



9. Dialogforum Airport Berlin Brandenburg am 30. November 2011

Tagesordnungspunkt 3

Bericht der AG 1 „Interessenausgleich“

Beschlussvorschlag:

„Das Dialogforum Airport Berlin Brandenburg nimmt den Bericht der AG 1 „Interessenausgleich“ zur Kenntnis.

Das Dialogforum Airport Berlin Brandenburg bittet die AG 1, die Erarbeitung des regionalwirtschaftlichen Gutachtens weiter zu begleiten und über die Ergebnisse dem Dialogforum in seiner nächsten Sitzung zu berichten.“



Dialogforum Airport Berlin Brandenburg am 30. November 2011

Tagesordnungspunkt 3

Bericht aus der AG 1 „Interessenausgleich“

Die AG 1 hat sich im Berichtszeitraum seit dem 8. Dialogforum am 15. Oktober 2010 fünf Mal zu Sitzungen getroffen.

1. Bericht Erstellung „Regionalwirtschaftliches Gutachten“

Die Erarbeitung des regionalwirtschaftlichen Gutachtens erfolgt im Ergebnis eines entsprechenden Beschlusses des Dialogforums vom 15.10.2010. Mit der Erarbeitung der Studie wurde durch die Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin Brandenburg in Abstimmung mit der AG 1 im Dialogforum Airport Berlin Brandenburg eine Bietergemeinschaft, bestehend aus der Gesellschaft für Innovationsforschung und Beratung mbH und dem Deutschen Institut für Urbanistik (GIB/DIFU), beauftragt, die sich im Rahmen der Sitzung der AG 1 am 7.9.2011 vorgestellt hat.

Bestandteile der Erfassung der regionalwirtschaftlichen Effekte des Flughafens im Rahmen des Gutachtens sind die Analyse und Prognose der wirtschaftlichen Entwicklung der Kommunen sowie der Berliner Bezirke im Flughafenumfeld (u.a. auch Bilanzierung von Infrastrukturvorleistungen beider Länder) und die Identifikation von dafür geeigneten Indikatoren. Darüber hinaus werden Vergleiche mit der Situation im Umfeld der Flughäfen München und Wien-Schwechat vorgenommen und mögliche Instrumente des Interessenausgleichs dargestellt bzw. bewertet. Bestandteil des Gutachtens ist eine intensive Kommunikation mit den Kommunen/Bezirken und anderen Akteuren im Flughafenumfeld des BER.

Ziel des Gutachtens ist die Schaffung einer soliden Gesprächsgrundlage für den weiterführenden Dialog zum Interessenausgleich (einschließlich des interkommunalen Interessenausgleichs) im Flughafenumfeld unter Gewährleistung einer höchstmöglichen Transparenz.

Derzeit arbeitet GIB/DIFU an der Erstellung des vorläufigen Indikatorensets für die Anfragen bei den Gemeinden und erbittet die Benennung der jeweiligen Ansprechpartner in den Kommunen, da eine umfangreiche Datenerhebung notwendig sein wird. Die AG 1 bat die Mitglieder des Dialogforums Airport Berlin Brandenburg, um Zuarbeiten bei der Datenerhebung, um ein möglichst genaues Bild vom derzeitigen Zustand in den Kommunen zeichnen zu können.

Im Rahmen der Sitzung der AG 1 am 07.09.2011 wurden von GIB/DIFU Eckpunkte des Gutachtens vorgestellt. Seitens der Mitglieder des Dialogforums wird auf eine permanente Kommunikation zwischen der AG 1 und GIB / DIFU Wert gelegt. Damit wird sichergestellt, dass alle Gemeinden von Anfang an mit einbezogen sind.

