

BER

Nachtflug Fibel

Das Wort Würde kennen manche Menschen nur als Konjunktiv

Dieter Hildebrandt
1927 - 2013



Mahlow im Dezember 2013 2. Ausgabe Januar 2014

Verfasst aus Anlass des 1. Jahrestages des erfolgreichen aber ergebnislosen
Volksbegehrens Nachtflugverbot 2012 im Land Brandenburg

von Diethard Günther

Bewohner des **Schwarzen Flecks** (frei nach Götz Herberg, 1996-2004 Chef der Flughafengesellschaft BB)
Steuerzahler und politisch bestimmtes BER-Standort- und -Fluglärm-Opfer

<mailto:buero@diethard.de>

BER Nachtflug Fibel

Eine Stimme der Aufklärung

Inhalt	Seite
1. Vorwort	<u>2</u>
2. Was bedeuten eigentlich ... ?	<u>3</u>
- Tag – Nacht – Tagesrandzeiten – Nachtrandzeiten – Nachtkernzeit	
- Nachtflug - Nachtflugverbot– Erweitertes Nachtflugverbot	
- Nächtliches Flugverbot – Eingeschränkter Nachtflugbetrieb	
- und Mehr Nachtruhe	
3. Analyse der Nachtflüge aus den Jahren 2008 bis 2013	<u>5</u>
3.1 Datenverlässlichkeit	<u>5</u>
3.2 Nachtflugbewegungen der Jahre 2011 bis 2013 in Zahlen und Bildern	<u>7</u>
3.3 Charakteristischer Kenngrößen der Nachtflugaufkommen von 2008 – 2013	<u>10</u>
4. BER-Prognose	<u>16</u>
5. Zusammenfassung der Ergebnisse und Diskussion	<u>19</u>
5.1 Ergänzende Informationen zur Würdigung des BER-Nachtflugaufkommens	<u>23</u>
6. Vorläufiges Schlusswort	<u>27</u>

1. Vorwort

Der ‚Erweiterungsbau‘ des Flughafens Schönefeld SXF zum Regionalflughafen BER in der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg wird nach seiner möglichen Inbetriebnahme erhebliche qualitative und quantitative Veränderungen der Lebensqualität und der Lebensumstände für die in seiner Umgebung lebenden Menschen, sowie für Natur und Umwelt mit sich bringen.

Mit dem Bau einer zweiten Start- und Landebahn ca. 2 km südlich der bereits bestehenden Bahn werden weitere Areale großflächig von Überflügen und den davon ausgehenden Schall(Lärm)- und Schadstoffimmissionen neu betroffen sein. Die anhaltende öffentliche Diskussion sogenannter Flugrouten lässt dabei bislang diese neuen Areale weitgehend unbestimmt und damit auch sehr viele Menschen im Ungewissen. Der öffentliche Frieden in der Region ist seither dauerhaft gestört.

Am alten Schönefelder Flughafen SXF wird seit Jahrzehnten im 24-Stundenbetrieb an jedem Tag eines Jahres - ohne mögliche zeitliche Beschränkungen des Flugbetriebs oder der Anzahl von Flugbewegungen durch den Gesetzgeber – Flugbetrieb gewährleistet. Airlines dürfen sich nach Herzenslust dort austoben und ohne jegliche demokratische Legitimation nach eigenem Gutdünken den Anrainern beliebig Zumutungen aufbürden. Fürsorge der Politik? – Fehlanzeige!

Am neuen Schönefelder Flughafen BER darf in der Zeit von 00:00 Uhr bis 04:59 Uhr kein planmäßiger Flugbetrieb stattfinden.

In diesem 5-Stunden Zeitraum sind u.a. nur Fracht-, Post-, Sanitäts-, Regierungs-, Taxi- und Werkverkehrsflüge, wie auch Überführungs- und Bereitstellungsf Flüge erlaubt. Aber auch sogenannte Verfrühungen und Verspätungen planmäßiger Flüge können und müssen z.T. natürlich in diesen Zeitraum fallen.

Die vom Träger des Vorhabens, der Flughafengesellschaft FBB-GmbH und den Anteilseignern, den Ländern Berlin und Brandenburg, sowie dem Bund erwarteten und gewünschten Anzahlen von 360.000 Flugbewegungen pro Jahr werden die bisher an den Flughafenstandorten TXL und SXF erreichten Flugbewegungen um ein Vielfaches übertreffen und die Fluglärmbelastung der Bevölkerung in Anzahl und Höhe exorbitant vergrößern. Nicht zu vergessen ist dabei auch die deutliche Erhöhung der Schadstoff- Konzentrationen und -Immissionen als weitere Folge des Single-Standorts für Menschen und Natur in den Umlandgemeinden.

Der Widerstand betroffener Menschen gegen das Vorhaben am Standort Schönefeld zum Schutz ihrer Gesundheit, zum Erhalt ihrer Lebensqualität und ihres Eigentums ist ebenso alt, wie das Vorhaben und seine zeitlichen Vorläufer selbst. Gegen alle Widerstände haben sich Wirtschaft und Politik stets gemeinsam für das Vorhaben und gegen die betroffenen Menschen durchgesetzt. Den letzten Höhepunkt erreichte dieser Widerstand am 3. Dezember des Jahres 2012, im Ergebnis von 106.000 gültigen Unterschriften im erfolgreichen *Volksbegehren Nachtflugverbot*.

Aber, in einer Demokratie, in der gern *Wirtschaftliche Interessen mit Öffentlichen Interessen verwechselt oder gleichgesetzt* werden und die Forderungen von Betroffenen nach Einhaltung auch ihrer *Staatsbürgerlichen Grundrechte* zu *Partikularinteressen* öffentlich diffamiert oder besser dämonisiert werden dürfen, wundert es nicht, dass auch ein Ergebnis Direkter Demokratie, wie das des Volksbegehren selbst ein Jahr später noch immer keine gebührende Achtung, Anerkennung und Umsetzung durch demokratische Organe des Staates gefunden hat und findet.

Nicht zuletzt deshalb und wegen der tendenziösen und auf Täuschung der Öffentlichkeit ausgerichteten Informationspolitik im öffentlichen Raum in der Sache will der Verfasser dem interessierten Leser im Folgenden einen Beitrag an die Hand geben, der einen unabhängigen Blick auf die wahren Sachverhalte gestattet und auch *hi und da* zu neuen Einsichten und Erkenntnissen beim Leser führen könnte.

2. Was bedeutet eigentlich...?

Aus der Erfahrung wissen wir, dass viele Begriffe, die sich um Flüge in der Nacht und ihre Verbotsmöglichkeiten ranken unscharf gefasst sind, unscharf oder auch gänzlich unzutreffend von vielen aus dem Spektrum der Beteiligten, mit unterschiedlichsten Absichten oder auch nur gedankenlos verwendet werden.

Eine saubere und zutreffende Begriffsbestimmung, wie auch die Anwendung dieser Begriffe ist für die korrekte Zustandsbeschreibung unerlässlich. Ich hoffe hier, bei den folgenden Erklärungen auf das Verständnis des Lesers, denn ich möchte gern den Eindruck des Oberlehrers vermeiden und lediglich eine gemeinsame Basis im Verständnis schaffen, bevor die eigentlichen Ausführungen beginnen.

Hier nun die Begriffe, wie ich sie verstehe und wie sie in dieser Fibel verwendet werden:

Tag: Die Tagzeit umfasst in Deutschland den Zeitraum von 06:00 bis 22:00 Uhr, also 16 von 24 Stunden.

Nacht: Die gesetzliche Nacht in Deutschland umfasst den Zeitraum vom 22:00 bis 06:00 Uhr, also 8 von 24 Stunden.

(Die *Nacht im Luftverkehr* ist definiert ¹⁾ als der Zeitraum zwischen einer halben Stunde nach Sonnenuntergang und einer halben Stunde vor Sonnenaufgang. In dieser Definition der NACHT wird nicht von der lokalen Uhrzeit ausgegangen, sondern sich primär geografisch am Stand der Sonne orientiert. Je nach Jahreszeit umfasst diese NACHT somit unterschiedlich lange Zeitintervalle.)

Tagesrandzeiten: Nach dem Urteil des BVerwG 2011²⁾ zum Nachtflug werden die *Randzeiten* innerhalb des zugehörigen Namens-Gebiets angesiedelt. Tagesrandzeiten sind danach etwa Zeiträume zwischen 20 und 22 Uhr am Abend und zwischen 06 und 08 Uhr in der Frühe des Tages.

Diese Definition halte ich für unglücklich, weil unzutreffend. So wie der Rand des Loches nicht zum Loch gehört, sondern es bestimmt, so gehören Tagesrandzeiten nicht in den Tageszeitraum. In diesem Lichte betrachtet können Tagesrandzeiten nur in der Nacht liegen!

Nachtrandzeiten: Gemäß des zuvor erwähnten Urteils werden als Nachtrandzeiten die Zeiten zwischen 22 und 24 Uhr, sowie zwischen 05 und 06 Uhr angesehen.

Diese Definition halte ich ebenso für unzutreffend. So wie die Pelle nicht zur Wurst gehört, also keine *Randwurst* ist, gehören Nachtrandzeiten nicht in den Nachtzeitraum. Sie liegen am Rande der Nacht, ja, aber in Tageszeiträumen!

Nachtkernzeit: Hier haben die Richter am BVerwG im Sinne der vermeintlichen Wirtschaftlichkeit des *Pudels Kern* offenbart und die Zeit von 00 bis 05 Uhr dafür veranschlagt. Mir kommen, um im Schalenbild der Zwiebel zu bleiben, beim formalen juristischen Zerlegen und Zerstören des monolithischen Zeitraums ungestörter Regeneration und Schlafruhe für Menschen durch die Bundes-Richter einfach nur die Tränen!

Nachtflug: Nachtflüge finden ausschließlich in Nachtstunden zwischen 22 und 6 Uhr statt. Nachtflug und Nachtflugverbot schließen sich gegenseitig aus!

1) <http://de.wikipedia.org/wiki/Nachtflug>

2) <http://www.bverwg.de/entscheidungen/entscheidung.php?ent=131011U4A4001.10.0>

Nachtflugverbot: Ein Nachtflugverbot bestimmt, dass in den Stunden der Nacht zwischen 22 und 6 Uhr nichtgefliegen werden darf. Nachtflugverbot und Nachtflug schließen sich gegenseitig aus!

Erweitertes Nachtflugverbot: Ein erweitertes Nachtflugverbot bedeutet die Ausweitung des Flugverbots aus der Nacht heraus auf Nachtrandstunden, also in Tageszeiträume hinein. Wer immer diesen Begriff benutzt oder als Postulat aufstellt, sollte sich über die Tragweite dessen, was er bestimmt oder fordert und über den wahren Inhalt seiner Forderung auch stets im Klaren sein!

Nächtliches Flugverbot: Ein nächtliches Flugverbot bedeutet das Verbot von Flügen zu bestimmten Zeitpunkten oder Zeiträumen in der Nacht. Das vorgesehene Verbot von Flügen zwischen Null und Fünf Uhr am BER ist ein Beispiel für ein Nächtliches Flugverbot und eben gerade kein Nachtflugverbot!

Eingeschränkter Nachtflugbetrieb: Ein eingeschränkter Nachtflugbetrieb liegt dann vor, wenn Zeiträume in der Nacht bestimmt worden sind, in denen ein Flugverbot besteht. So besteht am alten Flughafen SXF uneingeschränkter Nachtflugbetrieb, da keine Flugverbotszeiten für die Nacht festgelegt worden sind. Am BER hingegen wird mit dem Flugverbot zwischen Null und Fünf Uhr ein eingeschränkter Nachtflugbetrieb stattfinden.

Mehr Nachruhe: *Mehr Nachruhe* ist als Begriff, von der Brandenburger Regierungskoalition und der Brandenburger Landesregierung unter Ministerpräsident Platzeck eingeführt worden. Auch der neue Ministerpräsident Woidke hat in seiner Regierungserklärung an diesem Begriff festgehalten, so dass wir von Kontinuität in der Flughafenpolitik ausgehen müssen. Dieses *Platzeck'sche Gesäusel* von *mehr Nachruhe* sind leere Worthülsen und als solche ohne definierte Inhalte. Damit soll vor allem die Öffentlichkeit darüber hinweg getäuscht werden, dass der Landtag das *Volksbegehren Nachtflugverbot* angenommen hat, die Landesregierung aber ihrerseits nicht bereit ist, es inhaltlich umzusetzen.

Anmerkung:

Ich werde die Begriffe der Nachtkernzeit und der Randzeiten nicht weiter verwenden. Besonders die Randzeiten dienen im buchstäblichen Sinne des Wortes einzig dem Zwecke der Marginalisierung des Nachtflug-Problems und damit seiner Verniedlichung - alles halb so schlimm, ist ja nur am Rande.... Sie sind irreführend suggestiv und zur Beschreibung des Nachtflugaufkommens abzulehnen!

Ich hoffe, alle wesentlichen und wichtigen Begriffe und ihre richtigen Anwendungen hier beschrieben und erklärt zu haben, so dass die eigentlichen Betrachtungen zu den Nachtflügen nun endlich beginnen können.

3. Analyse der Nachtflüge aus den Jahren 2008 bis 2013

3.1 Datenverlässlichkeit

Ausgehend von den zunächst 2008 noch vorhandenen drei Standorten Tegel (TXL), Tempelhof (THL) und Schönefeld (SXF) werden bis einschließlich November 2013 Daten von Nachtflugbewegungen in TXL und SXF aufgearbeitet und präsentiert.

Für eine eingehende Analyse der Daten war es wichtig, die jeweiligen *Tagesdaten* aus diesen Zeiträumen zu verwenden. Von der Flughafengesellschaft FBB standen nur die summarischen *Monatsdaten* zur Verfügung.

Die gewünschten Daten stehen jedoch auf der Seite des Deutschen Fluglärmdienstes e.V. (DFLD) (<http://www.dfld.de/DFLD/index.htm>) zum Abruf bereit. Die Daten des DFLD werden aus Messungen von ‚Fluglärn-Messstationen‘ und eindeutig zuordenbaren Flugspuren gewonnen. Diese Art der Datenakquise birgt naturgemäß gewisse Unsicherheiten in sich.

Zur Abschätzung möglicher Fehler, bei der Verwendung der DFLD-Daten in den weiteren Analysen wurde ein Vergleich mit den Monats-Daten der FBB mit folgenden Ergebnissen vorgenommen:

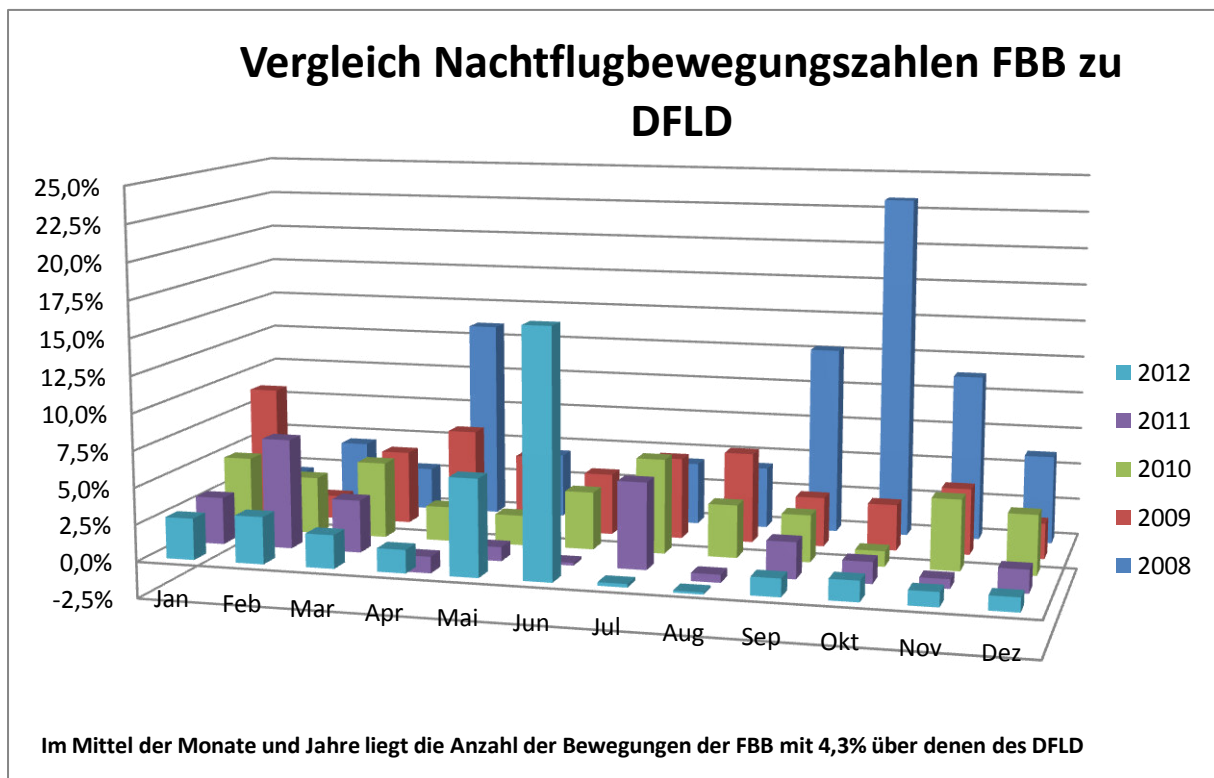


Abb.1 Vergleich Nachtflugdaten im Verhältnis FBB zu DFLD (2008 TXL+THL+SXF, sonst TXL+SXF)

Die von der FBB mitgeteilten Anzahlen an Nachtflügen liegen in den Jahren 2008 bis 2013 bis auf drei Ausnahmen in der Größe von kleiner gleich 1%, die darunter liegen (2 in 2011 und 1 in 2012), alle über denen des DFLD.

Mit dem Durchschnittswert von gut 4% liegen die Anzahlen der FBB über denen des DFLD, d.h. die FBB-Wirklichkeit ist noch schlimmer, als die Ergebnisse der DFLD-Analyse es mitzuteilen vermögen. Man begeht also keinen großen Fehler, wenn man die weiteren Betrachtungen, in eher konservativer Schätzung mit den DFLD-Daten vornimmt.

