



**Für Nachtflugverbot
und gegen ein
internat. Drehkreuz!**



Inhaltsverzeichnis

Fluglärm macht krank	2
Nachtflugverbot kostet Arbeitsplätze	4
Nachtflug - Volksbegehren	5
Transparenz - die Brandenburger Variante	5
Dritte Landebahn - und sie lügen schon wieder	5
Schallschutz – wo ist er?	6
große Politik und kleine Hoffnung	7
Wirtschaftsnews	7
nächste Termine	8



Liebe Mitstreiter,

Sie werden in diesen Tagen die Flyer für die nächste Großdemonstration in Schönefeld in Ihren Briefkästen finden und die Plakate in den Straßen bemerken. Es handelt sich um eine bundesweite Demonstration, die zeitgleich und unter einem einheitlichen Motto an 6 Flughafenstandorten in Deutschland stattfindet.

Die Demonstration steht unter dem Motto: **Fluglärm macht krank!**

Wir möchten unseren Newsletter unter das gleiche Motto stellen und Sie schwerpunktmäßig über dieses Thema informieren.

Uns allen ist dabei klar, dass die flughafennahe Gemeinden wie Wildau und Königs Wusterhausen immer Flugzeuge hören werden. Aber selbst wenn jeder Berliner und Brandenburger wie bisher in den Urlaub fliegen und die Region Besucher empfangen möchte und soll - dafür braucht es weder einen unabhängigen Parallelverkehr mit abknickenden Flugrouten über unserer Region noch Nachtflüge. Diese Dinge verlangen allein die Fluggesellschaften, um ihren Profit zu steigern. Den Preis dafür bezahlen wir.

Fluglärm macht krank

Die Deutsche Herzstiftung hat ein strenges Nachtflugverbot gefordert, weil durch Fluglärm in der Nacht die Erholungsphase fehlt, die für Körper und Seele unbedingt notwendig ist. Fluglärm ist für die Entstehung von Herz- Kreislauf-Erkrankungen – insbesondere Bluthochdruck, Herzinfarkt und Schlaganfall – und Depressionen, eventuell auch Tumorerkrankungen, verantwortlich. Bei Kindern kann es zu psychomotorischen Entwicklungsstörungen kommen.

Eine Vielzahl wissenschaftlicher Studien belegt diesen Zusammenhang. In ihrer Leitlinie für Nachtlärm (Night Noise Guidelines) hat die WHO den Wert für den nächtlichen mittleren Schalldruckpegel außerhalb von Wohnungen von 45 dB(A) auf 40 dB(A) gesenkt. Dies sei notwendig, um die Bevölkerung, besonders Kinder, chronisch Kranke und Ältere, vor gesundheitsschädigenden Wirkungen des Nachtlärms zu schützen. Warum sonst gibt es Tempolimits zwischen 22 und 6 Uhr auf Autobahnen und Straßen. Das Umweltbundesamt hat seine Forderung nach einem strengen Nachtflugverbot vor wenigen Tagen genau aus diesen Gründen erneuert. Gerade Kinder leiden unter der Lärmbelastung. Für den Bereich des Frankfurter Flughafens wurde ein direkter Zusammenhang von steigender Lärmbelastung und abnehmender Lesefähigkeit von Kindern festgestellt.

Untersuchungen eines schwedischen Forscherteams (Eriksson et al., Epidemiol., 2007) an 2 027 Männern im Alter zwischen 35 und 56 Jahren über einen Zeitraum von zehn Jahren ergab folgendes: Das Risiko eines Bluthochdrucks erhöhte sich in Untersuchungen um 19 Prozent bei Personen, die einer Fluglärmbelastung von über 50 dB(A) ausgesetzt waren. Bei einem Maximalpegel von 70 dB(A) erhöhte sich das Risiko um 20 Prozent. Die HYENA-Studie (Jarup et al., Environmental Health Perspectives, 2008), die sich auf eine Untersuchung an mehreren europäischen Flughäfen stützt, ist zu dem Ergebnis gekommen, dass bei einer Zunahme des nächtlichen Schallpegels um 10 dB(A) sich das Risiko einer Hochdruckerkrankung um 14 Prozent erhöht.

