

Antwort

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage 1122
des Abgeordneten Michael Jungclaus
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 5/2882

Wortlaut der Kleinen Anfrage 1122 vom 02.03.2011

Schallschutzprogramm BBI

Schallschutz für Anwohnerinnen und Anwohner im Umfeld des Flughafens Berlin Brandenburg International (BBI) ist eine wichtige Voraussetzung, um die weitgehende gesundheitliche Unversehrtheit dieser Menschen zu gewährleisten sowie eine gewisse Lebensqualität in den von Fluglärm betroffenen Kommunen zu erhalten. Nach § 74 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) muss die Flughafengesellschaft die erforderlichen Schutzmaßnahmen, sofern beantragt, vor Beginn des Flugbetriebes fertig gestellt haben. Nach ständiger Rechtsprechung sind durch den Vorhabensträger vor Beginn des Betriebes „Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen aufzuerlegen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind“ fertigzustellen. Der Flughafen München konnte beispielsweise den Flugbetrieb nur deshalb rechtzeitig beginnen, weil in einem Vergleich vor dem Bundesverwaltungsgericht die dortige Flughafengesellschaft sich bereiterklärte, ungeschützten Betroffenen eine Lärmrente auszahlungen. Insofern ist die lückenlose Umsetzung der Schallschutzmaßnahmen für die Anwohnerinnen und Anwohner nicht nur zu deren Wohl, sondern auch zur rechtzeitigen Inbetriebnahme des Flughafens unabdingbar und wirtschaftlich notwendig.

Ich frage die Landesregierung:

1. Ist die Landesregierung der Auffassung, dass der Abschluss des Planergänzungsverfahrens Ende des Jahres 2009 rechtzeitig erfolgte, um die Abwicklung des Schallschutzprogramms sicherzustellen und den Schutz der Betroffenen vor Aufnahme des Flugbetriebes zu gewährleisten?
2. Warum hatte der Flughafen nicht bereits nach dem Urteil von 2006 mit der Durchführung des Tagschutzprogramms begonnen und wann ist damit zu rechnen, dass alle beantragten Maßnahmen fertig gestellt werden?
3. Trifft es zu, dass der Flughafen Schönefeld bis zum heutigen Tage kein stimmiges Datenerfassungssystem (DES) vorgelegt hat *und* die Bestimmung der Schutzgebiete für die Nacht und für die Außenwohnbereichsentschädigung hiervon abhängig ist?

Datum des Eingangs: 14.04.2011 / Ausgegeben: 19.04.2011

4. Wie hoch werden Abschläge für Gebäude, bei denen das freiwillige Schallschutzprogramm durchgeführt worden ist, angesetzt und gelten diese Abschläge auch für Räume, die im Rahmen des freiwilligen Schallschutzprogramms nicht geschützt worden sind?
5. Ist der Landesregierung bekannt, dass die Flughafengesellschaft im Rahmen des freiwilligen Schallschutzprogramms angegeben hat, keine Schlafräume im Dachgeschoss zu dämmen?
6. Inwiefern sind Nachmessungen, ob die Schalldämmmaßnahmen ausreichend und effektiv sind, durchgeführt worden? Sind diese überprüfungsfähig dokumentiert worden? Wenn nein, warum nicht?
7. Ist wie an anderen Flughäfen eine Pflicht zur Nachmessung und Nachbesserung in den Verträgen bzw. Kostenerstattungsvereinbarungen (KEV) oder Baudurchführungsvereinbarungen vereinbart worden? Ist grundsätzlich geregelt, dass der Flughafen für Nachmessungen und Nachbesserungen aufkommt?
8. Ist sichergestellt, dass Bürgerinnen und Bürger beim Auftreten von Baumängeln nach Ablauf der üblichen Gewährleistungsfristen (2 bis 5 Jahre) Forderungen gegen den Flughafen erheben können?
9. Trifft es zu, dass die Abgeltungserklärung nach wie vor in der KEV enthalten ist, obwohl die zuständige Ministerin Anita Tack und der zuständige Abteilungsleiter im Ministerium für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz Günter Hälsig Bürgerinnen und Bürgern erklärt haben, dass die Abgeltungserklärung aufgrund einer Zusage des Flughafenchefs Schwarz entfallen sei?
10. Trifft es zu, dass der Flughafen bei der Berechnung des Schallschutzes von durchschnittlichen Maximalpegeln ausgeht? Inwieweit werden somit entgegen dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts, Kommunikationsstörungen und fluglärmbedingtes Aufwachen billigend in Kauf genommen?
11. Warum wird für die Nacht von einem schlechteren Schutzniveau im Rauminnern ausgegangen? Wäre das Schallschutzprogramm zu beschleunigen, wenn das Schutzniveau im Rauminnern für die Nacht an das Schutzniveau im Rauminnern für den Tag angepasst wird?
12. Wie bewertet die Landesregierung den Sachverhalt, dass in einer Kostenerstattungsvereinbarung (KEV) vom Dezember 2009 das Schutzniveau für den Tag und die Nacht sinngemäß mit „keine Überschreitung des Maximalpegels von 55 dB(A) im Rauminnern“ angegeben wurde und in den Anfang 2010 neu erstellten KEV das Schutzniveau für die Nacht mit der Formulierung „nicht mehr als 6 Überschreitungen des Maximalpegels von 55 dB(A)“ angegeben wurde?
13. Wer trägt die Folgekosten (Wartung, Reparatur, Energieverbrauch etc.) aus der Unterhaltung technischer Einrichtungen des Schallschutzes, wie z. B. Lüftern oder Lärmschutzfenstern?
14. Kann nach Ansicht der Landesregierung der Flughafen eröffnet werden, ohne dass erforderliche Schallschutzmaßnahmen abschließend durchgeführt worden sind und wen sieht die Landesregierung in der Verantwortung, falls aufgrund einer unzureichenden Durchführung des Schallschutzprogramms der Flugbetrieb des Flughafens Schönefeld möglicherweise nicht rechtzeitig aufgenommen werden kann?

