

Schulzendorf, den 14.12.2011

**Offener Brief an die Bundeskanzlerin Frau Merkel und dem Bundestag, an den Ministerpräsidenten des Landes Brandenburg Herrn Platzeck und dem Brandenburger Landtag, an den Regierenden Bürgermeister Herrn Wowereit und dem Abgeordnetenhaus.**

Sehr geehrte Frau Bundeskanzlerin Angela Merkel,  
sehr geehrter Herr Ministerpräsident Matthias Platzeck,  
sehr geehrter Regierender Bürgermeister Herr Klaus Wowereit,  
sehr geehrte Abgeordnete des Bundestages, des Landtages und des Abgeordnetenhauses,

unser Offener Brief hat das Ziel, Ihnen stellvertretend für ähnlich betroffene Gemeinden am Beispiel unserer Gemeinde Schulzendorf (8000 Bürger, ca. 800 Kinder) die tatsächliche Situation nach Inbetriebnahme des Flughafens Berlin-Brandenburg zu schildern, um Sie zu bewegen, endlich Denkverbote abzuschaffen und ehrliche Konsequenzen für Ihr zukünftiges Handeln zu ziehen.

Er erhebt nicht den Anspruch auf Vollständigkeit, denn das Thema Entschädigung, Flugrouten und Schutzgebiete, das weiteres Konfliktpotenzial in der Akzeptanz des BER am falschen Standort birgt, wurden ausgenommen, da das den Offenen Brief noch umfangreicher gemacht hätte.

Es gilt, dauerhaften Schaden vom Land und der Bevölkerung rund um den Flughafen Schönefeld abzuwenden sowie die Glaubwürdigkeit der Politik wieder herzustellen.

**Wenn man einen begangenen Fehler zugegeben hat, so lernten wir von unseren Eltern, dann muss man den Fehler korrigieren.**

Das im Planfeststellungsbeschluss zum Flughafenstandort Schönefeld erklärte Ziel, dass durch Zusammenlegung von drei Flughäfen zu einem Singleairport weniger Bürger im Raum und Umland von Berlin von Fluglärm betroffen seien, ist nicht erfüllt.

Die angegebene Anzahl von 40 000 von Fluglärm betroffenen Bürgern im Planfeststellungsbeschluss hat sich als falsch herausgestellt und es wurde im Jahr 2010 zugegeben, dass über 140 000 Bürger nun von Fluglärm beeinträchtigt würden. Gutachter gehen von einer weitaus höheren Anzahl Fluglärm-betroffener aus.

Ebenfalls wurde inzwischen zugegeben, dass der Standort Schönefeld falsch sei und politisch gewollt war.

Der falsche Flughafenstandort Schönefeld wurde politisch entgegen jeden Sach- und Fachverständes durchgesetzt, weil Fakten nicht eindeutig dargestellt wurden und die Flugroutenproblematik vom eigentlichen Planfeststellungsverfahren getrennt war. Somit war eine Betroffenheit für weitere Gemeinden und Bürger nicht eindeutig erkennbar.

Aufgrund des falschen Standortes des BBI/BER am südlichen Stadtrand von Berlin und zwischen Siedlungsbändern ergeben sich dauerhafte Konfliktpotenziale wie ökologische, ökonomische und gesundheitliche Belastungen sowie das Risiko der Absturzgefahr, da Schulzendorf innerhalb der sogenannten 12-Meilen-Zone liegt.

Naherholungsgebiete, die den Bürgern unserer Gemeinde zur Erholung von Lärm dienen könnten, sind von Fluglärm ebenfalls stark beeinträchtigt (z. B. Müggelsee, Hessenwinkel, Zeuthener See, Langer See, Große Krampe).

Die Gemeinde Schulzendorf ist auf der Ostseite des künftigen BBI/BER in Schönefeld die mit am schwersten von Fluglärm betroffene Kommune im Landkreis Dahme-Spreewald, Land Brandenburg.

