

Antrag

des Abgeordneten Christoph Schulze

Verschonung der Ortsmitte von Blankenfelde-Mahlow vor doppelter Überfliegung von und zur nördlichen Start- und Landebahn des neuen Flughafens BER

Die Gemeinde Blankenfelde-Mahlow ist gegenüber allen anderen Gemeinden und Berliner Stadtbezirken im Einflussbereich des neuen Flughafens BER das am allerstärksten betroffene Wohngebiet am Flughafenstandort BER, vermutlich sogar der am meisten von Fluglärm betroffen Ort in ganz Deutschland. Die bewohnte Ortslage von Blankenfelde-Mahlow liegt in gerader Verlängerung der nördlichen und südlichen Start- und Landebahn (SLB) in nur 4 Kilometern Entfernung von deren Ende. Das zeigt der beigegefügte Kartenausschnitt, die dem Planfeststellungsantrag entnommen ist (Anlage 1). Die Planung der Flugrouten durch die Deutsche Flugsicherung (DFS), deren Bewertung durch das Umweltbundesamt (UBA) und die anstehende bzw. erfolgte Festsetzung der Flugrouten durch das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) sehen für Blankenfelde-Mahlow Folgendes vor:

Anflüge von Westen auf jede der beiden SL-Bahnen überfliegen jeweils in gerader Linie den Ortskern von Blankenfelde-Mahlow. Bei **Abflügen** in westlicher Richtung von der Südbahn wird die Flugroute nach Süden etwas abgelenkt und vom Ortskern abgelenkt; bei **Abflügen** nach Westen von der nördlichen SLB dagegen soll in gerader Linie der Ortskern von Blankenfelde-Mahlow überflogen werden. Das bedeutet, dass die Bewohner dieser Ortsmitte – anders als alle anderen Betroffenen in der näheren und weiteren Umgebung des neuen Flughafens BER – doppelt überflogen werden sollen, nämlich im Anflug und im Abflug.

Hierzu hat Prof. Dr. med. Eberhart Greiser in seiner Expertise vom 12.01.2012 (Anlage 2) Folgendes festgestellt:

„Sowohl aus der Tabelle als auch aus den Abbildungen ergibt sich zweifelsfrei die erhebliche Belastung der Gemeinde Blankenfelde-Mahlow, die sich in gravierender Weise von der Belastung der Bevölkerung der südlichen Bezirke Berlins und der übrigen Gemeinden des Landes Brandenburg unterscheidet. Da die Belastung mit erhöhten Fluglärmpegeln gleichzeitig auch eine erhebliche Gefährdung der Gesundheit, insbesondere in Bezug auf Krankheiten des Herzens und des Kreislaufs, Zuckerkrankheit und psychische Erkrankungen mit sich bringt, erscheint zum Schutz-

ze der Gesundheit der Bevölkerung ein dringender Handlungsbedarf gegeben“

Tabelle 1. Belastung der Bevölkerung der Gemeinde Blankenfelde-Mahlow durch Fluglärm (Prozentsatz der Gesamtbevölkerung – Stand 30.6.2011 – bezogen auf die Ergebnisse des Abwägungsberichtes des Umweltbundesamtes 1-2012)									
dB(A) Tag	DES 1	DES 2	DES 3	DES 4	DES 5	DES 6	DES 7	DES 8	DES 9
45-68	92.2	91.9	91.5	91.5	91.5	91.5	91.5	91.5	91.5
45-54	27.2	26.5	26.5	26.5	26.5	26.5	26.5	26.5	26.5
55-68	65.1	65.4	65.0	65.0	65.0	65.0	65.0	65.0	65.0
dB(A) Nacht	DES 1	DES 2	DES 3	DES 4	DES 5	DES 6	DES 7	DES 8	DES 9
40-60	77.3	76.0	77.2	77.2	77.2	77.2	77.2	77.2	77.2
40-44	13.6	13.6	13.6	13.6	13.6	13.6	13.6	13.6	13.6
45-60	63.7	62.4	63.6	63.6	63.6	63.6	63.6	63.6	63.6

Quelle: Prof. Dr. med. Eberhard Greiser, Schreiben vom 12.01.2012

Der Landtag Brandenburg möge beschließen:

Der Landtag Brandenburg fordert die Landesregierung auf, umgehend behördliche Schritte einzuleiten und im Aufsichtsrat der FBB initiativ zu werden, um sicherzustellen, dass die dicht besiedelte Ortslage der Gemeinde Blankenfelde-Mahlow unmittelbar vor dem westlichen Ende der nördlichen Start- und Landebahn (nur 4 km) – die am stärksten vom Fluglärm des künftigen Flughafens betroffene Ortslage überhaupt – nicht durch Anflüge aus Westen, als auch durch Abflüge nach Westen doppelt und in niedrigster Höhe überflogen und vom Fluglärm betroffen wird.

Begründung:

Zu dieser lebensverneinenden Doppelbelastung der Bevölkerung in der Ortsmitte von Blankenfelde-Mahlow durch Überflüge bei An- und Abflug in 200 Meter Höhe kam es durch folgende Vorgänge:

1. Die DFS beruft sich für ihre Planung, die Ortsmitte von Blankenfelde-Mahlow bei Abflügen von der nördlichen SLB nach Westen unmittelbar und in niedriger Höhe zu überfliegen, obwohl es sehr viel schonendere Flugverfahren gegeben hätte (vgl. Abbildung 3 aus der Abwägung der DFS, Anlage 3), fälschlicherweise auf eine Stellungnahme des Vertreters der Gemeinde Blankenfelde-Mahlow in der Fluglärmkommission. Dieser hatte die für Blankenfelde-Mahlow schonendere Flugroute (Alternative 2) als nicht wünschenswert im Verhältnis zu zwei anderen für die Ortsmitte von Blankenfelde-Mahlow erheblich schonenderen Routen (Alternativen 5 und 6) bezeichnet. Nachdem die DFS aber diese Alternativen 5 und 6 aus anderen Gründen abgelehnt hatte, bezog sie willkürlich die Ablehnung der Alternative 2 durch den Vertreter der Gemeinde Blankenfelde-Mahlow – in verfälschender Weise und der Absicht des Sprechers zuwider – auf die Alternative 4, die direkt über den Ortskern führt, und behauptet nun, dieser habe er angeblich den Vorzug gegeben.
2. Das Entscheidungskriterium sowohl der DFS als auch das Bewertungskriterium

des UBA zählt nur die betroffenen Personen als solche ab einem bestimmten Pegel: 40 dB(A) nachts und 45 dB(A) tags, und zwar alle gleichwertig, ganz egal wie hoch die konkrete Lärmbelastung ist, der der Bewohner tatsächlich ausgesetzt ist. Das heißt: Diejenigen, die tags mit 45 dB(A) und nachts mit 40 dB(A) betroffen sind, werden genau gleichgewichtig behandelt wie jene, die tags mit 55 – 65 dB(A) belastet sind und nachts mit 50 – 60 dB(A).

