

„Außen rum
statt oben drüber!“

**EINE REGION
WEHRT SICH.**



BI STAHNSDORF GEGEN FLUGLÄRM

TELTOW – KLEINMACHNOW - STAHNSDORF

**FRAGENKATALOG DER BÜRGERINITIATIVE
ZUR ÖFFENTLICHEN ANHÖRUNG IM
AUSSCHUSS FÜR INFRASTRUKTUR UND
LANDWIRTSCHAFT,
7. APRIL 2011,
LANDTAG BRANDENBURG**

**„SCHUTZ DER MENSCHLICHEN GESUNDHEIT:
UMFASSENDES NACHTFLUGVERBOT AM FLUGHAFEN BERLIN
BRANDENBURG "WILLY BRANDT" (IATA-CODE BER)
VON 22.00 UHR BIS 06.00 UHR SICHERN.“**

www.FluglaermBER.de
StahnsdorfgegenFluglaerm@web.de

P
R
E
S
S
E
M
A
P
P
E

„Außen rum
statt oben drüber!“

**EINE REGION
WEHRT SICH.**



BI STAHNSDORF GEGEN FLUGLÄRM

TELTOW – KLEINMACHNOW - STAHNSDORF

INHALT

TEIL 1: Fragenkatalog

- 1. Arbeitsplatzverlust durch Nachtflugverbot?**
- 2. Themenbereich Gesundheit**
- 3. Themenbereich Finanzen**
- 4. Allgemeines**

TEIL 2: Hintergrundinformationen

- 1. Gemeinde Stahnsdorf**
- 2. Betroffenheit bis 06.09.2010**
- 3. Betroffenheit seit 06.09.2010**
- 4. Derzeitige Planungen der DFS**
- 5. Kürzel BBI landet in der Realität als „BER“**

**EINE REGION
WEHRT SICH.**



TELTOW – KLEINMACHNOW - STAHNSDORF

TEIL 1

**Fragen, die die Bürger in der
Anhörung stellen würden!**

FRAGENKATALOG



ARBEITSPLATZVERLUST DURCH NACHTFLUGVERBOT?

1. Am 28.02.11 führte in der Anhörung des Abgeordnetenhauses von Berlin der Geschäftsführer der Flughafengesellschaft Berlin-Schönefeld GmbH (FBS), Prof. Dr. Rainer Schwarz, aus:

„Wenn in Randzeiten nicht geflogen werden kann, kostet uns das 18.000 Arbeitsplätze“

(Berliner Morgenpost, 01.03.11).

Ausweislich der Internetseite der FBS werden jetzt (2009) rund 18.000 Menschen unmittelbar auf beiden Flughäfen (TXL und SXF) beschäftigt. Nach einer von der FBS in Auftrag gegebenen Studie werden im Jahre 2012 nur noch 16.500 Menschen direkt am BER beschäftigt sein.

Auf welche nachprüfbaren Fakten stützt sich die Behauptung von Prof. Dr. Schwarz, im Falle eines Nachtflugverbotes von 22 bis 6 Uhr entfielen 18.000 Arbeitsplätze?

2. Die Planfeststellungsbehörde selbst hat im Planergänzungsbeschluss in Zweifel gezogen, dass sich die von Gutachtern ermittelten positiven Effekte exakt quantifizieren und qualifizieren lassen.

Wieso, Herr Prof. Schwarz, nehmen Sie für sich in öffentlichen Äußerungen in Anspruch, genaue Effekte quantifizieren und qualifizieren zu können?



ARBEITSPLATZVERLUST DURCH NACHTFLUGVERBOT?

3. **Wie viele Arbeitsplätze an den drei ehemaligen Flughäfen Tempelhof (THF), Tegel (TXL) und Schönefeld (SXF) fallen allein durch Synergieeffekte, ausgelöst durch den Zusammenschluss von bisher drei Flughäfen zum Flughafen Berlin Brandenburg (BER), weg?**

4. **Wie viele der in Schönefeld für das Jahr 2012 prognostizierten 16.500 Arbeitsplätze sind bereits heute an den Flughäfen Tegel (TXL) und Schönefeld (SXF) vorhanden?**

5. **Rechtfertigt Ihrer Auffassung nach die Schaffung einer begrenzten Anzahl von Arbeitsplätzen eine Beeinträchtigung der Lebensqualität gegebenenfalls sogar der Gesundheit und des Lebens von mehreren hunderttausend Menschen?**



THEMENBEREICH GESUNDHEIT

1. Gegen Straßen- und Eisenbahnverkehrslärm können sich Bürger dadurch schützen, dass sie z.B. die Kinder- und Schlafzimmer auf die der Lärmquelle abgewandte Seite des Hauses verlegen oder diese durch Lärmschutzwände geschützt werden.

