

## Antwort

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage Nr. 794

des Abgeordneten Thomas von Gizycki (Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Drucksache 7/2038

### Umsetzung des Fluglärmschutzes am BER

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

Vorbemerkung des Fragestellers: Am 31. Oktober wird der Flughafen BER voraussichtlich eröffnen. Um die Auswirkungen von Fluglärm auf Anwohner zu reduzieren, sind im Planfeststellungsbeschluss vom 13. August 2004 verschiedene aktive Lärmschutzmaßnahmen, wie Nachtflugverbote, und passive Lärmschutzmaßnahmen, wie Schallschutz, festgelegt worden. Im Monatsbericht zum Schallschutzprogramm für Juli 2020 schreibt die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB), dass sie insgesamt 13.013 Anspruchsermittlungen bauliche Umsetzung (ASE-B) versendet habe, wovon jedoch bisher nur 3.665 komplett oder teilweise umgesetzt worden seien. Zudem sei für knapp 4.000 Wohneinheiten noch kein Antrag auf Schallschutz gestellt worden. Neben dem passiven Lärmschutz ist der aktive Lärmschutz stetig weiterzuentwickeln. Im Rahmen dessen diskutiert die FBB eine veränderte Lärmentgeltstruktur, deren Modell sie in der Sitzung des Sonderausschusses BER am 03.02.2020 kurz skizzierte. Ziel ist es, Fluglärm zu reduzieren, indem das Entgelt für Fluggesellschaften zukünftig auf Basis des tatsächlich verursachten Fluglärms berechnet wird. Im Zusammenhang damit wird auch diskutiert, inwiefern Fluggesellschaften durch die Verwendung eines Steilstartverfahrens Fluglärm reduzieren können.

1. Wie viele Wohneinheiten in den Schutz- und Entschädigungsgebieten am BER werden zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme voraussichtlich über keinen baulich umgesetzten Schallschutz verfügen? Wie viele Wohneinheiten werden voraussichtlich nur über einen teilweise baulich umgesetzten Schallschutz verfügen?

Zu Frage 1: Nach Angaben der FBB wurde in 9.170 Wohneinheiten (WE) von den Eigentümern oder Eigentümerinnen bislang keinerlei baulicher Schallschutz umgesetzt, obwohl die dafür erforderlichen Unterlagen in Form der Anspruchsermittlung bauliche Umsetzung (ASE-B) zum größten Teil seit Jahren vorliegen (Stand: 31.08.2020). In 1.740 WE wurde baulicher Schallschutz teilweise umgesetzt.

2. Wie beurteilt die Landesregierung den Umsetzungsstand des Schallschutzes zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme des BER?

Zu Frage 2: Nach den Festlegungen des Planfeststellungsbeschlusses zum Ausbau des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld haben die Anspruchsberechtigten 5 Jahre nach Inbetriebnahme der südlichen Start- und Landebahn Zeit, Schallschutzmaßnahmen an ihren zu schützenden Räumen vorzunehmen und die erforderlichen Kosten dafür gegenüber der FBB geltend zu machen. Die Entscheidung über den Zeitpunkt von Umsetzungsmaßnahmen obliegt den Anspruchsberechtigten. Die Landesregierung hat die FBB dazu angehalten, für alle Anspruchsberechtigten, die ihren Antrag auf Schallschutz bis ein Jahr vor Inbetriebnahme der südlichen Start- und Landebahn bei der FBB gestellt haben, die Schallschutzansprüche bis 6 Monate vor Inbetriebnahme der südlichen Start- und Landebahn zu ermitteln. Dieses Ziel hat die FBB eingehalten.

3. Einer der Gründe, weshalb Hauseigentümer Schallschutz baulich nicht umsetzen, ist, dass sie Mehrkosten selbst tragen müssen, die durch konjunkturbedingt gestiegene Baupreise seit dem Versand der ASE entstanden sind. Welche Möglichkeiten sieht die Landesregierung, Hauseigentümer in diesem Punkt zu unterstützen?

Zu Frage 3: Den Eigentümern oder Eigentümerinnen steht es frei, den für sie günstigsten Zeitpunkt für die Antragstellung zu wählen. Die in der Anspruchsermittlung (ASE) ermittelten Kosten für Schallschutzmaßnahmen beruhen auf Marktpreisen, die für den Zeitpunkt des ASE-Versands gutachterlich ermittelt wurden. Diese Marktpreise enthalten auch gutachterlich prognostizierte Kostensteigerungen. Wer Kostensteigerungen zu tragen hat, richtet sich grundsätzlich nach dem Verursacherprinzip im Verhältnis zwischen FBB und Anspruchsberechtigten.

4. Welche Probleme sind der Landesregierung bei der baulichen Umsetzung von Schallschutz im Zusammenhang mit Neubauten bekannt? Welche Lösungsmöglichkeiten gibt es aus Sicht der Landesregierung für diese Probleme?

Zu Frage 4: Bei der Errichtung von Neubauten, die auf Grundstücken gebaut werden, die zum Stichtag vom 15.05.2000 bebaubar waren, rät die FBB dringend zu einer vorherigen Abstimmung der Bauherren oder Bauherrinnen mit ihr. Für anspruchsberechtigte Räume erfolgt eine Erstattung des erforderlichen Zusatzaufwands für den Schallschutz im Vergleich zu einem Bauvorhaben, für das kein Anspruch auf Schallschutz nach Planfeststellung besteht, wenn die Schallschutzmaßnahmen auch umgesetzt wurden. Die Geltendmachung von Schallschutzansprüchen für einen fertig gestellten, ungeschützten Neubau ist mit zusätzlichem baulichen Aufwand und erheblichen Kostenrisiko für die Bauherren oder Bauherinnen verbunden.

