L MAGAZIN

LINKSDRUCK

Ruhe, bitte!

Der Flughafen Berlin-Brandenburg und der Lärmschutz

DIE LINKE.
Fraktion im Landtag Brandenburg

Nr. 2
2012

Inhalt

Vorwort 2

Der Kampf um den Lärmschutz geht weiter 3

Gleiches Recht auf ungestörten Schlaf für alle 4

Eine Gemeinde wehrt sich 5

Nachtflugverbot das Wichtigste 5

Ein Flughafen am falschen Standort 6

Was bringt ein Gesundheitsmonitoring? 7

Planfestgestellter Schutz statt Scheinlösungen 7

Akzeptanz des Flughafens hängt auch von der Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen ab 8

Alles tun, um die Belastungen zu minimieren! 8

Wahlkreisbüro im Flughafenumfeld eröffnet 9

Der Kümmerer 9

Planfeststellungsbeschluss einhalten 10

Schallschutz-Musterwohnung 10

Post für die Bundeskanzlerin 11

Mehrfachlärmbelastung 11

Ansprechpartner und Links 11

Das **LINKSDRUCK** Magazin wird von der Fraktion DIE LINKE im Landtag Brandenburg herausgegeben.
Am Havelblick 8 · 14473 Potsdam
Telefon: 03 31 / 9 66 15 01 · Telefax: 03 31 / 9 66 15 05
E-Mail: geschaeftsstelle@dielinke-fraktion.brandenburg.de
www.dielinke-fraktion.brandenburg.de

Verantwortlich für diese Ausgabe: Kornelia Wehlan
Redaktion: Karin Schröter
Fotos: DIE LINKE LTF BRB; Gemeinde Blankenfelde-Mahlow; Hörschutz: LesScholz, Schulkinder: Fotofreundin, Flugzeug: Steve Mann, Star: K.-U. Häßler, Nachtlandung: Andrew Doran (alle fotolia.de);
Titelbild – DLeonis/fotolia.de
Redaktionsschluss: 6. Juli 2012
Layout und Satz: Döring & Waesch, Perleberg
Druck: Gieselmann, Potsdam-Rehbrücke
Auflage: 3000 · V.i.S.d.P.: Christian Görke (MdL)

Liebe Leserinnen und Leser,

nun ist die Flughafeneröffnung für dieses Jahr geplatzt und das ist zuallererst ein großer Vertrauensverlust. Die Öffentlichkeit, Fluggäste, kleine Unternehmer – vom Imbissstand bis zum Shuttle-Service – alle sind jetzt verunsichert. Die erhoffte Jobmaschine ist noch nicht angesprungen. Und nicht zuletzt fühlen sich Anwohner bestätigt, dass die Flughafengesellschaft ihren Aufgaben nur ungenügend nachkommt.

Für DIE LINKE bleibt es dabei, dass die Umsetzung des Schallschutzprogramms besonders wichtig ist. Hier muss das Tempo spürbar erhöht werden. Beim Lärmschutz darf es keine Abstriche geben und deshalb muss der Antrag der Flughafengesellschaft zur Aufweichung des Tagschutzes ganz schnell vom Tisch. Genauso verstehen wir den Beschluss des Landtages zur Umsetzung des planfestgestellten Schallschutzes und den OVG-Beschluss. Was ist wichtiger als die Gesundheit eines Menschen? Wie oft denken wir diese Frage privat und auch gesellschaftlich? Das betrifft auch den Schutz vor Lärm und daher stehen die Länder Berlin und Brandenburg wie auch der Bund in der Pflicht, für beste gesundheitliche Bedingungen ihrer Bürger zu sorgen. Und natürlich muss jetzt zügig geklärt werden, welche Folgewirkungen und finanziellen Belastungen die Verschiebung des Eröffnungstermins des Flughafens nach sich zieht. Bürgerinnen und Bürger haben als Steuerzahler das Recht zu erfahren, wer für den Schaden verantwortlich ist und was es das Land Brandenburg kostet. Wir fordern deshalb: alle Fakten auf den Tisch – so schnell wie möglich! Notwendig sind transparente und ehrliche Informationen über Verantwortlichkeiten, Baufortgang und Summen.

Welche Schlussfolgerungen müssen außerdem gezogen werden? Notwendig ist eine größere Kontrolle und wir brauchen mehr externen Sachverstand. Darüber haben die Gremien der Flughafengesellschaft zu wachen – konsequenter als bisher.

Seit der Standortsuche über das Planfeststellungsverfahren mit Sperenberg als Favorit bis zur jetzigen Eröffnungspanne sind fast 20 Jahre ins Land gegangen.

In so einer Zeitspanne werden Kinder erwachsen. In diesen zurückliegenden Jahren gab es immer wieder politische Turbulenzen. Ich erinnere mich noch gut an unsere Proteste als damalige PDS gegen den Standort in Schönefeld. Als Partei standen wir ziemlich allein auf weiter Flur mit unserer Forderung: Keinen Großflughafen im dicht besiedelten Schönefeld! Wissmann (CDU), Diepgen (CDU) und Stolpe (SPD) haben das ignoriert und den Beschluss für Schönefeld durchgesetzt. Erst heute wissen wir um den Druck, der auf Stolpe und Brandenburg gemacht wurde.

1996: Die Bauarbeiten begannen. Von Anfang an war es ein Spagat zwischen Chance und Risiko, zwischen größtem Jobmotor und größter Gesundheitsbelastung. Dieses Spannungsfeld ist geblieben und darf auch jetzt nicht unter die Rollbahn gekehrt werden. Deshalb muss die Flughafengesellschaft nun das neue Zeitfenster nutzen, um Häuser und Wohnungen lärmschutzsicher zu machen. Weil DIE LINKE gemeinsam mit Bürgerinitiativen will, dass die Menschen hier in Schönefeld, aber auch in München und Frankfurt/Main nachts in Ruhe schlafen können, muss endlich ein bundesweit einheitliches Nachtflugverbot her. Dazu hat unsere Bundestagsfraktion Anträge auf Änderung des Luftverkehrsgesetzes gestellt.