Die Deutsche Flugsicherung (DFS) hat in der Sitzung der Fluglärmkommission vom 6. Juni 2011 einen ersten Abschlussbericht für die künftigen **Abflug**routen des BBI präsentiert. Demzufolge wird bei Abflügen auch der südliche Bereich der Gemeinde, insbesondere die Schule, Hort, mehrere Kitas mit insgesamt mehr als 800 Kindern, konzentriert auf ein Zentrum mit den größten Flugzeugen oder Flugzeugen, die aufgrund des Startgewichtes eine enge Kurve nicht fliegen können, bei Inbetriebnahme des BBI/BER überflogen, so ist das gesamte Gemeindegebiet Schulzendorfs flächendeckend durch Starts verlärm.

Dies vor allem deswegen, weil die DFS bei der Planung der Flugrouten oder zutreffender ausgedrückt, der Flugkorridore internationale Bestimmungen zu beachten hat, die bei einem parallelen Betrieb der beiden Start- und Landebahnen zwingend einzuhalten sind (verbindliche Regeln der internationalen Zivilluftfahrtorganisation ICAO legen als Sicherheitsempfehlung für Abflüge am Ende der Piste eine Spreizung der Abflüge um 15 Grad fest!).

Die Flughafengesellschaft (FBS GmbH), vertreten durch dessen Vorstandsvorsitzenden Herrn Prof. Dr. Rainer Schwarz, wie auch deren Aufsichtsratsvorsitzender, der Regierende Bürgermeister von Berlin, Herr Klaus Wowereit, als auch die DFS haben seit Bekanntgabe der ersten Entwürfe für die Flugrouten/Flugkorridore wiederholt betont, dass der BBI/BER das Volumen der Abflüge nicht ohne Parallelbetrieb bewältigen kann.

Es erfolgte seitens der FBS GmbH lediglich eine vage Inaussichtstellung bezüglich Einschränkungen für die ersten Monate nach Betriebsstart. Demzufolge ist es eine logische Konsequenz, dass der BBI/BER im Vollbetrieb der prognostizierten 360.000 Flugbewegungen/p. a. in nicht allzu ferner Zeit in dem beantragten und derzeit noch genehmigten 19-Stunden-Betrieb beide Start- und Landebahnen parallel nutzen und dies gegebenenfalls auch auf dem Rechtsweg einklagen wird.

In der Sitzung der FLK vom 17. Januar 2011 hat die DFS im Grunde bestätigt, dass es zu der 15-Grad-Spreizung bei den Abflügen keine Alternative gibt und dieses Verfahren - auch wenn geringe Spielräume möglich sind - in Schönefeld angewandt werden muss.

Bei den Landeanflügen ist der Ortsteil Eichberg als auch die Ortslage Schulzendorf mit dem Ortszentrum und Rathaus sowie Schule, Hort und Kitas massiv betroffen.

Zudem ist zu beachten, dass Flugrouten/Flugkorridore nicht so stringent verlaufen wie beispielsweise Eisenbahnlinien. Insofern zählt das gesamte Gemeindegebiet zum sogenannten Flugerwartungsgebiet, d. h. alle Ortsteile haben in Zukunft je nach Wetterlage und Windrichtung eine starke bis extreme Fluglärmbelastung auszuhalten, insbesondere bei Ostwind. Schulzendorf hat 2/3 der Landungen und 1/3 der Starts des BBI/BER zu ertragen.

Die geringsten Überflughöhen betragen ca. 210 Meter, die Werte der zu erwartenden Lärmemissionen liegen größtenteils zwischen 50 - 65 db(A), in Teilbereichen sogar zwischen 70 - 80 db(A). Die Erholung am Wochenende fällt für Eltern und ihre Kinder aus, da Flugbetrieb von 5.30 Uhr bis 23.30 Uhr stattfindet.

Somit wird die Lärmbelastung des Ortsteils Eichberg Dimensionen erreichen, die eine Umsiedlung erforderlich machen wird, da gerade dieser Ortsteil von An- und Abflügen massiv von beiden Start- und Landebahnen betroffen sein wird.

