



## 10. Dialogforum Airport Berlin Brandenburg am 12. November 2012

---

### Tagesordnungspunkt 3

#### **Bericht der AG 1 „Interessenausgleich“**

Die AG 1 hat seit der vorangegangenen Sitzung des Dialogforums intensiv die Erstellung des **„Regionalwirtschaftlichen Gutachtens** zu den Auswirkungen des Flughafens Berlin Brandenburg auf die Entwicklung der Kommunen im Flughafenumfeld (RG FU BER)“ begleitet. Das vorstehend genannte Gutachten wurde im Auftrag der Gemeinsamen Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg durch die Gesellschaft für Innovationsforschung und Beratung mbH (GIB) und das Deutsche Institut für Urbanistik GmbH (difu) erstellt.

Im Rahmen der Gutachtenerstellung wurden zunächst die Entwicklungsdaten der Kommunen des Flughafenumfelds für die vergangenen 10 Jahre ermittelt, im Rahmen von intensiven Gesprächen mit den Entscheidungsträgern der jeweiligen Kommunen erörtert und – soweit möglich – nach allgemeinen Entwicklungsursachen und flughafenbedingten Sondersituationen untergliedert. In einem weiteren Schritt wurden drei unterschiedliche Entwicklungsszenarien für die Zukunft prognostiziert, von denen das in der Mitte liegende Szenario als das mit der größten Wahrscheinlichkeit eintreffende angenommen wurde.

Ein besonderes Problem bei der Beschaffung und Aufbereitung der Daten der bereits in der Vergangenheit vollzogenen Entwicklung stellten die unterschiedlichen Datengrundlagen und Verwaltungsstrukturen in den Brandenburger Kommunen auf der einen Seite und den betroffenen Berliner Bezirken auf der anderen Seite dar. So konnten beispielsweise die Daten zur Entwicklung des Steueraufkommens der Brandenburger Kommunen ohne größeren Aufwand gebietsscharf erhoben werden, während im Land Berlin keine vergleichbar gebietsscharfen Datengrundlagen vorhanden sind, da hier bestimmte Steuerarten nicht getrennt nach Bezirken erfasst werden. Abgrenzungsschwierigkeiten gab es auch bei der Frage, welche bereits vollzogenen Entwicklungen letztlich allgemeinen gesellschaftlichen Entwicklungen zuzurechnen sind und welche bereits im Vorgriff auf das Entstehen des Flughafens BER einen gewissen Anteil an „Flughafenbedingtheit“ in sich tragen.

Als problematisch sind nach Auffassung der kommunalen Vertreter auch Aussagen einzelner Landesbehörden zu betrachten, die ausweislich ihrer gegenüber den Gutachtern getroffenen Aussagen davon ausgehen, dass beispielsweise Maßnahmen des Lärmschutzes hinsichtlich bereits vor Jahren geschaffener Verkehrsinfrastruktur für die Anbindung des BER im Sinne eines Nachteilsausgleichs als ausreichend erbracht anzusehen sind. Hier sind aus Sicht der Kommunen im Einzelfall noch Korrekturen erforderlich.

Das Regionalwirtschaftliche Gutachten kommt letztlich zu dem Schluss, dass es unter den betroffenen Kommunen weder „reine Gewinner“ noch „reine Verlierer“ geben wird. Jedoch sind positiv zu wertende Entwicklungen und negativ zu wertende Belastungen im Flughafenumfeld durchaus unterschiedlich verteilt und bedürfen daher auch nach Auffassung der Gutachter eines geeigneten (interkommunalen) Ausgleichs. Da auch die Frage der Gesamtlärmbelastung (Schiene, Straße, Luftverkehr) in das Gutachten eingeflossen ist, bedarf es hier

## 10. Dialogforum Airport Berlin Brandenburg am 12. November 2012

---

nach Auffassung mehrerer Mitglieder der AG 1 jedoch noch einer genaueren Betrachtung der aus Sicht der Gutachter im Abschlussbericht vorgenommenen Bewertung. Dabei wird auch die Frage zu erörtern sein, ob die Gesamtfläche der jeweiligen Gebietskörperschaft durchgängig ein geeignetes Kriterium für die Beurteilung von Lärmbelastungen sein kann. Es ist beispielsweise kaum vermittelbar, dass ein sowohl im An- als auch im Abflug überflogener Ortsteil einer Kommune hinsichtlich seiner auf das Gesamtgebiet der Gemeinde bezogenen Belastung nur als „mittel“ eingestuft wird, während eine ausschließlich im Landeanflug überflogene, weiter entfernt vom BER liegende Kommune als „stark“ belastet eingeschätzt wird.