Wie können sich die Bürger, die nicht im Schallschutzprogramm sind, vergleichbar vor Fluglärm schützen?

2. **Haben Sie Kinder? Wenn ja, schlafen diese nur in der Zeit von 0 bis 5 Uhr, dem bisher vorgesehenen Nachtflugverbot?**
3. **Warum hat sich das Umweltbundesamt für ein Nachtflugverbot von 23 bis 6 Uhr ausgesprochen?**
4. Nach Novellierung des Fluglärmsgesetzes von 2007 muss zwischen 22 und 6 Uhr das Maximalpegelhäufigkeitskriterium L_{Amax} bei der Beurteilung der Zulässigkeit der Nutzung bestimmter Flugrouten Anwendung finden und nicht nur das Dauerschallpegelkriterium L_{Aeq} . Dies gilt immer bei Neubau oder wesentlichen Änderungen von Flughäfen. (§2 (2) und §3 FluLärmG)

Ist dies dem Flughafen bewusst und wird er dies entsprechend umsetzen?



THEMENBEREICH GESUNDHEIT

5. Sind die zu erwartenden Kosten der nachgewiesenen Gesundheitsschädigungen durch Fluglärm, insbesondere in der Nacht, in eine volkswirtschaftliche Gesamtrechnung bzw. betriebswirtschaftliche Ergebnisbetrachtung aufgenommen worden?
6. Wenn ja, in welcher Höhe bewegen sich dieser Gesundheitskosten?
7. Wenn nein, warum wurden diese Kosten bisher in der gesamtwirtschaftlichen Betrachtung nicht berücksichtigt? Wann werden diese Kosten ermittelt?
8. Sind in den bisherigen Lärmbetrachtungen die Lärmleitlinien der Weltgesundheitsorganisation (WHO) beachtet worden, nach denen bereits zwischen 40 und 55 dB(A) gesundheitliche Schädigungen in der Bevölkerung festgestellt werden und über 55 dB(A) von der WHO bereits als gefährlich für die Bevölkerung eingestuft werden?



THEMENBEREICH FINANZEN

1. Dem Urteil des Bundesverwaltungsgericht von 2006 ist Folgendes zu entnehmen:

„Die bisherige Praxis belegt indes, dass kein Flughafen um seine Existenz bangen muss, nur weil er Nachtflugbeschränkungen beachten muss. Warum das, was in der einen oder anderen Variante anderenorts Allgemeingut ist, in Schönefeld künftig „nicht angemessen“ bzw. „nicht angezeigt“ sein sollte (PFB S. 641 f.), wird im Planfeststellungsbeschluss nicht dargelegt und ist auch sonst aus den Umständen nicht ersichtlich.“ (BVerwG 4 A 1073.04, S. 123)

Welche Auswirkungen hätte ein Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr für die Existenz des Flughafens Berlin Brandenburg (BER)?

2. **Auf welchen konkreten und nachprüfbaren Fakten beruht Ihre Antwort?**



ALLGEMEINES

1. Der Standort Schönefeld war nach dem Raumordnungsverfahren der am schlechtesten geeignete Standort für einen Flughafen. Durch die politisch motivierte Standortwahl musste damals in Kauf genommen werden, dass zum Schutz der Bevölkerung ein uneingeschränkter Flugbetrieb unmöglich ist. Es war also bekannt, dass ein Flughafen am Standort Schönefeld nicht rund um die Uhr betrieben werden könnte, wie dies z.B. in Sperenberg möglich geworden wäre.

Warum fühlen Sie sich heute an diesen Einschränkungen nicht mehr gebunden?

