

EICHWALDER BÜRGERINITIATIVE FÜR FLUGSICHERHEIT, ECHTEN SCHALLSCHUTZ UND NACHTFLUGVERBOT
in der Bürger-Initiative NOTWEHR Anlieger BER Ost-West-Aktions-Gemeinschaft,

Dr.-Ing. Günter Briese

E-Mail: drgbriese@gmail.com Mobil: 0173 / 644 76 03

in enger Zusammenarbeit mit der SCHULZENDORFER INTERESSENGEMEINSCHAFT GEGEN FLUGLÄRM

Stubenrauchstraße 71, 15732 Eichwalde

Gemeinde Eichwalde

Grünauer Straße 49

15732 Eichwalde

Selbständiger Konstrukteur (1953-73), Bauleitender (1994)
Ing. für entwicklungsbegleitende Standardis. / Normung (1973-91)

Verantwortl. Co-Autor zweier Studien zur Substitution von Metall
durch Plastik in der gesamten Volkswirtschaft (1969-70, FuE-Planung,
Verteidigungs-Planung, Kosten-Nutzen-Analyse)
Autor wiss. Arbeiten zur Wirtschaftsprüfung (1990),
Minimierung der Risiken internationaler Finanzmärkte (1997) und
Wirtschafts- und Arbeitsmarktabstimmung mit steuer- und finanz-
politischen Mitteln in EU und Deutschland (2003-2004)

Akad.-Dozent für Mathematik, Physik und techn. Fächer (1957-64).
Beauftragter des Landesozialamtes Cottbus für Lehr- und Vortragstätigkeit
zu allgemeinen Rechts- und Sozialfragen (1994);
DMB-Recherberater und Bearbeiter jurist. Grundsatzfragen (1990-96)

Mein Schreiben vom -

Eichwalde, den 22. Juni 2016

Az.: Io + EG

Ihr Schreiben vom -

Ihr Zeichen -

S t e l l u n g n a h m e

zum Lärmaktionsplan, 2. Stufe, für die Gemeinde Eichwalde

Sehr geehrte Damen und Herren Gemeindevertreter,
sehr geehrte Damen und Herren der Gemeindeverwaltung,

zum vorgem. Lärmaktionsplan nehmen wir wie folgt Stellung:

1. Präzisierung der Aufgabenstellung

- Eine Präzisierung der Aufgabenstellung, welche sich aus dem Begriff "Umgebungsärm" gem.
Anhang III, Begriffsbestimmung a), ergibt, d.h. mit welchen Methoden welcher Gesamtärm-
pegel ermittelt werden soll und welche Voraussetzungen dafür gegeben sein müssen, sucht man
vergebens.

- Dies beginnt schon bei der nicht auf Bundes- bzw. EU-Recht bezogenen Präzisierung des Be-
griffes "Ballungsraum", für welchen der Lärmaktionsplan aufgestellt werden soll (vgl. An-
hang III, Begriffsbestimmung k!)) und führt deshalb bereits in Abschn.A.1, m.E. zu einer
recht fragwürdigen Aussage, denn Eichwalde gehört doch unbestritten dem Ballungsraum von
Groß-Berlin an!

Deshalb sowie wegen des besiedlungsmäßigen Zusammenwachsens der Orte Eichwalde, Schulzen-
dorf, Zeuthen, Wildau, Waltersdorf und Schmöckwitz/Siedlung betrachte ich auch die Aussa-
ge in Abschn.B.1. zum Ballungsraum, in welchem allein auf die Einwohnerzahl von Eichwalde
abgestellt wird, als grundsätzlich falsch,

- Insofern hätten Teile der Abschnitte A.1. bis A.4. und B.1. bis B.13. hinsichtlich der Ziele, Umstände und Bedingungen für die Erarbeitung der Studie zu einer präzisierten Aufgabenstellung zusammengefaßt werden müssen, um eine systematische Abarbeitung der Erfordernisse sicherzustellen.
- Hierzu gehört auch der Maßstab für die Bewertung und Nutzung vorhandener Grundlagen mit für den Umgebungslärm relevanten Daten, die anzuwendende Methode zur Ermittlung des Umgebungslärms als Gesamtlärm aus verschiedenen Lärmträgern gem. geltendem EU-Recht und die zu führende Diskussion, ob diese Grundlagen zur Erzielung eines praxistauglichen Ergebnisses geeignet sind oder an welcher Stelle Handlungsbedarf besteht. Vergleichen sucht man allerdings vergeblich.

