

- öffentliche -

BESCHLUSSVORLAGE
für die **Gemeindevertretung**
der Gemeinde Blankenfelde-Mahlow

TOP	Konsequenzen der Gemeinde Blankenfelde-Mahlow aus den am 26.1.2012 vom Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) verkündeten Flugrouten des Flughafens BBI/BER
------------	--

Beratungsfolge

Datum	Gremium	Ergebnis
07.03.2012	Flughafenausschuss	zur Information und Beratung
15.03.2012	Hauptausschuss der Gemeinde Blankenfelde - Mahlow	zur Kenntnisnahme
22.03.2012	Gemeindevertretung der Gemeinde Blankenfelde - Mahlow	zur Beschlussfassung

Beschlussvorschlag

Die Gemeinde Blankenfelde-Mahlow lehnt gemäß ihrer bestehenden Beschlusslage vom 27. Januar und 18. Oktober 2011 die vom Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) am 26. Januar 2012 verkündete Flugroute NOOST 4 kategorisch ab, da durch diese Festlegung tausenden Bewohnern des dicht besiedelten, nördlichen Kerngebiets der Gemeinde eine unzumutbare, in besonderem Maße gesundheitsschädliche und keineswegs alternativlose Doppelbelastung durch Starts und Landungen zugemutet wird.

Die Gemeinde fordert die Deutsche Flugsicherung (DFS) auf, zu prüfen, ob die Anwendung der alternativen Startroutenvarianten NOOST 5 und 6 zu einer Verminderung der Zahl der von einem gesundheitsschädlichen Dauerlärmpegel von > 55 Dezibel (A) betroffenen Blankenfelde-Mahlower führen würde. Diese Prüfung soll sowohl für den Tag- als auch für den Nachtzeitraum erfolgen. Dabei soll die DFS durchgängig eine Gesamtlärbetrachtung vornehmen, d.h. den kombinierten Dauerlärmpegel jeder Flugroutenkonfiguration (Starts und Landungen) analysieren und bewerten. Sensible Einrichtungen wie Horte, Kindertagesstätten und Schulen sollen hierbei in besonderem Maße berücksichtigt werden.

Mit Blick auf die Startroute NOOST 5 fordert die Gemeinde die DFS zudem auf, zu eruieren, ob diese Routenvariante westlich von Blankenfelde-Mahlow so verändert werden kann, dass der Ortsteil Kleinbeeren der benachbarten Gemeinde Großbeeren südlich umflogen werden kann.

Sollte die Prüfung der DFS ergeben, dass die Startrouten NOOST 5 und 6 nicht praktikierbar sind oder zu keiner Verminderung der von einem gesundheitsschädlichen Dauerlärmpegel von > 55 Dezibel (A) betroffenen Blankenfelde-Mahlower führen würden, fordert die Gemeinde die DFS auf, umsetzbare, nicht zu einer Doppelbelastung durch Starts und Landungen führende Nordbahn-Startroutenalternativen zu entwickeln.

Ferner soll die DFS prüfen, ob die von ihm am 26. Januar 2012 verkündete, über das Zentrum des Ortsteils Dahlewitz führende Südbahnstartroute - zumindest für leichte und mittlere Maschinen - schärfer Richtung Osten geführt werden kann, um diesen Ortsteil von Fluglärm zu entlasten und zugleich die Umsetzbarkeit der Startroute NOOST 5 zu ermöglichen.

Die Gemeindevertretung beauftragt den Bürgermeister zudem, Herrn Dr. Siebeck umgehend das Mandat zur Einreichung einer Klage gegen die am 26. Januar 2012 vom BAF verkündeten und demnächst festgesetzten, eine Doppelbelastung durch Starts und Landungen verursachenden BBI/BER-Flugrouten zu erteilen.

Für die Zeit bis zu einer rechtskräftigen Entscheidung über diese Klage soll der Bürgermeister zudem Herr Dr. Siebeck beauftragen, bei Gericht eine einstweilige Anordnung dahingehend zu beantragen, dass für alle Starts nach Westen ausschließlich die Südbahn des Flughafens Berlin Brandenburg (BER) benutzt wird, zumindest soweit die jährlich an diesem Flughafen durchzuführende Zahl der Starts und Landungen diese Verfahrensweise zulässt.

