

SPD-Landtagsfraktion Brandenburg · Am Havelblick 8 · 14473 Potsdam

Für Rückfragen:

Bürger-Initiative
Notwehr Anlieger BER
c/o Herrn Dr. Günter Briese
Stubenrauchstr. 71
15732 Eichwalde

susanne.zager@spd-
fraktion.brandenburg.de

Potsdam, 28.11.2011

Flugrouten und Planfeststellungsverfahren am Flughafen Schönefeld (BER)

Sehr geehrter Herr Dr. Briese,

ich möchte Ihr Schreiben vom 31. August 2011 zum Anlass nehmen, um zu den von Ihnen aufgeworfenen Themen Stellung zu beziehen. Tatsache ist, dass der neue Willy-Brandt-Flughafen Berlin-Brandenburg am 3. Juni 2012 in Schönefeld in Betrieb gehen wird und dass maßgeschneiderte Flugroutenlösungen gefunden werden müssen. Lärmschutz der Flughafenanwohner und wirtschaftlicher Betrieb des Flughafens schließen sich nach meiner Überzeugung einander nicht aus.

Die Region Berlin-Brandenburg verfügt derzeit über zwei Flughäfen, bis vor kurzem waren es sogar noch drei. Spätestens sechs Monate nach Inbetriebnahmen der neuen südlichen Start- und Landebahn am neuen Hauptstadt-Flughafen BER muss der innerstädtische Flughafen Tegel geschlossen werden, Tempelhof ist bereits geschlossen. Die Anzahl der von Fluglärm mit Dauerschallpegeln ab 55 dB(A) betroffenen Menschen in Berlin und Brandenburg wird von heute 225.000 Betroffenen auf dann 60.000 Menschen deutlich abnehmen. Durch den neuen Hauptstadt-Flughafen sollen bis zu 40.000 Arbeitsplätze entstehen. Er ist damit das wichtigste Infrastrukturprojekt in Ostdeutschland. Nur ein vollfunktionaler und leistungsfähiger Flughafen kann seiner Rolle als Wirtschafts- und Jobmotor gerecht werden. Die Berliner Flughafen Gesellschaft sieht für 2012 eine Startkapazität von bis zu 24 Millionen Passagieren vor. Je nach Passagierentwicklung kann der Flughafen für bis zu 45 Millionen Passagiere ausgebaut werden. Im dem für das Jahr 2023 prognostizierten Endausbauszenario wird ein Verkehrsaufkommen von 360.000 Flugbewegungen/Jahr erwartet.

Mit seinen Urteilen vom 16.03.2006 wies das Bundesverwaltungsgericht die Klagen von Anwohnern und vier Gemeinden gegen den Planfeststellungsbeschluss für den Ausbau des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld zum überwiegenden Teil ab. Das Bundesverwaltungsgericht hatte die Planfeststellungsbehörde jedoch verpflichtet,

- über eine weitergehende Einschränkung des Nachtflugbetriebes,
- über die Anordnung passiver Schallschutzmaßnahmen in der Nacht und
- über die Grenzziehung des Entschädigungsgebietes im Außenwohnbereich

unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichtes erneut zu entscheiden.

Mit dem Planergänzungsbeschluss vom 20. Oktober 2009 ist die Planfeststellungsbehörde den Anforderungen des Bundesverwaltungsgerichts nachgekommen. Der Beschluss regelt im Einzelnen:

- Es besteht ein Flugverbot in der Zeit von 00:00 bis 05:00 Uhr (zulässige Ausnahmen für Notfälle, Post- und Regierungsflüge).
- Im Unterschied zu anderen Flughäfen wie z. B. München wurden eine Kontingentierung und eine Skalierung der einzelnen Zeitscheiben in der Nacht vorgenommen. Dadurch werden Anreize geschaffen, Flugbewegungen in den Tag oder die Nachtrandzeiten zu verlagern:
 - 23:30 - 24:00 Uhr sowie 05:00 - 05:30 Uhr keine planmäßigen Flüge, sondern nur Verspätungen und Verfrühungen, Bereitstellungs- und Überführungsflüge als Leerflüge,
 - Begrenzung der Zahl der Flüge zwischen 23:00 und 06:00 Uhr durch ein Flugbewegungskontingent, sofern überhaupt geflogen werden darf.
- Generell darf zwischen 22:00 und 6:00 Uhr nur mit lärmarmen Flugzeugen geflogen werden.