Insgesamt ist die AG 1 bei ihrer Sitzung am 05.09.2012 zu dem Ergebnis gekommen, dass die von den Gutachtern entsprechend der Auftragstellung zu erbringenden Leistungen mit dem vorliegenden Endbericht als gute Grundlage für die weiterführende Betrachtung der Diskussion anzusehen sind. Dem Arbeitsausschuss wird empfohlen, gegenüber der beauftragenden GL eine entsprechende Bestätigung für die Erfüllung des Auftrags abzugeben.

Es ist zwischen den Gesellschaftern und dem Flughafenbetreiber einerseits und den kommunalen Vertretern der AG 1 andererseits weiterhin strittig, dass der zweite Aufgabenschwerpunkt der Arbeitsgruppe, ein Modell für den Nachteilsausgleich nach dem Verursacherprinzip zu entwickeln, derzeit nicht bearbeitet werden kann. Auch wenn bei den kommunalen Vertretern in der AG 1 zweifelsfrei Verständnis dafür vorhanden ist, dass durch die inzwischen bekannt gewordenen Mehrkosten des Flughafenbaus und die erneute Verschiebung des Eröffnungstermins erhebliche finanzielle Anstrengungen der Flughafengesellschaft und auch ihrer drei Gesellschafter unumgänglich werden, kann dies nach deren Auffassung nicht dazu führen, dass die Einwohner der vom Fluglärm stark betroffenen Brandenburger Kommunen und Berliner Bezirke auf lange Sicht darauf verzichten müssen, einen Ausgleich für die trotz aller Schallschutzmaßnahmen insbesondere außerhalb ihrer Wohnräume deutlich geminderte Lebensqualität zu erhalten. Die kommunalen Vertreter in der AG 1 regen daher nochmals an, nunmehr ein „BER-Modell“ zu entwickeln, mit dem – ggf. im Wege einer für die Flughafengesellschaft kostenneutralen Fluggastabgabe – ein entsprechender Ausgleich bereits mit der Inbetriebnahme des BER ermöglicht wird.

Die Vertreter der beiden Länder und des Flughafens in der AG 1 haben weiterhin Verständnis für den Wunsch der Kommunen nach einem interkommunalen Interessenausgleich unter Einbeziehung der Flughafengesellschaft. Hierzu hat das Gutachten wichtige Erkenntnisse über relevante Vor- und Nachteile sowie erste Hinweise sowohl über die Art eines Fonds als auch über Finanzierungsmöglichkeiten gegeben, die nun weiter geprüft werden sollten. Zu einem erfolgreichen „BER-Modell“ gehört dabei auch die Rücksichtnahme auf die wirtschaftliche Leistungs- und Zukunftsfähigkeit des BER und der Region.

Carl Ahlgrimm  
Leiter der AG 1



## 10. Dialogforum Airport Berlin Brandenburg am 12. November 2012

---

### **AG 1**

#### Beschlussvorschlag:

**„Die Mitglieder des Dialogforums nehmen den Bericht der AG 1 zur Kenntnis. Das von der Gesellschaft für Innovationsforschung und Beratung mbH (GIB) und dem Deutschen Institut für Urbanistik GmbH (difu) erarbeitete „Regionalwirtschaftliche Gutachten“ zu den Auswirkungen des Flughafens Berlin Brandenburg auf die Entwicklung der Kommunen im Flughafenumfeld bietet eine gute Arbeitsgrundlage für die Ausgestaltung eines Ausgleichs von Nachteilen der Umlandkommunen durch den Betrieb des Flughafens BER. Die AG 1 des Dialogforums wird beauftragt, auf dieser Grundlage gemeinsame Handlungsempfehlungen für die Gestaltung des interkommunalen Interessenausgleichs zu erarbeiten.“**

#### Tagesordnungspunkt 4

#### **Bericht der AG 2 „Fluglärm“**

Die AG 2 hat sich seit der letzten Sitzung des Dialogforums unter anderem mit der kritischen Begleitung der FBB bei der Umsetzung des Schallschutzprogramms, mit dem begonnenen Gesundheitsmonitoring im Umfeld des BER und mit dem Betriebsregime des BER beschäftigt.