Neu ist ein deutlicher Zusammenhang zwischen Herzinfarktsterblichkeit und Fluglärm, den eine Schweizer Studie nachgewiesen hat (Huss et al., Epidemiol., 2010). Untersucht wurde die Sterblichkeit anhand von 4,6 Millionen Erwachsenen in der Schweiz, die älter als 30 Jahre waren, über einen Zeitraum von fünf Jahren. Die Forscher fanden heraus, dass bei Personen mit einer starken Fluglärmbelastung von über 60 dB(A) ein um 30 Prozent höheres Risiko an einem Herzinfarkt



zu sterben besteht, verglichen mit Personen, die einer Belastung von 45 dB(A) ausgesetzt sind. Lebte jemand mindestens 15 Jahre an demselben Ort unter dauerhafter Fluglärmbelastung, erhöhte sich dieses Risiko sogar um 50 Prozent. Ergebnisse einer Studie des Umweltbundesamts (Greiser, Umwelt und Gesundheit 1/2010) zu Herz-Kreislauf- und psychischen Erkrankungen im Umfeld des Flughafens Köln-Bonn zeigen: Bereits bei relativ geringen nächtlichen Dauerschallpegeln wie 50 dB(A) haben sich Risikozuwachse von mehr als 50 Prozent ergeben. Liegt bei Tag ein Dauerschallpegel von 60 dB(A) vor, steigt das Erkrankungsrisiko für eine stationär zu behandelnde koronare Herzkrankheit (KHK) ab dem 40. Lebensjahr bei Männern um 61 Prozent bzw. bei Frauen um 80 Prozent an. Bereits 53 dB(A) bei Nacht erhöhen das Erkrankungsrisiko für eine KHK bei Männern um 32 Prozent und bei Frauen um 96 Prozent. Das Erkrankungsrisiko für einen Schlaganfall steigt sogar um 58 Prozent bei Männern und um 122 Prozent bei Frauen, wenn nachts 53 dB(A) gemessen werden. •

Auch unseren Politikern sind die Ergebnisse der Studien bestens bekannt. So hat sich das damals von Herrn Platzeck geführte Umweltministerium des Landes Brandenburg im Jahre 1994 wegen der bekannten Gesundheitsgefahren gegen den Standort Schönefeld ausgesprochen.

Wörtlich hieß es „Aus Sicht des Immissionsschutzes ist wegen der großen Anzahl lärmbeeinträchtigter Menschen, die insbesondere bei Nachtflugverkehr mit hoher Wahrscheinlichkeit einem Herzinfarktrisiko ausgesetzt werden würden, der Standort Schönefeld-Süd auszuschließen, um das grundgesetzlich geschützte Recht auf Leben und körperliche Unversehrtheit (GG Art. 2 (2)) gewährleisten zu können.“ ... „Die Morbiditäts- und Mortalitätsrate durch Herzinfarkt wird schon ab Spitzenpegeln unter – mit Sicherheit aber ab – 55 dB (A) am Aufenthaltsort eines schlafenden Menschen signifikant erhöht. Nur bei einem strikten Nachtflugverbot wäre die o. g. Veto-Schlussfolgerung abmilderungsfähig.“

Heute verkündet Herr Platzeck, dass es mit ihm ein Nachtflugverbot nicht geben wird.

Der Bereich Wildau/ Königs Wusterhausen wird ab dem 3.6.2012 bei Ostwind unter einem Lärmteppich von 55 bis 65 Dezibel begraben werden. Sollten die Flugzeuge (was von erfahrenen Fluglotsen erwartet wird) statt der "Fleischerhaken-Flugroute" 5 eine Abkürzung nach der scharfen Südkurve nehmen, wird es noch viel schlimmer.



Nachtflugverbot kostet Arbeitsplätze

Stimmt das?

Zunächst einmal muss man sich vor Augen führen, dass der Flughafen die versprochenen 40.000 oder teilweise 70.000 neuen Arbeitsplätze mit Sicherheit nicht erschaffen wird. Viele von Ihnen werden die aufschlussreiche Reportage im ZDF zur Job-Lüge am Frankfurter Flughafen gesehen haben. Nachgewiesen wurde darin, dass die überwiegende Anzahl der "neuen" Arbeitsplätze tatsächlich nur Verlagerungen sind. Der Flughafen zieht Arbeitskräfte zwar an, aber er schafft nur wenig neue. Im Fall des BER liegt das für den Bereich des Flughafenbetriebes auf der Hand, da es mit zwei, nehmen wir noch Tempelhof sind es sogar drei, zusammengeführten Flughäfen bereits ausreichend Personal gibt. Gesucht werden vor allem Mitarbeiter im Servicebereich, die für wenig Geld im 24-Stunden Schichtdienst arbeiten. In den Gewerbegebieten werden sich demgegenüber viele Firmen wiederfinden, die mit ihren Mitarbeitern einfach nur umgezogen sind.

Die Kosten eines Nachtflugverbotes sind weit geringer als die Politiker behaupten.

