

## **Antrag**

**der Abgeordneten Herbert Behrens, Dr. Gregor Gysi, Dr. Dagmar Enkelmann, Dr. Kirsten Tackmann, Dr. Dietmar Bartsch, Karin Binder, Heidrun Bluhm, Steffen Bockhahn, Roland Claus, Katrin Kunert, Caren Lay, Sabine Leidig, Michael Leutert, Stefan Liebich, Dr. Gesine Löttsch, Thomas Lutze, Kornelia Möller, Petra Pau, Jens Petermann, Ingrid Remmers, Dr. Ilja Seifert, Kersten Steinke, Sabine Stüber, Alexander Süßmair, Halina Wawzyniak und der Fraktion DIE LINKE.**

### **Umfassenden Lärmschutz am BER sicherstellen – Sanierung der Flughafengesellschaft Berlin Brandenburg auf Kosten der Anwohner verhindern**

Der Bundestag wolle beschließen:

#### **I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:**

Umfassender Lärmschutz sowohl am Tage als auch in der Nacht ist die Grundbedingung für die Akzeptanz des Flughafens BER in der Region Berlin-Brandenburg. Diese Erkenntnis wird bisher nur vom Flughafen-Gesellschafter Land Brandenburg geteilt, welcher sowohl für ein konsequentes Nachtflugverbot als auch die Gewährung rechtskonformen passiven Schallschutzes eintritt. Die Konflikte um die Lärmbelastung, die perspektivisch vom Flughafen BER ausgehen wird, konnten in den vergangenen Jahren nicht befriedet werden, sondern drohen durch das Handeln der Geschäftsführung der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB) sowie insbesondere von Vertretern der Bundesregierung getätigten Aussagen zu eskalieren.

Vor allem die Schallschutzpraxis der FBB im Tagschutzgebiet hat in den letzten zwei Jahren massive Bürgerproteste hervorgerufen. Zum ersten Mal in der Geschichte der Bundesrepublik Deutschland klagten Bürgerinnen und Bürger sowie betroffene Gemeinden auf Einhaltung eines Planfeststellungsbeschlusses. Am 25. April 2013 stellte das Oberverwaltungsgericht (OVG) Berlin-Brandenburg fest, dass der Fluglärm um den BER in geschlossenen Räumen den Pegel von 55 dB(A) nicht überschreiten darf. Diese bereits im Jahr 2006 vom Bundesverwaltungsgericht höchstrichterlich bestätigte Auflage des Planfeststellungsbeschlusses wurde seitens der FBB systematisch verfehlt und den Betroffenen somit effektiver Schallschutz rechtswidrig vorenthalten.

Trotz eingetretener Rechtssicherheit durch die Bestätigung des seit sieben Jahren gültigen Tagschutzzieles müssen die betroffenen Bürgerinnen und Bürger fürchten, bis zur Inbetriebnahme des Flughafens keinen adäquaten baulichen Schallschutz zu erhalten. Hauptursächlich ist hierbei die Ankündigung des Hauptgeschäftsführers der FBB, Hartmut Mehdorn, nunmehr das einst von der FBB selbst beantragte Schutzziel per Änderungsverfahren aufzuweichen („BER und Mehdorn“, DER TAGESSPIEGEL, 16. Mai 2013), um zulasten der von Flug-

lärm betroffenen Bürgerinnen und Bürger Kosten in Höhe von 300 Mio. Euro zu sparen.

Die Umwidmung von Mitteln für den Schallschutz durch die Geschäftsführung der FBB in Aufwendungen zur Deckung von Baukosten bezeugt, dass dem Anwohnerschutz durch die FBB nicht die gleiche Priorität eingeräumt wird wie der Inbetriebnahme des BER. Es ist offenkundig, dass die Flughafengesellschaft bei der Verwendung des von der Europäischen Kommission genehmigten Gesellschaftszuschusses in Höhe von 1,2 Mrd. Euro stärker kontrolliert werden muss, um die Ausfinanzierung des planfestgestellten Schallschutzes und einen zügigen Fortgang der Umsetzung des Schallschutzprogrammes zu gewährleisten.