Ein weiteres Problem besteht bei Verwendung der DFLD-Daten. Die Daten werden nur in der Summe beider Standorte (TXL+SXF) angegeben und nicht differenziert. Auch hier habe ich im Vergleich mit den Monats-FBB-Daten versucht herauszufinden, wie groß die Anteile der beiden Standorte an den Summenzahlen durchschnittlich sind:

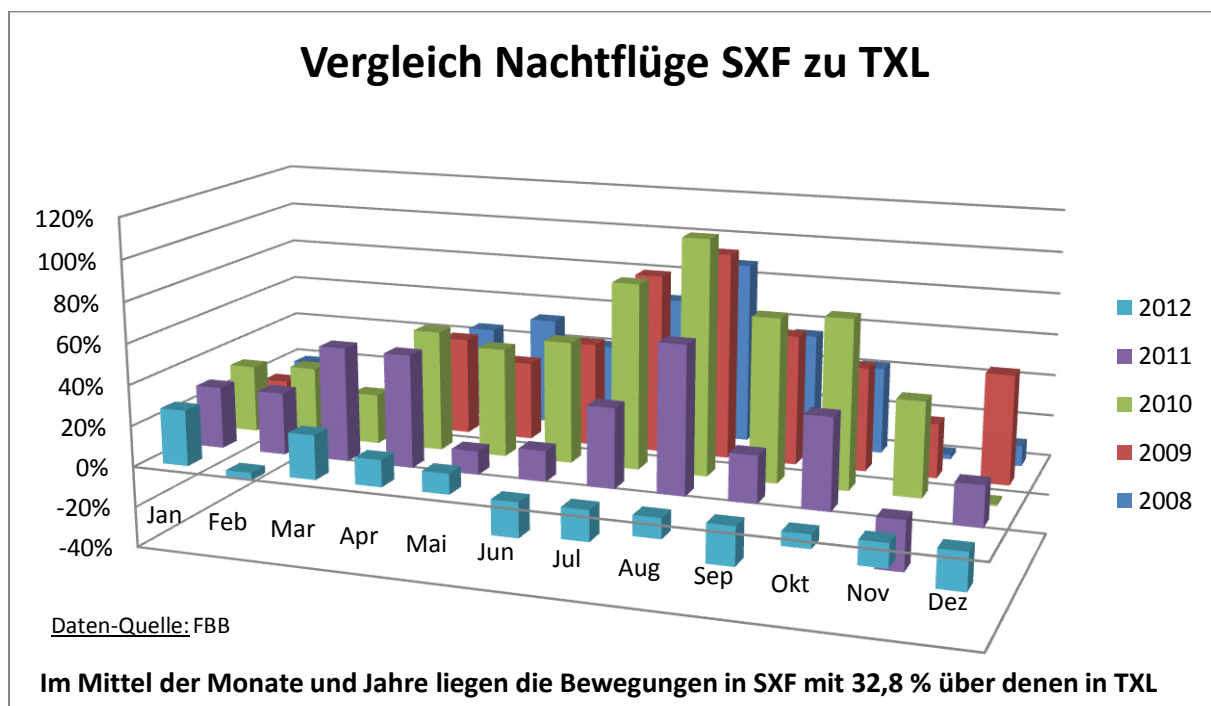


Abb. 2 Abweichung der Nachtfluganzahlen SXF in % zu TXL=100%

Das Ergebnis zeigt, dass in SXF im 24-Stunden-Betrieb, ohne Nachtflugverbot gegenüber TXL mit nächtlichem Flugverbot zwischen 23 und 6 Uhr, einem eingeschränktem Nachtflugbetrieb, das Aufkommen an nächtlichen Flugbewegungen bis zu einigen 10% über denen von TXL lag. Im zeitlichen Mittel der Jahre 2008 bis 2013 werden in SXF ohne Nachtflugverbot nur etwa ein Drittel mehr (32,8%) Nachtflüge als in TXL mit eingeschränktem Nachtflugbetrieb abgefertigt.

Wie der Abbildung 2 nebenbei zu entnehmen ist, ist nach der Absage der BER-Eröffnung im Mai 2012 infolge des Umzugs von Airlines von SXF nach TXL die Anzahl der Nachtflugbewegungen in TXL mit eingeschränktem Nachtflugbetrieb über die Anzahl der Nachtflugbewegungen in SXF mit durchgängigem 24-Betrieb angestiegen! SXF: Jun-Dez 2012 im negativen %-Bereich.

Dies genau stützt die eingangs erwähnte These über die Airlines, die allein nach eigenem Gutdünken agieren und, es sich wie in diesem Falle erlauben, gänzlich ungehemmt von der Politik auch die Menschen in dichtest besiedelten Gebieten der Großstadt in steigender Zahl der Flugbewegungen in Nachtzeiten zu überfliegen und zu verlärmeln.

3.2 Nachtflugbewegungen in Zahlen und Bildern:

Für das Jahr 2011 ergeben sich unter dem Vorbehalt der unter 3.1 beschriebenen Daten-Verlässlichkeit folgende Ergebnisse bei der Auswertung der DFLD-Daten:

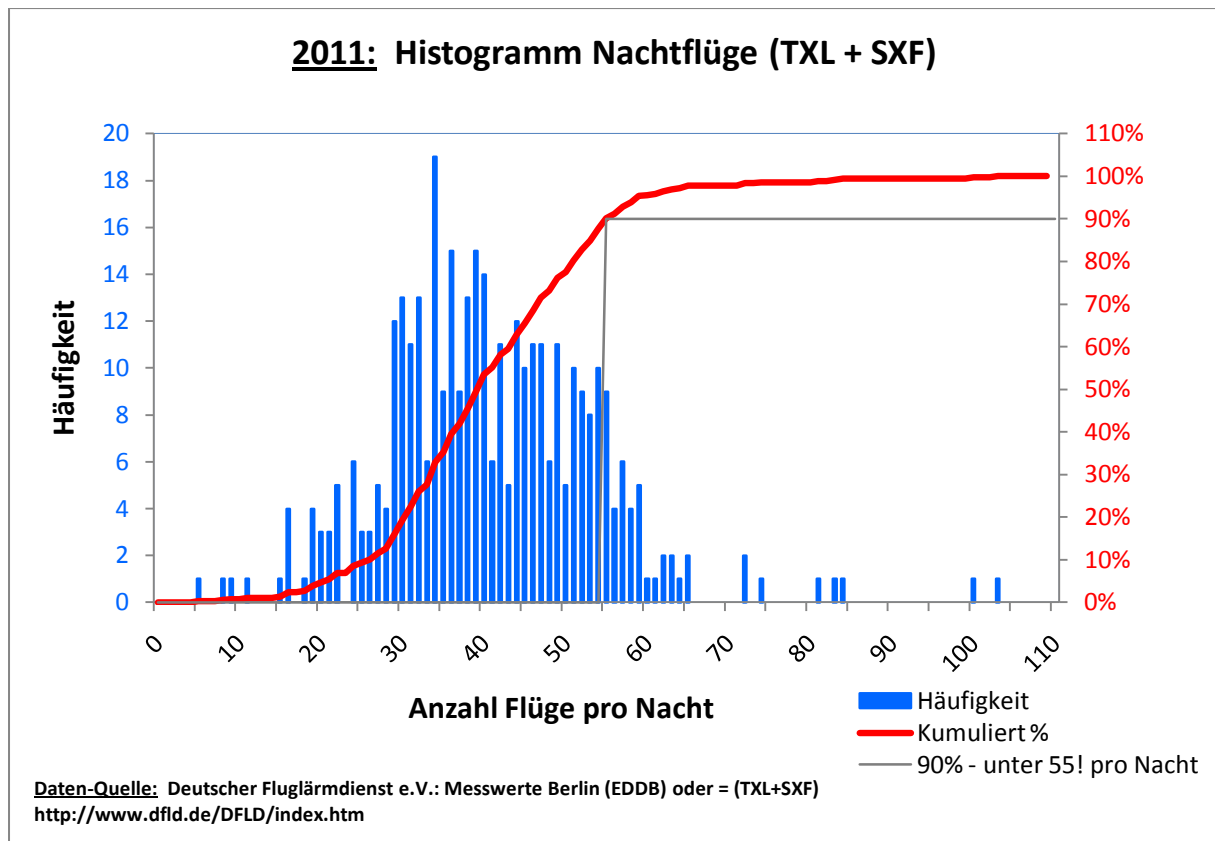


Abb. 3 Histogramm und Kumulationskurve der Nachtflugbewegungen 2011 in TXL und SXF

Die Darstellung (blau) zeigt wie häufig bestimmte Anzahlen von Nachtflügen pro Nacht im Jahresaufkommen an Nachtflügen aufgetreten sind. Die rote Summations- oder Kumulationskurve erhält man, wenn man alle einzelnen Häufigkeiten von Null beginnen aufsummiert. Die von mir willkürlich gewählte 90%-Marke besagt, dass 90% aller Flüge des Jahres mit Fluganzahlen pro Nacht kleiner gleich dem Wert beim 90%-Lot (graue Linie) stattgefunden haben.

Folgende Werte lassen sich für die Nachtflugbewegungen in 2011 hier festhalten, die auch später in der weiteren Betrachtung noch eine Rolle spielen werden:

Jahr	Bewegungen i.d. Nacht im Jahr	Minimum-Nacht	Maximum-Nacht	Bewegungen i.d. Durchschnittsnacht	Standard-Abweichung +/-	90% Marke
2011	15.279	6	104	41,86	12,93	<= 55

Tab. 1 Charakteristische Kenngrößen der Nachtflugbewegungen 2011

Für das Jahr 2012 ergeben die vorliegenden Daten folgendes Bild:

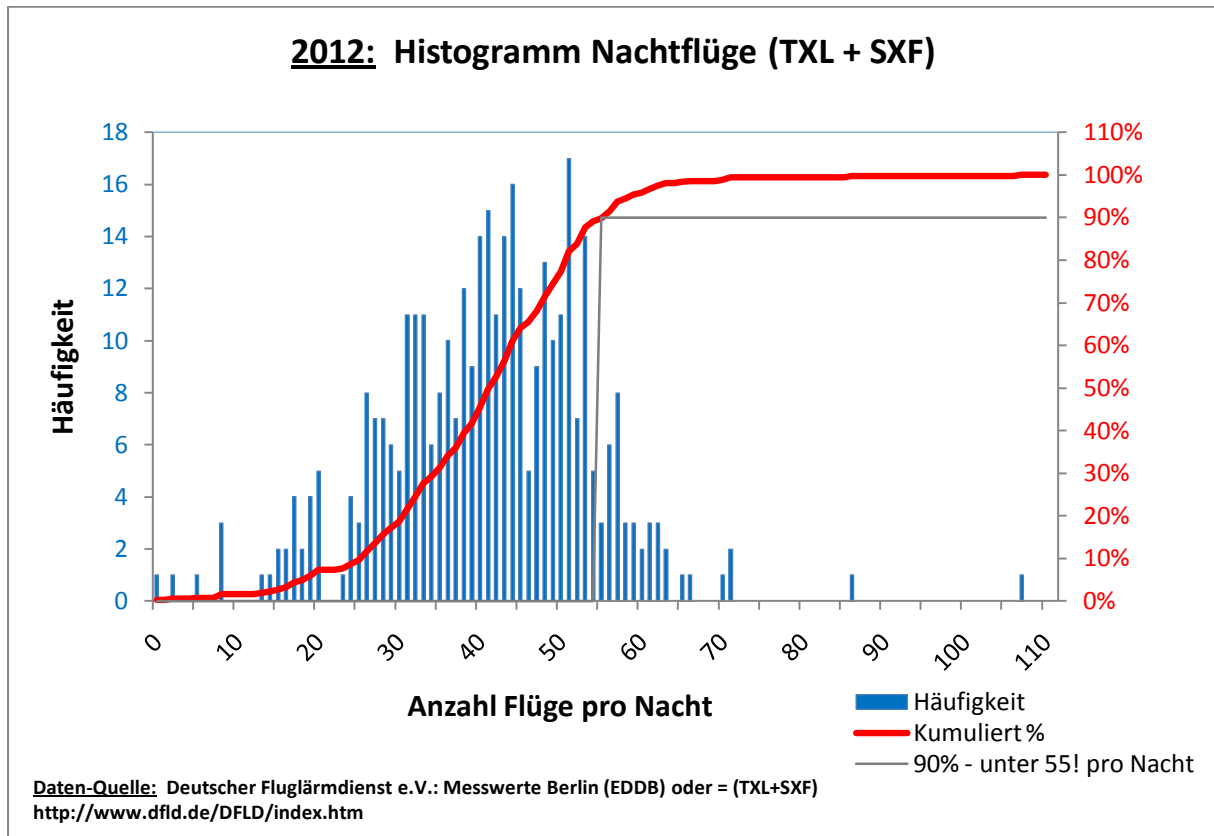


Abb. 4 Histogramm und Kumulationskurve der Nachtflugbewegungen 2012 in TXL und SXF

Folgende Werte lassen sich für die Nachtflugbewegungen in 2012 hier festhalten, die auch später in der weiteren Betrachtung noch eine Rolle spielen werden:

Jahr	Bewegungen i.d. Nacht im Jahr	Minimum-Nacht	Maximum-Nacht	Bewegungen i.d. Durchschnittsnacht	Standard-Abweichung +/-	90% Marke
2012	15.344	0	108	42,04	12,81	<= 55

Tab. 2 Charakteristische Kenngrößen der Nachtflugbewegungen 2012

Für das Jahr 2013 ergeben die vorliegenden Daten – vom 01. Jan. bis 30. Nov. - folgendes Bild:

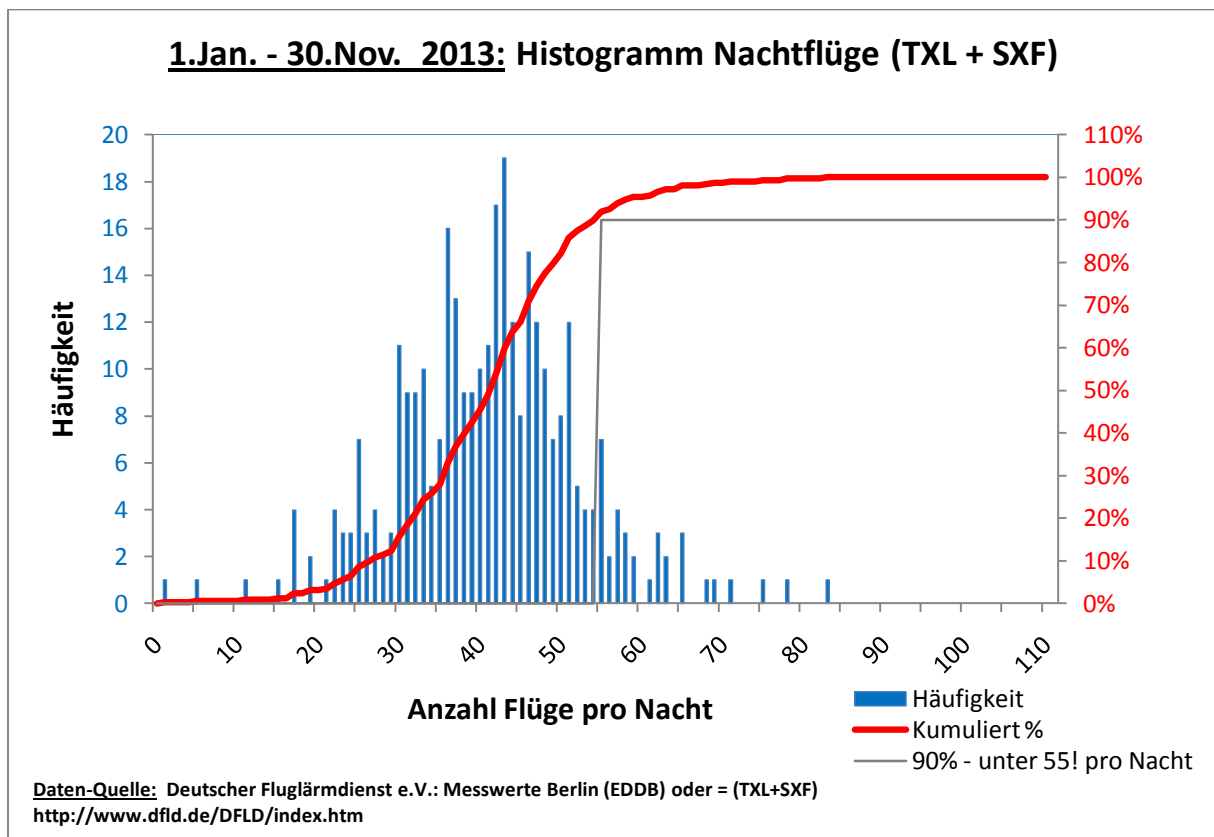


Abb. 5 Histogramm und Kumulationskurve der Nachtflugbewegungen 2013 in TXL+SXF bis 30.11.13!

Folgende Werte lassen sich für die Nachtflugbewegungen in 2012 hier festhalten, die auch später in der weiteren Betrachtung noch eine Rolle spielen werden:

Jahr	Bewegungen i.d. Nacht bisher	Minimum-Nacht	Maximum-Nacht	Bewegungen i.d. Durchschnittsnacht	Standard-Abweichung +/-	90% Marke
2013	13.982	2	84	41,86	11,25	<= 55

Tab. 3 Charakteristische Kenngrößen der Nachtflugbewegungen 2013 (ohne Dezember, Werte lagen zum Zeitpunkt der Arbeit noch nicht vor!)

Zusammenstellung und Übersicht der Jahre 2011, 2012 und 2013-ohne Dezember-Daten:

Jahr	Bewegungen i.d. Nacht im Jahr	Minimum Nacht	Maximum Nacht	Bewegungen i.d. Durchschnittsnacht	Standard-Abweichung +/-	90% Marke
2011	15.279	6	104	41,86	12,93	<= 55
2012	15.344	0	108	42,04	12,81	<= 55
2013 *	13.982	2	84	41,91	11,32	<= 55

*) Nur Januar bis einschließlich November

Tab. 4 Übersicht: Charakteristische Kenngrößen der Nachtflugbewegungen 2011-2013

Soweit zunächst die bisherigen Auswertungen der Monatsstatistiken der DFLD.

