

30 Punkte
gegen Fluglärm



Ab dem Juni 1991 stand die Frage eines Single-Airports im Süden von Berlin auf der Tagesordnung. Ein Raumordnungsverfahren kam 1994 zu dem Ergebnis, dass Schönefeld ein ungeeigneter Standort ist. Trotzdem wurde er von Politikern aus Berlin und Bonn weiter favorisiert. Ich habe mich immer für einen anderen Standort stark gemacht, will aber nun, nach der abschließenden Entscheidung, das Beste für die betroffenen Menschen erreichen.

Sehr geehrte Bürgerinnen und Bürger,

wenn vor dem eigenen Haus ein Gewerbegebiet gebaut werden soll oder die Lärmbelästigung durch Straßen- und Bahnverkehr wächst, dann wird einem schnell klar, dass man damit nicht einverstanden ist und etwas unternehmen muss. Der neue Flughafen BBI in Schönefeld wird ab Oktober 2011 viele Menschen belasten, auch jene, die heute noch nicht in einer Einflugschneise wohnen. Ich möchte mehr Menschen dafür gewinnen, sich Gedanken darüber zu machen und auch Solidarität mit jenen Nachbarn zu üben, die am stärksten betroffen sein werden. Dazu gehört auch, dass das Land Brandenburg und die Landkreise die Bürger und Gemeinden in den Lärmzonen nicht allein lassen und es als Gemeinschaftsaufgabe ansehen, größtmöglichen Schutz vor Lärm und Gesundheitsgefährdungen durch den BBI zu gewähren. Das geschieht nicht im Selbstlauf. Es müssen Lösungsstrategien auf den Tisch - auch dann, wenn sie kontrovers diskutiert, verändert oder mit weiteren Ideen ergänzt werden. Unverzichtbar ist das Nachtflugverbot, und wir müssen die Aufweichung der so genannten „Randzeiten“ verhindern. Das sind allerdings Dinge, auf die wir nur wenig Einfluss haben. Es müssen weitere Lösungsansätze her, die man vor Ort in Gemeinden und Landkreis anstoßen und voranbringen kann. Dazu habe ich den „30-Punkte-Plan“ vorgelegt. Ich möchte ihn hier vorstellen, in die Diskussion einbringen und würde mich sehr freuen, wenn Sie mir Ihre Kritik, Unterstützung oder Ihre eigenen Ideen dazu mitteilen würden.

Ihr Christoph Schulze

„Den betroffenen Menschen helfen“

Der 30-Punkte-Plan

Im März 2006 wurde vor dem Bundesverwaltungsgericht in letzter Instanz der Rechtsstreit über die Eignung des Standortes Schönefeld und den Planfeststellungsbeschluss beendet. Gemeinden und zahlreiche private Gruppen hatten gegen den Planfeststellungsbeschluss geklagt. Im Punkt „Lärm, Lärmschutz und Nachtflugverbot“ erhielten die Kläger Recht: Der Planfeststellungsbeschluss wurde in diesen Teilen aufgehoben und mit klaren Gerichtshinweisen zur Überarbeitung versehen. Die Eingrenzung und Auflagen des Gerichts genügen vielen Bürgern noch nicht, aber sie sind ein Teilerfolg. Uneingeschränkter Nachtflug wird es nicht geben. Insofern hat sich die Klage nicht nur gelohnt, sondern wird sich später auch noch als sehr wichtig erweisen.

Nachdem auch das Bundesverfassungsgericht es abgelehnt hat, den Standort Schönefeld für den Großflughafen BBI zu canceln, muss man sich damit abfinden und akzeptieren, dass der Flughafen in Schönefeld gebaut wird. Nicht-Betroffene verbinden damit wirtschaftlichen Aufschwung und Arbeitsplätze. Oft wird dabei aber nicht berücksichtigt, dass das auf dem Rücken der Anwohner geschieht, die zwar auch von den wirtschaftlichen Vorteilen eines Flughafens profitieren können, aber in der Einflugschneise einen ho-

hen Preis in der Lebensqualität dafür zu zahlen haben.

Aus diesem Grunde sind Bürgerinitiativen vor Ort nur zu verständlich. Die Gemeinden haben sich zur „Schutzgemeinschaft“ zusammengeschlossen. Aber sie brauchen noch mehr Unterstützung und Rückhalt, um die Interessen der Bevölkerung durchzusetzen. Deshalb haben sich Politiker im Landkreis Teltow-Fläming, insbesondere der SPD, dafür eingesetzt, dass auch der Landkreis selbst sich für die Durchsetzung der Interessen der vom Fluglärm betroffenen Menschen einsetzt. Zwischen März 2006 und Februar 2008 fand dazu ein Willensbildungsprozess im Kreistag statt. Es war nicht von vornherein abzusehen und selbstverständlich, dass sich die Mehrheit des Kreistags solidarisch mit den Betroffenen erklärte. Es gab auch viele andere Meinungen aus den nicht betroffenen Gebieten. Deren Vertreter konnten in sachlichen Diskussionen überzeugt werden, dass Solidarität keine Einbahnstraße ist. Die Nordgemeinden von Teltow-Fläming haben schließlich in den letzten 15 Jahren auch Solidarität mit den Südgemeinden geübt und akzeptiert, dass der Landkreis sich im Süden mehr engagiert, um dort den wirtschaftlichen Aufbau stärker zu forcieren als im Norden, wo die Wirtschaftsentwicklung eher ein Selbstläufer war.