Laut Gutachten von Herrn Faulenbach da Costa, einem internationalen renommierten Flughafenplaner, muss die Umsiedlungszone erheblich vergrößert werden, so wäre die Siedlung Eichberg betroffen, da diese sich unter und zwischen den beiden Start- und Landebahnen befindet.

Es ist damit zu rechnen, dass gerade auch das Investitionsvorhaben Waldsiedlung von Fluglärm beeinträchtigt sein wird, ebenfalls Ritterschlag. Die beiden ausgewiesenen Bauflächen bzw. Siedlungsgebiete liegen in der Nähe der Thälmannstraße, Beginn der sogenannten Schutzzzone, und sind dann von dem Abflugkorridor der südlichen Start- und Landebahn des BBI/BER betroffen. Auch ist Schulzendorf-Aldorf von Fluglärm beeinträchtigt. Hier ist mit einem Schaden durch Entwicklungshemmnis und finanziellen Schäden, z. B. Grundstückssteuern, für die Gemeinde Schulzendorf zu rechnen, da Investitionen mit Lärmschutzaufgaben erfolgen müssen und das Vorhaben für private Investments zu teuer und somit nicht verwirklicht werden.

Hingewiesen sei auch auf die Fluglärmwirkungen gerade am Wochenende, auf öffentlich genutzten Freiflächen und Kultureinrichtungen wie Sportplatz, Patronatskirche und des Kultur- und Begegnungszentrums Butze.

Das bedeutet de facto, dass es für unsere Gemeinde zukünftig keinerlei Entwicklungsmöglichkeiten mehr geben wird, sollte der BBI/BER in Schönefeld in Betrieb gehen.

Ursache allen Übels ist und bleibt die räumliche Lage des BBI/BER mitten im Siedlungsgebiet.

Vorschläge für verbesserte passive Lärmschutzmaßnahmen, „intelligente“ Flugrouten, eine höhere Entschädigung für Grundstückeigentümer oder die Umsiedlung ist keine Lösung der zu erwartenden dauerhaften massiven Probleme.

Die Erfahrungen der stark betroffenen Kommunen und auch der Bürger mit der Entgegenkommen der FBS sind negativ (Beteiligung von kritischen Bürgerinitiativen, Casa Programm, Umsiedlung,

langfristig zugesicherte Ausgleichszahlungen, ...). Auch ein Ausgleich zwischen den betroffenen und den profitierenden Kommunen ist kaum erkennbar.

Gremien, wie das sogenannte Dialogforum, haben sich als wirkungslos erwiesen, da es bisher zu keinen greifbaren Ergebnissen kam.

Die Forderung nach schnellster Planung und Standortverlegung des BER/BBI von Schönefeld nach Sperenberg aktiv zu unterstützen und ihr zur Umsetzung zu verhelfen, ist in Anbetracht der Fakten Unwirtschaftlichkeit des Standortes (siehe Geschäftsberichte FBS und Analysen von Dr. Frank Welskop), immense Gesundheitskosten, Schallschutzkosten und Umsiedlungskosten, legitim, um weiteren Schaden und eine Dauersubventionierung des falschen Flughafenstandortes zu beenden. Das Argument, dass man eine solche Forderung angesichts der daraus bisher entstandenen Kosten in Milliardenhöhe nicht verantworten kann, sticht nicht.

Zahlreiche Beispiele von (z. T. auch) vorzeitig beendeten Großprojekten in vergleichbaren Größenordnungen lassen sich aufzählen, beispielsweise

- Transrapid (Forschungskosten) 1,2 Mrd. EURO.
- Der sog. „schnelle Brüter“ von Kalkar in Höhe von ca. 3,5 Mrd. EURO.
- die Wiederaufbereitungsanlage in Wackersdorf in Höhe von ca. 5 Mrd. EURO.

Weitere gestoppte oder zumindest brachliegende Großprojekte in mindestens dreistelliger Millionenhöhe ließen sich anführen, beispielsweise Cargolifter Brandenburg oder die Chipfabrik Frankfurt/Oder.

