

„Viel Lärm um Nichts“ oder besser noch „Viel Nichts um Fluglärm“!

Die Veröffentlichung der „Neuen Flugrouten“ durch die DFS hat viele Ängste und Wut auf die Politiker heraufbeschworen, dies hat zur Bildung zahlreicher Bürgerinitiativen im heutigen Umfeld des geplanten Großflughafens BBI geführt und offene, teilweise aggressive Proteste und Zornesäußerungen während der durchgeführten Massendemonstrationen in vielen Berliner Stadtbezirken und Brandenburger Umlandgemeinden ausgelöst.

Lässt man einmal das erste Aufwallen derartiger Aktionen verständlicherweise zu, unterstützt die vielen sachlich begründeten Aussagen der Sprecher und toleriert auch die zum Teil unsachlichen Ausbrüche vieler Teilnehmer, die aufgestachelt und manipuliert, aus rein emotional begründeten Sorgen und Nöten; aber ohne ausreichende Kenntnis der sachlichen Fakten und echten Probleme, ins gleiche Horn der immer vorhandenen Krakeeler stimmen, dann steht eindeutig fest, dass hier ursächlich an erster Stelle die mangelhafte, teilweise unvollständige, zum Teil bewusst zurückgehaltene Wahrheit über alle Risiken und Nebenwirkungen des beklagten Vorhabens seitens der Verantwortlichen „des Pudels Kern“ bilden.

Da sind zunächst die politischen Spitzenkräfte in den Regierungen von Berlin, Brandenburg und des Bundes, die gleichzeitig auch die Gesellschafter des neuen Großvorhabens sind. Sie haben die ganze Misere, die sich jetzt um den Großflughafen aufzutut, durch die Wahl eines völlig ungeeigneten Flughafenstandortes innerhalb des dichtbesiedelten Stadtrandbereichs durchgesetzt – und zwar durch eine selbstherrlich, arrogant und ignorant getroffene Entscheidung gegen alle Vernunft und gegen die Ratschläge vieler Fachexperten, schlussendlich mit der Übermacht des Bundesverwaltungsgerichts. Heute lässt sich die Wahrheit nicht mehr vertuschen und verleugnen und es wird selbst seitens der Flughafenlobby „scheibchenweise“ zugegeben, dass diese Standortwahl falsch war, dass Sperenberg bessere Chancen gehabt hätte und heute wahrscheinlich schon in Betrieb sein könnte, dass der damalige Brandenburger Ministerpräsident in die Enge getrieben und so zur Abfassung des unsäglichen Konsensbeschlusses „genötigt“ worden war, usw. usw. Lügen und Falschinformationen haben also dazu geführt, dass Berlin seine Forderung bezüglich des stadtnahen Flughafens durchsetzen konnte und wir, die Bewohner des Flughafenumlandes nun mit den Folgen leben müssen, von denen eine die geeignete Wahl der Flugrouten darstellt.

Aber selbst die heute heiß umstrittenen Flugrouten bzw. die einzuhaltenden Bedingungen in Sachen unabhängiger Flugbetrieb auf beiden Pisten, sind aus heutiger Sicht von den Verantwortlichen – obgleich bekannt - bewusst verschwiegen worden. Ihnen musste während der Vorbereitung des Planfeststellungsbeschlusses völlig klar sein, dass die frühzeitige Offenlegung abgewinkelter Flugrouten und damit einhergehender zusätzlicher Lärmbelastungen für den südlichen Rand des Berliner Stadtgebietes und weiterer Brandenburger Gemeinden, massiven Proteste in einem Umfang auslösen könnten, die sie zur Aufgabe des stadtnahen Standortes Schönefeld gezwungen hätten.

Also wurde verharmlost und mit „geradlinigen“ Abflugrouten – die niemals den unabhängigen Flugbetrieb ermöglicht hätten, also die diesbezüglich eine wissentlich falsche Planung darstellen – Lärmbelastungsaussagen aufs Komma (dB(A)-Werte) und auf den Meter (Grenzen der Belastungs- und Entschädigungsgebiete) genau berechnet. Mit den so gewonnenen Aussagen wurden die sichtbar Betroffenen; aber auch die noch (un)sichtbar, zusätzlich Betroffenen, wissentlich hinter das Licht geführt und belogen. Grundrechte ? - - - Fehlanzeige! Man schämte sich nicht, aufbauend auf dieser Lüge ein Schallschutzprogramm

zu inszenieren, Millionen an Steuergeldern zu investieren und dies für die Betroffenen als segensreich zu stilisieren. Obgleich der heutige Flughafenchef, der keine Gelegenheit vergehen lässt, diese seine Lärmschutzmaßnahmen Lob zu preisen, genau wissen muss, dass der von ihm geforderte unabhängige Flugbetrieb auf beiden Pisten niemals zulässig sein kann – vor dem Hintergrund eines Schallschutzprogramms, dem „geradlinige Abflugwege zugrunde liegen. Es werden also bewusst Fehlplanungen und dadurch bedingte Falschinformationen für die Bevölkerung im Interesse der Durchsetzung der fehlerhaft getroffenen Beschlüsse zur Realisierung des Bauvorhabens BBI zugelassen.

Das ist die eine Seite der Medaille. Die andere Seite sind die Initiatoren der Bürgerinitiativen und Organisatoren der Protestdemonstrationen, auch deren „Trittbrettfahrer“, die durch fehlende oder falsche Basisinformationen, Gerüchte, individuelle Vorstellungen falsche Informationen unter die Bürger streuen. Informationen, die dann wiederum rein emotional aufgenommen und verarbeitet werden und Protestreaktionen auslösen.

Den Initiatoren solcher Bürgerbewegungen mangelt es zumeist, nicht immer, an fachlich fundiertem, sachlich nachvollziehbarem Faktenwissen über die wahren Zusammenhänge. Wenn sie dann mit diesem Halb- bzw. Falsch-Wissen die Massen um sich scharen und sie auf vager Grundlage zu lautstarken und oft nicht fairen Protestaktionen veranlassen, geht das am Kern einer sachlichen Problemlösung vorbei.