Herzlich Ihre

Kerstin Kaiser

Fraktionsvorsitzende

Der Kampf um den Lärmschutz geht weiter

von **Kornelia Wehlan** · Sprecherin für Verkehrspolitik, Regionalplanung und Raumordnung

Zehntausende Bürgerinnen und Bürger in Brandenburg und in Berlin protestieren gegen die absehbare Lärmbelastung um den Flughafen Schönefeld. Ein deutlicher Anstieg der Proteste ist seit dem 6. September 2010 zu erleben. An diesem Tag wurden von der Deutschen Flugsicherung neue Flugrouten präsentiert, die von den vorher diskutierten Routen deutlich abweichen. BürgerInnen fragen zu Recht: Warum werden erst jetzt Sachverhalte präsentiert, die den Behörden mit Beginn der Planungen in den 90er Jahren im Grundsatz schon bekannt waren? Und von Beginn an fordern Betroffene ein konsequentes Nachtflugverbot. Die unzureichenden Begrenzungen von Nachtflügen waren noch von der rot-schwarzen Landesregierung im Planfeststellungsergänzungsbeschluss auf den Weg gebracht worden. Mit einer Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts im Oktober 2011 sind sie rechtskräftig.

» Eines Tages wird der Mensch den Lärm ebenso unerbittlich bekämpfen müssen wie die Cholera und die Pest.

Robert Koch · 1910

DIE LINKE (damals noch die PDS) in Berlin und Brandenburg hat die politische Standortentscheidung für das im dicht besiedelten Speckgürtel Berlins liegende Schönefeld abgelehnt. Damals wurden wir als »Nein-Sager-Partei« abgestempelt. Trotz unserer Standortablehnung steht DIE LINKE in Brandenburg seit November 2009 mit Rot-Rot auf Landesebene in politischer Verantwortung für den Flughafen Berlin Brandenburg (BER). Was vor unserer Regierungsbeteiligung entschieden worden ist, können wir nicht einfach »wegbeschließen«. Deshalb ist heute unsere vordringliche Aufgabe, die Folgen dieser Standortentscheidung für die betroffenen Menschen so gering wie möglich zu halten. Im Koalitionsvertrag von Rot-Rot ist kein Nachtflugverbot geregelt. Und das Land Brandenburg hat als einer von drei Eigentümern nicht die Mehrheit in der Gesellschaft. Wenn es nach dem Willen der Berliner Regierung geht, würde in Schönefeld eine 3. Start- und Landebahn gebaut. Und die Bundesregierung (CDU/CSU und FDP) setzt unmissverständlich auf die Ausweitung des Luftverkehrs. Jede kleine Verbesserung, z.B. beim passiven Lärmschutz, muss mühsam errungen werden. Aber die massiven Proteste und das Engagement und die Kompetenz vieler Bürgerinitiativen bewirken etwas.

DIE LINKE in Brandenburg sieht drei grundsätzliche Regelungsbedarfe:

1. Die Festlegung der Flugrouten und der luftrechtliche Planfeststellungsbeschluss sind zwei voneinander getrennte Verfahren. Das Planfeststellungsverfahren liegt in der Zuständigkeit der Planfeststellungsbehörde des Landes. Sie legt – vereinfacht gesagt – fest, was am Boden passiert. Über An- und Abflugrouten und alles, was in der Luft passiert, befindet das Bundesaufsichtsamt per Rechtsverordnung nach Vorarbeiten der Deutschen Flugsicherung.
   Hier muss sich etwas ändern. Beide Verfahren gehören von den Mitwirkungs- und Beteiligungsrechten zusammen. Längst überfällig ist die bundesgesetzliche Regelung, dass die Bürger und Gemeinden, die die Belastung eines Flughafens ertragen müssen, auch umfassend und von Anfang an in die Erörterung dieser Art Großprojekte einbezogen sind. Mitwirkung und Mitgestaltung sind Grundrechte, die ins Gesetz gehören.

2. Gesundheit muss vor Wirtschaftlichkeit gehen. Dazu muss dem Schutzgut Gesundheit gegenüber den wirtschaftlichen Interessen durch eine gesetzliche Regelung der Vorrang eingeräumt eingeräumt werden. Dies liegt in der Zuständigkeit des Bundes. Auf der Grundlage einer solchen gesetzlichen Regelung ist ein konsequentes Nachtflugverbot für Flughäfen in dicht besiedelten Gebieten durchsetzbar. Würde es in Deutschland diese gesetzlichen Regelungen für stadtnahe Flughäfen geben, wäre der Planfeststellungsbeschluss für Schönefeld und die Festlegung des Nachtflugverbots von 0 bis 5 Uhr anders ausgefallen. Brandenburg, ohne Berlin und Bund, kann nicht rückwirkend in Planfeststellungsbeschlüsse eingreifen. Das aber wäre mit einem Nationalen Luftverkehrskonzept, wie vom Umweltbundesamt vorgeschlagen, möglich. Damit

Fortsetzung auf Seite 5 ►

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes

Deutscher Bundestag Drucksache 17/8129

A. Problem

Gemäß § 27c Absatz 1 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) dient die Flugsicherung der sicheren, geordneten und flüssigen Abwicklung des Luftverkehrs. Der Schutz vor Fluglärm findet somit bei der Aufgabe der Abwicklung des Luftverkehrs als Abwägungsaspekt keine ausdrückliche Erwähnung. In der Praxis der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH treten Lärmschutzbelange aber in der Regel hinter betriebliche und kapazitative Belange der Flughafenbetreiber und der Fluggesellschaften zurück.

Neuere Studien der Lärmwirkungsforschung zeigen, dass dem Lärmschutz der Bevölkerung vor dem Hintergrund der gesundheitlichen Risiken, denen die Anwohner insbesondere im Umfeld der Flughäfen ausgesetzt sind, zukünftig ein größeres Gewicht beizumessen ist.
Dabei ist zwischen dem Flugbetrieb während des Tages und während der Nacht zu unterscheiden. Während des nächtlichen Flugbetriebes, insbesondere in der Kernzeit, ist der Nachtruhe Priorität vor anderen Belangen einzuräumen.

B. Lösung

Änderung des Luftverkehrsgesetzes mit dem Ziel, bei der Festlegung von Verfahren zur Abwicklung des Luftverkehrs nach der Sicherheit dem nächtlichen Lärmschutz Priorität vor wirtschaftlichen Belangen einzuräumen.

C. Alternativen

Keine.

Gleiches Recht auf ungestörten Schlaf für alle

Unser Ziel – ein bundesweit einheitliches Nachtflugverbot

von **Dr. Dagmar Enkelmann** · Mitglied des Deutschen Bundestages

Gegen Belastungen durch Straßenverkehr gibt es z. B. Umweltzonen oder Tempolimits, gegen Schienenlärm sogar ein Sanierungsprogramm des Bundes. Der Flugverkehr dagegen genoss lange weitgehenden Schutz vor angeblich untragbaren Forderungen nach mehr Lärmschutz.

