

Entschließungsantrag

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

zu der Beratung der Antwort der Bundesregierung auf die Große Anfrage der Abgeordneten Dr. Gregor Gysi, Sabine Leidig, Herbert Behrens, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.

– Drucksachen 17/6942, 17/8514 –

Flughafen Berlin Brandenburg: Flugrouten, Lärmauswirkungen

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die Eröffnung des Flughafen Berlin Brandenburg BER sollte am 3. Juni 2012 erfolgen, wurde aber am 8. Mai 2012 auf den 17. März 2013 verschoben, weil die Brandschutzanlagen nicht rechtzeitig fertig geworden sind und somit keine Genehmigung erfolgen konnte. Entgegen der Aussagen vom 8. Mai gab es bereits vorher deutliche Hinweise darauf, dass die Brandschutzanlage nicht genehmigungsfähig ist und es erhebliche weitere Mängel gab. Bereits am 28. Februar 2012 war die Flughafengesellschaft laut eines Protokolls darüber informiert, dass die Betriebssicherheit nicht bis zum 3. Juni 2012 bescheinigt werden könne („Früh gewarnt, stets ignoriert“, Berliner Morgenpost, 6. Mai 2012). Der für die Betriebserlaubnis zuständige Landrat des Landkreises Dahme-Spreewald sagte: „Vor allem fehlte ein schlüssiges und handlungsfähiges Konzept für die Vernetzung aller Sicherheitsanlagen, nicht nur für den Brandschutz“ (Berliner Morgenpost, 12. Mai 2012). Und bereits am 29. März 2012 wurde berichtet, dass die Arbeitsverträge am Flughafen Berlin-Tegel bis September 2012 verlängert wurden („Neuer Airport in schweren Turbulenzen“, Berliner Kurier, 29. März 2012).

Bei den zukünftig von Fluglärm betroffenen Anwohnerinnen und Anwohnern des BER herrscht zu Recht großer Unmut über den unzureichenden Lärmschutz, insbesondere in der Nacht, und die späte Festlegung der Flugrouten, die nun entgegen den langjährigen Beteuerungen auch Gebiete betreffen, von denen zuvor nie die Rede war. Obwohl Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel und Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer den überraschend von den neuen Flugroutenplanungen Betroffenen versichert hatten: „Wir kümmern uns darum, dass das, was versprochen wurde, auch eingehalten wird. Was für den Wannsee erreicht wurde, müsse auch für den Müggelsee gelten“, (Bundeskanzlerin Merkel, <http://www.maerkischeallgemeine.de/cms/beitrag/12175406/62249/>) und „Da hat man den Leuten zehn Jahre lang gesagt, dass ihre Häuser nicht überflogen werden und plötzlich hat man andere Flugrouten präsentiert. Das geht nicht.“ (Verkehrsminister Ramsauer, <http://www.pnn.de/brandenburg-berlin/598247/>), ist es dabei geblieben, dass zukünftig viele Menschen unter Fluglärm leiden müssen, die davon nichts geahnt hatten. Der Unmut dieser Menschen äußert sich auch darin, dass elf Anwohnerinnen und Anwohner am 27. April 2012 eine Klage vor dem

Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg eingereicht haben, mit dem die Eröffnung des BER so lange hinausgezögert werden soll, bis alle Anspruchsberechtigten den ihnen laut Planfeststellungsbeschluss zustehenden Lärmschutz erhalten haben.