Dass die Belastung mit 55 – 65 dB(A) pro Tag und die von 50 – 60 dB(A) nachts um ein Vielfaches schwerer ist als die zwischen 45 und 55 dB(A) tags und 40 und 50 dB(A) nachts ist eigentlich trivial und evident, fällt dabei aber völlig aus der Betrachtung. Da die Gebiete mit den geringeren Belastungsstufen um ein Vielfaches größer sind als diejenigen mit den höheren Belastungsstufen, ist auch die Zahl der in die Betrachtung einbezogenen nicht so hoch Belasteten viel höher als die Zahl der Schwerstbelasteten, deren Belange damit in der Gesamtbewertung der DFS und des UBA völlig untergehen und folglich übergangen werden.

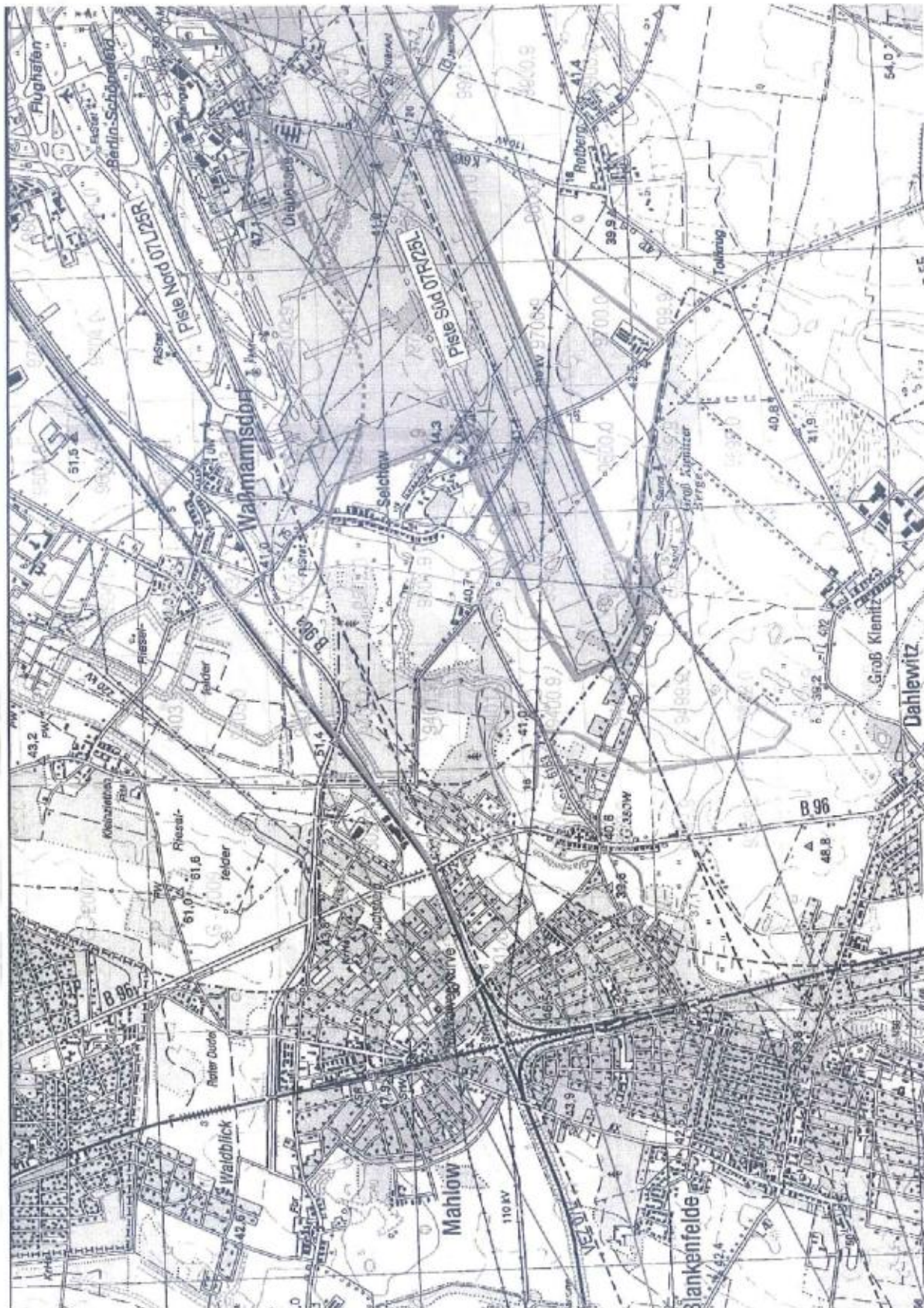
Um sich diese Doppelbelastung der Bewohner von Blankenfelde-Mahlow und ihre Schwere deutlich zu machen, ist noch anzuführen, dass beim Anflug die Höhe von 300 Metern in einer Entfernung von ca. 5,6 Kilometern vom Flughafen unterschritten wird. In der Ortsmitte von Blankenfelde-Mahlow wird die Höhe der überfliegenden Flugzeuge nur noch 200 Meter betragen (UBA-Bewertung, S. 95).

Die doppelte Belastung der Betroffenen in Blankenfelde-Mahlow wirkt sich so aus: Während die nur vom Anflug aus Westen Betroffenen wegen der Windrichtung an zwei Dritteln der Tage nicht überflogen werden, und während die bei Starts nach Westen Überflogenen an mindestens einem Drittel der Tage nicht überflogen werden, werden die Bewohner Blankenfelde-Mahlows sowohl vom Anflug als auch vom Abflug überflogen und damit an 100 % aller Tage belastet. Das ist unzumutbar und wird in dieser Schärfe in der ganzen Umgebung des Flughafens niemandem anders – in keiner Gemeinde und in keinem Stadtbezirk Berlins – zugemutet. Und diese Zumutung besteht sowohl tagsüber als auch nachts (außerhalb der Zeit von 0:00 Uhr bis 5:00 Uhr).

Die Landesregierung hat auch die Möglichkeit, Maßnahmen zu einer Verbesserung der Situation der Betroffenen in Blankenfelde-Mahlow durchzusetzen. Sie ist Mitgesellschafterin der Flughafengesellschaft und kann als solche verlangen, dass zu Gunsten der lärmbeeinträchtigten Bevölkerung – insbesondere der von Blankenfelde-Mahlow – die starren Regeln für den gleichzeitig parallelen Flugbetrieb so gelockert werden, wie dies am Flughafen München mit 440.000 Flugbewegungen (!) pro Jahr möglich ist und praktiziert wird. Dies könnte es z. B. erlauben, durch entsprechende Flugverfahren und Nutzung der Landebahnen das nächtliche Überfliegen von Blankenfelde-Mahlow von und zu der nördlichen SLB gänzlich zu unterbinden. Die mögliche Betroffenheit neuer Lärmbetroffener mit deutlich geringeren Pegeln als in der Ortsmitte tagsüber durch eine andere der Alternativen der DFS könnte damit zumutbar gemacht werden.