Finanzielle Auswirkungen

Produkt: 05710001
Kostenstelle: 54316600

Produktbezeichnung: Wirtschaftsförderung
Kostenstellenbezeichnung: Maßnahmen Flughafen

Haushaltsjahr:	2012	2013	2014	2015
Auszahlungen/Aufwendungen:	16.000 €	16.000 €	16.000 €	
Einzahlungen/Erträge:				
Abschreibung:				
Folgekosten:				

Begründung

Die Gemeinde Blankenfelde-Mahlow fordert per Beschluss vom 27. Januar 2011 die doppelte Südabkurvung nach Fuld/Maschke/Augustin als anzuwendendes Startroutenmodell für die Westseite des Flughafens BBI/BER, da sie nach topographischer Lage der Dinge die größtmögliche Lärmentlastung für das gesamte Gemeindegebiet brächte. Diese Startroutenvariante hat den *abhängigen* Parallelbetrieb der Start- und Landebahnen zur Voraussetzung und funktioniert nur bis zu einem jährlichen Maximum von 360.000 Starts und Landungen.

Spätestens mit dem Vorliegen der schriftlichen Urteilsbegründung des Bundesverwaltungsgerichts Leipzig im mündlichen Klageverfahren gegen den ergänzenden Planfeststellungsbeschluss Flughafen BBI ist nach Einschätzung unserer Anwälte jedoch erwiesen, dass die doppelte Südabkurvung – zumindest für den Tagzeitraum von 6 bis 22 Uhr – keine Aussicht auf Verwirklichung mehr hat, da das

Gericht leider der einseitigen Interpretation des Planfeststellungsbeschlusses durch die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH und die Deutsche Flugsicherung (DFS), am Flughafen BBI sei von Anfang an ein *unabhängiger* Parallelbetrieb der Start- und Landebahnen vorgesehen gewesen und davon könne nun nicht mehr abgerückt werden, gefolgt ist (siehe Anlage 1).

Das am 26. Januar 2012 vom Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) verkündete Ergebnis des Flugroutenfestsetzungsverfahrens für den Flughafen BBI/BER (siehe Anlage 2) sieht auf der Nordbahn eine Doppelbelastung des nördlichen Kerngebiets Blankenfelde-Mahlow durch Geradeaus-Starts und –Landungen vor. Jene Bürger, die in dieser in etwa zwischen den S-Bahnhöfen Mahlow und Blankenfelde verlaufenden An- und Abflugschneise der Nordbahn leben, drohen in so gravierendem, gesundheitsschädlichem Maße von Fluglärm belastet zu werden, dass Herr Prof. Dr. Greiser in einem von unserer Gemeinde im Januar 2012 beauftragten Gutachten zu dem Schluss kommt, es bestehe „dringender politischer Handlungsbedarf“ (siehe Anlage 3).

Die in dieser Schneise lebenden Bürger hätten ganzjährig keinen fluglärmfreien Tag, da über ihre Köpfe - je nach Windwetterlage - entweder gestartet oder gelandet würde. Andere, „nur“ von Starts oder Landungen betroffene Bürger können dagegen zumindest an 65 bzw. 35 Prozent der Tage eines Jahres fluglärmfreie Phasen genießen. Ferner gilt es, die vergleichsweise hohe Zahl der in dieser Schneise gelegenen sensiblen Einrichtungen wie Kitas, Horte und Schulen zu beachten, in denen täglich hunderte Kinder und Jugendliche spielen, lernen und zum Teil auch schlafen. Sie wären jeden Tag einer ununterbrochenen Fluglärmbelastung zu 100 Prozent der Betriebszeit des Flughafens ausgesetzt.

