

re Darstellung der jeweiligen Flugkorridore einschließlich der Flughöhen und der Fluganzahl. Der Planfeststellungsbeschluss darf nicht zur Makulatur werden. Wir wollen keine Hängepartie bis kurz vor Eröffnung des Flughafens BBI. Außerdem fordern wir die Landesregierung auf, sich bei der Bundesregierung und der DFS nachdrücklich für eine stärkere Gewichtung der Lärmschutzaspekte einzusetzen. Wenn die Stadt Erkner nicht aktiv wird, gehen wir auf die Straße.

Aktuelle Anfragen und ein Antrag der LINKEN

Auf der nächsten Stadtverordnetenversammlung (SVV) am 30. November 2010 stellt die Fraktion DIE LINKE mehrere Anfragen an den Bürgermeister und die Verwaltung zu Thema Fluglärm vor. Wir wollen wissen, welches Konzept die Stadt Erkner in der Lärmschutzkommission vertritt, ob die Installation und der Betrieb einer Lärmpegel-Messstation vorgesehen ist, wie die Zusammenarbeit und das gemeinsame Vorgehen mit den benachbarten Gemeinden geplant ist und welche Vorkehrungen (operativ und finanziell) die Stadt sowie Wohnungsgesellschaften und -genossenschaften planen, um die 2012 mit hoher Wahrscheinlichkeit eintretende hohe Fluglärmbelastung durch passive Schallschutzmaßnahmen zu kompensieren. Wir wollen erreichen, dass Erkner, wie bisher nur Gosen, in das „Entschädigungsgebiet Außenwohnbereich“ einbezogen wird, in der der BBI-Betreiber Kosten für passive Schallschutzmaßnahmen übernimmt.

Es wird einen Antrag der LINKEN in der SVV geben, mit dem wir erreichen wollen, dass die Stadt Erkner wieder in die Schutzgemeinschaft „Umlandgemeinden Flughafen Schönefeld e.V.“ eintritt, um gemeinsam mit weiteren Gemeinden ein generelles Nachtflugverbot für Schönefeld zu erwirken.

Stadtverordnetenversammlung Erkner
30. November 2010 | 18.30 Uhr | Rathaus
 (Bürgersaal)

Tagesordnung: siehe Aushänge in Schaukästen der Stadt Erkner oder im Internet unter
<http://www.erkner.de/kommunalpolitik.html>

Lärm ist nicht unsere Vision

Fluglärm über der Stadt, das ist es nicht allein. Durch Erkner scheppern stündlich vier Regionalbahnzüge, diverse Fernbahnen in Richtung Warschau bzw. Moskau und ungezählte Güterzüge. Schallschutz gibt es nur marginal. Einwohner protestieren, schreiben Briefe an die Deutsche Bahn und die Landesregierung. Der Bürgermeister bemüht sich bisher vergebens, hier Abhilfe zu erreichen. Wie im Kampf gegen den Fluglärm war die Fraktion DIE LINKE auch hier seit nunmehr 20 Jahren mit Vorschlägen und Anträgen in der Stadt aktiv. Die Mehrheit der anderen Stadtverordneten ignorierte, lehnte ab und beschwichtigte. Unsere konkreten Vorschläge und Bemühungen zur Eindämmung des Bahnlärms soll die nächste Nummer von „Erkner ungefiltert“ darstellen.

Auf Antrag der LINKEN ist der integrierte Verkehrsentwicklungs- und Lärminderungsplan erarbeitet worden. Ein Wissenschaftsteam untersuchte den Straßenlärm in der Stadt und machte Vorschläge zur Umsetzung. Die Stadtfraktion der LINKEN fragt nun ständig nach der Realisierung.

Wir denken, es ist an der Zeit, dass alle Lärminderungsmaßnahmen gebündelt werden, um die Vision von einer lebenswerten Stadt wirklich in Angriff zu nehmen. Dazu sind parlamentarische und außerparlamentarische Aktivitäten nötig. Seriöse, sachlich arbeitende Bürgerinitiativen, in denen die konkreten, realisierbaren Bürgerinteressen artikuliert werden, können immer mit unserer Unterstützung rechnen, so z.B. der Runde Tisch gegen Lärm.



Betroffene Erkneraner machen im Sommer 2010 ihren Unmut plakativ öffentlich.

Erkner – ungefiltert, Informationsblatt der Fraktion DIE LINKE in der Stadtverordnetenversammlung Erkner
 V.i.S.d.P.: Dr. Elvira Strauß, Fraktionsvors., Tel. 5 74 70 03;
 Auflage: 2 500 Stück; Redaktionsschluss: 20. 11. 2010
kontakt@linke-erkner.de • www.linke-erkner.de

Erkner – ungefiltert

Informationen der
 Fraktion DIE LINKE
 in der SVV

Nr. 3/2010
 20. November 2010

DIE LINKE.