2. L i t e r a t u r r e c h e r c h e

- Die Aufstellung von Lärmaktionsplänen ist wegen unterschiedlicher Lärmträger (Bürger, Straßenverkehr, Schienenverkehr, Luftverkehr) und der einzuschätzenden Lärmwirkungsmechanismen zur Bewertung erforderlicher Schutzmaßnahmen eine wissenschaftlich anspruchsvolle Aufgabe,
- Der erste Blick zur Beurteilung der Lösungsqualität gilt deshalb dem Literaturverzeichnis und dem Abkürzungsverzeichnis hinsichtlich des Enthaltenseins als relevant erachteter wissenschaftlicher und rechtlicher Quellen.
- Bei den Literaturquellen fällt sofort auf, daß der Lärmträger Schienenverkehr fast mit der Gesamtliteratur, welche ausgewertet wurde, identisch ist.
- Zum Straßenverkehr ist kaum etwas zu finden und Literaturquellen zu Flugverkehr, Gesundheitswesen und internationalem Recht sucht man völlig vergebens.
- Auch Literaturquellen zum für Eichwalde relevanten BER-Projekt und der damit verbundenen Lärm- und Schadstoff-Problematik mit gesundheitlichen Folgen sucht man vergeblich.
- Dies setzt sich damit zwangsläufig fort bei den Begriffsbestimmungen, bei welchen z.B. der gerade im BER-Nahbereich, in welchem Eichwalde belegen ist, somit der hier rechtskonforme Begriff "Lärmstörpegel" gem. EU- und internationalem Recht (ICAO) ebenfalls fehlt.
- Dies gilt gleichermaßen für das Abkürzungsverzeichnis, wo man z.B. Abkürzungen für Lärmstörpegel in EPNdB für den BER-Nahbereich und sogar Spitzenlärmpegel für den Bereich außerhalb des BER-Nahbereiches vergeblich sucht.
- Auch Abkürzungserläuterungen zu so relevanten Begriffen wie z.B. ICAO, CA, EuGH, BVG, OVG und BVerfG sucht man vergebens - aber gerade das EuGH-Urteil in der Rechtssache C-137/14, Umweltverträglichkeitsprüfverfahren, ist regional seit 2015 von besonderer Bedeutung und hätte demzufolge in der Ausarbeitung Berücksichtigung finden müssen.
- Näheres hierzu kann der Internet-Quelle <http://berlin-brandenburg-21.de> entnommen werden.

- Daß statt des Ganztags-Dauerlämpepegels L_{den} örtlich zumindest Tages-Dauerlämpepegel L_{day} aber darüber hinaus auch Rush-hour-Dauerlämpepegel als Dauerlämpepegel relevant sind, ist schon seit langem, der großen Zusendung unserer Gruppierung an Landtag und Landesregierung von 2011, Historie, daß die FBB-Dauerlämpepegelkarten wegen Nichtberücksichtigung der 100:100-Regel und des Sigma-Zuschlages unzutreffend sind, aus den Berechnungen des internationalen Flughafenplaners Dipl.-Ing. Freier Architekt Dieter Faulenbach da Costa, fdc-Airport-Consulting, aus gleicher Zeit ebenfalls.
- Daß gleich hohe Dauerlämpepegel wegen dazugehöriger völlig unterschiedlicher Spitzenlämpepegel (je nach Anzahl dazugehöriger Flugbewegungen) völlig unterschiedliche gesundheitliche Belastungen bedingen können, ist dazu seit der großen Zusendung unserer Gruppierung an Landtag und Landesregierung von 2013 bereits Erkenntnisstand:
 - Sofern die Fluglämpeereignisse in seitlich wie Flugroutenrichtungsbezogen größerem Abstand vom BER eine Gaußsche Normalverteilung (Glockenkurve) des Spitzenlämpepegels nach der Zeit ergeben und der zeitliche Abstand der Fluglämpeereignisse so bemessen ist, daß sich diese Glockenkurven jeweils im Wendepunkt überschneiden, stimmen Dauerlämpepegel und Spitzenlämpepegel am Meßort gemessen wertenäßig in dB(A) überein.
 - Kurz nach dem Start können sie auf der Flugroute aber auch genau so extrem unterschiedlich sein.
 - Der Dauerlämpepegel ist deshalb wegen der Kopplung der medizinischen Lärmfolgeschäden an den Spitzenlämpepegel bzw. den noch um 13 dB(A) höheren Lärmstöpepegel im BER-Nahbereich für die Beurteilung gesundheitlicher Folgeschäden völlig ungeeignet und wissenschaftlich überholt. Hierauf kann man folglich keinen praxistauglichen Lärmaktionsplan erstellen!

