

BÜRGERINITIATIVE „FLUGLÄRMFREIE HAVELSEEN“
WERDER, NUTHETAL, MICHENDORF, SCHWIELOWSEE
WWW.FLUGLAERMFREIE-HAVELSEEN.DE

BI Fluglärmfreie Havelseen c/o RA Peter Kreilinger •
Puschkinstr. 11, 14542 Werder/Havel

Offener Brief
an die Sprecherinnen und
Sprecher der Bürgerinitiativen
zu BBI
- als Emailanlage -

Sprecher:
Dipl.-Kfm. RA Peter Kreilinger
Puschkinstr. 11
14542 Werder/Havel
Tel. 0177/2692856
Fax. 0991/21949
PKreilinger@t-online.de
Mail@fluglaermfreie-havelseen.de

22. November 2010

Notwendiges gemeinsames Vorgehen in Sachen Nachtflugverbot

Sehr geehrte Damen und Herren Kollegen Sprecher(innen) von BBI-Bürgerinitiativen,

mit großer Sorge verfolge ich, wie wir alle derzeit dabei sind, die erhebliche Kraft, die in der Bewegung unserer Initiativen steckt, in wichtigen Teilen zu verschenken.

Wir streiten über Detailfragen der Routenführung. Dieser Streit hat ohne Zweifel einen handfesten Hintergrund und die Routenführung ist wichtig. Doch über diesem Streit versäumen wir, die Dinge, die wir alle gleichermaßen fordern, kraftvoll zu verfolgen. Den Verantwortlichen in Politik und BBI-Planung gelingt es, durch die Routendebatte von denjenigen Themen abzulenken, bei denen wir uns alle einig sind. Der Streit in der Kommission ermöglicht der Ministerialbürokratie das Verfahren in Wahrheit zu lenken. Durch vermeintlich bürgerfreundliches Verlangen nach „rascher Klarheit“ soll die Debatte rasch abgewürgt und die Suche nach echten Verbesserungen unmöglich gemacht werden. Wieder einmal kann man heute schon in der Zeitung lesen, was – nun durch das brandenburgische Umweltministerium – in der Kommission „vorgestellt“ werden soll.

Meine Sorge betrifft vor allem die Frage eines strengen Nachtflugverbotes von 22.00 bis 06.00 Uhr. Wir sind in diesem Punkt noch nicht entscheidend vorangekommen! In der Bevölkerung ist z.B. kaum bekannt, welche Parteien derzeit dafür und welche dagegen sind. Niemand aus den Landesregierungen muss sich ernsthaft für das Festhalten an den Nachtflügen rechtfertigen. Eine wirklich sichtbare öffentliche Debatte dazu fehlt bzw. ist jedenfalls von der Routenfrage vollkommen überlagert.

Dabei wissen wir doch alle, dass die Frage der Flugrouten keine Frage der Lastbeseitigung ist. Wir wissen auch alle, dass die Flugverfahren nicht ein für alle mal festgelegt werden, sondern jederzeit wieder geändert werden können. Dabei rede ich nicht von „DFS-Willkür“. Angesichts einer geplanten Zunahme des Verkehrs bei BBI von etwa 60% allein schon zwischen Eröffnung und 2023 liegt vielmehr auf der Hand, dass sich daraus sehr gute fachliche Gründe ergeben können, Flugverfahren zu ändern. Und der Flugverkehr wird auch nach 2023 noch weiter zunehmen. Die einfache Aussage: „Die Überlastung des Luftraums gefährdet die Sicherheit“ wird ausreichen, ganz neue (zusätzliche) Routen zu begründen. Blicken Sie nach München oder Frankfurt und Sie erkennen, dass die Routenfrage stets in

Bewegung ist. Ich kann mir nicht vorstellen, dass eine rechtsverbindliche Festlegung zu erzielen ist, die gegenüber solchen tatsächlichen Änderungen resistent wäre. Wir wissen auch alle, dass von den derzeit so „fein“ auf Papier gezeichneten Flugrouten in praxi massiv abgewichen wird und schon darum niemand jemals sicher sein kann, nicht betroffen zu sein.