2. **Herr Hunold, wie bewerten Sie das Umschwenken?**
3. In einem Interview mit der Zeitschrift "WirtschaftsWoche" vom 5. März dieses Jahres sagten Sie, dass »airberlin« als einzige Airline in Berlin-Tegel (TXL) ein Drehkreuz hätte und damit ihre Maschinen fülle.

Wie sehen Sie in diesem Zusammenhang die Chancen von »airberlin« am zukünftigen Flughafen Berlin Brandenburg (BER), der ja laut Planfeststellungsbeschluss und in diesem Punkt auch bestätigt durch das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts von 2006, als Ziel eben nicht als Drehkreuz in der Bundesrepublik, sondern allein zur Deckung des Luftverkehrsbedarfs der Länder Berlin und Brandenburg (Z1 des LEP FS) errichtet wird?

Zitat aus dem Urteil des BVwG: "Gegenstand der Landesplanung ist nicht ein internationaler Großflughafen [Drehkreuz] mit vier Start- und Landebahnen für 60 Mio. Passagiere, sondern ein "mittelgroßer Verkehrsflughafen mit einem modernen Zwei-Bahnen-Svstem" [für die Länder Berlin und Brandenburg] (Nr. 5.4.1 Abs. 3, Nr. 6 Buchst. c zu Z 1 des LEP FS)".