3.3 Charakteristischer Kenngrößen der Nachtflugaufkommen von 2008 - 2013

Im Abschlussbericht ¹⁾ der INTRAPLANConsult GmbH (iTP) an den Auftraggeber (MIL-Brandenburg) werden die Nachtflugbewegungen aus 2008 in TXL, THL und SXF analysiert und u.a. auf dieser Basis der Bedarf an Nachtflugbewegungen in 2020 am BER prognostiziert. Ich empfehle dem Leser ausdrücklich diese Lektüre.

Hier werde ich nur Teilergebnisse daraus vorstellen und die üblichen Analyse-Methoden der Profis bei der weiteren Bewertung der Daten zu den Nachtflugbewegungen 2011 bis 2013 übernehmen, um die Vergleichbarkeit in Ergebnisse und Bewertungen zu erreichen.

Beginnen wir mit der sogenannten *Jahresganglinie*:

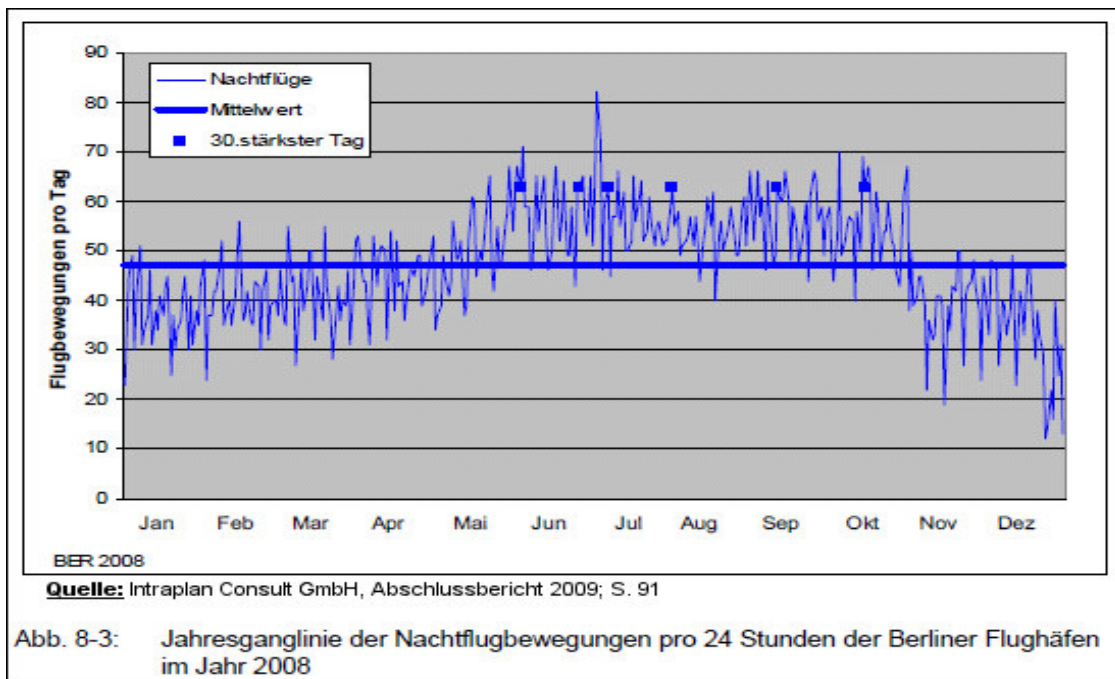


Abb. 6 Jahresganglinie der Nachtflugbewegungen pro 24 Stunden für TXL+THL+SXF im Jahre 2008

Hier sind tagesweise übers Jahr die Anzahl der Flugbewegungen pro Nacht aufgetragen, was in der Grafik die gezackte blaue Kurve *Nachtflüge* ergibt.

Der **Mittelwert** – dicke blaue durchgehende Linie - ist gleich Anzahl der Flugbewegungen am Durchschnittstag, also Gesamtzahl aller Nachtflugbewegungen geteilt durch die 365(6) Tage des Jahres.

Die kleinen blauen Quadrate bezeichnen die sogenannte *Typische Spitzennacht*, gern auch als *30. stärkster Tag* bezeichnet. Wie man aus den Daten der Jahresganglinie diesen *Typischen Spitzenwert* ableiten kann, dazu später weiter unten mehr.

Hier sind zu Vergleichszwecken schon mal folgende Daten aus dem Abschlussbericht der iTP-GmbH festzuhalten:

Der **Mittelwert** ist gleich: **47,2** Flugbewegungen in der Nacht! pro Kalender-Tag
Der **30. stärkste Tag** ist gleich: **63** Flugbewegungen pro Nacht
Der **absolute Spitzenwert** ist gleich: **82** Flugbewegungen in einer Nacht
Der **absolute Spitzenwert** liegt **73,7 % über** dem **Mittelwert**
Der **typische Spitzenwert** liegt **33,5 % über** dem **Mittelwert**

1) http://www.mil.brandenburg.de/media_fast/4055/BerichtNachtflug.pdf

Jahresganglinie 2011 mit DFLD-Daten gebildet:

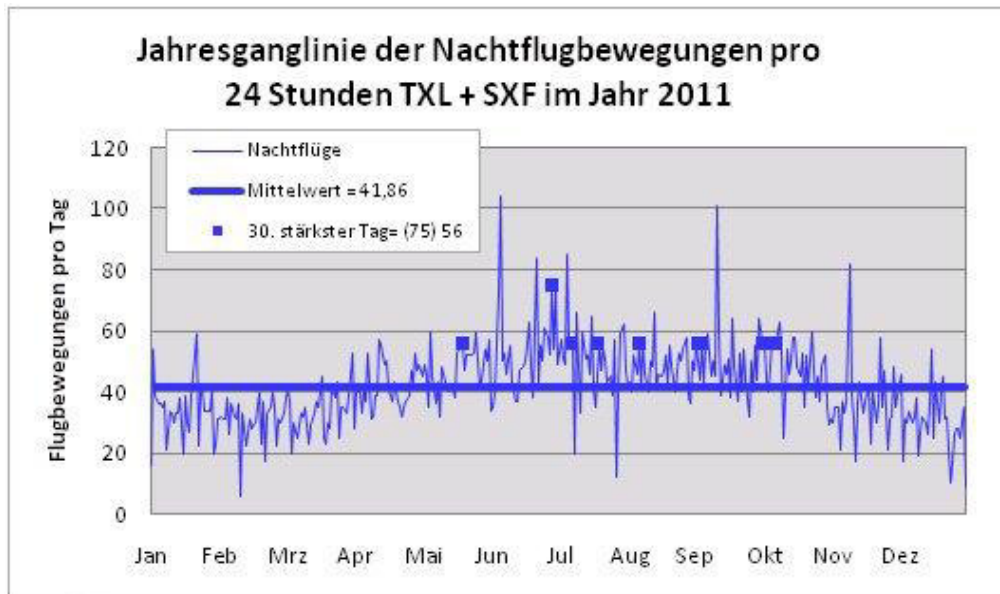


Abb. 7 Jahresganglinie der Nachflugbewegungen pro 24 Stunden für TXL+SXF im Jahre 2011

Auch hier sind zu Vergleichszwecken schon mal folgende Daten festzuhalten:

Der **Mittelwert** ist gleich: **41,86** Flugbewegungen in der Nacht! pro Kalender-Tag
 Der **30. stärkste Tag** ist gleich: **(75) 56** Flugbewegungen je nach Betrachtungsart (s.a.w.u.)
 Der **absolute Spitzenwert** ist gleich: **104** Flugbewegungen in einer Nacht
 Der **absolute Spitzenwert** liegt **148,4 % über dem Mittelwert**
 Der **typische Spitzenwert** liegt **(79,2) 33,8 % über dem Mittelwert**
 (Erklärung der Werte in runden Klammern ,(.)' weiter unten S. 14)

Jahresganglinie 2012 mit DFLD-Daten gebildet:

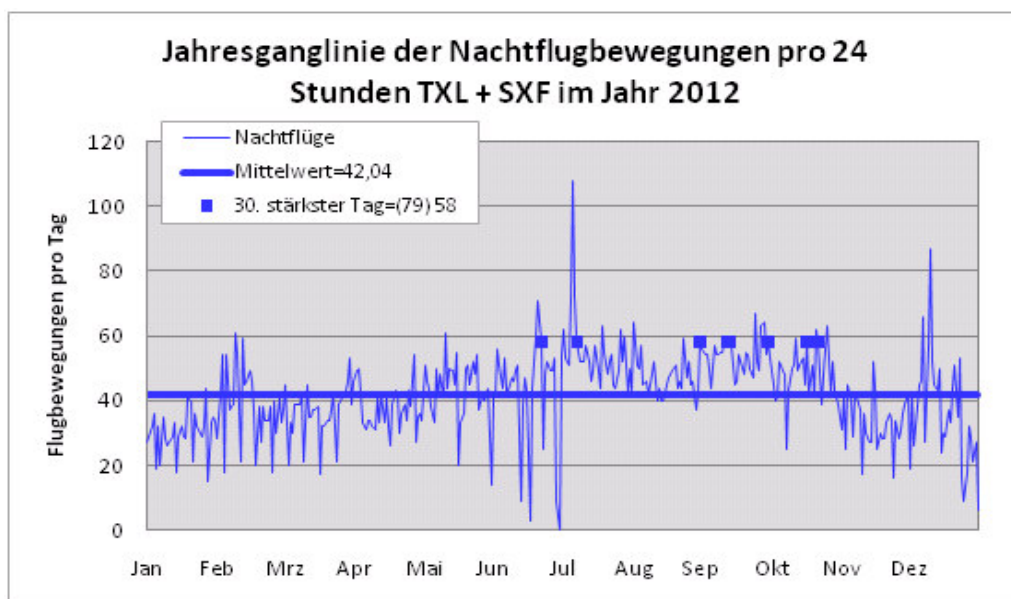


Abb. 8 Jahresganglinie der Nachflugbewegungen pro 24 Stunden für TXL+SXF im Jahre 2012

Auch für 2012 sind zu Vergleichszwecken schon mal folgende Daten festzuhalten:

Der **Mittelwert** ist gleich: **42,04** Flugbewegungen in der Nacht! pro Kalender-Tag
Der **30. stärkste Tag** ist gleich: **(79) 58** Flugbewegungen je nach Betrachtungsart (s.a.w.u.)
Der **absolute Spitzenwert** ist gleich: **108** Flugbewegungen in einer Nacht
Der **absolute Spitzenwert** liegt **156,9 % über** dem **Mittelwert**
Der **typische Spitzenwert** liegt **(87,9) 38,0 % über** dem **Mittelwert**

Jahresganglinie 2013 mit DFLD-Daten gebildet:

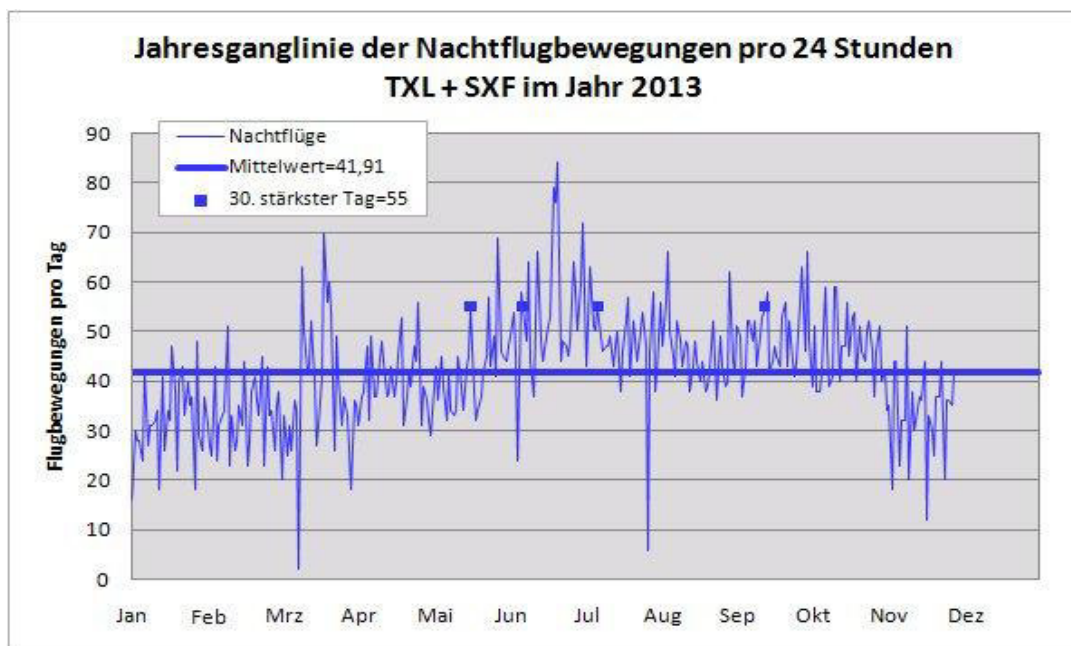


Abb. 9 Jahresganglinie der Nachtflugbewegungen pro 24 Stunden für TXL+SXF 1.Jan-30.Nov 2013

Auch für 2013 sind zu Vergleichszwecken schon mal folgende Daten festzuhalten:

Der **Mittelwert** ist gleich: **41,91** Flugbewegungen in der Nacht! pro Kalender-Tag
Der **30. stärkste Tag** ist gleich: **55** Flugbewegungen je nach Betrachtungsart
Der **absolute Spitzenwert** ist gleich: **84** Flugbewegungen in einer Nacht
Der **absolute Spitzenwert** liegt **100,7 % über** dem **Mittelwert**
Der **typische Spitzenwert** liegt **31,4% über** dem **Mittelwert**

Die Typischen Spitzenwerte:

Zur Bestimmung des typischen Spitzenwertes werden die Nachtflugaufkommen eines Jahres der Größe nach sortiert und vom größten Wert ausgehend, der Wert mit dem dreißigst höchsten Aufkommen ermittelt.

Der Vollständigkeit halber gebe ich hier die Ergebnisse aus 2011 – 2013 der Verfahren zur Ermittlung der typischen Spitzenwerte grafisch aufbereitet mit.

Für das Jahr 2008 übernehme ich die Darstellung aus dem Abschlussbericht der iTP GmbH, weil mir keine tagesgenauen Daten vorliegen:

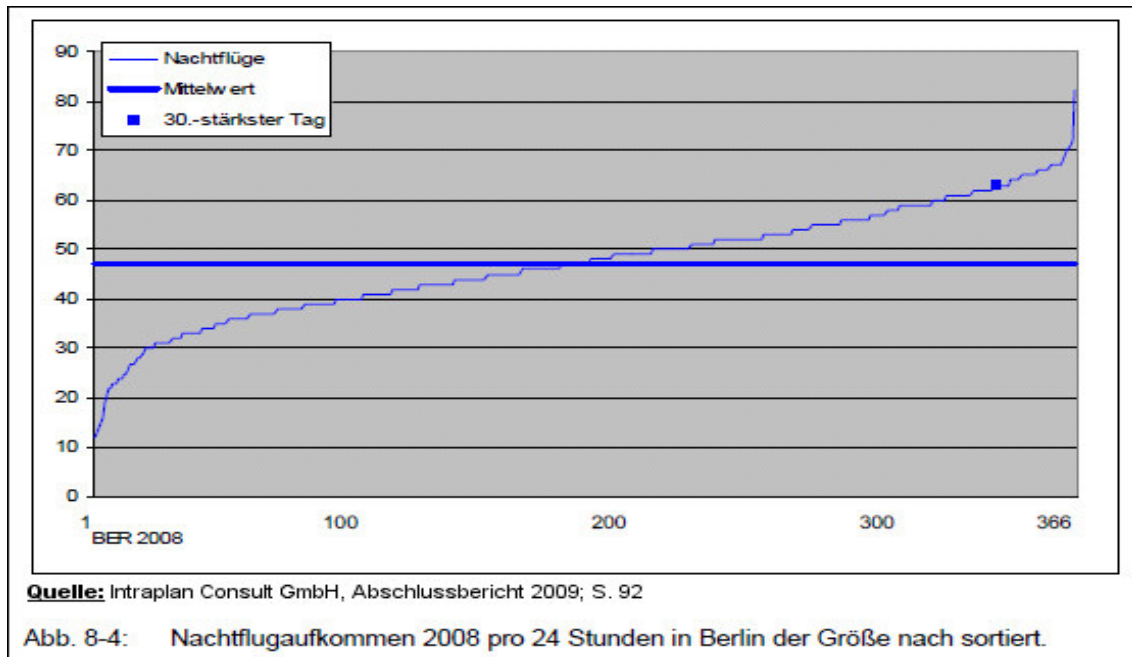


Abb. 10 Nachtflugaufkommen 2008 pro 24-Stunden für TXL+THL+SXF der Größe nach sortiert

Das Ergebnis für die *Typische Spitzennacht* 2008 sind 63 Flugbewegungen pro Nacht, s.a. auf Seite 10 unten.

