

Umfassender Schallschutz vor Inbetriebnahme des BER Keine Aufweichung bestehender Schallschutzverpflichtungen

Sehr geehrter Herr Minister Vogelsänger,
sehr geehrte Frau Ministerin Tack,
sehr geehrter Herr Ministerpräsident Platzeck,

Sie haben es in der Hand:

Nach dem unverantwortlichen Entscheid über den Standort Schönefeld und nunmehr dem jüngsten Entscheid über die Flugroutenführung ist die vordringlichste Aufgabe vor einer Inbetriebnahme des Großflughafens BER die Herstellung eines wirksamen und technisch hochwertigen Schallschutzes.

Schulzendorf wird mit seinen fast 8.000 Einwohnerinnen und Einwohnern auf den verschiedenen Routen mit unterschiedlichen Maschinen in 200-600 m Höhe überflogen. Dabei wird die 15-Grad-Abknickung – also die sogenannte „nördliche Variante“ von der Südbahn Richtung Osten – täglich von mindestens 11 schweren Luftfahrzeugen überflogen, welche die Südabkürzungen wegen des erforderlichen hohen Steiggradienten nicht fliegen können. Zudem kommen hier nach Freigabe durch die Flugsicherung weitere Flugzeuge in ungewisser Zahl hinzu. Diese Route trifft insbesondere 500, also rd. zwei Drittel der ca. 800 Kinder und Jugendlichen in Schulzendorf, die in der Schule und den Kindertagesstätten von dem A380 und ggf. weiteren Flügen direkt überrollt werden. Neben den An- und Abflügen der Südbahn ist ein erheblicher Teil der Einwohnerinnen und Einwohner Schulzendorfs zusätzlich durch Lärmbelastung von der Nordbahn betroffen. Die Umsetzung hinreichender Schallschutzmaßnahmen vor Inbetriebnahme des Großflughafens ist daher nicht nur rechtlich erforderlich, sondern für Schulzendorf besonders zwingend.

Wir fordern die Landesregierung daher auf, gegenüber der FBB darauf hinzuwirken, dass umgehend ein wirksamer Schallschutz entsprechend den von der Landesregierung genannten Bedingungen des Planfeststellungsbeschlusses für alle berechtigten Antragsteller umgesetzt wird. **Bevor dieser Schutz nicht gewährleistet ist, kann und darf eine Betriebsgenehmigung für den Flughafen BER nicht erteilt werden.**

Gegenwärtig sehen wir uns jedoch fünf Problemen gegenüber:

1. Viele Antragsteller haben noch gar keine Schallschutzmaßnahmen erhalten, die übrigen lediglich unzureichende.
2. Die Praxis zeigt: Es wird mit falschen Erhebungsbögen und echten Tricks gearbeitet – d.h. unzureichenden Kostenerstattungszusagen und einer unzumutbaren Abgeltungsklausel.
3. Das zuständige Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft und die FBS/FBB pflegen unterschiedliche Auffassungen zum Tagschutzbedarf, was der Öffentlichkeit erst jetzt bekannt wurde.
4. Der Sprecher der Geschäftsführung der Flughafengesellschaft, Prof. Dr. Rainer Schwarz, hat nun erklärt, das bestandskräftig festgesetzte Tagschutzziel von 2004 angreifen und herabsetzen zu wollen.
5. Die zuständige Planfeststellungsbehörde und die Landesregierung setzen offenkundig die Priorität weiterhin auf Wirtschaftlichkeit des Flughafenbetriebs anstatt auf den Gesundheitsschutz und die geringstmögliche Belastung für die Anwohner.

Zu 1. und 2.

Der Planfeststellungsbeschluss zum Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld des damaligen Ministeriums für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg vom 13.08.2004 beinhaltet bekanntlich eine Reihe von Auflagen zum Schutz der Flughafenanwohner und der im Umfeld des Flughafens gelegenen Kommunen. Dabei handelt es sich u.a. um Maßnahmen zum passiven Schallschutz an Gebäuden, die innerhalb des im Planfeststellungsbeschluss verfügten Tag-, bzw. Nachtschutzgebiets liegen. Diese Maßnahmen sind von der Flughafengesellschaft umzusetzen. Doch erfolgt diese Umsetzung nur zögerlich und unzureichend.

