

Dr. Schallehn Schulzendorf																				
<p>Gemeinsamer Maßnahmeplan zu Schutz der Bevölkerung im engeren Wirkungsbereich des Flughafens Schönefeld vom 1. Juni 2008 zur Umsetzung der Verordnung EG 1592/2002, neu herausgegeben als Verordnung EG 216/2008 - Schutzgüter Mensch, Wohnen, Umwelt -</p> <p>-----</p> <p>Artikel I: Grundlagen</p> <p>(1) Der engere Wirkungsbereich des Flughafens Schönefeld umfasst die Orte Berlin-Altglienicke/Bohnsdorf, Blankenfelde/Mahlow, Eichwalde, Gosen-Neuzittau, Großbeeren, die Ortsteile Königs Wusterhausen, Niederlehme, Zernsdorf und Wernsdorf von Königs Wusterhausen, Ludwigsfelde, die Ortsteile Mittenwalde, Brusendorf, Ragow und Schenkendorf von Mittenwalde, Rangsdorf, Schönefeld einschließlich Waltersdorf, Schulzendorf, Wildau und Zeuthen. Die Anzahl der betroffenen Einwohner beträgt 75 300 (LEP FS vom 30. Mai 2006 S. 9, 33).</p> <p>(2) Im engeren Wirkungsbereich befinden sich weiterhin große Menschenansammlungen im Einrichtungszentrum Waltersdorf (Höffner, IKEA, ToisAAs, Mediamarkt, TOOM, u. a.), sowie METRO Waltersdorf, deren Standorte, ca. 2000 m vom Aufpunkt zwischen beiden Start- und Landebahnen gelegen, bei Absturz eine Großgefahr darstellen.</p> <p>(3) Die Bevölkerungsdichte im engeren Wirkungsbereich und die Katastrophengefahr kennzeichnen den Standort Schönefeld als einen sensitiven Standort, der Schutzmaßnahmen erfordert, die über das vorgesehene Mindestmaß hinausgehen.</p> <p>(4) Das Schutzziel ist für alle Wohngebiete in der Verordnung der Europäischen Gemeinschaft EG 1592/2002, neu herausgegeben als Verordnung EG 216/2008, nachstehend als EG-V bezeichnet, „Gemeinschaftliche Vorschriften für die Zivilluftfahrt ...“ enthalten. Diese Verordnung stellt die Verbindlichkeit des internationalen Luftfahrtrechts für Deutschland endgültig her; Es hat Anwendungsvorrang vor nationalen Bestimmungen und Entscheidungen.</p> <p>(5) Das führende Schutzziel lautet: „Ein hoher und einheitlicher Grad des Schutzes der Einwohner Europas sollte im Bereich der Zivilluftfahrt grundsätzlich jederzeit gewährleistet sein (a.a.O. Abs. 1 i. V. m. Art. 2 Abs. 2 Aufz. a). Ausnahmen sind streng begrenzt und unterliegen der Kontrolle durch die Europäische Gemeinschaft (a.a.O. Abs. 8).</p>																				

Artikel II: Maßnahmen

M 1: Der Wirkungsbereich des Flughafens Schönefeld wird ausnahmslos für jegliches militärische Gerät am Boden und in der Luft, auch bei Notstand, geschlossen.

M 2: Im Umkreis von 600 m um das Einrichtungszentrum Waltersdorf wird eine Schutzzone eingerichtet. In dieser Zone dürfen Flugzeuge nur bis zu einem maximalen Startgewicht von 50 t verkehren. Weitere obligatorische Schutzbedingungen je Maschine sind festzulegen und für jede Flugbewegung nachzuweisen, um die Auswirkungen eines Absturzes am Boden zu begrenzen.

M 3: An Sonn- und Feiertagen ist der Flugbetrieb über Wohngebieten grundsätzlich untersagt.

M 4: Von 20.00 Uhr bis 07.00 Uhr darf die obere zulässige Grenze für Nachtgeräusche von 35 dB(A) in Wohngebieten grundsätzlich nicht überschritten werden.

M 5: Von 07.00 Uhr bis 20.00 Uhr darf in Wohngebieten der Fluglärm die obere zulässige Grenze von 50 dB(A) grundsätzlich nicht überschreiten.

M 6: Die Emission von CO₂ und den parallelen Umweltschadstoffen darf im Wirkungsbereich im ersten Betriebsjahr nicht mehr als 90 % der Summe der Emissionen aller Berliner Flughäfen im Durchschnitt der Jahre 2004 bis 2006 betragen. In den Folgejahren ist die Emission jährlich um 5 % zu verringern.

M 7: Für die Ostanbindung (Schiene) wird die Trasse der vorhandenen Petroleumbahn genutzt.