Typischer Spitzenwert 2011:

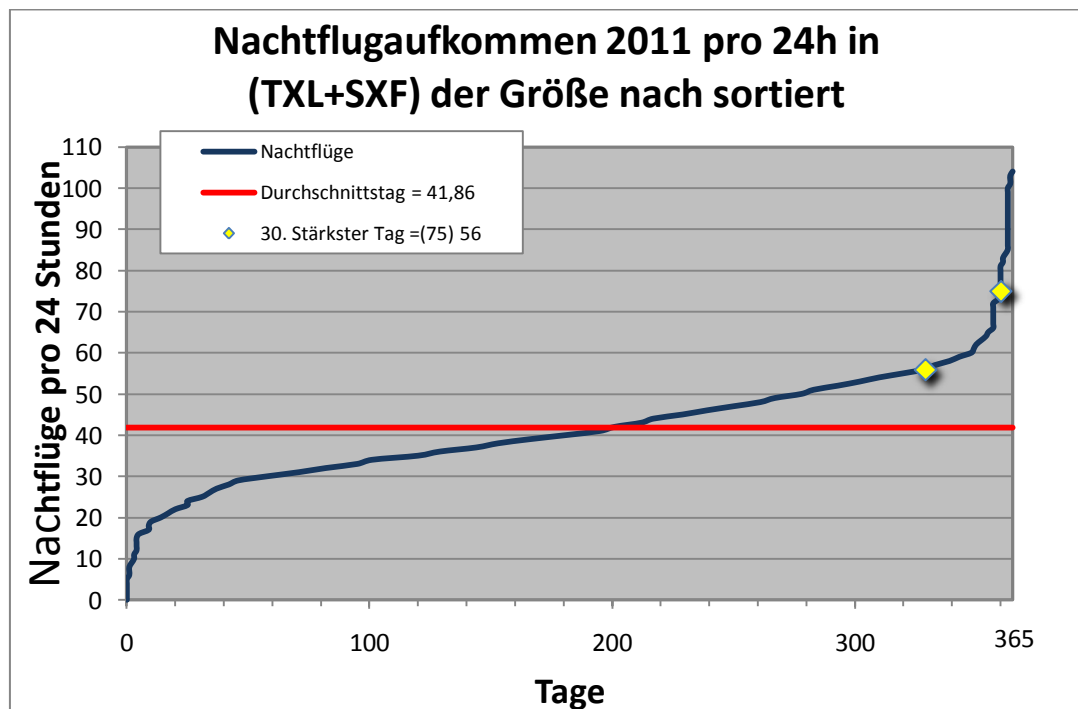


Abb. 11 Nachtflugaufkommen 2011 pro 24-Stunden für TXL+SXF der Größe nach sortiert

Im Vergleich mit Abb.7 auf Seite 11 erkennt man, dass die Spitzenwerte von singulären Ereignissen hoher Werte bestimmt werden, die gleichsam als ‚Ausreißer‘ das Kurvenbild dominieren, den Eindruck vermitteln, nicht wirklich dazu zu gehören.

Vielleicht waren an solchen Tagen besonders viele Überführungsflüge oder sonstige außerplanmäßige Flugbewegungen dabei?

Ginge man ganz formal vor, so wäre das **30. stärkste Aufkommen** mit dem Wert von 75 – in den runden Klammern () - Flugbewegungen in der Nacht als *Typische Spitzenwert* bestimmt. Schaut man sich Abb. 7 (S.11) dazu genau an, dann ist das Typische an diesem Spitzenwert, dass er nur einmal vorkommt! Der Begriff suggeriert aber, dass typische Spitzen mehrfach auftreten, um als solche zu gelten.

Nimmt man die o.g. Ausreißer-Spitzen aus der Betrachtung heraus, so ergibt sich für das **30. stärkste Aufkommen** ein Wert von 56. Dieser Wert in Abb.7 zeigt das eher ‚typische Bild‘ des Auftretens des *Typischen Spitzenwert* in der Jahresganglinie.

Wenn ich mich für Prognose-Aussagen entscheiden müsste, dann mit dem kleineren Wert der beiden so gebildeten Typischen Spitzenwerte. Er beruht auf einer ‚eher realistischen Datenbasis‘ eines planmäßigen Flugbetriebs, obwohl die Ausreißer zum Aufkommen der Jahre gehören und jeweils aktuell sehr wohl zu den Auswirkungen des Flugverkehrs auf die Bevölkerung beitragen.

Typischer Spitzenwert 2012:

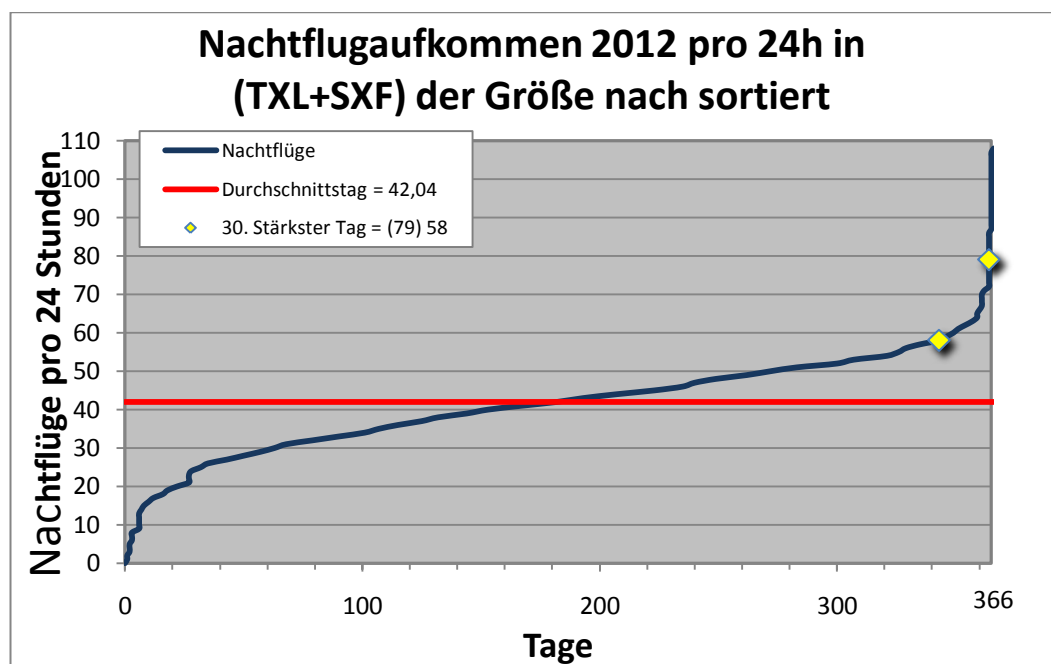


Abb. 12 Nachtflugaufkommen 2012 pro 24-Stunden für TXL+SXF der Größe nach sortiert

Auch hier gilt das für 2011 Gesagte über die Ausreißer. In Abb. 8 wird das formal abgeleitete 30. Stärkste Aufkommen von 79 in der Jahresgangkurve nicht ‚einmal‘ erreicht. Insofern fällt es mir auch hier schwer darin einen Typischen Spitzenwert zu erkennen. Der ohne Beteiligung der Ausreißer bestimmte Wert von 58 hingegen kommt typischerweise mehrmals vor.

Typischer Spitzenwert 2013:

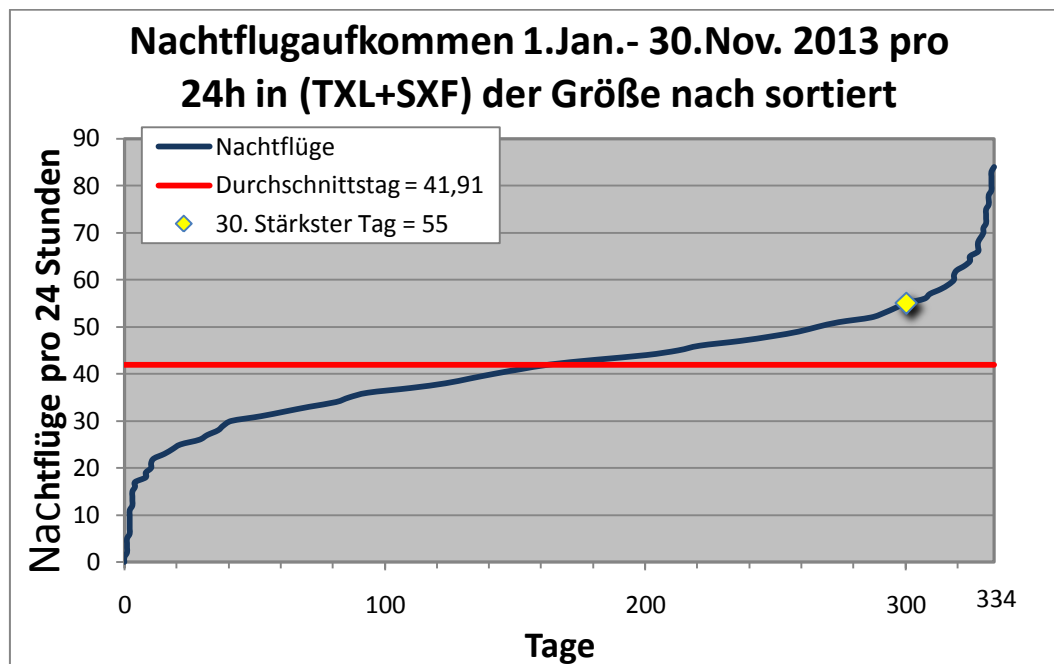


Abb. 13 Nachtflugaufkommen 2013 pro 24-Stunden für TXL+SXF der Größe nach sortiert

Das Jahr 2013 kommt (bisher!) ohne hektische Betriebsamkeit aus und erlaubt problemfrei die Bestimmung des Typischen Spitzenwerts.

Zusammenstellung der Jahre 2008-2013 in der Übersicht:

Jahr	Anzahl i.J.	Mittelwert	30.stärkster Tag (Spitze typ.)	Spitze absolut	Spitze abs. über Mittelwert	Spitze typ. über Mittelwert
2008	17.289**	47,2	63	82	73,7%	33,5%
2011	15.279	41,86	(75) 56	104	148,4%	(79,2%) 33,8%
2012	15.344	42,04	(79) 58	108	156,9%	(87,9%) 38,0%
2013*	13.998	41,91	55	84	100,7%	31,4%

*) Nur Januar bis Dezember

) Angaben schwanken: 17.289 aus iTP-Abschlussbericht 2009 Seite 12 oben. FBS-Verkehrsstatistik: **17.262 ebenda. Aus FBB-Angaben 2013 (auf Anfrage direkt zugesandt!): **16.891**; was gilt?

Tab. 5 Weitere bestimmende Kenngrößen der Nachtflugbewegungen 2008-2013

Diese **) verschiedenen Angaben aus derselben Quelle vermitteln den Eindruck, dass es bei der FBS/FBB auf das Auge des Betrachters ankommt, was Nachtflüge sind und was nicht! Immerhin liegen die Abweichungen untereinander zwischen -0,2% und -2,1% auf den iTP(FBB)-Wert. Insofern relativiert sich die eingangs auf den Seiten 5 u. 6 skizzierte Betrachtung zur Datenverlässlichkeit zwischen den Zahlen des DFLD und der FBB etwas.

4. BER-Prognose

Im Abschlussbericht der iTP-GmbH werden schwerpunktmäßig die *nachfragerlevanten Aspekte des Nachtflugverkehrs* auf der einen Seite und die *angebotsrelevanten Aspekte* auf der anderen beleuchtet.

Dabei wird insbesondere der Frage nachgegangen, inwieweit der Nachtflugverkehr nachfragebestimmt aus Sicht der Endnutzer, also der Passagiere und Verloader, ist.

*Als weiteres wird der **Nachtflugbedarf für 2020 prognostiziert** (Kapitel 7), indem die heutigen Nachtverkehrsanteile (gemäß Kapitel 3) unter Berücksichtigung struktureller Veränderungen und des unterschiedlichen Wachstums der einzelnen Verkehrssegmente vom Basisjahr 2008 anhand anerkannter Prognosen zum Berliner Luftverkehr auf 2020 hochgerechnet werden. Ergebnis ist der Nachtflugverkehr in Berlin unter Status-quo-Bedingungen hinsichtlich des Nachtflugbetriebes. Dieser Verkehr stellt jedoch nicht den Nachtflugbedarf im Sinne der Nachfrage nach Nachtflügen dar, weil aus einer teilweise beschränkten Situation (Verkehr in Tegel, Tempelhof) hochgerechnet wurde. In Kapitel 8 wird deshalb durch Modellrechnung der **unbeschränkte Bedarf** ermittelt (= eigentliche Bedarfsprognose).*

In den folgenden Ausführungen werden daher nur die Aussagen zum *Unbeschränkten Bedarf*, der den *eigentlichen Bedarf* darstellen soll, für die weiteren Betrachtungen herangezogen.

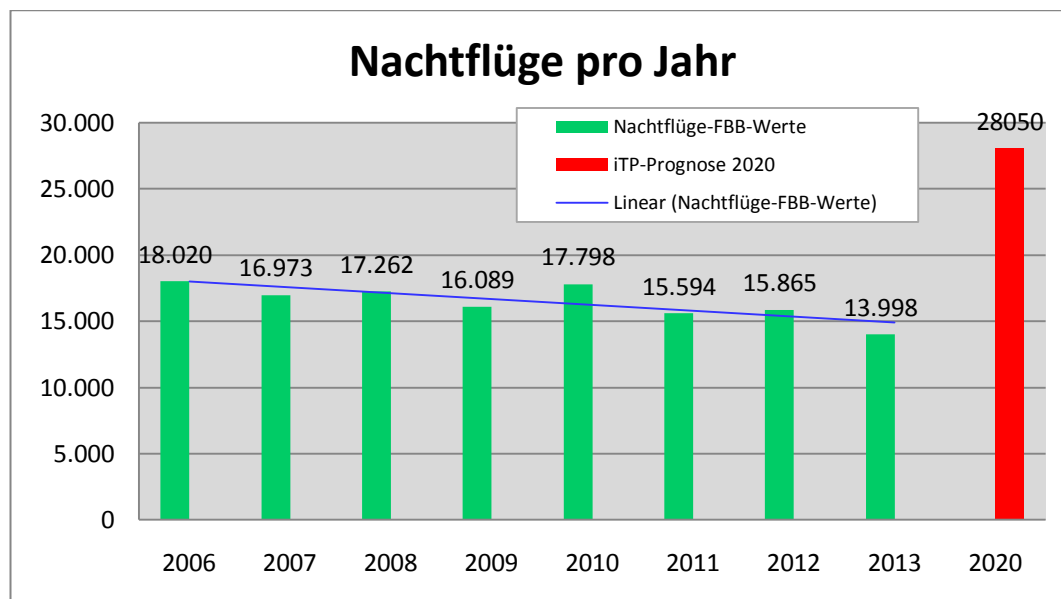


Abb. 14 Anzahl der Nachtflugbewegungen 2006 – 2013 und iTP-Prognose 2020 (2013 nur 1.1.-30.11!)

Es fällt auf, dass im Verlaufe der Jahre die Zahl der Nachtflugbewegungen im Mittel um etwa 570 pro Jahr abgenommen hat. Dieser Trend zur Verringerung ist auch schon deutlich zwischen 2006 und 2008, im Zeitraum der Erstellung des iTP-Berichts bekannt gewesen.

Die beobachtete Abnahme der Zahl der Flugbewegungen ist möglicherweise darauf zurückzuführen, dass Großräumigere-Flugzeuge zum Einsatz kommen, die die steigende Zahl der Passagiere locker kompensieren und zugleich die Anzahl der Flüge verringern helfen. Da der iTP-Bericht aber zum Inhalt hat, dass der Bedarf an Nachtflügen stetig weiter anwächst, ist für mich nicht erkennbar, wie das zusammgehen könnte. Hier begeben mich allerdings auf's Glatteis, bin kein Luftverkehrsexperte, versuche nur vorliegende Daten zu verstehen!

Das im Bericht bemühte Wechselspiel von Angebot und Nachfrage führt dazu, dass sich die Bälle auf ständig steigenden Niveaus gegenseitig zugeworfen werden. Diese systemimmanente Dynamik führt früher oder später zu Instabilitäten und trägt gar zerstörerisches Potential in sich. Es ist ‚Mietspiegel-like‘, was da passiert. Und wie wir es von dort wissen führt das, ohne ‚Deckelung‘ zum Kollaps auf dem Wohnungsmarkt - !

Ungeachtet solcher Überlegungen wird im iTP-Bericht ein Bedarf von 76,8 Nachtflugbewegungen am Tag für den Jahresdurchschnitt 2020 festgestellt, was zu den in Abb. 14 rot gezeichneten 28.050 Flugbewegungen im Jahr 2020 führen wird.

Bei den iTP-Berechnungen zum *Typischen Spitzenwert 2020* (s.S.92 des Berichts) wird zunächst der prozentuale Abstand zwischen *Jahresdurchschnitt* und dem *Typischen Spitzenwert* des Jahres 2008 berechnet (s.a. Tab. 5 oben).

Genau dieses Abstandsverhältnis zwischen den beiden Werten aus 2008 wird dann einfach auf das Abstandsverhältnis zwischen dem neuen iTP-prognostizierten *Jahresdurchschnitt 2020* und dem neuen *Typischen Spitzenwert* des Prognose-Jahres übertragen.

In der stillen Annahme, dass das Verhältnis der *Typischen Spitzen*-Jahreswerte zu den jeweiligen Jahres-Durchschnittswerten unabhängig vom Erhebungsjahr, also nicht nur für 2008 gebildet werden kann, werden die Prognose-Daten der Spitzenwerte 2020 aus den Jahresdaten 2011-2013 nachfolgend neu berechnet und in die weiteren Betrachtungen einbezogen.

In der vorausgegangenen Analyse der Jahresdaten 2011-2013 war aufgefallen, dass Spitzenwerte in den Jahresganglinien in Höhe und Häufigkeit zugenommen haben. Aus diesem Grunde wurden die Prognoseaussagen auch auf den *Absoluten Spitzenwert 2020* ausgedehnt. Es wird der prozentuale Abstand des jeweiligen *Absoluten Spitzenwerts* zu *Jahresdurchschnittswert* der Jahre 2011 -2013 gebildet und analog zum angewandten Verfahren bei den *Typischen Spitzenwerten* auf die *Absoluten Spitzenwerte 2020* übertragen.

Die Ergebnisse dieser Berechnungen werden hier in Tab. 6 wiedergegeben:

2011-2013: Fortführung und Vergleich 'iTP-Prognosen 2020'					
Jahr	iTP-Jahres-Durchschnitt	Spitzennacht typisch (mit)	Spitzennacht typisch	Spitzennacht absolut (mit)	Spitzennacht absolut
2008	76,8	102,5	102,5	133	133
2011	76,8	137,6	102,7	191	156
2012	76,8	144,3	106,0	197	159
2013*	76,8	100,8	100,8	154	154

*) Daten ohne Dezember!!