**EINE REGION
WEHRT SICH.**



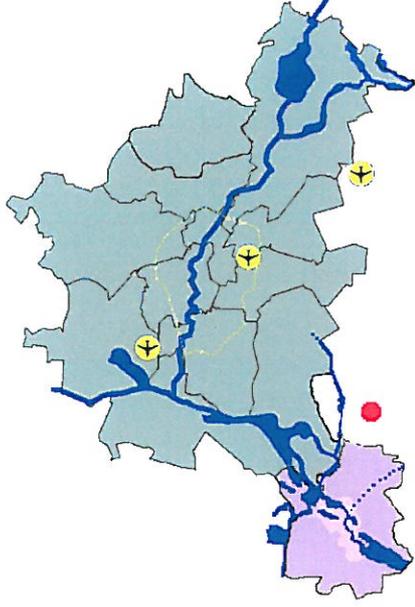
TELTOW – KLEINMACHNOW - STAHNSDORF

TEIL 2

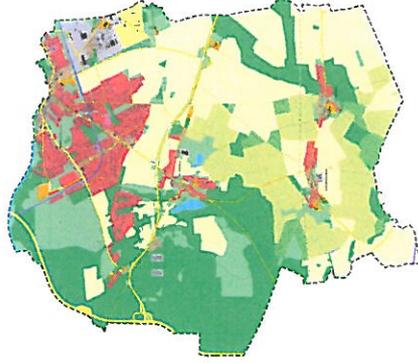
HINTERGRUNDINFORMATIONEN



Gemeinde Stahnsdorf



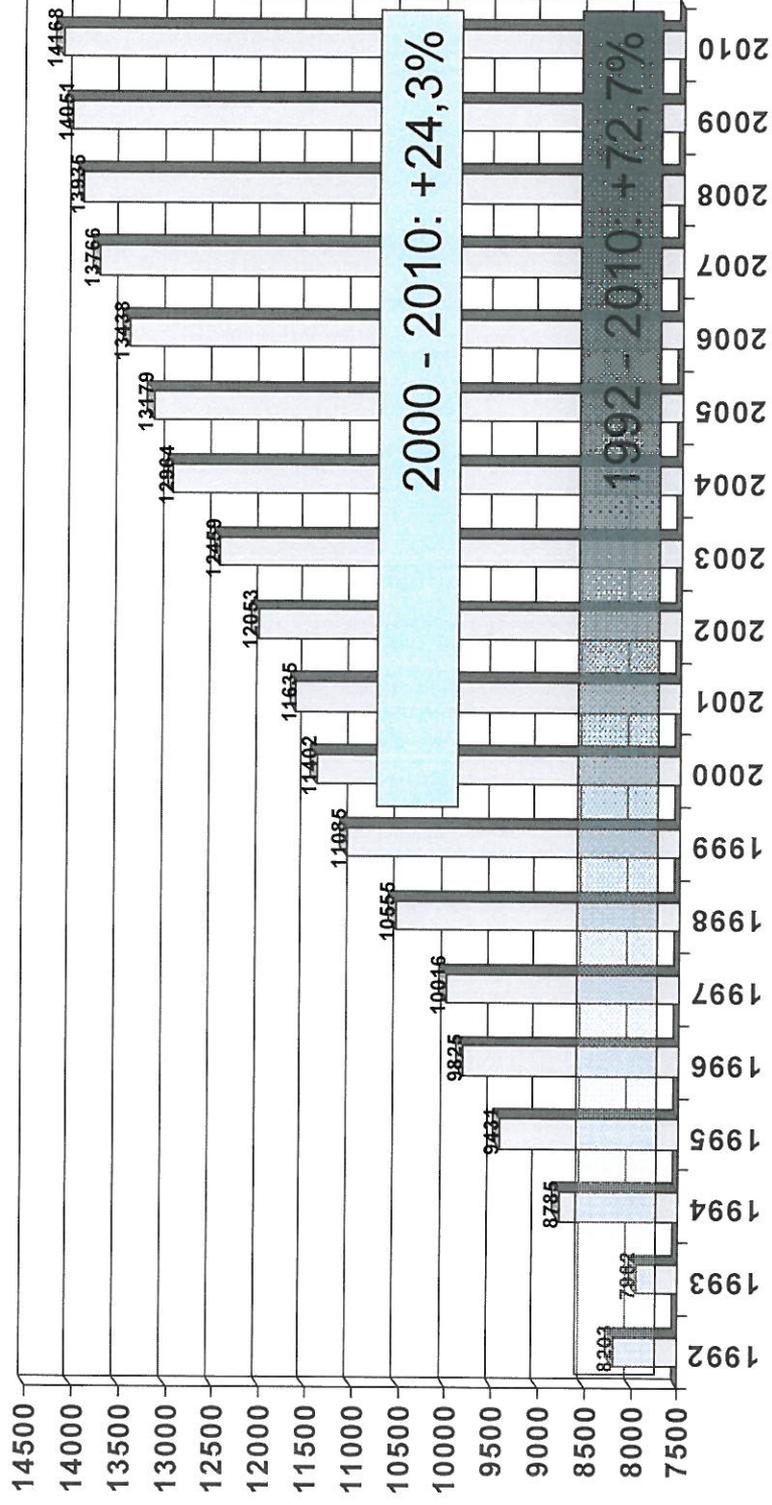
- Lage: südlich der Bundeshauptstadt Berlin und der Stadt Teltow im Osten
Westen
zwischen der Landeshauptstadt Potsdam im
20 km zum Stadtzentrum von Berlin und
10 km vom Stadtzentrum von Potsdam
im Landkreis Potsdam-Mittelmark [PM]
- Fläche: 49,06 km²



- Einwohner-
zahl: 14.168 (10/2010)
- Ort u. Stahnsdorf (Ort)
Ortsteile: Güterfelde mit Kienwerder,
Schenkenhorst,
Sputendorf



Bevölkerungsentwicklung der Gemeinde Stahnsdorf 1992 - 2010



Stand:
1992 – 2003: 30. Sep.
2004 – 2009: 31. Dez.
2010: 27. Okt.