Der Kreistag Teltow-Fläming hat am 18. Februar 2008 den „Gesundheits“-Beschluss Nr. 3-1215/08-KT gefasst, der vorsieht, ein Programm für die vom Flughafen BBI betroffenen Bürger zu entwickeln. Im Folgenden möchte ich einige Vorschläge machen, was so eine Konzeption kurz-, mittel- und langfristig beinhalten könnte. Es geht um Vorbeugung, Beobachtung und Schutzmaßnahmen.

Im Kreistag wurde darüber diskutiert, was man denn für die betroffenen Bürger und die Gemeinden tun könne. Da es in Teltow-Fläming aber keine Erfahrungen mit den Auswirkungen eines solchen Großflughafens gab, mussten Erfahrungen gesammelt werden. Aus diesem Grunde habe ich mich zu den drei deutschen Großflughäfen Frankfurt am Main, Köln und München begeben und dort mit Flughafenvertretern, Bürgerinitiativen, Gemeinde- und Kreistagsabgeordneten, Bürgermeistern, Vertretern der Landesregierung und der Landtage gesprochen. Ich konnte sehen, wo die Probleme vor Ort liegen und was man im Bereich Lärmschutz, Gesundheitsschutz, Umwelt, Interessenausgleich und Prävention schon getan hat, oder welche Ideen und Projekte man umzusetzen beabsichtigt. Daraus entstand der 30-Punkte-Plan.

Man muss erst einmal wissen, was man will. Anschließend kann man überlegen, wen man zum Mitmachen und zur Mitfinanzierung ins Boot holen möchte.

Wir wissen, was wir wollen, und wir wissen, dass das, was wir fordern, auch machbar ist. Vieles sind Dinge, die an den anderen Großflughafenstandorten gefordert oder sogar schon umgesetzt werden. Genau wie an anderen Großflughäfen können wir durch Verhandlungen erreichen, dass ein **Anti-Lärm-Pakt** wie in Frankfurt am Main abgeschlossen wird, mit dem wir Lösungen erreichen, die gesetzlich nicht vorgesehen und gerichtlich nicht durchsetzbar wären.

Ideen für ein Maßnahmepaket

1. Maßnahmen zur Durchsetzung der Einhaltung der Grenzwerte und Bestimmungen und Auflagen durch das Bundesverwaltungsgericht (Gesundheit)

1. Flächendeckende Lärmmessstationen

Wie die Landesregierung in Beantwortung einer Kleinen Anfrage einräumte (Landtags-Drs. 4/6497), gibt es in Teltow-Fläming lediglich zwei Lärmmessstationen (Blankenfelde-Mahlow, Glasower Damm und Heideweg), die dazu auch noch von der Flughafengesellschaft betrieben werden. Es wird regelmäßig, und dies nicht ganz unberechtigt, von den betroffenen Bürgern und Gemeinden angezweifelt,

ob die Messwerte richtig sind, denn die Flughafengesellschaft betreibt Messungen, die letztlich gegen sie selbst verwendet werden könnten. Die Messstationen ergeben aufgrund der geringen Anzahl kein wirklichkeitsgetreues Bild von der Lärmbelastung der Region. Daher muss ein unabhängiges Konzept erarbeitet werden, wie viele Lärmmessstationen an welchen Stellen benötigt werden, um ein richtiges Bild von der Belastung abzugeben. Es muss geklärt werden, wer die Kosten trägt (BBI, Landesregierung) und wer der Betreiber sein soll. Bei der Umsetzung dieses Punktes erhalte man eine wirklichkeitsnahe Darstellung der Lärmemissionen, aus der sich dann weitere Konsequenzen und Forderungen ableiten. **Entsprechende Anträge liegen im Kreistag Teltow-Fläming vor.**

2. Flächendeckende Luft- Schadstoffmessstationen

Wie die Landesregierung in Beantwortung einer Kleinen Anfrage einräumte (Landtags-Drs. 4/6521), gibt es in Teltow-Fläming keine einzige Schadstoffmessstation. Aus diesem Grunde muss gemeinsam ein Konzept erarbeitet werden, wie viele Messstationen an welchen Stellen benötigt werden, um ein richtiges Bild von der Belastung abzugeben. Es muss geklärt werden, wer die Kosten trägt (BBI, Landesregierung) und wer der Betreiber sein soll. Bei der Umsetzung

dieses Punktes erhalte man eine wirklichkeitsnahe Darstellung der Emissionen, aus der sich dann weitere Konsequenzen und Forderungen ableiten.