Im Aufstellungsverfahren zum Planergänzungsbeschluss war es Aufgabe der Planfeststellungsbehörde, alle Belange in ihre Abwägungen einzubeziehen. Dies betrifft die Berücksichtigung des vorbeugenden Lärmschutzes für Flughafenanwohner genauso wie die Anforderungen der Luftverkehrswirtschaft. Die Planungen zum Flughafen Berlin-Brandenburg erfolgen nach rechtsstaatlichen Grundsätzen. Deshalb war die Planfeststellungsbehörde angehalten, beide Forderungen – die der Anwohner und die der Luftverkehrswirtschaft – zu betrachten und den Nachtflug unter dem Aspekt der Daseinsvorsorge zu beurteilen. Folgerichtig enthält der Planergänzungsbeschluss umfangreiche Auflagen zur Vermeidung und Minderung des Fluglärms, insbesondere umfangreiche Nachtflugbeschränkungen.

Das BVerwG hat am 13. Oktober 2011 die Nachtflugregelung des Planergänzungsbeschlusses der brandenburgischen Planfeststellungsbehörde bestätigt und damit endgültig Rechtssicherheit geschaffen. Der Planergänzungsbeschluss stellt einen Kompromiss zwischen dem Schutzbedürfnis der Anwohner vor Lärm und den im Rahmen der Daseinsvorsorge durch den Flughafenbetreiber zu befriedigenden öffentlichen Verkehrsinteressen dar.

Der Planergänzungsbeschluss regelt, dass eine Entschädigung für Nutzungsbeeinträchtigungen im Außenwohnbereich bereits ab einem Dauerschallpegel von 62 dB(A) am Tag [bisher 65 dB(A)] geleistet wird und dass Anspruch auf baulichen Schallschutz bei Schlafräumen besteht, wenn in der Nacht durch den Fluglärm im Außenbereich Dauerschallpegel von 50 dB(A) oder Pegelhäufigkeiten von 6 x 70 dB(A) überschritten werden. Diese Ansprüche bestehen immer und überall, unabhängig von dem in der Anlage zum Planergänzungsbeschluss dargestellten Schutz und Entschädigungsgebieten sowie unabhängig von den für den Flughafenbetreiber damit verbundenen Kosten.

Die Planfeststellung hat für den Fall, dass die An- und Abflugverfahren nach der Planfeststellung jederzeit geändert werden können, Vorsorge getroffen. Abschnitt A II 5.1.9 „Vorbehalt nachträglicher Anordnungen“ des Planfeststellungsbeschlusses besagt Folgendes: Die nachträgliche Festsetzung, Änderung oder Ergänzung von Auflagen zum Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm bleibt vorbehalten. Insbesondere werden bei geänderten An- und Abflugverfahren am Flughafen die festgelegten Schutz- und Entschädigungsgebiete neu ausgewiesen, wenn sich der energieäquivalente Dauerschallpegel an der äußeren Grenze des Schutzgebiets an den Schnittpunkten mit den An- und Abflugstrecken um mehr als 2 dB(A) ändert.