Für die Erarbeitung des Gutachtens ist folgender Zeitrahmen vorgesehen:

Bericht der AG 1 zum 9. Dialogforum Airport Berlin Brandenburg

- Erarbeitung vorläufiges Indikatorenset Oktober 2011
- Erarbeitung Analyse/Prognose (Zwischenbericht) a.H. der Indikatoren
Dezember 2011
- Vorschlag Interessenausgleich März 2012
- Vorlage Endbericht Mai 2012

2. Erarbeitung eines BER-Modells

Der Kernforderung der Bürgermeister der Umlandgemeinden, ein finanzielles Ausgleichssystem zwischen Flughafen und den GSK-Gemeinden zu erarbeiten, die durch den Betrieb des Flughafens BER stark belastet werden, konnte bislang aufgrund divergierender Auffassungen der Kommunen und Landkreise auf der einen Seite und insbesondere der Flughafen Berlin Schönefeld GmbH und des Landes Berlin auf der anderen Seite nicht entsprochen werden. Vorgeschlagen war, durch eine Fluggastabgabe in einer für den Fluggast erträglichen Höhe (1 Euro), zu einem Ausgleich der flughafenbedingten Belastungen beizutragen. Die Erhaltung der Lebensqualität im Umfeld des BER könnte auf diese Weise für die Anrainer durch sichtbare Zeichen deutlich gemacht werden. Dafür würden sich Verbesserungen in der Infrastruktur eignen, für die diese Mittel ausgegeben werden könnten.

Das von den Gesellschaftern des Flughafens angegebene Argument für ein Hinausschieben eines „BER-Modells“, dass der „BER“ noch für eine ganze Weile kein gewinnträchtiger Flughafen sein wird, kann durch die Bürgermeister zwar durchaus nachvollzogen werden, dies kann jedoch nicht als Grund ausreichen, einen Interessenausgleich nach dem Verursacherprinzip auf die lange Bank zu schieben. Da die Fluggäste durch eine Umlage belastet werden würden und nicht der Flughafenbetreiber (somit auch nicht dessen Gesellschafter), käme es auf die Frage einer Gewinnerzielung der Flughafengesellschaft mithin auch gar nicht an. Insofern liegt noch ein erhebliches Maß an „Konfliktpotential“ vor der AG 1, welches zu bewältigen sein wird.

3. Gesundheitsmonitoring für den BER

Dieses Thema wird federführend von der AG 2 behandelt. Aus Sicht der Bürgermeister ist das bisher erreichte Ergebnis nicht zufriedenstellend. Alle Umlandkommunen und der Bezirk Treptow-Köpenick haben sich auch für die Durchführung des Moduls 2 der Studie ausgesprochen, in welcher Krankenkassendaten erhoben werden und auch direkte Befragungen bei den Anwohnern über mehrere Jahre durchgeführt werden. Hr. Dr. Burmeister wird in seinem Bericht der AG 2 dazu näheres ausführen und erklären.

4. Selbstverständnis und Öffentlichkeitsarbeit des Dialogforums

Das Selbstverständnis und die Öffentlichkeitsarbeit des Dialogforums wurden diskutiert, konnten in der AG 1 aber noch nicht zu einem konsensualen Abschluss gebracht werden. Auch in der AG 1 wird festgestellt, dass zum Selbstverständnis genau so wie zur Öffentlichkeitsarbeit des Dialogforums noch kein gemeinsamer Standpunkt gefunden wurde. Zu große Unterschiede trennen die Beteiligten (Gesellschafter des Flughafens und die Umlandkommunen) bislang voneinander, so dass weiterhin über Grundsätzliches diskutiert wird.

5. Bericht über die Exkursion nach Wien am 3. November 2010

Die AG 1 hat sich vor einem Jahr über die Ergebnisse des Dialogprozesses im Rahmen des Wiener Dialogforums informiert. Die Einbeziehung aller Beteiligten - auch der Bürgerinitiativen – verläuft dort positiv.

Als Fazit wird von der Mehrheit der Mitglieder der AG 1 (kommunalen Vertreter) die Enttäuschung beim Vergleich der Wiener mit der Schönefelder Vorgehensweise in Bezug auf den Dialog und die damit vergebenen Chancen in Schönefeld angemerkt:

- Die Vergleichbarkeit beider Dialogforen ist aufgrund unterschiedlicher gesetzlicher Rahmenbedingungen und weiterer Voraussetzungen (z.B. Wirtschaftlichkeit) nicht vollständig gegeben;
- Die Vorgehensweise beim Wiener Dialogforum und das „Wiener Modell“ können nicht vollständig auf Schönefeld kopiert werden. Es sollten jedoch Ansätze aus einem funktionierenden Modell gefunden werden, von denen auch das Dialogforum Airport Berlin Brandenburg partizipieren kann;
- Lob hinsichtlich der Vorgehensweise (u.a. bei Nachtflügen) in Wien;
- Kritik an dem fehlenden Willen zur Einbeziehung der Gemeinden bei der Diskussion von Flugverfahren und Möglichkeiten des aktiven Lärmschutzes durch ein intelligentes Betriebsregime in Schönefeld von Beginn an;