Tab. 6 Prognosedaten 2020 auf der Basis des iTP-Berichts und der Jahresdaten aus 2008 und 2011-2013

Die iTP-Daten aus 2008 in Grün stehen in der ersten Zeile. Die Daten in Blau sind die Ergebnisse der o.g. Analysen der Jahresflugbewegungen aus Kap. 3.3. Es werden für die Jahre 2011 und 2012 gemäß der Diskussion dort zu den ‚Ausreißern‘ in den Jahresdaten jeweils zwei verschiedene Spitzenwerte – mit () und ohne ‚Ausreißer‘ - berechnet. Ich überlasse es dem Leser selbst darüber zu befinden, welcher der alternativen Werte ihm ‚besser‘ gefallen könnte.

In der hier gezeigten Grafik sind die Daten der besseren Anschaulichkeit halber und der besseren Vergleichbarkeit untereinander als Säulen dargestellt:

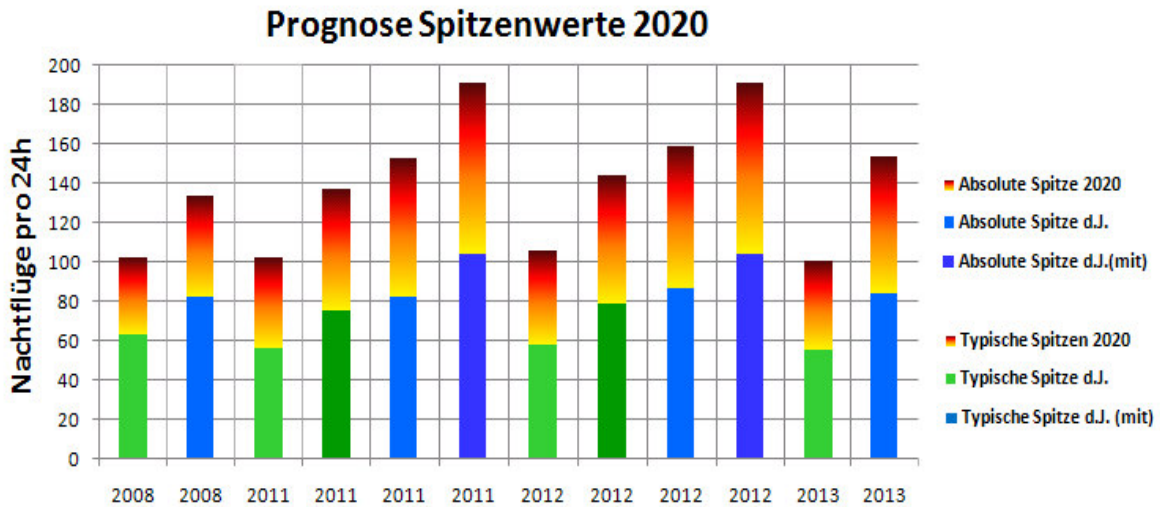


Abb. 15 Prognosedaten 2020 auf der Basis des iTP-Berichts mit den Jahresdaten aus 2008 und den aus den Jahren 2011-2013 neu hinzu gewonnenen Daten

Zur Erläuterung:

Die einfarbigen Säulenfundamente repräsentieren die tatsächlichen Spitzenwerte der jeweiligen Jahre. Aufgesetzt darauf sind bis zur Höhe der in 2020 zu erwartenden Werte ‚Säulen-Verlängerungen‘ in ‚Schwarz-Rot-Gold‘. Diese Art der Darstellung habe ich gewählt, um das Verhältnis der bis heute bereits gewohnten Zahl an Nachtflüge zu denen, die uns per BER übergeholfen werden sollen, besser deutlich machen zu können.

Was zeigt uns nun dieser Vergleich der Prognose-Daten, bei dem die Flugbewegungszahlen einiger auf 2008 folgenden Jahre hinzu genommen wurden?

Auf den ersten Blick wird deutlich, dass die Prognose-Aussagen, basierend auf dem iTP-Durchschnittswert 2020 korreliert mit den *Spitzen*-Daten der Folgejahre nach 2008, insgesamt eine deutliche Tendenz der Erhöhung gegenüber den Daten aus 2008 zeigen. Die Spitzenwerte für 2020 liegen knapp doppelt so hoch, wie die der jeweils zugrundeliegenden Jahre und erreichen z.T. Werte von weit über 100 in den Flugbewegungen pro Nacht.

Dies verwundert auf den ersten Blick, denn, wie oben festgestellt nehmen die Anzahlen der jährlichen Nachtflugbewegungen ja ab! Ja aber, zusammen mit dieser oben festgestellten Abnahme ist das ein deutliches Indiz dafür, dass es zu immer höheren ‚saisonalen‘ Verdichtungen des Flugverkehrs zu bestimmten Zeiten des Jahres kommt.

Deutlich wird dies insbesondere im Vergleich 2008 und 2013. Während die *Typischen Spitzenwerte* beider Jahre, ebenso wie ihre Prognose-Pendants nahezu gleichauf liegen, ist der aus 2013 – ein Jahr ohne Spitzen-Ausreißer! - prognostizierte *Absolute Spitzenwert 2020* gegenüber dem 2008er-Pendant deutlich erhöht.

Die hier vorgenommene Ausweitung der Prognosebasis auf Flugbewegungsdaten mehrerer Jahre nach 2008 gegenüber der im iTP-Abschlussbericht relativiert die Aussagen des Berichts und legt eine weitere Steigerung der Flugbewegungszahlen in der Nacht über die des Berichts nahe.

Die ausführliche Darstellung aller vorstehenden Berechnungen und ihrer Ergebnisse dient allein dazu, dem Leser das Zustandekommen der Ergebnisse nachvollziehbar aufzuzeigen und nicht nur mit ihnen zu argumentieren.

5. Zusammenfassung der Ergebnisse und Diskussion

Nach dem langen und beschwerlichen Weg, den der Leser bis hierher über strohtrockene mathematische Distanzen von Flugbewegungszahlen und der Findung, der ihnen innewohnenden Aussagepotentiale zurückgelegt hat, ist es nun an der Zeit, den Unterhaltungs- und Erkenntniswert dieser Potentiale deutlich herauszukehren.

Der Focus meiner Arbeit ist darauf gerichtet, dem Leser den Umfang, den Status quo des Nachtflugaufkommens vergangener Jahre an den beiden Flughäfen TXL+SXF der Region sehr anschaulich nahe zu bringen, ohne dabei auf Fragen der vermeintlichen Notwendigkeit heutiger und zukünftiger Nachtflüge eingehen zu müssen oder auch nur zu können.

Aus dieser Nähe heraus lässt sich dann die Wucht, mit der das Nachtflugaufkommen am BER zukünftig über uns hereinbrechen wird, direkt schmerzlich erfahren. Und, wie ich hoffe, jeden Einzelnen dazu bringen können, sich aktiv nach schmerzlindernden Mitteln umzusehen – in wirklich großer Gesellschaft Suchender lässt sich besser Finden!

Mit den zuvor ausführlich diskutierten Nachtflugbewegungszahlen für die zurückliegenden Jahre und den BER-Prognose-Daten lässt sich nun folgendes Bild für die Flughäfen der Region zeichnen:

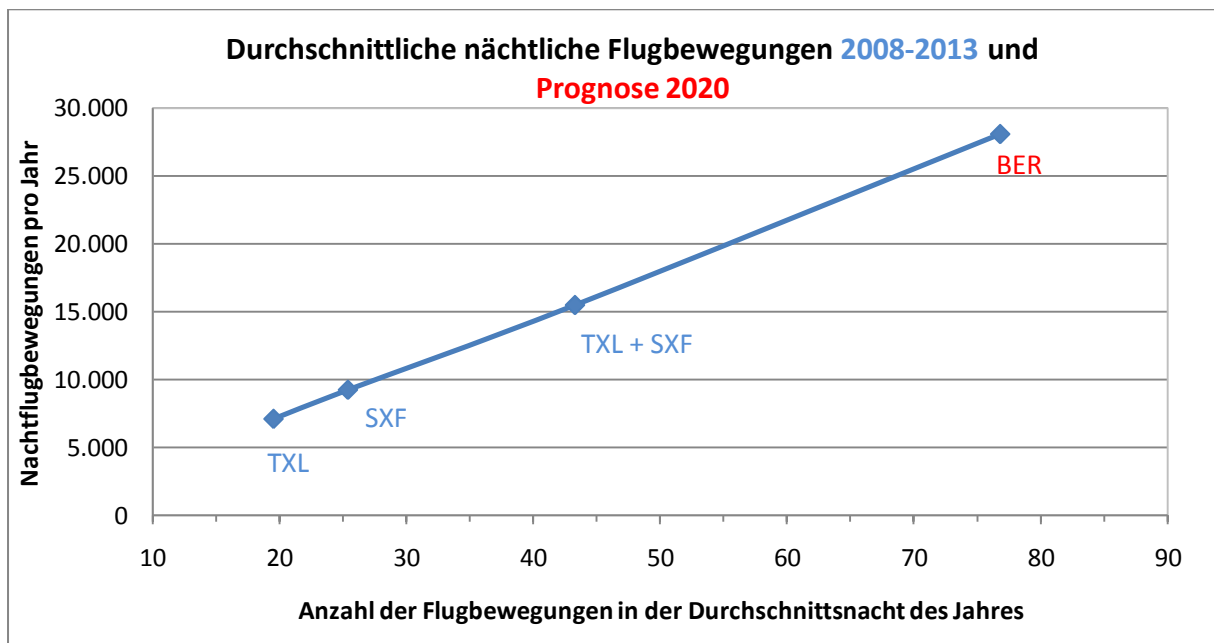


Abb. 16 Jahres-Nachtflugaufkommen als Funktion der Tages-Durchschnittsnacht mit Verortung der Flughafenstandorte der FBB

Flughafen TXL:	Flugverbot 23 - 06 Uhr – Eingeschränkter Nachtflugbetrieb –	- <u>Kein Nachtflugverbot!</u>
Flughafen SXF:	Durchgehender 24-Stunden-Betrieb –	- <u>Kein Nachtflugverbot!</u>
Flughafen BER:	Flugverbot 00 – 05 Uhr – Eingeschränkter Nachtflugbetrieb –	- <u>Kein Nachtflugverbot!</u>

- Im Mittel der vergangenen Jahre betrug das Nachtflugaufkommen in Schönefeld im durchgehenden 24-Stunden-Betrieb nur etwa das 1,3-fache! des Nachtflugaufkommens in Tegel mit eingeschränktem Nachtflugbetrieb - Flugverbot in 87,5%! der Nachtstunden -. Das ist ein deutliches Indiz dafür, zu welche hohen Belästigungen der Bevölkerung ein eingeschränkter Nachtflugbetrieb in den frühen Nachtstunden gerade auch *standortbedingt* führen kann.

- Im Jahre 2020 wird das Nachtflugaufkommen am BER knapp das Doppelte! dessen betragen, was zusammengenommen an beiden Standorten TXL und SXF im Mittel jüngst vergangener Jahre und im Mix des ein- und uneingeschränkten Nachtflugbetriebs beider Standorte bisher zu verzeichnen war.
- Für die BER-Anrainer stellt das dann allerdings eine Verdreifachung! dessen dar, was sie im Vergleich mit den Zeiten des ‚alten‘ SXF-Flugverbots – in 0,0% der Nachtstunden! -, nun beim ‚neuen‘ BER-Flugverbot – Flugverbot in 62,5% der Nachtstunden! -, verdichtet auf insgesamt 3 Stunden eingeschränkten Nachtflugbetriebs - 2 frühe und eine späte Nachtstunde - nach dem Willen der politisch Verantwortlichen *ohne zu Murren* zu ertragen haben! - Die extreme Belästigung der Bevölkerung durch das exorbitant hohe Nachtflugaufkommen am BER wird den Ergebnissen medizinischer Studien^{*)} zu Folge erhebliche gesundheitliche Schäden bei den Betroffenen Menschen nach sich ziehen.
- Die 77 Flugbewegungen in der Durchschnittsnacht 2020 ergeben im Mittel 9,625 Flugbewegungen pro Nachtstunde oder anschaulicher: **Im ‚Nahfeld‘ des BER alle 6:14 min eine Flugbewegung in den 8 Stunden der Durchschnittsnacht!** – Mit der Entfernung vom Flughafen nimmt die Divergenz der Flugspuren zu, so dass sich mit der Entfernung zunehmend eine ‚Verdünnung‘ lokaler Überflugsanzahlen ergeben wird.

^{*)} (s.a. weiter unten Fußnote ¹⁾ auf S. 26)

Um nun auch noch die Verteilung der Nachtflüge über die Stunden der Durchschnittsnacht zu visualisieren entlehne ich hier die Daten aus dem iTP-Abschlussbericht. Am Beispiel der geplanten und tatsächlichen Flugbewegungen in der Durchschnittsnacht 2008 und den am BER 2020 erwarteten Anzahlen ergibt sich das folgende Bild:

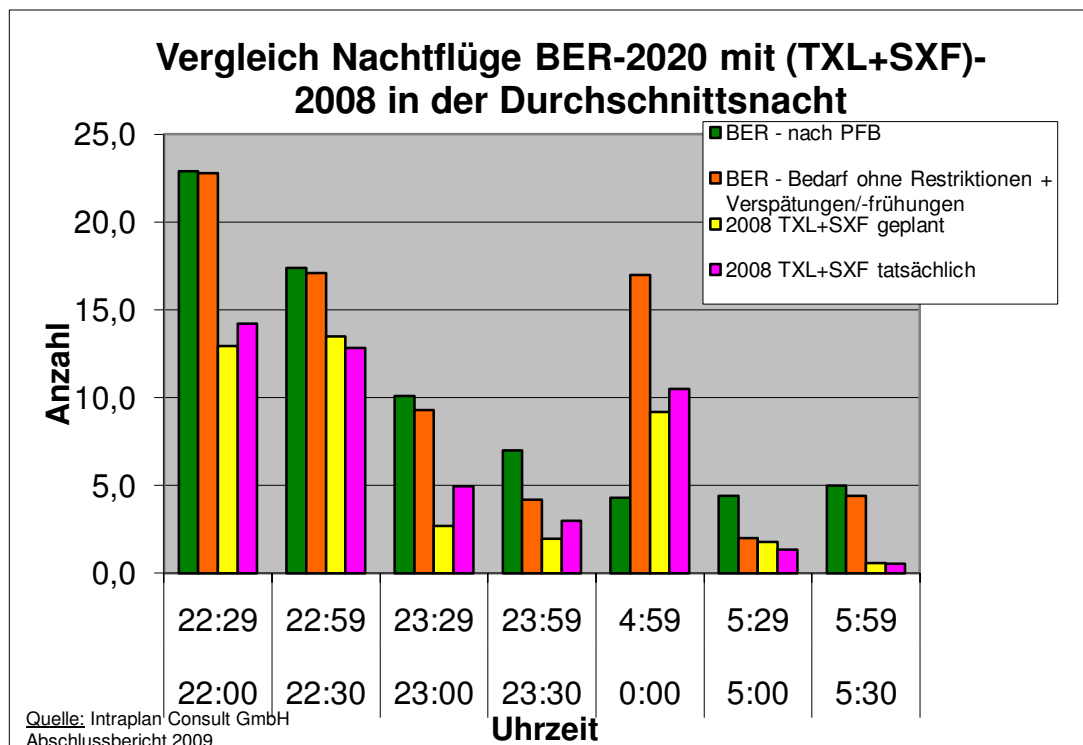


Abb. 17 Tatsächliche und geplante Verteilungen von Nachtflügen über die Nachtstunden 22 – 6 Uhr

In den Nachtstunden des BER-Flugverbots, in der so genannten Kernnacht zwischen 0:00 und 5:00 Uhr, werden immerhin noch 17 Flüge in der Durchschnittsnacht erwartet, etwa ebenso viel, wie in der Zeit des eingeschränkten Nachtflugbetriebs zwischen 22:30 und 22:59 Uhr, einem Zeitraum, indem nach den Auflagen des BVerwGs die Anzahlen der Nachtflüge bereits leicht abgesenkt werden müssen.

Besonders augenfällig ist auch, dass die Anzahlen der geplanten Nachtflüge in 2008 in 4 von 7 Zeitsegmenten von den Anzahlen tatsächlich stattgefunden habender Nachtflüge übertroffen worden sind. Wir können also mit Sicherheit davon ausgehen, dass selbst ein BER-**Nachtflugverbot** – Flugverbot in 100% der Nachtstunden! - uns ebenfalls nicht vor ungeplanten Nachtflügen schützen wird! – Genau das ist ja z.Z. in Tegel ebenfalls gängige Praxis - .

An dieser Stelle muss ich noch explizit darauf hinweisen, dass es sich bei den Anzahlen in Abb. 17 um die Mittelwerte oder auch Durchschnittswerte handelt. Wie wir aus den obigen Ergebnissen, die in Abb. 15 als Prognosen der Spitzenwerte dargestellt worden sind wissen, steigen die *Typischen Spitzenwerte* im Durchschnitt etwa auf das 1,3-fache und die *Absoluten Spitzenwerte* etwa auf das 1,6-fache der Durchschnittswerte an!

Zum Ende dieses Kapitels soll sich nun der Kreis wieder zum Anfang der Fibel schließen.

Dazu erinnere ich zurück an das Kapitel 3.2, in dem die Jahres-Histogramme der Nachtflüge 2011-2013 und ihre Kumulationskurven zusammen mit den 90%-Marken dargestellt wurden. Diese Marken, bei denen bereits 90% aller Nachtflüge erreicht worden sind, lagen für alle betrachteten Jahre bei etwa 55 Nachtflügen pro Tag.

Es wurden dort auch die Mittelwerte der Jahres-Nachtflugaufkommen als Anzahlen der Nachtflüge der Durchschnittsnacht pro Jahr bestimmt. Gleichzeitig damit wurden die Standardabweichungen als Maß dafür, wie weit die Einzelwerte der Verteilung vom Mittelwert abweichen bestimmt. Für alle betrachteten Datensätze aus 2011-2013 lag die Standardabweichung geringfügig unter +/- 13 Nachtflüge um den jeweiligen Jahres-Mittelwert pro Tag.

Für 2008 liegen leider im iTP-Bericht keine tagesgenauen Zahlen vor, die eine Darstellung im Histogramm erlauben könnten. Für 2020 ist das naturgemäß so der Fall, so dass sich auch für das Prognosejahr kein Histogramm bilden lässt. Hinzu kommt, dass gedachte ‚einhüllende Kurvenverläufe‘ der Histogramme, die den durchaus wechselnden unsymmetrischen Glockenformen folgen müssten, dem qualitativen und quantitativen vergleichenden menschlichen Erkennen hohe Hürden setzte.