Im Gegenteil - Untersuchungen für den Flughafen London Heathrow haben ergeben, dass es sogar billiger ist, als die Folgekosten des Nachtlärms.

In einer Kosten-Nutzen-Analyse des unabhängigen niederländischen Forschungs- und Beratungsinstituts CE Delft haben Wissenschaftler drei Szenarien untersucht und diese der derzeitigen Nachtflugpraxis gegenübergestellt:

1. Alle Nachtflüge werden neu als Tag-Verbindungen geplant
 2. Bei der Verlegung auf die Tagstunden gehen einige Verbindungen verloren, so dass es zu einem entsprechenden Rückgang der Passagierzahlen kommt
 3. Alle Flüge, die zur Zeit nachts starten oder landen, werden ersatzlos gestrichen
- Die Schlussfolgerung aus allen Szenarien: Ein Nachtflugverbot ist kostengünstiger!*

Die Spannweite der Ergebnisse der Kosten-Nutzen-Untersuchung zeigt auf der einen Seite jährliche Ersparnisse für die britische Volkswirtschaft von fast 860 Mio. Pfund (= ca. 1 Mrd. €), weil durch das Nachtflugverbot gesundheitliche Schäden durch Schlafstörungen und Stress abnehmen und die Kosten hierfür sinken. Diesem „gesellschaftlichen Gewinn“ steht auf der anderen Seite ein Verlust für den Flughafenbetreiber und die Airlines durch das Nachtflugverbot in Höhe von 35 Mio. Pfund gegenüber. Dieser Verlust entsteht aber nur, wenn alle Nachtflug-Passagiere nach einem Nachtflugverbot Heathrow künftig komplett meiden würden. Das halten die Wissenschaftler jedoch für höchst unwahrscheinlich. (Quelle: Ban on night flights at Heathrow Airport A quick scan Social Cost Benefit Analysis Delft, CE Delft, January 2011, S. 41 www.cedelft.eu)

Der SPIEGEL berichtet, dass Experten auch in Deutschland mit drastischen Gesundheitskosten durch Nachtflug rechnen - allein in Frankfurt mit 400 Millionen Euro Behandlungskosten in den nächsten zehn Jahren. Die Zahl ergab sich nach Untersuchungen des Umweltbundesamtes.

Problematisch dabei ist nur, dass den Politikern unsere Gesundheit offensichtlich nicht so wichtig ist, wie ein Gewinn des Flughafens. Die Gesundheitskosten tragen am Ende wir und nicht die Politiker, die im Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft sitzen.



Nachtflug - Volksbegehren

Die Anmeldung des Volksbegehrens wurde bei der zuständigen Stelle beantragt. Die Verfahrensverordnung für das neue Gesetz kann frühestens zum 18.04.2012 in den Hauptausschuss des Landtages gelangen. Anschließend sind nochmals zwei Wochen für die Gemeinden zur Organisation der Listeneintragung vorgesehen. Mit dem Start des Volkbegehrens gegen Nachtflug ist also nicht vor Mai zu rechnen.

In sechs Monaten müssen dann mindestens 80.000 Unterschriften abgegeben werden. Auch Notare und alle zur Beglaubigung ermächtigten Stellen können bei den Bürgermeistern die amtlichen Eintragungslisten anfordern. Jeder Bürger kann in seinem Rathaus z. B. per Brief oder auch per Mail (in diesem Fall muss er sein Geburtsdatum mit angeben) einen Eintragungsschein anfordern und diesen dann wie bei einer Briefwahl wieder ans Rathaus zurückschicken. Die Bürgermeister sind gesetzlich verpflichtet, die Regeln und Bedingungen für das Volksbegehren ortsüblich öffentlich bekannt zu machen. Das Mindestwahlalter wurde auf 16 Jahre herabgesetzt.

Wir halten Sie auf dem Laufenden!

Transparenz - die Brandenburger Variante

Die BI Kleinmachnow hat Akteneinsicht in die Planungsunterlagen beantragt. Dem Anwalt der BI Philipp Heinz lag viel daran, Einsicht in das Protokoll der berichtigten Flugroutenabsprache vom 29.9.1998 zu erlangen, das bei der Flughafengesellschaft vorliegt. Das ist nämlich in anderen Akten nicht mehr auffindbar. Damals wurde von der DFS festgestellt, dass der neue Flughafen in Schönefeld mit abknickenden Flugrouten betrieben wird. Der seinerzeitige Berliner Flughafen- und Schönefeld-Projekt-Planungs-Chef Herberg hat diese Vereinbarung für die Öffentlichkeit gekippt. Zur Täuschung der betroffenen Bürger über das wahre Ausmaß der Fluglärm- und Abgas- Lasten wurde weiter mit geraden Routen geplant. Das Verwaltungsgericht Cottbus hat das Akteneinsichtsgesuch abgelehnt, da ein Interesse nicht gegeben sei. Die BI will dagegen in Beschwerde gehen.

