

## 16. Wahlperiode

### Kleine Anfrage

#### der Abgeordneten Margit Görsch (CDU)

vom 17. April 2009 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 20. April 2009) und **Antwort**

#### Fluglärm BBI

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Kleine Anfrage wie folgt:

Frage 1: Wie viele Betroffene leiden nach Schätzung oder mit Wissen des Senates heute durch Fluglärm und wie viele werden es mit Fertigstellung des BBI und mit/ ohne Weiterführung der anderen Flughäfen sein?

Antwort zu 1.: Eine entsprechende Berechnung wurde im Gemeinsamen Landesentwicklungsplan Flughafenstandortentwicklung (LEP FS), Fassung vom 30. Mai 2006, vorgenommen. Bezugsjahr hinsichtlich der bestehenden Flughäfen war hier das Jahr 2004.

Berechnungsgrundlage für den Flughafen BBI war ein Jahresaufkommen von 30 Mio. Passagieren.

Lärmbetroffenheit (Anzahl der Anwohner):				
Lärmkontur (Lärmpegel außen)		Berlin-Tegel	Berlin-Schönefeld	BBI
L <sub>eq</sub> ≥ 55 dB(A) Tag	Realverteilung*	183700	6400	59600
	100 : 100 %	245200	8600	75300
L <sub>eq</sub> ≥ 60 dB(A) Tag	Realverteilung	56800	400	26000
	100 : 100 %	91700	600	34400
L <sub>eq</sub> ≥ 6 x 70 dB(A) Nacht	100 : 100 %	949004	16900	42800

Ein Szenario BBI mit Weiterführung anderer Flughäfen kommt nicht in Betracht, da der Bescheid über die Schließung des Flughafens Berlin-Tegel bestandskräftig ist.

\* Bei der Realverteilung wird der Lärm über die sechs verkehrsreichsten Monate anhand des tatsächlichen Anteils der geflogenen Betriebsrichtung ermittelt, während die 100:100 Regelung beide Betriebsrichtungen zu 100 % in die Berechnung einstellt.

Frage 2: Wie erfasst der Senat (Abteilung Gesundheit) die Lärmbelastung und wie weit reichen die Erkenntnisse bzw. das Wissen um die gesundheitlichen Folgen für die Berliner bisher? Wie bewertet der Senat den diesjährigen Anstieg von 0,4 DB(A) um Schönefeld im gemittelten Jahrespegel über alle Messstellen und von 9 % über alle Flugbewegungen?

Antwort zu 2.: Der Senat führt keine Fluglärmmessungen durch. Dies ist Aufgabe der Flughafengesellschaft. Die monatlichen Fluglärmberichte für die Flughäfen Ber-

lin-Schönefeld und Berlin-Tegel werden von der jeweils zuständigen Genehmigungsbehörde kontinuierlich ausgewertet. Die Mess- und Auswertungsergebnisse sind unter [www.berlin-airport.de/DE/GruenerFlughafen/Fluglaerm/FLmessung/SXF.html](http://www.berlin-airport.de/DE/GruenerFlughafen/Fluglaerm/FLmessung/SXF.html) veröffentlicht.

Der in der Fragestellung genannte Anstieg von 0,4 dB(A) um Schönefeld im gemittelten Jahrespegel über alle Messstellen bzw. von 9 % über alle Flugbewegungen kann so nicht nachvollzogen werden. Laut Geschäftsbericht 2008 der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH ergab sich ohne Berücksichtigung der ILA 2008 ein Rückgang des mittleren äquivalenten Dauerschallpegels von 0,3 dB (A) bei einer Steigerung der Flugbewegungen von 3,6 %.

Frage 3: Welche Basismessungen werden vorgenommen, um die Lärmbelastung von heute zu definieren und zukünftig mit Vergleichsmessungen nach Inbetriebnahme des BBI zu konfrontieren und die langfristigen gesundheitlichen Auswirkungen (Schwerhörigkeit, Herzinfarkt, früherer Sterblichkeit) zu vergleichen?

Antwort zu 3.: Hier muss zwischen der jetzigen Bahn (zukünftige Nordbahn) und der zukünftigen Südbahn unterschieden werden.