Die Vertreter des Bundes in der Gesellschafterversammlung sowie im Aufsichtsrat der FBB haben sich bisher nicht offen zum gerichtlich bestätigten Rechtsanspruch der Anwohnerinnen und Anwohner auf umfassenden Schallschutz bekannt. Der Bundesminister der Finanzen, Dr. Wolfgang Schäuble, hat vielmehr durch gegenüber dem Bayerischen Rundfunk getätigten Aussagen für weitere Irritationen gesorgt.

Seine Darstellung, die Bürgerinnen und Bürger hätten durch Klagen den Schallschutz und somit das Gesamtprojekt (vgl. „Schäuble: BER teurer wegen der Anwohner Wowereit will Urteil“, DER TAGESSPIEGEL vom 26. Mai 2013) verteuert, haben in den Gemeinden im Nahbereich des Flughafens Entrüstung hervorgerufen (vgl. Pressemitteilung des Bürgermeisters der Gemeinde Blankfelde-Mahlow, Ortwin Baier, vom 24. Mai 2013). Ein erfolgreicher Flughafen braucht jedoch ein friedliches Miteinander im Umfeld, was nur durch offenen Diskurs und vorbehaltlose Garantie des Gesundheitsschutzes der Lärmbetroffenen zu erreichen ist.

Mit der Bereitstellung ausreichender Mittel für den Tagschutz ist es dabei nicht getan. Dies untermauern die Volksbegehren in Berlin und Brandenburg, welche auf ein konsequentes Nachtflugverbot zwischen 22 und 6 Uhr abzielten. Das erfolgreiche Volksbegehren in Brandenburg wurde von der Landesregierung angenommen. Um die sowohl von den Bürgerinnen und Bürgern als auch vom Umweltbundesamt geforderte Verkürzung der Betriebszeiten des BER zu realisieren, ist ein diesbezüglicher Antrag der Flughafengesellschaft auf eine Änderungsgenehmigung der effizienteste Weg (vgl. Ausarbeitung der Wissenschaftlichen Dienste des Bundestages WD 7 – 3000 – 024/ 13, Kap. 2).

Gemäß der satzungsrechtlichen Kompetenzzuweisung der FBB kann die Stellung dieses Antrages durch die Geschäftsführung der FBB auf dem Wege eines Gesellschafterbeschlusses in Form einer Geschäftsanweisung erteilt werden (vgl. ebd.). Auf diesem Wege würde ein mehrjähriges Planänderungsverfahren umgangen und dem Willen sowie Schutzbedürfnis der Bürgerinnen und Bürger umgehend Rechnung getragen werden. Der Landtag Brandenburg hat bereits seit dem 27. Februar 2013 eine entsprechende Beschlusslage – Drucksache 5/6916, Abschnitt III Buchstabe b, „Der Landtag ist der Auffassung, dass es allerdings nicht bei der bloßen Annahme des Volksbegehrens bleiben kann, da dadurch allein in tatsächlicher und materieller Hinsicht kein Erfolg im Sinne von weiteren Verbesserungen für die Nachtruhe der Anwohnerinnen und Anwohner erreicht werden kann. Deshalb wird die Landesregierung gebeten, sich beim Land Berlin und dem Bund als Mitgeschaftern der Flughafengesellschaft dafür einzusetzen, dass die Betriebszeiten für planmäßige Flüge verkürzt werden. ... Insofern bedarf es eines Antrages der Flughafengesellschaft selbst (der wiederum nur mit Zustimmung der drei Gesellschafter möglich ist), um angesichts der Ausgangslage überhaupt eine gewisse Aussicht auf Erfolg zu haben.“

Durch die am 26. Januar 2012 vom Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) förmlich durch Rechtsverordnung festgesetzten, nach dem Start abknickenden Flugrouten sind nun viele Menschen zukünftig vom Fluglärm betref-

fen, die auf den Planfeststellungsbeschluss vertrauend nicht davon ausgegangen sind.

Darüber hinaus sind von den festgelegten Flugrouten Wasserschutzgebiete und Flora-Fauna-Habitate sowohl in Berlin (Friedrichshagen) als auch in Brandenburg (Rangsdorf) betroffen. Dies war nur möglich, weil keine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) der festgelegten Flugrouten durchgeführt, sondern vielmehr mit Verweis auf die im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens durchgeführten UVP der Infrastruktur des Flughafens unterlassen wurde.