Und doch gelingt es den Verantwortlichen aktuell, die Debatte nicht nur auf die Routen, sondern dabei sogar noch weiter, nämlich allein auf die Abflüge zu konzentrieren. Dabei drohen den allermeisten von uns aus Landeanflügen wegen der massiv niedrigeren Flughöhen bei vielen Fluggeräten ebenfalls sehr große Lasten (vgl. http://www.berlin-airport.de/DE/Flugrouten/images/101102_Landungen_Vergleichstabelle.jpg). Es ist erschreckend, wie viele glauben, es müssten nur die Abflugrouten ein paar Kilometer von ihnen entfernt in die Landkarte eingemalt werden und alles wäre gut.

Für mich steht fest: Es muss in unser aller Interesse sein, folgende Dinge durchzusetzen:

1. Strenges Nachtflugverbot von 22.00 – 06.00 Uhr

- a. Echtes Nachtflugverbot mit Notfällen, Regierungs- und Rettungsflügen als einzigen Ausnahmen. Keine Postflüge mitten in der Nacht!
- b. Ausweitung dieses strengen Nachtflugverbotes auf den Zeitraum 22-6 Uhr

2. Höchstmögliche und verbindliche An- und Abflughöhen bzw. Steigewinkel, CDA

- a. Steile An- und Abflüge, also höchstmögliche und verbindliche An- und Abflughöhen bzw. Mindestflughöhen, die nur in echten Notfällen unterschritten werden dürfen.
- b. Keine Flugzeuge unter 2.000 Metern in mehr als 30 km Entfernung von BBI. Weder bei Ab- noch bei Anflügen.
- c. Continuous Descent Approach als verbindlich vorgeschriebenes Anflugverfahren.

3. Massive Gebührendifferenzierung zugunsten emissionsarmer Fluggeräte.

Die Gebühren in BBI müssen so strukturiert werden, dass ein massiver Anreiz für die Fluglinien besteht, BBI nur mit emissionsarmen, modernen Fluggeräten anzufliegen. Nicht nur der Lärmschutz, auch die Luftqualität und die deutsche Wirtschaft profitieren von Anreizen zur Nutzung neuer Fluggeräte.

4. Besondere Flugverfahren und Grenzwerte für Sonn- und Feiertage

- a. Besonders hohe Mindestflughöhen an Sonn- und Feiertagen. Je weniger Verkehr, umso mehr Spielraum hat die DFS. Diesen muss sie nutzen.
- b. Speziell niedrige Emissionsgrenzwerte an Sonn- und Feiertagen.

5. Besondere Flugrouten Nachts und für Sonn- und Feiertage

Soweit eine vergleichsweise geringe Anzahl von Flugbewegungen es zulässt, sind besonders schonende Routen zu fliegen. Insbesondere nachts, wo ja zumindest Regierungs- und Rettungsflüge bleiben werden, ist das sicher möglich. Dann könnte z.B. der Betrieb auf die Südbahn beschränkt werden.

Soweit ich es richtig überblicke, gibt es keine Bürgerinitiative, die diese Anliegen nicht verfolgt bzw. teilt. Doch wir nutzen diese Einigkeit zu wenig.

Es gelingt z.B. den Herren Platzeck und Wowereit, auf Demonstrationen zu gehen und sich gleichzeitig einem echten Nachtflugverbot zu widersetzen. Es gelingt ihnen sogar, das zu vertuschen. So ist es z.B. schlicht Volksverdummung, wenn gesagt wird: „Wir müssen auf das Urteil des BVerwG warten“ (Umweltministerin Tack in MAZ vom 16.11.2010). Es wäre ein leichtes, in diesem Rechtsstreit einen Vergleich zu schließen, wonach ein strenges Nachtflugverbot von 22.00 - 06.00 Uhr erlassen wird. Wer sagt „wir müssen das Urteil abwarten“ sagt in Wahrheit: „Ich bin gegen ein Nachtflugverbot. Dieses wird es nur geben, wenn uns ein Gericht dazu zwingt“. Das ist skandalös und geht am Willen der Mehrheit der Bevölkerung vollkommen vorbei. Wir müssen das täglich deutlich machen! Ebenso sind es „Nebelkerzen“, wenn die Frage etwaiger Änderungen am Luftverkehrsgesetz in die Debatte eingebracht wird. Es handelt sich um Rahmenrecht des Bundes. Die Landesregierungen sind bei BBI moralisch verpflichtet und rechtlich unproblematisch in der Lage, für die Bevölkerung mehr Schutz vorzusehen, als rechtlich zwingend. Bislang wollen sie das nicht!