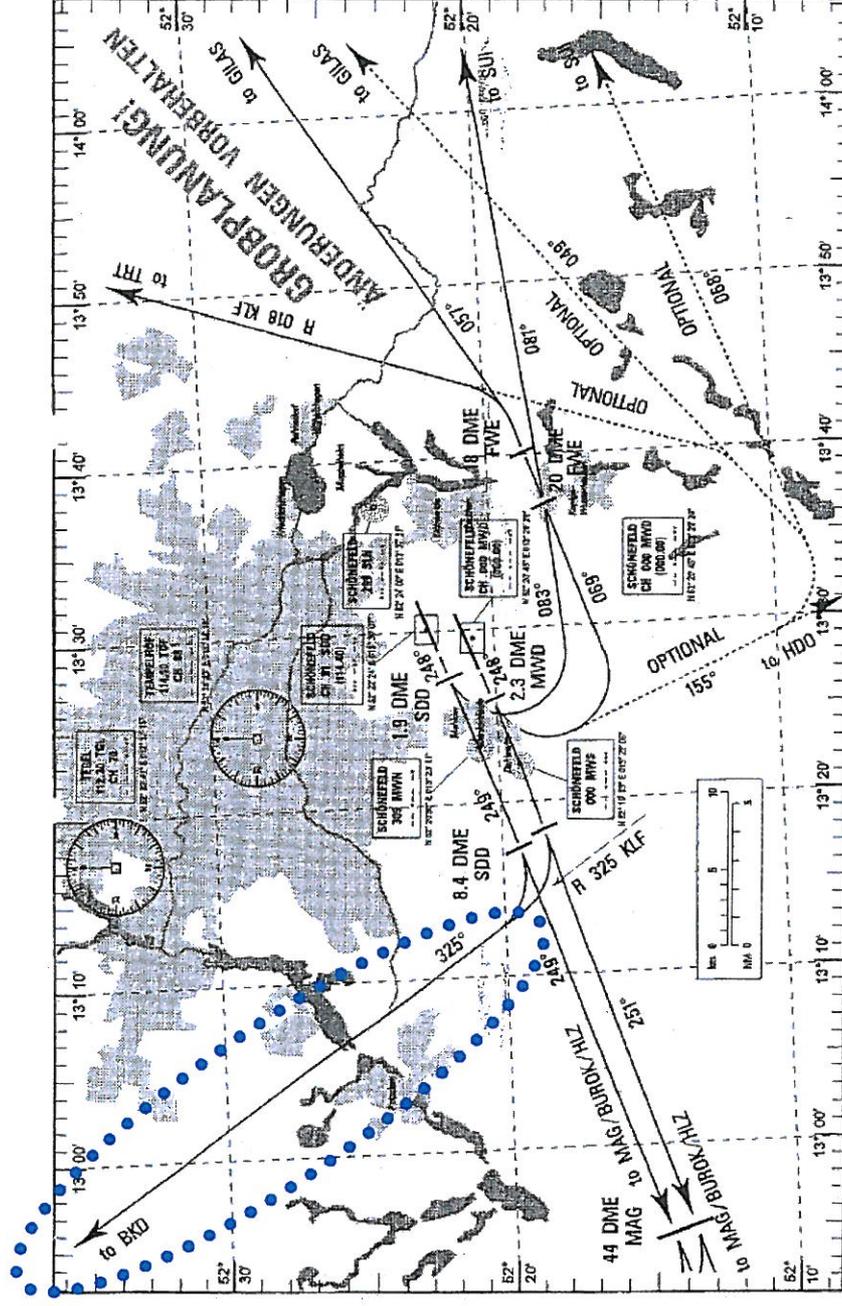
„Außen rum statt oben drüber!“
BI STAHNSDORF GEGEN FLUGLÄRM



EINE REGION WEHRT SICH.
TELTOW – KLEINMACHNOW - STAHNSDORF

... bis zum 6. Sep. 2010 hieß es: „Stahnsdorf wird nicht betroffen sein“

to Funkfeuer BKD
Nordwesteuropa
z.B. Bergen, Glasgow
(wenige tägliche Flüge
ca. max. 23 lt. Planfest-
stellungsbeschluss)