So ist es z.B. der Ausruf: „Keine Flugrouten und damit kein Fluglärm über Berlin“ mit dem Nebengedanken „Beibehalten der geradlinigen, angeblich planfestgestellten Flugrouten“ und so gehässigen Bemerkungen, „na, die durch die geradlinig geführten An- und Abflugwege Betroffenen hatten ja mindestens 10 Jahre Zeit, sich daran zu gewöhnen“ oder „den stadtnahen Flughafen: ja; aber den Lärm und Dreck: nein!“ und viele weitere Nuancen der Verunglimpfung der heute unter den geraden Flugwegen „lebenden“ und den beginnenden Fluglärmterror erduldenen Menschen, an Zynismus nicht mehr zu überbieten. Das Schlimme daran ist aber, dass offensichtlich all’ diese „Schreier“ den Planfeststellungsbeschluss nicht gelesen haben, denn dort ist (S. 414 und 415, sowie 631) eindeutig festgelegt, dass die endgültige Festlegung der Flugrouten nicht Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses ist. Man kann sich also nicht auf einen solchen Beschluss berufen, den es gar nicht gibt, dann aber den Ahnungslosen spielen. Schlimm ist es ferner, wenn sich dann auch noch maßgebliche Politikbetreiber, wie Herr Minister Ramsauer, wie der Regierende Bürgermeister, Herr Wowereit und selbst Herr Ministerpräsident Platzeck – und nicht zu vergessen, zahlreiche Bürgermeister aus dem künftigen Flughafenumland - nicht zu schade sind, vor die protestierenden Bürger zu treten und großspurig „die Rückkehr zu den – angeblich – planfestgestellten, geradlinigen Flugrouten“ zu fordern. Oder aber sachlich, fachlich völlig halt- und substanzlose Versprechungen zu machen, wie man die Deutsche Flugsicherung (DFS) „rasch“ zwingen bzw. nötigen will, Flugrouten zu konzipieren, die den „Herren“ genehm sind“.

Man kann nur hoffen, dass die DFS ihrem Statut – unbeeinflusst durch „Befehle von oben“ bzw. Geschrei der Massen – treu bleibt und endgültige Flugrouten festlegt, die in erster Instanz eine höchstmögliche Flugsicherheit über unserem Luftraum garantieren, die in zweiter Instanz ein Minimum an mit hohen und häufig auftretenden Schallpegeln belasteten Bewohnern des Flughafenumfeldes – gleich, ob auf Brandenburger oder Berliner Gebiet – garantieren und in dritter Instanz eine möglichst hohe Wirtschaftlichkeit des Unternehmens BBI ermöglicht. Das letztere jedoch ausgerechnet an diesem Standort aufgrund der vielen, nicht zu umgehenden Einschränkungen jemals erreicht werden, muss bezweifelt werden.

Mit diesen beschriebenen sachlich und fachlich nicht begründeten Forderungen, die das Gleichgewicht der Vernunft zerstören und die „Alt-„ und „Neu-Betroffenen“ gegeneinander ausspielen, lassen sich die anstehenden Probleme allerdings auf keinen Fall – „ohne Mord- und Totschlag“ – vernünftig klären. Es soll deshalb nachstehend versucht werden, Fakten aufzuzeigen, die es auch dem Laien ermöglichen, sich ein reales Bild zu machen und zu erkennen, wie denn die „Lärmbedrohung“ wirklich ausfällt und welche Wohngebiete der „Neu-Betroffenen“ denn überhaupt lärmverseucht werden. Es wird deutlich werden, dass viele Bürgerinitiativen, die sich heute gegen eine Verlärmung auflehnen und in der Fluglärmkommission „mitentscheiden“ wollen, zu Unrecht Lärmschutzforderungen stellen. Sie laufen Gefahr, sich mit ihren Forderungen lächerlich zu machen. Dazu gehören z.B. Gemeinden wie Mellensee, Zossen, Potsdam und praktisch alle Berliner Stadtbezirke.

Ausgenommen schmale Streifen am südlichen Stadtrand von Berlin im Bereich Lichtenrade, ausgenommen natürlich auch die Berliner Bezirke Treptow und Köpenick mit den Ortsteilen z.B. Bohnsdorf, Karolinenhof und Müggelheim, über die zur Zeit überhaupt nicht diskutiert wird, weil es ja auch wieder die „Alt-Betroffenen“ sind, die sich ja „inzwischen an den Lärm der geradlinigen An- und Abflugrouten gewöhnt“ haben.

Es wird ferner deutlich werden, dass selbst die Brandenburger Orte Stahnsdorf, Kleinmachnow und Teltow nur dann gerade noch in der Nacht belastet werden, wenn die Klagen gegen den erweiterten Nachtflug gemäß den Vorstellungen im Planergänzungsverfahren nicht erfolgreich sind. Sind diese Klagen dagegen erfolgreich, dann sind auch diese Orte ebenfalls weder am Tage, noch in der Nacht nach dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm belastet.

Damit wird eins klar, wie man auch die Flugrouten verschiebt – all' die aufgebrachten Proteste der Berliner und der oben genannten Orte Brandenburgs gehen ins Leere, denn sie werden nicht so lärmverseucht werden, dass Eigentumsverluste oder störender Fluglärm die Idylle der „Häuslebauer“ zerstört. Selbstverständlich sieht man dann die Flugzeuge und hört sie auch; aber der Straßen- und Schienenverkehr sowie der ruhestörende Lärm der „lieben Nachbarn“ wird das verbleibende Flugzeuggeräusch übertönen.

Abgesehen davon hat die DFS 1998 das Brandenburger Infrastrukturministerium über die „abknickenden Flugrouten“ informiert, was dort aber nicht zur Kenntnis genommen wurde. Merkwürdig bleibt, dass es die DSF in den ganzen nachfolgenden Jahren nicht für nötig befunden hat, dieses für die Lufthoheit in Brandenburg und Berlin zuständige Ministerium erneut darauf aufmerksam zu machen, dass sich hier mit den „geradlinig geplanten“ Flugrouten ein gravierender Planungsfehler „eingeschlichen“ hat. Unverständlich auch, dass man dadurch auch das Bundesverwaltungsgericht „ins Messer laufen ließ“, als es 2006 zum Planfeststellungsbeschluss mit diesen geraden „Pseudoflugrouten“ kam.

