

EICHWALDER BÜRGERINITIATIVE FÜR FLUGSICHERHEIT, ECHTEN SCHALLSCHUTZ UND NACHTFLUGVERBOT
in der Bürger-Initiative NOTWEHR Anlieger BER Ost-West-Aktions-Gemeinschaft,
c./o. Stubenrauchstr.71, 15732 Eichwalde,
in enger Zusammenarbeit mit der SCHULZENDORFER INTERESSENGEMEINSCHAFT GEGEN FLUGLÄRM

Eichwalde, am 28.Juli 2015
Az.: Io + EG

P R E S S E - E R K L Ä R U N G

BER-SCHALLSCHUTZZONEN WIDERSPRECHEN GEMÄSS AKTUELLEN DFS-QUELLEN VERBINDLICHEN FESTLEGUNGEN ZUM FLUGHAFEN BER -

- auch der 3. Anlauf mit dem FBB-"Sprint-3-Schallschutzprogramm" ist
ein Flop ! -

1. V o r b e m e r k u n g

Momentan rollt, wie die Presse berichtete, auf die Flughafengesellschaft eine neue Klage-
welle zu, weil sie sich beim "Sprint-3-Schallschutzprogramm" noch nicht einmal an die von
ihr selbst offiziell anerkannten Dokumente zum Schallschutz hält und dazu Vieles geltenden
Normen und wissenschaftlichen Erkenntnissen widerspricht.

Relevante Entscheidungen von 2012 zur Berechnung von Schallschutzzonen nach Dauerschallpe-
geln selbst des Bundesverwaltungsgerichtes (BVG) wurden nicht umgesetzt, obwohl deren
diesbezügliche Schallschutzzonengrenzen gem. PFB-Flugrouten bereits 2011 durch Dipl.-Ing.
D. Faulenbach da Costa, airport consulting GmbH, berechnet wurden wie auch die wirklichen
Dauerschallpegel an den bisherigen Schallschutzzonengrenzen meinerseits im gleichen Jahr
und Landesregierung wie Landtag dazu gleichzeitig eine umfangreiche Dokumentation regiona-
ler BER-Projekt-Kritiker-Gruppen zugeing.

Im September 2012 ging der Staatskanzlei dazu ein rechtskonformer Vorschlag zur Berechnung
von Schallschutzzonen statt nach Dauerschallpegeln für den Flughafen-Nahbereich nach Lärm-
störpegeln in EPNdB im Flugerwartungsgebiet zu, wobei sich dessen Rechtsgültigkeit auf gel-
tende EU-Vorschriften zur Anwendung von ICAO-Vorschriften zur Flugzeugtypplämzertifizie-
rung mit Bezug auf den Schallschutz bezog, zu welchem aber bisher jede offizielle Stel-
lungnahme aussteht, obwohl die Problematik in einer weiteren umfangreichen Zusendung
Landesregierung und Landtag schon im Jahre 2013 zugeing, ausführlich begründet mit in der
EU als Mindestforderungen geltenden ICAO-Vorschriften!

Da auch Eil-Appelle zur Unterlassung der Inbetriebnahme der BER-Südbahn als widerrechtlich
und gesundheitsgefährdend mit Bezug auf die ILA 2012, die ILA 2014 und die Interims-Inbe-
triebnahme 2015 zwecks Sanierung der BER-Nordbahn wirkungslos blieben und erst nach je-
weils erfolgter Inbetriebnahme Nachricht der Verfechter ohne dezidiertes Eingehen oder gar
eine Widerlegung dem entgegenstehender Gründe erfolgte, soll nunmehr eine weitere Analyse
der Problematik anhand aktueller DFS-Dokumente erfolgen, welche sich insbesondere auf
Starts von der BER-Südbahn nach BER-Inbetriebnahme bezieht, weil die Gemeinden unserer Ver-
einigung von diesen besonders betroffen werden.

Grundsätzlich gelten die Ergebnisse dieser Analyse jedoch auch für die Lärmprobleme der
Gemeinden westlich des BER und bezogen auf die BER-Nordbahn.