Bei der Berechnung der den Betroffenen in der Tag-Lärmschutzzone zustehenden Lärmschutzmaßnahmen hat die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB)/Berliner Flughafen-Gesellschaft mbH (BFG) die Annahme zu Grunde gelegt, dass es in Innenräumen täglich sechs Mal lauter als 55 Dezibel (dB(A)) werden darf. Dies ist durch den Planfeststellungsbeschluss aber nicht gedeckt. Darin heißt es, dass „die (Schallschutz)Vorrichtungen zu gewährleisten (haben), dass durch die An- und Abflüge am Flughafen im Rauminnen bei geschlossenen Fenstern keine höheren A-bewerteten Maximalpegel als 55 dB(A) auftreten.“ (Planfeststellungsbeschluss Ausbau Verkehrsflughafen Berlin Schönefeld, 2004, Kap. 10.1.8.3.1). Die FBB/BFG hat am 19. April 2012 beim Brandenburger Infrastrukturministerium einen Klarstellungsantrag eingereicht, mit dem die angeblich missverständliche entsprechende Aussage im Planfeststellungsbeschluss, bestätigt durch Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes vom 16. März 2006 (BVerwG 4 A 1001.04), zu Gunsten der FBB/BFG geklärt werden soll. Weiterhin führte das bisher sehr kleinliche Vorgehen bei der Umsetzung der Schallschutzmaßnahmen durch die FBB/BFG zusätzlich und berechtigt zu großem Unverständnis bei den Betroffenen. Erst am 20. April 2012 beschloss der Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft, sich bei den Lärmschutzmaßnahmen bei Deckenhöhen, Raumgrößen etc. großzügiger zu zeigen und die sogenannte Abgeltungsklausel, durch die Anspruchsberechtigte auf weitere Ansprüche pauschal verzichten sollten, zu streichen. Für die dadurch erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen werden über die bislang bewilligten Mittel in Höhe von 140 Mio. Euro hinaus weitere Mittel in Höhe von 17 Mio. Euro zur Verfügung gestellt. Doch auch diese reichen bei weitem nicht aus, die fehlerhafte und rechtswidrige Berechnung der den Betroffenen zustehenden Lärmschutzmaßnahmen auszugleichen, die durch die unzulässige Annahme von sechs täglich möglichen Überschreitungen von 55 dB(A) tags in Innenräumen entstanden ist. Die Gesellschafter des Flughafens Berlin Brandenburg haben dafür Sorge zu tragen, dass die Anforderungen des Planfeststellungsverfahrens erfüllt werden, bevor der Flughafen in Betrieb genommen wird.

Durch das Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes (BVerwG) vom 13. Oktober 2011 gilt am BER ein Nachtflugverbot von 0.00 bis 5.00 Uhr, ergänzt durch Beschränkungen in den vom Gericht so genannten Nachtrandzeiten von 22.00 bis 0.00 Uhr und von 5.00 bis 6.00 Uhr. Am Flughafen Frankfurt a. M. soll hingegen laut Urteil des BVerwG vom 4. April 2012 ein Nachtflugverbot von 23.00 bis 5.00 Uhr gelten, ergänzt durch Beschränkungen für die Zeiten von 22.00 bis 23.00 Uhr und von 5.00 bis 6.00 Uhr. Diese unterschiedlichen Nachtflugbeschränkungen sind für die Anwohnerinnen und Anwohner nicht nachvollziehbar und liegen in der unzureichenden gesetzlichen Vorgabe begründet, „Auf die Nachtruhe der Bevölkerung ist in besonderem Maße Rücksicht zu nehmen“ (§ 29b Absatz 1 Satz 2 des Luftverkehrsgesetzes – LuftVG). Hier ist eine gesetzliche Klarstellung erforderlich, damit zukünftig bundesweit einheitliche Nachtflugbestimmungen erlassen werden, die die Nacht von 22.00 bis 6.00 Uhr schützen. Das fordert auch das Umweltbundesamt. Während seitens des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und aus den Koalitionsfraktionen die vom BVerwG verhängten Flugbeschränkungen als Einschränkung für die Wirtschaft gesehen werden, gilt für die auf deutscher Seite betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner des Flughafens Zürich ein einseitig von Deutschland erlassenes Nachtflugverbot über deutschem Gebiet werktags von 21.00 bis 6.00 Uhr und an den Wochenenden sogar von 20.00 bis 9.00 Uhr. Von solch großzügigen Nachtflugverboten können die Anwohnerinnen und Anwohner der deutschen Flughäfen nur träumen.

Während im Planfeststellungsverfahren zum BER und in dem am 13. August 2004 festgestellten Plan für den Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld immer von geradeaus verlaufenden Abflügen ausgegangen wurde, präsentierte die Deutsche Flugsicherung (DFS) am 6. September 2010 erstmals Flugrouten-Vorschläge für den BER, die nach dem Start abknickende Flugrouten vorsahen. Dabei berief sich die DFS auf eine Regel der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation ICAO, die allerdings schon seit 1998 existiert und daher während der Planfeststellung bereits bekannt war. Dass diese jetzt für die Inbetriebnahme des BER angeblich unabdingbare Regelung nicht Grundlage des Planfeststellungsverfahrens war, führte bei der nun tatsächlich betroffenen Bevölkerung zur Verwehrung ihres Rechts auf Teilnahme am Planfeststellungsverfahren. 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 betroffen, die auf den Planfeststellungsbeschluss vertrauend nicht davon ausgegangen sind. Nach Ansicht eines juristischen Gutachtens im