9. Dialogforum Airport Berlin Brandenburg am 30. November 2011

Tagesordnungspunkt 4

Bericht der AG 2 „Fluglärm“

Beschlussvorschlag:

„Das Dialogforum Airport Berlin Brandenburg nimmt den Bericht der AG 2 „Fluglärm“ zur Kenntnis.

Das Dialogforum Airport Berlin Brandenburg begrüßt die Einbeziehung von VertreterInnen des Bürgerdialogs in die Arbeit der AG 2.

Das Dialogforum Airport Berlin Brandenburg bittet die AG 2, die Umsetzung des Schallschutzprogramms weiter kritisch zu begleiten und an der Lösung der offenen Fragen im Sinne der Betroffenen mitzuwirken.

Das Dialogforum Airport Berlin Brandenburg bittet alle Beteiligten daran mitzuarbeiten, dass die Schallschutzmaßnahmen zeitnah umgesetzt werden.“

Tagesordnungspunkt 4

Bericht aus der AG 2 „Fluglärm“

Die AG 2 hat sich im Berichtszeitraum seit dem 8. Dialogforum 2010 sechs Mal zu Sitzungen getroffen.

1. Gesundheitsmonitoring am Flughafen Berlin Brandenburg (BER)

Mit Beschluss des Dialogforums 2010 verpflichteten sich die Länder Brandenburg und Berlin zu prüfen, welche laufenden Untersuchungsprogramme es ermöglichen, Erkenntnisse für die Lärmwirkungsforschung um den Flughafen BER zu liefern. Ziel war es, den Gesundheitsschutz der Umlandbevölkerung zu gewährleisten.

Nach ca. 5 Monaten der Recherchetätigkeit der zuständigen Fachbehörden wurde festgestellt, dass es keine solchen Untersuchungen gebe, die eventuell ausgeweitet werden könnten. Das war für die AG 2 unbefriedigend und die Vertreter der Umlandkommunen haben ihre Enttäuschung und das Unverständnis in den Sitzungen der AG 2 zum Ausdruck gebracht und auch den Arbeitsausschuss damit befasst.

Am Flughafen Frankfurt am Main wird jetzt ein Gesundheitsmonitoring durchgeführt, das drei Module umfasst und bei dem Beteiligungsmöglichkeiten für die Länder Brandenburg und Berlin mit dem Flughafen BER bestehen.

1. Modul 1: Belästigung und gesundheitsbezogene Lebensqualität bei Verkehrslärm (Vergleichsflughäfen sind Stuttgart, Köln/ Bonn und Berlin)
2. Modul 2: Gesundheitsfolgen des Verkehrslärms
3. Modul 3: Auswirkungen des Verkehrslärms auf Schulkinder (kognitive Studie)

Die Lärmwirkungsstudie des Forum Flughafen und Region (FFR) von 2011 bis 2014 dient dazu, eine möglichst repräsentative und wissenschaftlich abgesicherte Beschreibung der gesundheitlichen Auswirkungen des Verkehrslärms im Rhein-Main-Gebiet zu erhalten. Dazu sollen telefonische Befragungen, medizinische Erhebungen und kinderpsychologische Untersuchungen an bis zu 24.000 Bewohnern des Gebiets stattfinden und deren jeweilige Verkehrslärmbelastung adressgenau berechnet werden; weiterhin werden Krankenversicherungsdaten von ca. 3 Millionen Versicherten ausgewertet. Bei den telefonischen Befragungen geht es vor allem um Belästigungen und Störungen durch Lärm vom Straßen-, Schienen- und Luftverkehr, und um die gesundheitsbezogene Lebensqualität; bei den medizinischen Erhebungen geht es teils um die genaue Analyse der Schlafqualität und des Blutdrucks, teils um die Erfassung und statistische Analyse von Krankenkassen-Daten zu Kreislauf-Erkrankungen und ihren Zusammenhang zur Verkehrslärmbelastung am Wohnort. Bei den Untersuchungen an Schulkindern geht es um mögliche Behinderungen der Leseleistung und des Leseverständnisses sowie der Sprachwahrnehmung durch Verkehrslärm.

