

## Antwort

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage Nr. 2694  
des Abgeordneten Christoph Schulze  
Fraktion der SPD  
Landtagsdrucksache 4/7069

### Flughafen BBI: Gemeinde Blankenfelde-Mahlow

Wortlaut der Kleinen Anfrage Nr. 2694 vom 19. Dezember 2008:

Gemäß der EU-Umgebungslärmrichtlinie (EU-RL 2002/49), die im Bundes-Immissionsschutzgesetz umgesetzt wurde, können Kommunen, die von Lärmimmissionen besonders betroffen sind, strategische Lärmkarten erstellen und Lärmaktionspläne erarbeiten, um ihre Entwicklung in der Zukunft so zu gestalten, dass Lärmschwerpunkte abgebaut und Anwohner entlastet werden. Diese Regelung gilt für Ballungsräume mit mehr als 250 000 Einwohnern, für die Umgebung von Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 6 Mio. Kfz pro Jahr, für die Umgebung von Haupteisenbahnstrecken mit mehr als 60 000 Zügen pro Jahr und die Umgebung von Großflughäfen.

Großflughäfen nach dieser Definition sind Flughäfen mit mehr als 50.000 Flugbewegungen pro Jahr.

Die Gemeinde Blankenfelde-Mahlow im Landkreis Teltow-Fläming ist stark lärmbelastet. Sie wird nicht nur von der Berlin-Dresdener Eisenbahn durchschnitten, sondern auch von der Bundesstraße B 96 sowie im Ortsteil Dahlewitz vom südlichen Berliner Ring, A 10. Darüber hinaus befindet sich die Gemeinde in der Einflugschneise des Flughafens Berlin-Schönefeld.

Der Flughafen Schönefeld wurde von der Landesregierung bisher noch nicht als „Großflughafen“ gegenüber der EU angemeldet. Der Flughafen hatte im Jahr 2004 noch weniger als 50.000 Flugbewegungen p.a. Seit dem Jahr 2005 sind allerdings mit steigender Tendenz regelmäßig höhere Zahlen als 50.000 Flugbewegungen festzustellen. Damit bestünde die Möglichkeit, den Flughafen als Großflughafen zu deklarieren.

Aus diesem Grunde frage ich die Landesregierung:

1. Warum hat die Landesregierung seit 2005 den Flughafen Berlin-Schönefeld noch nicht gegenüber der EU als Großflughafen angemeldet?
2. Welche rechtlichen, finanziellen und planerischen Möglichkeiten bzw. Vorteile hat eine Kommune, die gemäß Umgebungslärmrichtlinie/Immissionsschutzgesetz als Gemeinde in der Umgebung eines Großflughafens anerkannt ist?
3. Zählt zu den Möglichkeiten gemäß Frage 2 die Erstellung strategischer Lärmkarten?
4. Wird die Erstellung strategischer Lärmkarten durch EU, Bund oder Land gefördert?
5. Zählt zu den Möglichkeiten gemäß Frage 2 die Erstellung eines Lärmaktionsplanes?
6. Wird die Erstellung eines Lärmaktionsplanes durch EU, Bund oder Land gefördert?

Datum des Eingangs: 20.01.2009 / Ausgegeben: 26.01.2009

7. Wie schätzt die Landesregierung die Möglichkeiten ein, mit Hilfe eines Lärmaktionsplanes die Lärmbelastungen innerhalb einer Gemeinde abzubauen?
8. Bringt die Anerkennung als betroffene Gemeinde im Sinne von Umgebungslärmrichtlinie bzw. Immissionsschutzgesetz weitere Vorteile für eine Kommune?
9. Plant die Landesregierung die Anmeldung des Flughafens Berlin-Schönefeld als Großflughafen?
10. Wie unterstützt die Landesregierung die Gemeinde Blankenfelde-Mahlow bei Schritten zur Lärmvermeidung?