Antrag des Abgeordneten Christoph Schulze an den Landtag Brandenburg „Verschonung der Ortsmitte von Blankenfelde-Mahlow vor doppelter Überfliegung von und zur nördlichen Start- und Landebahn des neuen Flughafens BER“

Anlage 1



Epi.Consult GmbH

Epidemiologische Studien
Design - Durchführung - Auswertung
Begutachtung
Prof. Dr. med. Eberhard Greiser

Epi.Consult GmbH – Ortsstr. 1A – 54534 Musweiler

An
Herrn Bürgermeister Ortwin Baier
Karl-Marx-Str. 4
15827 Blankenfelde-Mahlow

Geschäftsführer:
Dipl.-Ing. Claudia Greiser, MPH
Prof. Dr. med. Eberhard Greiser
Ortsstr. 1A
54534 Musweiler
Tel. 0049-6575-8450
Mobile 0049-173-879 61 99
Email Eberhard.Greiser@arcor.de

Musweiler, 12.1.2012

Sehr geehrter Herr Baier,

Herr Dr. Siebeck hatte mich gebeten, anhand des Abwägungsberichtes des Umweltbundesamtes („Lärmfachliche Bewertung der Flugrouten für den Verkehrsflughafen Berlin-Brandenburg (BER) für die Benachteiligtenbeteiligung nach § 32 Luftverkehrsgesetz“) vom 11.1.2012 die Belastung der Bevölkerung der Gemeinde Blankenfelde-Mahlow näher zu analysieren. Ich habe diese Aufgabe in zweifacher Hinsicht durchgeführt:

1. Durch Berechnung der Anteile der Bevölkerung mit Belastung durch Fluglärm am Tage und in der Nacht bezogen auf die Wohnbevölkerung am 30.6.2011 für die einzelnen in der Bewertung des UBA herangezogenen Flugrouten (s. Tabelle 1), sowie
2. durch eine grafische Darstellung der Belastung nach 1-dB-Klassen im Vergleich zur Belastung der Bevölkerung von Berlin und der übrigen Gemeinden des Landes Brandenburg.

Sowohl aus der Tabelle als auch aus den Abbildungen ergibt sich zweifelsfrei die erhebliche Belastung der Gemeinde Blankenfelde-Mahlow, die sich in gravierender Weise von der Belastung der Bevölkerung der südlichen Bezirke Berlins und der übrigen Gemeinden des Landes Brandenburg unterscheidet.

Handelsregister Wittlich HRB 40 797 - Bankverbindung: Postbank Stuttgart (BLZ 600 100 70)
Konto 181 111 707 - Steuer-Nummer 43 665 06983 (Finanzamt Bernkastel-Wittlich)

Umsatz-Steuer Ident-Nummer DE226144711

Da die Belastung mit erhöhten Fluglärmpegeln gleichzeitig auch eine erhebliche Gefährdung der Gesundheit, insbesondere in Bezug auf Krankheiten des Herzens und des Kreislaufs, Zuckerkrankheit und psychische Erkrankungen mit sich bringt, erscheint mir zum Schutze der Gesundheit der Bevölkerung ein politischer Handlungsbedarf gegeben.

Tabelle 1. Belastung der Bevölkerung der Gemeinde Blankenfelde-Mahlow durch Fluglärm (Prozentsatz der Gesamtbevölkerung – Stand 30.6.2011 – bezogen auf die Ergebnisse des Abwägungsberichtes des Umweltbundesamtes 1-2012)

dB(A) Tag	DES 1	DES 2	DES 3	DES 4	DES 5	DES 6	DES 7	DES 8	DES 9
45-68	92.2	91.9	91.5	91.5	91.5	91.5	91.5	91.5	91.5
45-54	27.2	26.5	26.5	26.5	26.5	26.5	26.5	26.5	26.5
55-68	65.1	65.4	65.0	65.0	65.0	65.0	65.0	65.0	65.0
dB(A) Nacht	DES 1	DES 2	DES 3	DES 4	DES 5	DES 6	DES 7	DES 8	DES 9
40-60	77.3	76.0	77.2	77.2	77.2	77.2	77.2	77.2	77.2
40-44	13.6	13.6	13.6	13.6	13.6	13.6	13.6	13.6	13.6
45-60	63.7	62.4	63.6	63.6	63.6	63.6	63.6	63.6	63.6

Musweiler, 12.1.2012

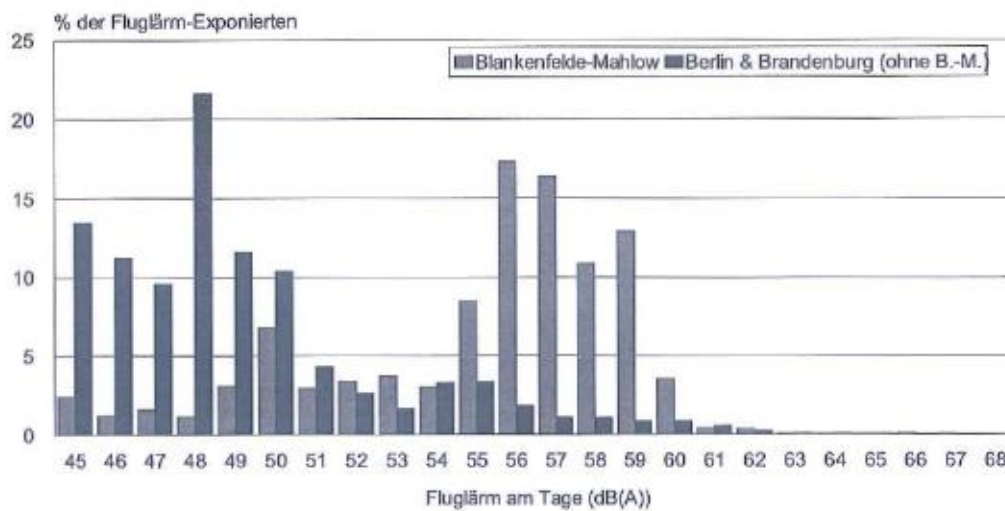


(Prof. Dr. Eberhard Greiser)