15. Wie hoch wird in diesem Zusammenhang der finanzielle Aufwand für eine mögliche Lärmrente für die betroffenen Haushalte eingeschätzt?

Namens der Landesregierung beantwortet der Minister für Infrastruktur und Landwirtschaft die Kleine Anfrage wie folgt:

Frage 1:

Ist die Landesregierung der Auffassung, dass der Abschluss des Planergänzungsverfahrens Ende des Jahres 2009 rechtzeitig erfolgte, um die Abwicklung des Schallschutzprogramms sicherzustellen und den Schutz der Betroffenen vor Aufnahme des Flugbetriebes zu gewährleisten?

Zu Frage 1:

Ja.

Frage 2:

Warum hatte der Flughafen nicht bereits nach dem Urteil von 2006 mit der Durchführung des Tagschutzprogramms begonnen und wann ist damit zu rechnen, dass alle beantragten Maßnahmen fertig gestellt werden?

Zu Frage 2:

Der Flughafenbetreiber hat dafür Sorge zu tragen, dass vor der Inbetriebnahme des ausgebauten Flughafens betroffene Gebäude in der Umgebung des Flughafens auf Antrag geeignete Schallschutzvorrichtungen erhalten, so dass die Einhaltung der in der Planfeststellung verfügbaren Schutzziele gewährleistet ist.

Darüber hinausgehende zeitliche Vorgaben für den Flughafenbetreiber, insbesondere zum Startzeitpunkt des Schallschutzprogramms, sind in der Planfeststellung nicht geregelt. Die Gestaltung des zeitlichen Verlaufs seines Schallschutzprogramms unterliegt insofern allein der unternehmerischen Entscheidung des Flughafenbetreibers.

Die FBS hat hierzu auf Nachfrage mitgeteilt, dass sie unmittelbar nach den Urteilen des Bundesverwaltungsgerichts im März 2006 bereits mit dem Vollzug der Auflagen zum Lärmschutz für die „gesamten“ Schutz- und Entschädigungsgebiete begonnen hat.

Die FBS hat zugesagt, dass alle vollständigen Anträge auf Grundlage des Planfeststellungsbeschlusses Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld vom 13.08.2004 (PFB) i.d.F. des Planergänzungsbeschlusses „Lärmschutzkonzept BBI“ vom 20.10.2009 (PEB), die bis zum 02. Juni 2011 gestellt werden, bis zur Inbetriebnahme des Flughafens BBI bearbeitet sind.

Frage 3:

Trifft es zu, dass der Flughafen Schönefeld bis zum heutigen Tage kein stimmiges Datenerfassungssystem (DES) vorgelegt hat *und* die Bestimmung der Schutzgebiete für die Nacht und für die Außenwohnbereichsentschädigung hiervon abhängig ist?

Zu Frage 3:

Es trifft zu, dass für die Bestimmung von Schutzgebieten stimmige DES vorliegen müssen. Das ist hier der Fall.