Einen Aufgabenschwerpunkt stellte der von der großen Mehrheit der AG 2 aufgestellte **Forderungskatalog bei der Gewährung des Schallschutzes** dar. Die Entscheidung des OVG Berlin-Brandenburg für den Tagschutz, das heißt, keine Überschreitung von 55 dB(A) im Innenraum zuzulassen, ist die wichtigste Forderung dieses Katalogs.

Die erforderlichen Schallschutzmaßnahmen müssen zügig umgesetzt werden, damit bei Eröffnung des Flughafens BER ein ausreichender Schutz vor dem Fluglärm für alle, die in den ausgewiesenen Schutzzonen leben, gewährleistet ist.

Zwei Probleme sollten aus Sicht der AG 2 vorrangig gelöst werden:

1. Was geschieht mit jenen Gebäuden, für die keine Baugenehmigung vorliegt? Die AG 2 empfiehlt, dass sich die Landkreise Dahme-Spreewald und Teltow-Fläming sowie der Stadtbezirk Treptow-Köpenick dazu abstimmen. Der AG 2 ist durchaus bewusst, dass es keine einfache Lösung gibt. Die AG 2 hält es für bedenklich, die in diesen Gebäuden Wohnenden ohne Schallschutz zu lassen. Auf der anderen Seite ist es problematisch, Menschen nach jahrelanger Duldung die Wohnnutzung zu entziehen. Es sollte eine abgestimmte Lösung erreicht werden.
2. Wie wird im Entschädigungsfall verfahren? Nach der Auffassung der AG 2 sollte in jedem Einzelfall eine Kostenerstattungsvereinbarung (KEV) Grundlage für den Entschädigungsfall sein. In der KEV sollen die notwendigen Schallschutzmaßnahmen aufgelistet werden. Auch im Falle einer Entschädigung kann so der betroffene Grundstücksbesitzer ersehen, welche Schallschutzmaßnahmen erforderlich wären. Er kann dann selbst entscheiden, ob er zusätzlich eigene Mittel für den Schutz seines Gebäudes einsetzt. Problematisch ist die Verwendung der Entschädigungssumme. Es ist nachvollziehbar, dass dem Grundstücksbesitzer nicht vorgeschrieben werden soll, wie er die Entschädigungssumme verwendet. Andererseits ist oberstes Ziel der Arbeitsgruppe, einen maximalen Schallschutz für alle Betroffenen zu erreichen. Die AG 2 empfiehlt daher, mindestens einen Schutz anzustreben, der 6 Überschreitungen des Innenpegels von 55 dB(A) gerecht wird.

Als unzureichend empfindet die AG 2 den bisherigen Umgang mit sensiblen Einrichtungen, die geringfügig außerhalb der Schutzzonen liegen. Die AG 2 empfiehlt, den sensiblen Einrichtungen gegebenenfalls mit einer Härtefallregelung gerecht zu werden.

Offen ist auch noch das Thema des Einbaus von Lüftern, die eine Wärmerückgewinnung auf Basis eines Be- und Entlüftungskonzeptes garantieren. Da diese auf dem Markt gegenwärtig nicht angeboten werden, sprechen sich die kommunalen Vertreter der AG 2 dafür aus,



## 10. Dialogforum Airport Berlin Brandenburg am 12. November 2012

---

eine Wahlfreiheit der Anspruchsberechtigten für einen sofortigen Einbau mit späterem Austausch oder einen späteren Einbau einzuräumen.

Mit der Zahlung von Entschädigungen ist eine Grundstücksbewertung verbunden. Die Kriterien für diese Bewertung sollen transparent dargestellt werden. Die AG 2 empfiehlt, dass die Gutachterausschüsse diese Kriterien veröffentlichen.

Die AG 2 unterstützt die Einrichtung des Flughafenberatungszentrums (FBZ) in Blankenfelde-Mahlow als Kompetenzzentrum rund um die Beratung der Anrainer in Sachen Leben mit dem Flughafen. Die AG 2 bedankt sich beim Land Brandenburg für die Finanzierung des FBZ. Eine enge Zusammenarbeit des FBZ mit dem Schallschutzteam des Flughafens ist unerlässlich. Außerdem sollen die Vernetzung mit dem Projekt „fAIRleben“ verstärkt und weitere Umlandprojekte eingebunden werden.

Das Modul 3 des „**Gesundheitsmonitorings**“, die kognitive Kinderstudie, wird an ausgewählten Schulen in Brandenburg mit verschiedenen Betroffenheiten an Fluglärm durchgeführt. Durch die Verschiebung der Eröffnung des Flugbetriebs am BER wird sich die Vorlage des Endberichts verzögern.