Namens der Landesregierung beantwortet der Minister für Ländliche Entwicklung, Umwelt und Verbraucherschutz die Kleine Anfrage wie folgt:

Frage 1:

Warum hat die Landesregierung seit 2005 den Flughafen Berlin-Schönefeld noch nicht gegenüber der EU als Großflughafen angemeldet?

zu Frage 1:

Artikel 7 Abs. 1 Satz 2 der Richtlinie 2002/49/EG verpflichtete die Mitgliedstaaten, der Europäischen Kommission bis zum 30.06.2005 u. a. Verkehrsflughäfen mit einem Verkehrsaufkommen von über 50.000 Flugbewegungen je Jahr (Großflughäfen) mitzuteilen. Der Flughafen Berlin-Schönefeld war mit insgesamt 48.573 Flugbewegungen im Jahr 2004 nicht als Großflughafen zu charakterisieren und somit nicht zu melden. Eine Pflicht zur Nachmeldung von Großflughäfen außerhalb der definierten Meldetermine besteht nicht. Die Erforderlichkeit einer Meldung an die Europäische Kommission begründet die Pflicht zur Lärmkartierung zum 30.06.2007. Da der Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld nicht als Großflughafen zu melden war, war eine Lärmkartierung nicht vorzunehmen.

Diese Herangehensweise wird insbesondere den Umständen am Standort des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld gerecht, die durch den sich vollziehenden Ausbau zum Flughafen Berlin Brandenburg International (BBI) gekennzeichnet sind. Vor diesem Hintergrund wäre eine Lärmkartierung des Flughafens auf der Grundlage des Datenbestandes 2006 eine Momentaufnahme und würde schnell in Widerspruch zu der tatsächlich vorhandenen Lärmsituation stehen, wie die zwischenzeitliche Außerbetriebnahme der nördlichen Start- und Landebahn (alt) beweist. Eine darauf aufbauende Aktionsplanung ließe in Anbetracht der sich vollziehenden baulichen und flugbetrieblichen Veränderungen keine nachhaltigen Ergebnisse erwarten. Der erhebliche finanzielle und personelle Aufwand für eine über das gesetzliche Erfordernis hinausgehende Lärmkartierung wäre vor diesem Hintergrund nicht zu rechtfertigen. Darüber hinaus hätte ein Kartierungsergebnis auf der Datengrundlage des Jahres 2006 lediglich die tatsächlichen 67.702 Flugbewegungen abgebildet. Vor diesem Hintergrund kann jedoch nicht erwartet werden, dass aus der Kartierung abgeleitete Maßnahmen für die Bürgerinnen und Bürger ein höheres Schutzniveau hätten schaffen können, als die Summe der Maßnahmen, die im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens bzw. ergänzenden Planfeststellungsverfahrens zum Ausbau des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld festgelegt wurden bzw. werden. Im Gegensatz zu einer Lärmkartierung erfolgt hier die Zugrundelegung des Endausbauzustandes mit 360.000 Flugbewegungen pro Jahr.

## Frage 2:

Welche rechtlichen, finanziellen und planerischen Möglichkeiten bzw. Vorteile hat eine Kommune, die gemäß Umgebungslärmrichtlinie/Immissionsschutzgesetz als Gemeinde in der Umgebung eines Großflughafens anerkannt ist?

## Zu Frage 2:

Weder das Bundes-Immissionsschutzgesetz noch die Richtlinie 2002/49/EG sehen eine „Anerkennung“ von Gemeinden vor. Vielmehr sind die Anforderungen aus den §§ 47 a bis f BImSchG hinsichtlich Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung zu erfüllen, wenn eines oder mehrere der vorgegebenen Kriterien für die entsprechende Gemeinde zutreffen. Für die Gemeinde Blankenfelde-Mahlow sind dies das Vorhandensein von Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 6 Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr und von Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 60.000 Zügen pro Jahr. Für beide Verkehrsarten sind durch das Landesumweltamt bzw. das Eisenbahnbundesamt Lärmkarten erstellt worden. Durch die Gemeinde Blankenfelde-Mahlow war auf dieser Grundlage unter Mitwirkung der Öffentlichkeit ein Lärmaktionsplan aufzustellen.