Stand: 30. 03. 1998 DFS DEUTSCHE FLUGSICHERUNG GMBH BERLIN-BRANDENBURG INTERNATIONAL
FLL 23 DEPARTURE RWY 25L/25R

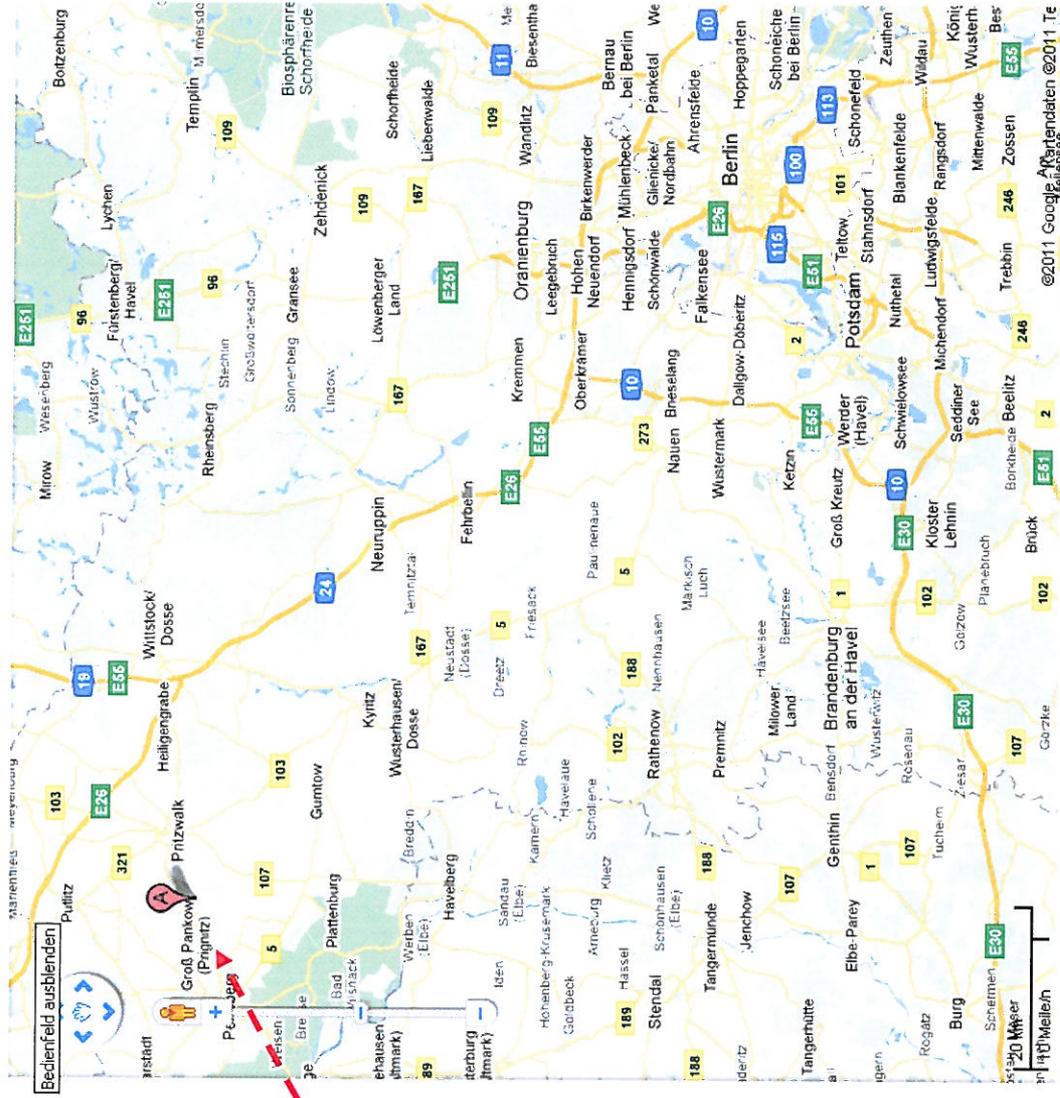
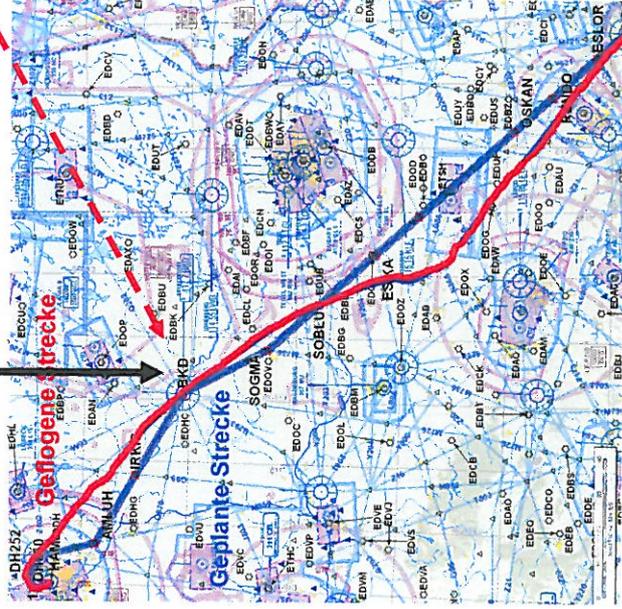
„Außen rum statt oben drüber!“
 BI STAHNSDORF GEGEN FLUGLÄRM