Weiterhin ist es völlig unverständlich, dass die DFS nachdem die BI-Protestwellen hochzuschlagen begannen, versucht hat, die dazugehörigen Bürger über Flughöhen über ihren Köpfen zu informieren, wissend, dass damit überhaupt keine Aussage über eine bestimmte Lärmbeaufschlagung möglich ist. Hinzu kommt noch, dass die so angegebenen Flughöhen falsch bzw. zumindest unverständlich sind. Die Flughöhen der einzelnen Flugzeugtypen unterscheiden sich nämlich in der gleichen Flugentfernung im Extremfall hinsichtlich ihrer Mittelwerte wie 1 : 2 und sind darüber hinaus auch noch innerhalb einer Flugzeugklasse stark abhängig von der Auslastung der Flugzeuge sowie vom Flugregime (Steigverhalten, Schubwahl, usw.), das im wesentlichen von der jeweiligen Crew in Abstimmung mit den zuständigen Fluglotsen ohne weiteres um +/- 20% schwanken kann.

Daraus folgt, dass die Angabe einzelner Höhenwerte in bestimmten Entfernungen unsinnig ist.

Das nachfolgende Bild 1 zeigt die entfernungsabhängigen Flughöhen einiger Flugzeugtypen-Gruppen und als Punkte die von der DFS angegebenen Flughöhen, deren Wahl weder erklärt wurde, noch aus der einfachen Betrachtung heraus nachvollzogen werden kann.

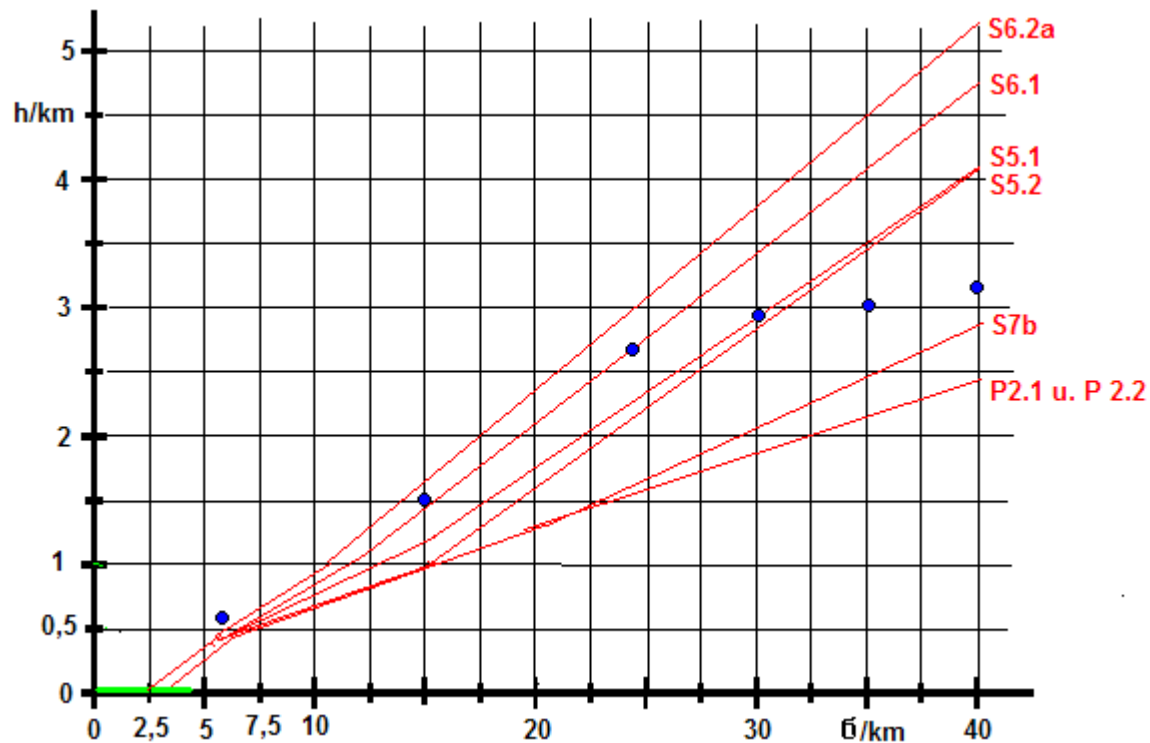


Bild 1: Abhängigkeit der entfernungsabhängigen mittleren Flughöhen h/km einiger wesentlicher Flugzeuggruppen. σ/km ist die Flugentfernung beginnend auf der Startbahn ($\sigma/km = 0$). Zu den benannten Flugzeuggruppen gehören folgende typische Flugzeuge:

- | | |
|--------------|--|
| P2.1 u. P2.2 | alle großen Propellerflugzeuge mit einer Startmasse über 5,7 t, 2- bis 4-motorig. |
| S5.1 | alle kleinen strahlgetriebenen Jets mit einer Startmasse bis 50 t, (Privat- und Geschäftsflugzeuge) |
| S5.2 | alle mittleren strahlgetriebenen Jets mit einer Startmasse bis 120 t, 2-motorig, (z.B. A319, A320, A321, B737, B757)
häufigste Flugzeuggruppe im Flugzeugmix |
| S6.1 | alle größeren strahlgetriebenen Jets mit einer Startmasse über 120 t, 2-motorig, (z.B. A310, A330, B767, B777) |

S6.2a	alle größeren strahlgetriebenen Jets mit einer Startmasse von 120 bis 300t, 3- bzw. 4-motorig, (z.B. DC10, MD11)
S7b	die größten strahlgetriebenen Jets mit einer Startmasse über 300t, 3- bis 4-motorig, (z.B. B747, A380)

Die blauen Punkte • entsprechen den von der DFS angegebenen Flughöhen.