Mit dem strategischen Instrument der Lärmaktionsplanung sollen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen durch die Kommunen geregelt werden. Die Aktionsplanung soll einen integrierten Ansatz verfolgen und eine Verzahnung mit anderen kommunalen Planungen, wie z. B. die Bauleitplanung, die Verkehrsentwicklungsplanung oder die Luftreinhalteplanung, herstellen. Ein mit Beschluss des jeweiligen Kommunalparlamentes angenommener Lärmaktionsplan wirkt rechtlich bindend für die Kommune, d. h. bei allen weiteren Planungen sind die Ergebnisse aus dem Lärmaktionsplan zu berücksichtigen.

Werden Maßnahmen vorgesehen, deren Förderung nach der Richtlinie des Ministeriums für Ländliche Entwicklung, Umwelt und Verbraucherschutz zur Förderung von Maßnahmen der Abfallwirtschaft, des Immissions- und Klimaschutzes vom 18. Juni 2008 (Förderrichtlinie Umweltschutz) in Betracht kommt, so stellt das Vorhandensein des entsprechenden Aktionsplanes eine Fördervoraussetzung dar. Weitere Finanzierungsmöglichkeiten für die Lärmsanierung an hoch belasteten Straßen in kommunaler Baulast werden zurzeit in Gesprächen zwischen Bund und Ländern beraten. Diese Gespräche sind noch nicht abgeschlossen.

## Frage 3:

Zählt zu den Möglichkeiten gemäß Frage 2 die Erstellung strategischer Lärmkarten?

## Zu Frage 3:

Nein. Die Lärmkarten für die Hauptverkehrsstraßen wurden durch das Landesumweltamt Brandenburg (gemäß § 1 Abs. 4 der Immissionsschutzzuständigkeitsverordnung), die Lärmkarten zu den Haupteisenbahnstrecken wurden durch das Eisenbahnbundesamt (gemäß § 47 e Abs. 3 BImSchG) als jeweils zuständige Behörde ausgearbeitet.

## Frage 4:

Wird die Erstellung strategischer Lärmkarten durch EU, Bund oder Land gefördert?

## Zu Frage 4:

Die Erstellung der Lärmkarten zu den Hauptverkehrsstraßen erfolgte durch das Landesumweltamt mit Mitteln aus dem Landeshaushalt. Eine Förderung durch den Bund oder die EU erfolgt nicht.

Frage 5:

Zählt zu den Möglichkeiten gemäß Frage 2 die Erstellung eines Lärmaktionsplanes?

Zu Frage 5:

Ja. Die Erstellung eines Lärmaktionsplanes, basierend auf den ausgearbeiteten Lärmkarten, ist pflichtgemäß durchzuführen, soweit die Voraussetzungen gemäß § 47d BImSchG vorliegen.

Frage 6:

Wird die Erstellung eines Lärmaktionsplanes durch EU, Bund oder Land gefördert?

Zu Frage 6:

Nein. Die Aufgabe der Lärmaktionsplanung durch die Kommunen gehört nach § 47e Abs. 1 BImSchG zu den gesetzlichen Pflichtaufgaben. Eine Förderung ist daher ausgeschlossen.

Frage 7:

Wie schätzt die Landesregierung die Möglichkeiten ein, mit Hilfe eines Lärmaktionsplanes die Lärmbelastungen innerhalb einer Gemeinde abzubauen?