Dank unübersehbarer Proteste der Bürgerinnen und Bürger und aktueller Gerichtsurteile aber sind die Zeiten vorbei, in denen Kritik damit abgeschmettert wurde, Flughäfen seien Jobmotoren oder Luftfracht müsse just-in-time abgefertigt werden.
Nun aber droht ein Flickenteppich beim Lärmschutz. In Frankfurt/Main soll von 23 bis 5 Uhr Ruhe herrschen, beim BER bisher nur von 0 bis 5 Uhr. Die Fluggesellschaften drohen schon damit, zu den Airports mit den niedrigsten Standards abzuwandern. Der Wettbewerb soll auf Kosten der Anwohner ausgetragen werden. Die Bundesregierung ficht all das nicht an, wie sie kürzlich auf eine Anfrage von mir im Bundestag mitteilte. Der Umgang mit Fluglärm sei Ländersache, eine Novelle des Fluglärmgesetzes nicht nötig.
Dabei besteht dringender Handlungsbedarf. Notwendig ist ein Nationaler Luftverkehrsplan, um die ungesunde Konkurrenz der Airport-Standorte zu bremsen. Gegen Fluglärm müssen bundesweit neue Standards her, die dem Schutz der Gesundheit endlich den Vorrang einräumen. Das Umweltbundesamt hält Innen-Lärm von über 40 Dezibel in der Nacht für gesundheitsgefährdend, der geltende gesetzliche Nacht-Grenzwert liegt aber – je nach Art des Flughafens – bei 50 bis 55 Dezibel und kann mehrmals 53 bis 57 Dezibel erreichen. Das darf und kann so nicht bleiben.

Auszüge aus den Gutachten der Bundestagsfraktion zum Regelungsrecht für Flugverbote

Aus der Ausarbeitung des Wissenschaftliche Dienstes des Bundestages WD 3-3000-405/11, Einführung eines gesetzlichen Nachtflugverbots, Januar 2012, beauftragt von Herbert Behrens, MdB DIE LINKE

3.1. Gesetzgebungskompetenz

Dem Bund steht für Regelungen im Bereich des Luftverkehrs die ausschließliche Gesetzgebungskompetenz nach Art. 73 Nr. 6 GG zu. Hierunter fallen auch Regelungen zum Schutz vor Fluglärm. Wie bereits skizziert, hat der Bund mit dem Fluglärmgesetz und dem Luftverkehrsgesetz von seiner Gesetzgebungskompetenz Gebrauch gemacht. Beide Gesetze kämen als Regelungsstandort für ein gesetzliches Nachtflugverbot in Betracht.

Eine Gemeinde wehrt sich

von **Ortwin Baier** · Bürgermeister von Blankenfelde-Mahlow

Die 25500 Einwohner starke Gemeinde Blankenfelde-Mahlow liegt in 3 bis 4 Kilometern Entfernung zu den westlichen Köpfen der Start- und Landebahnen des Flughafen BER. Sie ist damit nach Zahl der Bürger und geografischer Lage die am stärksten von Lärm und Abgasen dieses Flughafens betroffene Anrainergemeinde.

Unisono ist heute zu hören, die Entscheidung für Schönefeld sei falsch gewesen. Wir vermissen, dass aus dieser richtigen Einsicht Schlüsse zum Schutz Zehntausender im Flughafennahbereich lebender Bürger gezogen werden. Gesundheit und Nachtruhe müssen absoluten Vorrang vor Wirtschaftlichkeitserwägungen haben. Betriebsbeschränkungen sind bekanntlich die wirksamste Lärmschutzmaßnahme. Und die müssen für Flughäfen, wo so viele Menschen betroffen sind, gesetzlich von 22 bis 6 Uhr geregelt sein. Zudem müssen die BER-Flugrouten so geändert werden, dass eine Doppelbelastung unserer schwerstbetroffenen Gemeinde durch Starts und Landungen ausgeschlossen wird. Der BER kann und darf nicht zu einem Luftdrehkreuz entwickelt werden, der Bau weiterer Startbahnen ist zu unterlassen. Das Schallschutzprogramm muss finanziell ausreichend untersetzt sein, was aktuell eindeutig nicht der Fall ist.

Nachtflugverbot das Wichtigste

von **Ute Hustig** · Bürgermeisterin der Gemeinde Nuthetal

Die Kommunen müssen laut EU-Beschluss Lärmaktionspläne erarbeiten. Dabei wird festgestellt: ja, es gibt Lärm. Von vielen als störend empfundener Lärm wird auf Grund von Lärmgrenzen aber erst gar nicht als »Lärm« deklariert.
Für eine gesamte Region droht eine weit größere Verlärmung von oben durch den zu erwartenden Flugverkehr.
Viele Nuthetaler wissen, wie Flugzeuge von unten aussehen. Immerhin fliegen sie jetzt schon über unsere Gemeinde.
Den Flughafenausbau kann niemand mehr rückgängig machen. Und in den Urlaub fliegen – das wollen auch viele Menschen. Die Frage ist »nur«, wo und wann sollen sie fliegen.
Ich hatte die Möglichkeit in den letzten Monaten direkt als Mitglied in der Fluglärmkommission dabei zu sein. Mein Fazit: sie hat nicht zielführend für eine gerechte Entlastung gesorgt. In der Anhörung zum Nachtflugverbot im Landtag wurden zwei wesentliche Aussagen deutlich:

► **Fortsetzung von Seite 3**
wären Beschränkungen für stadtnahe Flughäfen regelbar.

3. In Verantwortung der Gesellschafter Bund, Berlin und Brandenburg bleibt noch viel zu tun für einen umfassenden Lärmschutz der Anwohner. DIE LINKE setzt sich dafür ein, dass alle Lärm mindernden Gestaltungsmöglichkeiten ausgeschöpft werden. Das betrifft Lärm mindernde An- und Abflugrouten und ein auf Lärmvermeidung ausgerichtetes, betriebliches Bahn- und Flughafenmanagement. Der Einbau zusätzlicher Schallschutzmaßnahmen in Wohnküchen, Wintergärten, wie die Beachtung von Raumhöhen und der Einbau von energetisch nachhaltigen Lüftern, ist unbürokratisch zu sichern. Für Härtefälle muss ein Umsiedlungsprogramm her. DIE LINKE steht für ein Schallschutzniveau, wie es im Planfeststellungsbeschluss – für den Tag – festgelegt ist. Und wenn das OVG sagt: »Null-Mal«, dann ist das so. Das Geld muss dafür eingestellt werden!