Frage 4:

Wie hoch werden Abschläge für Gebäude, bei denen das freiwillige Schallschutzprogramm durchgeführt worden ist, angesetzt und gelten diese Abschläge auch für Räume, die im Rahmen des freiwilligen Schallschutzprogramms nicht geschützt worden sind?

Zu Frage 4:

Im Planfeststellungsbeschluss ist geregelt, dass der Flughafenbetreiber, soweit er in Erfüllung etwaiger gesetzlicher Verpflichtungen oder auf der Grundlage eines freiwilligen Schallschutzprogramms Schallschutzvorrichtungen eingebaut, Aufwendungen für derartige Maßnahmen erstattet oder aber Entschädigung in Geld geleistet hat, derartige Leistungen auf seine Verpflichtung aus dem Planfeststellungsbeschluss anzurechnen sind. Der Flughafenbetreiber ist also grundsätzlich berechtigt, bereits in der Vergangenheit erbrachte Leistungen mit den aus der Planfeststellung resultierenden Verpflichtungen zu verrechnen. Entscheidend ist jedoch auch in diesem Fall, dass die in der Planfeststellung verfügbaren Schutzziele erreicht werden.

Die Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH hat auf Nachfrage erklärt, dass sie aus Kulanzgründen keine Abschläge für Gebäude, bei denen bereits in freiwilligen Schallschutzprogrammen Maßnahmen durchgeführt wurden, angesetzt habe.

Frage 5:

Ist der Landesregierung bekannt, dass die Flughafengesellschaft im Rahmen des freiwilligen Schallschutzprogramms angegeben hat, keine Schlafräume im Dachgeschoss zu dämmen?

Zu Frage 5:

Da es sich um eine freiwillige Maßnahme des Flughafens handelt, obliegt es diesem zu entscheiden, wieweit sich die Maßnahme erstrecken soll.

Frage 6:

Inwiefern sind Nachmessungen, ob die Schalldämmmaßnahmen ausreichend und effektiv sind, durchgeführt worden? Sind diese überprüfungsfähig dokumentiert worden? Wenn nein, warum nicht?

Zu Frage 6:

Nachmessungen sind grundsätzlich nicht vorgesehen. In diesem Zusammenhang wird auf die zweite Verordnung zur Durchführung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (Flugplatz-Schallschutzmaßnahmenverordnung - 2. FlugLSV) Bezug genommen. Diese besagt in § 4 (Einhaltung der [Schallschutz-]Anforderungen) u. a. folgendes:

Die (Schallschutz-)Anforderungen gelten für Aufenthaltsräume in Wohngebäuden als eingehalten, wenn die in Tabelle 10 der DIN 4109, Ausgabe November 1989, angegebenen Anforderungen an die Bauschalldämm-Maße für die Wand und für das Fenster unter Beachtung der in dieser Tabelle genannten Raumhöhen, Raumtiefen und Fensterflächenanteile jeweils einzeln eingehalten werden. Zu den Aufenthaltsräumen im Sinne der 2. FlugLSV gehören auch Schlafräume.

Die FBS hat auf Nachfrage erklärt, dass im Rahmen des Schallschutzprogramms BBI bauakustische Messungen zum Nachweis der durchgeführten Maßnahmen vorgesehen sind. Durch diese soll geprüft werden, ob die baulich umgesetzten Maßnahmen den berechneten Werten entsprechen. Sie werden entsprechend dem technischen Regelwerk durchgeführt und dokumentiert.

Frage 7:

Ist wie an anderen Flughäfen eine Pflicht zur Nachmessung und Nachbesserung in den Verträgen bzw. Kostenerstattungsvereinbarungen (KEV) oder Baudurchführungsvereinbarungen vereinbart worden? Ist grundsätzlich geregelt, dass der Flughafen für Nachmessungen und Nachbesserungen aufkommt?

Zu Frage 7:

Der Flughafen ist zu Nachmessungen nicht verpflichtet. Die erforderlichen Maßnahmen zum Schallschutz werden rechnerisch ermittelt und stellen auf einen prognostizierten Zustand ab.

Die in der Antwort zu Frage 6 aufgeführte 2. FlugLSV besitzt bundesweit Gültigkeit und kommt insofern auch an den anderen Flughäfen zur Anwendung. Der Landesregierung ist nicht bekannt, dass an anderen Flughäfen eine über die Regelungen der 2. FlugLSV hinausgehende Pflicht zur Nachmessung besteht.

