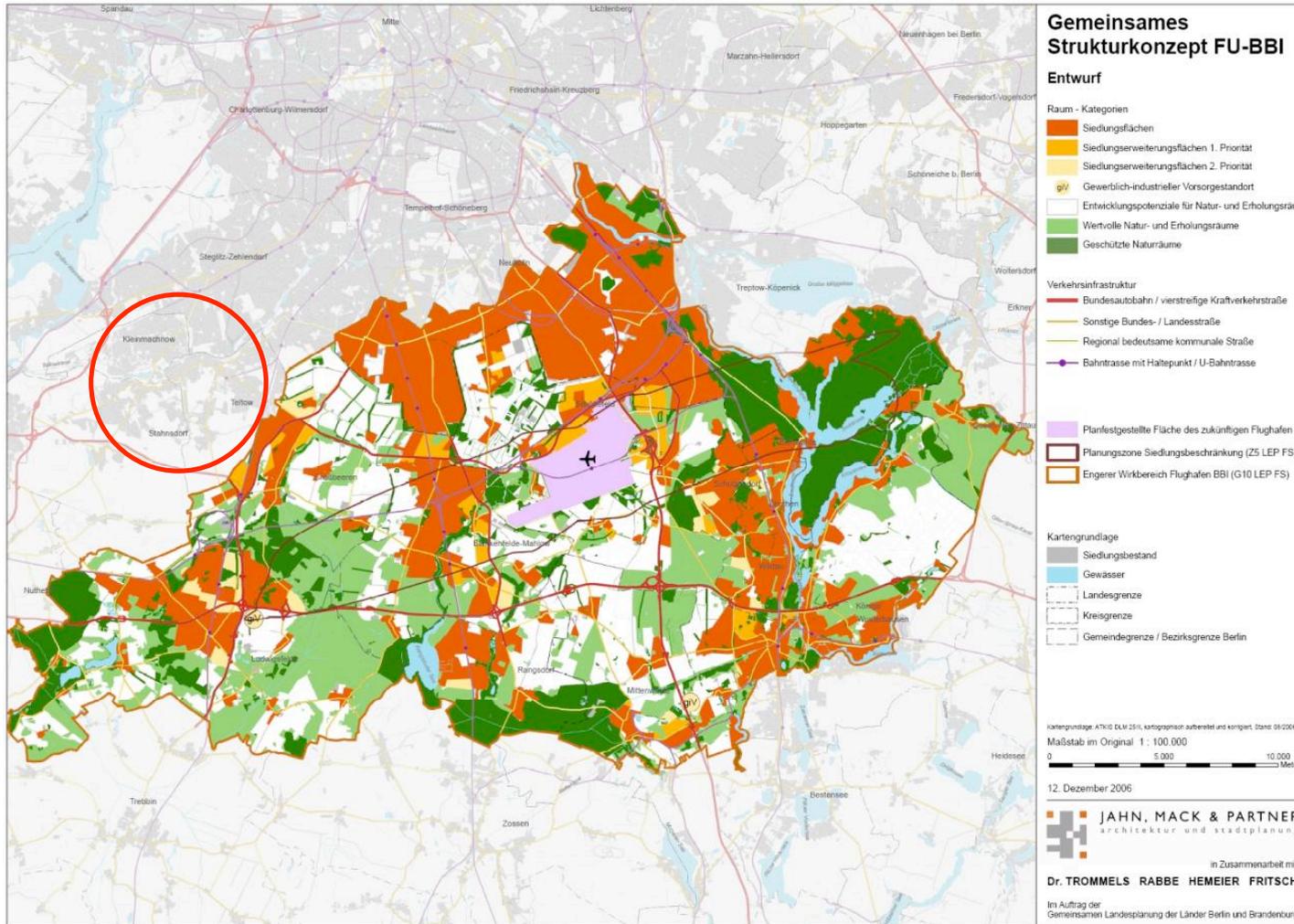




Zum Nachtflugverbot

basierend auf einem Vortrag auf der Teltower Stadtverordnetenversammlung
am 26.10.2011

Projekt BBI/BER: Wer wurde gefördert?



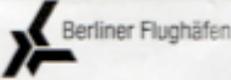
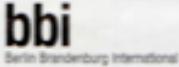
Gleichzeitig mit dem Ausbau des Flughafens Schönefeld zum Grossflughafen BBI/BER wurde für die umliegenden Städte und Gemeinden ein Förderprogramm erstellt (Flughafenumfeldentwicklung BBI)

Das Bild zeigt die Städte und Gemeinden, die gefördert wurden und werden.