Für die - **Vergleichende Betrachtung auf einen Blick** – auf Seite 22 habe ich deshalb die leicht überschaubare geometrische Form des Rechtecks in **Abb. 18** gewählt.

In Anlehnung an die Darstellung in Histogrammen sind die jeweiligen Nachtflugaufkommen in den Grenzen der oben festgestellten max. Standardabweichung von +/- 13 Punkten um die Säule des Mittelwerts herum als 27 schmale Säulen gleicher Höhe gruppiert. So ergibt sich für den Betrachter leichter erfassbar der Eindruck eines Rechtecks zum vergleichen.

Die Säulenhöhen betragen jeweils ein Siebenundzwanzigstel des Nachtflugaufkommens pro Jahr und Standort. Die gedachten Rechteckflächen der Säulengruppen repräsentieren so die Größe des jeweiligen Nachtflugaufkommens pro Jahr, symmetrisch um die Anzahl der Nachtflugbewegungen in der Durchschnittsnacht lokalisiert.

Eingezeichnet ist auch die Linie der 90%-Marke gemäß den Ergebnissen aus den Histogrammen der Jahre 2011-2013.

In dieser Darstellungsform werden unter den identischen Randbedingungen alle Nachtflugaufkommen pro Jahr und Standort direkt untereinander vergleichbar und in ihren unterschiedlichen potentiellen Auswirkungen auf die betroffene Bevölkerung sehr deutlich.

Insbesondere der mit unvergleichlich hoher Wucht vom BER-Nachtflugaufkommen aus der Luft drohende nächtliche Lärmterror auf die Bevölkerung stellt sich sehr anschaulich dar!

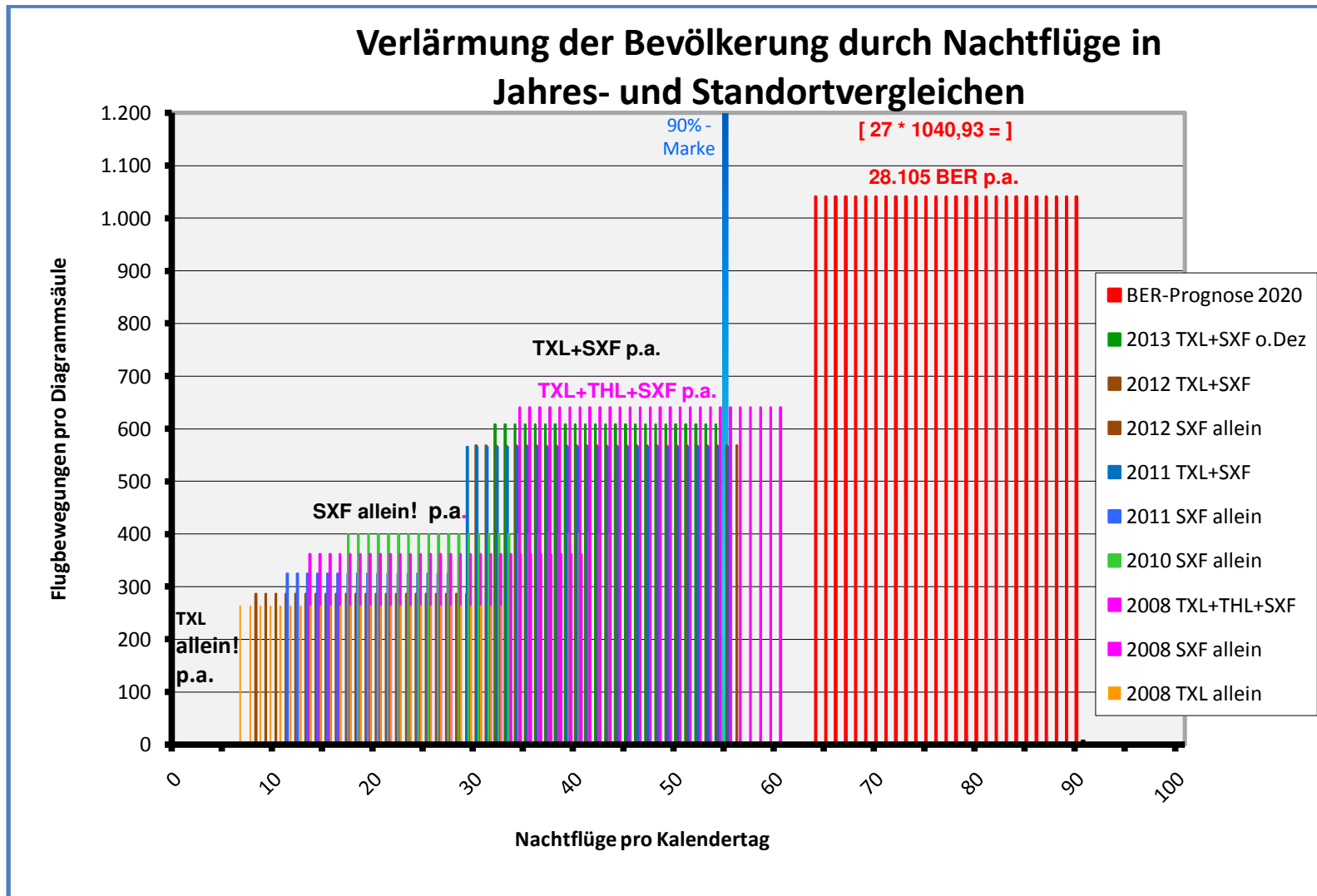


Abb. 18 Nachtflugaufkommen nach FBB-Flughafen-Standorten, sowie nach den Jahren 2008-2013 und der BER-Prognose 2020 sortiert
 - **Vergleichende Betrachtung auf einen Blick** - (Erläuterungen zur Darstellung auf S. 21)

5.1 Ergänzende Informationen zur Würdigung des BER-Nachtflugaufkommens

Neben dem jedes ertragbare Maß weit hinter sich lassenden Nachtflugaufkommen in 2020 soll an dieser Stelle nicht vergessen werden, dass dann auch am Tage geflogen wird.

Die nachstehende Grafik in Abbildung 19 spiegelt die Entwicklung der Jahresflugaufkommen an den Flughäfen TXL und SXF von 1991 bis 2012 wider. Zum Vergleich werden auch hier die erwarteten Prognosewerte 2020 bis 20xx aufgeführt.

(Quellen: http://de.wikipedia.org/wiki/Flughafen_Berlin-Tegel , http://de.wikipedia.org/wiki/Flughafen_Berlin-Schönefeld und R. Schwarz - 2006 bis 01/2013 Sprecher der Geschäftsführung der FBB GmbH)

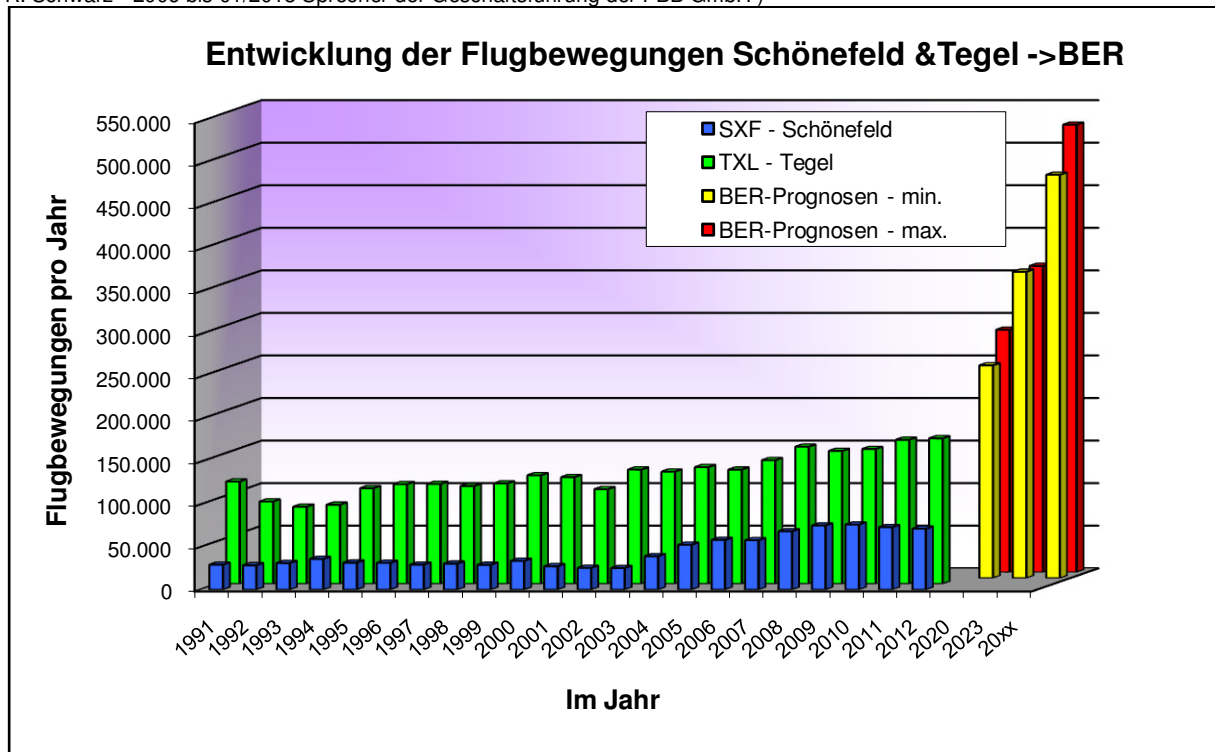


Abb. 19 Anzahl der jährlichen Flugbewegungen an den Standorten SXF, TXL und BER-Prognose

In den Jahren ab 2008 bis 2012 betrug das Jahresaufkommen im Mittel in TXL gut das Doppelte (2,2-fach) des Aufkommens in SXF. Die Zahl der Flugbewegungen am BER beträgt zu seinem Start etwa das 1,5-fache des langjährigen (2008-2012) Mittelwerts beider Flughäfen TXL und SXF zusammen. Für die BER-Anrainer wird sich das Aufkommen an Flugbewegungen gegenüber dem SXF-Mittelwert seit 2008 etwa verfünffachen!

Neben den zuvor ausführlich beschriebenen BER-Segnungen, die Politik und Wirtschaft für uns Anrainer in den Nachtstunden bereithalten wird auch in den Tagstunden hübsch für unser Wohl gesorgt werden:

Die avisierten 360.000 jährlichen Flugbewegungen am BER führen abzüglich der oben diskutierten Anzahl von 28.105 der Nachtflugbewegungen am Durchschnittstag zu 910 Flugbewegungen in den Tagstunden. In den 16 Stunden des Tages sind dies im Mittel 56,83 Flugbewegungen pro Tagstunde oder anschaulicher:

Im ‚Nahfeld‘ des BER erfolgt alle 1:03,36 min eine Flugbewegung in den 16 Tagstunden des Durchschnittstages!

Zum Vergleich noch einmal:

Im ‚Nahfeld‘ des SXF erfolgte im Mittel der Jahre 2008 – 2012 alle 5:26,87 min eine Flugbewegung in den 16 Tagstunden des Durchschnittstages!

Und nur zur Erinnerung (S. 20 oben):

Nachtflugbewegungen am BER erfolgen 2020 alle 6:14 min in den 8 Nachtstunden des Durchschnittstages!

Ich fasse das mal zusammen:

Das nahezu wohlgeleitene, zumindest jedoch von den SXF-Anrainern ohne zu murren auch noch in der Höhe seines Mittelwerts der Jahre 2008 bis 2012 geduldete SXF-Tagesaufkommen an Flugbewegungen in der mittleren zeitlichen Folge von 5:26 min wird nun, ab 2020 in etwa der gleichen Frequenz an Flugbewegungen im Abstand von 6:14 min am BER kurzerhand im Nachtflugbetrieb zwischen 22 und 6 Uhr stattfinden!

Bei einem solchen Ansinnen darf sich niemand in Politik und Wirtschaft wundern, wenn große betroffene Bevölkerungsgruppen und auch die, die solidarisch mit den Betroffenen gemeinsam ihren bisher eingenommenen *Murr-Status* hinter sich gelassen haben, nun zur Abwehr dieses ungeheuerlichen Ansinnens übergegangen sind.

Ohne auf den hohen Zuwachs an Schadstoff- und Feinstaubimmissionen aus Triebwerksabgasen infolge des riesigen Aufkommens an Flugbewegungen 2020 auch nur ansatzweise eingehen zu können, soll hier noch abschließend wenigstens ein kurzer Ausflug in Sachen Schallimmissionen im ‚BER-Nahfeld‘ unternommen werden. Das Thema füllt eigentlich eine eigene Fibel!

Dazu werfen wir nun noch einen kurzen Blick darauf, wie es infolge der gegenüber den letzten Jahren in SXF anzutreffenden Anzahl an Flugbewegungen vervielfachten Anzahl von Flugbewegungen am BER um die ansteigenden Schallemissionen bestellt ist.

Nehmen wir, um ‚einfach‘, schnell und ohne weitere Detailkenntnisse zu einer qualitativen Aussage zu gelangen, der Einfachheit halber an, es würden an allen drei Standorten die Flugzeug-Schallquellen (der Flugzeugmix) als gleichstarke (inkohärente) Schallquellen, die sich allein durch ihre Anzahl unterscheiden Schall emittieren.

Unter diesen Bedingungen ließen sich die jeweils resultierenden Differenzen in den Dauerschallpegeln (D-Pegel) allein aufgrund der unterschiedlichen Flugbewegungszahlen zwischen den Standorten näherungsweise berechnen. Zum Beispiel für Tegel und Schönefeld nach der Formel

$$\mathbf{D\text{-Pegel}_{TXL} - D\text{-Pegel}_{SXF} = 10 \cdot \text{Log}_{10}(\text{Anzahl}_{(TXL)} / \text{Anzahl}_{(SXF)}) \text{ dB}}$$

ohne dabei die absoluten Größen von Dauerschallpegeln an den Standorten und in ihrem Umfeld wirklich zu kennen. Gleiches kann man auch für den Flughafen BER mit den Prognose-Daten des Flugbewegungs-Aufkommens im Vergleich zu SXF anstellen.

Dabei bleibt natürlich unberücksichtigt, dass in SXF derzeit keine Interkontinentalmaschinen fliegen, die höhere Schalleistungen abstrahlen und zu höheren Dauerschallpegeln beitragen. Insofern können die realen Werte in TXL etwas höher liegen, als nach obigem Verfahren berechnet.

Für die BER-Prognose-Daten gilt das gerade für Tegel gesagte ebenso, nur dass im Prognosezeitraum auch ‚leisere‘ Maschinen zum Einsatz kommen werden, die eine kleinere Schalleistung abstrahlen als vergleichbare heutige. Auch die Zahl der Flugbewegungen wird mit abnehmender Tendenz beobachtet, so dass auch hieraus eine mögliche Absenkung der Dauerschallpegels gegenüber dem errechneten Wert zu erwarten sein könnte. In ihrer Summenwirkung heben sich die erwähnten Veränderungen aber teilweise auf, so dass die resultierenden Abweichungen zu den gerechneten eher marginal sein werden.

Unter Berücksichtigung dieser einschränkenden Bemerkungen werden die Ergebnisse dieser Rechnungen, die D-Pegel-Differenz zu den SXF-D-Pegeln in der grafischen Zusammenstellung hier dargestellt:

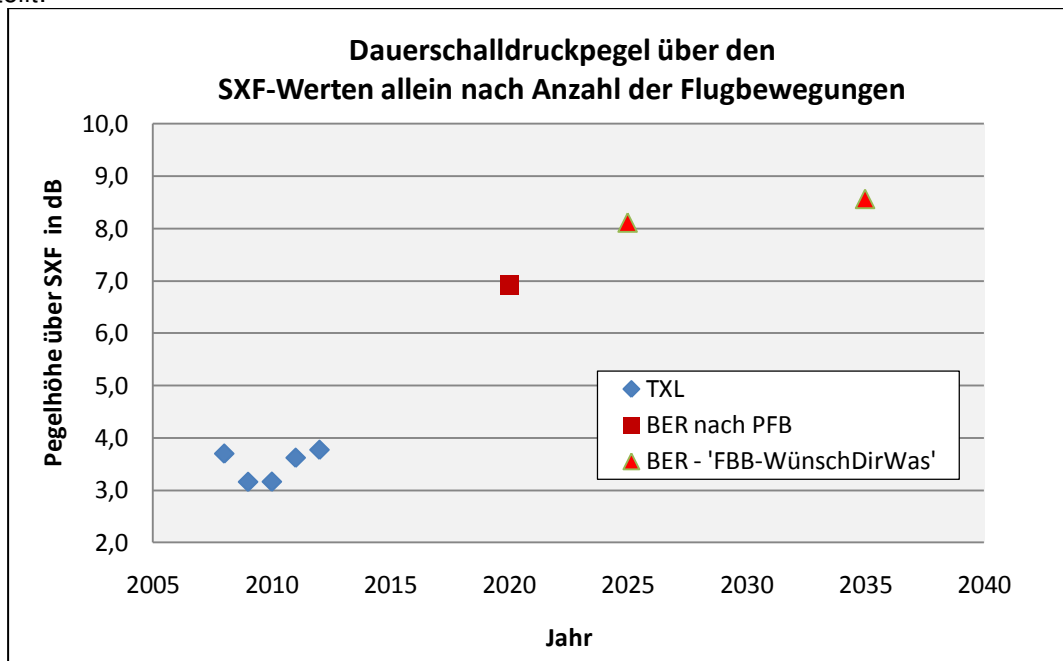


Abb. 20 Dauerschallpegelhöhen TXL-real und BER-prognostisch über den gemittelten (2008-2012) SXF-Jahressniveaus (Zeitliche Zuordnung der ‚FBB-WünschDirWas‘ –Werte vom Autor für die Darstellung gewählt!)