3. Feinstaubkontrolle

Wie die Landesregierung in Beantwortung einer Kleinen Anfrage einräumte (Landtags-Drs. 4/6524), gibt es in Teltow-Fläming keine einzige Messstation. Überall wird wegen Feinstaubs ein riesiger Aufwand getrieben, z.B. in Berlin mit der Umweltplakette, aber am Flughafen, wo Millionen Liter Kerosin bei Start und Landung direkt über den Wohngebieten verbrannt werden, spielt das bisher keine Rolle. Aus diesem Grunde muss gemeinsam ein Konzept erarbeitet werden, wie viele Feinstaubmessstationen an welchen Stellen benötigt werden, um ein richtiges Bild von der Belastung abzugeben. Es muss geklärt werden, wer die Kosten trägt (BBI, Landesregierung) und wer der Betreiber sein soll.

4. Video-Lufttraumüberwachung zur Kontrolle der Einhaltung der Flugrouten

Ein wichtiges Thema beim Fluglärm ist die Einhaltung der Flugrouten. An anderen Flughäfen stellt es immer wieder ein Problem dar, dass Flugkapitäne sich nicht vollständig an die vorgeschriebenen Flugrouten halten und dann Gebie-

te überfliegen, die eigentlich „tabu“ sind. Vor Ort entbrennt dann immer wieder Streit: Welche Maschine, welche Uhrzeit, welche Flughöhe? Dies ist nicht immer aus den Spurenaufzeichnungen der Luftsicherung zu rekonstruieren und zu beweisen. Wenn man für die Region Teltow-Fläming im betroffenen Gebiet eine Video-Luftraumüberwachung installieren würde, dann könnten Verstöße beim An- und Abflug dokumentiert und bewiesen werden. Damit kann Druck auf die Flughafenbetreiber und die Fluggesellschaften ausgeübt werden, sich an die Flugrouten zu halten.

II. Maßnahmen zur Verbesserung des Lärmschutzes

Das A und O ist die strikte Einhaltung des Nachtflugverbots und die Verhinderung der Aufweichung der Randzeiten, um wenigstens 8 Stunden Nachtruhe zu gewährleisten.

5. Flugrouten-Festlegung und -Kontrolle und Optimierung mit der Luftsicherung

Zur Durchsetzung der Flugrouten der An- und Abflugverfahren reicht es nicht, darauf zu hoffen, dass alle Beteiligten sich daran halten werden. Die Erfahrungen in Köln, Frankfurt und München zeigen, dass nur durch eine enge Zusammenarbeit der Gemeinden, Behörden und des Flughafens die Einhaltung

der Flugrouten auch durchgesetzt werden kann. Es muss versucht werden, die An- und Abflugrouten so festzulegen, dass bewohnte Teile wenn möglich „umfliegen“ werden. Nur durch eine enge Zusammenarbeit kann man so etwas erreichen und effektiv Lärmbelastungen senken.

6. Neue Anflugverfahren auf dem Flughafen

Die Start- und Landebahnen schieben sich durch den Neubau näher an die bebauten und bewohnten Teile der Gemeinde Blankenfelde-Mahlow heran. Dadurch ist die Flughöhe beim An- und Abflug logischerweise noch niedriger als bisher. Wenn man in einer konzentrierten Aktion Luftverkehrsbehörde und Flughafen auf der einen Seite und Betroffenenvertreter, Gemeinden und Landkreis auf der anderen Seite verhandelt, könnte man erreichen, dass für Schönefeld ein neues Anflugverfahren festgelegt wird („CDA-Verfahren“, Anfrage von Christoph Schulze, Landtags-Drs. 4/7312). Die Technik wird an anderen Flughäfen schon eingesetzt und führt dazu, dass die Flugzeuge über den bewohnten Gebieten im Landeanflug höher sind. Dies senkt den Schallpegel deutlich. Dazu ist eine Neuregelung des Anflugverfahrens notwendig, und das wird nicht einfach im Selbstlauf passieren. Außerdem kann man beim Abflug den Abhebepunkt Richtung Mitte der Start-/Landebahn

versetzen, mit gleichen Effekten. Dagegen bestehen seitens der Piloten und Airlines große Vorbehalte, aber dadurch würden die Flugzeuge über den bewohnten Gebieten größere Höhen haben. Dass es prinzipiell geht, kann man an anderen Flughäfen nachprüfen.

7. Lärmminderungspläne

Die Gemeinden Blankenfelde-Mahlow, Rangsdorf, Großbeeren und Ludwigsfelde sind nicht nur von den Lärmemissionen des zukünftigen Flughafens betroffen, sondern auch von Lärmemissionen durch die Berlin-Dresdner Eisenbahn, die Bundesautobahn A10 („Berliner Ring“) und die Bundesstraßen B96 und B101. Durch Lärmminderungspläne muss man insgesamt versuchen, Lärmemissionen in allen Bereichen zu minimieren, da sie sich aufsummieren.