Teltow, Kleinmachnow, Stahnsdorf. Lichterfelde und der weitere Berliner Süd-Westen erhielten daraus KEINE Förderung !!!

Projekt BBI/BER: Was sollte kommen?



Liebe Flughafen-Nachbarn,

die Bürgerbeteiligung im Planfeststellungsverfahren wurde mit der Übergabe des Anhörungsberichtes an das Brandenburgische Verkehrsministerium beendet. Ende 2003 erwarten wir den Planfeststellungsbeschluss. Dennoch werden wir immer wieder gefragt: Wie sieht die BBI-Verkehrsanbindung aus, wie hoch wird die Lärmbelastung, und wo sind wie viele Flugbewegungen zu erwarten? Mit dieser Ausgabe von Airport Extra möchten wir Ihnen diese Fragen beantworten.

Auf der ersten Seite finden Sie die Verkehrsanbindung: Der BBI verfügt über eine eigene Autobahnzufahrt. Ein Airport-Shuttle verbindet die Berliner City mit dem sechsgleisigen ICE-Bahnhof direkt unter dem Terminal.

Die Seiten 2 und 3 stellen die Lärmprognosen für die Tagesperiode und das Nachtbelastungsgebiet in der maximalen Ausbaustufe des BBI vor. Diese erwarten wir für das Jahr 2030. Auf Seite 4 möchten wir Ihnen Kartenmaterial

zugänglich machen, das die BBI-Bürgerinformation bereits seit längerer Zeit für Sie bereit hält. Die beiden Karten zeigen die Flugbewegungen für jeden Standort im direkten Flughafen-Umfeld. Sie können daher genau ablesen, wie viele Überflüge am Tag und in der Nacht tatsächlich anfallen werden. Zudem zeigen die Karten nicht nur die direkten Abfluglinien, sondern auch die Korridore innerhalb derer sich Flugzeuge beim Abflug bewegen. Mit dieser Ausgabe von Airport Extra erhalten Sie ein realistisches Bild der Lärm- und Überflugsituationen, wenn der BBI seine maximale Ausbaustufe erreicht haben wird.

Selbstverständlich können wir mit diesen Karten nicht alle Ihre Fragen beantworten. Daher stehen Ihnen für Ihre individuellen Anliegen unsere Mitarbeiter in der airportworld bbi und im BBI-Infobus gerne zur Verfügung.

Hans Döhring
Geschäftsführer Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH

Links finden Sie einen Auszug aus dem Prospekt „Airport extra“ der fast über 10 Jahre bis zum September 2010 im Informationszentrum am BBI, der Airportworld, erhältlich war und neben dem Planfeststellungsbeschluss die EINZIGE Information über die Flugbelastung war. In dem Prospekt wird gesagt, dass die darin gezeigten Karten ein „**realistisches Bild der Lärm- und Überflugsituationen**“ ergeben, „wenn der BBI seine maximale Ausbaustufe erreicht haben wird“.

