



Die BVBB-Ortsgruppe Schulzendorf ist Gründungsmitglied der SCHULZENDORFER INTERESSENGEMEINSCHAFT GEGEN FLUGLÄRM.



Damit endlich Schulzendorf als schwerst betroffene Gemeinde durch Fluglärm, Abgasen und Sicherheitsrisiko wahrgenommen wird, denn auf Flugroutenkarten findet man uns oft nicht.

Ziel ist, eine breite Zusammenarbeit aller Schulzendorfer Verantwortungsträger von Vereinen, Schul- und Kitaleiter, Kirche, Ärzte, Bürgerinitiativen und interessierten Bürgern zu erreichen, um gemeinsam dafür zu kämpfen, dass die Schulzendorfer Bürger bestmöglich vor Fluglärm geschützt werden und funktionierenden Schallschutz bekommen, Neubetroffene schnellstmöglich im Schutz einbezogen werden sowie ein striktes Nachtflugverbot von 22.00 Uhr bis 06.00 Uhr am falschen Flughafensstandort BER festgelegt wird.

Flugrouten-Vorschläge so variantenreich, dass tatsächliche Betroffenheit sich erst nach Inbetriebnahme mit voller Härte zeigen wird! Falscher Standort= viele negative Folgen!

Eine Wahrheit müssen wir aus der Praxis zur Kenntnis nehmen: Nirgendwo in der Welt war und ist es möglich, einen Flughafen zu betreiben, von dem 360 000 Flugzeuge an – und abfliegen, ohne einen Lärmteppich von mindestens 60 mal 25 km zu hinterlassen. Je näher eine Gemeinde in An- und Abflugrichtung der Start- und Landebahnen liegt, je öfter wird sie überflogen. Manche trifft darum der Fluglärm 100 % bei bis zu 85 dB(A) und andere nur 25 % bei bis über 45 dB(A). Für die Begrenzung von Autolärm und Abgasen wird sich in den Städten mit 30 km/h- und Umweltzonen eingesetzt, die immense Umweltbelastung und Lärm eines Flugzeuges allein spielt keine Rolle. Der Schadstoffausstoß einer startenden B 737 entspricht dem Ausstoß **4000 (!) anfährender Pkw** und die **Streubreite der Schadstoffemission ie Startbahn 18 km!**

Lärmausbreitung Flugzeug/LKW in Siedlungsgebieten



Die bei einer Schallwelle auftretenden periodischen Druckschwankungen werden vom menschlichen Ohr als Schalldruck wahrgenommen. Der Maßstab hierfür ist der **Schall(druck)pegel** Dezibel (dB).

Zusätzlich wird das Hörempfinden auch durch unterschiedliche Frequenzen beeinflusst. Bei der Bestimmung des Schalldruckpegels, wird bei der technischen Messvorrichtung ein Filter (A) vorgeschaltet, der die anatomischen Eigenschaften des menschlichen Ohres nachempfinden soll. Der so gemessene und bewertete Schalldruckpegel wird mit der logarithmischen Einheit dB(A) wiedergegeben. Um einen Schall wahrzunehmen, ist ein Medium wie Luft Voraussetzung. Auf dem atmosphärenlosen Mond herrscht somit absolute Stille.

Wie laut sind Dauerschallpegel?

Dauerschallpegel sind energetische Mittelwerte über eine lange Beurteilungszeit, die nicht gehört werden können. Nur momentane Schallereignisse sind wahrnehmbar. Ist allerdings die Schallenergie über die Beurteilungszeit konstant, hat der Dauerschallpegel den gleichen Wert wie der momentane Schallpegel. Der Dauerschallpegel, mit Zu- oder Abschlägen zum Beispiel für die Tageszeit, ist ein Einzelwert der ausschließlich die langfristigen Auswirkungen einer Geräuschsituation skalieren soll. In Deutschland ist es üblich, zwischen dem Tagesdauerschallpegel (6:00 bis 22:00 Uhr) und dem Dauerschallpegel für die Nacht (22:00 bis 6:00 Uhr) zu unterscheiden. Die Maßeinheit ist das dB(A). Sie berücksichtigt, dass das menschliche Gehör für verschiedene Frequenzen unterschiedlich empfindlich ist. Der Umstand, dass Fluglärm gegenüber Straßenverkehrslärm und Schienenverkehrslärm belastender empfunden wird, fließt hingegen nicht ein. In Wohngebieten um zivile Verkehrsflughäfen beträgt der fluglärmbedingte Dauerschallpegel heute bis über 65 dB(A). Mit einem Tagesdauerschallpegel von 55 dB(A) und mehr sind zum Beispiel um den Frankfurter Flughafen circa 200 000 Bewohner belastet, die in Orten entlang der Flugkorridore teilweise mehr als 20 km vom Flughafen entfernt wohnen.