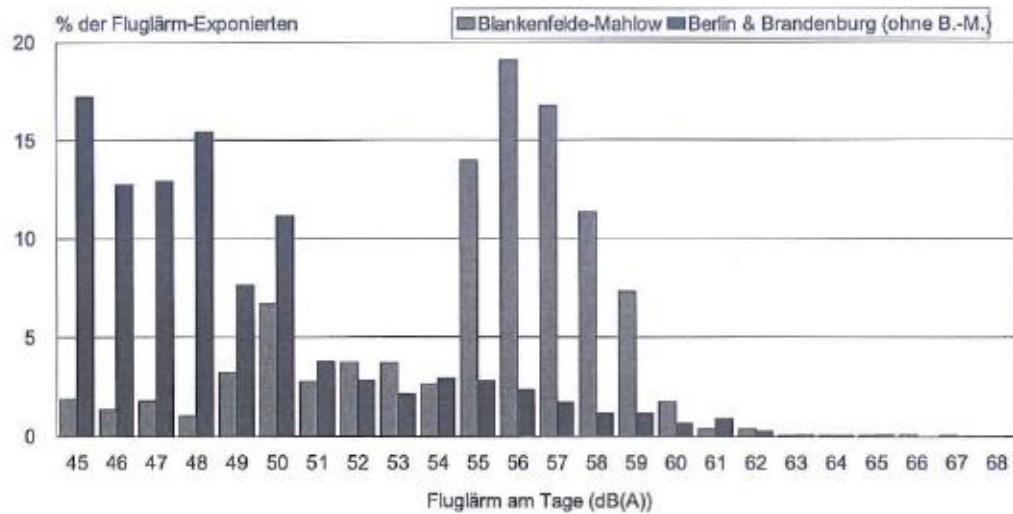
Anhang: Abbildungen

CC. Dr. Siebeck, München

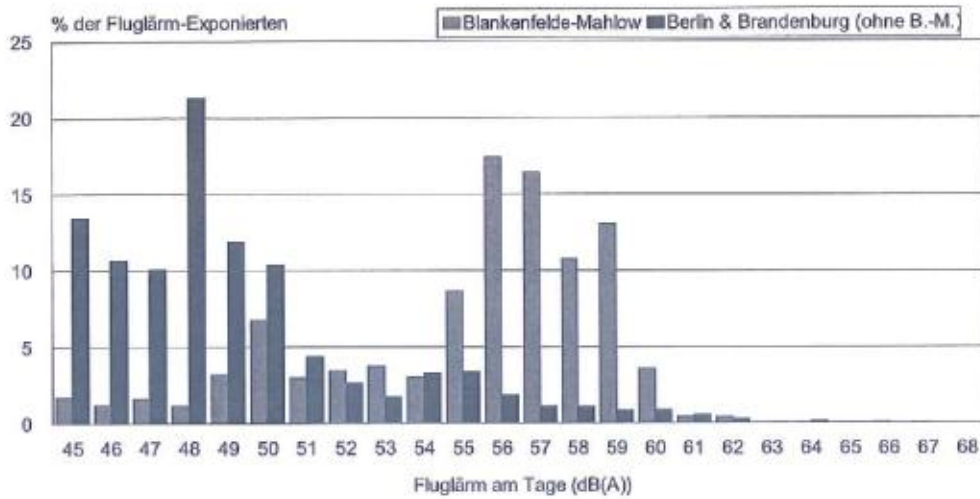
DES 1 - UBA-Abwägungsbericht - Fluglärm am Tage



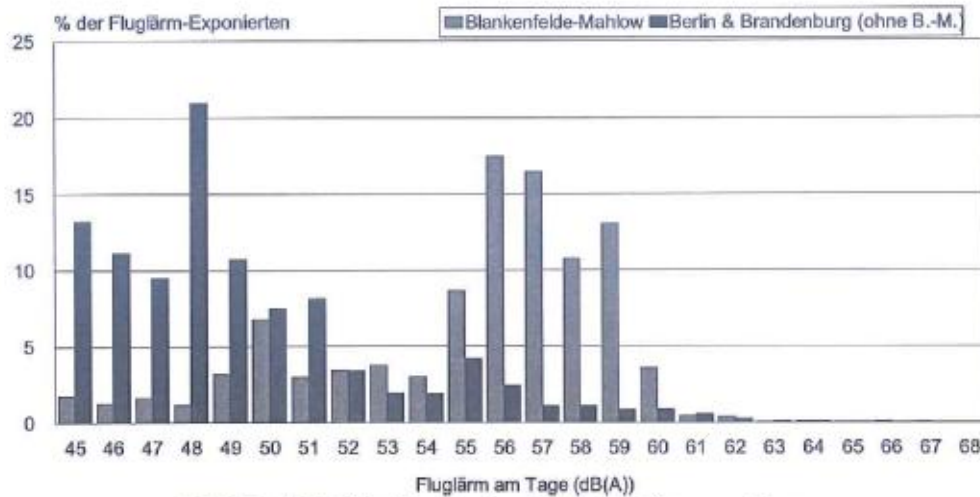
DES 2 - UBA-Abwägungsbericht - Fluglärm am Tage



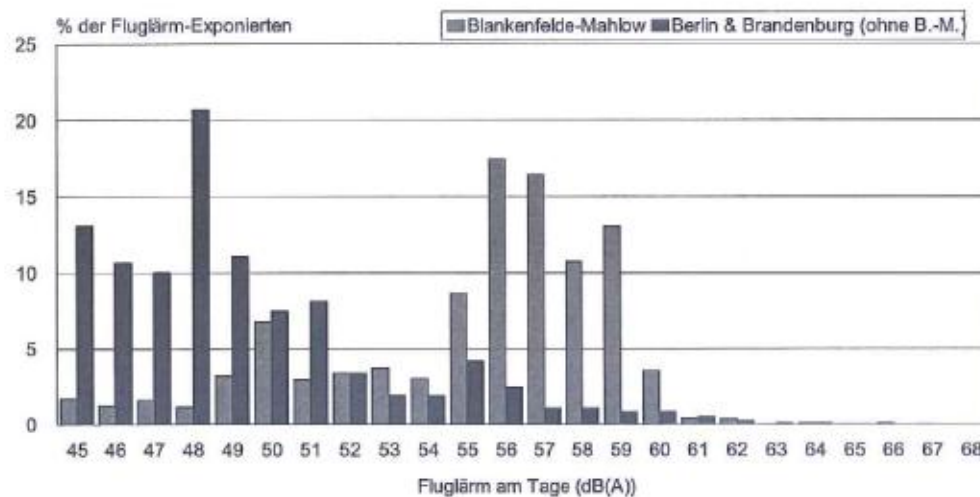
DES 3 - UBA-Abwägungsbericht - Fluglärm am Tage