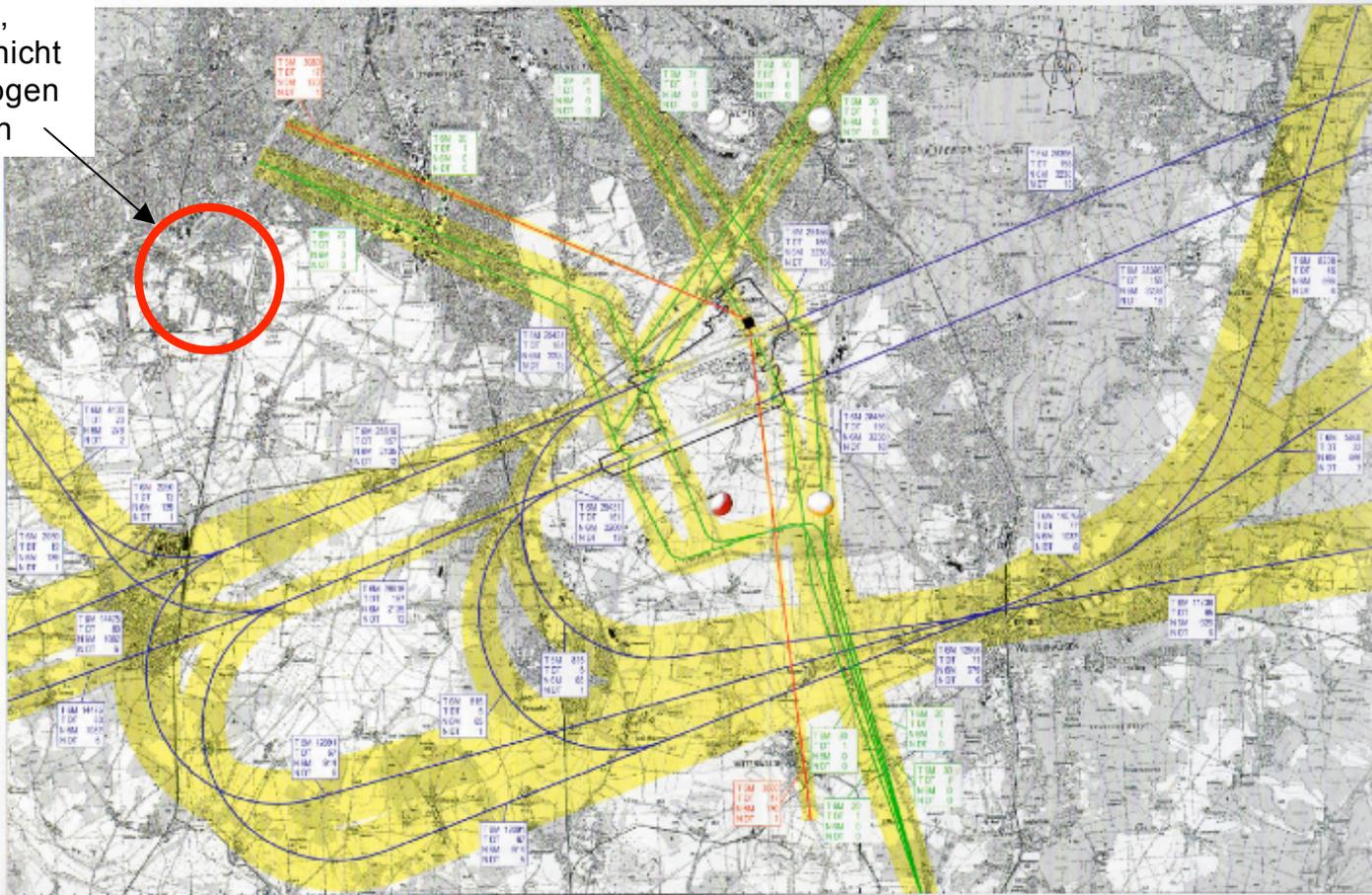
Herausgeber des Prospekts ist die Flughafengesellschaft, in dessen Aufsichtsrat die Länder Berlin (Bürgermeister Wowereit), Brandenburg (Ministerpräsident Platzeck) und der Bund, vertreten durch das Bundesverkehrsministerium (Bundesverkehrsminister Ramsauer) zum Zeitpunkt der Herausgabe saßen und sitzen.

Projekt BBI/BER: Was sollte kommen?



Verteilung der Flugbewegungen Richtung 25 (Westbetrieb)

Teltow,
sollte nicht
überflogen
werden



Diese Karte zeigt laut Prospekt die Flugrouten und die Korridore (gelb), in denen sich die Flugzeuge beim Abflug bewegen sollten.

Der Prospekt enthält nirgends einen Hinweis, dass die Flugrouten oder Korridore noch nicht festliegen, oder noch gändert werden können.

Bürgern, die sich über die Flugrouten informieren wollten, wurden von der Flughafengesellschaft diese Karten zugeschickt.

Karte von Seite 4 des Prospekts „airport extra 2002/2003“, erhältlich in der Airportworld von 2000 bis 09.2010
Herausgeber: Flughafen Berlin Schönefeld GmbH

Was hatte diese Information für Folgen?



-
- Weil im Prospekt angegeben war, dass die Karten ein realistisches Bild zeigen, **verließen sich die Menschen auf diese Angaben.**
 - Die **Teltower Bürger** konnten darum auch gar nicht erkennen, dass ihre Heimat von Überflügen und Fluglärm betroffen sein könnte. Sie konnten und **mussten statt dessen fest davon ausgehen, dass über Teltow gar nicht geflogen werden wird und ihre Heimat von Fluglärm verschont bleibt.**
 - Gleiches gilt für Stahnsdorf und Kleinmachnow, Lichterfelde und den weiteren Berliner Süd-Westen.
 - Darum erhoben Teltower Bürger und die Stadt Teltow auch keine Einwände gegen den Planfeststellungsbeschluss und klagten auch nicht dagegen.