EINE REGION WEHRT SICH.
 TELTOW – KLEINMACHNOW - STAHNSDORF

 **16928 Groß Pankow** - mehr Infos »
 Routenplaner In der Nähe suchen Mehr▼

to BKD = Funkfeuer
 Brunkendorf



©2011 Google, Kartendaten ©2011 Te...

„Außen rum statt oben drüber!“
 BI STAHNSDORF GEGEN FLUGLÄRM



EINE REGION WEHRT SICH.
 TELTOW – KLEINMACHNOW - STAHNSDORF

... seit dem 6. September 2011 soll Stahnsdorf massiv betroffen sein ...

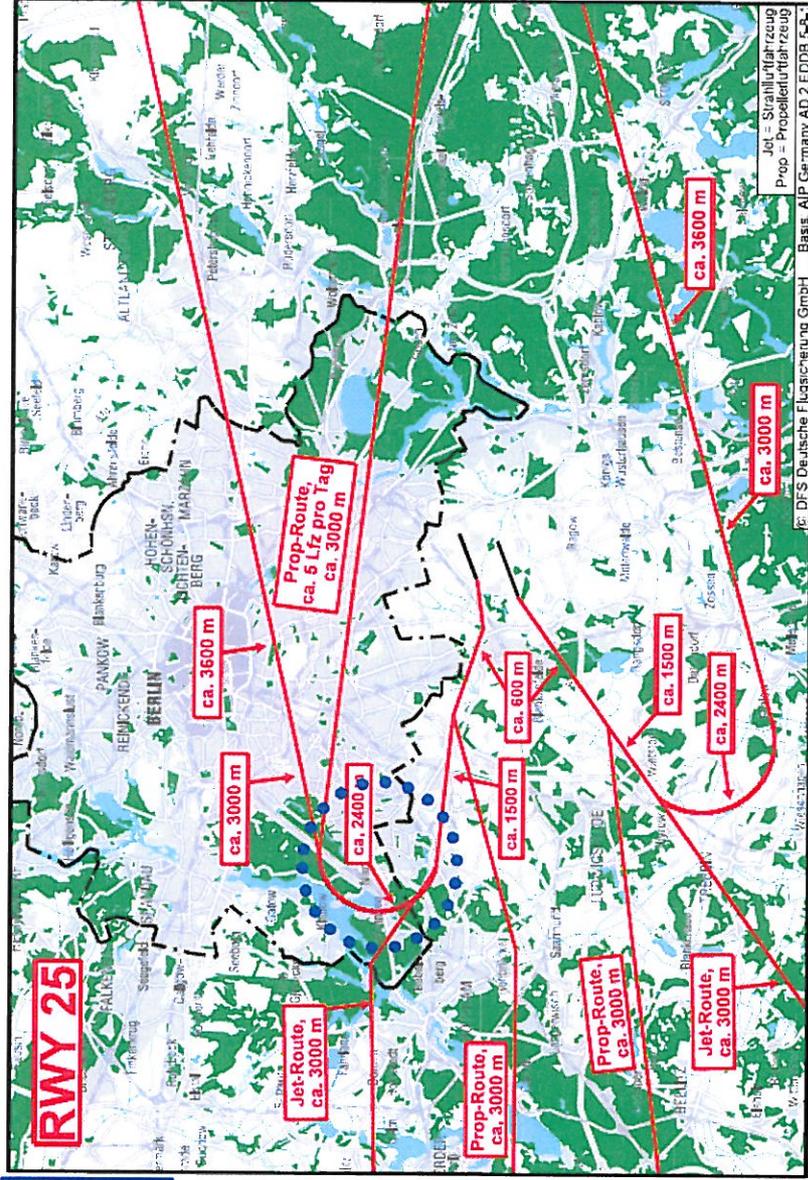
to Funkfeuer BKD
 Nordwesteuropa
 aus PFB ist nicht
 mehr vorgesehen !