Die AG 2 begrüßt daher, dass der Flughafen BER sich als Vergleichsflughafen für das Modul 1 zur Verfügung stellt. Das Modul 3 wird durch das Land Brandenburg übernommen. Das Land Berlin hat erklärt, am Modul 3 nicht teilzunehmen.

Die Vorbereitung der Gesamtstudie wird über das Umwelthaus in Frankfurt (Forum Flughafen und Region, FFR) gesteuert. Die 7 Millionen Euro kommen vom Land Hessen (5 Mio Euro), Flughafen FRA (1 Mio Euro) und die restlichen 1 Million Euro werden von Fluggesellschaften und Kommunen aufgebracht. Im Ergebnis der Ausschreibung konnten für diese Studie anerkannte Wissenschaftler gewonnen werden.

Es besteht das Angebot, die Ausschreibungsunterlagen kostenlos zu übernehmen. Dadurch können Kosten minimiert und der Zeitraum bis zum Beginn des Monitorings deutlich verkürzt werden.

Die Bedeutung der Studie wurde durch Staatssekretär Dr. Rühmkorf, im Ministerium für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz des Landes Brandenburg (MUGV), zum Modul 3 folgendermaßen unterstrichen: „Diese Chance, die kognitiven Leistungen bei Schulkindern zu untersuchen, erhalten wir nie wieder. Durch die umfangreichen Vorarbeiten aus Hessen, ist dies zusätzlich noch zu sehr preiswerten Gesamtkosten zu erledigen.“ Diese Entscheidung für das Modul 3 wird vom MUGV mit der Vorsorgepflicht, die man gegenüber der vom Fluglärm belasteten Bevölkerung habe, begründet.

Die AG 2 und der Arbeitsausschuss des Dialogforums haben mehrheitlich dafür votiert, an allen drei Modulen teilzunehmen. Ein Einvernehmen konnte dazu nicht erzielt werden.

2. Flugrouten

Die Fluglärmkommission (FLK) hat in ihren zahlreichen Sitzungen der Deutschen Flugsicherung (DFS) ihre Empfehlungen zur Flugroutenführung unterbreitet. Diese sind wie folgt zusammenzufassen: Doppelbelastungen vermeiden, so wenig Lärm wie möglich produzieren, so wenig Betroffene wie möglich belasten. Die FLK hat sich ebenso dafür ausgesprochen, den Lärm breiter zu verteilen, damit nicht einzelne Gebiete besonders stark belastet werden.

Die AG 2 legt andere Schwerpunkte ihrer Arbeit.

1. Minderung der Lärmbetroffenheiten
2. Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm und insbesondere durch Nachtflugbeschränkungen
3. Schutz der Neubetroffenen nach der Festlegung der Flugrouten

Die Flughafengesellschaft (FBS) ist aufgefordert, die Anrainer, die neu vom Lärm betroffen sein werden und die dann Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen haben, schnellstmöglich zu schützen. Die AG 2 begrüßt es, dass die FBS nach Bekanntgabe der Flugrouten auf alle Fälle in den neu betroffenen Gebieten Bürgerversammlungen einberufen wird, um die Anwohner entsprechend zu informieren. Da das Schallschutzprogramm voraussichtlich nicht bis zur Inbetriebnahme des BER umgesetzt werden kann, befürwortet die AG 2 mehrheitlich bis zur Umsetzung der Schallschutzmaßnahmen befristete Ausgleichszahlungen für die Betroffenen.

3. Umsetzung der Schallschutzmaßnahmen durch die FBS

Aus Sicht der AG 2 muss die Umsetzung der Schallschutzmaßnahmen durch die FBS höchste Priorität besitzen. Die bisherigen Ergebnisse sind nach Auffassung der Mehrheit der AG 2 unbefriedigend. Dies wird durch die Berichte des Ombudsmanns, der Flughafenkoordinatorin Teltow-Fläming und des Schallschutzbeauftragten des Bezirks Treptow-Köpenick in der AG 2 bestätigt.

