

Abs.: BVF, Gruppellostr. 3, 40210 Düsseldorf

vorab per Fax: 03342/355 170

An das Landesamt für Bauen und Verkehr
Anhörungsbehörde
Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg
Mittelstr. 9

D- 12529 Schönefeld

Düsseldorf, 15. Januar 2008

Stellungnahme zum Planergänzungsverfahren Flughafen Schönefeld
hier: Ihr Schreiben vom 19.10.2007 – Gesch-Z.: 1115-6441/1/114 –
Bearb. Herr Buggel

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir bedanken uns für die Beteiligung im Rahmen der Planfeststellungsergänzung und nehmen hierzu wie folgt Stellung:

Die Bundesvereinigung gegen Fluglärm ist eine mit Umweltbelangen (Fluglärm und Fluglärmemissionen) befasste Organisation, die sowohl die Interessen von Bürgern als auch Kommunen vertritt. In Stellungnahmen im Rahmen von Planfeststellungsverfahren wird seitens der BVF der Schwerpunkt auf die Fragestellung gelegt, ob die vorgelegten Unterlagen und Auffassungen der Planfeststellungsbehörde dem wissenschaftlichen Erkenntnisstand in der BRD und in Europa entsprechen, möglicherweise Aspekte und gutachterliche Bewertungen übersehen worden sind oder auch sachlich nicht zu rechtfertigende Schlussfolgerungen aufgrund bestimmter örtlicher Rahmenbedingungen und politischer Einflussnahmen gezogen worden sind.

Bei dem vorliegenden Planergänzungsverfahren, das durch eine Reihe von parallel laufenden Plan- und Abstimmungsverfahren begleitet worden ist, haben wir den Eindruck gewonnen, dass es der Planfeststellungsbehörde nicht gelungen ist, sich von einseitigen Einflüssen der Luftverkehrsseite und der Politik zu distanzieren.

Stand der Diskussion zu den Auswirkungen von Fluglärm des Flughafens Schönefeld

Nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes hat die Brandenburgische Landesregierung – vertreten durch die Gemeinsame Landesplanung – unter Beteiligung der Planfeststellungsbehörde den Dialog mit den betroffenen Gemeinden des Flughafenumfeldes gesucht.

Hier wäre zu erwarten gewesen, dass die Fluglärmthematik qualifiziert und mit Fachleuten jeglicher Couleur beraten worden wäre. Das Gegenteil ist der Fall gewesen.

Die Fragestellungen der Umsiedlung bzw. freiwilliger Absiedlung von betroffenen Gemeindegebieten, die Entschädigung von fluglärmbeeinträchtigten Bürgern - über die unzureichenden Ansätze im Planfeststellungsbeschluss hinausgehend – alles dieses ist nicht beraten worden. Gerade im Ansatz ist über schutzbedürftige Einrichtungen und hier auch nur über das Schutzniveau in Bezug auf Schallschutzmaßnahmen gesprochen worden.

Der „Dialog“ zum Flughafenumfeld hat aktive Schallschutzmaßnahmen wie lärmindernde Flugverfahren, Festlegung von Flugrouten und Verlagerung von Verkehren an andere Flughäfen überhaupt nicht behandelt.

Stattdessen hat sich die Brandenburgische Landesregierung dazu entschlossen, Gemeinden in ungewöhnlich großzügigem Umfang neue Wohn- und Gewerbegebiete zu versprechen. Die neuen Wohngebiete liegen direkt an den Siedlungsbeschränkungsgebieten und in einer Nähe zum Flughafen, die Fluglärmbeeinträchtigung mit sich bringt. Wenn diese Wohngebiete entwickelt werden, würden Flugrouten, die vorhandene Siedlungsgebiete – insbesondere zentrale Ortslagen von Blankenfelde / Mahlow und Eichwalde / Schulzendorf umfliegen und insofern von Fluglärm verschonen würden, nicht mehr möglich sein.

Dieses Umfliegen wird seit Jahren in einer ähnlichen Situation am Frankfurter Flughafen erfolgreich durchgeführt (Rüsselsheim, Raunheim). Es ist zu betonen, dass diese Ortsteile durch den Landeanflug so stark belastet werden, dass das Umfliegen beim Abflug unerlässlich geworden ist.

Diese Fragen werden offensichtlich von der Brandenburgischen Landesregierung vollständig ausgeklammert. Die genannten neuen Siedlungsgebiete werden sogar in dem Planverfahren zum Landesentwicklungsplan LEP BB festgeschrieben.