3. V o r g e n o m m e n e W e r t u n g e n

- Der Wertung in Abschn.A.1. wird widersprochen, da Eichwalde als Teil des Ballungsraumes Groß-Berlin betrachtet werden muß.
- Abschn.A.2. läßt ein Eingehen auf das BER-Projekt bezüglich sich aktuell abzeichnender Möglichkeiten des Flugbetriebes allein von der BER-Nordbahn als Lärmerhöhungsmöglichkeit außer Acht.
- In Abschn.A.3. und A.4. sind nur Möglichkeiten, aber keine konkreten Maßnahmen zur Verwirklichung angeführt.
- Abschn.B.1. ist bezüglich der Aussage zu "Großflughäfen" abzulehnen, was sowohl zum Zitat von L_{den} als auch zur "Nichtbetroffenheit" gilt. Das Fluglämpegesetz wird für Eichwalde im BER-Nahbereich rechtlich nicht einmal als Ersatz für den PFBerg wirksam!
- In Abschn.B.2. wird kritiklos auf Unterlagen von LUGV und MLUL abgestellt, ohne internationales Recht der EU gem. ICAO-Dokumenten oder das EuGH-Urteil in der Rechtssache C-137/14 wie erforderlich zu beachten und deren Auswirkungen zu diskutieren.

- In Abschn.B.3. werden die vorgeh. Rechtsquellen ebenfalls nicht beachtet.
- In Abschn.B.4. wird ohne Abwägung oder Eingehen auf aktuelle wissenschaftliche Erkenntnisse gem. WHO, Ärztetagen, der Mainzer Stiftung Herz oder Gesundheitsstudien das schutzmäßig schlechteste Niveau für den Lärmschutz gewählt.
Dies erscheint sogar i.S. der von der Luftverkehrswirtschaft mitfinanzierten NORAH-Studie als fragwürdig.
- Gem. Abschn.B.5. wird für die getrennte Erstellung von Lärmkarten für die einzelnen Lärmträger votiert und dies nachfolgend auch weitgehend so verwirklicht.
Dies betrifft aber nicht kongruent den Inhalt des Begriffes "Umgebungslärm". welcher für den Gesamtlärmpegel und damit für einen Lärmaktionsplan als wissenschaftliche Grundlage steht, sondern dieser widerspricht.
Kennt man den Gesamtlärmpegel nicht, so können auch Lärmschutzmaßnahmen grundsätzlich nicht praxisangemessen sein!
- Abb.5.1. bezieht sich fälschlich auf L_{den} . Es wird noch nicht einmal vermerkt, daß es sich um einen Dauerlärmpegel handelt! Allein Spitzenlärmpegel sind aber relevant als Meßergebnis.
- In Abb.5.4. müßten Spitzenlärmpegel abgebildet sein.
- Die Aussage in Abschn.B.5.3. ist unzutreffend.
Gem. 248.DB zur LuftVO ist wie auch in der dieser vorangegangenen 247.DB zur LuftVO den Flugzeugführern nicht nur die Wahl der Route 15° Richtung GORIG anstelle der "Hoffmann-Kurve" freigestellt, allein ein Hinweis an den Tower reicht aus, sondern es gilt gem.aktuellen DFS-Angaben hier die "Kontrollzone D" des Flughafens, in welchem Flüge erlaubt sind, wobei es sich also de facto um das "Flugerwartungsgebiet" handelt.
Wegen der Abhängigkeit von Dauerlärmpegeln von der Flugroutenfrequenzierung sind somit Dauerlärmpegel für das BER-Umland gar nicht seriös berechenbar, weshalb sich die DFS einschl. der von ihr beauftragten Fa. WÖLFEL AG bereits nach der Verabschiedung der 247. DB zur LuftVO von einer Berechnungsverantwortung zurückzog.
Die Skizzierung des Flugerwartungsgebietes in meiner Zusendung vom 17. September 2012 an die Staatskanzlei ist de facto mit dem aktuellen DFS-Flugerwartungsgebiet deckungsgleich.
- Abb. 5.5. verwendet fälschlich den L_{den} .
- Für Abb.5.9. gilt das zu Abb.5.7. Dargelegte: Ignorierung der DB zur LuftVO, fälschlich L_{den} .
- Für Abb.5.10 gilt Ignorieren der vorgeh. DB zur LuftVO wie zu Abb.5.8. .
- Zu Abschn.B.5.4. fehlt eine Gesamtlärm-Zusammenfassung des Lärms der einzelnen Lärmträger. Sie ist deshalb nicht genügend aussagefähig.
- Abb.5.15. erfüllt sowohl wegen dem verwendeten Kennwert L_{den} diesen Anspruch nicht, und auch der Pegelwert 65 dB(A) Dauerlärmpegel ist angreifbar aus wissenschaftlicher Sicht.