8. Hilfe bei Schallschutzmaßnahmen

Der Kreis wird die Bürger bei der Wahrung ihrer Interessen u.a. in der Frage des Schallschutzes gegenüber der FBS unterstützen. So wird durch den Kreis eine Bürgerberatung eingerichtet, wo Bürger Hilfe und fachliche Unterstützung erfahren werden. **Dies läuft bereits.**

9. Durchsetzung von vollständigen Schallschutzmaßnahmen unabhängig von Wertgrenzen

Die FBS beabsichtigt, Schallschutz nur in einem bestimmten Verhältnis zum Wert der Häuser und Grundstücke zu realisieren. Insbesondere bei „Altbauten“ aus der Zeit vor dem 3.10.1990 könnte das dazu führen, dass Schallschutz nur teilweise bis zu einer imaginären Höchstgrenze laut Schallschutzverordnung finanziert wird und die Bürger auf den Restkosten sitzen bleiben. Hier muss durch politische Initiativen und Vereinbarungen sichergestellt werden, dass nicht die Bürger die Konsequenzen des Flughafens zu tragen haben. Schon aus diesem Grunde ist Dialog mit der Landesregierung und der FBS unvermeidlich. **Daran wird zur Zeit gearbeitet.**

10. Ausbau der Straßen zur Minimierung der Schallemissionen aus dem örtlichen Aufkommen

Die Ortsstraßen in Blankenfelde-Mahlow und Rangsdorf sind zu einem großen Teil noch in einem schlechten Zustand. Von den Straßen gehen wegen der Ausbauphase eigene Lärmemissionen aus (Kopfsteinpflaster). Wenn alle Straßen vernünftig asphaltiert sind, wird durch den Quellverkehr im Ort weniger Lärm verursacht. Diese Straßenausbaumaßnahmen können

aber die Gemeinden unmöglich alleine finanzieren. Weiterhin ist der Lärm durch die Autobahn und die Eisenbahnstrecke ein Punkt, wo mit Lärmwänden Abhilfe geschaffen werden muss. Durch den Flughafen kommt es zu einem Wertverlust der Grundstücke. Durch umfassende Investitionen in Straßen, Radwege und Straßenbeleuchtung kommt es zu einer Aufwertung der Grundstücke. Diese Investitionen müssen durch Fördermittel oder erschließungsbeitragsarm realisiert werden, um den Wertverlust zu kompensieren.

11. Schallschutz bzw. rechtzeitige Umsiedlung von sensitiven Einrichtungen (Schule, Kita, Medizin, Senioren) aus Tag-/Nachtlärm-schutzgebieten

Der Kreis soll die Gemeinden bei der Realisierung der gesetzlich vorgeschriebenen Schallschutzmaßnahmen und bei der Durchsetzung ihrer Interessen gegenüber der FBS unterstützen. Schallschutz muss schon jetzt realisiert werden und dabei sollen die Erfahrungen aus anderen Flughafenstandorten aufgenommen werden.

Im am stärksten betroffenen Bereich der Gemeinde Blankenfelde-Mahlow liegen zahlreiche Sozialeinrichtungen. Eine Umsiedlung, z.B. nach Mahlow-Nord, Dahlewitz oder Jühnsdorf muss die Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH

(FBS) nicht finanzieren und ist für die Gemeinde finanziell allein unmöglich. Aus diesem Grunde muss im Dialog erreicht werden, dass sich die Landesregierung und die Flughafengesellschaft zu einem hohen Anteil an diesen Maßnahmen beteiligen. Auch wenn vor allem der Wille der Eltern maßgeblich ist, müssen die vorbereitenden Maßnahmen getroffen werden, um schon jetzt die Standorte von Kitas und Schulen festzulegen, die in Zukunft nicht mehr betrieben werden können. Es müssen die neuen Standorte gefunden werden, und es müssen die planerischen Vorarbeiten geleistet werden, damit für jeden Einzelfall alles fix und fertig in der Schublade liegt. Dies sind Kosten, die man nicht der Gemeinde aufbürden kann, denn die Gemeinde ist ja nicht Verursacherin des Lärms, der die jeweilige Einrichtung nicht mehr betreibbar erscheinen lässt. Hier sind erste erfolgreiche Schritte getan. **Das Land wird 2009 der Gemeinde Blankenfelde-Mahlow bis zu 4 Millionen Euro zur Verfügung stellen, um erste Umsiedlungen und Neubauten einzuleiten.**

12. Investive Maßnahmen im Freizeitbereich zur Abschirmung (z.B. Sporthallen):

Da durch den Lärmteppich Sport- und Freizeitaktivitäten im Außenbereich eingeschränkt sind, sollen ersatzweise Sport- und Freizeiteinrichtungen ge-

schaffen werden, in denen der Sport „überdacht und abgeschirmt“ stattfinden kann, bzw. sollten neue Sport- und Freizeitanlagen außerhalb der An- und Abflugrouten geschaffen werden. Das sind natürlich auch Millioneninvestitionen, die die Gemeinde alleine nicht finanzieren kann.