Auftrag des Umweltbundesamtes besitzt diese Regel der ICAO allerdings nur empfehlenden Charakter und ist nicht verpflichtend. Dieses Vorgehen kann allerdings momentan formal-juristisch nicht beanstandet werden, weil die Flugrouten (Flugverfahren) in einem eigenständigen Verfahren nach dem LuftVG durchgeführt werden und auch während des Planfeststellungsverfahrens darauf hingewiesen wurde, dass die Flugrouten erst später endgültig festgelegt werden. Politisch aber zeigt sich, dass die vollständige Trennung beider Verfahren weder sachlich sinnvoll noch an demokratischen Standards gemessen zeitgemäß ist und bei den Betroffenen am BER wie auch an anderen Flughäfen zu Recht sehr großen Protest auslöst. Auch für die Flughafengesellschaften selbst ergeben sich daraus Nachteile, weil – wie beim BER – teilweise auf Grundstücken Lärmschutzmaßnahmen realisiert wurden, die auf den im Planfeststellungsbeschluss verwandten „falschen“ Routen basieren, deren Betroffene bei den nun festgesetzten Flugrouten gar keinen Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen mehr haben. Da den Betroffenen eine Rückforderung nicht zugemutet werden kann, entstanden der FBB/BFG unnötige und vermeidbare Kosten. Deswegen ist ein eigenständiges Verfahren für die Festlegung von Flugverfahren zu schaffen, das beim Neu- und Ausbau von Flughäfen mit dem Planfeststellungsverfahren verknüpft wird und in den Fällen, in dem Flugrouten ohne bauliche Änderung geändert werden sollen, eine umfassende demokratische Kontrolle gewährleistet ist. Deswegen sind dabei nicht nur die Fluglärmkommissionen, sondern sämtliche potenziell Betroffenen wie bei einem Planfeststellungsverfahren zu beteiligen.

Weiterhin problematisch ist der Verordnungs-Vorschlag des Europäischen Parlaments und des Rates über Regeln und Verfahren für lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen der Europäischen Union (Ratsdok.-Nr. 18010/11), insbesondere weil sich die EU-Kommission damit das Recht verschaffen möchte, Betriebsbeschränkungen an Flughäfen vor Inkrafttreten zunächst aussetzen und sogar gänzlich verhindern zu können. Anwohnerinnen und Anwohner von Flughafen-Standorten befürchten, dass dadurch bestehende Nachtflugverbote ausgehebelt werden könnten (<http://www.berlinonline.de/aktuelles/berlin/2342115-1210653-eubeamte-bringen-glughafenanwohner-auf-d.html>).

Die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch die Bundesregierung, ist mit einem Anteil von 26 Prozent Gesellschafterin der FBB/ BFG. Zwei Staatssekretäre, aus dem Bundesministerium der Finanzen und dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, vertreten als Mitglieder der Bundesregierung im Aufsichtsrat der FBB die Interessen des Gesellschafters Bund. Die Bundesregierung ist somit als Vertreterin des Gesellschafters Bund an der FBB/BFG, Vertreterin des 100-prozentigen Eigners Bund an der Deutschen Flugsicherung GmbH (DFS) und in Form des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung weisungsbefugte Aufsichtsbehörde des Bundesaufsichtsamtes für Flugsicherung (BAF), das die Flugrouten festgelegt hat, in mehrfacher Funktion für diese Fehlentwicklungen zuständig und mitverantwortlich.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. aktiv an der Aufklärung der erneut verschobenen Eröffnung des BER mitzuwirken, dem Deutschen Bundestag dafür die erforderlichen Unterlagen zur Verfügung stellen und die Verantwortlichen zur Rechenschaft zu ziehen;
2. sich in ihrer Funktion als Gesellschafterin der FBB/BFG dafür einzusetzen, dass diese ihren kürzlich beim Brandenburger Infrastrukturministerium eingereichten Klarstellungsantrag zurückzieht, wonach für den erforderlichen Lärmschutz in der Tagschutzzone sechs Einzelschallereignisse mit einem Maximalpegel größer als 55 dB(A) rechtmäßig sein sollen, sowie alle Lärmschutzmaßnahmen im Sinne des Planfeststellungsbeschlusses neu berechnet, wonach weniger als ein Einzelschallereignis täglich den Wert von 55 dB(A) überschreiten darf;
3. sich ohne Nebenbedingungen bereit erklärt, die daraus entstehenden anteiligen Mehrkosten für Lärmschutzmaßnahmen anteilig zu tragen;
4. sich in ihrer Funktion als Gesellschafterin der FBB/BFG dafür einzusetzen, dass alle baulichen Lärmschutzmaßnahmen vor der Eröffnung des BER realisiert sein können;