Außerdem spielt die Flughöhe für das Lärmgeschehen nur eine mittelbare Rolle. Die Hauptsache zur Beurteilung der Lärmbelastung ist nur durch den vollständigen Überblick über die Zusammensetzung des der Lärmberechnung zu Grunde liegenden Flugzeugmixes nach Typenvielfalt und Typenanzahl entlang der in Frage kommenden Flugstrecke möglich. Sie lässt sich dann mit den Möglichkeiten der „Anleitung zur Berechnung von Fluglärmschutzbereichen (AzB, Stand 2008)“ relativ genau berechnen, wobei sich die jeweilige Flughöhe bzw. seitliche oder vertikale Sichtentfernung mit Hilfe der Algorithmen der AzB in Abhängigkeit von der zurückgelegten Flugentfernung entlang des Flugweges relativ genau bestimmen lässt.

Hier liegt aber derzeit das Problem, denn genau diese Basisdaten verweigert uns die DFS; aber auch die Flughafengesellschaft FBS. Sie versucht dadurch offensichtlich Ungereimtheiten zu verschleiern bzw. uns daran zu hindern, selbst mit den uns zur Verfügung stehenden Programmen aussagekräftige Belastungsanalysen durchzuführen. Die Betroffenen werden maximal im Unklaren gelassen, sollen sie sich doch mit falschen Ausgangsbetrachtungen gegenseitig „zerfleischen“ bis die Wahlen über die Bühne sind.

Das nächste Problem ist die Frage, ob man auch ohne große mathematische Untersuchungen und das aufwendige Betreiben toller Rechner in der Lage wäre, als Laie zu erkennen, ob das eigene Wohnumfeld künftig – bei beliebig angenommenen Flugrouten-Führungen – lärm betroffen im Sinne des Fluglärmgesetzes ist, oder nicht.

Diese Möglichkeit ist tatsächlich unter bestimmten Voraussetzungen gegeben und soll nachstehend erläutert werden.

Unabhängig davon, welche Zusammensetzung und Anzahl von Flugzeugen gleicher und verschiedener Flugzeugtypen und damit –gruppen nach der AzB 2008 der für den Flughafen geplante Flugzeugmix aufweist, erhält man mit Hilfe geeigneter Berechnungsmethoden – bei Vorgabe eines bestimmten Grenzwert-Schallpegels, der z.B. die gerade noch zulässige Lärmbelastung charakterisiert – einen Kurvenverlauf, der das Gebiet umfasst, in dem die Lärmbelastung höher als zulässig ist. Wie hoch sie dort tatsächlich ausfällt ist dabei unerheblich, man kann allerdings davon ausgehen, dass sie vom Rand dieses Gebietes bis zur Mittel- bzw. Symmetrielinie hin zunimmt und weiter zunimmt, wenn man den Beobachtungspunkt in Richtung zur Piste hin verlagert.

Weiterhin muss man beachten, dass bei gleichbleibendem Flugzeugmix die Größe des umfassten verlärmten Gebietes vom Zeitanteil der sechs verkehrsreichsten Monate abhängt, in dem eine bestimmte Betriebsrichtung in Abhängigkeit von der Windrichtung gewählt werden muss. Für den BBI gilt, dass etwa 1/3 der Beobachtungsdauer der sechs verkehrsreichsten

Monate mit Ostwindlagen, also mit nach Osten gerichteter Betriebsrichtung gearbeitet wird. Daraus folgt, dass das dann verlärmte Gebiet kleiner ausfällt, als das für die entgegengesetzte Betriebsrichtung West (bei Westwind) bestimmt werden kann. Bei dem so vorliegenden West-/ Ost-Verhältnis von 2 : 1 ergibt sich ein mittlerer Pegelunterschied von 3 dB(A), was unter hiesigen Bedingungen eine Verringerung des Abstands der „Gipfpunkte“ des dargestellten Gebietes beim Ostbetrieb um je ca. 3 km gegenüber dem Abstand der Gipfpunkte des Gebietes beim Westbetrieb bedeutet.

Zur Veranschaulichung des bisher Gesagten soll das nachfolgende **Bild 2** dienen:

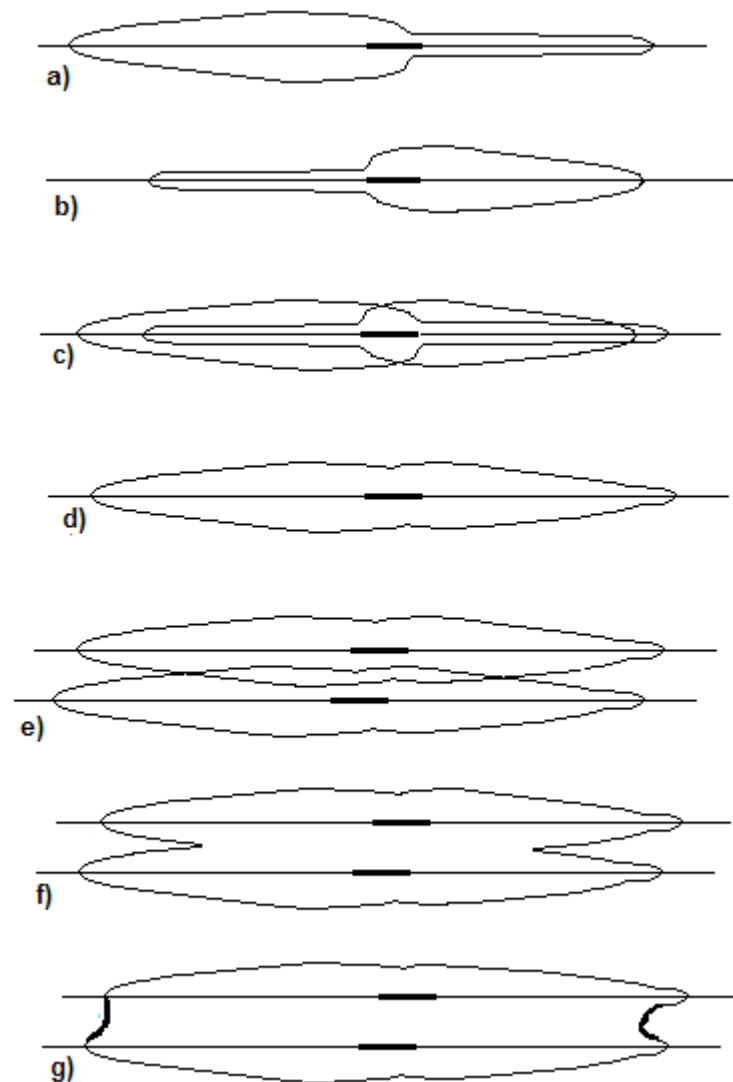


Bild 2: Schematische und vereinfachte Darstellung zur Veranschaulichung der Entstehung der in Karten ausgewiesenen Lärmschutzbereiche, hier für den Dauerschallpegel