Festgesetze Nachtflugregelung

Die Planfeststellungsbehörde hat mit Datum vom 20. Oktober 2009 den Planergänzungsbeschluss »Lärmschutzkonzept BBI« erlassen, der den Flugbetrieb zur Nachtzeit unter bestimmten Auflagen grundsätzlich zulässt. Danach ist regelmäßiger Verkehr zwischen 22 Uhr und 23:30 Uhr sowie 5:30 Uhr und 6 Uhr zulässig. Für die Nachtkernzeit von 24 Uhr bis 5 Uhr gilt weitgehend ein Nachtflugverbot.

1. Gerade der Lärm in der Nacht ist gesundheitsschädlich.

2. Von Nachtflügen profitieren nur die Fluggesellschaften, nicht die Region

Für mich heißt das, es lohnt sich zu streiten, gerade auf Bundesebene müssen entsprechende Initiativen umgesetzt werden. Bitte unterstützen auch Sie die Initiativen zum Nachtflugverbot!

Lärm macht krank

Zitiert aus der Anhörung des Ausschusses für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landtages Brandenburg zum Fluglärmverbot am 7.4.2011

Prof. Dr. Eberhard Greiser · epi.Consult GmbH:

»Die Frage nach möglichen Gesundheitsfolgen nächtlichen Fluglärms im Umfeld der Flughafens BBI bei einem maximalen Aufkommen von ca. 100 nächtlichen Flugbewegungen kann anhand der Ergebnisse mehrerer epidemiologischer Studien im Umfeld des Flughafens Köln-Bonn beantwortet werden.«

»Es fanden sich deutlich erhöhte Erkrankungsrisiken durch Fluglärm für Herz- und Kreislaufkrankheiten, für Depressionen und Psychosen, sowie für Brustkrebs bei Frauen. Generell waren die Risikoerhöhungen bei Frauen stärker ausgeprägt als bei Männern.«

»Die in diesen Studien ermittelten Ergebnisse für Herz- und Kreislaufkrankheiten stehen im Einklang mit einer Vielzahl von epidemiologischen Studien des Inlands und des Auslands. Ein ursächlicher Zusammenhang (Kausalzusammenhang) zwischen Fluglärm, vor allem während der Nacht, und dem Auftreten von Herz- und Kreislaufkrankheiten wird in der epidemiologischen Wissenschaft anerkannt.«

Ein Flughafen am falschen Standort

von **Dr. Herbert Burmeister** · Bürgermeister a.D. der Gemeinde Schulzendorf und Vorsitzender der Arbeitsgruppe II (Fluglärm) des Dialogforums Berlin/Brandenburg

Alles schien gut zu werden, obwohl auch das Raumordnungsverfahren zu Beginn der 90er Jahre durch die Menschen im unmittelbaren Umland des geplanten Flughafens bereits sehr skeptisch begleitet wurde. Sieben Standorte standen nach einer Vorauswahl zur Überprüfung. Doch das Ergebnis im Jahre 1994 zeigte, dass unter Berücksichtigung wissenschaftlicher Methoden der Standort Schönefeld, insbesondere wegen des Schutzgutes Mensch, ungeeignet ist. Wesentlich beigetragen zu dieser Erkenntnis hatte das Brandenburger Umweltministerium.

Ein Ergebnis, das von den Betroffenen mit Genugtuung aufgenommen wurde und zu zahlreichen Neuansiedlungen im Umfeld von Schönefeld führte. Doch die Freude sollte nicht lange anhalten. 1996 wurden alle wissenschaftlichen Erkenntnisse dem politischen Kalkül geopfert und im Handstreich mit dem so genannten Konsensbeschluss außer Kraft gesetzt. Angebliche wirtschaftliche Vorteile – wie die gebetsmühlenartige Mär von der Jobmaschine – hatten nun absoluten Vorrang vor den gesundheitlichen Interessen der Menschen im Umfeld.

Die setzten sich von Beginn an zur Wehr. Die Anhörung im Planfeststellungsverfahren wurde zu einer Demonstration von Bürgerinitiative. Doch die Bedenken und Überlegungen der Betroffenen, formuliert in rund 135.000 Einwendungen, wurden ignoriert und der politische Wille in einen Planfeststellungsbeschluss gegossen. Dagegen wurden rund 4.000 Klagen beim Bundesverwaltungsgericht (BVG) eingereicht. 2005 gibt das Oberverwaltungsgericht in Frankfurt/Oder einer Klage der Schutzgemeinschaft »Umlandgemeinden Flughafen Schönefeld« statt. Ein wichtiges Ziel des »Landesentwicklungsplanes Flughafenstandortentwicklung« wird für nichtig erklärt, die Grundlagen der Ausbauplanung sind erschüttert. Eilanträge von Anwohnern führen zu einem weitgehenden Baustopp durch das BVG. Am 16. März 2006 entscheidet das Gericht aber, dass der Flughafen gebaut werden darf. Wieder laufen die Hinweise auf gesundheitliche Beeinträchtigungen ins Leere. Erneut stehen wirtschaftliche Interessen im Vordergrund. Ein Nachtflugverbot zwischen 0 und 5 Uhr kann die negativen Auswirkungen auf die Menschen im Umfeld nicht wirklich verringern.

Passiver Schallschutz soll es nun richten. Ministerpräsident Platzeck bietet ein »Bündnis am Boden« an. Doch die Ergebnisse seit 2006 sind katastrophal. Vier Wochen vor der geplanten Eröffnung waren keine 5 % der Anspruchsberechtigten mit dem notwendigen Schutz ausgestattet. In Sonntagsreden werden die Betroffenen vertröstet, in der Realität wird mit ihnen um jede Kleinigkeit gestritten. Es ist überfällig, endlich unbürokratisch für den notwendigen Schutz zu sorgen.

Die Situation verschlechterte sich weiter. Im September 2010 vorgeschlagene Flugrouten haben den Kreis der Betroffenen erheblich erweitert. Zigtausend Menschen sind über die wahren Auswirkungen des Standortes Schönefeld getäuscht worden. Auch sie sind gezwungen, zu klagen, um ihre Rechte geltend zu machen. Die Flughafenbetreiber spitzen die Auseinandersetzung zudem weiter zu. Sie greifen den Planfeststellungsbeschluss an und wollen den Tagschutz verringern. Noch lässt sich nicht erkennen, dass die Gesellschafter des Flughafens die Konsequenzen aus ihrer falschen Standortentscheidung tragen wollen.