III. Maßnahmen zur Unterstützung im Bereich Bildung und Gesundheit

13. Ärztliche Begleitung und regelmäßige Untersuchung aller Kinder vom 1. bis zum 16. Lebensjahr durch den öffentlichen Gesundheitsdienst

Die gesundheitlichen Auswirkungen des Fluglärms auf die physische und psychische Entwicklung von Kindern sind durch zahlreiche wissenschaftliche Studien der Lärmwirkungsforschung bekannt und bewiesen. Der Lärm eines Flughafens trägt unter keinen Umständen zur positiven gesundheitlichen Entwicklung von Kindern bei. Jedes Kind reagiert aber anders auf diese Disposition. Um frühzeitig zu erkennen, ob und wo Kinder reagieren und Entwicklungsprobleme, Gesundheits- oder Lernstörungen entwickeln, wäre es vernünftig und notwendig, die Kinder, die in dieser Risikozone wohnen, durch ein engmaschiges Untersuchungsschema des öffentlichen Gesundheitsdienstes in Verbindung mit den niedergelassenen

Ärzten zu untersuchen. Je früher „flughafenbedingte“ Störungen erkannt werden, desto besser für die Kinder, die Eltern und letztendlich auch die Gesellschaft. **Hieran wird in der Kreisverwaltung konzeptionell gearbeitet (Kreistags-Beschluss vom 18.02.2008).**

14. Vernetzung von öffentlichem Gesundheitsdienst mit Jugendamt, Kitas und Schulen

Um flughafenbedingte Probleme bei Gesundheit und Psyche der Kinder besser zu erkennen und möglichst frühzeitig zu reagieren und Gegenmaßnahmen zu ergreifen, ist eine neue und bessere Art der Vernetzung und Zusammenarbeit von Behörden und Einrichtungen notwendig. **Hieran wird in der Kreisverwaltung konzeptionell gearbeitet (Kreistags-Beschluss vom 18.02.2008).**

15. Zusätzliche Schulpsychologen und Schulsozialarbeiter

Der Stress, der ab 2011 durch den Fluglärm und die damit verbundenen Eingriffe in das Lebens-, Lern- und Freizeitverhalten entsteht, wird - wie Studien an anderen Flughäfen zeigen - Auswirkungen auf Kinder, Lehrer und Eltern haben. Um diesem erhöhten Stresspotenzial entgegenzuwirken, sind ab 2011 zusätzliche Schulsozialarbeiter und

Schulpsychologen notwendig. Das Stresspotenzial kann nicht allein auf die Lehrer abgewälzt und von ihnen bewältigt werden.

16. Epidemiologische Schulbegleitung zur Kontrolle der Entwicklung der Lernleistungen

Aus Studien an anderen Flughafenstandorten weiß man, dass der Fluglärm Auswirkungen auf die physische und psychische Entwicklung und insbesondere die Lernleistung von Kindern hat. Dies sind sehr ernstzunehmende und schwerwiegende Konsequenzen der Fluglärmbelastung, da dadurch die spätere soziale und berufliche Entwicklung und die Chancen im weiteren Leben deutlich berührt und beeinflusst werden. Um diese Sachverhalte genauer erfassen und gegensteuern zu können, muss dies weiter untersucht werden, insbesondere die Lernleistung von Kindern. Eine derartige epidemiologische Untersuchung findet aber nicht von allein statt, sondern sie muss gewollt, organisiert und finanziert werden. Man muss damit frühzeitig beginnen und man muss auch bereit sein, Schlussfolgerungen und Konsequenzen, die aus einer derartigen Studie resultieren, anzunehmen und umzusetzen. **Hieran wird in der Kreisverwaltung konzeptionell gearbeitet (Kreisrats-Beschluss vom 18.02.2008).**

17. Lernhilfen, Lernberatung, Ganztagschule

Wenn man den vorhandenen Studien an anderen Flughäfen in Deutschland, Europa und weltweit glauben darf, hat Fluglärm negative Auswirkungen auf die Lernleistungen von Schülerinnen und Schülern. Das Lärm-Problem unserer Region, das jetzt schon besteht, wird 2011 mit dem BBI noch stärker werden. Es darf nicht sein, dass man die Entwicklung der Lernleistung epidemiologisch untersucht und es dabei belässt. Es muss frühzeitig gegengesteuert werden, denn nicht nur landesweit gilt: „Kein Kind zurücklassen“. Auch in der Flughafenpolitik muss gelten, dass Kinder in ihrer Zukunft nicht durch die Auswirkungen des Fluglärms benachteiligt werden dürfen. Kinder und Jugendliche reagieren nicht alle gleich auf den Fluglärm, einige werden das besser verkraften als andere. Und diejenigen, die aufgrund ihres Wohnorts, ihrer familiären Lage oder gesundheitlichen Prädisposition besonders stark reagieren, z.B. mit Lernleistungsabfall oder Stresssymptomatik, müssen durch kommunale und staatliche Maßnahmen unterstützt werden, durch Finanzierung von Schülerhilfe, Lern- und Elternberatung und durch die Einrichtung von Ganztagschulen, die dem Elternwunsch und dem Bedarf entsprechen.

