**Landtag Brandenburg** **Drucksache 5/**

5. Wahlperiode

**Kleine Anfrage**

des Abgeordneten Rainer Genilke

der CDU-Fraktion

an die Landesregierung

**Umsetzung des Urteils des Oberverwaltungsgerichts Berlin Brandenburg zum Schallschutzprogramm**

Das Oberverwaltungsgericht Berlin Brandenburg hat mit seinem Urteil vom 15.6.2012 klargestellt, dass die Regelung im Planfeststellungsbeschluss zum Schallschutz für den Tagschutzbereich so auszulegen ist, dass im Rauminneren ein Maximalpegel von 55 dB kein Mal überschritten werden dürfe. Das MIL hat den Planfeststellungsbeschluss bisher so ausgelegt, dass der Maximalpegel von 55 dB in den sechs verkehrsreichsten Monaten durchschnittlich weniger als 1 Mal überschritten werden dürfe. Der Flughafen hat beim MIL beantragt, den Planfeststellungsbeschluss so zu ändern, dass der Maximalpegel im Rauminneren von 55 dB sechs Mal überschritten werden dürfe. Bisher hat der Flughafen 157 Mio. Euro für den Schallschutz vorgesehen. Die Auslegung des MIL (NAT-1-Kriterium) würde dagegen zu Kosten von knapp 300 Mio. Euro führen. Die nunmehr durch das OVG festgesetzte Auslegung (NAT-0) würde laut Angaben der FBB zu Kosten von knapp 600 Mio. Euro führen.

Bisher hat der Flughafen trotz Aufforderung des MIL lediglich einen Schallschutz gemäß NAT-6-Kriterium umgesetzt. Das MIL begründete das bisherige Nicht-Einschreiten damit, dass aufgrund des Flugzeugmix erst ab dem Jahr 2015 der von der FBB verbaute Schallschutz den Anforderungen des Planfeststellungsbeschlusses gemäß Auslegung des MIL (NAT-1) wahrscheinlich nicht mehr genüge (vgl. Protokoll AIL-Sondersitzung vom 17.01.2012). Folgt man dieser Logik, müssten erst ab dem Jahr 2015 bestimmte Flugzeugmuster den BER anfliegen, die die extremen Einzelschallereignisse erzeugen. Seit dem 15.6.2012 steht durch das OVG-Urteil fest, dass ab sofort – also nicht erst ab dem Jahr 2015 –ein Schallschutz gemäß NAT-0-Kriterium umgesetzt werden muss.

Ich frage die Landesregierung:

1. Wieso wurden bisher nicht einmal die tatsächlichen Kosten für den vom MIL auferlegten Schallschutz (NAT-1, knapp 300 Mio. Euro) in das Finanzbudget des Flughafens für den Schallschutz eingestellt?
2. Worauf beruhen die Aussagen und Annahmen des MIL, dass ab dem Jahr 2015 ein qualitativer Sprung bezüglich der Einzelschallereignisse am BER erfolgt?
3. Welche Flugzeugmuster oder sonstigen Einzelschallereignisse sind nach den Annahmen des MIL ursächlich dafür, dass ab dem Jahr 2015 ein derartiger qualitativer Sprung bei den Einzelschallereignissen erfolgt?
4. Welche extrem lauten Fluggeräte erwartet die Landesregierung für die Zeit nach 2015, die es am BER vorher nicht geben wird?
5. Auf welche Prognose bzw. auf welches Gutachten stützt die Landesregierung diese Auffassung?
6. Welche verkehrliche und wirtschaftliche Bedeutung haben diese extrem lauten Fluggeräte für die Entwicklung des BER?
7. Wie steht die Landesregierung dieser Entwicklung gegenüber und beabsichtigt die Landesregierung, diese Verschlechterung für die betroffenen Menschen durch Gegenmaßnahmen wie etwa Lärmzusatzgebühren zu verhindern?
8. Wo und von wem wurde – gerade in Anbetracht der Tatsache, dass offensichtlich bis zu 85% der Betroffenen gar nicht adäquat schallgeschützt und nur über die 30% Entschädigungsregel entschädigt werden können – untersucht, ob die richterlich festgesetzte NAT-0-Regelung durch aktiven Schallschutz – also den Ausschluss bestimmter sehr lauter Flugzeugtypen – erreicht werden kann?
9. Bezogen auf welches Prognosejahr werden die nun nach dem OVG-Urteil verbauten Schallschutzmaßnahmen gemäß des Kriteriums NAT-0 umgesetzt?
10. Wie viele Maßnahmen nach dem Kriterium NAT-6 mit welchem finanziellen Volumen wurden bisher umgesetzt?

Rainer Genilke