Das Vertrauensverhältnis zwischen den Flughafenbetreibern und den von den negativen Auswirkungen betroffenen Menschen ist zerstört. Es ist Aufgabe der drei Gesellschafter des Flughafens, unverzüglich alles zu tun, die Betroffenen in ihre bescheidenen Rechte einzusetzen!

Was bringt ein Gesundheitsmonitoring?

Im April 2011 wurde eine umfassende Lärmwirkungsstudie am Flughafen Frankfurt/Main gestartet. Dabei werden auch Vergleichsstandorte in die Untersuchungen einbezogen, darunter der BER. Wir befragen dazu **Birgit Wöllert,** die Sprecherin für Sozial- und Gesundheitspolitik

» Was soll mit der Studie erreicht werden?

Grundsätzliches Ziel des sog. Gesundheitsmonitorings ist es, genauer zu erkennen, welche konkreten Belastungen und Folgen Fluglärm für die Gesundheit von Menschen nach sich zieht. Letztlich soll das sog. Gesundheitsmonitoring dazu beitragen, dass zielgenauer mit Schutzmaßnahmen reagiert wird oder dass im Extremfall gesagt wird: Unter diesen Lärmbedingungen kann da niemand wohnen oder da kann keine Schule stehen. Es ist aber keine unmittelbare Lärmschutzmaßnahme.

» Um welche Belastungen geht es dabei?

Die Lärmwirkungen werden in verschiedenen Untersuchungsmodulen erforscht. Eine Erhebung zu Lärmbelästigung und Lebensqualität erfolgt durch mehrere telefonische Breitenerhebungen in der Wohnbevölkerung. Erfasst werden Angaben zu Störungen und zur Belästigung durch Flug-, Schienen- und Straßenverkehrslärm, außerdem zur erlebten Wohn-, Schlaf- und gesundheitsbezogenen Lebensqualität und zu ärztlich diagnostizierten Herz-Kreislauf-Erkrankungen.

In einem weiteren Modul wird mittels Daten der Krankenkassen untersucht, welche erhöhten Risiken für eine Erkrankung bestehen, insbesondere in Bezug auf Herzinfarkte, Schlaganfälle, Brustkrebs und Depressionen.

Speziell für das Umfeld des BER werden die Wirkungen von Fluglärm auf die kognitiven Fähigkeiten und die Lebensqualität von Grundschulkindern untersucht.

» Weiss man nicht auch ohne diese Studie, dass Fluglärm krank macht?

Ja, ich kenne kaum jemanden, der das bestreiten würde. Nur: wenn es konkret wird, wenn es um den eigentlichen Lärmschutz geht, folgt meist ein »aber«. Da heißt es dann, die Studie X sei nicht aussagekräftig, weil z.B. andere Faktoren neben dem Fluglärm nicht untersucht worden seien. Deshalb wird bei der Lärmwirkungsstudie viel Wert darauf gelegt, die Ergebnisse so wenig wie möglich angreifbar zu machen. In der Kinderstudie werden zum Beispiel auch nichtlärmbezogene Einflussfaktoren sorgfältig untersucht.

» Wann werden Ergebnisse vorliegen?

Einige Fragestellungen werden wiederholt aufgerufen, z.B. durch jährliche Erhebungen von Daten der TeilnehmerInnen bis ins Jahr 2013. Die Daten für die Grundschulkinder werden über 3 Jahre erhoben.

Planfestgestellter Schutz statt Scheinlösungen

Zur CDU-Forderung einer Lärmrente im Zusammenhang mit dem neuen Flughafen BER erklärt die verkehrspolitische Sprecherin **Kornelia Wehlan:**

Der Antrag der CDU für eine Lärmrente ist hemdsärmlig gestrickt, rechtlich nicht haltbar und schafft neues Unrecht für betroffene Anwohner. Denn nur diejenigen Betroffenen sollen nach den Vorstellungen von Frau Ludwig eine Lärmrente erhalten, die »mit dem Beginn des 6. Monats nach beidseitiger Unterschrift (der FBS und des Anspruchsberechtigten) unter die Kostenerstattungsvereinbarung und nachweislicher eigener Bemühung zur Umsetzung der Baumaßnahmen noch nicht mit den erforderlichen Schallschutzmaßnahmen versorgt worden sind«.

Die Kostenerstattungsvereinbarungen wurden aber von vielen Betroffenen nicht unterschrieben, weil das planfestgestellte Schutzziel nicht eingehalten wurde und eine Abgeltungsklausel gelten sollte, wo der Betroffene auf jeglichen zukünftigen rechtlichen Anspruch verzichtet.

DIE LINKE steht für einen planfestgestellten Schallschutz und eine zügige Umsetzung der Schallschutzmaßnahmen. Und dafür gibt es keine finanzielle Obergrenze.

Stellungnahme des Umweltbundesamtes zu den Flugrouten

Die Flugroutenvorschläge der DFS beinhalten aus Sicht des Lärmschutzes zwar eine Reihe positiver Aspekte, werden aber der komplexen Besiedelungsstruktur in der Umgebung des Flughafens BER nur unzureichend gerecht. Dies wird an drei Regionen besonders deutlich, und zwar die Gebiete um den Wannsee und den Müggelsee sowie der Bereich der Havelseen.

Unsere Analysen ergaben, dass für alle drei Bereiche gesonderte Lärmminderungsmaßnahmen erforderlich sind. So können aus Lärmschutzgründen Flüge während des Tages (6 bis 22 Uhr) nicht über den Wannsee durchgeführt werden (Datenerfassungssystem 7). In der Nachtzeit (22 bis 24 Uhr sowie 5 bis 6 Uhr) ist dies wegen des deutlich geringeren Verkehrsaufkommens und dem bestehenden Nachtflugverbot von 24 bis 5 Uhr möglich.

Mehr Schallschutz notwendig!