1. Der Ombudsmann informierte über seine Erfahrungen und erklärte, dass die Umsetzung der Schallschutzmaßnahmen an den Wohneinheiten nicht reibungslos verlaufe. Meist berichteten die Betroffenen von großer Skepsis gegenüber den Ingenieurbüros, die die Schallschutzmaßnahmen ausarbeiten. Bisher seien von ihm ca. 850 solcher Beschwerden bearbeitet worden. Die Auswirkungen der Flugrouten spielten seit September 2011 eine immer große Rolle.

Die AG 2 begrüßt daher den angedachten Workshop mit allen Beteiligten (FBS, Ingenieurbüros und die bereits o. g. Beauftragten) zum Abgleich der noch offenen Punkte bei der Umsetzung des Schallschutzprogramms. Dieser wird hilfreich sein, um weitere Differenzen zwischen den Ingenieurbüros, Schallschutzanspruchsberechtigten und Flughafenbetreiber auszuräumen.

2. Die Flughafenkoordinatorin aus dem Landkreis Teltow-Fläming berichtete über die vom Landkreis initiierte Unterstützung für die Anwohner. Das Beratungszentrum in Mahlow werde rege in Anspruch genommen. Auch dort gebe es Kritik an der Bestandsaufnahme durch die Ingenieurbüros, an den Kostenerstattungsvereinbarungen (KEV's) und der fachlichen Umsetzung. Sie wies in der AG 2 darauf hin, dass mit der Eröffnung der Südbahn im Juni 2012 ein „Proteststurm“ zu erwarten sei, da man den emotionalen Faktor nicht unterschätzen dürfe.
3. Der Bericht von Dr. Rudi Volz (Forschungs- und Beratungsbüro Verkehrslärm) über seine Schallschutzberatungen im Bezirk Treptow - Köpenick und im Landkreis Teltow-Fläming enthielt die gleichen Beanstandungen. Die Ingenieurbüros, die die Bestandsaufnahmen durchführen, seien unbedingt noch weiter zu sensibilisieren. Sie sollten sich als Dienstleister für die Betroffenen verstehen. Zwischen ihnen bestünden qualitativ sehr große Unterschiede. Er stellte fest, dass es leichte Entspannung gebe, aber wichtige Fragen ungelöst seien. Das betreffe z. B. die Raumhöhen und die „Schwarzbauten“.

4. Gegenüberstellung Messdaten Landkreis / Flughafen

Auf Anregung der AG 2 wurden Messdaten der mobilen Messstelle des Landkreises Dahme-Spreewald und des Flughafens Berlin Schönefeld verglichen. Es wurden Parallelmessungen der mobilen Messstellen im März 2011 in Blankenfelde durchgeführt. Insgesamt 3 Wochen wurden Messdaten erhoben. Als Ergebnis kann festgehalten werden, dass die Messergebnisse fast identisch sind. Die entsprechenden Daten sind im Internet beim Flughafenbetreiber und beim Landkreis abrufbar.

Dieses Ergebnis wurde in einer Presseerklärung öffentlich gemacht.

5. Bürgerdialog und zwei Vertreterinnen der Bürgerinitiativen als Gäste in der AG 2

Die AG 2 begrüßt das Zustandekommen des Bürgerdialogs, den das Land Brandenburg ins Leben gerufen hat. Die Bürgermeister aus den Umlandkommunen hatten einen solchen Dialog schon seit Jahren gefordert. Die Beteiligung durch die Bürger sei sehr groß und ebenso groß sei das Interesse an Informationen rund um den Schallschutz, Nachtflüge und die Flugrouten.

Die AG 2 hat zwei Vertreterinnen des Bürgerdialogs aus den Bürgerinitiativen als Gäste zur Mitarbeit in die AG 2 des Dialogforums eingeladen. Die Mitarbeit dieser beiden Vertreterinnen (aus Bohnsdorf und Mahlow) hat sich positiv entwickelt. Es ist allen an einem Vorwärtkommen in der Sache gelegen und die Zusammenarbeit gestaltet sich pragmatisch. Die Anstrengungen werden koordiniert, um gemeinsam Lösungen zu finden.

