

Antwort

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage 2311
des Abgeordneten Christoph Schulze,
fraktionslos,
Landtagsdrucksache 5/5823

Geplante Kosten für den Schallschutz für die Anwohner BBI

Wortlaut der Kleinen Anfrage 2311 vom 14.08.2012:

Fluglärm Allgemein und insbesondere Fluglärm in der Nacht machen krank. Dies ist der evidentbasierte Stand der medizinischen Forschung. Daher ist unbestritten, dass betroffene Anwohner des Flughafens ein Recht auf Schallschutz haben. Strittig von Seiten der Flughafenlobby ist allerdings, in welcher Qualität.

Aus diesem Grunde frage ich die Landesregierung:

1. Von wie vielen zu schützenden Wohneinheiten ist die Planfeststellungsbehörde im Jahr 2004 ausgegangen?
2. Wurden bei der Berechnung des Wertes L_{eq} , der Festlegung der Schallschutzgebiete und der daraus resultierenden Kosten die abknickenden Flugrouten bedacht?
3. Hat sich die Anzahl der schallschutzberechtigten Wohneinheiten durch die Bekanntgabe der abknickenden Flugrouten verändert? Wenn ja, wie?
4. Welche Geldbeträge waren ursprünglich im Finanzierungsplan der FBS/FBB für Schallschutz im Jahr 2006 vorgesehen? Für welche einzelnen Maßnahmen (Planung, Projekterstellung, Bau)?
5. Wer hat diese Kosten auf welcher Basis berechnet/geschätzt?
6. Korrelieren diese Kostenberechnungen mit den Lärmschutzausgaben anderer deutscher Flughäfen, insbesondere Frankfurt am Main und München) Wenn ja, in welchem Maße?
7. Wurde zwischenzeitlich eine Evaluierung vorgenommen, ob die geplanten Mittel für den Schallschutz reichen oder die Kosten sich erhöht haben? Wenn ja, mit welchen Ergebnissen und mit welchen Konsequenzen?
8. Ist die Landesregierung der Auffassung, dass der geplante Kostenansatz (dem Landtag Brandenburg liegt die Angabe 150 Millionen Euro vor) ausreichend ist? Wenn ja, worauf stützt die Landesregierung ihre Schätzung, dass dies ausreichend ist?
9. Billigt die Landesregierung das Gefeilsche der Flughafengesellschaft FBB mit den Bürgern in Fragen des Schallschutzes?

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

Frage 1:

Von wie vielen zu schützenden Wohneinheiten ist die Planfeststellungsbehörde im Jahr 2004 ausgegangen?

Seite 2

Zu Frage 1:

Die luftrechtliche Planfeststellungsbehörde hat mit dem Planfeststellungsbeschluss „Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld“ vom 13. August 2004 mit den Auflagen des Abschnittes A II 5.1.2 ff sichergestellt, dass den Betroffenen ein ausreichender Lärmschutz entsprechend der jeweiligen Schutzziele zur Verfügung steht. Die Schutzgebietsausweisungen erfolgten auf Grund der ermittelten Lärmbelastungen.

Nachfolgend hat die FBB bei der Umsetzung der passiven Schallschutzaufgaben die Anspruchsberechtigten nach Wohneinheiten ermittelt.

Frage 2:

Wurden bei der Berechnung des Wertes L_{eq} , der Festlegung der Schallschutzgebiete und der daraus resultierenden Kosten die abknickenden Flugrouten bedacht?

Zu Frage 2:

Die Flugrouten werden nicht im Planfeststellungsverfahren zusammen mit der Entscheidung über den Ausbau des Flughafens, sondern vom Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung durch Rechtsverordnung festgelegt.

Das geltende Recht führt zwingend dazu, dass im Zeitpunkt der Planfeststellung die An- und Abflugverfahren nicht verbindlich festgelegt sind. Die Planfeststellungsbehörde konnte deshalb nur eine von der DFS bzw. dem Luftfahrt-Bundesamt sachverständig als realistisch eingeschätzte Planung zugrunde legen. Dies hat die Planfeststellungsbehörde getan. Die luftrechtliche Planfeststellungsbehörde hat in ihrer Planung den Toleranzbereich der abknickenden Abflugstrecken berücksichtigt.

Frage 3:

Hat sich die Anzahl der schallschutzberechtigten Wohneinheiten durch die Bekanntgabe der abknickenden Flugrouten verändert? Wenn ja, wie?

Zu Frage 3:

Durch die Umsetzung der Prozessklärung vom 21. September 2011 sind 70 weitere Anspruchsberechtigte zu den bereits ermittelten Anspruchsberechtigten hinzugekommen.

Frage 4:

Welche Geldbeträge waren ursprünglich im Finanzierungsplan der FBS/FBB für Schallschutz im Jahr 2006 vorgesehen? Für welche einzelnen Maßnahmen (Planung, Projekterstellung, Bau)?

Zu Frage 4:

Der Landesregierung liegen dazu keine Erkenntnisse vor.

Frage 5:

Wer hat diese Kosten auf welcher Basis berechnet/geschätzt?

Zu Frage 5:

Der Landesregierung liegen dazu keine Erkenntnisse vor.

Seite 3

Frage 6:

Korrelieren diese Kostenberechnungen mit den Lärmschutzausgaben anderer deutscher Flughäfen, insbesondere Frankfurt am Main und München) Wenn ja, in welchem Maße?

Zu Frage 6:

Der Landesregierung liegen dazu keine Erkenntnisse vor.

Frage 7:

Wurde zwischenzeitlich eine Evaluierung vorgenommen, ob die geplanten Mittel für den Schallschutz reichen oder die Kosten sich erhöht haben? Wenn ja, mit welchen Ergebnissen und mit welchen Konsequenzen?

Zu Frage 7:

Der Landesregierung liegen dazu keine Erkenntnisse vor.

Frage 8:

Ist die Landesregierung der Auffassung, dass der geplante Kostenansatz (dem Landtag Brandenburg liegt die Angabe 150 Millionen Euro vor) ausreichend ist? Wenn ja, worauf stützt die Landesregierung ihre Schätzung, dass dies ausreichend ist?

Zu Frage 8:

Für die luftrechtliche Planfeststellungsbehörde stehen die Sicherstellung der planfestgestellten Umsetzung der passiven Schallschutzauflagen, und nicht die Kosten, im Vordergrund. Umzusetzen ist, was beauftragt worden ist. Im Übrigen sind aktuell Größenordnungen für Schallschutzmaßnahmen in der Diskussion, die die in der Fragestellung genannte Zahl deutlich übersteigen.

Frage 9:

Billigt die Landesregierung das Gefährliche der Flughafengesellschaft FBB mit den Bürgern in Fragen des Schallschutzes?

Zu Frage 9:

Hierzu wird auf die vielfältigen Äußerungen der Mitglieder der Landesregierung in den Debatten des Landtages sowie seiner Ausschüsse Bezug genommen. Zur Umsetzung der Schutzauflagen des Abschnitts A II 5.1.2 und A II 5.1.4 Nr. 3 wird auf den Bescheid des MIL mit Datum vom 2. Juli 2012 verwiesen sowie auf das Schreiben vom 15.08.2012.