M 8: Die Siedlungsbeschränkungszone wird auf Flächen ohne Siedlungsbestand eingeschränkt.

M 9: Der kommerzielle Betrieb von Hubschraubern wird grundsätzlich untersagt.

M 10: Die bei dem Eintritt von Katastrophen benötigten medizinischen, brandtechnischen, verkehrstechnischen und sonstigen Einrichtungen und Personen werden auf Kosten des Flughafenbetreibers bereitgestellt und bis zum letzten Jahr des Flugbetriebs ohne Einschränkung der Wirksamkeit vorgehalten.

M 11: Als Grundlage der Errichtung und des Betriebs ist ein Plan zur Renaturierung – Rückbau bis grüne Wiese – für den Flughafen zu erstellen. Die Mittel für den Aufbau des Kapitalstocks, der für die Renaturierungsmaßnahmen erforderlich ist, sind ab dem ersten Betriebsjahr des Flughafens als Kostenbestandteil einzustellen.

Artikel III: Begründungen, Ausnahmen, Alternativen

In einer dem Gemeinwohl verpflichteten Wertegemeinschaft erschließt sich die Notwendigkeit der angegebenen Maßnahmen auch ohne weitergehende Erläuterungen.

Entgegenstehende kommerzielle Anliegen sind im Wertekanon nachrangig, rechtlich sind sie drittrangig (EG-V Art. 2 Abs. 2 Aufz. c).

Zu M 1: Die dichte Besiedelung des Umlands und die Katastrophengefahr schließen jegliche militärische Nutzung des Standorts aus. Auch im Fall eines Notstands dürfen die Einwohner des

engeren Wirkungsbereichs nicht als Geiseln benutzt werden. Hierzu gibt es weder Alternativen noch Ausnahmen.

Zu M 2: Wegen der räumlichen Nähe großer Menschenansammlungen zu beiden Start- und Landebahnen können Katastrophen nicht ausgeschlossen werden. Die Maßnahme M 2 ist eine Mindestforderung zur Begrenzung der Folgen eines Absturzes am Boden. Sicherheitstechnisch ist diese räumliche Nähe unzulässig. Alternative: Schließung der Handelszentren in Waltersdorf.

Zu M 3: Die Sonn- und Feiertagsruhe in Wohngebieten steht unter dem Schutz der Verfassung. Alternativ besteht nur die Möglichkeit der Umsiedelung der Einwohner zu Lasten des Flughafenbetreibers, um den drohenden Zivilisationsverlust abzuwenden. Ausnahmen sind nach Anzahl, Grund und Lärmpegel eng zu begrenzen.

Zu M 4: Die Abendruhe in Wohngebieten ist für ein menschenwürdiges Leben unverzichtbar. Die geplanten 1000 Flugbewegungen an jedem Tag des Jahres stellen eine Grenzbelastung des Zumutbaren (BVerfGE vom 16. März 2006) dar, die sonst physiologisch nicht kompensiert werden kann. Etwa 10 000 Kinder werden tags derart belastet werden. Wird die Nachtruhe der Kinder nicht von 20.00 Uhr bis 07.00 Uhr sicher gestellt, ist allein bei Kindern die Rate dauerhafter Erkrankungen mit 15 % statistisch und gutachterlich nachgewiesen. 1500 dauerhaft erkrankte Kinder, dazu etwa die gleiche Anzahl von Kindern, die zeitweilig - während des Schulalters! - in ihrer Persönlichkeitsentwicklung gestört werden, lassen keine Alternative zu der Maßnahme M 4 zu (ROG § 2 Abs. 2 Nr. 8 Satz 8, LEPro §§ 14 Abs. 1, 33 Abs. 1,2). Ausnahmen sind nach Anzahl, Grund und Lärmpegel eng zu begrenzen.

Zu M 5: Der angegebene maximale Immissionsrichtwert ist für Wohngebiete in der VDI-Richtlinie 2058 und in der TA Lärm enthalten. Auf Grund der sensitiven Standortbedingungen darf der Richtwert grundsätzlich nicht überschritten werden. Ausnahmen sind nach Anzahl, Grund und Lärmpegel eng zu begrenzen.

Zu M 6: Zusätzlich zu den deutschen und den europäischen Schadstoff-Emissions-Minderungszielen ist die Brandenburger Emission durch die Braunkohlekraftwerke zu bedenken. Die Maßnahme M 6 ist ein Mindestmaß der Emissionsminderung. Nach sechs Betriebsjahren ist das Minderungsziel neu festzulegen.

Zu M 7: Eine neue zweigleisige Hochgeschwindigkeitstrasse durch den Grünauer Forst ist nicht erforderlich, Kosten und Naturzerstörung sind nicht gerechtfertigt.