Bei geänderten An- und Abflugverfahren am Flughafen werden die festgelegten Schutz- und Entschädigungsgebiete von der Planfeststellungsbehörde neu ausgewiesen. Gemäß Anhang IV der Umgebungslärmrichtlinie ist die Darstellung von zukünftigen Lärmsituationen – auch an Großflughäfen – vorgesehen. Diese Situation am zukünftigen Flughafen Berlin Brandenburg wird maßgeblich durch die vom Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung festzulegenden Flugrouten mitbestimmt. Soweit ein Entwurf mit ausreichend gesichertem Erkenntnisstand vorliegt, wird gemäß § 47 c Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) eine Lärmkartierung erfolgen. Anhand der in den Lärmkarten auszuweisenden Lärmindizes L_{DEN} und L_{Night} können die Umgebungslärmbelastungen durch den Flughafen Berlin-Brandenburg großflächig abgebildet und weitere Maßnahmen zur Regelung von Lärmauswirkungen und Lärmproblemen untersucht werden.

Die Landesregierung wird die Lärmkartierung so schnell wie möglich vorlegen. Eine Lärmaktionsplanung sieht § 47 d Abs. 1 BImSchG bis zum 18.07.2013 vor. Dabei erhält die Öffentlichkeit gemäß § 47 d Abs. 3 BImSchG rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit, an der Ausarbeitung und Überprüfung der Lärmaktionspläne mitzuwirken. Im ergänzenden Planfeststellungsbeschluss ist festgelegt, dass die von den Anwohnerinnen und Anwohnern einzureichenden Anträge auf Schallschutzmaßnahmen bis fünf Jahre nach Betriebsaufnahme des BBI eingereicht werden können.

Die Festlegung von Flugrouten liegt nicht in der Hand der Landesregierung. Die Flugrouten werden per Rechtsverordnung durch das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung, also in Verantwortung der Bundesregierung festgelegt. In diesem Verfahren ist keine förmliche Beteiligung einzelner Gemeinden vorgesehen. In § 32 b des Luftverkehrsgesetzes ist die Einbindung der örtlichen Fluglärmkommission vorgeschrieben.

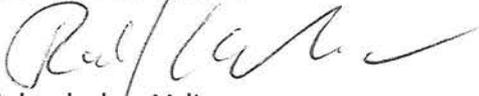
Uns ist in besonderem Maße daran gelegen, dass die An- und Abflugverfahren für den Flughafen Berlin-Brandenburg so festgelegt werden, dass die Sicherheit jederzeit gewahrt wird und die Belastungen für die Menschen in Berlin und Brandenburg gleichermaßen minimiert werden. Grundlage für die Erarbeitung des entsprechenden Prüfauftrages in der Fluglärmkommission (FLK) an die Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) war das Anliegen, die Anzahl der Beeinträchtigten durch Fluglärm oberhalb äquivalenter Dauerschallpegel von 60 dB(A) am Tag zu minimieren und die Anzahl der Menschen, für die ein deutliches Belästigungsempfinden durch Fluglärm zu erwarten ist, so weit wie möglich zu begrenzen.

Die von der DFS vorgenommenen Überlegungen zu längeren und niedrigeren Anflughöhen in Richtung Flughafen BBI sind in der Fluglärmkommission so eindeutig nicht diskutiert worden. Der Bund ist hier gefordert, eine verbesserte Kommunikation mit den Bürgern und den Gemeinden zu führen. Die Bürgerinnen und Bürger vermissen zu Recht in sich logische, nachvoll-

ziehbare und insbesondere transparent gestaltete Entscheidungsprozesse. Insofern muss auch das Thema der Informationsvermittlung bei Planungsverfahren einen höheren Stellenwert erhalten. Wir müssen den Bund deutlich an seine Verantwortung erinnern.

Ihre Befürchtungen und Ängste kann ich gut nachvollziehen. Vergleicht man aber die ursprünglichen Vorstellungen der Deutschen Flugsicherung mit dem, was heute auf dem Tisch liegt, so sind deutliche Lärmentlastungen für viele Menschen festzustellen. Darüber hinaus bitte ich zu bedenken: Flugrouten sind nichts Feststehendes. Sie können jederzeit geändert werden, um mehr Lärmschutz zu erreichen.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Ralf Holzschuher', with a long, sweeping horizontal stroke at the end.

Ralf Holzschuher MdL