Was hat das Handeln der Brandenburgischen Landesregierung mit dem Planergänzungsverfahren Schönefeld zu tun?

Das Bundesverwaltungsgericht hat der Brandenburgischen Landesregierung aufgegeben, nicht nur bezüglich des Nachtfluges sondern auch bezüglich der Außenwohnbereichsentschädigung den Planfeststellungsbeschluss (PFB) nachzubessern. Es ist also in der vorzunehmenden Abwägung sowohl das Schutzbedürfnis vorhandener Siedlungsgebiete als auch das der in ihnen wohnenden Bürger zu beachten. Wenn durch Maßnahmen und Planungen, die die Brandenburgische Landesregierung selbst zu vertreten hat, vorhandene Siedlungsgebiete potentiell stärker belastet werden und mögliche Entlastungen überhaupt nicht mehr greifen können, ist der Abwägungsprozess von vorneherein einseitig belastet und verzerrt.

In die faktische Abwägung zum Zeitpunkt des ergänzten Planfeststellungsbeschlusses müssen nämlich alle Umstände, Planungen und Maßnahmen einbezogen werden.

Es verwundert in diesem Zusammenhang nicht, dass in den letzten zwei (!) Jahren keine Flugbetriebszenarien entwickelt worden sind und auch nicht mit den betroffenen Bürgern über Flugrouten gesprochen worden ist. Der Flughafen Schönefeld zeichnet sich im negativen Sinne dadurch aus, dass die realen Flugbewegungen im INTERNET nur teilweise (An- und Abflüge Richtung Osten) nachvollzogen werden können. Es ist also noch nicht einmal möglich, wie bei anderen Flughäfen üblich, Flugrouten und

Flughöhen nachzuvollziehen. Die Brandenburgische Landesregierung will das Problem Fluglärm nicht oder in seinen Auswirkungen nicht vollständig zur Kenntnis nehmen.

Dieses Vorgehen widerspricht nicht nur dem Interesse von betroffenen Bürgern und Kommunen, sondern auch gesetzlichen Bestimmungen.

Der gesetzlich festgelegte „ausgewogene Ansatz“ ist der Ansatz, innerhalb dessen die Behörden die möglichen Maßnahmen zur Lösung des Lärmproblems an einem Flughafen prüfen sollen, insbesondere die absehbare Auswirkung einer Reduzierung des Fluglärms an der Quelle, der lärmindernden Betriebsverfahren und Betriebsbeschränkungen und der Flächennutzungsplanung und –verwaltung.

Die Brandenburgische Landesregierung trägt durch Ihr Handeln also dazu bei, dass die Lärmproblematik anwächst und dass Lösungsmöglichkeiten im Sinne der Betroffenen bewusst verstellt werden. Die Brandenburgische Planfeststellungsbehörde muss sich vorwerfen lassen, dass die eigene Landesregierung den Abwägungsspielraum ohne Not und ohne fachliche Fragen berücksichtigt zu haben, reduziert hat.

Insofern ist der Abwägungsprozess im Planergänzungsverfahren von vorneherein mit einem schweren Fehler behaftet. Das Handeln der Landesregierung wäre nur dann in sich stimmig, wenn im Planergänzungsverfahren von einem Nachtflugverbot von 22 Uhr bis 6 Uhr ausgegangen worden wäre.

An dieser Stelle ist darauf hinzuweisen, dass die Fluglärm betroffenen ihrerseits – auch über den Rechtsanwalt Baumann – versucht haben, seit dem Januar 2007 in einen Dialog mit der Landesregierung zum Thema Fluglärm zu kommen. Diverse Schreiben liegen der BVF hierzu vor, deren Anregungen seitens der Landesregierung nicht aufgenommen worden sind.

In einem Schreiben des Ministerpräsidenten Matthias Platzeck an die Bundestagsabgeordnete Cornelia Behm wird ausgeführt, dass der Gesetzgeber für bestehende Flughäfen bewusst höhere Werte angesetzt hat und die Überleitungsvorschrift auch für den Flughafen Schönefeld gelten würde. Sollte der Gesetzgeber an dieser Stelle von den Ländern Brandenburg oder Berlin oder dem Anwalt Gronefeld, der die Interessen der Luftverkehrsseite in Schönefeld vertritt, beeinflusst worden sein, eine derartige Überleitungsregelung festzulegen, wäre auch hier die Frage der Unvoreingenommenheit und der Objektivität der Planfeststellungsbehörde und der sachlichen Ausgewogenheit des Abwägungsprozesses zu stellen.