Sollte sich im Nachhinein herausstellen, dass der Flughafenbetreiber bei der Dimensionierung des baulichen Schallschutzes Fehler begangen hat (z. B. fehlerhafte Berechnung der Bauschalldämm-Maße gem. DIN 4109) ist er verpflichtet Nachbesserungen vorzunehmen, da er die Einhaltung der in der Planfeststellung verfügbaren Schutzziele zu gewährleisten hat. Die Kosten für Nachbesserungen hat in diesem Fall der Flughafenbetreiber zu tragen.

Frage 8:

Ist sichergestellt, dass Bürgerinnen und Bürger beim Auftreten von Baumängeln nach Ablauf der üblichen Gewährleistungsfristen (2 bis 5 Jahre) Forderungen gegen den Flughafen erheben können?

Zu Frage 8:

Der Planfeststellungsbeschluss gewährt dem Flughafenbetreiber unter Punkt A II 5.1.7 Nr. 1 ein Wahlrecht, ob er die Schallschutzmaßnahmen selbst einbauen lässt oder den Betroffenen auf Nachweis die Aufwendungen für den Einbau der erforderlichen Schallschutzeinrichtungen erstattet. Die Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH hat sich dazu entschieden, den Betroffenen die Aufwendungen für den Einbau der erforderlichen Schallschutzeinrichtungen zu erstatten.

Die Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH hat zugesagt, dass sie die Eigentümer bei der Geltendmachung von Ansprüchen unterstützt und als Ansprechpartner zur Verfügung steht.

Frage 9:

Trifft es zu, dass die Abgeltungserklärung nach wie vor in der KEV enthalten ist, obwohl die zuständige Ministerin Anita Tack und der zuständige Abteilungsleiter im Ministerium für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz Günter Hälsig Bürgerinnen und Bürgern erklärt haben, dass die Abgeltungserklärung aufgrund einer Zusage des Flughafenchefs Schwarz entfallen sei?

Zu Frage 9:

Im Rahmen der Zielstellung, den Flughafen Berlin Brandenburg so umweltfreundlich wie möglich zu gestalten und effektiven, aktiven und passiven Lärmschutz zu gewährleisten, finden regelmäßige Gespräche des Ministeriums für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz mit der Geschäftsführung der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH statt. Im Rahmen dieser Gespräche wurden und werden aktuelle Probleme, auch aus bekannten Beschwerden und Forderungen Betroffener, hier in Bezug auf Verbesserungen des Schallschutzprogramms der Flughafengesellschaft, aufgegriffen. Dabei war im Zusammenhang mit der allgemeinen Kritik an den Kostenerstattungsvereinbarungen auch das Erfordernis angesprochen worden, bei nachträglich auftretenden Mängeln den Leistungsanspruch gegenüber der Flughafengesellschaft weiterhin geltend machen zu können. Im Ergebnis u. a. dieser Gespräche hatte die Flughafengesellschaft Verbesserungen ihres Schallschutzprogramms einschließlich einer Überarbeitung der Kostenerstattungsvereinbarungen zugesagt. Dies war entsprechend kommuniziert worden. Im Ergebnis der Überarbeitung hat die Flughafengesellschaft die Kostenerstattungsvereinbarungen einschließlich der Abgeltungserklärung verändert, jedoch nicht auf eine Abgeltungserklärung verzichtet.

Frage 10:

Trifft es zu, dass der Flughafen bei der Berechnung des Schallschutzes von durchschnittlichen Maximalpegeln ausgeht? Inwieweit werden somit entgegen dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts, Kommunikationsstörungen und fluglärmbedingtes Aufwachen billiger in Kauf genommen?

Zu Frage 10:

Fluglärmrechnungen im Rahmen der Planfeststellung beziehen sich weitgehend auf gemittelte Pegelwerte über die sechs verkehrsreichsten Monate, insofern beziehen sich Angaben zu Maximalpegeln zum Nachtschutz immer auf die mittlere Nacht des oben genannten Zeitraums. Angaben zu Maximalpegeln zum Tagschutz beziehen sich ebenfalls auf den genannten Zeitraum und können darüber hinaus als auf den mittleren Tag dieses Zeitraumes eingeschränkt interpretiert werden.

Durch die in der Planfeststellung verfügbaren Schutzziele ist sichergestellt, dass eine Störung der Kommunikation weitestgehend vermieden wird und keine fluglärmbedingten Aufwachreaktionen auftreten.

Die Dimensionierung des baulichen Schallschutzes orientiert sich auch an den Schallschutzanforderungen der 2. FlugLSV.

Frage 11:

Warum wird für die Nacht von einem schlechteren Schutzniveau im Rauminnern ausgegangen? Wäre das Schallschutzprogramm zu beschleunigen, wenn das Schutzniveau im Rauminnern für die Nacht an das Schutzniveau im Rauminnern für den Tag angepasst wird?