Zu Frage 7:

Im Land Brandenburg konnten in der Vergangenheit bereits positive Erfahrungen mit der Anwendung des Instrumentes der Lärminderungsplanung nach § 47a (alt) BImSchG gesammelt werden. Danach können mehr als 50 Kommunen bereits auf bestehende Planungen zur Minderung von Lärmbetroffenheiten zurückgreifen. Die Anwendung dieses Planungsinstrumentes hat gezeigt, dass durch eine integrierte Betrachtung von verschiedenen Lärmquellen sowie von unterschiedlichen Planungen in den Kommunen einer weiteren Zunahme des Umgebungslärms entgegengewirkt, wirksame Maßnahmen zum Lärmschutz umgesetzt und die Zahl der vom Lärm Betroffenen gesenkt werden können. Von der aktuellen Lärmaktionsplanung wird ein noch größerer Effekt auf die Reduzierung der Betroffenenzahlen in den Kommunen erwartet, da die Lärmaktionspläne pflichtgemäß unter rechtzeitiger und effektiver Mitwirkung der Öffentlichkeit aufzustellen sind und daraus resultierende Abstimmungs- und Klärungsprozesse mindestens alle 5 Jahre zu wiederholen sind. Damit wird die Lärmaktionsplanung zum integralen Bestandteil kommunaler Planungstätigkeit. Eine planmäßige und nachhaltige Umsetzung von Maßnahmen wird dadurch befördert.

Frage 8:

Bringt die Anerkennung als betroffene Gemeinde im Sinne von Umgebungslärmrichtlinie bzw. Immissionsschutzgesetz weitere Vorteile für eine Kommune?

Zu Frage 8:

Siehe Antwort zu Frage 2.

Frage 9:

Plant die Landesregierung die Anmeldung des Flughafens Berlin-Schönefeld als Großflughafen?

Zu Frage 9:

Der Flughafen wurde entsprechend der Fortschreibungs- und Aktualisierungsmaßgabe, die die Richtlinie 2002/49/EG enthält, als Großflughafen in die Meldung an die Europäische Kommission aufgenommen. Diese Meldung war gemäß § 47c Abs. 5 BImSchG zum 31.12.2008 vorzunehmen. Somit werden in Bezug auf den Flughafen eine Lärmkartierung im Jahr 2012 sowie eine Lärmaktionsplanung im Jahr 2013 erfolgen.

Frage 10:

Wie unterstützt die Landesregierung die Gemeinde Blankenfelde-Mahlow bei Schritten zur Lärmvermeidung?

Zu Frage 10:

Die Gemeinde Blankenfelde-Mahlow wurde durch das Landesumweltamt sowie im Rahmen mehrerer Informationsveranstaltungen, die das Ministerium für Ländliche Entwicklung, Umwelt und Verbraucherschutz zu Fragen der Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung durchgeführt hat und die durch die Kommunen stark nachgefragt worden waren, beraten und informiert. Die Beratungs- und Informationsleistungen werden im Rahmen der bestehenden Möglichkeiten fortgesetzt. Weiterhin wurden der Gemeinde neben den Lärmkarten zusätzlich detaillierte Informationen zu dem an die Hauptverkehrsstraßen anbindenden weiteren Straßennetz im Gemeindegebiet übergeben.

Zur Vereinfachung der Berichterstattung über die Lärmaktionsplanung gemäß § 47 d Abs. 7 BImSchG wurde allen Kommunen ein elektronisches Formular zur Verfügung gestellt. Für Kommunen ohne relevante Lärmbetroffenheiten, mit nur punktueller Lärmbetroffenheit oder weitgehendem Fehlen von Möglichkeiten zur Umsetzung von Maßnahmen kann das Formular für die Aufstellung des eigentlichen Aktionsplanes genutzt werden.

Darüber hinaus besteht für Kommunen die Möglichkeit, über die Förderrichtlinie Umweltschutz des MLUV eine Kofinanzierung für Maßnahmen zum Lärmschutz und zur Luftreinhaltung in Anspruch zu nehmen, soweit sie über entsprechende Pläne verfügen.