens der FBB gegeben hat.

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)?

Laut Auskunft der FBB lagen zum 25. Mai 2012 für ca. 18 331 Wohngebäude bzw. sonstige Gebäude formlose Anträge auf Erstattung von Schallschutzvor-

kehrungen vor. Dies entspricht ca. 72 Prozent der Antragsberechtigten 25 500 Wohneinheiten.

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?

Da sich die Eröffnung des Flughafens auf den 17. März 2013 verschoben wird, geht die Bundesregierung davon aus, dass bis zu diesem Zeitpunkt bei vielen berechtigten Anliegerinnen und Anliegern Schallschutzmaßnahmen umgesetzt worden sind.

11. Unter welchen Umständen wären die Schutzziele des Lärmschutzkonzeptes als verfehlt anzusehen?

Das Lärmschutzkonzept ist im Planfeststellungsbeschluss für den Ausbau des Flughafens Berlin Brandenburg festgelegt. Im Hinblick auf den baulichen Schallschutz sind die Schutzziele der Planfeststellung in der Antwort zu Frage 7 dargestellt.

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 systematisch verfehlt werden (bitte begründen)?

Wenn ja, welche?

Wenn nein, welche rechtlichen oder sonstigen Konsequenzen hätte eine Nichteinhaltung des Lärmschutzkonzeptes?

Die Befugnisse der Planfeststellungsbehörde im Rahmen der Erfüllung der Schutzauflagen des Planfeststellungsbeschlusses betreffen ein aufsichtsrechtliches Tätigwerden.

Die Bestimmungen der Planfeststellung zur Durchführung von Schallschutzmaßnahmen enthalten die Anordnung von Schutzvorkehrungen im Sinne von § 74 Absatz 2 Satz 2 des Verwaltungsverfahrensgesetzes. Adressat der Schutzauflagen ist der Vorhabenträger. Er wird durch die Schutzauflagen verpflichtet. Die Anordnung von Schutzvorkehrungen begründet einen Anspruch des Berechtigten gegen den Vorhabenträger, der im Verwaltungsgerichtsweg geltend gemacht werden kann. Dies folgt daraus, dass der Planfeststellungsbeschluss rechtsgestaltend alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen regelt. Ist ein Berechtigter der Auffassung, eine Schutzauflage sei nicht ordnungsgemäß erfüllt, kann er den Träger des Vorhabens durch Klage in Anspruch nehmen.

Wenn die in der Kostenerstattungsvereinbarung beschriebenen Maßnahmen des passiven Schallschutzes nicht ausreichen, um die Schutzziele der Planfeststellung zu erreichen, fehlt es an der subjektiven Geschäftsgrundlage mit der Folge, dass der Berechtigte von der FBB die Anpassung des Vertrags verlangen kann.

Nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde sind Maßnahmen der Verwaltungsvollstreckung weniger geeignet, die Durchsetzung der Schutzziele der Planfeststellung sicherzustellen.

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?

Wie in der Antwort zu Frage 12 dargelegt, begründet die Anordnung von Schutzvorkehrungen im Rahmen der Planfeststellung einen Anspruch des Berechtigten gegen den Vorhabenträger, der im Verwaltungsgerichtsweg geltend gemacht werden kann. Ob ein Verwaltungsgericht einem Anspruchsberechtigten Schadensersatz zusprechen würde, falls die erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen bis zur Inbetriebnahme des ausgebauten Flughafens nicht oder nicht vollständig umgesetzt sind, kann von hier nicht beurteilt werden.

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)?

Die Entscheidung über den Antrag auf Planänderung des Lärmschutzkonzepts des Flughafens Berlin Brandenburg, den sogenannten Klarstellungsantrag, liegt in der Zuständigkeit des Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg. Die Bundesregierung nimmt auf diese Entscheidung keinen Einfluss.

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)?