Der Beschluss des Oberverwaltungsgerichts Berlin-Brandenburg (OVG) sorgt endlich für Bewegung: Es wird einen besseren Schallschutz für die Anwohner am Flughafen Schönefeld geben. Laut OVG darf der Maximalschallpegel am Tag »Null-Mal« überschritten werden. Monatelang hatte das Gezerre mit der Flughafengesellschaft (FBB) gedauert. Trauriger Höhepunkt war die Aufsichtsratssitzung Ende Juni. Berlin und der Bund schmetterten den Antrag von den Brandenburgern ab. Wir hatten die FBB zur Rücknahme des Klarstellungsantrages aufgefordert, der sechs Überschreitungen von 55 dB(A) vorsieht.
Der OVG-Beschluss muss jetzt umgesetzt werden. Sollte die öffentlich betriebene Flughafengesellschaft das finanziell nicht leisten können, müssen die Gesellschafter Berlin, Brandenburg und der Bund ran. Für diesen Fall – und nur für diesen Fall – wird Brandenburg im Doppelhaushalt 2013/2014 vorsorgen. Die in Rede stehenden rund 218 Millionen Euro sind allerdings kein Pappenstiel. Dennoch will die Landesregierung die Summe aufbringen, um die Anwohner beser vor Lärm zu schützen. Das unterstützt DIE LINKE. Diese Sorgfalt erwarten wir auch von der Brandenburger CDU. Sie muss sich gegenüber ihrer Partei in Regierungsverantwortung in Berlin und beim Bund stark machen. Handeln ist gefragt, keine Lippenbekenntnisse.

Akzeptanz des Flughafens hängt auch von der Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen ab

von **Thomas Domres** · wirtschaftspolitischer Sprecher

In der Airport-Region rund um den künftigen Flughafen BER haben die Wirtschaftsfördergesellschaften Berlin Partner und ZukunftsAgentur Brandenburg in den vergangenen beiden Jahren rund 200 Ansiedlungsprojekte mit mehr als 9.000 neuen Arbeitsplätzen erfolgreich betreut. Dabei handelt es sich um hochwertige Ansiedlungen, die die Struktur der Region nachhaltig prägen. Bereits heute ist das wirtschaftliche Umfeld des Airports zu einer der stärksten wirtschaftlichen Wachstumsregionen geworden. Auch in Zukunft ist davon auszugehen, dass der Airport noch mehr Investoren anlockt und dem Wirtschafts- und Beschäftigungswachstum zusätzliche Impulse verleihen kann. Darüber hinaus wird das internationale Interesse an der Region Berlin-Brandenburg weiter zunehmen.
Der volkswirtschaftliche Erfolg des BER ist aber maßgeblich von der Akzeptanz der Bevölkerung abhängig. Deshalb darf diese nicht durch die mangelhafte Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen gefährdet werden. Die Sorgen und Befürchtungen der vom Fluglärm betroffenen Menschen müssen ernst genommen werden. Der LINKEN ist es vollauf bewusst, dass der Flughafen für die direkten Anwohner enorme Erschwernisse bedeutet. Diese gilt es, so gering wie möglich zu halten. Diesbezüglich ist die Flughafengesellschaft in der Pflicht, dass sie mit den Anwohnern konstruktiv über die Belastungen, die der Flughafen für das direkte Umfeld bedeutet, diskutiert und Verbesserungen schnell und zügig umsetzt. Im Vordergrund muss dabei stehen, dass die notwendigen Maßnahmen unbürokratisch und im Interesse der Betroffenen genehmigt und umgesetzt werden können.

Alles tun, um die Belastungen zu minimieren!

von **Harald Wolf** · verkehrspolitischer Sprecher der LINKEN im Abgeordnetenhaus von Berlin

Die Einigung der damaligen Regierungschefs Stolpe und Diepgen auf Schönefeld als Standort für den neuen Flughafen ist mit vielen Belastungen für Anwohner verbunden. Diese Entscheidung ließ sich leider nicht mehr korrigieren. Deshalb muss es darum gehen, die Belastungen für alle betroffenen Bürgerinnen und Bürger in Brandenburg und Berlin so gering wie möglich zu halten. Die im Planfeststellungsbeschluss festgelegten Grenzwerte dürfen von der Flughafengesellschaft nicht weiter in Zweifel gezogen werden. Die Anwohnerinnen und Anwohner müssen darauf vertrauen können, dass die dort festgelegten maximalen Lärmpegel auch tatsächlich nicht überschritten werden – alles andere würde zu Recht als Trickserei angesehen. Aber es geht nicht nur um den passiven Schallschutz, sondern auch weiterhin um möglichst viel aktiven Schallschutz, also Lärmvermeidung. Das Betriebsregime des Flughafens muss weiter optimiert werden. Ziel muss sein, sowohl möglichst wenige Menschen zu belasten als auch die nächtlichen Beeinträchtigungen so gering wie möglich zu halten. Vorschläge, die dem Planfeststellungsbeschluss entsprechen und eine Auffächerung des Lärmes und einen uneingeschränkten Parallelbetrieb beider Start- und Landebahnen vermeiden würden, liegen auf dem Tisch. Sie sollten in einem offenen, transparenten Verfahren auf ihre Umsetzbarkeit geprüft werden.

Wahlkreisbüro im Flughafenumfeld eröffnet

Am 19. April 2012 eröffnete der Landtagsabgeordnete Stefan Ludwig am Bahnhofsplatz 2 in Wildau ein neues Wahlkreisbüro. Es soll sich als Wahlkreisbüro im Flughafenumfeld verstehen und sich vor allem der zahlreichen Fragen und Probleme annehmen, die mit der Inbetriebnahme des neuen Flughafens in Schönefeld die Bürgerinnen und Bürger wie auch Institutionen und Unternehmen in der Flughafenregion bewegen. Inhaltliche Schwerpunkte der Arbeit des Büroswerden unter anderem sein:

- Umsetzung der Lärmschutzmaßnahmen für die betroffenen Bürgerinnen und Bürger entsprechend den Festlegungen des Planfeststellungsbeschlusses und zügige Verwirklichung des Schallschutzprogramms
- Erstreiten eines Nachtflugverbotes von 22 bis 6 Uhr im Zusammenwirken mit anderen Bundesländern
- Optimale Gestaltung der Flugrouten und besonderer Schutz sensibler Einrichtungen für Kinder und Erwachsene
- Schaffung von Beschäftigungsverhältnissen am und um den Flughafen, von denen die Beschäftigten auch selbstbestimmt leben können
- Berücksichtigung von Mehrfachlärmbelästigungen bei Bauvorhaben und Schallschutzmaßnahmen
- Durchsetzung von Lärmkartierung und Gesundheitsmonitoring.