6. Mitarbeit der AG 2 in der Airport Regions Conference (ARC)

Die AG 2 hat eine Vertreterin (Fr. Lawrenz) in die Arbeitsgruppen „Noise“ und „ATM“ (Air Traffic Management) der Airport Regions Conference entsandt. In der letzten Sitzung der „AG Noise“ (ARC, 12.09.2011) berichtete sie über die Situation des Lärms am bestehenden Flughafensystem Berlin und über die zukünftige Situation am BER. Dieser Bericht wurde durch die AG Noise der ARC positiv aufgenommen und als informativ angesehen.

Die im ARC vertretenen Regionen haben sehr unterschiedliche Bedingungen, aber bei vielen Metropolregionen spielen ebenso wie hier in Berlin Brandenburg, der Fluglärm und der Schallschutz eine herausragende Rolle. Die nachfolgend formulierten Fragen, werden in der AG Noise des ARC auch mit bedacht und bearbeitet werden:

- Wie werden Kommunen/Bürger beim aktiven/passiven Schallschutz und auch anderswo beteiligt?
- Wie kann Einfluss auf die europäische Gesetzgebung genommen werden?
- Wie kann die Kommunikation mit der Flugsicherung (DFS) verbessert werden?
- Welche bewährten Instrumente der Einflussnahme gibt es bzw. sollten gefordert werden?
- Wie ist die Einflussnahme bei Veränderungen der Flugrouten, Betriebsregime?



9. Dialogforum Airport Berlin Brandenburg am 30. November 2011

Tagesordnungspunkt 5

Bericht der AG 3“Kommunale und interkommunale Entwicklung“

Beschlussvorschlag:

**„Das Dialogforum Airport Berlin Brandenburg nimmt den Bericht der AG 3
“Kommunale und interkommunale Entwicklung“ zur Kenntnis.**

**Das Dialogforum Airport Berlin Brandenburg bestätigt die Fortschreibung des
evaluierten Maßnahmenprogramms und bittet die AG 3, die Umsetzung der
Maßnahmen weiter zu begleiten.**

**Die Mitglieder des Dialogforums Airport Berlin Brandenburg werden gebeten,
aktiv an der Realisierung des Maßnahmenprogramms mitzuwirken.**

**Das Dialogforum Airport Berlin Brandenburg unterstützt die Forderung der
Gesamtlärbetrachtung (Luft, Schiene, Straße) im Umfeld des Flughafens
Berlin Brandenburg als Grundlage für die Lärmsanierung an den
Schienenwegen.“**

Tagesordnungspunkt 5

Bericht aus der AG 3 „Kommunale und interkommunale Entwicklung“

Die AG 3 hat sich im Berichtszeitraum seit dem 8. Dialogforum am 15. Oktober 2010 sechs Mal zu Sitzungen getroffen.

1. Bericht zur Lärmsanierung an Schienenwegen / Antwort des BMVBS

Die AG 3 hat sich in diesem Jahr verstärkt mit dem Aspekt einer Gesamtlärmbetrachtung befasst.

Der neue Flughafen Berlin Brandenburg Willy Brandt (BER) wird im Juni 2012 eröffnet. Ziel aller Gesellschafter ist die bedarfsgerechte Erschließung der Hauptstadtregion im Luftverkehr. Durch seine Inbetriebnahme wird das Flughafenumfeld nicht nur durch den entstehenden Fluglärm dauerhaft belastet, es wird auch eine Zunahme der Lärmauswirkungen auf den Straßen und der Schiene geben. Letzteres insbesondere an den Achsen der Dresdner und der Görlitzer Bahn. Die Zahl der Zugdurchfahrten hat sich in den letzten 20 Jahren an diesen Eisenbahntrassen bereits extrem erhöht und wird künftig mit den Auswirkungen des Flugverkehrsaufkommens weiter stark zunehmen.

Die Sorge um mehr Fluglärm im Zusammenhang mit dem Verfahren zur Flugroutenfestlegung für den neuen Flughafen der Bundeshauptstadt (BER) war in den letzten Monaten Grund für große Demonstrationen. Bürgerinitiativen sind in vielen Orten im näheren und weiteren Flughafenumfeld entstanden. Viele Menschen befürchten entgegen vorherigen Verlautbarungen nun vom Fluglärm betroffen zu sein. Dies hat Ängste entstehen lassen, Vertrauen ist verloren gegangen. Deshalb soll Vertrauen durch positive Nachrichten für die Bevölkerung im Flughafenumfeld zurückgewonnen werden. Es kann keinem an einer möglichen Eskalation gelegen sein.