Das Teilbild **a)** zeigt das Belastungsgebiet bei Westbetrieb – ausgehend von einer Start- bzw. Landebahn. Links erkennt man das größere Teilgebiet mit der Belastung durch die Starts, während rechts die – unter der Anfluggrundlinie stärkere; aber in Folge der viel geringeren Flughöhe - schmalere und etwas kürzere „Lärmkeule“ zu erkennen ist.

Das Teilbild **b)** zeigt dagegen das Belastungsgebiet bei Ostbetrieb mit der prinzipiell gleichen Form, wie im Bild a); aber mit der beschriebenen verringerten Längs- und Querausdehnung.

Wird nun für den gesamten Zeitraum der sechs verkehrsreichsten Monate der energetische Mittelwert des Dauerschallpegels bestimmt, erreicht man dies prinzipiell durch eine geeignete Überlagerung der Bilder a) und b) zum Bild c). Hierbei erkennt man, dass auf der linken Seite die Lärmanteile der beim Ostbetrieb vorhandenen Landeanflüge vollständig innerhalb des Startlärmbereichs beim Westbetrieb „verschwinden“. Das bedeutet nichts anderes, dass sich für die Langzeitbelastung auf der Westseite in Folge der dort auch stattfindenden Landeanflüge während der Ostbetriebszeit nichts ändert. Auf der Ostseite dagegen liegen die Verhältnisse anders. Hier überwiegt im Nahbereich des Flughafens der Startlärmbereich mit seiner größeren Breite beim Ostbetrieb, während im Fernbereich die beim Westbetrieb wirksame „längere, aber schmalere Landelärmnase“ aus dem Startlärmbereich herausragt.

Bildet man jetzt die „Umhüllende“ für das aus der Überlagerung gebildete gesamt verlärmte Gebiet, erhält man schließlich Bild d) – den lanzettenähnlichen Verlauf der Randkurve, wie er beim „Einbahn-Flughafen“ typisch ist.

Den Übergang zum Zweibahn-Flughafen mit leicht versetzten, parallelen Pisten zeigt das Teilbild e). Beide „Lanzetten“ überlagern sich und ergeben schließlich die allein für dieses Bahnsystem die typische Form des Gesamt-Lärmgebietes gemäß Bild f). Da nun aber eine nicht einfache Überlagerung zweier Lärmgebiete stattgefunden hat und in Wirklichkeit eine „energetische Überlagerung“ stattfindet, füllen sich die spitz aneinanderstoßenden Teilgebiete in der angegebenen Form – Teilbild g) - auf.

Damit ist dieser „Additionsprozess“ abgeschlossen. Er lässt natürlich im Umkehrschluss zu, dass unter Beachtung bestimmter Grundprinzipien dieser Vorgang – ausgehend von der Teilbild-Variante g) – auch wieder bis zur Teilbild-Variante a) rückgängig gemacht werden kann.

Wenn man also – wie im Falle des planfestgestellten BBI – fluglärmbelastete Gebiete ausgewiesen hat (z.B. im Gutachten 4.1 des Planfeststellungsverfahrens „Isolinien äquivalenter Dauerschallpegel ...“, Stand 2002), kann man von diesen Kurvendarstellungen – nach deren Einordnung in ein Teilbild a) bis g) ausgehen und entsprechende Lärmbelastungen abschätzen. Ganz besonders sinnvoll ist es, wenn man die Lärmbelastungsgebiete für weitere Untersuchungen zu Grunde legt, die in der neuesten Schallschutz-Broschüre der FBS aus dem Jahre 2010 ausgewiesen sind. Die dort angegebenen Isolinien-Verläufe begrenzen einerseits das größte Lärmschutzgebiet für den Nachtzeitraum, hier allerdings unter der Voraussetzung, dass die im Planergänzungsrahmen vorgesehenen 113 Nachtflüge durchgesetzt werden können, wenn die Klagen gegen diesen Planergänzungsbeschluss für die Kläger negativ ausgehen sollten. Reduzieren sich letztendlich aber bei erfolgreicher Klage die nächtlich zugelassenen Flugbewegungen auf eine stark verringerte Anzahl, dann fällt dieses jetzt noch sehr groß dargestellte Nachtschutzgebiet wesentlich kleiner aus – letztendlich bei einem absoluten Nachtflugverbot auf eine verschwindend kleine Fläche, die durch unvorhersehbare, im Durchschnitt wenige Rettungs-, Polizei- und sonstige Not- und Hilfsflüge bestimmt wird.

Das Taglärmschutzgebiet ist a priori schon von Natur aus wesentlich geringer in seiner Längs- und Querausdehnung, wie es – analog zum Teilbild 2g) – im Teilbild 3a) als innerer Kurvenverlauf angegeben ist:

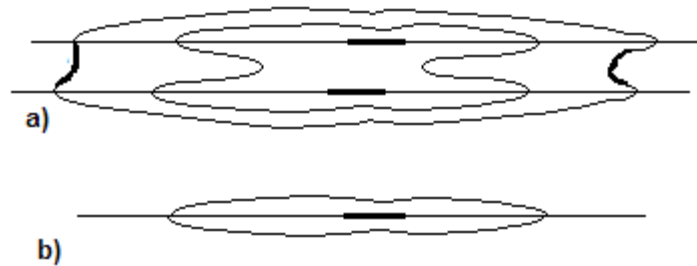


Bild 3: Vereinfachte Darstellung der Rückumwandlung des gesamten Tagesschutzbereichs im Teilbild a) – innere Kurvendarstellung – in das für eine einzelne Start- und Landebahn maßgebende Tagesschutzgebiet, das durch eine einzelne Start- und Landebahn generiert werden würde, wenn – wie im Planfeststellungsbeschluss festgelegt – genau 50% aller Flugbewegungen von diesem bzw. zu diesem runway erfolgen würden Teilbild b).