5. einen Gesetzentwurf zur Änderung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm vorzulegen, mit dem die Grenzwerte des § 2 Absatz 2 wie folgt geändert werden:
 - a) Für neue oder wesentlich baulich erweiterte zivile und militärische Flugplätze im Sinne des § 4 Absatz 1 Nummer 1 bis 4:
Tag-Schutzzone 1 = 55 dB(A),
Tag-Schutzzone 2 = 50 dB(A),
Nacht-Schutzzone = 45 dB(A), $L_{Amax} = 6 \text{ mal } 53 \text{ dB(A)}$,
 - b) Für bestehende zivile und militärische Flugplätze im Sinne des § 4 Absatz 1 Nummer 1 bis 4:
Tag-Schutzzone 1 = 60 dB(A),
Tag-Schutzzone 2 = 55 dB(A),
Nacht-Schutzzone = 45 dB(A), $L_{Amax} = 6 \text{ mal } 53 \text{ dB(A)}$;
6. einen Gesetzentwurf zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes vorzulegen, mit dem
 - a) für die Nacht von 22.00 bis 6.00 Uhr Nachtflugverbote zu erlassen sind, wenn Anwohnerinnen und Anwohner größerem Lärm als den geänderten Werten des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm für die Nacht-Schutzzone ausgesetzt wären, und
 - b) ein eigenständiges Planungsverfahren mit Beteiligung der Öffentlichkeit bei Neu-Festlegung und Änderung bestehender Flugverfahren eingeführt wird. Bei Neubau oder wesentlicher Erweiterung eines Flughafens ist dies parallel zu dem und verknüpft mit dem entsprechenden Planfeststellungsverfahren durchzuführen. Die formalen Vorgaben haben sich an denen für Planfeststellungsverfahren zu orientieren, der Entwurf des entsprechenden Gesetzes ist in den Fluglärmkommissionen und dem Beratenden Ausschuss nach § 32a LuftVG vor der Verbände- und Ressortabstimmung zur Diskussion zu stellen. Über die dort jeweils vorgebrachten Argumente ist dem Deutschen Bundestag bei Nichtberücksichtigung durch die Bundesregierung ein Bericht vorzulegen;
7. das Flughafenkonzept der Bundesregierung von 2009 dahingehend zu überarbeiten, dass eine bundesweit abgestimmte Flughafenplanung an Stelle des derzeitigen Wildwuchses an wirtschaftlich nicht lebensfähigen Regionalflughäfen erfolgt, und dieses anschließend auf Basis des § 17 Absatz 2 des Raumordnungsgesetzes umzusetzen. Wesentliches Ziel muss dabei sein, den Luftverkehr auf deutlich weniger Standorte als bislang zu konzentrieren und ihn, insbesondere den Frachtflugverkehr, so weit wie möglich aus den Ballungsräumen heraus und hin zu siedlungsferneren Flughäfen zu verlagern;
8. sich entsprechend dem Beschluss des Deutschen Bundestages vom 9. Februar 2012 (Bundestagsdrucksache 17/8618) auf europäischer Ebene vehement dafür einzusetzen, dass der Vorschlag der Kommission für eine europäische Verordnung über Regeln und Verfahren für lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen der Union (Ratsdok.-Nr. 18010/11) zurückgenommen wird, und statt dessen die vorhandene Betriebsbeschränkungsrichtlinie (2002/30/EG) dahingehend überarbeitet wird, dass die Grenze für die Möglichkeit zum Ausschluss lauter Flugzeuge von derzeit -5 dB(A) zum Kapitel 3 auf -12 dB(A) gesenkt wird und dort, oder in der Umgebungslärmrichtlinie, verbindliche, EU-weit gültige Mindestgrenzwerte zum Schutz der Menschen vor Fluglärm, insbesondere nachts, allgemein verankert werden.

Berlin, den 23. Mai 2012

Dr. Gregor Gysi und Fraktion