Was hatte diese Information für Folgen?

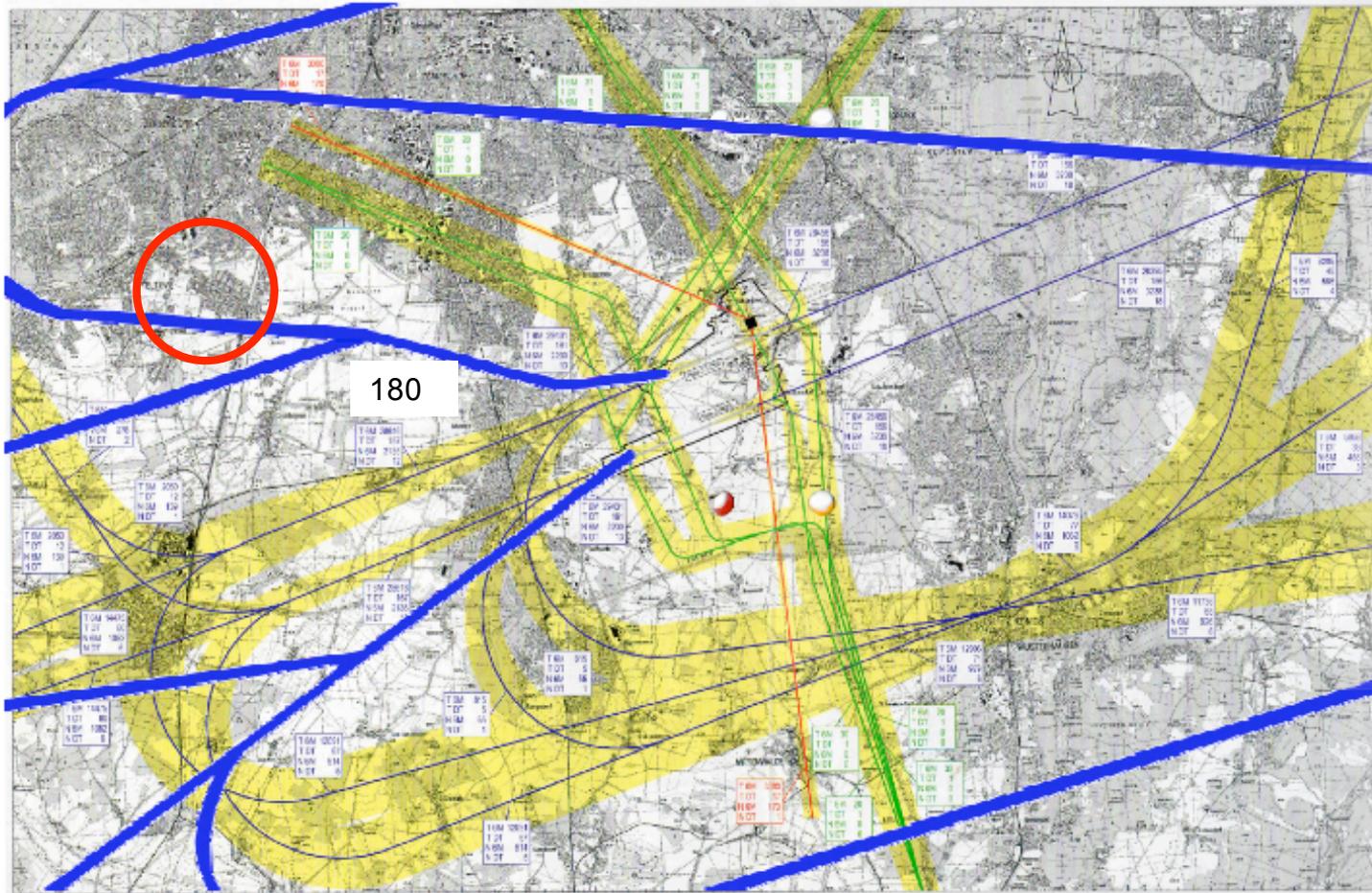


-
- Bürger die von woanders in das süd-westliche Umland von Berlin ziehen wollten und sich über die Auswirkungen des BBI erkundigten, konnten sich aufgrund der Informationen **fest darauf verlassen, dass es insbesondere keine Flüge über Teltow, Kleinmachnow und Stahnsdorf (TKS) geben wird.**
 - Darum ließen sich besonders viele Bürgerinnen und Bürger von woanders, insbesondere aus Berlin, in der Region TKS nieder, um die Ruhe und schöne Umgebung zu genießen. **Es zogen besonders viele Familien hier her. TKS ist eine der kinderreichsten Regionen Deutschlands.**