In der Umgebung der derzeitigen Start- und Landebahn betreibt die Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH ein Messstellennetz, welches aus derzeit 8 Messstellen besteht. Ein Großteil dieser Messstellen wird nach der Eröffnung des BBI weiterhin betrieben werden. Ein Vergleich des BBI-Betriebs mit dem derzeitigen Bestand ist somit direkt möglich. Da in der Umgebung der zukünftigen Südbahn zurzeit kaum Beeinträchtigungen durch Fluglärm bestehen, sind erst ab der Eröffnung BBI Messungen notwendig.

Es gibt derzeit keine wissenschaftlich fundierte Möglichkeit der direkten Umrechnung der gemessenen Lärmwerte in gesundheitliche Auswirkungen. Aus diesem Grund kann der zweite Teil der Frage nicht beantwortet werden.

Frage 4: Wie begegnet der Senat den Gefahren, die vor allem gehäufte Nachtflüge in den Randzeiten mit sich bringen, die mit Lärmklasse III (77 DB(A)) 82 - 85 % der Flüge ausmachen und damit bereits um 12 DB(A) über der Grenze liegen, bei der Gefahren für das Herz-Kreislaufsystem konstatiert werden? Wie bewertet der Senat, dass die Zahl der nächtlichen Überflüge mit Lärm zwischen 80 und 85 DB(A) auf 63 gestiegen ist (Werte aus dem Fluglärmbericht Schönefeld, Stand September 2007)?

Antwort zu 4.: Die Fragen sind nicht nachvollziehbar und können in der Form nicht beantwortet werden.

Ein allgemein anerkannter Schwellenwert, ab dem Herz-Kreislauf-Erkrankungen nicht ausgeschlossen werden können, besteht in dem aus der Fragestellung hervor gehenden Wert von 65 dB(A). Bei diesem Grenzwert handelt es sich um einen äquivalenten Dauerschallpegel für den Tagzeitraum. Dies ist ein theoretischer Einzelwert, bei dem alle Fluglärmereignisse zu einem fiktiven Dauergeräusch zusammengefasst werden, welches den gleichen Energieinhalt hat. Dieser Wert wird am Flughafen Schönefeld derzeit an keiner Messstelle überschritten. An der am höchsten belasteten Messstelle 5 (Siedlung Hubertus) ergab sich im Jahr 2008 ein äquivalenter Dauerschallpegel von 61,7 dB(A).

Bei den für die Lärmklassen der Entgeltordnung festgelegten Pegelbereichen (Lärmklasse III: 74,0 - 76,9 dB(A)) handelt es sich hingegen um gemittelte Maximalpegel der einzelnen Flugzeugmuster. Diese Werte sind nicht vergleichbar mit Dauerschallpegeln. Der Vollständigkeit halber sei erwähnt, dass diese Pegelklassen auf Werte der Messstellen 43 und 48 des Flughafens Tegel umgerechnet wurden, damit einheitliche Angaben für beide Standorte vorliegen. Sie stellen somit keine real gemessenen Lärmwerte dar.

Bei der zweiten Frage fehlt sowohl die Angabe des Bezugszeitraums, als auch der betrachteten Messstelle. Die angegebene Zahl von 63 Flugbewegungen konnte nicht zugeordnet werden.

Frage 5: Mit welchen Folgen und zusätzlichen Kosten für das Gesundheitswesen rechnet der Senat, wenn die jetzige Strategie des BBI zu den Nachtflugmöglichkeiten tatsächlich durchgesetzt werden sollte?

Antwort zu 5.: Für den Flughafen BBI liegt derzeit noch kein gerichtlich bestätigtes Lärmschutzkonzept vor. Dies gilt insbesondere für das Nachtschutzkonzept, das vom Bundesverwaltungsgericht in seinen Urteilen in den Verwaltungsstreitverfahren zum Planfeststellungsbeschluss Ausbau Flughafen Berlin-Schönefeld (BVerwG 4 A 1075.04) vom 16.03.2006 formal beanstandet worden war. Ein entsprechendes Verfahren zur Planergänzung läuft derzeit beim Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung Brandenburg.

Frage 6: Welche Erfahrungen anderer Flughäfen (u.a. Köln-Bonn, bei dem umfangreiche Auswertungen mit den dort wohnenden Menschen erfolgten) legte der Senat bei der Positionierung der Messstellen zugrunde?

Frage 7: Wird der Senat zusätzliche Messstellen einrichten und den Gesundheitszustand der Bürger in den betroffenen Regionen engmaschiger kontrollieren?