Erst durch die klare Aussage des Bundesverwaltungsgerichtes, dass das Schutzniveau des vorhandenen Planfeststellungsantrages im weiteren Verfahren tragend bleiben soll, hat sich anscheinend der Versuch, ein niedrigeres Schutzniveau für den Flughafen Schönefeld vorzusehen, zerschlagen. Diese Aussage ist im Verfahren, das der Rechtsanwalt Baumann in Sachen Befangenheit angestrengt hatte, getroffen worden.

Vermeidbarkeit von nächtlichem Flugverkehr

Die Brandenburgische Landesregierung hat auch in einer anderen Beziehung alles getan, um das Ermessen und den Abwägungsspielraum der Planfeststellungsbehörde einzuschränken.

In dem Landesentwicklungsplan LEP BB, der vor der öffentlichen Auslegung (beginnend am 15.10.2007) von beiden Landesregierungen zur Kenntnis genommen worden ist, wird als landesplanerisches Ziel festgeschrieben, dass der gesamte Flugverkehr ab einer bestimmten Tonnage auf dem Flughafen Schönefeld zu konzentrieren ist.

Damit wird der Planfeststellungsbehörde jede Möglichkeit genommen – den vorausseilenden Gehorsam gegenüber der eigenen Regierung vorausgesetzt – über Verlagerungsszenarien und alternative räumliche Lösungen nachzudenken.

Lösungen, wie sie an anderen Flughäfen diskutiert werden (Verlagerung von Nachtflügen von Frankfurt/Main zum Flughafen Hahn) werden durch politische Festlegungen ausgeschlossen. Es wird bereits jetzt darauf hingewiesen, dass Einflussnahmen von Landesregierungen oder Lobbygruppen im Aufstellungsverfahren zu Landesentwicklungsplänen gerichtlich überprüft werden können.

Um den Verdacht der Voreingenommenheit und Befangenheit von vorneherein auszuschließen, wird dringend empfohlen, das Planergänzungsverfahren auszusetzen und einen DIALOG ZUM FLUGLÄRM mit Fachleuten, die auch von Bürgern zu benennen sind und der Fluglärmkommission zu führen. Hierzu hat der Vorsitzende der Fluglärmkommission entsprechende Vorschläge unterbreitet.

Erst nach einem Abschluss dieses DIALOGES ZUM FLUGLÄRM sollte das Planergänzungsverfahren weitergeführt werden.

Eine räumliche Verlagerung von Nachtflügen an andere Standorte ist auf jeden Fall im Rahmen des Planergänzungsverfahrens objektiv und sachlich zu prüfen. Hierzu ist es notwendig, das landesplanerische Ziel in einen Grundsatz zu ändern oder insgesamt zu streichen, um Voreingenommenheit der Brandenburgischen Landesregierung und Planfeststellungsbehörde auszuschließen. Inhaltlich wird in diesem Zusammenhang auf die Stellungnahme von Prof.Carius verwiesen.

Unabweisbarkeit von nächtlichem Flugverkehr

Die Bundesvereinigung gegen Fluglärm schließt sich vollständig den Ausführungen der Gutachter Faulenbach da Costa und Dr. Maschke an.

Es ist nochmals zu betonen, dass

weder die geografische Lage, noch die wirtschaftliche Situation,
die Sicherheit des Luftverkehrs, Geschäftsreisen, Urlaubsreisen,
weder Art noch Umfang von Frachtflug
oder auch Umlaufplanungen

unabweisbar auf Nachtflugbewegungen angewiesen sind.

Auf potentiell diskriminierende Begriffe wird nicht eingegangen.

Es ist äußerst problematisch, im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens mit dem starken Bedarf von Billigfliegern an Nachtflugbewegungen zu argumentieren, die offensichtlich in starkem Umfang subventioniert worden sind.

Hier empfiehlt es sich zunächst die anstehenden Verfahren vor den europäischen Gerichten abzuwarten, in denen die Zulässigkeit von Subventionen für Billigflieger am Standort Schönefeld überprüft wird. Eine mit europarechtlichen Anforderungen nicht in

Übereinstimmung stehende Praxis kann selbstverständlich nicht als Argument in einem rechtsstaatlich geführten Verfahren angeführt werden.