Zu M 8: Die Überlagerung der Planungszone Siedlungsbeschränkung mit den vorhandenen Wohngebieten ist unvereinbar mit dem Trennungsgebot der Funktion Wohnen von der Funktion Anflug/Abflug mit Überflughöhen unter 350 m. Alternativ zu der Maßnahme M 8 verbleibt nur die Möglichkeit der Umsiedelung der Wohngebiete.

Zu M 9: Wegen der besonderen Lärmbelastigung, der Schadstoffemissionen sowie der erhöhten Unfallgefahr ist der kommerzielle Hubschrauberverkehr von Schönefeld nach Berlin grundsätzlich unzulässig. Ausnahmen sind nach Umfang, Grund und Lärmpegel eng zu begrenzen.

Zu M 10: Ausgehend von realen Katastrophenszenarien, gekennzeichnet durch den Verkehr von Großraumflugzeugen, große Menschenansammlungen innerhalb der 4-km-Zone, dichte Wohnbevölkerung im Wirkungsbereich sowie 1000 Flugbewegungen je 24 Stunden an jedem Tag des Jahres ist die Maßnahme M 10 unabdingbar.

Zu M 11: Wegen der ost- west-Ausdehnung (ca. 6 km) und der nord-süd-Ausdehnung (ca. 2,5 km) des Flughafens wird diese kahle Fläche einen bedeutenden Beitrag zur Versteppung des Landes

Brandenburg leisten. Diese Fläche unterliegt dem Gebot der Rückbauplanung. Alternativen zu der Maßnahme M 11 sind nicht erkennbar.

Einige Quellen (Auszüge aus dem umfangreichen Luftfahrtrecht)

- Chikagoer Abkommen: Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt (ICAO) vom 7.12.1944, beitrifft der Bundesrepublik Deutschland (BGBL 1956 Teil II S. 411)
- EG-Vertrag: Konsolidierte Fassung aus dem Gesetz zum Vertrag von Amsterdam vom 2.10.1997 zur Änderung des Vertrags über die Europäische Union, der Verträge zur Gründung der Europäischen Gemeinschaften sowie einiger damit zusammenhängender Rechtsakte vom 8.4.1998 (BGBL 1998 Teil II S. 386)
- Verordnung (EG) 3922/1991 des Rates vom 16.12.1991 zur Harmonisierung der technischen Vorschriften und Verwaltungsverfahren in der Zivilluftfahrt (Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften L 373 vom 31.12.1991 S. 4, zuletzt geändert durch Verordnung (EG) 2871/2000 vom 18.12.2000 (Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften L 333 vom 19.12.2000, S. 47)
- Verordnung (EG) 1592/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2002 „Gemeinsame Vorschriften für die Zivilluftfahrt und Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit“ (Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften L 240 vom 7.9.2002 S. 0001-0021) dt. Fassung in <http://europa.eu.int/eur-lex/de/search/index.html> Gültigkeit von 2002 bis 2008, dann als Verordnung (EG) 216/2008 neu herausgegeben Achtung: Die dt. Fassung entspricht nicht korrekt der engl. (verbindlichen) Fassung!
- Verordnung (EG) 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom2008 „Gemeinsame Vorschriften für die Zivilluftfahrt und Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit“ (Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften L 79 S. 1 vom 19.3.2008)
- Technische Vorschriften und Verwaltungsverfahren in der Zivilluftfahrt JAR-145 (94/C 297/10) vom 25.10.1994 (Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften C 297 vom 25.10.1994 S. 12 sowie Anhang II (Teil-145) der Verordnung EG 2042/2003 der Kommission vom 20.11.2003 Über die Aufrechterhaltung ... in Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften L 315 S.1)
- ICAO/ATB – Assembly Resolution A 35-5 „Balanced Approach to Aircraft Noise Management“ (2001) <http://www.icao.int/icao/en/env/noise.htm>
- Richtlinie 2002/49/EG des EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften L 189 vom 18.07.2002 S. 12)
- Urteil des Bundesverwaltungsgerichts BverwG 4 A 1075.04 vom 16. März 2006 Nr. 283 in www2.bverg.de
- Mitteilung der Kommission an den Rat, das Europäische Parlament, den Wirtschafts- und Sozialausschuss und des Ausschuss der Regionen – Luftverkehr und Umwelt: Wege zu einer nachhaltigen Entwicklung /*KOM/99/0640 endg.*/ Dokument 51999DC0640
- ICAO. 9184 Airport Planning Manual Part I: Master Plan, Airport Site Evaluation and Selection
- ICAO. 9184 Airport Planning Manual Part II: Land Use and Environmental Control
- ICAO. 9184 Airport Planning Manual Part III: Guidelines for Consultant/Construction Services