Da davon auszugehen ist, dass das Bundesjustizministerium die demnächst erfolgende Festsetzung der am 26. Januar 2012 vom BAF verkündeten BBI/BER-Flugrouten bestätigen wird, empfiehlt die Verwaltung der Gemeindevertretung, den Bürgermeister zu ermächtigen, Herrn Dr. Siebeck mit der Einreichung einer Klage gegen das Ergebnis des BBI/BER-Flugroutenfestsetzungsverfahrens zu beauftragen. Die Kosten dieser Klage würden nach Auskunft von Herrn Dr. Siebeck in etwa so hoch ausfallen wie jene, welche die Gemeinde für die Klage gegen den ergänzenden Planfeststellungsbeschluss aufwenden musste. Wir sprechen von geschätzten 50.000 Euro in den Jahren 2012 bis 2014.

Ferner rät Herr Dr. Siebeck der Gemeinde, für die Zeit bis zur rechtskräftigen Entscheidung über diese Klage bei Gericht eine einstweilige Anordnung dahingehend zu beantragen, dass für alle Starts nach Westen ausschließlich die Südbahn des Flughafens Berlin Brandenburg (BER) benutzt wird, zumindest soweit die jährlich an diesem Flughafen durchzuführende Zahl der Starts und Landungen diese Verfahrensweise zulässt. Herr Dr. Siebeck misst diesem Antrag auf Erlass einer einstweiligen Regelung gute Erfolgsaussichten zu.

Zudem empfiehlt die Verwaltung der Gemeindevertretung, ihre Beschlusslage zu aktualisieren, indem sie der DFS neue, präzise und unmissverständliche Prüfaufträge erteilt. Weil die doppelte Südabkürzung als nicht mehr realisierbar ausfällt, bleibt nur noch die Möglichkeit, die westseitigen Nordbahn-Starts in irgendeiner Form nach Norden abschwächen zu lassen. In Frage kommende, bereits aus der Flugroutendiskussion in der Fluglärmkommission Berlin-Schönefeld bekannte Routenvorschläge dieses Typs sind NOOST 5 und 6, die innerhalb unseres Gemeindegebiets nahezu deckungsgleich sind und erst weiter westlich unterschiedlich verlaufen (siehe Anlage 4). Die Variante NOOST 5 wird in modifizierter Form von der Schutzgemeinschaft unterstützt (siehe Anlage 5).

Da bereits inoffizielle Äußerungen des BAF erfolgt sein sollen, denen zufolge NOOST 5 und 6 aus verschiedenen Gründen nicht umsetzbar seien, sollte die Gemeindevertretung ferner beschließen, dass die DFS prüfen soll, ob weitere, umsetzbare, nach Norden abschwenkende und eine Verminderung der von einem gesundheitsschädlichen Dauerlärmpegel von > 55 Dezibel (A) betroffenen Blankenfelde-Mahlower bewirkende Startrouten für die Nordbahnwestseite entwickelt werden können.

Weiterhin sollte in diesen Zusammenhang durch die DFS geprüft werden, ob eine schärfere Führung der westlichen Südbahnabflugroute nach Osten in Kombination mit der Nordbahnabflugroute NOOST 5 zu einer geringeren Fluglärmbelastung von Blankenfelde-Mahlow und benachbarter Gemeinden wie Großbeeren und Rangsdorf führen würde. Dabei soll ausschließlich die Zahl der von einem gesundheitsschädlichen Dauerlärmpegel > 55 Dezibel (A) Betroffenen berücksichtigt werden.

Mitzeichnungen

Haupt- und Bürgeramt _____

Kämmerei _____

Kommunalservice _____

Bau- und Ordnungsamt _____

Bürgermeister

Anlagen

1. Mail des Herrn Dr. Siebeck vom 17. Januar 2012
2. Auszug aus dem Flugrouten-Spezial der MAZ vom 27. Januar 2012
3. Analyse des Prof. Dr. med. Greiser vom 12. Januar 2012
4. Auszug aus dem Abwägungsvermerk des BAF
5. Schreiben der Schutzgemeinschaft der Umlandgemeinden e.V. vom 15. November 2011