Dritte Landebahn - und sie lügen schon wieder

Herr Vogelsänger und Herr Platzeck haben der Dritten Landebahn gegenüber den Medien durchaus eine Absage erteilt oder jedenfalls fehlende Phantasie für diese Pläne geäußert. Wie wenig man sich auf diese Lippenbekenntnisse verlassen kann, zeigt u.a. folgendes: Für die Landtagssitzung am 23.2.2012 hatte der Landtagsabgeordnete Christoph Schulze einen Antrag eingebracht, durch der Bau einer dritten Landebahn per Gesetz ausgeschlossen werden sollte. Der Antrag wurde abgelehnt.

Warum das, wo sich doch der Landtag Brandenburg am 16.12.2011 ganz bürgerfreundlich gegen den Bau ausgesprochen hat?

Da wäre es nur konsequent gewesen, dem Antrag von Herrn Schulze nachzugehen. Wäre es, aber ein einfacher Landtagsbeschluss ist zum Ende der Wahlperiode nichts mehr wert und ein wirkliches Verbot der 3. Start- und Landebahn wäre nur durch Gesetz zu erreichen. Aber das möchten unsere Politiker eben gar nicht. Es ist mittlerweile bekannt, dass es entgegen den Behauptungen und Beteuerungen der Landesregierung Brandenburg sehr wohl eine Planung und einen Planungsvorlauf für eine 3.SLB. am Standort gibt. Der Chefarchitekt des BER hat es im Fernsehen vor einiger Zeit ausgeplaudert. Außerdem hat die DFS bereits bei der Planung BER dafür Sorge getragen hat,



dass die Radaranlagen und sonstigen Voraussetzungen so konfiguriert werden, das eine 3. Start- und Landebahn mit erfasst und ohne Umbauten „mitversorgt“ werden kann. Die DFS handelt immer nur im Auftrag der Betreiber und diese gehen ganz offensichtlich davon aus, dass die dritte Bahn kommt. Die unverbindlichen Beschlüsse der derzeitigen Regierungspolitiker stehen dem nicht entgegen.

Der einzige Platz für eine Dritte Startbahn liegt übrigens im Süden. Wer da im Bereich Wildau, KW und Zeuthen noch hofft, dass es schon nicht so schlimm wird, ist grenzenlos naiv.

Schallschutz – wo ist er?

Die Flughafengesellschaft hat einen Antrag auf Klarstellung eingebracht.

Die von der Presse übernommene Formulierung ist nicht ganz korrekt. Der Antrag müsste eigentlich auf Planänderung oder Planergänzung lauten. Sollte der Planfeststellungsbeschluss aber ergänzt oder geändert werden, werden für die betroffenen Bürger neue Klagemöglichkeiten eröffnet. Zu diesem Punkt hat sich das Bundesverwaltungsgericht in seiner Entscheidung von 2006 auch schon recht eindeutig zu Gunsten der Bürger geäußert.

Für den Flughafen geht es dabei in erster Linie ums Geld. Angesichts der bisher geltenden Schutzaufgaben könnte der Flughafen mit Entschädigungszahlungen in dreistelliger Millionenhöhe konfrontiert werden. Hintergrund: Wenn die Einbaukosten für den Schallschutz 30 Prozent des Verkehrswertes eines Hauses übersteigen oder ein Schallschutz nicht möglich ist, hat der Eigentümer Anspruch auf eine Entschädigung in Höhe dieser 30 Prozent. Dies könnte bei 5.000 bis 6.000 Tausend Häusern in den am stärksten betroffenen Gebieten der Fall sein. Das Land Brandenburg ist da in der Zwickmühle. Folgt es dem Flughafen, hat es die Bürger (und wohl auch die Gerichte) gegen sich, bleibt es bei der bisherigen Regelung, kostet es auch Landesgeld.

Wird der mangelhafte Schallschutz der Eröffnung entgegenstehen?