Umweltkapazität des Verkehrsflughafens Schönefeld

Der Brandenburgischen Landesregierung und der Planfeststellungsbehörde liegen ausreichende Erkenntnisse darüber vor, in welcher Nähe Siedlungsgebiete und schutzbedürftige Einrichtungen zum Flughafen Schönefeld liegen.

Ähnliche Siedlungsdichten werden nur am Flughafen Hamburg erreicht. Auch hinsichtlich der absoluten Zahl der Betroffenen ergibt ein Vergleich mit München oder Hannover (hier existieren teilweise Nachtflugbeschränkungen), dass die Umweltkapazität des Verkehrsflughafens Schönefeld äußerst eingeschränkt ist.

Wie aus der Stellungnahme von Prof. Carius (siehe auch Stellungnahme der Gemeinde Eichwalde) zu entnehmen ist, ist im Vorfeld des Planfeststellungsverfahrens immer davon ausgegangen worden, dass ein Nachtflugverbot am Flughafen Schönefeld unvermeidbar ist.

Welche Argumente zu anderen Bewertungen geführt haben, geht aus den vorgelegten Unterlagen nicht hervor.

Allgemein ist festzustellen, dass die gesundheitlichen Schäden von Nachtflug immer stärker nachgewiesen worden sind.

Siehe hierzu:

- Gutachten von Dr. Maschke
- Studie von Prof. Greiser zum Zusammenhang von Medikamenteneinnahme und Fluglärm
- Studie von Prof. Kaltenbach (Rhein Main Institut) zu Auswirkungen auf Herz/Kreislauf
- Die europäische HYENA-Studie (www.hyena.eu.com/links.htm)

Der ursprüngliche Planfeststellungsantrag hat uneingeschränkten Nachtflug anscheinend nur deshalb vorgesehen, damit dem Gericht ein Maximum vorgelegt werden kann, das dann entsprechend reduziert werden kann.

Dieses Vorgehen auch noch nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes beizubehalten, wirft ein sehr schlechtes Licht auf die Planfeststellungsbehörde und die Brandenburgische Landesregierung. Man gewinnt den Eindruck, dass allein Lobbypolitik und das Eigentum am Flughafen Schönefeld das Handeln der Landesregierung bestimmt.

Einordnung des Berliner Flughafensystems in das Netz der bundesdeutschen Verkehrsflughäfen

Die Bundesrepublik ist das einzige europäische Land, das statt einen zwei Verkehrsflughäfen mit internationaler Drehkreuzfunktion (Frankfurt am Main und München), bei einer gleichzeitig sehr hohen Dichte sonstiger Verkehrsflughäfen mit internationalen Verbindungen, aufweist.

Es ist trotz des relativ hohen Originäraufkommens insbesondere im Charter- und Urlauberverkehr in Berlin keineswegs davon auszugehen, dass sich ein drittes Luftverkehrsdrehkreuz entwickeln kann – zumal die europäischen Drehkreuze zueinander in Konkurrenz stehen.

Die Ableitung von Nachtflugbedarf ist angesichts dieser Fakten nicht nachzuvollziehen. Sonderbedarf wird angesichts der besonderen touristischen Ausstrahlung Berlins gerade nicht im Nachtflugsektor gesehen.

Auswirkungen eines Nachtflugverbotes auf die regionale Wirtschaft

Der Gutachter Baum hat mittlerweile die Erfahrung machen müssen, dass seine Prognosen, die er an anderen Flughäfen gemacht hat, nicht eingetroffen sind (siehe hierzu die Diskussion zum Flughafen Düsseldorf). Es ist überhaupt nicht nachzuvollziehen, dass ein wissenschaftlichen Maßstäben verpflichtetes Gutachten eine nicht nachvollziehbare Zählung von Arbeitsplätzen der Flughafengesellschaft selbst zum Ausgangspunkt aller Überlegungen macht.

Beim Flughafen Düsseldorf und der Luftverkehrsprognose für das Land Nordrhein-Westfalen ist mit 400 Beschäftigten pro 1 Mill. Passagiere gerechnet worden. Wie ist die Differenz zu 1000 Beschäftigten pro 1 Mill. Passagiere am Standort Berlin zu erklären?