Viele Einwohner haben bislang noch gar keinen Schallschutz oder Kostenerstattungszusage erhalten und einige scheitern schon bei dem Versuch, an angegebener Adresse eine Beratung dazu zu erhalten.

Davon abgesehen, ist es unzumutbar, den Lärmschutz auf ein Zimmer zu begrenzen und nur dieses als Schlafzimmer zu definieren. Man hat ein Recht auf Schnarchen, Ehekrise, Gäste etc. und folglich Schlaf der Bewohner in mehreren Zimmern. Lüfter sind als Lärmschutz nicht ausreichend. Ein Lüfter, der nur Luft einbläst, ohne welche hinauszulassen und zudem ohne Wärmerückgewinnung arbeitet, ist gesundheitlich, ökologisch und ökonomisch unzumutbar. In modernen, nach strengen Klimaschutzauflagen teuer erstellten Gebäuden konterkarieren sie die Ziele dieser Auflagen.

Wer sich weigerte, die unsachgerechte Abgeltungsklausel zu unterzeichnen, mit welcher der Betroffene mit dieser Maßnahme auf jegliche weiteren Schallschutz-Ansprüche verzichten sollte und deren Streichung mehrfach zugesichert wurde, handelte vernünftig. Von der **Durchführung hinreichender Schallschutzmaßnahmen vor Inbetriebnahme des BER** kann diese Weigerung nicht entbinden.

Das Land Brandenburg als Gesellschafter und zuständige Aufsichtsbehörde hat die unzureichende Ausgestaltung und Umsetzung des Schallschutzprogramms zu verantworten und für rechtzeitige Abhilfe zu sorgen.

Zu 3.

Die jetzt, weniger als ein halbes Jahr vor der Eröffnung des BER zwischen dem Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft (MIL) und der Flughafen Berlin-Schönefeld bzw. -Brandenburg GmbH (FBS/FBB) geführte Debatte über die Umsetzung des Schallschutzprogramms am neuen Flughafen BBI/BER und die Auslegung des im Tagschutzgebiet einzuhaltenden Schutzziels, welches seit mehr als 5 ½ Jahren bestandskräftig feststeht, wirkt befremdlich bis grotesk.

Der Flughafen ist seit 2006 aufgefordert gewesen, das korrekte Schutzniveau – keine Überschreitung von 55 dB (A) am Tag – zu rechnen. Jetzt behaupten Herr Kunkel und Prof. Dr. Schwarz, dass dieses Schutzniveau, das im Antrag von 1999, im Beschluss von 2004 vorgesehen ist und im Urteil von 2006 bestätigt worden ist, nicht realisiert werden könnte.

Ein rechtliches Einschreiten des MIL gegenüber der FBB wird von ihm dann für erforderlich gehalten, wenn der Vorhabensträger die Schutzziele des Lärmschutzkonzeptes der Planfeststellung systematisch verfehlt.

Dies ist u.E. der Fall. Nach unseren Informationen liegt der Brandenburgischen Landesregierung seit Mai 2011 ein Bericht der Flughafengesellschaft vor, in dem ausgeführt wird, dass sie mit 6 maligem Überschreiten von 55 dB(A) gerechnet hat. Dieses ist eine systematische Verfehlung des Schutzziels, auf welche die Brandenburgische Planfeststellungsbehörde (PFB), viel zu spät und unzureichend reagiert, obwohl sie nach eigenem Bekunden selbst davon ausgeht, dass ein Schallpegel von 55 Dezibel höchstens einmal am Tag überschritten werden darf.

Unabhängig von der Frage, ob Ihre Auffassung, dass ein einmaliges Überschreiten von 55 dB(A) am Tag noch planfeststellungskonform ist, sind wir zutiefst darüber besorgt, dass unsere Bürger bis zum heutigen Tage keine korrekten Kostenerstattungsvereinbarungen übersandt bekommen haben und dass der maßgebliche Außenlärmpegel in mehrfacher Hinsicht nicht korrigiert worden ist.