Diese inzwischen auch von der Europäische Kommission beanstandete Verfahrensweise wurde von Bürgerinitiativen und Umweltschutzverbänden kritisiert, welche vor dem OVG Beschwerden gegen die Festsetzung der Flugrouten einlegten.

In einem möglichen Verfahren vor dem Europäischen Gerichtshof kann die Bundesrepublik Deutschland zur Anpassung des Luftverkehrsrechts an Europäische Normen verpflichtet werden, was das Flugroutensystem am BER infrage stellte. Auch im Interesse der Flughafengesellschaft, welche ohne rechtssichere Flugrouten den Flughafen nicht betreiben kann, sollte diesem Gerichtsverfahren zuvor gekommen und umgehend eine umfassende UVP eingeleitet werden. Damit wäre vor allem dem Anwohnerschutz gedient, denn allein 1,5 Millionen Berlinerinnen und Berliner beziehen ihr Trinkwasser über das Wasserwerk Friedrichshagen.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. das planfestgestellte Tagschutzziel von 55 dB(A) in geschlossenen Innenräumen anzuerkennen und in ihrer Eigenschaft als Vertreterin des Gesellschafters Bund in der Gesellschafterversammlung der FBB auf einen Beschluss hinzuwirken, der die Geschäftsführung per Geschäftsanweisung zur Unterlassung des Einleitens eines das Tagschutzziel tangierenden Planänderungsverfahrens verpflichtet;
2. die Ausfinanzierung des Schallschutzprogrammes durch die Entsperrung und Zweckbindung an den Schallschutz der im Bundeshaushalt eingestellten Mittel für den BER sicherzustellen;
3. der Gesellschafterversammlung der FBB einen Antrag zur Beschlussfassung vorzulegen, welcher die Geschäftsführung der FBB dazu verpflichtet, beim Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg einen Antrag auf Änderungsgenehmigung gemäß § 8 Absatz 4 Satz 2 des Luftverkehrsgesetzes mit dem Inhalt zu stellen, dass die Genehmigung des Nachtflugbetriebs nicht weiter aufrechterhalten wird;
4. dafür Sorge zu tragen, dass die am 26. Januar 2012 per Rechtsverordnung erlassenen Flugrouten für den BER umgehend gemäß den Vorgaben der Europäischen Umweltverträglichkeits-, Wasserschutz-, Flora-Fauna-Habitat- sowie Vogelschutzrichtlinie überprüft werden und
5. sowohl in der Gesellschafterversammlung als auch im Aufsichtsrat der FBB kapazitätserweiternde Maßnahmen über die planfestgestellte Endausbaustufe des BER gemäß Flugbetriebsszenario 20xx hinaus abzulehnen. Dies schließt neben dem Bau einer dritten Start- und Landebahn am Standort Schönefeld auch Pläne zur Offenhaltung des Flughafens Berlin-Tegel aus.

Berlin, den 25. Juni 2013

**Dr. Gregor Gysi und Fraktion**

## Begründung

Zu Nummer 1

Das planfestgestellte Tagschutzziel nachträglich zu verändern, bedeutet, die Flughafengesellschaft auf Kosten der Lärmbetroffenen zu sanieren oder zumindest durch ein zeitaufwändiges Verfahren die Fälligkeit der Schallschutzkosten zu Lasten der Anwohner um Jahre zu verschieben. Dieses den Gesundheitsschutz der Anwohnerinnen und Anwohner negierende Ansinnen muss umgehend von den Gesellschaftern der Flughafengesellschaft verhindert werden.

Gerade an einem Standort, der im vergleichenden Raumordnungsverfahren auf Grund lärmmedizinischer Bedenken durchfiel, darf am Lärmschutz nicht gespart werden.

Insbesondere die Legalisierung von Überschreitungen eines Maximalpegels (sog. NAT-Kriterium) hätte fatale Folgen. Sie würde es Schallschutzberechtigten, die außerhalb der planfestgestellten Tagschutzzone leben, faktisch unmöglich machen, unbürokratisch und vor allem ohne enormes finanzielles Risiko ihren Schallschutzanspruch geltend zu machen. „Außerhalb des Tagschutzgebietes ist durch eine Einzelfallprüfung das Erfordernis von Schallschutzvorrichtungen durch den Eigentümer eines Grundstückes, das am 15.05.2000 bebaut oder bebaubar war, durch eine Geräuschemessung außen nachzuweisen. Die Kosten für den Nachweis, die Einzelfalluntersuchung und die geeigneten Schallschutzvorrichtungen tragen im Fall des Erfordernisses die Träger des Vorhabens.“ (Planfeststellungsbeschluss Ausbau Verkehrsflughafen Berlin Schönefeld, 2004, Kapitel 5.2.1.)