Westeuropa

Nordosteuropa
 z.B. Helsinki,
 St. Petersburg

Osteuropa
 z.B. Moskau

Asien
 z.B. Shanghai, Peking



ENTWURF, Stand 08.10.2010 Die eingezeichneten Linien geben lediglich eine Grobplanung wieder. Die Darstellung der Flugverfahren auf dieser Karte ist vorläufig und unverbindlich. Die endgültige Festlegung der Flugverfahren erfolgt erst durch das Bundesaufsichtsam für Flugsicherung gem. §27a Abs. 2 Satz 1 LuftVO.

„Außen rum statt oben drüber!“

BI STAHNSDORF GEGEN FLUGLÄRM

EINE REGION WEHRT SICH.

TELTOW – KLEINMACHNOW - STAHNSDORF



Das Kürzel „BBI“ landet in der Realität als „BER“

Da seitens der Politik und der Flughafengesellschaft der zukünftige Flughafen in Schönefeld als Drehkreuz und als internationaler oder sogar interkontinentaler Großflughafen bezeichnet wird, sollen nachfolgend einige Klarstellungen die suggestiven Marketingbezeichnungen zurechtrücken und klarstellen:

Der neue Flughafen in Schönefeld ist nicht als Drehkreuz genehmigt, sondern lt. Auszug aus dem Urteil des BVerwG vom 16.03.2006, Ziffer 157.: „... Gegenstand der Landesplanung ist nicht (mehr) ein internationaler Großflughafen mit vier Start- und Landebahnen für 60 Mio. Passagiere, sondern ein „mittelgroßer Verkehrsflughafen“ mit einem „modernen Zwei-Bahnen-System““

Die interkontinentale Drehkreuzfunktion soll auch durch den Marketingnamen BBI suggeriert werden, ist jedoch nicht korrekt: *„Der neue Großflughafen wurde bis Ende 2009 als Flughafen Berlin Brandenburg International (BBI) bezeichnet. Da das IATA-Kürzel BBI bereits an den indischen Flughafen Biju Patnaik Airport in Bhubaneswar vergeben ist, legte der Aufsichtsrat der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH am 11. Dezember 2009 den neuen Hauptnamen Flughafen Berlin Brandenburg (BER) und den Beinamen „Willy Brandt“ fest. Allerdings verwendete die Flughafengesellschaft beim Richtfest im Mai 2010 immer noch den Namen Berlin Brandenburg International.“*

Offizielles IATA-Kürzel für den bisherigen Flughafen: **SXF** für Schönefeld

Offizielles IATA-Kürzel für den neuen Flughafen: **BER** Flughafen Berlin Brandenburg mit Beiname „Willy Brandt“

Bisheriger „Marketingname“ BBI: **BerlinBrandenburgInternational**

Neuer „Marketingname“ BER: **BERlinRegional**

Zukünftig sollte man den neuen Flughafen in Schönefeld korrekter Weise mit **BER** abkürzen und ihn als **BerlinRegional** bezeichnen. Wir werden dies verstärkt tun und den Traum vom interkontinentalen Drehkreuz nicht mehr befördern helfen: Unsere Infoplattform www.FluglaermBBI.de ist jetzt auch unter der Bezeichnung www.FluglaermBER.de zu finden.

Biju Patnak Airport in Bhubaneswar



IATA: BBI – ICAO: VEBS
(Foto: Quelle: Wikipedia)

„Außen rum statt oben drüber!“
BI STAHNSDORF GEGEN FLUGLÄRM

EINE REGION WEHRT SICH.
TELTOW – KLEINMACHNOW - STAHNSDORF



Titelseite „Der Tagesspiegel“, Montag, 24. Januar 2010, Nr. 20867

Fluchrouten – Tausende protestieren lautstark



Am Boden. Gegen den drohenden Fluglärm demonstrieren am Sonntag nach Angaben der Veranstalter 15.000 Menschen vor dem alten Flughafengebäude in Schönefeld. Die Polizei nannte 12.000 Demonstranten. Zuvor forderten tausende Flughafengegner einen Baustopp für den neuen Flughafen (Seite 9).

Foto: David/Huebner