Während gegenwärtig die TXL-Anrainer Dauerschallpegel ertragen müssen, die allein nach Flugbewegungszahlen gerechnet etwa 4 dB über den Werten derer in SXF liegen, werden die BER-Anrainer mit Dauerschallpegeln konfrontiert werden, die bis zu 10 dB über den heute in SXF erreichten Werten liegen werden.

Obwohl die Dauerschallpegel reine Rechengrößen zeitlicher Mittelungen von Pegelverläufen sind, werden sie vom Gesetzgeber für die flächenmäßige Bestimmung von Schallschutzgebieten herangezogen. Dauerschallpegel sind virtuell. Sie können deshalb in ihren Werten als virtuelle ‚Dauerschalleinwirkung‘ auf den Menschen von ihm nicht wahrgenommen werden!

Das Ohr nimmt den Schall von Einzelereignissen auch in Superposition einzelner Schallquellen stets zum Zeitpunkt des Eintreffens dort, bis hin zu den dabei auftretenden Pegelspitzen aktuell war.

Die Natur betreibt das menschliche Ohr im ‚24-Stunden-Betrieb‘, es gibt kein ‚Nachthörverbot‘! So wird es automatisch und immerwährend zum Zeugen des Nachflugbetriebs auf Flughäfen und insbesondere zum Chronisten der gesundheitlich schädigenden Einträge auf den ‚angeschlossenen‘ menschlichen Organismus. Die große Zahl vorliegender medizinischer Studien¹⁾ belegt das gesichert.

Diese Funktionsweise des menschlichen Ohres und der um 10 Dezibel und mehr gegenüber heutigen Werten ansteigende Dauerschallpegel unterstreichen die absolute Notwendigkeit zu Schallschutzmaßnahmen an den Wohngebäuden der BER-Anrainer mindestens jedoch in den so genannten Schallschutzgebieten allein schon aus Gründen des Gesundheitsschutzes in staatlicher Fürsorge -.

-Auch wenn sich daraus die in meinen Augen rechtlich sehr bedenkliche ‚Käfighaltung ohne Fußfessel‘ unbescholtener Bürger des Staates, von Menschen jeglichen Alters, vom Säugling bis zum Greis ableitet!

Nach Auskunft²⁾ der Brandenburger Landesregierung (Stand 10.09.2013) ist in den ausgewiesenen Schallschutzgebieten unserer Gemeinde bisher nicht ein einziges Gebäude nach den Vorgaben des Planfeststellungsbeschlusses durch die FBB schallgeschützt worden!

¹⁾ z.B. aktuell: <http://www.medical-tribune.de/medizin/fokus-medizin/artikeldetail/fluglaerm-erhoeht-kardiovaskulaere-risiken.html>

²⁾ http://www.parladok.brandenburg.de/parladoku/w5/drs/ab_8000/8073.pdf

Das ist umso schwerwiegender, weil sich die FBB inzwischen vom Inhalt ihrer Schönreden in Sachen Schallschutz aus den Zeiten der Planfeststellung gänzlich verabschiedet hat. Die von ihr selbst ehemals in die Planfeststellung eingebrachten Schallschutzkriterien will sie nun nicht mehr einhalten können oder besser aus finanziellen Gründen! nicht mehr einhalten wollen.

Nach Gutsherren Art werden nun von der FBB im Verein mit dem MIL gemäß der Vollzugshinweise aus dem zuständigen Potsdamer Ministerium (MIL) Karten mit Maximalpegel-Isophonen der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt und auch wieder entzogen. Immer im Austausch gegen ‚finanziell günstigere Varianten‘, die in Teilbereichen des Gemeindegebiets niedrigere Maximalpegel aufweisen und so zu geringeren Schallschutzkosten für die FBB führen werden.

Unterm Strich jedoch ist total umwerfend:

Es können 80% oder auch nur 55% aller Gebäude in den Schallschutzgebieten je nach Ausgabedatum der Maximalpegel-Karten der FBB nach ihren – bisher nicht belegten ! - Aussagen nicht nach PFB schallgeschützt werden. Die Betroffenen bekommen eine Entschädigung in Höhe von 30% des Verkehrswertes ihrer Immobilie und können zusehen, wie sie mit Geld allein den kommenden Fluglärm im Gebäudeinneren abwehren.

Für derart Betroffene kommt erschwerend hinzu, das die FBB an einem eigenen ‚Wertermittlungsleitfaden‘ zur Bestimmung des ‚Verkehrswertes‘ der Immobilien von Schallschutz-Berechtigten arbeitet und entgegen der in der Bundesrepublik üblichen Wertermittlungspraxis bei Verkehrswertermittlungen nicht nach allgemein anerkannten Standards arbeiten will. Ich überlasse es dem Leser, herauszufinden, warum sich die FBB wohl solchen Mühen unterzieht....

Dieses abartige Sozialverhalten der FBB-GmbH als Unternehmen - zu 100% in Öffentlicher Hand! -, das sich selbst gern als ‚Guter Nachbar‘¹⁾ der Anrainer in der Öffentlichkeit in Szene setzt, ist im Rahmen einer modernen und aufgeklärten demokratischen Gesellschaft infolge der diesem Verhalten latent innewohnenden Menschenverachtung einfach unwürdig und erinnert die Betroffenen an feudalsolutistische Umgangsformen früherer Zeitalter.

Und, als ob dies nicht allein schon genug wäre, wurde und wird dieses Vorgehen der FBB gegen die legitimen Interessen der lärmbeeinträchtigten Bevölkerung bei der Erfüllung der Schallschutzaufgaben des PFB von der Brandenburger Aufsichtsbehörde (MIL) schon seit Jahren gebilligt, gestützt und geduldet.

Hilfe in ihrer unverschuldeten Not können die Betroffenen von dieser Behörde und der Brandenburger Landesregierung offensichtlich nicht erhoffen und schon gar nicht mehr erwarten.

¹⁾ <http://www.berlin-airport.de/de/nachbarn/index.php>

6. Vorläufiges Schlusswort

Während ich in den vorherigen Kapiteln angestrebt habe die relevanten Nachtflug-Tatsachen für sich selbst sprechen zu lassen, sollen hier vor allem auch *Politiker* der Anteilseigner, kurz die Männer *der BER-Troika*, zum Thema zu Wort kommen.

Angefangen hatte das Drama um den neuen Hauptstadtflughafen, dessen Bau sich inzwischen zu einer mittleren Katastrophe auch für die BER-Troika entwickelt hat, in den 90ern des vergangenen Jahrhunderts, mit dem sogenannten Konsensbeschluss zwischen den drei Anteilseignern zum Standort Schönefeld.

Herr Stolpe, damals Brandenburger Ministerpräsident, nannte einst den Standort ‚unmenschlich‘, um von sich und seiner Entscheidung in der Sache abzulenken. – Nur, es kann der Standort selbst da rein gar nix für - !

Unmenschlich daran ist einzig und allein, das Politiker - unter Verletzung ihres Amtseids - diesen Standort-Beschluss gefasst haben und das auch noch im Konsens!

Mit diesem Beschluss der BER-Troika oder besser des Triumvirats der Wirtschaftsinteressen über die legitimen Staatsbürgerlichen Grundrechte der Standort-Anwohner nahm das Unglück in mannigfaltiger Hinsicht seinen Lauf, wurde der Öffentliche Friede in der Region bis heute dauerhaft gestört.

-Anteilseigner Bund

Seit Matthias Wissmann (CDU), damals Bundesverkehrsminister, als Gründungsmitglied der BER-Troika den Standort Schönefeld mit kräftiger Unterstützung durch Eberhard Diepgen (CDU), ebenfalls Gründungsmitglied der Troika und damals Regierender Bürgermeister von Berlin federführend durchgesetzt hatte, ist es im Bund vergleichsweise still geworden. Unter dem noch amtierenden Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer ist der Bund eher zum ‚Stillen Teilhaber‘ mutiert

Für Herrn Ramsauer (CSU) waren solch zukunftsweisende Projekte, wie das Design der *Flensburger Punktetabelle* oder das *von Autokennzeichen* stets wichtiger, als das *Größte Infrastrukturprojekt Ostdeutschlands* an sich und in seinen Auswirkungen auf Mensch, Gesellschaft, Umwelt und Natur.

Das Herz Herrn Ramsauers schlägt im süddeutschen Raum, für seine Heimat. Insofern wundert es nicht, dass die Menschen in fluglärmbedrohten Gebieten in seiner Heimatregion seine ganze Aufmerksamkeit und schützende Fürsorge erhalten haben und erhalten.

Ganz anders am Flughafen Köln/Bonn¹⁾, ein von der dortigen Landesregierung verhängtes Flugverbot für die Nachtstunden zwischen 0 und 5 Uhr wurde vom Bundesverkehrsminister kurzerhand aus *rechtlichen Gründen* wieder aufgehoben. Was für ein Rechtsstaat, der in der Lage ist, seinen Bürgern ohne Notstand oder Krieg Grundrechte, in Artikeln des Grundgesetzes verbrieft abzuspochen?

Der vorgesehene Eingeschränkte Nachtflugbetrieb am BER mit einem Flugverbot nur zwischen 0 und 5 Uhr hat zur Abwehr des extrem großen prognostizierten Nachtflugaufkommens zu einem Volksbegehren für ein Nachtflugverbot in Berlin und Brandenburg geführt.

Zusammen haben in der Region ca. 250.000 Menschen für das Nachtflugverbot (22-06 Uhr) votiert. In Berlin ist das Volksbegehren knapp an der 7% Prozenzhürde des Unterschriftenquorums gescheitert. In Brandenburg wurden 106.000 Unterschriften gesammelt, gut 20.000 mehr als vom Quorum gefordert.

Diese massiven Ergebnisse *Direkter Demokratie* in Brandenburg und Berlin hat die Bundesebene völlig unbeeindruckt gelassen. Das wirft ein besonders Licht auf das vorherrschende Demokratieverständnis.

Der neue Minister im Verkehrsressort der Bundesregierung, Alexander Dobrindt wird achtgeben müssen, sich nicht in den Netzen der Digitalen Infrastruktur zu verheddern. So wird auch er wenig Gelegenheit nehmen, das BER-Infrastrukturprojekt gesamtgesellschaftlich zu würdigen.

¹⁾<http://www.welt.de/regionales/koeln/article108973249/Berlin-hebt-Nachtflugverbot-fuer-Koeln-Bonn-auf.html>

-Anteilseigner Land Berlin

Der stets unüberhörbare Vertreter der Erfolgsgeschichte-Flughafen in der BER-Troika ist seit den frühen 2000ern Klaus Wowereit, als Regierender Bürgermeister Berlins.

Lassen wir das, was er zu Nachtflügen am BER ‚zeitlos‘ sagt und meint nun am Beispiel auf uns wirken.

Zitat aus ¹⁾ : **Das FritzPromi Döner - Guse trifft Klaus Wowereit (SPD) September 2011; (ab Min. 14:50 – Min. 15:30)**

Der Moderator Guse fragt:

Dann taucht der Flughafen immer wieder auf. Wenn denn nun die Flugzeuge fliegen und wo immer sie lang fliegen, soll'n sie auch nachts fliegen?

Klaus Wowereit antwortet:

Nein! Wir haben ein Nachtflugverbot, wird immer wieder äh das Gegenteil behauptet, aber das ist festgesetzt vom Bundesverwaltungsgericht – kann man auch nich' ändern ähm Nachtflugverbot gibt es zwischen 0 und 5 Uhr, worüber wir diskutieren sind die so genannten Randzeiten ahm und da sag' ich, müssen wenige Flugzeuge, nich' äh das äh Gros der Flugzeuge, aber wenige Flugzeuge die Chance haben da auch zu starten und zu landen äh sonst wird man aus dem Flughafen in Schönefeld 'n Provinzflughafen machen.

Als Jurist kann Klaus Wowereit natürlich auch genau erklären, ob man da was ändern kann oder nicht. Denn, vor dem Ändern steht: Das man auch bereit sein muss, es zu Wollen! – Und wie sagte doch schon meine Großmutter? „Wo ein Wille ist, ist auch ein Weg“! Gute Politik muss sich nicht hinter der ‚Keule BVerwG‘ verstecken und Politiker sollten es auch nicht tun.

Für mich stellt sich angesichts solcher Aussagen in laxer Redeweise nun als Erstes die Frage, wer ist ‚WIR haben ein Nachtflugverbot‘ und wo ist dieses WIR bei Klaus Wowereit verortet, zweitens, was sind nach Wowereit'scher Redensart ‚wenige Flugzeuge‘ und drittens, wer ist WIR, wenn so genannte Randzeiten! diskutiert werden?

Wir hier, die BER-Anrainer jedenfalls haben kein Nachtflugverbot, und wie der Leser bis hierhin auch erfahren konnte, es werden uns viele, viele Überflieger terrorisieren und die Nachtruhe rauben. Über Randzeiten! wird mit uns Betroffenen schon gar nicht ‚diskutiert‘ - Wovon also spricht der Mann?

Eine Antwort auf diese Frage könnte lauten: **Dieser Mann weiß nicht genau wovon er spricht.**
Die Alternative dazu lautete: **Dieser Mann weiß ganz genau, was er sagt und wovon und er spricht.**

Es ist wie die Wahl zwischen Pest und Cholera. Zu welcher Antwort man auch neigen mag, diese öffentlichen Aussagen eines Politikers, zudem im Amt des Regierenden Bürgermeisters vereidigt, lassen den Bezug zur Realität vermissen. Sie lassen die vom BER-Nachtflug Betroffenen in ihrem schweren Schicksal allein.

Dieses Verhalten des Mannes in Verantwortung ist dem Amt, das er bekleidet absolut unangemessen, eben einfach würdelos.

¹⁾ Das FritzPromi Döner - Guse trifft Klaus Wowereit (SPD): <http://www.youtube.com/watch?v=KDTQxQ0Rqfg>

-Anteilseigner Land Brandenburg

Der Brandenburgische Urvater in der BER-Troika Manfred Stolpe ist eingangs bereits hinreichend gewürdigt worden.

Sein Nachfolger im Amt des Brandenburger Ministerpräsidenten war Matthias Platzeck. Er hat den BER-Schallschutzberechtigten viele Jahre lang stets einen exzellenten Schallschutz versprochen.

Wie wir, amtlich mitgeteilt wissen, ist bis dato nicht ein einziges Gebäude in Blankenfelde–Mahlow nach den Vorgaben des Planfeststellungsbeschlusses schallgedämmt worden. In anderen BER-

Umlandgemeinden in Brandenburg und in relevanten Berliner Bezirken dürfte die Situation dieselbe sein!

Das zweite BER-Steckenpferd, was Matthias Platzeck viele jahrelang unermüdlich geritten hat, war sein Versprechen von ‚Mehr Nachtruhe‘ für die Anrainer des BER. Leider hat er es in all den Jahren seiner Amtszeit nicht einmal vollbracht, diese leeren Worthülsen auch nur ansatzweise mit Inhalten zu füllen!

Sein Nachfolger im Amt des Ministerpräsidenten, Dietmar Woidke hat in seiner Regierungserklärung die Richtschnur Platzeck’schen Handelns aufgenommen und führt diese Politik nahtlos fort. Die BER-Fluglärmopfer können von diesem Ministerpräsidenten ebenfalls keine Abhilfe erhoffen.

Aber, kehren wir nun zum Ausgangspunkt der *Nachtflug Fibel*, dem *Volkbegehren Nachtflugverbot* zurück.

Am 04.12.2012, ein Tag nach Beendigung des Volksbegehrens sahen sich die damaligen Fraktionsvorsitzenden der Parteien der Regierungskoalition, Ralf Holzschuher (SPD) und Christian Görke (Die LINKE) veranlasst eine Erklärung¹⁾ abzugeben, die mit folgenden Worten eingeleitet worden ist. Zitat:

Zur Volksinitiative zum Nachtflugverbot erklären die Vorsitzenden der Koalitionsfraktionen, Ralf Holzschuher (SPD) und Christian Görke (Die LINKE): Aus Verantwortung für das ganze Land

Völlig überwältigt vom unerwartet großen Erfolg im Ausgang des Volksbegehrens (VB) Nachtflugverbot waren beide Herren wohl nicht ganz auf der Höhe der Zeit und in ebenso großer Unkenntnis des Brandenburger Volksabstimmungsgesetzes²⁾ – VAGBbg verfangen, als sie diese Erklärung verfassten.

Es war ihnen war nicht einmal bewusst, dass es sich nicht um eine Volksinitiative (VI) gehandelt hatte, sondern bereits um das VB, die zweite Stufe potentieller Volksabstimmungen nach Volksinitiativen in der Hierarchie des Gesetzes!

Die Erklärung ist voll von Halbwahrheiten und Falschaussagen und bedarf eigentlich einer eigenen Analyse zu ihrer Richtigstellung. Hier jedoch z.B. nur so viel:

Zitat:

Die Koalition hat bereits in der Vergangenheit bewiesen, dass wir das Schutzbedürfnis der Bürgerinnen und Bürger sehr ernst nehmen. Deshalb haben wir u. a.

- *durchgesetzt, dass der **planfestgestellte Schallschutz realisiert** und damit das bundesweit umfassendste Lärmschutzprogramm gewährleistet wird.*
- *den Bau einer dritten Start- und Landebahn per Landtagsbeschluss ausgeschlossen.*
- *.*
- *uns für ein **Gesundheitsmonitoring** ausgesprochen, damit gesundheitliche Auswirkungen des Flughafenbetriebs untersucht werden können.*
- ***Besonderes Augenmerk soll dabei auf Kindern und Jugendlichen liegen.***
- *..*
- *die Landesregierung aufgefordert, auf Bundesebene alle Gesetzesinitiativen und Aktivitäten zu unterstützen, die auf einheitliche und weitergehende Nachtflugbegrenzungen gerichtet sind. **Initiativen, die zu einer Aufweichung der geltenden gesetzlichen Nachtflugbeschränkungen führen, werden abgelehnt.***

Was die **Realisierung des planfestgestellten Schallschutzes** angeht, so irren (s.a.Fußnote ²⁾ S. 25 oben) die beiden Herren ebenfalls immens. Nicht *Die Koalition* hat das durchgesetzt, ganz im Gegenteil. Es waren Bürger! in privaten Klagen und mit privatem Geld vor dem OVG Berlin Brandenburg, die das durchgesetzt haben. Das *bundesweit umfassendste Lärmschutzprogramm* geht auf die Planungsinitiative der FBS/FBB selbst zurück und ist allein der Lage des Standorts inmitten von dichtbesiedelten Gebieten geschuldet. Der Versuch der beiden Herren hier das ‚Pfauenrad‘ zu schlagen ist heuchlerisch und demagogisch zugleich.