Das Statistische Bundesamt weist die folgenden Zahlen als Bundesdurchschnitt aus:

Ermittlung der Arbeitsplätze/1 Million Passagiere (zur Beurteilung der „Jobmaschinen“)

<u>Jahrbuch/Bezugsjahr</u>	<u>Unternehmen (1.7.)</u>	<u>Personal ges.</u>	<u>Fliegende s Personal</u>	<u>Luftfahrtumsatz ges</u>	<u>Ums.Personenverkehr</u>	<u>Lfz-Bestand 1.7.*</u>
1983/1981	142	31.916	8.533	8.438	6.796	709
1990/1988	173	46.645	12.653	14.841	10.384	873
1993/1991	162	57.390	16.318	20.270	14.434	1.176
1995/1993	224	56.551	16.945	21.394	18.466	1.404
1997/1995	337	44.846	17.491	25.079	21.612	1.722
1998/1996	352	47.254	17.823	26.571	22.864	1.724
2000/1998	374	46.863	21.819	29.289	25.020	1.706
2002/2000	343	53.491	26.249	18.592 EUR	15.574	1.795
2005/2003	303	55.027	28.119	18.205 EUR	15.496 EUR	1.693
2007/2005	347	57.719	30.379	22.032 EUR	18.825 EUR	1.839

*= nur Fluggesellschaften

Alle Basiszahlen stammen aus den Statistischen Jahrbüchern der Bundesrepublik Deutschland

	Passagiere ges	Pass./Person al	Umsatz (Mill.)	Umsatz/Beschäftigte n	Umsatz/flieg.Person al	Personal/1 Mill Pass
1981	(36.000.000)	(1.128)	8.415	231.661	986.171	(887)
1988	(53.000.000)	(1.136)	14.841	318.169	1.172.923	(880)
1991	79.710.000	1.389	20.270	353.197	1.242.187	720
1993	96.050.000	1.698	21.394	378.313	1.262.555	589
1995	112.184.989	2.502	25.079	559.225	1.433.823	400
1996	113.439.000	2.401	26.571	562.302	1.490.826	417
1998	125.873.319	2.686	29.289	624.992	1.342.362	372
2000	143.562.393	2.684	18.592 EUR	347.572 EUR	708.294 EUR	373
2003	140.621.577	2.555	18.205 EUR	330.838 EUR	647.427 EUR	391
2006	172.928.872	2.996	22.032 EUR	381.711 EUR	725.238 EUR	333

Fazit: Die Zahl der Arbeitsplätze pro 1 Mill. Passagiere hat sich in den letzten 15 Jahren mehr als halbiert!

Die Kritik am grundsätzlichen Vorgehen des Gutachters Baum et al. ist vom Rhein-Main-Institut (siehe dort) dokumentiert worden. Wichtigste Kritikpunkte, die auf das vorliegende Gutachten übertragen werden können, sind:

- Das Anliegen des Gutachtens besteht im quantitativen Nachweis eines kausalen Zusammenhangs zwischen der Wertigkeit eines Luftverkehrstandortes und der Wirtschaftskraft der angrenzenden Region. Tatsächlich ist die Verkehrsinfrastruktur nicht die einzige Größe, welche die relative Wirtschaftskraft einer Region determiniert. Der im vorliegenden Gutachten unternommene Versuch, die regionale Wirtschaftskraft einzig und allein auf die Luftverkehrsinfrastruktur (im Gutachten die sog. „Luftverkehrswertigkeit“) zurückzuführen, kann nicht überzeugen.
- Insgesamt ergibt sich, dass das Gutachten grobe methodische Fehler enthält und die Anforderungen an ein sachgerechtes Prognosegutachten nicht erfüllt.

Es erscheint selbstverständlich, dass die Zusammenlegung von drei Flughäfen Rationalisierungseffekte mit sich bringt und insofern ein Verlust von Arbeitsplätzen zu erwarten sein wird.

Es ist auch nachvollziehbar, dass das Aufkommen von Billigfluggesellschaften zu Rationalisierungen in allen flughafenaffinen Bereichen führt und insofern ein hoher Anteil an Billigfliegern eine im Vergleich zu anderen Flughäfen geringe Arbeitsplatzdichte ergibt.

Das vollkommene Ausblenden der Fragestellung, welche wirtschaftlichen Auswirkungen Nachtflug auf die lokale Wirtschaft hat und welche negativen Effekte auf die Gesamtproduktivität anzunehmen sind, wenn der übliche Lebensrhythmus – Arbeit am Tag – Erholungszeit in der Nacht aufgegeben wird, bleibt unbeleuchtet.