Die Fragen 15 und 16 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Brandenburger Planfeststellungsbehörde ist insbesondere in Anbetracht der Urteile des Bundesverwaltungsgerichts vom 16. März 2006 der Auffassung, dass der Tagschutz so zu dimensionieren ist, dass in den sechs verkehrsreichsten Monaten durchschnittlich weniger als einmal pro Tag ein Maximalpegel von 55 dB(A) im Rauminneren auftritt. Dies hat die Planfeststellungsbehörde der FBB mit Schreiben vom 5. Dezember 2011 mitgeteilt und die FBB aufgefordert, den Tagschutz entsprechend umzusetzen. Dem gegenüber geht die FBB davon aus, bis zu sechs Überschreitungen eines Maximalpegels von 55 dB(A) pro Tag im Durchschnitt der sechs verkehrsreichsten Monate seien zulässig, um das in der Planfeststellung definierte Schutzziel „Vermeidung von Kommunikationsstörungen“ zu erreichen.

Es trifft insofern zu, dass die FBB in dieser Frage eine von der Planfeststellungsbehörde abweichende Auffassung vertritt. Zur Klarstellung hat die FBB daher mit Schreiben vom 18. April 2012 einen „Antrag auf Änderung von Teil A II 5.1.2 Nr. 1 Satz 2“ des Planfeststellungsbeschlusses vom 13. August 2004 gestellt.

Die Planfeststellungsbehörde prüft den Antrag derzeit auf Vollständigkeit, wird anschließend entscheiden, welche Art von Verwaltungsverfahren durchzuführen ist, und wird nach Abschluss des Verfahrens den Antrag bescheiden. Über das Ergebnis können derzeit noch keine Aussagen getroffen werden.

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)?

Die FBB hat in der 36. Sitzung des Ausschusses für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landtags Brandenburg am 15. März 2012 mitgeteilt, dass davon auszugehen ist, dass erst für den Verkehr, der weit nach der Eröffnung des Flughafenausbaus, nach dem Jahr 2015 prognostisch erwartet wird, ein Maximalpegel von 55 dB(A) innen mehr als einmal überschritten sein wird.

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?

Die Planfeststellungsbehörde hat während der mündlichen Verhandlung vor dem Bundesverwaltungsgericht in dem Verfahren BVerwG 4 A 4000.10. 4 A 4001.10 am 21. September 2011 die folgende Prozessklärung abgegeben:

„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 aufeinander folgende Flugplanperioden) nach Maßgabe der 1. Fluglärm-Schutz-Verordnung 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.“

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)?

Der Vollzug des Fluglärmgesetzes erfolgt im Land Brandenburg im Geschäftsbereich des Ministeriums für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz. Ein Lärmschutzbereich gemäß § 4 Absatz 4 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm wurde am Flughafen Berlin Brandenburg noch nicht festgesetzt. Damit gilt der auf der Grundlage der seinerzeitigen Fassung des Fluglärmgesetzes durch Verordnung vom 16. Juni 1997 festgesetzte Lärmschutzbereich für den Flughafen Berlin-Schönefeld noch fort. Die Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) konnte wegen der bis zum 26. Januar 2012 ausstehenden Entscheidung zu den zukünftigen Flugverfahren der Landesregierung die gemäß § 2 der Ersten Verordnung zur Durchführung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm – 1. FlugLSV – notwendigen Datengrundlagen bislang nicht zur Verfügung stellen. Gegenwärtig erarbeiten die DFS und die FBB die benötigten Datengrundlagen, so dass das im Jahr 2009 begonnene Verfahren zu Festsetzung des Lärmschutzbereiches mit dem Ziel wieder aufgenommen werden konnte, es innerhalb des Jahres 2012 abzuschließen.

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?

Die im Rahmen der Planfeststellung getroffenen Abwägungsentscheidungen basieren auf dem sogenannten Verkehrsszenario 20XX. Für dieses Szenario wurden 371 000 Flugbewegungen (einschließlich Allgemeine Luftfahrt und Hubschrauber) prognostiziert. Gemäß den der Planfeststellung zugrunde liegenden Luftverkehrsprognosen wird das für das Szenario 20XX vorhergesagte Luftverkehrsaufkommen im Jahr 2023 erreicht. Die baulichen Schallschutzmaßnahmen müssen letztendlich gewährleisten, dass bei dem für das Szenario 20XX prognostizierte Luftverkehrsaufkommen die in der Planfeststellung verfügbaren Schutzziele eingehalten werden. Mit Blick auf die zeitliche Entwicklung wird seitens des Flughafens erwogen, den notwendigen baulichen Schallschutz gegebenenfalls in Stufen zu realisieren.