1

Die **VDI-Richtlinie 2058** und die **TA Lärm** sehen folgende Immissionsrichtwerte vor:

	Zeiten	6 bis 22 Uhr	22 bis 6 Uhr
In Industriegebieten		bis 70 dB(A)	bis 70 dB(A)
In Gewerbegebieten		65 dB(A)	50 dB(A)
In Kerngebieten, Dorf- und Mischgebieten		60 dB(A)	45 dB(A)
In allgemeinen Wohn- und Kleinsiedlungsgebieten		55 dB(A)	40 dB(A)
In reinen Wohngebieten		50 dB(A)	35 dB(A)
In Kurgebieten, für Krankenhäuser und Pflegeanstalten		45 dB(A)	35 dB(A)

BVBB



www.bvbb-ev.de

Lärmschutzbereiche

Im Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm in der Fassung vom 30. Oktober 2007 werden durch Dauerschallpegel sowie nächtliche Maximalpegelkriterien Lärmschutzbereiche (LSB) festgelegt. Für neue oder wesentlich geänderte Flughäfen beginnen die Schutzbereiche am Tag bei einem Dauerschallpegel von 60 dB(A). Dies entspricht LSB 1. In der Nacht beginnt der Schutzbereich bei einem Dauerschallpegel von 53 dB(A), ab 2011 von 50 dB(A). Aus diesen Werten ergeben sich Entschädigungsansprüche für passiven Schallschutz. Es ist bislang nicht geklärt, welche Konsequenzen das jüngst verabschiedete Fluglärmgesetz für in der Umgebung wohnende Personen hinsichtlich des Anspruchs auf aktiven Schallschutz hat. Ekardt und Seidel vertreten die Auffassung, dass die dort enthaltenen Grenzwerte nur Mindeststandards darstellen, die strengeren Vorgaben im Rahmen der planerischen Abwägung nicht entgegenstehen (25). Im Rahmen dieser Abwägung und aus der Perspektive des grundrechtlich gesicherten Schutzes der Gesundheit haben die dargestellten Ergebnisse eine hohe Relevanz. Das Fluglärmgesetz basiert weitgehend auf dem wissenschaftlichen Erkenntnisstand des Jahres 1999, als der erste Entwurf für die Novelle erarbeitet wurde.

2

Quelle: 1 + 2 Deutsches Ärzteblatt 4.08.2008

Schulzendorf bei allen Flugrouten am stärksten betroffene Gemeinde neben Blankenfelde - Mahlow

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).

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 immer betroffen sein wird.**

Es ist damit zu rechnen, dass gerade auch das Investitionsvorhaben Waldsiedlung von Fluglärm beeinträchtigt sein wird, ebenfalls Ritterschlag. Beide ausgewiesene Bauflächen bzw. Siedlungsgebiete liegen in der Nähe der Thälmannstraße, Beginn der sogenannten Schutzzone und sind dann von dem Abflugkorridor der südlichen Start- und Landebahn des BBI betroffen. Zusätzlich ist Schulzendorf Altdorf von Fluglärm beeinträchtigt.

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

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

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

Fairnis gegenüber den durch den falschen Flughafenstandort beeinträchtigten Bürger - Fehlanzeige - Alles für die Wirtschaft, fast nichts für Schulzendorf und seinen Bürgern.

Eine Streitkultur, wie sie in Frankfurt/Main, Köln/Bonn, Zürich und Düsseldorf seit Jahren gepflegt wird, existiert beim BER nicht. Beispiele :

- Frankfurt: 5 Mio Zuschuss von Landesregierung und FRAPORT für Regionalforum für Gutachten
Anerkennung der DFLD-Lärmesswerte
CASA-Umsiedlungs-Programm
- Köln/Bonn Unterstützung und Finanzierung der UBA-Studie zu gesundheitlichen Auswirkungen von nächtlichem Fluglärm
- Düsseldorf Grundsteuerabsenkung für fluglärmbeeinträchtigte Grundstücke

Erholung in Naherholungsgebieten ausgeschlossen auf Grund der Flughafennähe dieser Gebiete und notwendigen Flugrouten und Korridore!

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).

Wie kann man als Abgeordneter und/oder politisch Verantwortlicher glauben, dass ein falscher Flughafenstandort keine negative Folgen auf Ökonomie und Gesundheit hat?

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 Fluglärmbeeinträchtigter aus.

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

Der falsche Flughafenstandort Schönefeld wurde politisch entgegen jedem Sach- und Fachverstandes durchgesetzt, weil Fakten nicht eindeutig dargestellt wurden und die Flugroutenproblematik vom eigentlichen Planfeststellungsverfahren getrennt war, somit war für weitere Gemeinden und Bürgern ihre Betroffenheit nicht eindeutig erkennbar.

Auf Grund all dieser Fakten erkennen immer mehr Bürger, wer einen größeren Flughafen will als planfestgestellt, der muss einen dafür geeigneten Standort wählen!

**Wenn ein Intelligenter die falsche Sache vertritt,
ist das noch schlimmer,
als wenn ein Dummkopf für die richtige eintritt.
von Georges Clemenceau**