Für eine Akzeptanz des neuen Flughafens in der Region wird es u. a. entscheidend sein, ob es gelingt, den Betroffenen den Willen aller Lärmverursacher zu einer aktiven und nachhaltigen Nachteilsminimierung zu vermitteln. Schließlich geht es nicht nur um die Zunahme des Straßen- oder Bahnverkehrs, sondern insbesondere um die Lärmzunahme im Zusammenhang mit dem Verkehrsaufkommen durch die Erschließung und den Betrieb des Hauptstadtflughafens. Diese Planungssituation erfordert eine gesamtheitliche Betrachtung der Lärmbelastungen. Deshalb sollten alle Möglichkeiten, unabhängig von eventuell anderen Prioritätensetzungen, genutzt werden, um positive Zeichen zu setzen. Die Besonderheiten des Zusammenwirkens von drei Verkehrslärmarten (Luft, Straße und Schiene) mit den entsprechenden kumulativen Auswirkungen sollen bei der Priorisierung einzelner sektoraler Lärmschutzmaßnahmen Berücksichtigung finden.

In dem freiwilligen Programm des Bundes zur Lärmsanierung an Bahnstrecken, das sich zurzeit in Überarbeitung befindet, sind die vorbezeichneten Strecken entsprechend ihrer Wichtigkeit für die Akzeptanz des Hauptstadtflughafens in seinem Umfeld so weit möglich zu berücksichtigen bzw. andere Lösungsstrategien für eine Verminderung der Lärmbelastungen zu entwickeln. Die DB AG ist bei ihrer Prioritätensetzung im Jahr 2005 für das freiwillige Lärmschutzprogramm von einem IST-Stand ausgegangen, der schon lange nicht mehr dem wirklichen Zustand der Lärmbelastung an der Dresdner und Görlitzer Bahn entspricht.

Die besondere Situation, in der sich vor allem Schulzendorf, Eichwalde, Zeuthen, Wildau, Königs Wusterhausen, Rangsdorf, Ludwigsfelde und Blankenfelde-Mahlow befinden, ist unbedingt zu berücksichtigen, wenn die Attraktivität des Wohnumfeldes und die Lebensqualität in Nachbarschaft zum Flughafen erhalten und ausgebaut werden soll.

Das Ziel soll in einer Befriedung regionaler Spannungen und dem Herstellen gutnachbarschaftlicher Beziehungen zwischen den Lärmverursachern (Schiene, Straße, Luftverkehr) und den Anrainern liegen. Das Dialogforum sieht sich daher veranlasst, den Bund in seiner Funktion als Gesellschafter des Flughafens und als Verantwortlicher für das bundeseigene Schienennetz bezüglich der Reduzierung des Bahnlärms zu den notwendigen Schritten aufzufordern.

Im Fokus der AG 3 steht daher der Bahnlärm an den Trassen der Dresdner und Görlitzer Bahn. In einem Schreiben an den Bundesverkehrsminister wurde daher um eine Änderung der Prioritätenliste aus 2006 gebeten. Das BMVBS teilte mit, dass bis zum Jahr 2018 ca. 80 % der Güterwagen umgerüstet sein sollen und damit über ein leiseres Bremssystem verfügen werden. Das ist ein positiver Aspekt, der auch große Auswirkungen auf den vom Güterverkehr verursachten Lärm haben wird.

Auf die vom DF gestellten Forderungen einer Gesamtlärbetrachtung und einer Überprüfung der Prioritätenliste der DB AG für das freiwillige Programm der Bundesregierung an Schienenwegen wurde nicht reagiert.

Der Arbeitsausschuss hat sich darauf verständigt, mit dem BMVBS, Herrn Ministerialdirektor Harting, Kontakt aufzunehmen und ihn zu einem Vororttermin einzuladen. Bürgerinitiativen haben eine Bundestagsanfrage angeregt und bevor ein Antwortschreiben an das BMVBS geschickt wird, sollte die Beantwortung der Anfrage im Bundestag abgewartet werden.