 - Die Anzahl der Bevölkerung wuchs dort stark und führte dort zu hohen Steuereinnahmen. Teltow, Kleinmachnow und Stahnsdorf haben praktisch keine finanziellen Sorgen und können für ihre Bürger viele Verbesserungen bezahlen.

Projekt BBI/BER: Was kommt tatsächlich?



Verteilung der Flugbewegungen Richtung 25 (Westbetrieb)



Am 06.09, gab die Deutsche Flugsicherung (DFS) die geplanten Flugrouten für den BBI bekannt.

Auf einmal sollte Teltow von über durchschnittlich über 180 Flugzeugen täglich überflogen werden.

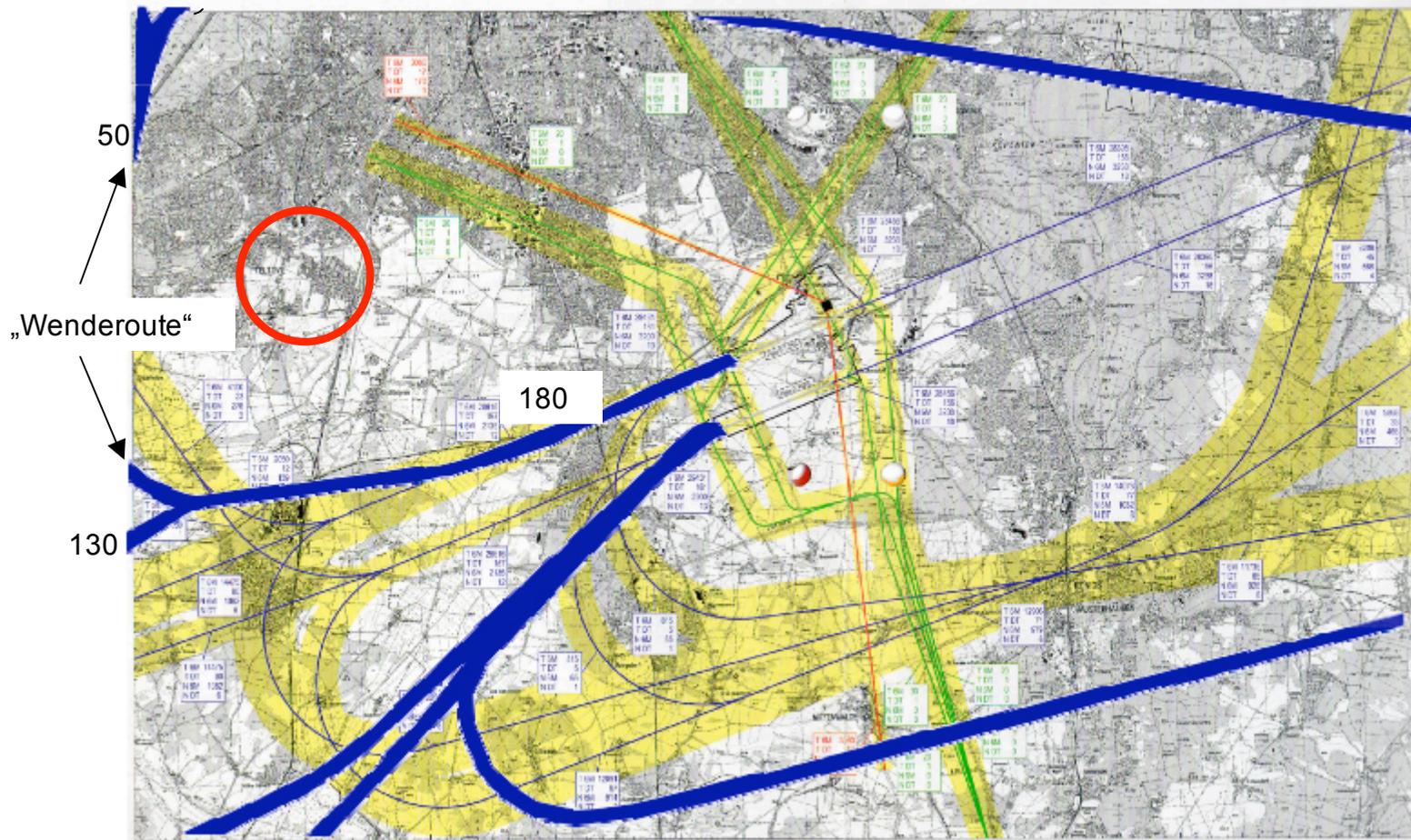
Daraufhin bildeten sich über 30 Bürgerinitiativen von Bürgern im Umfeld des BBI/BER, um sich gegen den Vertrauensbruch zu wehren.