Tatsache ist:

Allein die Landesregierungen von Berlin und Brandenburg haben es völlig in der Hand, sofort ein strenges Nachtflugverbot von 22.00 – 06.00 Uhr zu beschließen. Das Brandenburgische MIL ist nicht nur Planfeststellungsbehörde. Die Antragstellerin (hinsichtlich des Flugbetriebes) im Planfeststellungsverfahren ist bekanntlich die Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH (FBS). Deren Gesellschafter sind ausschließlich die Länder Berlin und Brandenburg sowie (Minderheit) der Bund. Wer also sollte klagen, wenn in einem weiteren Ergänzungsbeschluss zum Planfeststellungsverfahren ein strenges Nachtflugverbot entsprechend dem Schlafbedürfnis eines normalen Menschen festgelegt wird?

Es ist ebenfalls Volksverdummung, wenn in den Medien geschickt vom „Betreiber“ einerseits und der Politik andererseits gesprochen wird, so als würde nicht die Politik selbst und ganz allein bestimmen, was der Betreiber zu tun und zu lassen hat. Auch abseits des Planfeststellungsbeschlusses gilt: Niemand hindert die Landesregierungen, die ihnen gehörende Betreiber-GmbH einfach anzuweisen, keine regulären Flüge zwischen 22.00 und 06.00 Uhr anzunehmen. Schönefeld war die falsche Standortentscheidung. Dafür dürfen nun nicht alleine die betroffenen Bürger büßen.

Natürlich kostet ein Nachtflugverbot Geld. Eine entgehende Einnahme ist ökonomisch wie eine Ausgabe. Doch was bekommen wir für diese „Ausgabe“: Eine gesunde Nachtruhe für hunderttausende Betroffene. Die gesparten Gesundheitskosten sind ein Vielfaches jeder denkbaren Mindereinnahme. Ganz abgesehen von den Wertverlusten der betroffenen Grundstücke. Wann hätte sich jemals eine staatliche „Ausgabe“ so hervorragend bezahlt gemacht? Zahlreiche Beispiele anderer Flughäfen mit strengem Nachtflugverbot beweisen, dass das wirtschaftliche Wohl- und Wehe eines Flughafens nicht davon abhängt. Tegel macht heute Millionengewinne – und hat doch von 23.00 bis 06.00 Uhr geschlossen. Selbst der Narita Airport in Tokio kommt ohne Nachtflüge aus. Es ist abstrus, wenn an mehreren Standorten in Deutschland mit Steuergeld Flughäfen in die Welt gesetzt werden und man dann in einen Wettlauf eintritt, wer die meisten und lautesten Nachtflüge zulässt.

Zudem gilt: Luftverkehr ist ein absoluter Wachstumsmarkt. Das Angebot an Flughafenkapazitäten ist nur extrem schwierig, langwierig und kostenintensiv ausbaubar. Schönefeld wird daher ganz sicher über kurz oder lang „bis zum Rand“ voll mit Flügen werden. Wir brauchen uns dazu nicht vor den Fluglinien krumm zu machen! Und: Es kostet viel Geld, einen 24-Stunden-Betrieb aufrecht zu erhalten. Gerade das wiederum wird den

Druck auslösen, nachts nicht nur eine Handvoll Flüge abzuwickeln, sondern möglichst viele. Nach und nach wird die Nacht zum Tag – so wie es im ursprünglichen Planfeststellungsbeschluss schon vorgesehen war. Man muss nur diesen lesen und sich in Erinnerung rufen, dass selbst die eingeschränkte „Halbruhe“ von 0.00 – 05.00 Uhr erst durch Rechtsstreit erkämpft werden musste. Dann kennt man die Absichten der Planfeststellungsbehörde. Darauf müssen wir täglich hinweisen!