2. GSK-Maßnahmen und deren Umsetzung

- Für das integrierte Verkehrskonzept Schulzendorf/Zeuthen/Eichwalde/Wildau (IVK ZEWS) findet derzeit eine vertiefende Untersuchung statt, die noch in diesem Jahr abgeschlossen sein wird. Danach kann die niveaufreie Querung der Görlitzer Bahn an einer der vier o. g. Gemeinden umgesetzt werden. Das Dialogforum hat die vertiefende Expertise zum IVK ZEWS mit 15.000 Euro unterstützt. Die Gesamtkosten belaufen sich auf ca. 50.000 Euro. Der Landkreis trägt den größeren Teil dieses Betrags. Damit liegt die Verantwortung für dieses Projekt bei der Kreisverwaltung Dahme-Spreewald. Bei dieser Expertise werden die Verkehrsführungen in allen vier Gemeinden einbezogen.

- Das Radwegekonzept rund um den BER wurde von der AG 3 als Ist-Zustand erfasst und es konnte klar identifiziert werden, welcher Handlungsbedarf zur Schließung der Lücken hin zur Erreichbarkeit des BER per Rad noch besteht.
- Das Projekt „fairleben“, welches in Zusammenarbeit mit der TU Berlin in Blankenfelde Mahlow umgesetzt wird, ist auch als eines der Maßnahmen identifiziert, die zum GSK Maßnahmenplan zugerechnet werden. Die AG 3 hat sich dieses Projekt vorstellen lassen.
- Das überarbeitete und aktualisierte Maßnahmenprogramm des GSK-Konzepts aus 2008 liegt mit den weiteren festgeschriebenen Maßnahmen vor.

Die AG 3 bittet, alle Unterzeichner dieser Maßnahmen an der Umsetzung der Konzepte mitzuwirken. Es gilt finanziell, planerisch und baulich Verantwortung zu übernehmen, so wie es miteinander vereinbart war.

3. BADC-Bericht

Die Gesellschafter der BADC haben einen neuen Geschäftsführer, Herrn Janßen, berufen. Die AG 3 begrüßt diesen Schritt, da nunmehr eine kontinuierliche Arbeit möglich wird. Die neue Geschäftsführung wird mit den Gesellschaftern die BADC so ausrichten, dass ein wirtschaftlicher Fortbestand der Gesellschaft sichergestellt wird.

Im Dialogforum 2010 wurde ein Beschluss gefasst, den Aufbau eines Interkommunalen Flächenpools in Trägerschaft der BADC zu unterstützen. Die Umsetzung dieses Vorhabens ist auf dem Weg.

Die BADC berichtet regelmäßig in der AG 3 über den Stand der Umsetzung der einzelnen Ausgleichsmaßnahmen, so dass der notwendige Informationsaustausch mit dem Dialogforum gewährleistet ist.



9. Dialogforum Airport Berlin Brandenburg am 30. November 2011

Tagesordnungspunkt 6

Beschluss zur Änderung der Geschäftsordnung § 6 Abs. (5), § 7 Abs. (3) und § 9 Abs. (2)

Beschlussvorschlag:

„Die Mitglieder des Dialogforums Airport Berlin Brandenburg stimmen der Änderung der Geschäftsordnung des Dialogforums wie folgt zu:

Änderung § 6 Abs. (5): „Die Mitglieder der Arbeitsgruppen werden durch das Dialogforum— den Arbeitsausschuss bestätigt. Die Vorsitzenden der Arbeitsgruppen werden vom Arbeitsausschuss bestimmt.“

Änderung § 7 Abs. (3) „... und gleichzeitig im Sharepoint www.dialogforum-ber.de eingestellt“ und § 9 Abs. (2) „Für die öffentliche Präsentation des Dialogforums wird eine Internetpräsentation unter der Adresse: www.dialogforum-ber.de eingerichtet.“

Begründung:

Für die Arbeitsfähigkeit des Dialogforums Airport Berlin Brandenburg ist es wichtig, die Zusammensetzung der Arbeitsgruppen entsprechend der Aufgaben flexibel arbeitsfähig zu gestalten. Dies kann durch die Bestätigung des Arbeitsausschusses (analog der Bestimmung der AG-Vorsitzenden) zeitnah und sachgerecht erfolgen.

Durch die Änderung des Flughafenamens (Flughafen Berlin Brandenburg (BER)) ist eine Anpassung der Internetadresse (von bbi in ber) erforderlich.