Zu Frage 11:

Während der Tagschutz darauf abzielt, Störungen der Kommunikation weitestgehend zu vermeiden, steht beim Nachtschutz die Vermeidung fluglärmbedingter Aufwachreaktionen im Vordergrund, so dass sich für den Tag und die Nacht unterschiedliche Schutzziele ergeben. Eine direkte Vergleichbarkeit ist somit nicht gegeben.

Dementsprechend werden auch die erforderlichen baulichen Maßnahmen zum Schallschutz raumbezogen ermittelt und gewährleistet die Einhaltung der jeweiligen Schutzziele. Dabei ist es für den Zeitaufwand zur Berechnung der erforderlichen Maßnahmen zum Schallschutz unerheblich, welches Schutzziel angesetzt wird.

Frage 12:

Wie bewertet die Landesregierung den Sachverhalt, dass in einer Kostenerstattungsvereinbarung (KEV) vom Dezember 2009 das Schutzniveau für den Tag und die Nacht sinngemäß mit „keine Überschreitung des Maximalpegels von 55 dB(A) im Rauminnern“ angegeben wurde und in den Anfang 2010 neu erstellten KEV das Schutzniveau für die Nacht mit der Formulierung „nicht mehr als 6 Überschreitungen des Maximalpegels von 55 dB(A)“ angegeben wurde?

Zu Frage 12:

Das Bundesverwaltungsgericht hat in seinen Urteilen vom 16.03.2006 die Planfeststellungsbehörde u. a. dazu verpflichtet, über die Anordnung passiver Schallschutzmaßnahmen in Abschnitt A II 5.1.3 des PFB unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts erneut zu entscheiden. Dem ist die Planfeststellungsbehörde mit dem PEB nachgekommen. Unter Abschnitt A II 5.1.3 hat sie Folgendes verfügt:

„...Die Vorrichtungen haben zu gewährleisten, dass durch An- und Abflüge am Flughafen im Rauminnern 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....“

Frage 13:

Wer trägt die Folgekosten (Wartung, Reparatur, Energieverbrauch etc.) aus der Unterhaltung technischer Einrichtungen des Schallschutzes, wie z. B. Lüftern oder Lärmschutzfenstern?

Zu Frage 13:

Sowohl gemäß Planfeststellung als auch nach dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm sind nur die erforderlichen Kosten für die durchzuführenden Schallschutzmaßnahmen erstattungsfähig. Kosten für Unterhaltung und Erneuerung von Schallschutzmaßnahmen sind demzufolge nicht erstattungsfähig.

Frage 14:

Kann nach Ansicht der Landesregierung der Flughafen eröffnet werden, ohne dass erforderliche Schallschutzmaßnahmen abschließend durchgeführt worden sind und wen sieht die Landesregierung in der Verantwortung, falls aufgrund einer unzureichenden Durchführung des Schallschutzprogramms der Flugbetrieb des Flughafens Schönefeld möglicherweise nicht rechtzeitig aufgenommen werden kann?

Zu Frage 14:

Der Flughafenbetreiber hat dafür Sorge zu tragen, dass vor der Inbetriebnahme des ausgebauten Flughafens betroffene Gebäude in der Umgebung des Flughafens auf Antrag geeignete Schallschutzvorrichtungen erhalten.

Da der Flughafenbetreiber für die Fertigstellung der Flughafenanlage und die Umsetzung der Auflagen des Planfeststellungsbeschlusses (einschl. der Auflagen zum Schallschutz) verantwortlich ist, kann er den Zeitpunkt der Inbetriebnahme letztendlich selber steuern. Die Entwicklung eines Zeitplans für den fristgerechten Vollzug der Schallschutzauflagen des Planfeststellungsbeschlusses stellt somit eine unternehmerische Entscheidung des Flughafenbetreibers dar. Der Flughafenbetreiber trägt insofern auch das finanzielle Risiko, falls die erforderlichen Schallschutzmaßnahmen nicht fristgerecht umgesetzt werden.

Frage 15:

Wie hoch wird in diesem Zusammenhang der finanzielle Aufwand für eine mögliche Lärmrente für die betroffenen Haushalte eingeschätzt?

Zu Frage 15:

Die Landesregierung geht davon aus, dass der Flughafenbetreiber bis zur geplanten Inbetriebnahme die gemäß Planfeststellung erforderlichen und von den Betroffenen rechtzeitig beantragten Schallschutzmaßnahmen umgesetzt hat.