Das Argument, man habe Verantwortung gegenüber dem Steuerzahler, ist scheinheilig. Mit ihm könnte man jede Lärmschutzwand im Straßenbau, jeden Kindergarten und jedes Schwimmbad ablehnen. Kunst im öffentlichen Raum etwa wäre nach der Logik Wowereits von der Verantwortung gegenüber dem Steuerzahler nachgerade Untreue. Denn das alles kostet Geld. Wir Bürger wollen unsere Nachtruhe. Und sie ist uns etwas wert!

Deshalb bitte ich Sie:

Lassen Sie uns einen gemeinsamen offenen Brief aller Bürgerinitiativen an alle Fraktionen im Brandenburgischen Landtag und im Berliner Abgeordnetenhaus schreiben, indem wir die o. g. gemeinsamen Forderungen vortragen und eine klare Antwort fordern, wer diese Forderungen unterstützt. Sie finden anliegend einen Entwurf. Man kann das sicher noch viel besser machen, aber wir sollten es rasch tun.

Sollten Sie einzelne der o.g. Forderungen nicht unterstützen, dann teilen Sie mir das bitte mit. Ich bin gerne bereit, alle Rückantworten in dieser Sache zu sortieren und einen Text zu erarbeiten, den wirklich alle mittragen können. Freilich ohne dass in Kerntatbestände wie das Nachtflugverbot als solches eingegriffen wird.

Wenn wir nicht auf ausreichend Unterstützung stoßen, dann lassen Sie uns eine Volksinitiative (Brandenburg) bzw. ein Volksbegehren (Berlin) initiieren, mit dem wir die Vertreter der jeweiligen Landesregierung im Aufsichtsrat der Betreiber GmbH verpflichten, für eine Schließung des Flughafens von 22.00 bis 06.00 Uhr zu stimmen. In Brandenburg können wir die Planfeststellungsbehörde verpflichten, ein strenges Nachtflugverbot zu erlassen. Ich sage dazu, dass ich dies noch nicht näher rechtlich geprüft habe. Ich denke aber, das Ziel ist klar und es wird einen Weg geben.

Die Politik mit ihren Aussagen vom „Abwarten des BVerwG Urteils“ hofft ganz klar eines: Der Weihnachtsfriede und eine Scheinlösung in Sachen Flugrouten sollen uns beruhigen und müde machen. Der Widerstand der Bevölkerung gegen das rücksichtslose Fluggeschehen die ganze Nacht hindurch soll durch Zeitablauf gebrochen werden. Lassen wir das nicht zu!

Den „neuen Aktiven“ begegnet oft der Vorwurf, man sei erst jetzt aktiv, wo man plötzlich selbst betroffen sei. Gerade bei denen von uns, die erst vor relativ kurzer Zeit überhaupt in die Region gezogen sind, ist das nicht gerechtfertigt. Mehr als gerechtfertigt aber wäre jede Kritik dann, wenn diejenigen, die von etwaigen Neuplanungen der Flugrouten (vorläufig!!) entlastet werden, sich abwenden und nicht weiterhin für Dinge wie ein Nachtflugverbot kämpfen würden. Wer die Prognose des Leiters der aktuellsten und weltweit größten Studie zu den Gesundheitsschäden durch nächtlichen Fluglärm in Frontal 21 gehört hat – 6.000 Schlaganfälle und 1.000 Brustkrebsfälle durch BBI in einem 2-Jahreszeitraum – der hat entweder keinen Funken Moral, oder er ist für ein strenges Nachtflugverbot.

Lassen Sie uns also in diesem Punkt alle Gräben überwinden und unsere gesammelte Kraft nutzen, den Nachtflugwahnsinn zu stoppen.