Wir erwarten, dass der maßgebliche Außenlärmpegel mit allen Eingabedaten (Flugzeugmix etc.) entsprechend den Anforderungen des Landesamtes für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz (LUGV) offengelegt wird. Nachdem das Vorgehen der FBS/FBB zu massiven Verunsicherungen auf Seiten der Bürger geführt hat, ist es zwingend erforderlich, dass die Berechnungsmethode und Ergebnisse des maßgeblichen Außenlärmpegels vom LUGV überprüft wird. Anschließend sollte eine **offizielle Kartenunterlage getrennt nach Tag und Nachtbelastung** erstellt werden, aus der **in einzelnen dB Stufen die Belastung für jedes Grundstück** ablesbar ist. (Alternativ könnte eine vom Flughafen erstellte Karte mit einem Prüfvermerk des LUGV versehen werden.)

Das Land Brandenburg kann die Flughafengesellschaft zur korrekten Umsetzung des Schallschutzprogramms und des von der PFB verfügten Schutzziels (max. 1x/Tag 55 dB) zwingen, wenn Sie dies wollen. Wir fragen Sie: **Sind inzwischen oder wann werden rechtsverbindliche Maßnahmen gegenüber der Flughafengesellschaft eingeleitet?** Für uns Schulzendorferinnen und Schulzendorfer macht es einen erheblichen Unterschied, ob wir Schallschutzfenster bekommen oder nicht.

Zu 4.

Während die Nachtbetriebsregelung, die Festsetzungen zum Nachtschutzgebiet sowie die Grenzziehung des Entschädigungsgebiets Außenwohnbereich erst mit dem Planergänzungsbeschluss zur Nachtflugregelung auf dem BBI vom 20.10.2009 feststanden, stehen seit den Urteilen des Bundesverwaltungsgerichts vom 16.03.2006 insbesondere sämtliche im Planfeststellungsbeschluss vom 13.08.2004 festgesetzten Regelungen zum Schutz des Flughafenumfelds und Auflagen zum Tagschutzgebiet bestandskräftig fest.

Wie der Öffentlichkeit seit Kurzem und dem Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft (MIL) offenbar seit mindestens Mai letzten Jahres bekannt ist, interpretiert die Flughafengesellschaft das von ihr im Rahmen der Umsetzung des passiven Schallschutzprogramms im Tagschutzgebiet einzuhaltende Schutzziel, das den Umfang der an den einzelnen Gebäuden durchzuführenden Schallschutzmaßnahmen vorgibt, nicht nur entgegen dem eindeutigen Wortlaut der Verfügungen des Planfeststellungsbeschlusses, sondern auch entgegen der Rechtsauffassung des MIL und der vom Bundesverwaltungsgericht in den Urteilen vom 16.03.2006 geäußerten Rechtsauffassung.

Dies führt dazu, dass die von der Flughafengesellschaft umgesetzten Maßnahmen zum Schallschutz im Tagschutzgebiet erheblich hinter den für sie rechtlich verbindlichen Vorgaben des Planfeststellungsbeschlusses zurückbleiben und die betroffenen Bürger damit erheblich weniger Schallschutz erhalten, als ihnen nach dem Planfeststellungsbeschluss und der Rechtsauffassung des Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft und des Bundesverwaltungsgerichts zusteht.

In der 33. Sitzung des Ausschusses für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landtags Brandenburg am 17.01.2012 hat nun der Sprecher der Geschäftsführung der Flughafengesellschaft, Prof. Dr. Rainer Schwarz, erklärt, bei der Planfeststellungsbehörde einen Antrag „auf Klarstellung“ des Schutzziels zum Tagschutzgebiet nach der Interpretation der Flughafengesellschaft stellen zu wollen. Doch die seit dem 13.08.2004 geltende Festsetzung zum Schutzziel im Tagschutzgebiet ist von ihrem Wortlaut her klar und eindeutig. Sie ist vom Ministerium und vom Bundesverwaltungsgericht in den Schönefeld-Urteilen vom 16.03.2006 eindeutig entgegen der Rechtsauffassung der Flughafengesellschaft interpretiert worden. Der von Prof. Dr. Schwarz angekündigte Antrag kann somit nur den Versuch darstellen, eine Änderung des seit vielen Jahren bestandskräftig festgesetzten Tagschutzziels zum Nachteil zehntausender Betroffener herbeizuführen.