IV. Maßnahmen zur konkreten Unterstützung der Bürger

18. Schallschutzberatung vor Ort für die Bürger

Die meisten Bürger sind in Fragen des Schallschutzes nicht ausreichend fachlich ausgebildet, um den Argumenten der Experten der Flughafengesellschaft entgegenzutreten zu können. Es ist den Bürgern, die den Lärm nicht verursacht haben, nicht zuzumuten, dass sie auf eigene Kosten Anwälte oder Ingenieure engagieren, die sie im Interessenkonflikt mit der FBS vertreten. Aus diesem Grunde sollten Mitarbeiter aus dem öffentlichen Dienst entsprechend fachlich geschult werden, so dass es bei der Kreisverwaltung einen Pool von Mitarbeitern gibt, die auf Anforderung von Bürgern oder Kommunen vor Ort direkt und kostenlos beraten und ggf. behördliche Zertifikate ausstellen. Ebenfalls anzustreben wäre, dass durch diese Mitarbeiter des „Schallschutzdienstes“ behördlich anerkannte Schallschutzmessungen in den Wohnungen der Bürger und Einrichtungen der Kommunen durchgeführt werden. Es ist den Bürgern nicht zuzumuten, sich in Schallschutzfragen Akustiksachverständig auf eigene Rechnung einzukaufen oder andererseits auf die Aussagen der Schallschutzmessungen der FBS zu vertrauen. Diese Mitarbeiter sollen bei der Kreisverwaltung angebunden sein, weil sich das auf Ebene der vier am

stärksten betroffenen Gemeinden nicht lohnen und nicht rechnen würde.

19. Außenstelle des Gesundheitsamtes und anderer Kreisbehörden

Es sollte in Blankenfelde-Mahlow eine Außenstelle des Gesundheitsamtes eingerichtet werden. Zu den Aufgaben des öffentlichen Gesundheitsdienstes zählen Prävention und Gesundheitsplanung. Dies sollte direkt vor Ort geschehen. So hat die große Masse der Bürger auch direkt die Möglichkeit, bei der Gesundheitsbehörde vorzusprechen, ohne nach Luckenwalde fahren zu müssen. **Dies findet bereits seit September 2008, erst in Dahlewitz, jetzt in Mahlow, durch die Bürgerberatung statt.**

20. Familienberatung vor Ort

Die lokale Situation vor Ort nach dem 30. Oktober 2011 wird durch die massive Lärmbelastung eine neue Qualität erhalten. In anderen Flughafenanrainergemeinden kann man den Zustand bereits heute erfahren und erleben. Der ständige Fluglärm führt zu einer erhöhten Stressbelastung, die sich in erhöhten Konfliktpotenzialen niederschlagen. Die Bevölkerung wird erst lernen müssen, damit umzugehen. Aus diesem Grunde ist Familienberatung ein Angebot, mit den aus dem Stress resultierenden Konfliktpotenzialen besser umzugehen.

21.

Beratung in Grundstücksfragen

Durch den Flughafen verändert sich der Grundstücksmarkt. Es wird Gewinner und Verlierer geben. Kein Bürger ist von sich aus Grundstücksmakler. Aus diesem Grunde sollten Hilfen und Unterstützung angeboten werden.

V. Verschiedenes

22.

Konferenz über Lärm-Wirkungsforschung, insbesondere auf Schlaf und Gesundheit

In Politik, Verwaltung, Wirtschaft und Bevölkerung besteht punktuelle Unkenntnis über die Auswirkungen des zu erwartenden Fluglärms und seine Konsequenzen für die Gesundheit und die Leistungsfähigkeit. Um mit den sicher zu erwartenden Folgen richtig umzugehen, muss erst einmal ein fundiertes Sachwissen bei den Verantwortlichen erzeugt werden. Nur wenn Problembewusstsein besteht, kann man adäquate Maßnahmen ergreifen, um den Folgen entgegenzuwirken. Im Jahr 2001 fand bereits eine Konferenz zum Fluglärm und seinen Auswirkungen im Landtag Brandenburg statt. Die wissenschaftlichen Erkenntnisse und Möglichkeiten haben sich aber weiterentwickelt. Aus diesem Grunde sollte schnellstmöglich eine Konferenz, organisiert durch Landkreis, Schutzgemeinschaft und Bürgerinitiativen, or-

ganisiert werden. Dazu sollte auch überregional eingeladen werden. **Dies hat der Kreistag am 23.03.09 beschlossen.**

23.

Epidemiologische Beobachtung und Untersuchungen (vgl. Prof. Greiser zu München-Riem etc.)

Aus Gründen der Risikobetrachtung und der Ableitung von Maßnahmen sind Forschungen, Studien und Untersuchungen zwingend notwendig. Entsprechende Untersuchungen an anderen Flughäfen haben überraschende Ergebnisse hervorgebracht, die im Hinblick auf ärztliche Versorgung, Prävention u.a. Maßnahmen Ansatzpunkte bieten. Aus diesem Grunde ist es unerlässlich, in einer konzertierten Aktion mit der Landesregierung tätig zu werden. **Hier hat der Landkreis eine Beteiligung von 50.000 Euro an den Kosten einer Studie bereitgestellt.**

24.