Gestatten Sie mir abschließend noch ein „individuelles Anliegen“:

Wenn man den aktuellen Presseberichten glauben kann, soll nach den neuesten Plänen genau über unseren Havelseen mit den staatlich anerkannten Erholungsorten Schwielowsee und Werder der gesamte Abflugverkehr der Nordbahn verteilt werden. Hinzu kommt die von der DFS bestätigte Planung, Anflüge in Höhen von 900 Metern über unseren Kommunen durchzuführen. Das bedeutet bis zu 70dB und jede Minute einen Flieger. Dabei sah die DFS-Planung im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens weit und breit keine Betroffenheit unserer Region vor (s. Anlage Planung DFS wie sie bis 2010 bestand und aktiv beauskunftet wurde). Darauf haben sich viele Menschen verlassen. Wegen der rel. weiten Entfernung und einer mäßigen Verkehrsanbindung sind Vorteile von BBI für unsere Region überschaubar. Der jetzt drohende Dauerlärmteppich, der sich über unseren Seen extrem ausbreitet, würde die wichtige Tourismuszukunft bei uns schwer treffen. Ihnen allen stünde ein wichtiges Naherholungsgebiet nicht mehr für ein „ruhiges Wochenende“ zur Verfügung.

Dabei ist diese Belastung alles andere als zwingend. Es ist auch keine „St-Florians-Frage“. Denn es gibt bei uns die Möglichkeit eines „Drumherumfliegens“ mit massiver Reduktion der betroffenen Bevölkerungszahlen. Eine solche Routenführung ist auch bei Abflügen möglich. Die aktuell vorgesehene Linie genau über Rehbrücke, Wilhelmshorst, Geltow, Caputh, Petzow und Werder/Glindow ist die korrekte Lösung der Aufgabe: *„Zeichnen Sie eine Linie, die westlich von Potsdam die maximale Bevölkerungsanzahl trifft“*. Das kann und darf nicht das Endergebnis sein.

Erst Recht gibt es Verbesserungsmöglichkeiten bei Anflügen: Westlich von Werder/Havel gibt es ein sehr schwach besiedeltes Gebiet, in dem heute ein Schwerpunkt der Routenführung Richtung Tegel liegt. Wenn man den Verkehr dort in großer Höhe heranzführt und dann im continuous descent approach südlich der Autobahn nach BBI führt, bedeutet das deutlich weniger Lärm und Abgase für alle weiter betroffenen. Wenn die Flugzeuge stattdessen schon über Werder 1.000 Meter tief sind, müssen sie diese Höhe auf dem weiteren Weg Richtung BBI halten und entsprechend stark „Gas geben“. Das Überfliegen von Werder, Potsdam und Stahnsdorf bei Anflügen ist jedenfalls keineswegs zwingend. Ich verweise dazu auf anliegende Datei „Alternative Anflug“. Bitte bedenken Sie: Der nächste Flughafen ist 100 km entfernt. Ein Umweg von 20 km, der dann noch dazu ein treibstoffsparendes Anflugverfahren erlaubt, wird offensichtlich nicht dazu führen, dass Fluggesellschaften BBI nicht anfliegen wollen. Das sind Ammenmärchen der Airlines!

Wie Sie wissen, ist es unseren Kommunen Werder, Nuthetal, Schwielowsee und Michendorf bislang verwehrt, in der BBI-Fluglärmkommission mitzuarbeiten. Ich bitte Sie alle daher herzlich: Denken Sie vorrangig an sich – das ist menschlich und in Ordnung. Denken Sie dann aber auch an uns. Unsere Region darf nicht „die bequeme Lösung“ für die Lasten im Nordwesten sein. Das sinnvolle Optimieren der Routen mit dem Umfliegen von Besiedlungen wo immer möglich darf nicht an der Westgrenze Potsdams enden. Auch bei uns muss gelten: Bürgerschutz vor Airline-Interessen.

Mit freundlichen Grüßen

Peter Kreilinger

für die Bürgerinitiative „Fluglärmfreie Havelseen“