Gemäß Planfeststellungsbeschluss würde bereits der Nachweis einer Überschreitung des Maximalpegels den Schallschutzanspruch auslösen. Würden hingegen eine bzw. mehrere Überschreitungen dieses Maximalpegels für zulässig erklärt, müsste diese Betroffenenengruppe ein Jahr lang über geeichte, technische Messgeräte verfügen. Dies ist mit Kosten im fünfstelligen Bereich verbunden, welche zunächst von den Betroffenen getragen werden müssten und nur im Anspruchsfall erstattungsfähig sind. Eine nachträgliche Einführung eines NAT-Kriteriums würde somit nicht nur das Schallschutzniveau senken, sondern vor allem einkommensschwache Schallschutzberechtigte außerhalb des Tagschutzgebietes systematisch vom Bezug passiver Schallschutzmaßnahmen ausschließen. In der Konsequenz führt damit ein NAT-Kriterium zu einer sozial selektiven Schallschutzpraxis, welche Menschen mit geringem Einkommen (außerhalb des ausgewiesenen Schutzgebietes) den Bezug baulichen Schallschutzes unverhältnismäßig stark erschweren würde.

Zu Nummer 2

Die Flughafengesellschaft hat das ursprünglich vorgesehene Schallschutzbudget in Höhe von 590 Mio. Euro auf 305 Mio. Euro reduziert, obwohl keine Rechtssicherheit für diesen Schritt vorlag. Um eine zügige Umsetzung des Schallschutzprogrammes gewährleisten zu können, muss der Gesellschafter Bund die noch unter dem Zustimmungsvorbehalt des Finanzausschusses stehenden Mittel entsperren und somit eine zweckgebundene Zuführung dieser Mittel für den Schallschutz an die FBB ermöglichen.

In diesem Zusammenhang ist der von Vertretern der Bundesregierung initiierte Diskurs über die Verhinderung von Großprojekten durch „Wutbürger“ umgehend zu beenden. Die Lärmbetroffenen, welche vor Gericht keine neuen Schutzziele erstritten haben – wie dies der Bundesfinanzminister in einem Interview mit dem Bayerischen Rundfunk (vgl. „Schäuble: BER teurer wegen der Anwohner Wowerit will Urteil“, DER TAGESSPIEGEL vom 26. Mai 2013) andeutete – sondern schlicht die rechtswidrige Praxis der FBB beklagten, als die

Verursacher der Kostenexplosion beim größten Infrastrukturprojekt Ostdeutschlands zu diffamieren, entbehrt jeglicher sachlicher Grundlage. Das Schallschutzprogramm war vielmehr mit 140 Mio. Euro nie ausfinanziert und die fälschlicher Weise als Mehrkosten bezeichneten notwendigen Aufwendungen für den Schallschutz sind lediglich Ergebnis einer Korrektur der von der FBB selbst verschuldeten Fehlkalkulation.

Zu Nummer 3

Die Flugrouten des BER werden unabhängig von deren konkreter Führung über hoch verdichtetes Siedlungsgebiet führen, wobei davon ausgegangen werden muss, dass ca. 85 000 Menschen von erheblichem Fluglärm betroffen sein werden (vgl. Dieter Faulenbach-Da Costa (2011): Aktiver Lärmschutz am BBI, Maßnahmenpaket – final draft. S. 67).

