

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Dunja Wolff (SPD)

vom 12. Juli 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 27. Juli 2022)

zum Thema:

**Gesundheitsschädigender Fluglärm in Rahnsdorf, Hessenwinkel und Wilhelms-
hagen**

und **Antwort** vom 15. August 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 16. Aug. 2022)

Frau Abgeordnete Dunja Wolff (SPD)

über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t

auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/12718

vom 12. Juli 2022

über Gesundheitsschädiger Fluglärm in Rahnsdorf, Hessenwinkel und Wilhelmshagen

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

Vorbemerkung der Verwaltung: Die Schriftliche Anfrage betrifft Sachverhalte, die der Senat nicht ausschließlich aus eigener Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl bemüht, Ihnen eine Antwort auf Ihre Anfrage zukommen zu lassen und hat daher die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB) um Stellungnahme gebeten. Sie ist in die Antwort einbezogen.

Vorbemerkung der Abgeordneten: Schon 1981 hat das BVerfG im Rahmen zweier Verfassungsbeschwerden festgestellt, dass wiederkehrender Fluglärm dem Recht auf körperliche Unversehrtheit aus Art. 2 Abs. 2 S. 1 GG in nicht unerheblicher Weise schaden könnte.¹ Dabei spielen insbesondere die psychischen Folgen auf Grund von Schlafmangel und geminderter Erholung eine Rolle, aber auch ein erhöhtes Risiko für Herz-Kreislauf-Erkrankungen. Eine Fallstudie des Umweltbundesamtes bezogen auf den Flughafen Köln-Bonn hat zudem ergeben, dass ein linearer Anstieg des Risikos an Herz-Kreislauf-Problemen zu erkranken schon ab einem niedrigen Dauerschallpegel von 40 dB(A) gegeben ist.² Mit Inbetriebnahme des BER ist für Teile der Bevölkerung Berlins, aber auch Brandenburgs ein nicht unerhebliches Lärmproblem entstanden, welches für einige von den betroffenen Personen unter Umständen eine nicht tragbare Last für den Gesundheitszustand darstellen könnte. Dabei haben in der Regel nur diejenigen Haushalte einen rechtlichen Anspruch auf eine Schallschutzentschädigung, die in nach § 2 ff. FluglärMG bestimmten Lärmschutzbereichen wohnhaft sind. Direkt umliegende Gemeinden, die ebenfalls von Fluglärm betroffen sind, haben hingegen kaum durchsetzbare, rechtliche Ansprüche auf eine Kostenübernahme für Schallschutzmaßnahmen.

1. Für den BER gilt ein Nachtflugverbot zwischen 0 Uhr und 5 Uhr morgens. Welche Sanktionen gibt es für Flüge, die in diesem Zeitraum fliegen/starten/landen und wer profitiert von den Sanktionen?

¹ BVerfG Beschluss vom 14.01.1981 - 1 BvR 612/72, Rd. 63

² Umweltbundesamt 2010, Risikofaktor nächtlicher Fluglärm, S. 27, Risikofaktor nächtlicher Fluglärm - Abschlussbericht über eine Fall-Kontroll-Studie (umweltbundesamt.de) zuletzt abgerufen am 01.07.2022

2. Wie oft wurde in den letzten 8 Wochen gegen das Nachtflugverbot verstoßen?

Zu 1. und 2.: In der Zeit von 22 bis 6 Uhr ist Flugverkehr am Flughafen Berlin Brandenburg „Willy Brandt“ (BER) nur unter besonderen Bedingungen erlaubt. Erlaubt sind beispielsweise Notlandungen, Einsätze im Katastrophenschutz, Regierungsflüge und Militär- und Polizeiflüge. Ebenso bestehen Ausnahmen für Postflüge sowie verfrühte und verspätete Landungen. Grundsätzlich bedarf es bei Abweichungen von den genehmigten flugbetrieblichen Regelungen immer einer Ausnahmegenehmigung der zuständigen Gemeinsamen Oberen Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg (LuBB). Flüge ohne die entsprechende Ausnahmegenehmigung, für die die Deutschen Flugsicherung (DFS) zuständig ist, fanden nicht statt, so dass sich die Frage der Sanktionierung von Verstößen nicht stellt.