¹⁾ <http://www.spd-fraktion.brandenburg.de/presse/pressemitteilungen/nachricht/news/1584>

²⁾ http://www.bravors.brandenburg.de/sixcms/detail.php?gsid=land_bb_bravors_01.c.13804.de

Das sich die Koalition, angesichts der schon seit Jahren vorliegenden Ergebnisse zu den gesundheitlich schädigenden Auswirkungen von Fluglärm aus Studien, nun zu einem **Gesundheitsmonitoring ausgesprochen hat, und dies mit besonderem Augenmerk auf Kinder und Jugendliche** tut, muss man sich mal auf der Zunge zergehen lassen.

Da sollen in *Feldversuchen am Menschen*, insbesondere an Kindern und Jugendlichen Ergebnisse gewonnen werden, die längst schon bekannt und damit Allgemeingut sind, mit der Einschränkung allerdings, dass die Landesregierungen und insbesondere die Gesundheitsministerin Anita Tack sie bisher beständig ignoriert haben. Diese Monitoring ist Teil der unethischen NORAH-Studie aus dem Frankfurter Raum.

Vor dem Hintergrund der weiteren zeitlichen Entwicklung um das VB-Nachtflugverbot wird insbesondere in der Aussage - **Initiativen, die zu einer Aufweichung der geltenden gesetzlichen Nachtflugbeschränkungen führen, werden abgelehnt.** – die generelle Ablehnung der Voten Direkter Demokratie im Lande deutlich präjudiziert!

In der Erklärung der Koalitionsfraktionen wird weiter zu den im VB geforderten Verhandlungen mit Berlin ausgeführt:

Käme es im Ergebnis von Verhandlungen mit dem Land Berlin zu einer Änderung des Landesplanungsstaatsvertrages, hätte dies keine Auswirkungen in dem geltenden Planfeststellungsbeschluss. Dieser bleibt bestandskräftig. Auch kann das Land Brandenburg nicht rückwirkend in Planfeststellungsbeschlüsse eingreifen.

Die hier geschilderte *Ohnmacht des Landes Brandenburg* in Sachen PFB wurde offensichtlich in der Vergangenheit immer wieder einmal von aktiven *Wachzuständen* unterbrochen. Es sind bis dato ca. 26 Planergänzungsanträge in den PFB *übernommen* worden, ohne in den PFB *rückwirkend* einzugreifen. Der PFB wurde einfach nur für die Zukunft ergänzt und sachgemäß korrigiert!

Mit dieser Aussage in der Erklärung wird allein der Unwille der Koalition zur Änderung des PFB in der Frage des Nachtflugverbots hinter Halbwahrheiten verbrämt.

Doch kommen wir nun zum Höhepunkt der Koalitions-Erklärung in Sachen Nachtflug – Zitat:

Unter den gegebenen Voraussetzungen stellen die Regelungen gegenüber dem jetzigen 24-Stunden-Betrieb in Schönefeld einen Kompromiss[1] zwischen dem Schutzbedürfnis der Anwohner vor Lärm und den zu befriedigenden öffentlichen Verkehrsinteressen dar.

(Anmerkung d. Verfassers: *Die Regelungen* meint hier, die Festlegungen zum BER-Nachtflugbetrieb im PFB)

Dem aufmerksamen Leser wird nicht entgehen, dass hier mit **Kompromiss[1]** auf eine Fußnote oder Quelle verwiesen wird, die es in der Erklärung gar nicht (mehr!) gibt. Warum wohl?

Und es ist in der Tat so! Bereits nach ganz kurzer Zeit der Veröffentlichung auf der WEB-Seite der SPD-Fraktion wurde der Inhalt des Verweises, aber nicht der Hinweis auf ihn im Text gelöscht. Der interessierte Leser kann sich die ‚Original-Veröffentlichung‘ heute noch in Kopie¹⁾ anschauen – das Netz vergisst nicht!

Hier nun der Inhalt dessen, was die Herren Holzschuher und Görke dann doch lieber nicht länger in der ursprünglich vorgesehenen Fassung in der Öffentlichkeit vortragen wollten - Zitat:

[1] Es besteht ein Flugverbot in der Zeit von 00:00 bis 05:00 Uhr (zulässige Ausnahmen für Notfälle, Post und Regierungsflüge). Das ist eine erhebliche Verbesserung gegenüber heute, denn derzeit gibt es am Flughafen Berlin-Schönefeld kein Nachtflugverbot!

Im Unterschied zu anderen Flughäfen wie z. B. München wurden eine Kontingentierung und eine Skalierung der einzelnen Zeitscheiben in der Nacht vorgenommen. Dadurch werden Anreize geschaffen, Flugbewegungen in den Tag oder die Nachtrandzeiten zu verlagern.

Zwischen 23:30 und 24:00 Uhr sowie 05:00 und 05:30 Uhr finden keine planmäßigen Flüge, sondern nur Verspätungen und Verfrühungen, Bereitstellungs- und Überführungsflüge als Leerflüge statt.

¹⁾ http://www.niederlausitz-aktuell.de/artikel_6_25575.php

Die Zahl der Flüge zwischen 23:00 und 06:00 Uhr ist durch ein Flugbewegungskontingent begrenzt, sofern überhaupt geflogen werden darf.

*Generell darf zwischen 22:00 und 06:00 Uhr nur mit lärmarmen Strahlflugzeugen geflogen werden.
Zitat Ende.*

Die beiden führenden Politiker, Holzschuher und Görke, aus den Reihen der Landtagsfraktionen der Regierungskoalition scheuen nicht davor zurück, der Öffentlichkeit den Eingeschränkten Nachtflugbetrieb am BER als *eine erhebliche Verbesserung gegenüber* dem 24-Stundenbetrieb am alten Flughafen SXF in Schönefeld zu verkaufen! (s.a. unten Fußnote ¹) auf S.32: Auch Monate später im Februar 2013 ist auf Seite 2 des Entschließungsantrags an die Landesregierung diese Kernaussage wieder zu finden!)

Wer es bis hierhin durchgehalten hat, kennt die Wahrheit: Im langjährigen Mittel erfolgten in der Durchschnittsnacht in SXF 25,4 Nachtflüge und es werden am BER 76,8 Flüge in der Durchschnittsnacht sein – das Dreifache des heutigen Nachtflugaufkommens!

Wer darin eine *erhebliche Verbesserung gegenüber dem 24-Stunden-Betrieb* sieht, will die Öffentlichkeit für dumm verkaufen und die wahren Sachverhalte vernebeln, im Trüben lassen.

So sieht sie wirklich aus, die Fürsorge der Landesregierung für die BER-Fluglärmopfer!

Und wie schaut es aus, um die viel beschworene vermeintliche Ausgewogenheit der Interessen aller Beteiligten – Zitat ebenda:

Als Koalitionsfraktionen müssen wir die Interessen unseres ganzen Landes in unsere Entscheidung einbeziehen. Der Flughafen muss im nächsten Jahr seinen Betrieb aufnehmen. Er wird den notwendigen Flugverkehr abdecken und zusätzliche Arbeitsplätze schaffen. Unser Ziel ist ein erfolgreicher Flughafen, der in das ganze Land hinaus strahlt. Bereits heute liegt die Arbeitslosigkeit im Flughafenumfeld bei rd. 5 Prozent. Von dem schon heute erkennbaren zusätzlichen Wachstum wird ganz Brandenburg profitieren.

Vor diesem Hintergrund wurden seit vielen Jahren die Interessen der Allgemeinheit mit den Interessen von Einzelnen, Interessengemeinschaften und Betroffenen in unzähligen Gesprächen abgewogen. Allein in den letzten zwölf Monaten hat der Landtag in 19 Plenardebatten und 27 Ausschusssitzungen über die unterschiedlichen Interessen beim neuen Flughafen diskutiert. Wir sind davon überzeugt, unter den gegebenen Rahmenbedingungen einen tragbaren Kompromiss für unser Land gefunden zu haben.“

Diese Aufzählungen von Tagträumereien und der Mühen des Abwägens kann ich nun wirklich nicht mehr ertragen!

Denn, was ist dabei herausgekommen, als sie *abgewogen*, alles von allen Seiten betrachtet, gedreht und gewendet haben, mit sich zurate gegangen sind?

Herausgekommen ist,

- dass unser Gemeindegebiet als Lärmkippe und Ablageplatz für Sondermüll, wie Schadstoff- und Feinstaub-Immission des BER-Luftverkehrs bestens geeignet ist und die Einwohner das zu dulden haben;
- dass diese Lärmkippe neben Straßen-, Bahn- und Fluglärm noch ausreichend Kapazitäten vorhält, auch noch die *Dresdner Bahn* im Studentakt hindurch donnern zu lassen, dabei das Gemeindegebiet zerschneidend;
- dass es den Einwohner zu genügen hat, in einigen vor Außenschall geschützten Räumen ihres Hauses, Käfigen gleich, an jedem Tag des Jahres! vom Säugling bis zum Greis ihr Dasein zu fristen;
- dass sie im Grünen wohnend, ihr Grün nur noch durch geschlossene Fenster wahrnehmen dürfen, wollen sie ihr eigenes Wort noch verstehen und sich mit Familie und Freunden unterhalten können;
- dass diesen Menschen bürgerliche Grundrechte nach Grundgesetz der Bundesrepublik Deutschland geraubt werden dürfen, dass ihnen ihre Würde geraubt werden darf, ohne dass die Räuber dafür zur Verantwortung gezogen werden, usw.

Wenn so ein *tragbarer Kompromiss für unser Land* aussieht, dann möchte ich nicht wissen, wie ein *untragbarer Kompromiss* für die BER-Betroffenen aussehen könnte, liebe Regierungskoalition.

Das Instrument des Abwägens wird von Politik, Wirtschaft und Justiz zunehmend wie mittelalterlicher Ablasshandel betrieben. Das Ergebnis einer Abwägung kann noch so grotesk sein, macht aber den öffentlichen Waagemeistern weder Bauchgrummeln noch ein schlechtes Gewissen. – Alles paletti, ich versteh' jar nich' ,sis' doch abgewohn, meine Damen und Herren, liebes Volk!

Die ablehnende Haltung der Regierungskoalition gegenüber dem erfolgreichen Volksbegehren Nachtflugverbot wurde im Verlauf der Zeit schwächer und Ende Februar 2013 aus Angst vor einem drohenden Volksentscheid und aus Angst vor dem eigenen Wahlvolk ganz aufgegeben. Das Volksbegehren wurde nun plötzlich *in Gänze angenommen!*

Hinter verschlossenen Türen wurden wieder einmal abgewogen: Die Interessen der Koalition gegen die Forderungen des Volksbegehrens. Herausgekommen dabei ist, dass im Landtag schnell ein Entschließungsantrag¹⁾ der Koalitionsfraktionen an die Landesregierung verabschiedet wurde.

Dieser Entschließungsantrag liest sich in weiten Teilen wie ein Werbeflyer der BER-Erfolgsgeschichte. Die Inhalte des Volksbegehrens werden in diesem Antrag an die Landesregierung schon im Sinne der Koalition weichgespült weitergereicht und trotz *vermeintlicher Annahme in Gänze* partiell unter den Tisch fallen gelassen (2.Satz des VB).

Dieser Entschließungsantrag des Landtags an die Landesregierung war unter der Regie der Koalition der 1. Akt im bigotten Demokratie-Drama das Votum des Volksbegehrens Nachtflugverbot scheinheilig zu unterlaufen.

Der 2.Akt war und ist das bisher im Sinne der Veranstalter der Koalition erfolgreich verlaufende Jahr. Die Landesregierung hat nichts getan oder zumindest in der Sache nichts erreicht. Selbst die im Entschließungsantrag, nach Abwägung als einzig möglich erachteten ‚kosmetischen‘ Operationen für *Mehr Nachtruhe* sind ausgeblieben. Die nötige Offenheit und Transparenz der Landesregierung in der Kommunikation mit der Öffentlichkeit zum Stand ihres Verhandlungsauftrags finden nicht statt - !

So wird das Drama um das VB-Nachtflugverbot im 3. Akt so enden, dass der ‚zarte Spross‘ direkter Demokratie aus dem Schoße der Großfamilie der 106.000, im Februar 2013 noch als *gelebte Demokratie* von der Koalition gefeiert, wegen Vernachlässigung der Fürsorge und Sorgfaltspflicht durch den Schutzpatron, die demokratischen Organe des Landes verkümmert, von Anbeginn an ungeliebt verstorbt und ohne großes Aufsehen sang und klanglos ‚abgewogen‘ zu Grabe getragen werden soll.

Die beiden Architekten und Strippenzieher des absolut unwürdigen Umgangs mit dem Ergebnis des Volksbegehrens Nachtflugverbot, mit den Wahlvolk schlechthin, Holzschuher (SPD) und Görke (DieLinke) sind inzwischen in Ministerämter der Landesregierung ‚Frohe Zukunft‘ avanciert - .

Mit Holzschuhers Worten: *Real-Satiere vom Feinsten!*

Ministerpräsident Dietmar Woidke sieht im BER nur DEN zukünftigen Lebensquell des Landes, ohne den alles Leben in Brandenburg zu versiegen drohe. Will aber nichts damit zu tun haben, schon gar nichts mit der Lösung der vielschichtigen Probleme der Anrainer.

Ja, und was könnten die Anrainer in den Umlandgemeinden denn auch schon von ihm erwarten?

Von dem Manne der bereit ist, seinen Lausitzer Landsleuten ihre Heimat, die auch seine ist, ihre Jahrhunderte alten Dörfer, im Interesse kurzlebiger wirtschaftlicher Interessen buchstäblich unterm Hintern weggagern zu lassen.

Wieder werden die wirtschaftlichen Interessen – diesmal eines Energiekonzerns - zu öffentlichem Interesse erklärt. Das *Recht auf Heimat*²⁾ und persönliche Unversehrtheit ist in diesem Land eben kein Schwergewicht und fällt beim Abwägen nicht ins Gewicht, durch eben!

¹⁾VB-Entschließungsantrag: http://www.parldok.brandenburg.de/parladoku/w5/drs/ab_6900/6916.pdf

²⁾<http://www.tagesspiegel.de/wirtschaft/braunkohletagebau-garzweiler-ii-kein-recht-auf-heimat/9233142.html>

Durch fällt auch mit dieser Politik jeglicher Ansatz zum Klimaschutz. Sowohl der Luftverkehr als auch die Braunkohle-Verstromung stehen in der Rangfolge der Klimakiller unseres Planeten ganz oben. Die Ressourcen unseres *Raumschiffs Erde* sind endlich und *FünfVorZwölf* beim globalen Klimawandel war gestern – Aufwachen!, liebe Landesregierung.

Nach all den Tatsachenberichten, Beobachtungen und Diskussionen im Rahmen dieser Fibel steht, wie ein Fels in der Brandung fest:

-Die primär von der Politik in Abwägungsprozessen zur Durchsetzung so genannter ‚Öffentlicher Interessen‘ zu Opfern deklarierten Menschen werden von den Abwägenden, ihren gewählten Volksvertretern in politischen Gremien weder jetzt noch in Zukunft Schonung oder gar Heilung erwarten können. Sie werden abgeschrieben, wie Sachen!

-Es ist zwischenzeitlich gesellschaftsfähiges Allgemeingut geworden, die politische BER-Standortwahl als ‚Fehler‘ zu bezeichnen O.k., Fehler sind dazu da, gemacht zu werden. Aber, man muss auch zur Korrektur von Fehlern bereit und fähig sein, um Folgeschäden von der Gesellschaft abzuwenden. Es gibt leider in der Politik keine Kultur des Umgangs mit ihren selbst verursachten Fehlern, die ihnen unter Wahrung ihres Gesichts die Angst vor Korrekturen nehmen würde. Fehler sind menschlich und deshalb haben unsere politischen Halbgötter ein Problem im Umgang damit!

-Die ursächlich vom BER-Projekt ausgehenden gesamtgesellschaftlichen Wirkungen in der Öffentlichkeit, auch weltweit sind allein beim Bau bereits in jeder Hinsicht verheerend geworden. Die Belastungen der Bevölkerung durch die Emissionen des Flugverkehrs jeglicher Art nach BER-Eröffnung übersteigt jedes ertragbare Maß für Mensch und Natur. Der ‚Öffentliche Frieden‘ in der Region wird dauerhaft gestört bleiben.

Die Wiederherstellung des Friedens in der Gesellschaft und der Würde der betroffenen Menschen durch die Politik ist also mit höchster Dringlichkeit geboten. Beides wird jedoch nach Lage der Dinge nur durch die strikte weiträumige Trennung von Flughafen und Bevölkerung je zu erreichen sein, sonst gar nicht!!!

In der bestehenden BER-Situation kann das Zauberwort nur Absiedlung heißen, und da es gibt entgegen der von der Politik gern vorgetragenen vermeintlichen Alternativlosigkeit sogar zwei Alternativen - . Entweder die Bevölkerung flughafennaher Gemeinden wird abgesiedelt, oder der Flughafen selbst! Die zweite Alternative dürfte die kostengünstigere Variante sein.

Daher appelliere ich an all die BER-Projektverantwortlichen in Politik und Wirtschaft, an alle Menschen in politischer Vernunft und Verantwortung:

Stoppen Sie das ‚BER-Unglücksprojekt‘ volkswirtschaftlichen Ausmaßes.

KALKARen Sie das Projekt jetzt, bevor es ganz zu spät ist.

Der Flughafenkoordinator der Brandenburger Staatskanzlei und stellvertretende Vorsitzende des BER-Aussichtsrats, Herr Rainer Bretschneider besitzt einschlägige Kenntnisse und wertvolle Erfahrungen. Er weiß sehr genau, wie man Großprojekte KALKARt. KALKARen geht immer!!

Gebt den Opfern Politischer Projekte, den Menschen, ihre Würde zurück und gebt den Orten ihrer Heimat ihre Würde zurück!