Konkret wird die bestehende Nachtflugerlaubnis am Flughafen Hahn von der Billigfluggesellschaft Ryan Air im Zeitraum von 24 Uhr bis 6 Uhr nicht wahrgenommen, weil diese Zeiten eben auch als kundenunfreundlich angesehen werden und wenig nachgefragt werden.

Im Übrigen wird den Argumenten der Gutachter Faulenbach da Costa und Dr. Maschke vollinhaltlich beigetreten.

Nachtflug, Schlafstörung und Belästigungswirkung

Aufgrund von aktuellen Fluglärmstudien in der Schweiz und den Niederlanden hat sich gezeigt, dass Belästigungswirkungen am Tage, am Abend und am Morgen bereits ab einem Dauerschallpegel von 50 dB(A) auftreten.

Insbesondere in der Schweizer Studie ist untersucht worden, in welchem Umfang Fluglärm abends und morgens störend wahrgenommen wird.

Dabei hat sich herausgestellt, dass bereits wenige Fluglärmereignisse am Morgen als sehr störend empfunden werden, da sie das Aufwachen provozieren. Dies wird auch durch die DLR-Studie gestützt, in der eine mit der Schlafdauer zunehmende Aufweckwahrscheinlichkeit festgestellt wurde.

Aufgrund von massiven Protesten aus der Bevölkerung ist der Beginn des Flugbetriebes auf 6 Uhr 30 verlegt worden.

Das Fluglärmschutzgesetz gibt Grenzwerte an, die um 5 dB(A) höher liegen als die wissenschaftlich berichteten Belästigungswerte.

Bei der Frage der grundsätzlichen Zulässigkeit von Nachtflug muss sich der Vorhabenträger und die Planfeststellungsbehörde aber nicht nur mit der Frage der Unterschreitung von zum Teil arbiträr festgelegten Grenzwerten auseinandersetzen sondern auch mit der Frage, welche Fluglärmproblematik am Tage zu einer Belastungssituation führt, die nicht weiter durch Nachtflugereignisse verschärft werden kann.

Aufgrund der Kumulationswirkung einer großen Zahl faktisch unbegrenzt auftretender Fluglärmereignisse im Zeitraum zwischen 6 und 22 Uhr im gesamten Lebens- und Wohnumfeld der Betroffenen mit vom Vorhabenträger gewünschten Nachtflugereignissen, ist die Belastungssituation der Betroffenen anhand neuester wissenschaftlicher Erkenntnisse zu würdigen.

Weil das Fluglärmgesetz bewusst aktive Betriebsbeschränkungen ausgeklammert hat und nur nachrangig Grenzwerte für Schallschutzmaßnahmen vorgesehen hat, ist die Frage, wie mit aktiven Flugbeschränkungen umzugehen ist, nicht hinreichend geklärt.

Da auch die EU Umgebungslärmrichtlinie gerade im Einzugsbereich von Ballungsräumen von dem Einsatz lärmmindernder Maßnahmen ausgeht, ist zumindest in der Abwägung das Interesse an einer Lärmreduktion in der Abend- und Morgenzeit wie auch die Nachtruhe insgesamt zu berücksichtigen.

Zweifellos wirkt ein unbegrenzter Fluglärm am Tage – noch zudem in Gebieten, die bisher nicht von Fluglärm betroffen gewesen sind, sehr stark beeinträchtigend. Nicht unerheblich ist auch die Erkenntnis der LARES – Studie, in der Gesundheitsbeeinträchtigungen durch Fluglärm am Tage festgestellt worden sind. Es ist demnach der Frage nachzugehen, ab wann die Kumulation von potentiellen Gesundheits-

beeinträchtigungen zu klaren Handlungsschritten – z.B. auch der Begrenzung des Verkehrs am Tage zumindest aber der Festlegung von Nachtflugverboten führen muss.

Nachtflugverbote sind auf jeden Fall dann festzulegen, wenn Siedlungsgebiete in direkter Nähe bereits tagsüber unverhältnismäßig belastet werden. Dieses ist am Flughafen Schönefeld gegeben.

Es ist deshalb nicht nur die Gesundheitsbeeinträchtigung durch Schlafstörungen und Aufwachen durch nächtliche Fluglärmereignisse zu berücksichtigen, sondern die Auswirkungen, die die potentielle Gesamtbelastung eines unbeschränkten Flugbetriebes auf die Bewohner haben kann. Hierbei sind auch die Eigentumsrechte und Grundstücksrechte dezidiert einzubeziehen. Es wird auf das Gutachten von Kühling „Fluglärm und Grundstückswertverluste“ verwiesen. In der mündlichen Verhandlung beim Bundesverwaltungsgericht wurde irrtümlich die Auffassung vertreten, dass es sich um nicht zu berücksichtigende „volkswirtschaftliche“ Effekte handeln würde.