Frage 8: Wie wird der Senat auf die Angebote von Bürgern antworten, die ihre Gärten bzw. Grundstücke für die Aufstellung von Messstellen (evtl. mietfrei) zur Verfügung stellen wollen?

Antwort zu 6. bis 8.: Das Luftverkehrsgesetz (LuftVG) verpflichtet in § 19 a den Flughafenbetreiber zur Einrichtung und zum Betrieb von Anlagen für die fortlaufende registrierende Messung des Fluglärms, schreibt jedoch die konkrete Anzahl und Stationierungsorte der Messstellen nicht vor. Die „Richtlinien über Einrichtung und Betrieb von Fluglärmessanlagen für Verkehrsflughäfen“ des Bundesverkehrsministeriums aus dem Jahr 1972 enthalten zwar konkretere Ziele und Vorgaben, jedoch ebenfalls keine Aussagen zu Anzahl der Messstellen und Stationierungsorten.

Für den Flughafen BBI werden die entsprechenden Festlegungen im Benehmen mit der zuständigen Genehmigungsbehörde des Landes Brandenburg getroffen.

Für den Flughafen BBI ist die Einrichtung zusätzlicher Messstellen geplant. Die Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH (FBS) wird noch in diesem Jahr der Fluglärmkommission für den Flughafen Berlin-Schönefeld ein „Konzept Fluglärmüberwachungsanlage BBI“ vorlegen, das neben den existierenden Messstellen neue mögliche Stationierungsorte in Glasow, Blankenfelde Süd, Waltersdorf, Karolinenhof, Müggelheim und Diedersdorf benennt.

Die Fluglärmkommission ist das vom Gesetzgeber vorgesehene kompetente Gremium, das die zuständige Genehmigungsbehörde, im gegebenen Fall das Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg (MIR), in Fragen des Schutzes vor Fluglärm berät.

Frage 9: Wie beabsichtigt der Senat die Lärmverursacher, die sich bereits beim jetzigen Lärmpegel um Schönefeld klar bestimmen lassen, finanziell in die Pflicht zu nehmen? Was geschieht bisher, was ist geplant?

Antwort zu 9.: Die Entgeltordnung des Flughafens Berlin-Schönefeld sieht lärmbezogene Entgelte vor. Diese werden bestimmt durch an ausgewählten Messorten ermittelte durchschnittliche Schallpegel eines Flugzeugtyps. Danach werden die Flugzeugtypen in 7 Lärmklassen eingeordnet, die zu einem lärmabhängigen Zuschlag zum Landeentgelt führen. Dieser kann in der Zeit von 22.00 Uhr bis 05.59 Uhr bis zu 3360 € pro Landung betragen.

Frage 10: Welche Möglichkeiten wird der Senat nutzen, um die Zahl der veralteten Flugzeuge zu reduzieren - evtl. durch Sanktionen?

Antwort zu 10.: Nach den geltenden Nachtflugbeschränkungen für den Flughafen Berlin-Schönefeld sind Starts und Landungen mit Strahlflugzeugen ohne Lärmzulassung nach ICAO (Internationale Zivilluftfahrt-Organisation) Anhang 16 und mit Lärmzulassung nach ICAO Anhang 16, Band I, Kapitel 2 in der Zeit von 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr Ortszeit unzulässig.

Starts und Landungen mit Strahlflugzeugen, die nicht in der Bonusliste des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 18.02.2003 aufgeführt werden, sind in der Zeit von 24:00 Uhr bis 06:00 Uhr Ortszeit unzulässig.

Die genannten Flugbeschränkungen gelten bis zur Inbetriebnahme der neuen Start- und Landebahn. Über die für den BBI festzulegenden Flugbeschränkungen wird die zuständige Genehmigungsbehörde des Landes Brandenburg zum gegebenen Zeitpunkt unter Berücksichtigung eines rechtswirksamen Lärmschutzkonzeptes befinden.

Frage 11: Wie will sich der Senat dafür einsetzen, dass bei der Festlegung zum Nachtflug nur wenige Ausnahmetatbestände zugelassen werden?

Antwort zu 11.: Auf die Beantwortung wird im Hinblick auf das laufende Planergänzungsverfahren zum Nachtschutzkonzept BBI verzichtet (s. auch Antwort zu Frage 5).

Berlin, den 18. Mai 2009

In Vertretung

K r a u t z b e r g e r

.....  
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 22. Mai 2009)