Außerdem hat die AG 2 sich über das geplante **Betriebsregime des BER** berichten lassen und bei der Festlegung der Standorte für die **Fluglärmüberwachungsanlagen** für den BER mitgewirkt.

Die Themen, Einflussnahme auf Airlines für **lärmarmes Steigen und Sinken der Fluggeräte** sowie die Überprüfung der **Flugrouten und Flughöhen** für den BER ein Jahr nach Eröffnung bleiben weiterhin auf der Agenda der Arbeitsgruppe.

Dr. Herbert Burmeister  
Leiter der AG 2



## 10. Dialogforum Airport Berlin Brandenburg am 12. November 2012

---

### AG 2

#### Beschlussvorschläge:

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

Im Sinne des nachzitierten Auftrags im Landesentwicklungsplan (LEP FS) der im Grundsatz G 9 formuliert wurde, hatte die AG 2 den folgenden Forderungskatalog aufgestellt. Davon sind nach der Beratung im Arbeitsausschuss am 26.09.2012 ein Teil der Forderungen unstrittig, eine der Forderung offen und drei Punkte erscheinen derzeit im Dialogforum keiner einvernehmlichen Lösung zugeführt werden zu können.

**„Bei der Entwicklung des Flughafens Berlin-Schönefeld sind alle rechtlichen Anforderungen, Lärmbeeinträchtigungen durch den Betrieb des Flughafens zu vermeiden und unvermeidbare Lärmbeeinträchtigungen auf ein Mindestmaß zu beschränken, im Rahmen der geltenden Vorschriften auszuschöpfen.“**

#### **2. „Das Dialogforum Airport Berlin Brandenburg empfiehlt die Umsetzung der folgenden Punkte:**

- Die FBB wird alle Kostenerstattungsvereinbarungen (KEV's) im Tagschutzgebiet prüfen und ggf. neu berechnen. Bei Wohneinheiten die entschädigt werden, erhalten die Eigentümer alle bis dahin vorliegenden Erfassungsdaten für eine eventuell eigenständige Umsetzung der Schallschutzmaßnahmen.
- Sicherheitsmargen bei der Beurteilung der Bausubstanz von 2 dB(A) gemäß DIN-Norm;
- Einzelfallbetrachtung von sensiblen Einrichtungen, auch von solchen, die geringfügig außerhalb der Schutzzonen liegen;
- Unabhängige Qualitätskontrolle durch stichprobenartige Überprüfung der eingebauten Schallschutzmaßnahmen mittels schalltechnischer (bauakustischer) Messung sowie messtechnische Überprüfung des Belüftungskonzepts; ein entsprechendes Verfahren ist noch abzustimmen;
- Anerkennung von zu schützenden Wohnflächen unter Berücksichtigung der besonderen Situation (Härtefallregelung) exemplarisch wird dabei angeführt: Wohnküchen (Mindestgrößen 8 m<sup>2</sup>), Raumhöhen (Dachgeschoss mindestens 2,15 m, andere Geschosse mindestens 2,30 m), Wintergärten mit fester Heizquelle im Tagesschutzgebiet (pauschale Entschädigung)“

#### **3. „Das Dialogforum Airport Berlin Brandenburg nimmt zur Kenntnis, dass die kommunalen Vertreter die folgenden drei Forderungen aufrecht erhalten, auch wenn derzeit eine konsensuale Lösung nicht erreicht werden kann:**



## 10. Dialogforum Airport Berlin Brandenburg am 12. November 2012

---

- Bestimmung des einzuhaltenden Tagschutzzieles (gemäß Entscheidung OVG Berlin Brandenburg vom 15.06.12; keine Überschreitung von 55 dB(A) im Innenraum;
  - Lärmrente für alle, die nicht nach den Festsetzungen des PfB bis zur Eröffnung des Airports BER vor Fluglärm geschützt sind; Gleichbehandlung aller Betroffenen;
  - Einbau von Lüftern, die eine Wärmerückgewinnung auf Basis eines Be- und Entlüftungskonzepts garantieren – sobald diese auf dem Markt sind und bis dahin Wahlfreiheit für die Betroffenen; entweder sofortiger Einbau mit späterem Austausch oder erst späterer Einbau;“
4. **„Die AG 2 begleitet auch weiterhin die Klärung, wie mit Bauten/Gebäuden für die keine Baugenehmigung vorliegt, umgegangen werden soll. Die Abstimmung soll zwischen den zwei betroffenen Landkreisen Teltow-Fläming, Dahme-Spreewald und dem Stadtbezirk Treptow-Köpenick erfolgen.“**