Um die Anwohnerinnen und Anwohner umfassend zu schützen, muss die Nachtruhe garantiert werden, welche Schutzgegenstand des § 29b Absatz 1 Satz 2 LuftVG ist. Diesbezüglich hat das Bundesverwaltungsgericht festgestellt, dass „der durch die übliche Geschäftigkeit verursachte Taglärm verstummen und sich durch eine Lärmpause die Nacht vom Tag unterscheiden soll“ (BVerwG 4 A 2001.06, Rn. 75). Ohne konsequente Nachtruhe kann der Gesundheitsschutz der Anwohnerinnen und Anwohner nicht garantiert werden. In der Lärmwirkungsforschung ist es anerkannt, dass Lärm krank macht und oberhalb eines nächtlichen Mittelungspegels aller Lärmereignisse von  $L_{night} = 45 \text{ dB(A)}$  die Grenze zur erheblichen Belästigung überschritten wird, da mehr als 25 Prozent der Betroffenen sich stark belästigt fühlen (Ortscheid, J., Wende, H. [Umweltbundesamt, Hrsg.]: Fluglärmwirkungen, Berlin, 2001). Auch der Sachverständigenrat für Umweltfragen (Umweltgutachten 2002 – Für eine neue Vorreiterrolle, Berlin 2002) legt die Grenze der zumutbaren Belastung bei diesen Werten fest und die Weltgesundheitsorganisation WHO spricht sich sogar dafür aus, dass langfristig oberhalb eines Mittelungspegels von  $40 \text{ dB(A)}$  keine Belastungen auftreten sollten (World Health Organization: Night Noise Guidelines for Europe, Kopenhagen, 2009). Da sich die von den Lärmemissionen des BER schwer betroffenen Gebiete innerhalb eines Lärmknotens befinden, in welchem sich nächtlicher Lärm mehrerer Verkehrsträger überlagert, kann der Gesundheitsschutz der dort lebenden Menschen nur durch ein Nachtflugverbot sichergestellt werden.

Zu Nummer 4

Obwohl noch kein Flugzeug vom Flughafen BER abgehoben hat, sind die Flugrouten bereits Gegenstand mehrerer verwaltungsrechtlicher Auseinandersetzungen und eines Vertragsverletzungsverfahrens der Europäischen Union, weil das deutsche Luftverkehrsrecht EU-Recht zuwiderläuft. Zusätzlich prüft Brüssel die Einleitung eines weiteren Vertragsverletzungsverfahrens, in welchem ausschließlich die Flugrouten am BER gegenständlich sind. Um Risiken für die Inbetriebnahme des Flughafens zu minimieren und sowohl den Natur- und Gesundheitsschutz als auch die sichere Abwicklung des Flugverkehrs zu garantieren, müssen die Flugrouten umgehend umfassend geprüft werden.

Zu Nummer 5

Die Reduktion der Zahl von Lärmbetroffenen im Vergleich zu einem Flughafen-system mit drei Standorten (Tegel, Schönefeld, Tempelhof) war die zentrale Säule der Planrechtfertigung für den Flughafen BER. Im Planfeststellungsbeschluss heißt es daher: „Der Planfeststellungsbeschluss steht unter dem Vorbehalt der endgültigen Schließung der Flughäfen Berlin-Tegel und Berlin-Tempelhof spätestens nach einer Übergangszeit von sechs Monaten nach In-

betriebsnahme der ausgebauten Südbahn“ (Planfeststellungsbeschluss Ausbau Verkehrsflughafen Berlin Schönefeld, 2004, S. 328).

Von einem Weiterbetrieb des Flughafens Berlin-Tegel, deren Anwohner seit der Absage des BER-Eröffnungstermins 3. Juni 2013 verstärkten Lärmbelastungen ausgesetzt sind und denen eine Verstetigung derselben nicht zugemutet werden kann, ist daher aus planungs- wie immissionschutzrechtlichen Gründen abzusehen. Des Weiteren würde der Parallelbetrieb zweier Flughäfen die Flughafen-gesellschaft finanziell belasten, da perspektivisch neben erhöhten Betriebskosten auch erhebliche Mittel für passiven Lärmschutz der Tegel-Anrainer aufzuwenden wären.

Der Bau einer dritten Start- und Landebahn am Standort Schönefeld würde zu einer Verteilung des Fluglärms im Einzugsbereich des Flughafens führen und neue Lärmbetroffenheiten schaffen. Im Sinne präventiven Gesundheitsschutzes darf der Betroffenenkreis jedoch nicht weiter ausgedehnt werden. Der Bau einer weiteren Start- und Landebahn steht dem Vorsorgegedanken entgegen. Der Gesellschafter Land Brandenburg hat sich daher ausdrücklich gegen diese bauliche Maßnahme ausgesprochen (vgl. u. a. Landtag Brandenburg, Drucksache 5/4817). Die Unterstützung des Gesellschafters Bund würde eine diesbezügliche Mehrheit in der Gesellschafterversammlung sicherstellen.