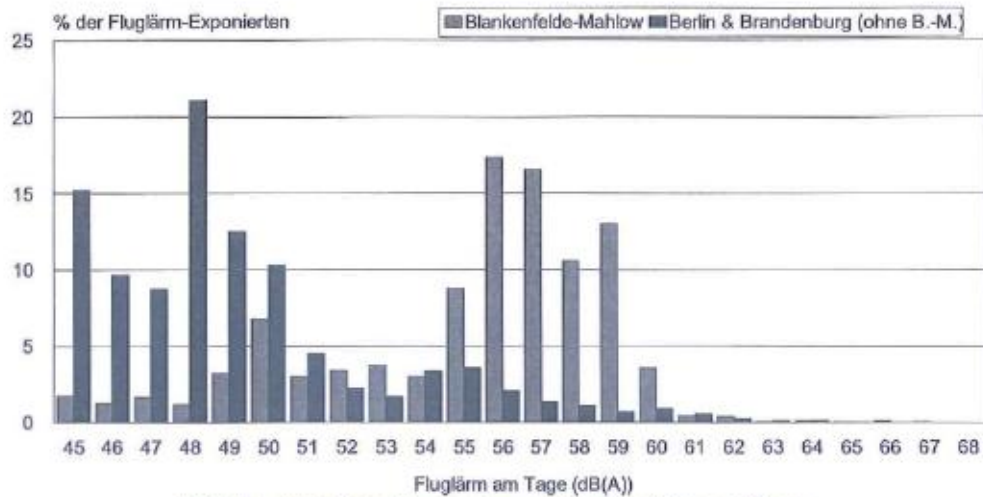
DES 4 - UBA-Abwägungsbericht - Fluglärm am Tage



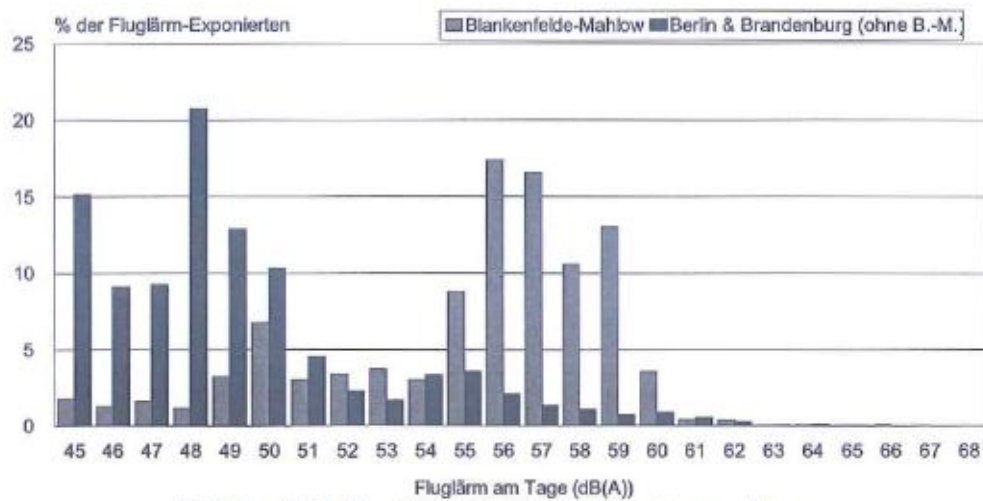
DES 5 - UBA-Abwägungsbericht - Fluglärm am Tage



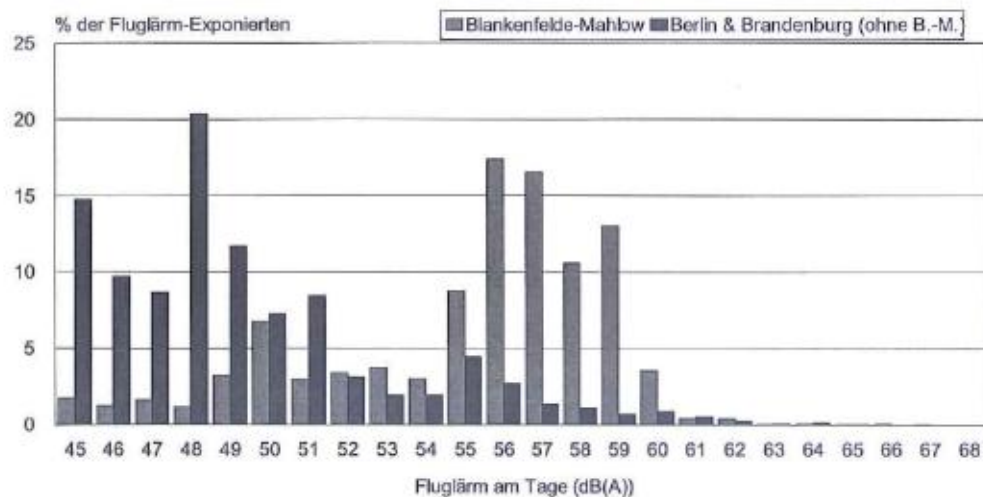
DES 6 - UBA-Abwägungsbericht - Fluglärm am Tage



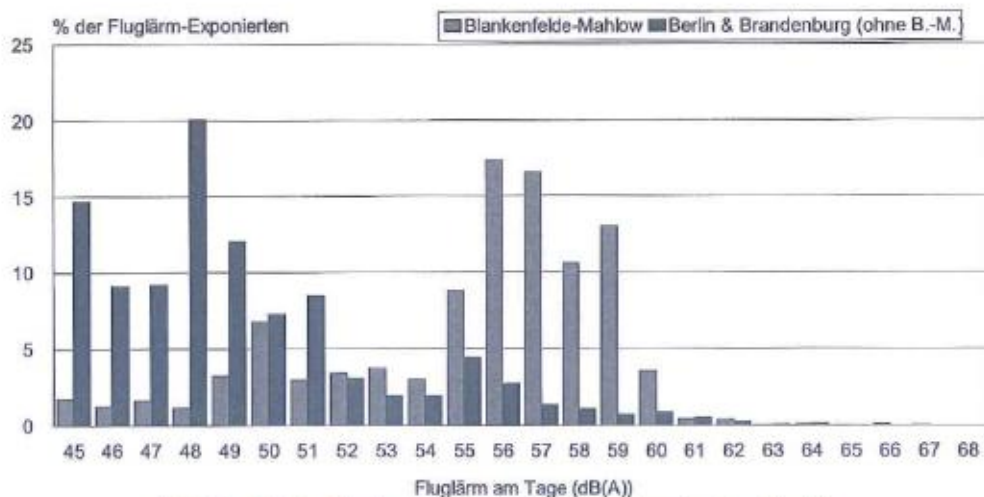
DES 7 - UBA-Abwägungsbericht - Fluglärm am Tage