## Tagesordnungspunkt 5

### **Bericht der AG 3 „Kommunale und interkommunale Entwicklung“**

Seit der letzten Sitzung des Dialogforums hat die AG 3 mehrere Projekte aktiv begleitet und begleitet sie noch. Dazu gehört die Durchführung eines **planerisch-städtebaulichen Dialogs**, dessen Ausschreibung durch die Agentur Jahn, Mack und Partner (JMP) gewonnen wurde. Das Konzept für die Veranstaltungsreihe wurde intensiv zwischen den Auftragnehmern und den AG 3-Mitgliedern diskutiert. Das wichtigste Ziel ist es, eine gemeinsame Identität für das Flughafenumfeld herauszubilden und Akteure aus den verschiedenen Behörden und Kommunen zusammenzubringen, um abgestimmte Projekte, die durch alle Unterstützung finden, zu entwickeln. Die Mittel in Höhe von 30.000 Euro für 2012 werden durch das Dialogforum getragen. Für das nächste Jahr werden weitere 50.000 Euro benötigt, welche aus den Mitteln des Dialogforums in Aussicht gestellt werden. Insgesamt sollen 6 Veranstaltungen mit verschiedenen Themenkreisen rund um die interkommunale Entwicklung der Flughafenkommunen durchgeführt werden. Der Auftakt für diese Veranstaltungsreihe findet am 22.11.2012 voraussichtlich in Wildau statt.

Die **Querung der „Görlitzer Bahn“** ist eine von den GSK-Maßnahmen, die auf eine Umsetzung warten. Das Land Brandenburg, eventuell auch die EU und die Gemeinden sind gefordert, diese Maßnahme umzusetzen. Die notwendigen Gutachten liegen dazu vor. Für die betroffenen Kommunen allein ist diese Verbesserung der Verkehrswegeföhrung östlich des Flughafens BER nicht lösbar. Schon vor der Eröffnung des neuen Flughafens sind die Standzeiten an den Bahnschranken im Bereich der Gemeinden Eichwalde, Zeuthen und Wildau viel zu lang. Mit der Eröffnung erwarten alle Verkehrsexperten den Kollaps des Verkehrs in diesem Gebiet. Die erstellten Gutachten gehen von ca. 19 Mio. Euro aus, die für eine Querung der Bahn in diesem Bereich notwendig werden.

Der Beschluss des Dialogforums zum Aufbau eines **„Interkommunalen Flächenpools“** aus dem Jahr 2011 wurde umgesetzt. Die BADC hat in diesem Jahr aus Mitteln des Dialogforums 35.000 Euro erhalten und damit die Schaffung der Datenbasis für den Pool mit Hilfe eines externen Dienstleisters auf den Weg gebracht.

Die Kommunen fordern eine **Gesamtlärbetrachtung**. Da es noch keine Rechtsgrundlage für eine solche gibt, gelten die Vorschriften für jeden Verkehrsträger mit entsprechenden Grenz- und Richtwerten sowie klar definierten Verantwortlichkeiten gesondert, die bei der Bekämpfung des Lärms greifen. In Abstimmung mit den verschiedenen Bürgerinitiativen, den Ländern und Kommunen sollen weitere Aktivitäten gestartet werden, um für eine Gesetzesinitiative zu werben, bei der eine Gesamtlärbetrachtung vorgeschrieben wird. Dazu gehört für die AG 3 auch die Intensivierung des Dialogs mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) wegen der Mehrfachbelastung an der Görlitzer und Dresdner Bahn (Autobahn und Flugverkehr zusätzlich). Das BMVBS hatte mitgeteilt, dass der Bund bei der Lärmbekämpfung einen klaren Fokus auf die Vermeidung von Lärm an der Quelle lege. Bis 2018 soll die Umrüstung von bis zu 80 % der Güterwagen mit leiseren Bremsen abgeschlossen sein. Die derzeit stattfindende Lärmkartierung im Flughafenumfeld soll in eine Lärmaktionsplanung münden. Die gesetzlichen Grundlagen greifen ausschließlich auf Berechnungsverfahren zurück und stützen sich nicht auf gemessene Lärmwerte. Bei der DB AG kommt hinzu, dass Werte an den Bahnstrecken nur der DB AG selbst vorliegen. Mit der Lärmaktionsplanung werden Zeichen gesetzt, die auf die Überschreitung von Spitzen-





## 10. Dialogforum Airport Berlin Brandenburg am 12. November 2012

---

werten zielen und eine Aufforderung des Bundes an die DB AG nach sich ziehen, die Einzelschallpegel in die Verkehrsberechnungen mit aufzunehmen. Außerdem soll von der DB AG gefordert werden, die Streckenführungen nachts zu optimieren.