mit den DFS-Flugrouten vom 06.009.2010, maßstabsgerecht eingezeichnet

Projekt BBI/BER: Was kommt tatsächlich?



Verteilung der Flugbewegungen Richtung 25 (Westbetrieb)



Die Flugrouten für den BBI/BER wurden von der DFS neu geplant und am 04.07.2011 vorgestellt (blaue Linie) und an das Bundesamt für Flugsicherheit zur abschließenden Prüfung weitergegeben.

Die sog. Wenderoute um TKS herum ist am linken Rand nicht vollständig dargestellt.

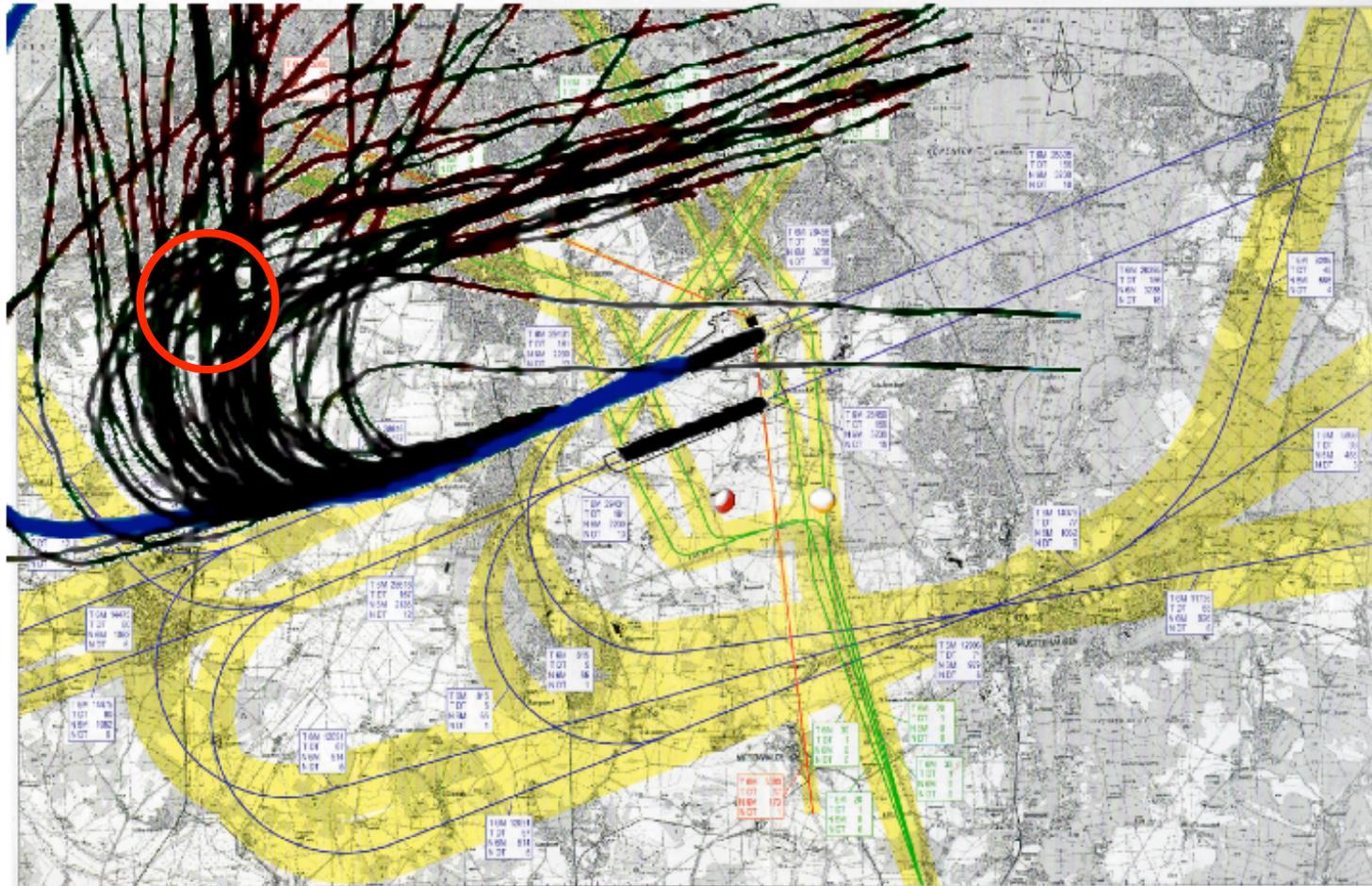
Die Zahlen geben die ungefähre Anzahl der Flugzeuge pro Tag entlang der blauen Routen an.