Das Büro soll als Kommunikations- und Beratungszentrum auch für die Wildauer Ortsorganisation der LINKEN wie für alle Interessierten fungieren.
Geleitet wird das Büro von Dr. Ekkehard Schulz, der als ehemaliger Bürgermeister der Gemeinde Eichwalde bestens mit den Gegebenheiten des Flughafenumfeldes vertraut ist.

Der Kümmerer

Patrick Strogies ist der Lärmschutzbeauftragte des Flughafens Schönefeld.

Er ist zuständig im Flughafen-Beratungszentrum des Landkreises Teltow-Fläming für den Schallschutz und berät in Kooperation mit der Struktur- und Wirtschaftsförderungsgesellschaft mbH unabhängig und neutral zu Fragen rund um den Flughafen Berlin Brandenburg. Er ist Ansprechpartner für Einwohner, Unternehmen, Gewerbetreibende und andere Akteure.
Die Landtagsfraktionen der LINKEN und der SPD haben für die finanzielle Sicherstellung der Tätigkeit in den nächsten Jahren gesorgt.

Fachliche Beratung kann man für folgende Themen und Bereiche in Anspruch nehmen:

- Feststellung der Betroffenheit durch den Ausbau des Flughafens Berlin Schönefeld
- Ausbau des Flughafens zum Flughafen Berlin Brandenburg International
- Umgang mit Lärm
- Flugrouten
- Fluglärmschutz
- Umsetzung des Schallschutzprogramms des BER
- Existenzgründung
- Aufnahme Ihres Betriebes in das Netzwerk Mittelstand
- Unterstützung der klein- und mittelständischen Unternehmen (KMU)
- Fördermöglichkeiten für Unternehmen
- Fachkräftesicherung

Wie laut ist eigentlich ...?

Bei **0 Dezibel** Schallpegel dB(A) liegt die Hörschwelle des normal hörenden Menschen.

0 bis 20 dB(A) hört man kaum. Waldrauschen oder Flüstern liegen etwa in diesem Bereich.

20 bis 40 dB(A) ist bereits gut zu hören (Weckerticken, Computer-Ventilatoren, Hintergrundgeräusche im Haus). Manche Menschen werden hierdurch bereits im Schlaf gestört.

40 bis 60 dB(A) laut sind Vogelgezwitscher, ein normales Gespräch oder ein leises Radio. Hier kann die Konzentration gestört werden.

60 bis 80 dB(A) erreichen ein lautes Gespräch, eine Schreibmaschine oder ein vorbeifahrendes Auto. Im Bereich um 80 dB(A) liegen etwa Rasenmäher. Lärm in dieser Lautstärke kann bereits zu gesundheitlichen Langzeitschäden führen.

80 bis 100 dB(A) erreichen vorbeifahrende LKWs, Motorsägen oder Winkelschleifer. Hier droht bei Dauerlärm bereits der Gehörschaden.

Bei 110 dB(A) ist die Schmerzgrenze erreicht. Kreissägen und Presslufthämmer liegen in diesem Bereich, aber auch der Lärm in Diskotheken oder die Musik aus dem Walkman.

Über 120 dB(A) erreichen startende Düsenflugzeuge, Explosionen und manches Rockkonzert.

Landtagsbeschlüsse

- Daten auf den Tisch – Lärmschutz sichern
  DS 5/2119-B vom 7. Oktober 2010
- Lärmschutz für Bürger ernst nehmen – Flugrouten müssen optimiert werden
  DS 5/3920-B vom 1. September 2011
- Lärmschutz zügig umsetzen und durch Gesundheitsmonitoring begleiten
  (DS 5/2 4238-B vom 10. November 2011
- Schutzbedürfnis der Bürgerinnen und Bürger ernst nehmen und dritte Startbahn ausschließen
  DS 5/4348-B vom 16. Dezember 2011
- Evaluierung der Flugrouten und Bahnmanagement für umfassenden Schallschutz der Anwohner nutzen
  DS 5/4804-B vom 23. Februar 2012
- 3. Start- und Landebahn ausschließen
  DS 5/4817(ND)-B vom 23. Februar 2012
- Berücksichtigung der umwelt- und energiepolitischen Zielsetzungen der Landeregierung bei der Umsetzung des Schallschutzprogramms am BER
  DS 5/4911(ND)-B vom 22. März 2012
- Schallschutz für Betroffene des Flughafens BER sicherstellen
  DS 5/5141-B vom 25. April 2012
- Arbeit des Aufsichtsrates der Flughafengesellschaft transparent gestalten – Landtag zeitnah unterrichten. Schallschutz umsetzen!
  DS 5/5459 vom 6.Juni 2012

Beschluss des Oberverwaltungsgerichtes Berlin-Brandenburg vom 15.6.2012 im Eilverfahren:

- Der Eröffnungstermin des Flughafens steht nicht in Frage.
- Ein stufenweiser Ausbau des Lärmschutzes ist unzulässig.
- Das Schutzziel am Tag: keine höheren A-bewerteten Maximalpegel als 55 dB(A) ist durch die Behörde gegenüber der Flughafengesellschaft umzusetzen.

Planfeststellungsbeschluss einhalten

von **Axel Henschke** · Sprecher für Stadtentwicklungs-, Bau- und Wohnungspolitik

Die Flughafengesellschaft FBB stellt im Planfeststellungsbeschluss (PFB) Festgestelltes in Frage. Hier stehen stehen sich fraglos widerstreitende Interessen gegenüber. Wenn die Flughafengesellschaft eine Korrektur der Feststellungen des PFB und des Planfeststellungsergänzungsbeschlusses (PEB) zum Schallschutz am Tage wünscht, stehen – wie fragwürdig auch immer die Argumente sein mögen – wirtschaftliche Interessen gegen die des Gesundheitsschutzes der betroffenen Menschen. Für uns hat immer die Gesundheit Priorität, weshalb wir sowohl im PFB als auch PEB den kleinstmöglichen Nenner in der Abwägung der widerstreitenden Interessen sehen. Ebenso fraglos ist, dass mit uns eine Ausweitung der Lärmspitzen, wie sie die FBB für den Tag will, nicht zu machen ist. Die Lärmschutzwerte dürfen nicht zu Lasten der Betroffenen aufgeweicht werden. Der Landtag hat deshalb klar zum Ausdruck gebracht, am Festgestellten festzuhalten. Die FBB sollte ihren Antrag zurücknehmen. Was jetzt gefragt ist: Offenheit, Tempo und Großzügigkeit beim Umsetzen der Schallschutzmaßnahmen als klare Antwort der Flughafengesellschaft.