Zusätzliche Kuren, Urlaube usw. für besonders belastete Personen(gruppen)

Wenn sich im Rahmen der Untersuchungen und der medizinischen Begleitung herausstellt, dass für einzelne Betroffene die gesundheitlichen Folgen besonders gravierend sind, sollte in einer konzertierten Aktion von Gemeinden, Landkreis, Landesregierung mit Krankenkassen und Ärztereinigungen darauf hingewirkt werden, dass

Betroffene die Lärmzone zeitweilig verlassen können. Insbesondere für Menschen, die sich entsprechende Kuren oder Urlaube nicht leisten können, sind spezielle Möglichkeiten und Angebote zu erarbeiten.

25.

Naherholungsgebiete, Radwege usw.; Konzeption für Naherholung

Im Umfeld der Flughafengemeinden sind besondere Maßnahmen zu ergreifen, um der betroffenen Wohnbevölkerung in unmittelbarer Umgebung außerhalb des Fluglärmteppichs Möglichkeiten zur Erholung und Rekonvaleszenz anzubieten. Dazu ist das Umland entsprechend touristisch zu erschließen sodass man von Blankenfelde-Mahlow und Großbeeren unkompliziert eine Fahrt ins Grüne machen kann, wenn die Erholung im eigenen Garten wegen des Fluglärms quasi nicht mehr möglich ist. **Entsprechende Konzeptionen werden gerade erarbeitet.**

26.

Vorbereitung eines „CASA-Programms“

In Frankfurt am Main, aber auch in München und Köln ist die Möglichkeit geschaffen worden, dass die Häuser und Grundstücke in besonders betroffenen Gebieten, die trotz Schallschutz einen erheblichen Wertverlust erlitten haben, weil sie nicht verkäuflich sind

und keine Lebensqualität mehr bieten, von der Flughafengesellschaft gekauft werden, und zwar zum Zeitwert vor Eintritt des Ereignisses „Flughafen“.

27.

Beprobung von noch vorhandenen, privaten Wasserbrunnen (Kleingärten)

In den Anliegergemeinden sind zwar die meisten Häuser an die zentrale Versorgung und Entsorgung angeschlossen, aber es gibt noch zahlreiche Kleingarten-, Datschen- und Laubengebiete, die über Hauswasserbrunnen, die Grundwasser ziehen, verfügen. Bei den Bürgern gibt es die Sorge, dass durch immense Mengen von Schadstoffen, wie sie von einem Großflughafen emittiert werden (geplant: mehr als 300.000 Starts und Landungen pro Jahr) Schadstoffe in das Grundwasser gelangen. Aus diesem Grunde sollte das Angebot unterbreitet werden, private Wasserbrunnen nicht kostenpflichtig nach Trinkwasserverordnung, sondern kostenlos, in regelmäßigen Abständen zu untersuchen, um zu garantieren, dass das gehobene Grundwasser unbedenklich ist.

28.

Bodenproben/Monitoring für Kleingärtner

In den Flughafenanrainergemeinden gibt es nicht nur zahlreiche Erholungskolonien, Laubenkolonien und Datschen, sondern traditionell wird auf den

meisten Grundstücken auch klein-gärtnerisch gearbeitet. Gemüse und Kräuter herangezogen sowie Obst geerntet. Dies entspricht dem ursprünglichen Siedlungs- und Erholungscharakter der Gemeinden Blankenfelde-Mahlow und Rangsdorf. Bürger haben Sorge, dass sie in Zukunft die angebauten Produkte nicht mehr sorglos verzehren können, weil sich durch die Emissionen (mehr als 300.000 Starts und Landungen pro Jahr bedeuten auch: Zehntausende Tonnen Kerosin werden verbrannt, deren Verbrennungsprodukte sich in der Region niederschlagen) Schadstoffe im Boden sammeln und über die Pflanzen in die Nahrungskette gelangen. Um Kontaminationen im Boden durch einen Großflughafen zu erkennen bzw. den Bürgern die Sorge um die Qualität ihres Bodens zu nehmen, sollen Möglichkeiten geschaffen werden, dass Bodenproben abgegeben und untersucht werden. Dafür soll ein Programm und eine Checkliste erarbeitet werden, wonach untersucht werden soll. Entsprechende Analysen und Untersuchungen sollen auf Antrag von Bürgern kostenlos durch eine einzurichtende Stelle/Behörde durchgeführt werden. Die Ergebnisse sollen auf einer eigens dafür zu schaffenden Internetseite veröffentlicht werden. **Am Flughafen München wurde dazu durch die Universität Weihenstephan eine wissenschaftliche Untersuchung durchgeführt.**