mit den aktuell geplanten DFS-Flugrouten vom 04.07.2011, maßstabsgerecht eingezeichnet,

Was bedeutet das für Teltow?



Verteilung der Flugbewegungen Richtung 25 (Westbetrieb)



Die DFS kann den Piloten erlauben, von der Flugroutenlinie abzuweichen, wenn sie eine Höhe von 1500m erreicht haben. Die Erlaubnis wird in der Regel erteilt.

Die Auswirkungen dieser Abweichungen von der „Wenderoute“ auf Teltow wurde simuliert. Jede schwarze Linie zeigt einen Überflug. Das Bild wurde von der DFS als realistisch bestätigt.

Teltow wird also auch mit der „Wenderoute“ etwa 50 Überflüge am Tag haben, obwohl dort gar keine Überflüge sein sollten.

Simulation der Auswirkungen der „Wenderoute“ auf Teltow ab Inbetriebnahme des BER, durchschnittlich 50 Überflüge/Tag in Höhen von ca. 1800 bis 2800 m, Schallpegel-Spitzenwerte von bis zu 85 dBA

Was bedeutet das für Teltow?



-
- Ab Inbetriebnahme des BER/BBI im Juni 2012 wird mit **etwa 50 Überflügen durchschnittlich pro Tag über Teltow** zu rechnen sein. Die Anzahl der Flüge über Teltow wird in Zukunft weiter zunehmen, weil der Flughafen als **Drehkreuz** ausgebaut werden soll und dabei ausgerechnet der **Flugverkehr über die „Wenderoute“ am stärksten zunehmen wird**.
 - Es treten dabei Schallpegel-Spitzenwerte von **über 80dBA** auf.
 - Wenn der Flughafen mit einer **dritten Startbahn** ausgebaut werden sollte, dann wird es mit hoher Wahrscheinlichkeit **über Teltow die Flugrouten vom 06.09.2010 mit über 180 Überflügen täglich** geben. Experten rechnen damit, dass ab 2015 die dritte Startbahn offiziell geplant werden soll.
 - **Die Heimat der Teltower wird verlärmert und es gibt keine Ruhe und Erholung mehr.**

Was bedeutet das für Teltow?



-
- Ein schlafender Mensch wacht bei einer Lautstärke von etwa 45 dBA auf (**Aufwachschwelle**). Manche Menschen haben einen noch viel leichteren Schlaf und können schon bei 35dBA nicht mehr schlafen.
 - Die Überflüge führen zu Lärm, der in Gebäuden, also in Schlafzimmern Schallpegel-Spitzenwerten innen von 55dBA und höher erreicht. **Das ist über doppelt so laut, wie die Aufwachschwelle, also wie 45dBA.**
 - Das bedeutet, dass schlafende Menschen in Teltow in den Zeiten vor 0:00 Uhr und nach 5:00 Uhr durch die Überflüge **regelmässig aufgeweckt und wachgehalten** werden. Sie können nur in der Zeit von 0:00 Uhr bis 5:00 Uhr schlafen.
 - Der gestörte Schlaf hat entsprechende **gesundheitlichen Folgen** (In Studien, die das Umweltbundesamt für zutreffend hält, wurde von Herz-Kreislaufkrankungen, Brustkrebs, etc gesprochen).
 - Das ist **besonders für Kinder schlimm** (Lernstörungen, Konzentrationsschwierigkeiten, Unruhe)!!!

Was bedeutet das für Teltow?