Das Besondere dieser Darstellung ist es nun, dass man dieses Teil-Lärmschutzgebiet – wie mit einer Gummischablone – beliebig bezüglich des Verlaufs der Mittellinie verformen kann, ohne dass es seine prinzipielle Erscheinung und vor allen Dingen Größe verändert.

Bild 4 zeigt, wie es aussehen würde, wenn – unmittelbar nach dem westlichen Start - ein Abkurven um 90° nach Norden erfolgen, für die Landungen aus westlicher Richtung aber der geradlinige Anflugweg erhalten bleiben würde:

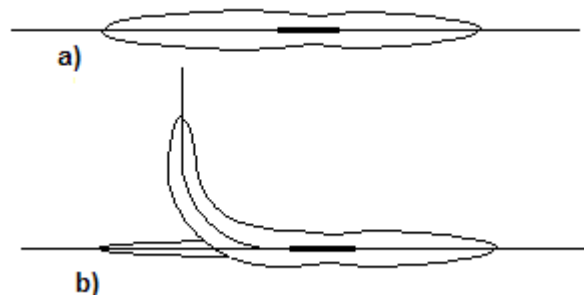


Bild 4: Teil-Tagesschutzgebiet a) bei abkurvendem Streckenverlauf (Teilbild b)) mitverbleibendem Tagesschutzanteil aus den geradlinigen Landeanflügen beim Ostbetrieb

Die Gesamtlänge entlang der Symmetrielinie bleibt konstant; aber die prinzipielle – jetzt gebogene – Lanzettenform bleibt erhalten. Insgesamt aber vergrößert sich dadurch das Tagesschutzgebiet in Folge des zusätzlichen Wirksamwerdens der Einflüsse der Landeanflüge, was bisher in fast allen offiziellen Argumentationen verschwiegen wird.

Mit dieser elementar einfachen Methode ist es nun mit großer Genauigkeit – bei unverändertem Flottenmix und unveränderter Belegung der jeweiligen Start- und Landebahn – möglich, das bei veränderter Streckenführung von Flugrouten veränderte Tagesschutzgebiet zu bestimmen und dadurch festzustellen, wie weit entlang eines beliebigen Flugweges im schlimmsten Falle eine unzulässige Lärmbelastung zu erwarten ist und wo diese mit Sicherheit – im Sinne der Schutz- und Entschädigungsansprüche möglicherweise betroffener Bürger – auszuschließen ist. Außerhalb dieser Gebietsgrenzen ist ein Flugzeug auch weiterhin zu sehen und auch zu hören, soweit dieser Fluglärm nicht durch andere Lärmquellen nicht überdeckt wird. Dieser Fluglärm ist aber nicht mehr im Sinne des Gesetzes lärmereblich und

damit weder beklagbar, noch maßgebend, irgendwelche Schallschutzmaßnahmen auf Kosten des Flughafenbetreibers einfordern zu können.

Wendet man nun diese Erkenntnisse auf die Verhältnisse im Umfeld des Flughafens BBI an, so zeigt sich mit aller Deutlichkeit, dass – wie man die Flugrouten auch legt – immer im unmittelbaren Nahbereich des Flughafens massive Belastungen großer Teile der Bevölkerung auftreten, dass aber auch die wenigsten Gemeinden Brandenburgs und Berliner Bezirke, die sich jetzt noch durch Bürgerbewegungen lautstark bemerkbar machen und massive Forderungen verlauten lassen, gar nicht vom Fluglärm betroffen sind und damit keinerlei Ansprüche geltend machen können, um Flugrouten z.B. anders verlaufen lassen zu wollen – und schon gar nicht auf die Beibehaltung der geradlinigen Pseudoflugrouten des Planfeststellungsverfahrens verweisen zu dürfen.

Ein Mitspracherecht in der Fluglärmkommission haben sie somit schon gar nicht!

Die nachfolgenden Bilder zeigen die von der DFS ausgegebenen Flugroutenvorschläge und die dadurch bestimmten Lärmschutzbereiche:

Hellgrün: Im Planfeststellungsverfahren bzw. aktualisiert in der neuesten Schallschutzbroschüre der FBS.

Dunkelgrün: Den „worst case“ im Falle der Niederlage im Planergänzungsverfahren für den Nachtzeitraum.

Gelb: Die ungünstigste Situation für die Tagschutzzeiten.



Bild 5: Grenzen des Nachtschutzgebietes (grün) und des Tagschutzgebietes (gelb) im Sinne der Ausgangssituation (worst case !) – prinzipiell angefertigte Handskizze !