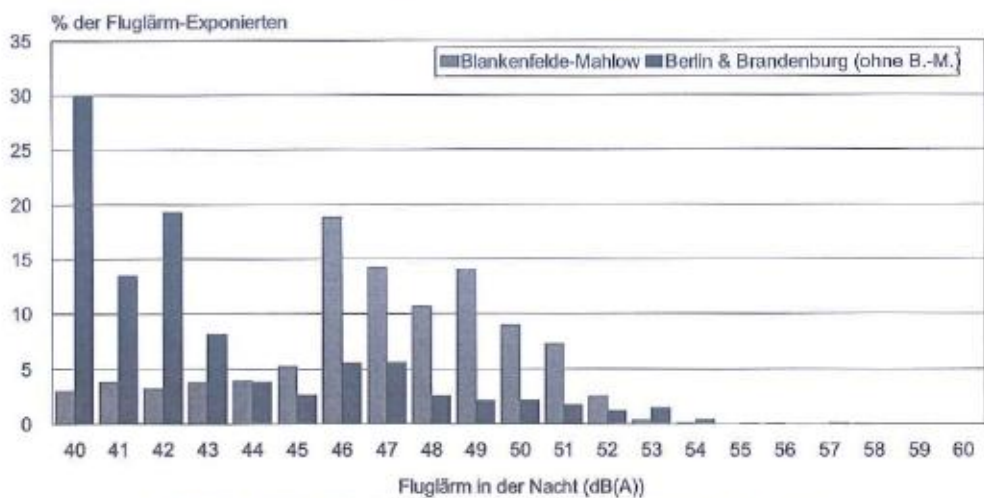
DES 8 - UBA-Abwägungsbericht - Fluglärm am Tage



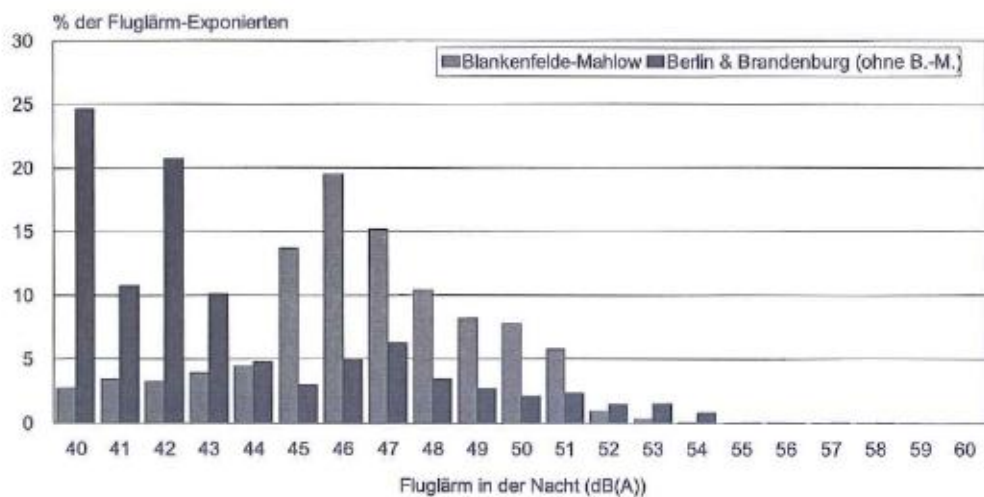
DES 9 - UBA-Abwägungsbericht - Fluglärm am Tage



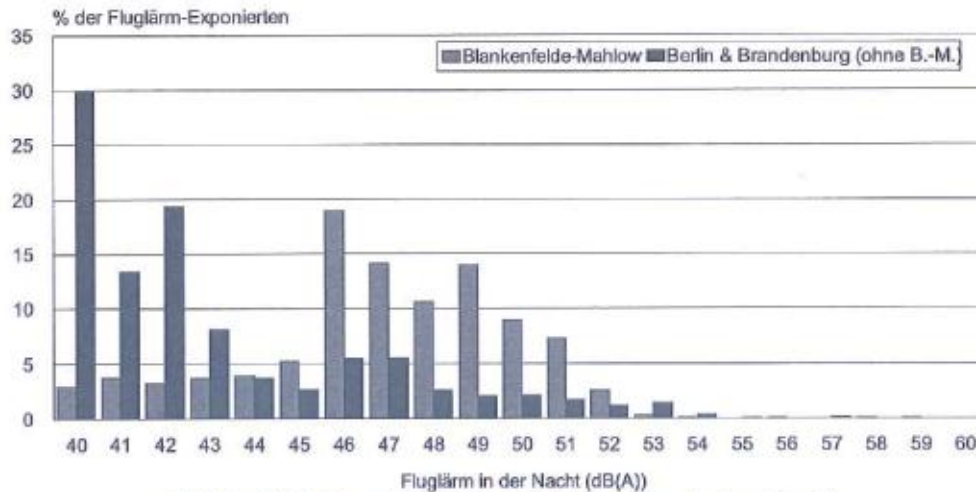
DES 1 - UBA-Abwägungsbericht - Fluglärm in der Nacht



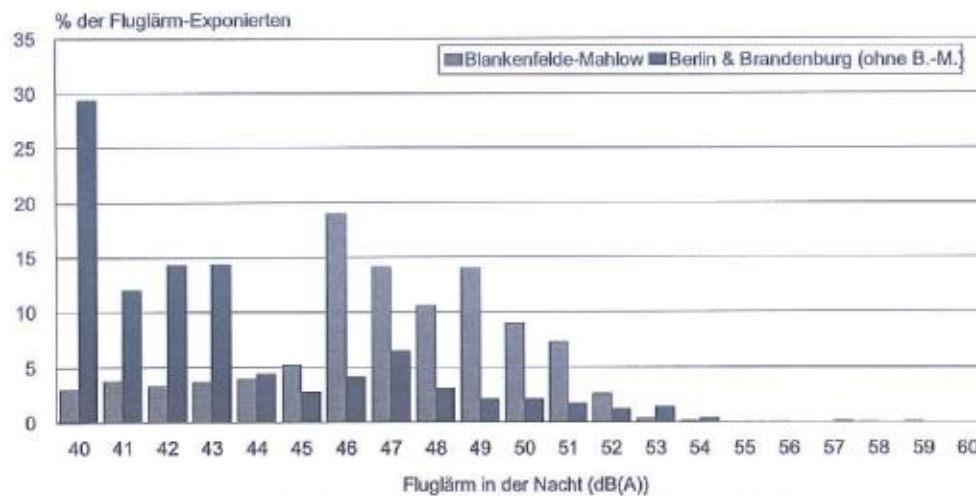
DES 2 - UBA-Abwägungsbericht - Fluglärm in der Nacht