Als gewählte Vertretung der Bürgerinnen und Bürger Schulendorfs **bitten und fordern wir Sie persönlich und die brandenburgische Landesregierung dringend auf, einen solchen Antrag, der auf Änderung des Planfeststellungsbeschlusses zu Lasten der Betroffenen zielt, abzulehnen.**

Dabei bitten wir folgende Umstände zu berücksichtigen:

- Nach Eröffnung des BER kommen auf die Betroffenen in dem außerordentlich dicht besiedelten Umfeld dieses Flughafenstandorts gravierende Belastungen zu in Form von Lärm, Luft- und Bodenverschmutzung, erhebliche Umorganisation des Alltagslebens u.a.m.
- Inzwischen wird die Standortentscheidung - nachdem sie kaum mehr rückgängig zu machen ist - von fast allen, die sich hierzu äußern, als falsch bezeichnet.
- Dennoch wurde trotz des falschen Standorts eine Nachtbetriebsregelung getroffen, die erhebliche Belastungen für die Umgebung und die Gesundheit der Menschen mit sich bringen wird.
- Für unsere Gemeinde wäre es unerträglich, wenn nun zum Nachteil der Betroffenen auch noch das seit vielen Jahren feststehende und bestandskräftige Schutzziel im Tagschutzgebiet geändert würde.

Zu 5.

Bedauerlicherweise scheint das Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft (MIL) das Verhalten der FBB zu unterstützen. Im Verkehrsausschuss des Landtages am 17.1.2012, führte Staatssekretär Bretschneider jedenfalls aus, dass man nur vor vorhandenem Lärm schützen müsse und das Schutzniveau, welches der Flughafen einhalten wolle, ja bis 2015 ausreichend sei.

Diese Auffassung ist sachlich nicht richtig und durch nichts belegt. Es kann den Bürgern nicht zugemutet werden, bis 2015 mit reduziertem Schallschutz vorlieb nehmen und danach eine zweite Baumaßnahme erdulden zu müssen. Es ist auch zweifellos so, dass vor Maximalpegeln im Rauminnern zu schützen ist und diese Maximalpegel bei Eröffnung des Flugbetriebs auf jeden Fall auftreten werden. Da die alten Schutzgebiete und die Nebenbestimmungen für Tag und Nacht festgeschrieben sind, gibt es diesbezüglich überhaupt keinen Interpretationsspielraum.

Die Aussage von Staatssekretär Bretschneider bestärkt den Flughafen in seinem Nichtstun. Wir erwarten, dass Sie den Flughafen unverzüglich anweisen, **korrigierte Kostenerstattungsvereinbarungen zu übersenden.**

Bitte tragen Sie dem Umstand Rechnung, dass jeder Tag, den der Flughafen ungenutzt verstreichen lässt, bedeutet, dass Fluglärm-betroffene widerrechtlich nicht geschützt werden und dass somit auch der Flugbetrieb in Frage gestellt werden kann. **Bevor nicht jeder, der ihn bereits beantragt hat, über einen ordnungsgemäßen Schallschutz verfügt, darf der Großflughafen BER nicht in Betrieb gehen.** Bitte sorgen Sie dafür. Spielen Sie nicht nur Ihre Macht aus, sondern nehmen Sie auch Ihre Verantwortung gegenüber der Bevölkerung, deren Rechten und deren gesundheitlichem Schutz wahr.

Dieses Schreiben ergeht aufgrund eines einstimmigen *<falls nicht, wird „einstimmig“ redaktionell gestrichelt>* Beschlusses der Gemeindevertretung Schulendorf v. 22.02.2012.

Mit freundlichen Grüßen aus Schulendorf

Dr. Werner Effler

Vorsitzender der Gemeindevertretung

Markus Mücke

Bürgermeister