5. Welche Gründe sieht die Landesregierung über die obengenannten hinaus für die schleppende bauliche (Teil-) Umsetzung von Schallschutz sowie die zögerliche Antragstellung von Anwohnern?

Zu Frage 5: Die Eigentümer entscheiden selbst, ob, wann und durch wen die in der ASE-B beschriebenen Maßnahmen umgesetzt werden. Die individuellen Gründe für das Zögern der Anspruchsberechtigten, anerkannte bauliche Schallschutzmaßnahmen umzusetzen, sind der Landesregierung nicht bekannt.

6. Welche Maßnahmen schlägt die Landesregierung vor, um die bauliche Umsetzung von Schallschutz am BER zu verbessern?

Zu Frage 6: Neben der Ermittlung der Ansprüche hat die FBB in der Vergangenheit stark für die Umsetzung von Schallschutzmaßnahmen geworben. Neben Anzeigen in Nachbarschaftszeitung der FBB und verschiedenen Lokalzeitschriften hat die FBB bislang 38 Infoveranstaltungen in den Flughafengemeinden sowie die seit fünf Jahren regelmäßig stattfindenden Schallschutztage durchgeführt. Anwohner hatten auch die Möglichkeit, die unabhängige Schallschutzberatung beim Landkreis Teltow-Fläming zu kontaktieren.

7. Wie überprüft die Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg die Umsetzung der Regelungen des Planfeststellungsbeschlusses durch die FBB, beispielsweise zum Schallschutz? Holt die Behörde hierfür selbst Informationen ein, wenn ja wie?

Zu Frage 7: Die Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg (LuBB) überwacht die Umsetzung der Auflagen des Planfeststellungsbeschlusses zum Ausbau des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld. Das betrifft insbesondere die Auflagen zum Schallschutz. Es findet regelmäßig die AG Schallschutz mit Vertretern der LuBB und Verantwortlichen der FBB zur Umsetzungspraxis der FBB zu den Schallschutzauflagen statt.

Außerdem erhält und überprüft die LuBB die regelmäßig ihr vorzulegenden Monatsberichte über den Fortgang der Bearbeitung von Schallschutzanträgen bis hin zur Zahl der Umsetzung einer ASE-Bau. Auch wird der LuBB über den Stand der Bearbeitung der FBB zugegangener Beschwerden berichtet.

Zudem überprüft die LuBB bei der FBB stichprobenartig die Antragsverfahren auf Schallschutz.

8. Hat die FBB die neue Lärmentgeltordnung bereits zur Prüfung beim zuständigen Ministerium beantragt? Wenn ja, wann? Wenn nein, was sind aus Sicht der Landesregierung mögliche Gründe dafür?

Zu Frage 8: Die Regelungen der lärmbezogenen Start- und Landeentgelte sind Bestandteil der Entgeltordnung für den Verkehrsflughafen Berlin Brandenburg. Die FBB hat keinen Antrag für eine Änderung der Entgeltordnung gestellt. Die Landesregierung beteiligt sich nicht an Spekulationen über mögliche Gründe dafür.

9. Wie beurteilt die Landesregierung die Steuerungswirkung auf den Lärmschutz durch eine Einführung von ereignisbezogenen Lärmentgelten am BER?

Zu Frage 9: Vorrang bei der Durchführung von Flügen haben immer die Anforderungen an die Sicherheit des Flugverkehrs. In Abhängigkeit von der Ausgestaltung von ereignisbezogenen Lärmentgelten ist eine begrenzte Lenkungswirkung zur Lärminderung erreichbar.

10. Wie beurteilt die Landesregierung die Möglichkeit der Reduktion von Fluglärm durch das Steilstartverfahren?

11. Wie würde sich die Lärmbetroffenheit von Anwohnern im Tagschutzgebiet durch das Steilstartverfahren voraussichtlich verändern? Wie im Nachtschutzgebiet?

Zu den Fragen 10 und 11: Die von der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) entwickelten Ansätze für lärmmindernde Abflugverfahren unterscheiden sich in der Lärmverteilung. Während bei Startverfahren mit höheren Steigraten auf Grund der höheren Triebwerksleistungen die unmittelbare Flughafenumgebung höher belastet wird, werden bei flacheren Startverfahren auf Grund der geringeren Flughöhe auch weiter entfernte Gebiete vergleichsweise höher mit Lärm belastet. Lärmmindernde Abflugverfahren können dazu beitragen, Lärmeinwirkungen auf Anwohner im näheren oder weiteren Umfeld zu verringern. Bei der Wahl des Abflugverfahrens durch die verantwortlichen Piloten sind jedoch nicht nur Lärmaspekte, sondern vorrangig die Belange der sicheren, geordneten und flüssigen Abwicklung des Luftverkehrs zu berücksichtigen.

12. Wie würde sich der Treibstoffverbrauch beim Steilstartverfahren, verglichen mit bisherigen Startverfahren voraussichtlich verändern?

Zu Frage 12: Auch das „Steilstartverfahren“ gehört zu den bisher genutzten Startverfahren. Nach Abschätzungen der FBB sind bei üblichen Flugzeugmustern der Mittelstrecke (A320- und B737-Familie) Mehrverbräuche von ca. 30 kg Kerosin pro Startvorgang gegenüber Startverfahren mit geringeren Steigraten zu erwarten.