Diese spannende Frage können wir leider nicht beantworten, aber eines ist in diesem Zusammenhang wichtig zu wissen. Der Planfeststellungsbeschluss und auch die einschlägigen Gesetze enthalten keine eindeutige Regelung dazu, in welcher Frist der Schallschutz umzusetzen ist. Für die Gebiete, die in planfestgestellten Lärmschutzzonen liegen, mag die offizielle Inbetriebnahme der maßgebliche Zeitpunkt sein. Dazu hat sich das MIL gerade juristisch beraten lassen. Soweit es eine offizielle Stellungnahme dazu gibt, werden wir Sie informieren.



große Politik und kleine Hoffnung

Frau Ludwig von der Brandenburger **CDU** will den früheren russischen Militärflughafen in Sperenberg als einen möglichen Erweiterungsstandort für den Schönefelder Airport erhalten. Dazu muss man wissen, es ist im Land Brandenburg von Gesetzes wegen gar nicht möglich, zwei Flughafenstandorte zu betreiben. Dazu müsste erst der Staatsvertrag zwischen Berlin und Brandenburg geändert werden, wie es ja das Volksbegehren zum Nachtflugverbot zum Ziel hat. Da hat die CDU aber geschlossen dagegen gestimmt. Wir ersparen uns deshalb einen Kommentar zu diesem eigenartigen Verhalten.

Die Berliner **Piraten** haben sich entschieden, das Volksbegehren für ein Nachtflugverbot zu unterstützen.

Die Berliner **Grünen** haben einen Antrag ins Abgeordnetenhaus eingebracht, nur in Spitzenzeiten auf einem unabhängigen Parallelverkehr zu bestehen und sonst abhängig zu fliegen. In diesem Fall wären Geradeausflüge (wie geplant) möglich.

... und die Brandenburger **SPD**?

hat eine Fraktionssitzung am Flughafen abgehalten und zur Ortschaft Selchow festgestellt: Hier möchte man "nicht mal als Pferd wohnen". Die Bemerkung führt aber ganz offensichtlich nicht dazu, dass sich irgendjemand in der Regierung dazu herablässt, tatsächlich etwas für die Menschen zu tun.

Wirtschaftsnews

Der künftige Erfolg der Fluggesellschaft Air Berlin hängt nach Einschätzung des Vorstandschefs Hartmut Mehdorn vor allem von der Stärke des Unternehmens am künftigen Berliner Hauptstadtflughafen ab. Ziel sei es, am neuen Airport täglich sechs Wellen von innerhalb kurzer Zeit an- und abfliegenden Maschinen zu etablieren. Zur Erinnerung - der Flughafen ist für den regionalen Bedarf von Berlin und Brandenburg genehmigt und nicht als Hub für eine schwächelnde Air Berlin. Die Presse hat vermehren lassen, auch Air France würde stärker mit Air Berlin zusammenarbeiten wollen. Ob daraus etwas wird, ist zweifelhaft, weil Air Berlin bei One World und Air France bei Skyteam ist. Die Bündnisse pflegen bisher nicht miteinander zu kooperieren.

Verschiedene Fluggesellschaften haben vor, ihr Streckenangebot mit der Eröffnung von BER deutlich auszubauen. Beispiel Air Berlin statt 662 Abflügen pro Woche im Sommer 2011 soll es bis zu 750 Abflüge geben. Beispiel Lufthansa: statt 362 Abflügen pro Woche im Sommer 2011 wird es 543 Abflüge geben. Derzeit sind im Wochendurchschnitt für den neuen Flughafen BER 364 Landungen, 365 Starts, also zusammen 729 Bewegungen pro Tag koordiniert. Spitzentage gehen bis maximal 812 Bewegungen. In der "Bild" wurden 456 Ankünfte sowie 454 Abflüge am Tag vermeldet, der Flughafen hat das nicht bestätigt.



nächste Termine

Wichtige Termine, die niemand versäumen sollte:

16.3.2012, 18:30 Uhr, nächste Inhouse-Demo in Terminal A SXF Schönefeld

24.3.2012, 15:00 Uhr, Bundesweite Groß-Demo in Frankfurt, Leipzig, Köln, Düsseldorf, München und bei uns am BER-Schönefeld

Liebe Anwohner,

kommen Sie so zahlreich wie möglich, auch wenn Samstag ist und die ersten Aufräumarbeiten im Garten nach dem Winter warten. Denn sicher ist: Die Flieger, die ab 3. Juni über unsere Ortschaften düsen, werden auf Samstag, Sonntag, Schulunterricht, Hausaufgaben, Mittagsschlaf, Gartenarbeit oder Nachtruhe nicht die geringste Rücksicht nehmen, wenn wir sie nicht dazu zwingen. Darum: Auf nach Schönefeld! Alle!

PS - in eigener Sache

Sollte jemand von Ihnen vielleicht noch nicht daran gedacht haben, den Mitgliedsbeitrag für 2012 zu überweisen, soll das hier eine kleine Erinnerungshilfe sein - Vielen Dank!