Detlef Gärtner  
Leiter der AG 3



## 10. Dialogforum Airport Berlin Brandenburg am 12. November 2012

---

### AG 3

#### Beschlussvorschläge:

1. **„Das Dialogforum Airport Berlin Brandenburg nimmt den Bericht der AG 3 „Kommunale und interkommunale Entwicklung“ zur Kenntnis.“**
2. **„Das Dialogforum Airport Berlin Brandenburg bestätigt die Fortschreibung der GSK-Maßnahme zur Umsetzung des Radwegekonzepts rund um den Flughafen BER. Das Dialogforum fordert alle Mitglieder auf, die in der „Gemeinsamen Erklärung vom 18.12.2006“ festgeschriebene Maßnahme (die Lückenschließung von priorisierten Radwegen) aktiv zu unterstützen. Dazu gehört die Verantwortung in finanzieller Hinsicht (Kommunen, Land).“**

Der Landkreis Dahme-Spreewald hat federführend mit dem Landkreis Teltow-Fläming und dem Stadtbezirk Treptow-Köpenick ein Radwegekonzept für das Flughafenumfeld erarbeitet und dabei die Bestandsaufnahme mit wünschenswerten Lückenschließungen erarbeitet. Ziel ist es, den Alltagsradverkehr sowie den touristischen Radverkehr zum Flughafen und im Umfeld zu fördern und attraktiv zu gestalten. Das Radwegekonzept wurde schon 2006 als GSK-Maßnahme niedergelegt. Die Erarbeitung des Konzepts hat ergeben, dass insgesamt ca. 17 Mio. Euro notwendig wären. Die jeweiligen Straßenbaulastträger für die identifizierten fehlenden Strecken sind benannt. Die AG 3 möchte nun aktiv die sukzessive Umsetzung der Baumaßnahmen befördern, um je nach Dringlichkeit Stück für Stück das Radwegenetz in den kommenden Jahren auszubauen. Die AG 3 wird dazu eine Prioritätenliste erstellen. Zum Ausbau des Radwegekonzepts bedarf es der Hilfe der Landesregierung Brandenburg.

3. **„Das Konzept, das Flughafenberatungszentrum (FBZ) zu einem Kompetenzzentrum zu entwickeln, wird bestätigt. Dort soll für alle Anrainer des Flughafens ein Anlaufpunkt für die verschiedenen Fragestellungen rund um die Themen Schallschutz, Erhaltung der Lebensqualität im Flughafenumfeld, Dialog und kommunale Entwicklung aufgebaut werden. Mit Hilfe eines beschränkten Gutachterverfahrens soll die Ertüchtigung des FBZ vorbereitet werden. Die Mittel dafür (25.000 Euro) werden durch das Dialogforum bereitgestellt.“**

Im Flughafenberatungszentrum (FBZ) finden durch den Landkreis Teltow-Fläming, finanziell unterstützt durch das Land Brandenburg, Schallschutzberatungen für alle Bürger des Flughafenumfeldes statt, die durch den Ausbau des Flughafens Schönefeld zum BER betroffen sind. Im FBZ haben auch der für den Flughafen zuständige Fluglärmschutzbeauftragte und dessen Stellvertreter ihren Sitz. Darüber hinaus berät auch der Ombudsman des Landkreises Dahme-Spreewald regelmäßig Bürger aus dem Flughafenumfeld im FBZ. Eine Weiterentwicklung des Flughafenberatungszentrums zu einem Kompetenzzentrum rund um die



## 10. Dialogforum Airport Berlin Brandenburg am 12. November 2012

---

Belange der Anrainer wird ausdrücklich unterstützt. Die Konzeption für eine thematische und organisatorische Bündelung verschiedener Institutionen des Flughafenumfelds (z. B. BADG, Dialogforum, fAIRleben) unter einem Dach wird aufgrund entstehender Synergien und Kompetenzen zu einer gemeinsamen, positiven Entwicklung des Flughafenumfelds beitragen. Außensprechstunden in anderen Kommunen werden ausdrücklich von allen Beteiligten befürwortet.