Auch der Begriff "Belästigung pro km²" ist zwar nicht ortsintern erkennbar, unterstreicht aber im Ergebnis die große Betroffenheit von Eichwalde.

- Abschn.B.6. ist wegen vorgen. Mängel in seinem Ergebnis in vollem Umfange abzulehnen. Eine Berechnung des Gesamtlärmpegels als Dauerlärmpegelwert, errechnet aus der Summe der einzelnen Lärmpegeln äquivalenten Lärmenergie, sucht man vergebens. Vorgen. Ausführungen zu Spitzenlärmpegeln und Lärmstörpegeln gelten unabhängig hiervon.
- Zu den weiteren Abschnitten soll an dieser Stelle nur auf meinen für die Bahnquerung in Eichwalde übermittelten Vorschlag zum Splitting des vorgeschlagenen Bauwerkes seitens der Varianten-Autoren in eine schmalere Betonbrücke für den Straßenverkehr und ein grazileres Bauwerk für den Fußgänger- und Radfahrer-Verkehr, behindertengerecht, hingewiesen werden.
- Die übergeordneten Behörden sollten, sofern erkennbare Lücken zu Lärmpegeln für die Berechnung der Gesamtbelastung nicht durch eigne Berechnungen ausgefüllt werden können, mitgeteilt werden, daß eine seriöse Lärmaktionsplanung aufgrund der staatlicherseits (EBA, DB, Landesregierung) zur Verfügung gestellten Unterlagen leider nicht möglich ist. Dabei sollte auch auf die 247. und 248.DB zur LuftVO eingegangen werden.

4. G e s a m t e i n s c h ä t z u n g

- Der vorliegende Lärmaktionsplan ist wegen wesentlicher Grundsatzmängel in großem Umfange Überarbeitungsbedürftig. Als Basis für konkret einzuleitende Maßnahmen ist er deshalb noch ungeeignet.
- Insofern wirkt sich die völlig unzureichende Politik des Landes wie des Bundes zur Information wie Handeln bis hinein in die Bewältigung kommunaler Aufgaben und deren Kosten aus.
- Im Zeitalter des Internet kann man Auftragnehmern allerdings zumuten, sich auch mit anderen als staatlichen Quellen auseinanderzusetzen, so daß dieser Vorwurf dem Planungsbüro nicht erspart bleiben darf. Dadurch konnte diese Planungsaufgabe leider nicht ziel führend gelöst werden.
- Zu Maßnahmen des Straßenverkehrs wird die Beurteilung den gemeindlichen Gremien überlassen.
- Zum Schienenverkehr sollte die Gesamtlärmbelastung von Güter-, Personen- und S-Bahn-Verkehr den Gremien der Bahn abgefordert werden.
- Relevante allgemeine BER-spezifische Probleme des Luftverkehrs wurden bereits an EU-Gremien herangetragen (Parlament, Rat). Bei alleinigem BER-Nordbahn-Betrieb, wie wegen Nicht genehmigungsfähigkeit des BER-Südbahn-Betriebes erwartbar, werden alle offiziellen Lärmkarten gegenstandslos. Mit freundlichen Grüßen


Dr.G.Briese. EICHWALDER BI FÜR FLUGSICHERHEIT, ECHTEN LÄRMSCHUTZ UND NACHTFLUGVERBOT