Diese Auffassung spiegelt den Sachverhalt nicht korrekt wieder. Das Gutachten behandelt konkrete, eingetretene Grundstückswertverluste, die durch die zuständige Wertermittlungsstelle bestätigt worden sind. Diese Wertverluste basieren ursächlich auf der Ausbauplanung und der Erwartung, in Zukunft stark durch Fluglärm belastet zu werden. Die Wertverluste haben sich weiterhin erhöht.

Aufgrund dieser Zusammenhänge muss nach unserer Auffassung das Interesse des Vorhabenträgers an Nachtflug gegenüber den grundrechtlich geschützten Interesse der Anwohner zurücktreten.

Es wird in diesem Zusammenhang für dringend erforderlich gehalten, eine Belästigungsstudie zu Fluglärm in den bereits „teil“belasteten und in den unbelasteten Gebieten durchzuführen. Es ist auf jeden Fall der von Guski (siehe Anhörungsprotokolle) berichteten Überschussreaktion von bis zu 6 dB(A) nachzugehen.

Wir halten die Lärmausbreitungskarten des Flughafens für fehlerhaft und schließen uns der Kritik von Maschke an.

Schutzniveau für schutzbedürftige Einrichtungen und ihre Nutzer

Im bisherigen Verfahren sind die Belange schutzbedürftiger Einrichtungen und ihrer Nutzer zu wenig erfasst worden. Gerade bei den Einrichtungen, die von Kindern und Jugendlichen genutzt werden, ist die Bedeutung des Außenraumes im Rahmen des Schutzkonzeptes nicht berücksichtigt worden. Selbst die vorgeschlagenen, passiven Schallschutzmaßnahmen sind hinter den Werten der Lärmsynopse, die selbst noch unzureichende Werte enthält, zurückgeblieben.

Wie ist angesichts dieser sehr unbefriedigenden Problemlage die Situation von Kindern, Jugendlichen und Beschäftigten der Einrichtung zu bewerten, die nachdem sie am Abend in der Rekreatiionsphase und in der Nacht im Schlaf durch Fluglärmereignisse gestört wurden, während des Unterrichts (Kitaaufenthaltes) ohnehin Fluglärmereignissen ausgesetzt sind? Konzentrationsstörungen und Aufmerksamkeitsdefizite treten - trotz aller pädagogischen Bemühungen – verstärkt auf. Gleichzeitig ist bekannt, dass Fluglärmereignisse die Leistungsfähigkeit beeinträchtigen.

Angesichts dieser Zusammenhänge und der bundesweit anerkannten Notwendigkeit, das Leistungsniveau in der Schule zu heben, ist allein ein vollständiges Nachtflugverbot geeignet, schwere Folgeschäden und Fehlentwicklungen im Kinder- und Jugendbereich der betroffenen Gemeinden zu verhindern.

Die Bedeutung guter Ausbildungsbedingungen ist als Belang im Vergleich zu vermeintlichen wirtschaftlichen Vorteilen durch Nachtflüge als sehr hoch einzuschätzen.

Fazit:

Herr Gatz, Richter am Bundesverwaltungsgericht, hat sehr zutreffend in einer Bewertung zur aktuellen Rechtsprechung ausgeführt, dass sich Flughafenbetreiber in Nachtflugfragen nunmehr mit einer geänderten Rechtsprechung auseinandersetzen müssen.

Wenn man sich die ergänzenden Planfeststellungsunterlagen ansieht, gewinnt man den Eindruck, dass die Planfeststellungsbehörde Brandenburg und der Flughafenbetreiber Schönefeld die aktuelle Rechtsprechung nicht zur Kenntnis nehmen wollen.

Die Auffassung des Gerichts, dass auch in den Nachtrandzeiten und vor allem in direkter Nähe zur Kernruhezeit der Schutz der Bevölkerung in besonderem Maße zu berücksichtigen sei und auch insofern der Bedarf an unabweisbarem Flugverkehr nachgewiesen werden müsse, ist vollständig ausgeblendet worden.