Damit wir nicht missverstanden werden, jeder unnötig verausgabte Cent und EURO aus dem Steuersäckel ist ein Cent oder EURO zuviel! Es stellt sich jedoch immer die Frage, ob dies im konkreten Fall verantwortet werden kann. Diese Frage lässt sich angesichts der allein für Schulzendorf aufgezeigten verheerenden Folgewirkungen klar mit Ja beantworten.

Dass die gesamten Baukosten des BBI/BER bei einer Standortverlegung des BBI/BER in den sprichwörtlich märkischen Sand gesetzt wären, muss bestritten werden.

Der Bürgerverein Brandenburg-Berlin (BVBB e. V.) hat ein Nachnutzungskonzept vorgelegt, demzufolge könnte ein Großteil der Infrastruktur des BBI/BER - ca. 75 % - sehr wohl eine anderweitige Nutzung erfahren. Das Nachnutzungskonzept stellt ein Friedensangebot an Sie als Verantwortungsträger dar, um endlich eine dauerhafte verträgliche Lösung für Wirtschaft und Bürger zu erreichen.

Auch im Hinblick auf die

**Art. 1 Schutz der Menschenwürde**

**Art. 2 Freie Entfaltung der Persönlichkeit, Freiheit der Person, Recht auf Leben, Recht auf körperliche Unversehrtheit**

**Art. 14 Eigentum, Erbrecht, Enteignung und**

**Art. 20a Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen**

**des Grundgesetzes und der Verfassung der Bundesrepublik Deutschland** lässt sich die Forderung nach einer Standortverlegung für den BBI/BER in Schönefeld begründen. Sie sind nicht nur für Bundes- und Landespolitiker das Maß aller Dinge für das politische Handeln, sondern auch für Kommunalpolitiker.

**Ein dauerhaftes Konfliktpotenzial besteht in den vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen.**

Hier am Beispiel eines Lüfters erklärt.

Aufgaben des Lüftens sind:

- Sicherstellen einer ausreichenden Innenluftqualität für Menschen,
- Abfuhr überschüssiger Wärme im Sommer sowie
- Reduzierung der Feuchtigkeit in der Raumluft zur Vermeidung von Feuchtigkeitsschäden.

An diesen Vorgaben orientiert sich die DIN 1946-6 (Lüften von Wohnungen) und verweist unter anderem auf die Energieeinsparverordnung (EnEV) 2009/2012 usw.

**Die Energieeinsparverordnung (EnEV) verpflichtet alle Haus- und Wohnungseigentümer dazu, dass sich bei Umbauten die Energiebilanz des Objektes verbessert.**

**Das ist beim Einbau dezentraler Zuluftanlagen nicht der Fall!** Trotzdem nötigt der BBI/BER dem Lärmgeschädigten den Einbau von reinen Zuluftanlagen auf. **Nach der DIN 1946-6 ist ordnungsgemäßes Lüften nur möglich mit einer Zuluft-/Abluftführung mit Wärmetauscher.** Der Grund hierfür ist, dass bei reinen Zuluftanlagen bis zu 90 % der Heizenergie über unkontrollierte Abluftführung verloren gehen kann.

Das ist nicht Ziel der Energieeinsparverordnung. Weiter ist es nicht möglich, bei modernen gut isolierten Räumen die Raumfeuchte zu steuern (Schimmelbildung).

**Der Bürger im Bereich der Flugrouten ist vierfach gegenüber den nicht betroffenen Bürgern benachteiligt.**

**Die Bürger im Bereich der Flugrouten haben**

1. eine dauerhafte Lärmbelastung,
2. dauerhaft höhere Heizkosten (siehe Text zuvor),
3. dauerhaft die Kosten für die elektrische Energie des Schalldämmlüfters sowie
4. einmalige Kosten und Leistungen zu erbringen ohne finanziellen Ausgleich, wie z. B. Gebäudezeichnungen zur Verfügung stellen, Abstimmungen mit Ingenieurbüros, Reinigungsarbeiten durchführen usw.