2. Dokumente der DFS zu geltenden Regeln des BER-Betriebes für das gesamte Umfeld sowie speziell für die Gemeinden östlich des BER

Nachstehend soll versucht werden, die Problematik anhand der Bilder 1 und 2 der DFS, des daraus kopierten Bildes 4 sowie des die Luftraumstruktur erläuternden Bildes 3 zu veranschaulichen.

2.1. Zu Bild 1, Sichtflugkarte, Visual Operation Chart

Bild 1 stellt die Flugraumüberwachungskarte für den BER-Betrieb der DFS dar, den Bereich, in welches sich jedes Flugzeug bei Sichtflug befinden darf, übermittelt von Dr. Schallehn am 19.07.2015, geltend auch für den Betrieb der BER-Südbahn nach BER-Eröffnung. Dabei bezieht sich die Bezeichnung unten rechts im gestrichelt markierten Kontrollbereich mit "CTR" auf den Sichtflug, das "D" auf den Luftraum D ab Boden gem. Bild 3.

2.2. Zu Bild 2, 3-Sigma-Bereich östlich BER-Südbahn

Dieser 3-Sigma-Bereich, gekennzeichnet durch die dicken roten Linien nördlich von Eichwalde und südlich von Königs-Wusterhausen als Bereichsbegrenzung, ist Teil der aktuellen rechtsgültigen "Sichtflugkarte" für den BER der DFS für den Luftraum D gem. Bild 3. Er bezieht sich auf die beiden GORIG-Flugrouten, im Volksmund auch als "15°-Flugroute" bzw. "Hoffmann-Kurve" bezeichnet, betreffend die Gemeinden östlich des BER. Es ist erkennbar, dass der mögliche Abstand der Ist-Position von Flugzeugen von der jeweiligen Flugroute (als dicke blaue Linien erkennbar) mit wachsender Entfernung vom Flughafen immer größer wird.

2.3. Zu Bild 3, Luftraumstruktur

Gemäß ICAO-Luftraumstruktur gilt für den Bereich D (Delta) die Kontrollzone D-CTR, die Zulässigkeit des Sichtfluges (VFR), d.h. die Möglichkeit der Flugroutenauswahl durch den Flugzeugführer in der Flughafenkontrollzone ohne vorgeschriebene Bindung an eine bestimmte festgelegte Flugroute, wie zum Instrumentenflugverkehr IFR, durch die Fluglärnkommision, empfohlen durch die DSF und bestätigt durch das BAF.

Damit sind im 3-Sigma-Bereich nach Bild 2 als Teil des Flughafenkontrollbereiches nach Bild 1 an beliebigem Ort Überflüge möglich und damit auch das Auftreten der gem. ICAO-Flugzeugtypzertifizierung für den "Flughafen-Nahbereich" zulässigen Lärmstörpegel in EPNdB, also Pegeln von 13 dB(A) oberhalb gemessener Spitzenlärmpegel, so daß im 3-Sigma-Bereich eine Festlegung des Schallschutzes allein bezugnehmend auf Lärmstörpegel angemessen ist.

Für den Flughafen-Nahbereich gilt gem. ICAO-Flugzeugtypplärmzertifizierung ein 6,5-km-Bereich ab Flughafenstart- und -landebahn-Ende, aber gem. aktuellen Angaben zum BER nicht für Großraumflugzeuge im Interkontinentalbetrieb. Der ICAO-Wert stellt also, wie andre ICAO-Bestimmungen auch, einen Mindestwert dar. Für Großraumflugzeuge im Interkontinentalbetrieb bei Vollast nannte Staatssekretär Bretschneider in Eichwalde einen Steiggradient von 3°, welcher einem Nahbereich von 8,5 km Ausdehnung entspricht.

Der aus der aktuellen DFS-Angabe resultierende Mindeststeiggradient liegt bei 3,3°, ist also um 10% höher als der gem. Angabe von Staatssekretär Bretschneider.

