



Petition der Teilnehmer der Informationsveranstaltung des VDBG und des Wahlkreisabgeordneten Mario Czaja  
zu Fluglärm und den Flugrouten am BBI  
an den Petitionsausschuss des Abgeordnetenhauses von Berlin  
vom 02. November 2010

### **Vermeidung von zusätzlichem Fluglärm durch Flugrouten am BBI über dicht besiedeltem Gebiet**

- 1. Einfluss des Landes Berlin:** Das Abgeordnetenhaus von Berlin möge den Senat von Berlin auffordern, den „best-möglichen Schutz der Anwohner vor Lärm und anderen Umwelteinflüssen“ im Zusammenhang mit der Eröffnung des neuen Großflughafen in Schönefeld (AGH-Beschluss vom 18.4.2002) durch eine institutionelle Einbindung der zuständigen Berliner Behörden in alle relevanten Planungs- und Genehmigungsverfahren zu garantieren.
- 2. Genehmigungsverfahren:** Es ist eine Ergänzung des Planfeststellungsbeschlusses in allen Fragen des Lärm- und Gesundheitsschutzes erforderlich, da im durchgeführten Planfeststellungsverfahren die tatsächliche Lärmbetroffenheit niemals dargestellt wurde. Damit fehlte die gebotene Möglichkeit für Einwendungen der betroffenen Bürger. Bezüglich fluglärmfreier Gebiete hat sogar eine Täuschung vorgelegen.
- 3. Nachtflüge:** Auf dem neuen Großflughafen BBI ist eine weitestgehend flugfreie Zeit von 22:00Uhr – 6:00Uhr umzusetzen. Der BBI-Standort ist mit seinen Flugrouten faktisch ein Stadtflughafen wie THL oder TXL, wo ebenfalls ein Nachtflugverbot existiert bzw. existierte. Insbesondere in der Kernzeit von 22.30 Uhr bis 5.30 Uhr dürfen keine Flüge stattfinden.
- 4. Fluglärmgesetz/Schallschutzverordnung:** Das Abgeordnetenhaus möge den Senat auffordern, sich im Rahmen einer Bundesratsinitiative für eine Novellierung des Fluglärmgesetzes bzw. der Schallschutzverordnung zur Festlegung der sog. „Schwellwerte“ als Lärmschutzgrenzwerte einzusetzen.
- 5. Gesamtlärm:** Das Abgeordnetenhaus möge den Senat auffordern, sich im Rahmen einer Bundesratsinitiative für eine bundeseinheitliche Festlegung von Grenzwerten für den Gesamtlärm einzusetzen und damit der EU-Umgebungslärmrichtlinie zur gemeinsamen Betrachtung aller Lärmquellen Rechnung zu tragen.
- 6. Fluglärmkommission:** Die Befugnisse der Fluglärmkommission müssen erweitert und die Kommission muss aufgewertet werden.

### **Begründung/Hintergründe**

**Zu 1. Einfluss des Landes Berlin:** Nicht nur die Benachteiligung der Betroffenen durch die aktuellen Festlegungen der Flugrouten, sondern auch die negative Behandlung tausender Einwendungen im Planfeststellungsverfahren und die Umsetzung des Schallschutzprogramms durch den BBI machen eine parlamentarische Kontrolle und Begleitung der Maßnahmen zum „bestmöglichen Schutz der Anwohner“ erforderlich. Dies ist nur durch eine stärkere Beteiligung der zuständigen Berliner Behörden möglich.

Eine Anfrage der AG Lärm Bohnsdorf zur Lärmsituation in Bohnsdorf wurde von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung am 8. April 2009 dahingehend beantwortet, dass im Planfeststellungsverfahren alles bestens geregelt ist und für den Senat kein Handlungsbedarf besteht: „Vor dem Hintergrund der dargestellten Sach- und Rechtslage sind Diskrepanzen zwischen dem Beschluss des Abgeordnetenhauses vom 18. April 2002 und dessen Umsetzung, auch hinsichtlich des Aspektes des Schutzes der Anwohner vor Fluglärm, nicht zu erkennen.“

Eine Beschwerde der AG Lärm vom Mai 2010 an den Regierenden Bürgermeister über die unzureichenden Schallschutzmaßnahmen des BBI wurde faktisch ignoriert, indem sie von dort zur Beantwortung an den BBI weitergeleitet wurde.

Das BBI-Umfeld wurde trotz vielfacher Hinweise der Betroffenen bei der Lärmaktionsplanung des Senats außer Acht gelassen. Zur Rechtfertigung wurden die 49500 Flugbewegungen von 2004 angeführt, die unter der Handlungsgrenze von 50000 Flugbewegungen liegen. Vorgegeben war, die entsprechenden Zahlen von 2007 zu verwenden. Auch die Berücksichtigung einer Prognose, wie ansonsten bei langfristigen Aufgaben nützlich, wurde unterlassen.

