

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

Eichwalde, am 11. Februar 2014
Az.: Io + EG

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


zum Schreiben der Flughafengesellschaft FBB vom 27. Januar 2014

Zu vorgeh. Schreiben als Anlage nehme ich bezüglich der meinerseits wie folgt gekennzeichneten Textstellen folgendermaßen Stellung:

- zu *): Die der Flughafengesellschaft im angeführten Schriftverkehr und beim Zusammentreffen in der Hentschel-Villa Schönefeld gestellten Fragen sind nach wie vor offen!
Die Aussage, daß der PFB 2004 internationalen Vorschriften entspreche, ist bewiesenermaßen unzutreffend und wurde unsererseits in Zusendungen an den Landtag von 2013 und 2014 widerlegt.
- zu **): Das Volksbegehren zu Nachtflugverbot und gegen einen Single-Flughafen wurde von Landesregierung und Landtag angenommen und ist deshalb lediglich noch vollinhaltlich von der Landesregierung umzusetzen.
Die **Nichtberücksichtigung im BER-Schallschutzprogramm** widerspricht dem sowie den vom Landesumweltamt bereits auch für das **Nachtschutzgebiet** aktuell erarbeiteten Schallschutzkarten.
- zu ***): Die Berücksichtigung der **100 : 100 - Regel**, d.h. für Eichwalde z.B. Berücksichtigung **a l l e r** Lärmereignisse "Start" in Ostrichtung o h n e Minderung durch 2/3 der Starts in Westrichtung und stattdessen nur Berücksichtigung des Landelärms für 2/3 aller Flugbewegungen, ist eine alte Forderung unsererseits.
Sie ist jedoch bei den dem aktuellen "Sprint-3-Programm" zugrundeliegenden PFB-Schallschutzkarten mit geringfügig kleiner "15°-Routen-Beule" noch **nicht berücksichtigt**, was schon ein einziger Blick auf die Schallschutzkarten von 2011 von D.Faulenbach da Costa zeigt, enthalten in unserer Zusendung vom Spätsommer 2011 an den Landtag.
- zu °): Die Bezugnahme auf den "**Zeitpunkt der Inbetriebnahme**" des Flughafens BER ist grundsätzlich falsch und widerspricht allen bisherigen Festlegungen und Verwaltungsgerichts-urteilen, entspricht aber dem FBB-Kartenmaterial nach Inkraftsetzung der 247.DVO zur LuftVO, befindet sich aber gleichzeitig auch im Widerspruch zu dieser DVO.
Die aktuellen FBB-Karten widersprechen auch den Schallschutzkarten des Landesumweltamtes Brandenburg, wobei sich aber auch diese wegen der augenscheinlichen Nachtflugregelung "Geradeausstart" im Widerspruch zur 247.DVO zur LuftVO befinden, in welcher eine solche Regelung nicht enthalten ist.
Damit vertreten FBB GmbH, Landesregierung und das BAF der Bundesregierung zum BER sehr unterschiedliche Lösungsansätze. Muß dies erst wieder durch OVerwG und BVerwG geklärt werden?

G e s a m t e i n s c h ä t z u n g :

Das BER-Schallschutzdesaster ist kaum noch zu übertreffen, da alle vorgeh. Regelungen einander widersprechen. Eine Lösung kann deshalb nur der Vorschlag vom 17. September 2012 an die Staatskanzlei in Bezugnahme auf "Flugerwartungsgebiete" und Lärmstörpegel in EPNdB = Spitzenlärmpegel + 13 dB(A) für BER-Anliegergemeinden sein, welcher sich in Übereinstimmung mit EU- und ICAO-Recht befindet.


Dr. G. Briese. EICHWALDER BI FÜR FLUGSICHERHEIT;
ECHTEN SCHALLSCHUTZ UND NACHTFLUGVERBOT

A n l a g e