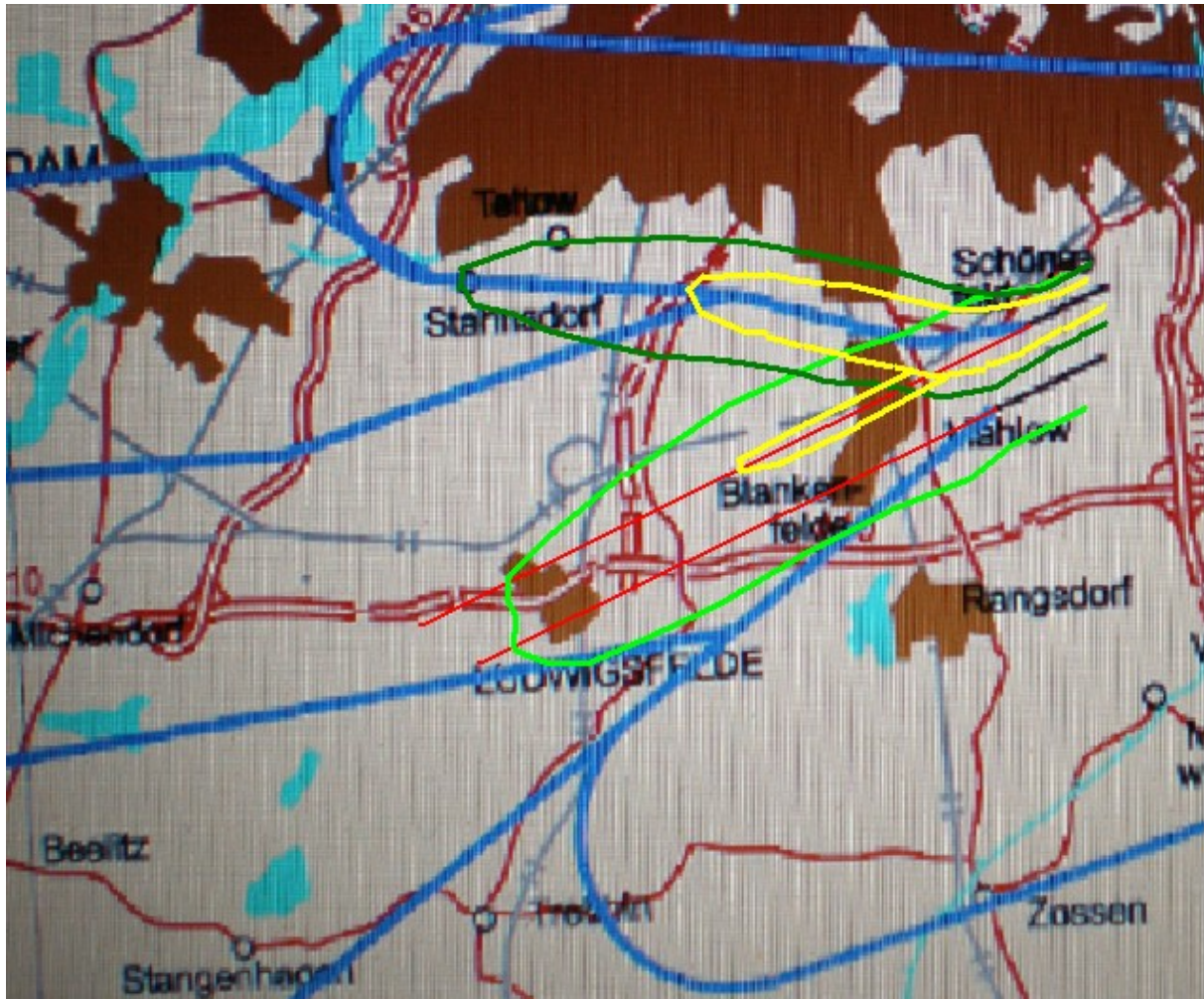


Bild 6: : Grenzen des Nachtschutzgebietes (grün) und des Tagschutzgebietes (gelb) im Sinne der Ausgangssituation (worst case !) – prinzipiell angefertigte Handskizze ! mit Darstellung des veränderten nördlichen Teils des Lärmschutzgebietes bei abgelenkten Abflugrouten und geradlinigen Anflugrouten, ausgehend vom Gesamtflugverkehr der Nordbahn BBI.

Weder Berlin, noch Potsdam, noch Stahnsdorf, Teltow bzw. Kleinmachnow sind am Tage lärmbeeinträchtigt !

Wenn alle ungünstigen Bedingungen zusammenkommen, sind schlimmsten Falles Stahnsdorf, Teltow und Kleinmachnow in der Nacht unzulässig hoch lärmbeeinträchtigt.

In Diedersdorf und Blankenfelde-Mahlow verbleiben die Landeanflug-Lärmbedingungen. Ansonsten **wird Blankenfelde-Mahlow vom Startlärm nicht entlastet, sondern die verlärmte Ortsfläche verschiebt sich nur aus der Ortsmitte in den Nordbereich und die gesamte verlärmte Fläche des Ortes wird dadurch sogar vergrößert.**