**Gesundheitsgefahren als Folge von Maßnahmen zum passiven Schallschutz gegen Fluglärm - Auszug -**

Autor: Dipl.-Ing. P. Schatz, entnommen von [www.bvbb-ev.de](http://www.bvbb-ev.de)

In den vorliegenden oder geplanten Maßnahmen der FBS soll eine „Belüftung“ durch den Einbau von „Belüftern“ erfolgen. **Es wird ignoriert, dass Lüftergeräusche ebenfalls den in Zyklen sich vollziehenden empfindlichen Schlaf stören.**

**Ebenso bleiben die gasförmigen Verbrennungsrückstände der Flugzeugmotoren in den Maßnahmen der FBS außen vor. Abgase und Reaktive werden aber in die Räume geblasen und entfalten ihre bekannten stark gesundheitsschädigenden Wirkungen beim Menschen.**

Es wird ein in seinen Komponenten aufeinander abgestimmtes Be- und Entlüftungssystem benötigt sowie die Schalldämmung des Be- und Entlüftungssystems selbst.

Zu solchen Anlagen gehört die Ausstattung mit Filtern ebenfalls standardmäßig dazu wie die elektronische Anlagensteuerung.

Das Ganze endet dann faktisch im Aufbau einer teuren zentralen oder dezentralen Lüftungsanlage einschließlich Wärmerückgewinnung nach gesetzlich vorgeschriebener Energieeinspar-VO mit den entsprechend hohen Anforderungen an Qualität, Wartung und Energieverbrauch ebenso wie fachgerechte Planung und Ausführung.

**Die Kosten allein für die Lüftungsanlage betragen nach Angaben der Energieagentur NRW für ein Einfamilienhaus mit ca. 150 m<sup>2</sup> Wohnfläche ungefähr: 5500 € (dezentrale Anlage) bzw. 8300 € (zentrale Anlage) und für die Betriebskosten einschließlich jährlicher Wartung ca. 200 € zuzüglich Neben- und eventuell Ersatzteilkosten.**

(<http://www.energieagentur.nrw.de/lueftung/page.asp?TopCatID=7630&CatID=7630&RubrikID=7637>)

Die Wissenschaftler/Mediziner Klinke, R. und Klinke, O. verweisen bereits seit 2005 auf die Gefahren von/durch Hyperthermie infolge Wasserdampfsättigung der Raumluft, von Schimmelpilzbildung sowie der Erhöhung des Atemzeitvolumens und negativen Beeinflussung der Säure-Basen-Regulation im Blut als Folge erhöhter Kohlendioxidkonzentration in der Atemluft.

**Im Rahmen des passiven Schallschutzes nicht berücksichtigte oder vorgesehene ungenügende Belüftung stellen somit Stressoren dar, welche zur Ausschüttung von Nebennierenrindenhormonen, zu Herz- und Kreislaufbelastungen, zu zentralen Atemstörungen und auf jeden Fall zur Abnahme der Schlafqualität führen.**

Die Autoren kommen zu dem Ergebnis:

Nach Diskussion der Gefahren dicht geschlossener Räume ist selbst eine Raumbelüftung über eine Klimaanlage auch kein einfacher Ausweg und birgt neben hohen Aufwendungen und Anforderungen auch gesundheitliche Gefahren. Das Schließen von Schlafzimmerfenstern mag zwar die Belastung durch Fluglärm reduzieren, statt dessen werden dem Schläfer aber andere Risiken aufgebürdet (vollständiger Artikel siehe Anlage: Schlafen bei geschlossenen Fenstern – ein angemessener Schutz vor Fluglärm? Klinke, R. und Klinke, O., Vortrag; Hess. Ärzteblatt 04/2005, S. 242-243).

In Anbetracht der oben genannten Fakten und das Vorhaben, den BBI/BER zu eröffnen, ohne alle Schallschutzmaßnahmen abgeschlossen zu haben und die Bürger nur fünf Stunden schlafen dürfen, bedeutet ebenfalls für unsere Gemeinde, dass die Mehrheit der Bürger und Kinder schutzlos und gesundheitsgefährdend dem Fluglärm und Abgasen ausgeliefert sind.