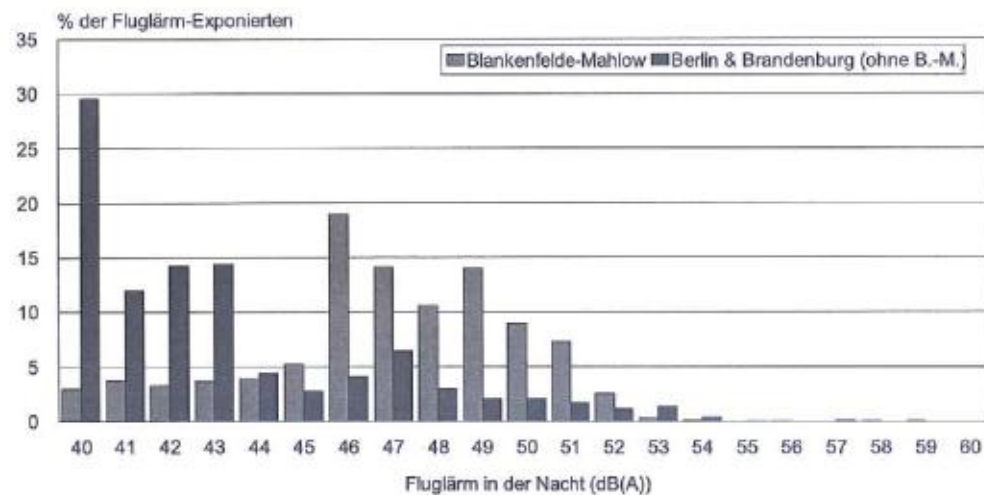
DES 3 - UBA-Abwägungsbericht - Fluglärm in der Nacht



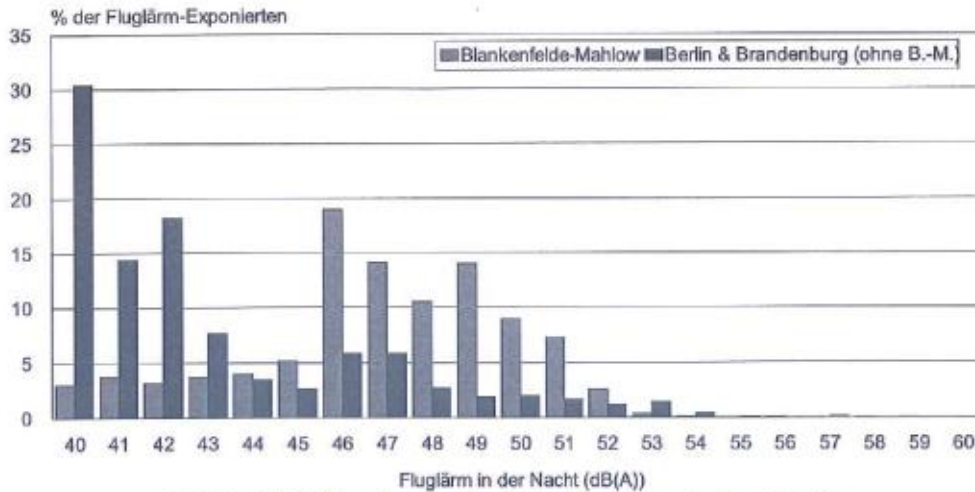
DES 4 - UBA-Abwägungsbericht - Fluglärm in der Nacht



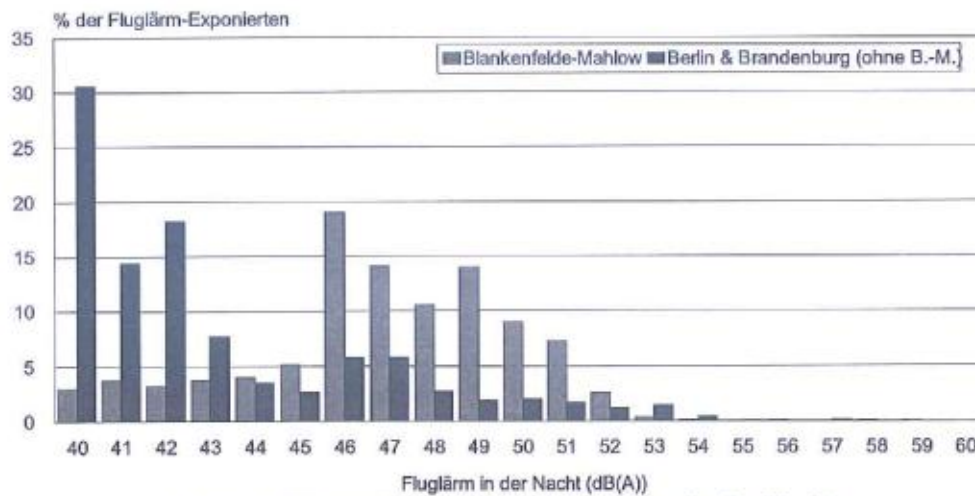
DES 5 - UBA-Abwägungsbericht - Fluglärm in der Nacht



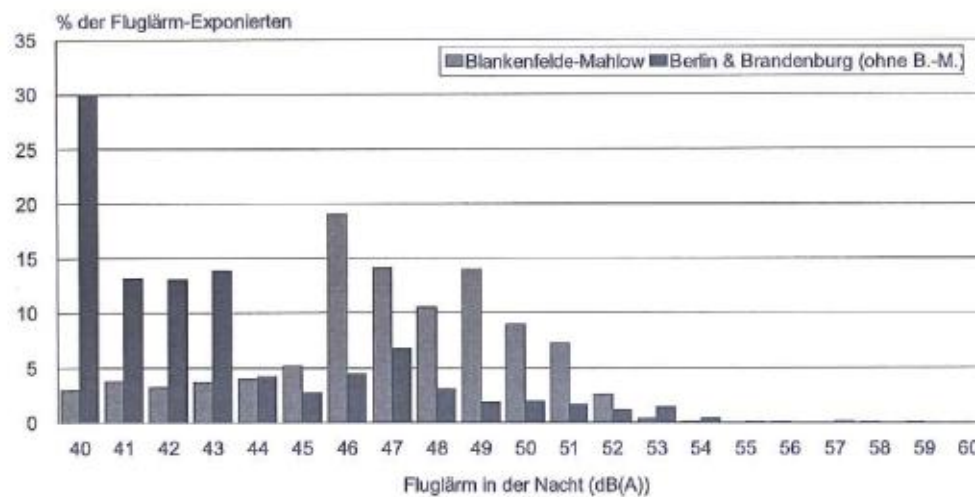
DES 6 - UBA-Abwägungsbericht - Fluglärm in der Nacht