3. Wie viele Anträge auf Entschädigung wurden seit 2022 aus Rahnsdorf, Hessenwinkel, Wilhelmshagen und Friedrichshagen gestellt?

4. Wie vielen Anträgen auf Entschädigung wurde davon entsprochen?

Zu 3. und 4.: Aus den genannten Ortsteilen sind hier keine Anträge zu verzeichnen.

5. Mit welchen Maßnahmen kommt der Staat seiner Schutzverpflichtung aus Art. 2 Abs. 2 GG in Bezug auf Gesundheitsschädigung durch Fluglärm nach für betroffene Personen, die in keinem Lärmschutzbereich wohnen, aber dennoch durch Fluglärm in nicht unerheblicher Weise in ihrer körperlichen Unversehrtheit eingeschränkt werden?

Zu 5.: Für den Senat hat der Schutz vor Fluglärm einen hohen Stellenwert. Die nach Inbetriebnahme des BER mit Hilfe der Fluglärmmessstationen im Umfeld des Flughafens gemessenen Lärmpegel zeigen, dass die in der Planfeststellung festgelegten Schwellenwerte für einen Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen außerhalb der bestehenden Schutzgebiete nicht überschritten bzw. zumeist sehr deutlich unterschritten werden. Im Übrigen werden auch die Schwellenwerte nach Vorgaben des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (FluglärmG) deutlich unterschritten.

6. Welche Ansprüche können betroffene Haushalte geltend machen, die in direkter Nachbarschaft eines Lärmschutzgebietes i. S. d. § 2 FluglärmG wohnen, aber keinen rechtlichen Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen haben?

Zu 6.: Für Haushalte, die außerhalb der festgesetzten Schutzgebiete liegen und die deshalb keine Ansprüche auf Schallschutzmaßnahmen haben, bestehen auch keine anderen rechtlichen Ansprüche.

7. In welcher Frequenz wird der Zusammenhang zwischen Fluglärm und Gesundheitsschädigung der Anwohner der BER-Flugrouten geprüft und aktualisiert?

Zu 7.: Die Festlegung der Flugrouten obliegt der DFS. Dabei wurden insbesondere Belange des Gesundheits- und Lärmschutzes in die Abwägung einbezogen.

8. Welche Maßnahmen sind geplant, um Fluglärm in Berlin auf ein Minimum zu reduzieren?

9. Welche Maßnahmen werden zudem konkret umgesetzt, um die Umweltbelastung durch Flugverkehr und das damit verbundene Risiko der Gesundheitsschädigung der Berliner Bevölkerung zu reduzieren?

Zu 8. und 9.: Ab dem 01.09.2022 erfolgt die Erhebung von Lärmentgelten einzelereignisbezogen. Die neue Regelung schafft einen finanziellen Anreiz für die Airlines, so leise wie möglich zu fliegen. Das bezieht sich sowohl auf den Einsatz leiserer Flugzeuge, als auch auf die Anwendung der Flugverfahren. Die FBB erwartet durch den finanziellen Vorteil für Airlines bei leiseren Starts eine deutlich bessere Lenkungswirkung des Entgelts. Im Übrigen setzt die FBB mit dem Schallschutzprogramm für den BER die umfangreichen Anforderungen der Planfeststellung um. Diese gehen sehr deutlich über die Anforderungen des FluglärmG hinaus.

10. Inwieweit wird die Betreiberin des BER in Regress genommen, wenn sie ihrer Verpflichtung aus § 29b LuftVG nicht in ausreichendem Maße nachkommt?

Zu 10.: Ein individueller Regressanspruch gegen die Betreiberin des BER ist aus § 29b Luftverkehrsgesetz (LuftVG) nicht abzuleiten. Die Durchsetzung der Einhaltung aller luftverkehrsrechtlichen Vorgaben obliegt der Luftaufsicht.

Berlin, den 15. August 2022

In Vertretung

Barbro Dreher
Senatsverwaltung für Finanzen