v.l.n.r.: Axel Henschke, Thomas Bachmann, Kerstin Kaiser, Stefan Ludwig und Kornelia Wehlan

Schallschutz-Musterwohnung

Bereits Anfang 2011 war zu erkennen, dass es beim passiven Schallschutz zwischen den Machern des Flughafens und den vom Fluglärm Betroffenen unterschiedliche Auffassungen über den Umfang der notwendigen Maßnahmen gibt. Thomas Bachmann, Geschäftsführer der WOBAB Blankenfelde, bestätigt uns: »Während man beim Flughafen der Meinung ist, nur der Planfeststellungsbeschluss regelt den Umfang der passiven Schallschutzmaßnahmen und alle anderen Bauvorschriften seien unbeachtlich, müssen die betroffenen Hauseigentümer um die Einhaltung einschlägiger Bauvorschriften kämpfen, um nicht selbst bei der Umsetzung der Schallschutzes für Verstöße gegen geltendes Baurecht in die Haftung zu geraten.«

In der Diskussion steht der Streit um eine angemessene Belüftungstechnik, da künftig die Möglichkeit einer Fensterlüftung nicht mehr besteht. Hierzu hat die kommunale Wohnungsbaugesellschaft WOBAB aus Blankenfelde eine Schallschutz-Musterwohnung hergerichtet, in der unter Berücksichtigung aller Vorschriften Lösungen für eine normenkonforme Be- und Entlüftung demonstriert werden.

Politiker aller Parteien konnten sich ein Bild von der Problematik machen. Im Ergebnis entschied der Brandenburgische Landtag, dass gemäß dem Stand der Technik Be- und Entlüftungsgeräte mit Wärmerückgewinnung einzubauen sind. Der Flughafen ist jetzt am Zug!

Redaktion

Post an die Bundeskanzlerin

zum Ausschneiden, Ausfüllen und Absenden

Liebe Leserinnen und Leser,
wir brauchen Ihre Unterstützung, damit das bundesweite Nachtflugverbot für stadtnahe Flughäfen endlich im Gesetz verankert wird – spätestens mit der Wahl einer neuen Bundesregierung im nächsten Jahr.
Unterstützen Sie deshalb unsere Postkartenaktion an die Bundesregierung und die Fraktionen im Bundestag.

Lärm macht krank!

Wir fordern ein bundeseinheitliches Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr für alle deutschen Flughäfen in dicht besiedelten Regionen.

Ändern Sie das Bundesluftverkehrsgesetz!

.....
Name

.....
Straße · Hausnummer

.....
PLZ · Ort

.....
Unterschrift

Bundeskanzleramt
Bundeskanzlerin
Dr. Angela Merkel
Willy-Brandt-Straße 1
10557 Berlin

Mehrfachlärmbelastung

von **Elke Herer** · Zeuthener Initiative gegen Bahnlärm
und **Hannelore Klank-Neuendorf** · Bürgerinitiative »Aktiv gegen Bahnlärm von Eichwalde bis Bestensee«

Wir Initiativen an der Görlitzer Strecke kämpfen vor allem um Lärmschutz an der Bahn von Eichwalde bis Bestensee. Mit dem Ausbau der Großflughafens BER wollen wir nicht nur eine Betrachtung des Flug- oder Bahnlärms, sondern endlich das Eingehen auf den Gesamtlärm. Denn auch die Autos für die 10.000 neuen Parkplätze fallen am BER nicht einfach vom Himmel. Wir wissen, dass rechtlich jeder Lärm einzeln gemessen werden muss, verlangen aber von Politik bei Entstehung eines solch gewaltigen neuen Lärmknotens die Berücksichtigung der Gesamtlärmproblematik. Beispiel: Die Bahn stellt uns wegen angeblich zu wenig Betroffener und zu geringer Dezibelzahlen auf eine der letzten Stellen ihrer Prioritätenliste. Aber dass das Nachtflugverbot nur eingeschränkt gelten soll und genau in der »Ruhephase« die leeren Güterzüge viele Menschen aufwecken, interessiert sie nicht. Hier muss Politik wirksam werden. Man ist sich im Bundestag der Mehrfachbelastung von Lärm und unter Wissenschaftlern der Notwendigkeit einer integrativen Betrachtung des zunehmenden Gesamtlärms bewusst, aber die Konsequenzen bleiben seit Jahren aus.

Ansprechpartner und Links

Kornelia Wehlan
verkehrspolitische Sprecherin
Fraktion DIE LINKE
im Landtag Brandenburg
Am Havelblick 8 · 14473 Potsdam
Telefon 03 31 / 9 66 15 03
geschaeftsstelle@dielinke-fraktion.brandenburg.de

Flughafenbüro Stefan Ludwig
Bahnhofsplatz 2
15745 Wildau
0 33 75 / 5 29 64 74
Öffnungszeiten:
montags von 15 bis 18 Uhr
dienstags von 16 bis 18 Uhr
freitags von 10 bis 13 Uhr

Flughafen-Beratungszentrum Teltow-Fläming
Patrik Strogies
Arnold-Böcklin-Straße 14
15831 Mahlow
Telefon 0 33 79 / 3 68 30 - 20
info@flughafen-beratungszentrum.de

Umweltbundesamt
Wörlitzer Platz 1
06844 Dessau-Roßlau
Postfach 1406
06813 Dessau-Roßlau
Telefon 03 40 / 21 03-0
info@umweltbundesamt.de

Dialogforum Airport Berlin Brandenburg
Dorothea Lawrenz
Mittelstraße 5 A
12529 Berlin-Schönefeld
Telefon 030 / 88 75 54 66
dorothea.lawrenz@dialogforum-bbi.de

Bürgerinitiative »Aktiv gegen Bahnlärm von Eichwalde bis Bestensee«
Hannelore Klank-Neuendorf
Hochwaldstraße 33
15745 Wildau
Halo.Klank-Neuendorf@web.de

Zeuthener Initiative gegen Bahnlärm
Elke Herer
Schulstraße 9a
15738 Zeuthen
initiativegegenbahnlärm@web.de

Flughafen Berlin-Brandenburg GmbH
Stabsstelle Schallschutz
Peter Lehmann
12521 Berlin
Telefon 030 / 60 91 - 7 34 91

www.dielinke-fraktion.brandenburg.de