Es ist nicht nachzuvollziehen, dass in der Planergänzung, die notwendig geworden ist, weil die Belastung durch nächtlichen Fluglärm als zu hoch seitens des Gerichtes angesehen worden ist, eine größere Zahl an Nachtflugbewegungen (113!) als im ursprünglichen Planfeststellungsantrag angesetzt worden ist.

Dass das Nachtschutzgebiet zudem noch fehlerhaft berechnet worden ist, hat Dr. Maschke eindrucksvoll belegt. Es wird darum gebeten, in Zukunft nachvollziehbare Berechnungen zur Verfügung zu stellen, um Betroffenen überhaupt eine Beurteilungsmöglichkeit zu geben.

Angesichts der großen Nähe des Flughafens zum Hauptaufkommensgebiet und der direkten Nähe zu dicht besiedelten Siedlungsachsen ist die Nachtruhe in vollem Umfang durch ein Nachtflugverbot in dem Zeitraum 22 bis 6 Uhr zu gewährleisten.

Mit freundlichen Grüßen

gez.
Joachim Hans Beckers
stv. Vorsitzender

Literaturquellen:

www.rivm.nl/bibliotheek/rapporten/rapporten2004.html

dort die Untersuchungsnummern 136 und 137:

- 136. *Breugelmans ORP , Wiechen CMAG van , Kamp I van , Heisterkamp SH , Houthuijs DJM*
Gezondheid en beleving van de omgevingskwaliteit in de regio Schiphol: 2002 – Tussenrapportage Monitoring Gezondheidskundige Evaluatie Schiphol (Health and quality of life near Amsterdam Schiphol airport: 2002. Interim report.) . 128 pp.
630100001
- 137. *Fast T. (eds)*
Beoordelingskader Gezondheid en Milieu: nachtelijk geluid rond Schiphol en slaapverstoring (Assessment Framework for Health and the Environment: night-time aircraft noise around Amsterdam Airport Schiphol and sleep disturbance) . 71 pp.
630100002
- Mehr Belästigung bei gleichem Pegel. Wieso Flugzeuggeräusche heute möglicherweise lästiger sind als vor 40 Jahren.
Christian Bröer, Universität von Amsterdam, Amsterdam School for Social Science Research
Katja Wirth, Institut für Hygiene und Arbeitsphysiologie, ETH Zürich
- Niemann, H., C. Maschke u. K. Hecht: Lärmbedingte Belästigung und Erkrankungsrisiko. Ergebnisse des paneuropäischen LQARES-Survey. Bundesgesundheitsblatt – Gesundheitsforschung – Gesundheitsschutz 2005, S 315-328.
- Lärmstudie 2000; Zusammenfassung Teil 1: Die Belästigung durch Fluglärm im Umfeld des Flughafens Zürich (Bevölkerungsbefragungen der Jahre 2001 und 2003, Teil 2: Der Einfluss von abendlichem und morgendlichem Fluglärm auf Belästigung, Befindlichkeit und Schlafqualität von Flughafenanwohnern (Feldstudie). Autoren: Mark Brink, Katja Wirth, Regula Rometsch, Christoph Schierz. Zürich.
- Dokumentation zum Konsensworkshop zur Evaluation der Gutachten im Planfeststellungsverfahren zum Ausbau des Rhein-Main-Flughafens. G 19.1 und G 19.2; Stand 25.4.2007. Rhein-Main-Institut
- Feldstudie im Umkreis des Flughafens Frankfurt. Ausführung Dr. med. Y. Aydin; Anleitung Prof. Dr. med. M. Kaltenbach . (von Okt.02 bis Juni03). Mit dem Fluglärm steigt der Tablettenkonsum Studie belegt Zusammenhang zwischen Krach und Einnahme von Medikamenten bei Anwohnern von Flughäfen / Frankfurter Doktorarbeit mit ähnlichem Ergebnis.
- Die europäische HYENA-Studie (www.hyena.eu.com/links.htm)
- „Gutachterliche Stellungnahme zum Gutachten der Airport Research Center Aachen“ von Dipl.-Ing. Dieter Faulenbach da Costa vom 25.10.2007
- „Planergänzung zum Flughafenausbau Berlin-Schönefeld“ von FBB-Maschke vom 04.10.2007 sowie weitere Stellungnahme auf der Homepage der Gemeinde Schulzendorf
- Textbausteine für Einwendungen, Faulenbach da Costa Homepage Gemeinde Schulzendorf