Die Worst-Case-Grenzen des Flughafen-Nahbereichs wurden meinerseits bezogen auf ICAO bzw. 3° -Steigungsgradient mit "6,5 km" bzw. "8,5 km" nachgetragen und umschließen insgesamt etwa, wie der Vergleich mit Bild 1 zeigt, die Orte Waltersdorf (nicht vermerkt), Schulzendorf, Eichwalde (nicht vermerkt), Zeuthen, Schmöckwitz (nicht vermerkt), Wildau (nicht vermerkt), z.T. selbst Ortsteile von Königs-Wusterhausen (nicht als Siedlungsgebiete erkennbar und nicht vermerkt: Wernsdorf, Ziegenhals, Niederlehme).

2.4. Zu Bild 4, Ausschnittvergrößerung von Bild 2

Die letztgen. Mängel werden besonders deutlich in Bild 4, der Ausschnittvergrößerung von Bild 2 allein für die betroffenen Gemeinden östlich der BER-Südbahn, sofern die geplante BER-Inbetriebnahme erfolgt.

Es ist unverständlich, wie eine Karte, welche die am meisten perspektivisch von Fluglärm betroffenen Gemeinden umfaßt, derartige Mängel aufweisen kann.

3. S c h l u ß f o l g e r u n g e n

Da das Bundesverwaltungsgericht (BVG) bereits 2012 nicht nur die Berechnung von Schallschutzzonen gem. 3-Sigma-Bereich und 100:100-Regel für "alte" (PFberg) und "neue" (FLK, DSF, BAF) Flugrouten vorschrieb, was bis jetzt nicht erfolgte, sondern dazu auch die Einhaltung des Spitzenlämpegels 55 dB(A) tags in Innenräumen, worauf in Schallschutzkarten bezüglich der Festlegung von Schallschutzzongrenzen bisher keinerlei Bezug erfolgte, entsprechen die z.Z. noch geltenden Schallschutzzonen nicht den Erfordernissen unter Berücksichtigung aktueller Angaben der DFS zum zulässigen Luftverkehr am späteren Flughafen BER.

Die Schallschutzzonen für den BER-Südbahn-Betrieb sind vielmehr gem. dem Flugerwartungsgebiet gleich Flughafenkontrollgebiet nach Bild 1 für den 3-Sigma-Bereich gem. dem Bild 2 gem. der aktuellen Angabe der DFS bezüglich $3,3^\circ$ -Steiggradient gesondert für den Nahbereich und den Nicht-Nahbereich festzulegen und zwar

- für den Nahbereich nach Lärmstörpegeln, d.h. Reduzierung des Innen-Spitzenlämpegels tags von 55 dB(A) um 13 dB(A) auf 42 dB(A),
- für den Nicht-Nahbereich nach Spitzenlämpegeln, also 55 dB(A) tags innen, um den geltenden ICAO-Bestimmungen gerecht zu werden.

Die DFS-Karte gem. Bild 2 stimmt diesbezüglich weitgehend mit meinem Vorschlag vom 17. September 2012 an die Brandenburger Staatskanzlei überein, welchen ich meinem Eil-Appell vom 3. März 2015 an die Staatskanzlei nochmals beifügte und dessen Umsetzung i.Vbdg. mit einem Steiggradienten von $3,3^\circ$ ich hiermit nochmals anmahne, um gleichzeitig dem gesetzlichen Schallschutz den ihm beim BER-Projekt zustehenden Rang einzuräumen.

Zur allgemeinen Rechtsproblematik verweise ich nochmals auf mein Schreiben vom 3. März ds. Jhrs. an Staatssekretär Bretschneider sowie ergänzend hierzu auf die Presse-Erklärung vom 22. Juli 2015 zu Auswirkungen des Bundesverfassungsurteiles zum bundesdeutschen "Herdprämien-Gesetz" auf das BER-Projekt - so unwahrscheinlich dies auch klingt.

Vorstehende Ausführungen machen deutlich, daß die für das BER-Projekt zuständigen Stellen ihrer Verantwortung für Leben und Gesundheit der betroffenen Bürger, besonders aber der Anliegergemeinden im BER-Nahbereich, bisher in keiner Weise gerecht wurden und daß der Umfang bisheriger Klagen deshalb noch bedeutend ausgeweitet werden dürfte.