Das Bundesverwaltungsgericht hat den angeblichen Nachtflugbedarf von 77 bis 113 Nachtflügen bestätigt und somit die Wirtschaftlichkeit des BBI/BER vor den Gesundheitsschutz der fluglärm betroffenen Bevölkerung gestellt.

Ist damit das Urteil rechtens? Ist der Schutz der Bürger vor körperlicher Unversehrtheit damit gewährleistet? Artikel 2 Absatz 2 Grundgesetz der Bundesrepublik Deutschland? NEIN!

Wenn ein Flughafenstandort eindeutig mehr Menschen und Kommunen im Vergleich zu einem Alternativstandort durch seine ungünstige Lage gesundheitlich und in ihrer Entwicklungsfähigkeit massiv beeinträchtigt, dann ist ein sofortiges Umdenken der politischen Verantwortungsträger erforderlich, um Schaden von Mensch und Land abzuwenden.

Ein durch Experten im Raumordnungsverfahren 1994 als ungeeignet festgestellter Flughafenstandort wird dadurch nicht ein geeigneter Standort, auch wenn dieser gerichtlich zugelassen wurde.

Der Nachtschutz wurde durch die Planergänzung 2009 praktisch aufgehoben. In jeder Nacht dürfen nach Durchführung der Schallschutzmaßnahmen bei geschlossenen Fenstern durchschnittlich sechs beliebig laute Lärmereignisse im Schlafzimmer auftreten, zusätzlich zu den zahlenmäßig unbegrenzten Aufweckereignissen von 55 dB(A).

Menschlichkeit sollte endlich wieder in den Vordergrund der Politik gestellt werden, darum unsere Fragen an Sie als Menschen und Verantwortungsträger mit der Bitte um Beantwortung:

1. Wie viele Kinder und Erwachsene, die viele Jahrzehnte lang durch Fluglärm Schlafentzug haben und krank werden, ist Ihnen ein Arbeitsplatz wert?
2. Wie viel Stunden Schlaf gönnen Sie Ihren eigenen Kindern und sich?
3. Sind nach Ihrer Meinung 5 Stunden Schlaf für Ihre Kinder ausreichend, noch dazu, wenn es keine Garantie gibt, dass nicht auch dieser durch Fluglärm gestört wird?

Wir erwarten von Ihnen, Denkverbote abzuschaffen und schnellst möglich Planungen für einen Alternativstandort mit privater Finanzierung zu beginnen, um den Dauerkonflikt des falschen Flughafenstandortes zu lösen und um den zukünftigen Bedarf an Starts und Landungen zu decken.

Die Planfeststellung besagt, dass vor Inbetriebnahme des BBI/BER der Schallschutz der Bevölkerung gewährleistet werden muss. Das ist nicht mehr zu schaffen.

Darum erwarten wir von Ihnen eine Entschädigungslösung für alle fluglärm betroffenen Bürger rund um den Flughafenstandort Schönefeld inklusive den neuen betroffenen Bürgern durch die abknickenden Flugrouten.

Im Sinne der Menschlichkeit und Humanität erwarten wir weiter von Ihnen die Anordnung für ein striktes Nachtflugverbot von 22.00 bis 06.00 Uhr.

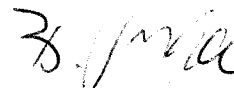
Die Gemeindevertretung Schulzendorf, Landkreis Dahme-Spreewald, Land Brandenburg, die Vorsitzenden der Fraktionen:

~~Fraktion  
SPD/GRÜNE~~

Fraktion  
Die LINKE

Fraktion  
CDU/FDP

Fraktion  
BürgerBündnis



# FLUGROUTEN SCHULZENDORF



Der Flugkorridor hat eine Ausdehnung von der festgelegten Flugroute, links-rechts bzw. nördlich und südlich davon, in einer Breite von 500 m.

Überflughöhe bei Starts beträgt laut Auskunft der Deutschen Flugsicherung 300m über Schulzendorf! Landungen, niedrigste Flughöhe ca. 210m und Geradeausflug!