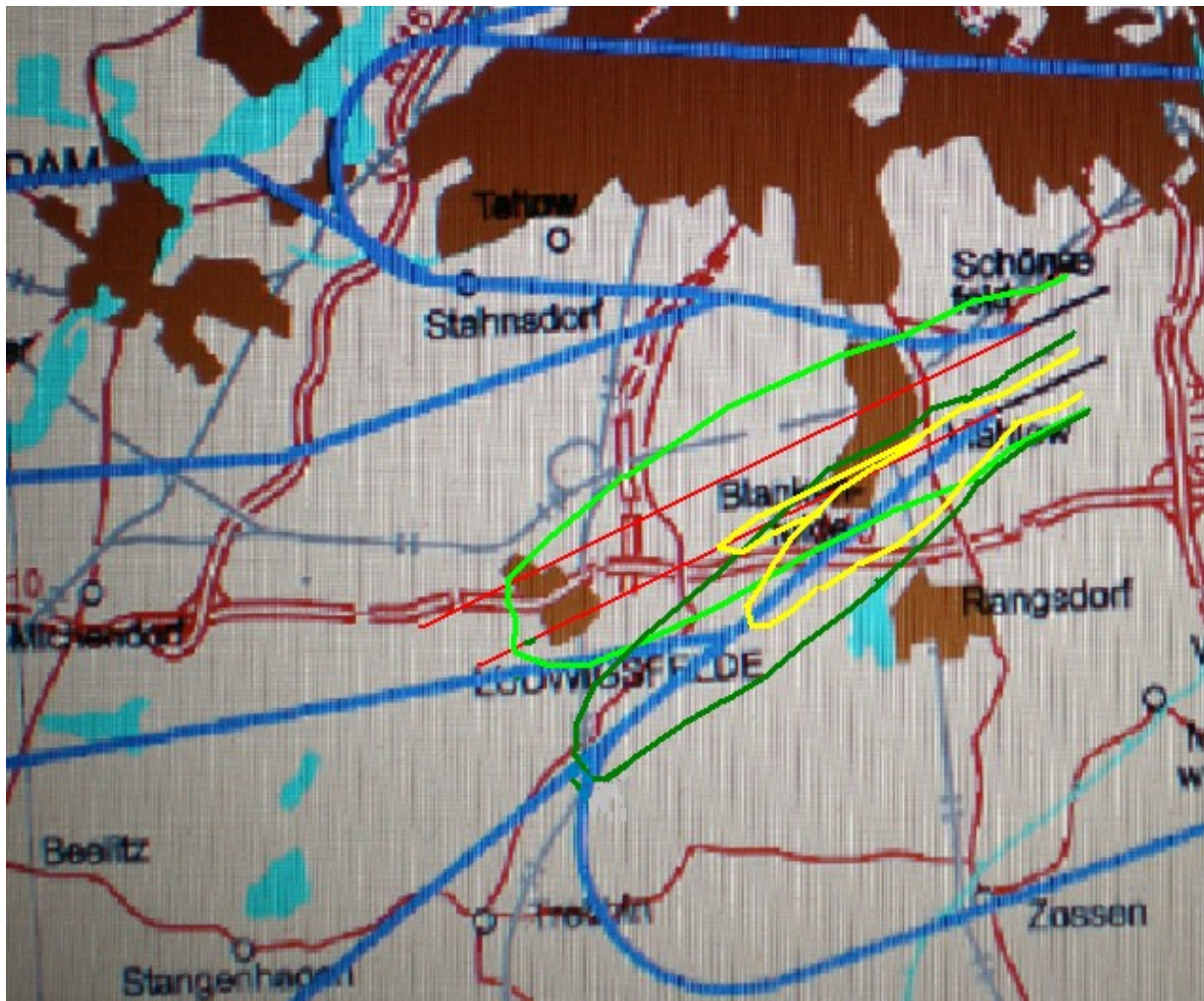


Bild7: Grenzen des Nachtschutzgebietes (grün) und des Tagschutzgebietes (gelb) im Sinne der Ausgangssituation (worst case !) – prinzipiell angefertigte Handskizze ! mit Darstellung des veränderten südlichen Teils des Lärmschutzgebietes bei abgelenkten Abflugrouten und geradlinigen Anflugrouten, ausgehend vom Gesamtflugverkehr der Südbahn BBI.

Weder Zossen, noch Mellensee, noch Rangsdorf sind am Tage lärmbeeinträchtigt.

Wenn alle ungünstigen Bedingungen zusammenkommen, sind schlimmsten Falles Rangsdorf in der Nacht grenzwertig lärmbeeinträchtigt. Ludwigsfelde wird entlastet.

In Blankenfelde-Mahlow verbleiben die Landeanflug-Lärmbedingungen. Ansonsten wird **Blankenfelde-Mahlow vom Startlärm nicht entlastet, sondern die verlärmte Ortsfläche verschiebt sich nur aus der Ortsmitte in den Südbereich, d.h. die gesamte verlärmte Fläche des Ortes wird vergrößert**, zumal zusätzlich der Ortsteil Jühnsdorf und der Ort Großschulzendorf belastet werden.

Da kurz vor Ludwigsfelde eine weitere Aufspaltung des Flugverkehrsstroms erfolgt, reduzieren sich die Maximalentfernungen im Bereich der jetzt aufgezipfelten Lanzettenspitze geringfügig weiter, so dass Ludwigsfelde auch im Extremfall nachts weiter entlastet wird.

Fasst man die gefundenen Ergebnisse noch einmal zusammen, dann kann man feststellen, dass die befürchteten Lärmbelastungen Berlins und vieler Orte Brandenburgs, wie z.B. Potsdams, bei Kenntnis der hier gezeigten Randbedingungen eine Fiktion sind.

Die für die ganze Flughafenmisere verantwortlichen Lobbyisten und die regierenden Politiker, die es besser wissen müssten, schweigen weiter oder unterstützen noch Protestbewegungen aus nicht betroffenen Gebieten gegen den selbstverschuldeten Unsinn, den sie mit der Wahl des am wenigsten geeigneten, also falschen Standortes, selbstherrlich heraufbeschworen haben. Sie lügen dem Volk weiter in die Tasche, wie wichtig dieses Infrastrukturprojekt, dieser „Leuchtturm“ für die Länder Berlin und Brandenburg ist - das als Luftfahrt Drehkreuz die große Zukunft verspricht, verschweigen aber, dass in Sperenberg der neue Großflughafen ohne all' die hemmenden Nebenbedingungen wahrscheinlich längst seinen regulären Betrieb aufgenommen hätte.

Es zeigt sich ferner, dass alles Hin- und Herschieben von Flugrouten in einem so dicht besiedelten Flughafenumfeld weder wesentliche Lärmentlastungen ermöglicht, noch für die dann verbleibenden Lärmbetroffenen, gleich, ob „Alt-“, oder „Neu-Betroffene“, zufrieden-stellende Lebensbedingungen erzielt werden können.

Es bleibt die einzige Schlussfolgerung, dass sich alle Bürgerinitiativen nun endlich zu einer großen Massenbewegung zusammenschließen und mit aller zu Gebote stehenden Macht die Politik unüberhörbar zwingen sollten, dieses Flughafenvorhaben aufzugeben und endlich an einem geeigneterem Standort neu zu verwirklichen – ohne wenn und aber - denn jetzt haben sie ja endlich selbst zugegeben, dass mit dem Konsensbeschluss ohne Not und wider besseren Wissens und den Rat der Fachexperten der falsche Standort gewählt worden ist - - -

- - - es sind schon ganz andere „Großvorhaben“ durch den Willen des Volkes nach einer fast Fertigstellung stillgelegt und in „Vergnügungsparks“ oder „Museen“ umgewandelt worden, wenn ich nur an den „Schnellen Brüter“, das KKW Kalkar, das KKW „Mühlheim/Kärlich“, oder die Chipfabrik in Frankfurt/Oder, oder - - - oder - - - denke. Gegen die „Milliarden“, die zur Rettung von Banken aufgewendet wurden sind die „paar Milliarden BBI“ geradezu „peanuts“ und selbst dann nicht ganz verloren, wenn aus dem „Dr. Schwarz-Bau“ schließlich ein tolles Messegelände entwickelt wird.

Prof. Dr.-Ing. habil. Erhard Augustin