"Echter Schallschutz" sieht anders aus als bisher praktiziert und die erwartbaren Kosten für das BER-Projekt dürften deshalb alle bisherigen Planzahlen weit übertreffen, sei es, wenn echter Schallschutz wirklich realisiert wird oder sei es, wenn die Kosten der gesundheitlichen Folgen der Nichtrealisierung anfallen, welche von Bürgern und Sozialsystem zu tragen wären, also ebenfalls vom Steuerzahler, und welche von der Mainzer Stiftung Herz sowie den Deutschen Ärztetagen 2012, 2014 und 2015 anschaulich dargelegt wurden.

Dabei wirken Entschädigungen wegen der sogen. 30%-Immobilienwertgrenze vielfach genau so, wie eine völlige Verweigerung echten Schallschutzes sowie wie die interimsmäßige Inbetriebnahme der BER-Südbahn, ohne daß 90% der offiziell Betroffenen Schallschutz erhielten - die Anzahl der wirklich Betroffenen ist aber unter Berücksichtigung der aktuellen DSF-Unterlagen ja noch wesentlich höher anzusetzen!

Jeder Politiker, der einen Eid auf die Verfassung ablegte wie die Ärzteschaft den Hypokratischen Eid ablegte und sich den Bürgern, seinen Wählern, verpflichtet fühlt, sollte diese Wahrheiten stets im Auge haben.



- Dr.G.Briese -

EICHWALDER BI FÜR FLUGSICHERHEIT, ECHTEN SCHALLSCHUTZ UND NACHTFLUGVERBOT

A n l a g e n :

- Bild 1 BER-Luftraumüberwachungsbereich (Flugplatz-Kontrollzone) gemäß "Sichtflugkarte" der DSF, ergänzt um Grenzen des BER-Nahbereichs gemäß 6,5-km-Zone (gem. ChA-Annex, Mindestbereich gem. EU-Recht) bzw. gemäß 8,5-km-Zone (gem. 3°-Steiggradient als Mindestwert nach Angabe von Staatssekretär Bretschneider in Eichwalde für Interkontinentalflüge bei Oststarts von der BER-Südbahn)
- Bild 2 DFS-Karte für Oststarts von der BER-Südbahn mit roten Begrenzungslinien des wahrscheinlichen Flugerwartungsgebietes
- Bild 3 Luftraumstruktur gem. Luftfahrtthandbuch, ergänzt durch zwei handschriftliche Randbemerkungen i.Vodg. mit Bild 1 und 2
- Bild 4 Auszugsvergrößerung von Bild 2 zum Ostbereich des BER

N a c h t r a g vom 18.August 2015

Die vorliegende Presseerklärung stellt i.Vodg. mit der Presseerklärung vom 22.Juli 2015 "Scheitern des Hardprämiengesetzes vor dem Bundesverfassungsgericht - ein neuer Sargnägel für das BER-Projekt -..." und vom 9.August 2015, "Neue Sargnägel für das BER-Projekt? - zu MAZ-Meldungen um das Wochenende 8./9.August 2015 -" einen weiteren Sargnägel für das BER-Projekt dar, weil sie geeignet ist, i.Vodg. mit dem Schreiben vom 3.März 2015 an Staatssekretär Bretschneider die Sinnlosigkeit des aktuellen BER-"Sprint-3-Schallschutzprogrammes" nach Dauerlärmpegel-Schallschutzzonen durch aktuelle DFS-Unterlagen zu belegen und gleichzeitig die Richtigkeit des Vorschlages vom 17.September 2012 an das Staatssekretariat z.Hd. Frau Ex-Staatssekretärin Tina Fischer zu Schallschutzzonen nach Lärmstörpegeln im BER-Nahbereich durch aktuelle DFS-Angaben zu belegen, weil sich damit der Finanzmittelbedarf weiter erhöht, welchen man doch gerade erst bemüht ist, durch eine aktuelle Strafanzeige bei der Staatsanwaltschaft Cottbus wegen Nachforderungs-Betrugsverdachts zu begrenzen (vgl. MAZ vom 18.August 2015 Seite 15).



- Dr.G.Briese -