-
- Die Lärmbelastung könnte mittelfristig dazu führen, dass die Menschen aus Teltow wegziehen werden, weil sie den Lärm nicht mehr aushalten. Die Anzahl der Teltower Bürger würde dann sinken. Häuser und Wohnungen würden leer stehen.
 - Dadurch könnten die Steuereinnahmen der Stadt Teltow mittelfristig sinken. Miteinnahmen der Wohnungsunternehmen könnten absinken, weil die Mieter nicht mehr so viel Miete bezahlen wollen und lieber weg ziehen.
 - Die Stadt Teltow würde ärmer werden und könnte viele Angebote und Förderungen für Angebote an die Menschen in Teltow nicht mehr bezahlen.
 - Die gesundheitlichen Probleme der Menschen in Teltow werden zunehmen, insbesondere werden die Schulkinder Lern- und Konzentrationsprobleme bekommen

Wozu ein Nachtflugverbot?



-
- Nachtflug ist für den wirtschaftlichen Betrieb des Flughafens nicht notwendig (Gutachten von Faulenbach da Costa)!
 - Nachtflug ist auch unter arbeitsplatzpolitischen Gesichtspunkten nicht notwendig (Studie von Hausmann 1998)!
 - Ein Nachtflugverbot von 22:00 Uhr bis 6:00 Uhr gefährdet also weder den wirtschaftlichen Erfolg des Flughafens, noch Arbeitsplätze!
 - Ein Nachtflugverbot von 22:00 Uhr bis 6:00 Uhr hilft aber allen Anwohnern und Betroffenen und insbesondere uns Bürgern der Stadt Teltow, die nicht damit rechnen konnten, betroffen zu sein!
 - Ein Nachtflugverbot von 22:00 Uhr bis 6:00 Uhr verringert drastisch die gesundheitliche Belastung aller Anwohner!

Wie zum Nachtflugverbot?



- Über Volksentscheide in den Ländern Brandenburg und Berlin soll der gemeinsame Landesentwicklungsplan geändert werden.
- Dadurch soll ein Nachtflugverbot von 22:00 Uhr bis 6:00 Uhr im gemeinsamen Landesentwicklungsplan festgeschrieben werden.
- Das geht auch jetzt noch, dh. auch nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts zum Nachtflug am BBI/BER.

Volks -initiative, -begehren, -entscheid



Drei Schritte zum Nachtflugverbot

(in Brandenburg)

1.  Die „**Volksinitiative gegen Nachtflug**“ 20.000 Unterschriften wurde bereits mit 40.000 Unterschriften erfolgreich beendet 
2.  Das „**Volksbegehren gegen Nachtflug**“ 80.000 Unterschriften Unterschriften sind in den Rathäusern unter Vorlage des Personalausweises zu leisten. Der Starttermin ist voraussichtlich im Dezember. 
- Halten Sie die Augen offen! Sie haben nur vier Monate Zeit.**
3.  Der „**Volksentscheid gegen Nachtflug**“ Quorum bei dieser Volksabstimmung muss ein bestimmter Anteil aller Wahlberechtigten (das Quorum) mit „JA“ gegen den Nachtflug abstimmen. 

Das Volksbegehren - die zweite Stufe



Die erste Stufe, die sog. Volksinitiative wurde schon geschafft.
Jetzt geht es weiter mit der zweiten Stufe, dem Volksbegehren.

Wann ist das Volksbegehren erfolgreich?

In Brandenburg werden dazu innerhalb von **4 Monaten** nach dem Start (wahrscheinlich im Dezember 2011) mindestens **80.000** Unterschriften gebraucht, die nur im zuständigen **Bürgerbüro** unter Vorlage des **Ausweises** geleistet werden können.

Das Volksbegehren - die zweite Stufe



- Weil die Unterschrift im zuständigen Bürgerbüro geleistet werden muss (hoheitliche Aufgabe), kann das Ziel nur mit Unterstützung seitens der Stadt Teltow erreicht werden !!!
- Die Stadtverordnetenversammlung von Teltow hat am 26.10.2011 einen Antrag beschlossen, mit dem die Stadt Teltow das Volksbegehren weitestgehend unterstützen kann.
- Es wird jetzt geprüft, wie man es den Teltower Bürgern leichter machen kann, ihre Unterschrift für das Volksbegehren abzugeben (zB. mobiles Bürgerbüro, längere Öffnungszeiten, etc).



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Kontakt:

buer@teltowgegenfluglaerm.de