**Zu 2. Genehmigungsverfahren Flugrouten:** Aus dem Planfeststellungsbeschluss zum BBI aus dem Jahr 2004, S. 631, geht nicht hervor, dass die Flugwege (Flugkorridore) noch nicht feststehen. Lediglich der Festlegungszeitpunkt der Flugverfahren (wie z.B. das CDA-Verfahren) wird in eine zeitliche Nähe des Betriebsbeginns gerückt. Damit war ein Einspruch in der Auslegungsphase des Planfeststellungsentwurfs zu der Lage der Flugkorridore nicht im Bereich des denkbaren. Vom BBI wurde Kartenmaterial "BBI-Flugkorridore" mit völlig anderen als den im September 2010 von der DFS dargestellten Flugrouten als Informationsmaterial verteilt, aus dem nicht hervorgeht, dass diese Korridore vorläufig sein könnten.

**Zu 3. Nachtflüge:** Das ergänzende (noch nicht abgeschlossene) Planfeststellungsverfahren zum Nachtflug am BBI sieht ca. 103 Flüge in der Nacht vor, wobei lediglich eine sog. „Kernnacht“ von 0:00-5:00Uhr von planmäßigen Flügen frei bleiben soll. BBI ist wie TXL aufgrund seiner örtlichen Lage ein Stadtflughafen, für den ebenso wie für ähnliche Flughäfen ein Nachtflugverbot von **22:00-6:00Uhr** gelten sollte. Dadurch wird gleichzeitig eine nachgewiesene Gesundheitsschädigung durch unumgängliche Flugrouten gebannt.

**Zu 4. Fluglärmgesetz/Schallschutzverordnung:** Trotz vieler Appelle von Vereinigungen und Bürgern an den Senat von Berlin stimmte Berlin (nach unserer Kenntnis entgegen dem Urteil seiner eigenen Fachleute im Umweltausschuss) dennoch für das neue Fluglärmgesetz mit seinen unzureichenden Schutzziele und dem geringen Umfang an Schallschutzmaßnahmen.

**Zu 5. Gesamtlärm:** Lärm durch Flugverkehr, durch Eisenbahnverkehr der BBI-Anbindungen, durch Straßenverkehr zum BBI und zum BBI-Gewerbepark werden unabhängig voneinander betrachtet anstatt sie, wie es die EU-Umgebungslärmrichtlinie vorsieht, zum Gesamtlärm zu akkumulieren. Dadurch bleiben ansonsten notwendige Schallschutzmaßnahmen aus. Vom Senat wird auf eine fehlende deutschlandweite Festlegung eines Lärmgrenzwertes verwiesen. Was haben die Senatsverwaltungen getan, um dieses Defizit im Interesse der Betroffenen zu überwinden?

**Zu 6. Fluglärmkommission:** Lt. §32b des Luftverkehrsgesetz (FlugVG) existiert für einen Flughafen eine Fluglärmkommission, die allerdings nur eine beratende Funktion für die Genehmigungsbehörde und für das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung hat. „Die Fluglärmkommission sollte nicht mehr als 15 Mitglieder haben.“

Die zuständige Senatorin Junge-Reyer (SPD) schlug zur Lösung der aktuellen Probleme vor, den neu vom Fluglärm betroffenen Bezirken Sitze in der platzbegrenzten und nur beratend tätigen Fluglärmkommission einzuräumen, obwohl allein der Senat (d.h. die Umweltverwaltung) über Flugrouten nicht nur beraten sondern sogar mitentscheiden kann.

Die Fluglärmkommission hat jahrelang gegen die in nur 150 Metern Höhe über dicht besiedeltem Gebiet fliegenden Formationsflüge von Kampfjets zur ILA votiert. Nicht durch die Fluglärmkommission, sondern erst durch die Klage eines Anwohners wurde die Grenze gerichtlich auf 450 Meter verlegt.

Die Geschäftsordnung der Fluglärmkommission verhindert vermutlich die Öffentlichkeitsarbeit. Es sind keine Berichte aus der Fluglärmkommission bekannt. Bei der Vorstellung der neuen Flugkorridore wurde die Öffentlichkeit ausgesperrt. Zur Schaffung bzw. Erhöhung von Transparenz erscheint eine Initiative zur Änderung dieses Zustandes und für eine mit weitergehenden Rechten ausgestattete Kommission dringend erforderlich.