29. **Beprobung von Obst und Gemüse aus den Gärten:**

Die unter Nr. 27 angeregte Möglichkeit, dass Bürger Bodenproben zur Untersuchung einreichen können, sollte parallel auch für Pflanzen aus den betroffenen Gemeinden gelten. Die Betreiber von Kleingärten sollten Proben von Nutzpflanzen und Kräutern zur Untersuchung einreichen können, um Gewissheit zu erhalten, ob die Pflanzen genießbar sind. Die Untersuchungsergebnisse können darüber hinaus in eine Karte der unterschiedlichen Belastungen einfließen, die besondere Belastungspunkte ausweist und ggf. ein Einschreiten ermöglicht. Auch diese Ergebnisse sollen auf einer eigens dafür zu schaffenden Internetseite veröffentlicht werden. An anderen Flughafenstandorten ist es regelmäßig zu der Situation gekommen, dass sich auf Pflanzen, Dächern und Oberflächen Schmierfilme gebildet haben. Dies hat bei den Anwohnern regelmäßig Sorge ausgelöst, ob es sich um Kerosinreste oder Verbrennungsrückstände mit Schadstoffinhalten handelt. Für entsprechende Oberflächenkontamination gibt es verschiedene Quellen und Ursachen, die für den Bürger nicht erkennbar sind. Aus diesem Grunde sollte ein Programm aufgelegt werden, dass regelmäßig „Wischtests“ ausgeführt werden als Beitrag zur Umweltkontrolle, Belastungsfeststellung mit Schadstoffanalyse. Hierzu sind aber

auch entsprechende organisatorische und materielle Voraussetzungen zu schaffen. Dies sollte möglichst frühzeitig geschehen und regelmäßig flächendeckend durchgeführt werden. Nur, wenn Belastungen erkannt werden, können auch Gegenmaßnahmen zur Vermeidung und zur Gesundheitsprävention eingeleitet werden. **Am Flughafen München wurde dazu durch die Universität Weihenstephan eine wissenschaftliche Untersuchung durchgeführt.**

30. **Gewässerkontrolle**

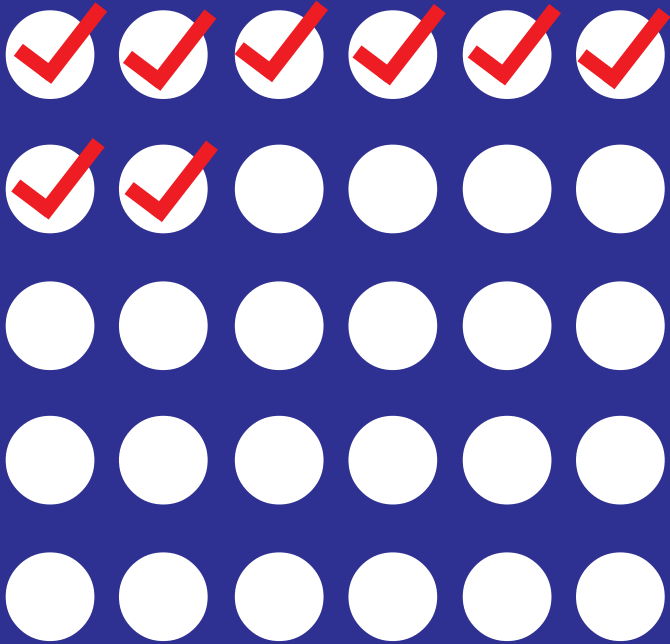
Exorbitant große Regen-Wassermengen werden durch die Versiegelung der Flughafenflächen über Vorfluter in die Zülowgrabenniederung und den Rangsdorfer See eingeleitet werden. Dieses Regenwasser wird sämtliche Schadstoffe der Region (Reifenabrieb, Schadstoffemissionen aus Kerosin etc.) aufnehmen und in die Gewässer ein-

tragen. Selbstverständlich sind Maßnahmen zur Reinigung vorgesehen, aber dennoch sollten die Gewässer, die ja auch der Erholung dienen und Landschafts- und Naturschutzgebiete beinhalten, regelmäßig kontrolliert werden, um fortlaufend den Zustand zu analysieren und frühzeitig Beeinträchtigungen zu erkennen und ihnen ggf. entgegenzuwirken. Dies ist umso wichtiger, weil diese Gebiete der Naherholung für die betroffene Wohnbevölkerung dienen und die Bürger eine schadstoffarme bzw. schadstofffreie Umwelt haben sollten. Ansonsten wären Zweck und Ziel der Naherholung verfehlt. Die Gesunderhaltung der Tier- und Fischbestände ist wegen der Möglichkeit der Einschleppung in die Nahrungskette wichtig, da auf den Gewässern auch Fischerei und Angelsport betrieben werden. Die Fischbestände sind auch aus Naturschutzgründen wegen des Vogelschutzgebiets schadstoffarm bzw. schadstofffrei zu halten.

**Wenn Sie Hinweise, Fragen und Ideen zum 30-Punkte-Plan haben:
Bitte wenden Sie sich schriftlich oder per E-Mail an mich!
Bitte vergessen Sie nicht Ihre vollständigen Absender-Angaben zu
vermerken, damit Rückfragen möglich sind.**

Impressum

V.i.S.d.P: Christoph Schulze, Breite 1, 15806 Zossen
www.christoph-schulze.de
info@christoph-schulze.de



... wir arbeiten dran.