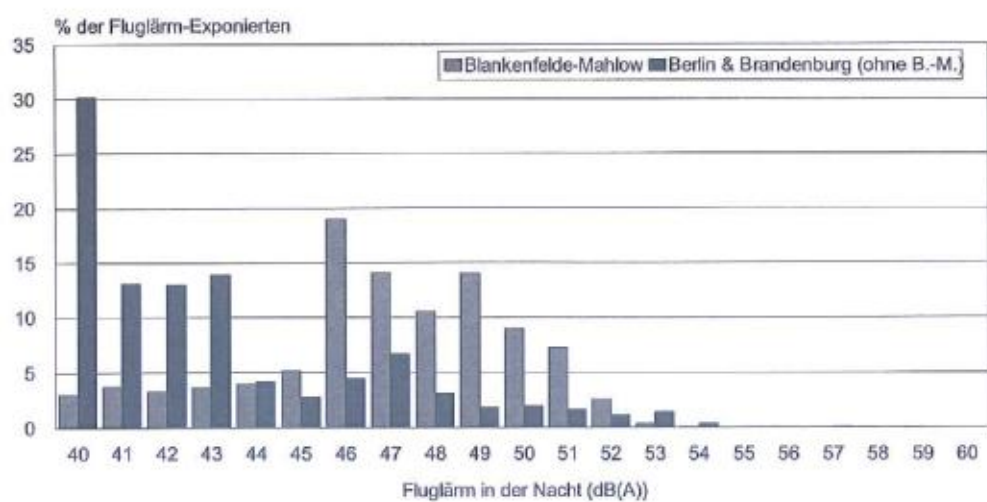
DES 7 - UBA-Abwägungsbericht - Fluglärm in der Nacht



DES 8 - UBA-Abwägungsbericht - Fluglärm in der Nacht



DES 9 - UBA-Abwägungsbericht - Fluglärm in der Nacht



Antrag des Abgeordneten Christoph Schulze an den Landtag Brandenburg „Verschonung der Ortsmitte von Blankenfelde-Mahlow vor doppelter Überfliegung von und zur nördlichen Start- und Landebahn des neuen Flughafens BER“

Anlage 3

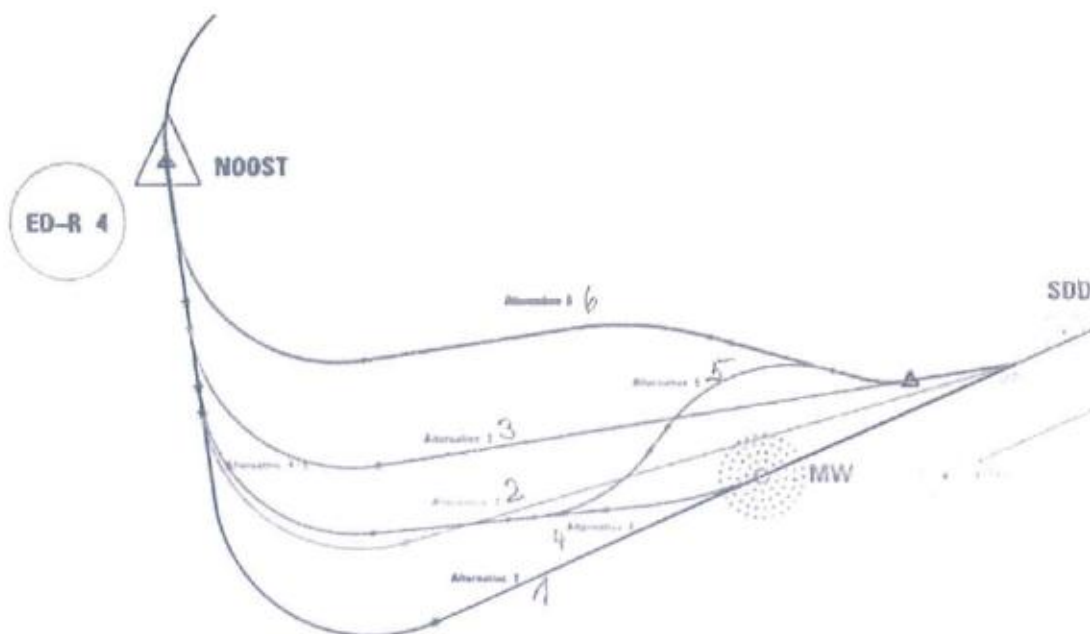


Abbildung 3 Alternativen für den Anfangsteil

Quelle: Abwägung der Deutschen Flugsicherung (DFS) vom 16.09.2012

Anlage 4

Anflugverfahren:

Low Drag Low Power (LDLP)

Continuous Descent Approach (CDA)

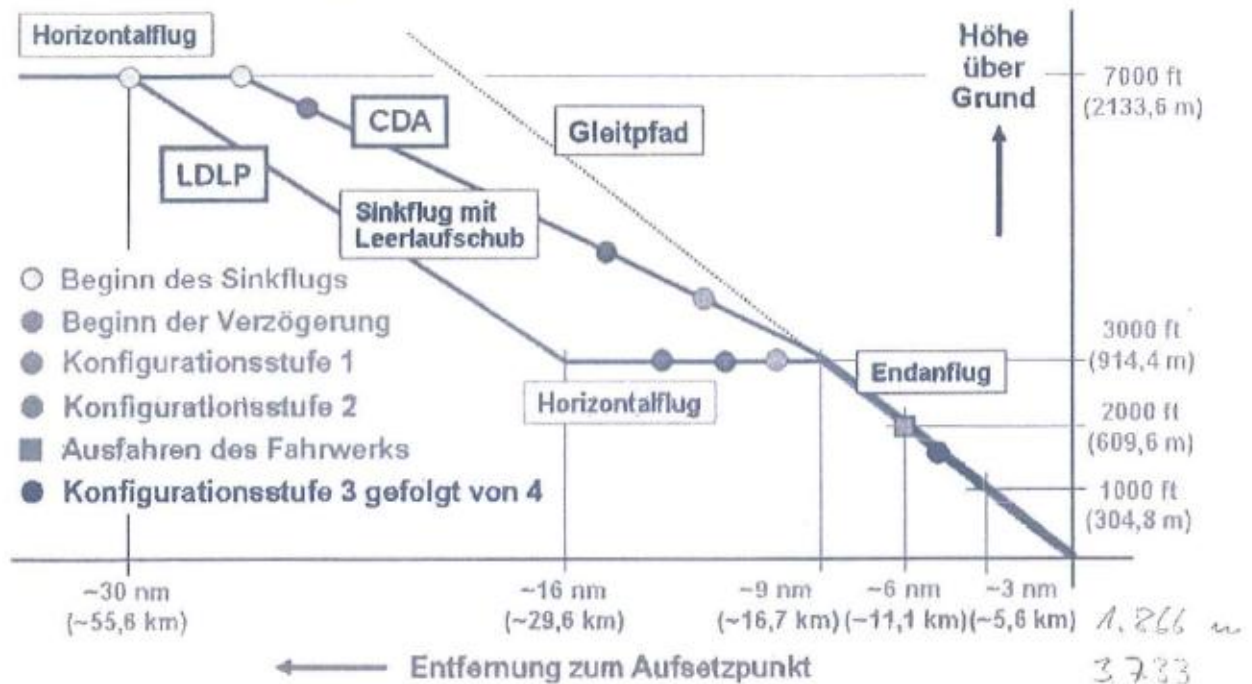


Abb. 47: Höhenprofil des CDA-Verfahrens [DLR (2009)]

Quelle: Lärmfachliche Bewertung des UBA, Januar 2012, S. 95