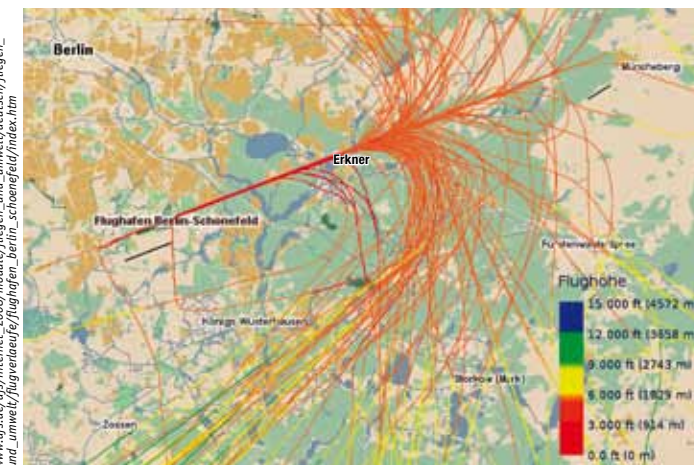
Fraktion in der
 Stadtverordnetenversammlung Erkner

Schluss mit der Basta-Politik auch in Erkner

Fluglärm, Ärger und Besorgnisse – LINKE will endlich Sicherheit für Erkner

Flughafen Berlin-Brandenburg-International (BBI) und neue Flugrouten, überall regt sich Widerstand. Stuttgart 21 lässt grüßen – nur in Erkner herrscht Ruhe – Friedhofsruhe?

Die Ruhe könnte bald vorbei sein. Beim dichten Flugverkehr von Schönefeld aus wird Erkner in einer Höhe von circa 1 500 Metern überflogen, die Anzeige von Lautstärkemessgeräten wird auf 70,8 dB zeigen. So laut ist etwa ein Staubsauger in einem Meter Entfernung.



Flugverläufe über Erkner am 12. 11. 2010 (Anflüge auf Schönefeld)

Unser Bürgermeister Jochen Kirsch (SPD) lässt über die Presse immer noch erklären: Erkner sei nicht unmittelbar betroffen. Er habe die neuen Planungsunterlagen zu den Flugrouten angefordert und einen Fragekatalog an die Verantwortlichen geschickt. Wenn es konkrete Aussagen gebe, wolle sich die Verwaltung damit beschäftigen. Er habe bereits einen Mitarbeiter dafür verantwortlich gemacht. Nur den Namen wollte er auf der letzten Stadtverordnetenversammlung nicht verraten.

Wie Infrastrukturminister Jörg Vogelsänger (SPD) im Landtag sagte, sollen all jene Kommunen in die Fluglärmmmission aufgenommen werden, die nach den Vorüberlegungen der Deutschen Flugsicherung (DFS) in einer Höhe von 2000 Meter überflogen werden. Dazu gehört Erkner – Vogelsängers Heimatstadt. Der Minister wies die Kritik an mangelnder Abstimmung im Planungsverfahren für den BBI zurück. Das Land habe bei der Planfeststellung im Jahr 2004 darauf hingewiesen, dass die zuständigen Bundesbehörden die endgültigen Flugrouten erst zeitnah vor Eröffnung des Flughafens im Sommer 2012 festlegen würden. Der Minister sprach sich dafür aus, dass die DFS alternative Flugrouten vorlegt. Es müsse eine breite Debatte geben. Die Entscheidung für den Standort Schönefeld sei jedoch unumkehrbar, stellte Vogelsänger klar.

Eine kleine Chronologie

PDS/DIE LINKE in Erkner hat sich von Anfang an für den Schutz aller Einwohner vor Fluglärm und weiteren Gefahren eingesetzt. Im Wahlprogramm hieß es bereits 2003: „Wir setzen uns konsequent für eine Verhinderung des Ausbaus von Schönefeld zu einem Großflughafen oder gar zu einem internationalen Luftdrehkreuz ein und unterstützen die Aktivität Erknens in der Schutzgemeinschaft.“

Es folgten linke Anträge und Anfragen im Ortsparlament. Die Flughafenbefürworter in der Stadt aber hielten dagegen. So stimmte die Stadtverordnetenversammlung Erkner am 21. April 2004 in einer geheimen Abstimmung mehrheitlich dem Antrag der CDU-Fraktion zu: Die Mitgliedschaft der Stadt Erkner in der „Schutzgemeinschaft Umlandgemeinden Flughafen Schönefeld“ zu beenden. (Ja-Stimmen 10; Nein-Stimmen 9; Enthaltungen 0)

Bekanntlich sind die Stadtverordnetenversammlung, die Stadtverwaltung und der Bürgermeister verpflichtet, Schaden von der Stadt und ihren Bürgern abzuwenden. Unter den gegebenen Umständen, stellte die PDS (heute DIE LINKE) im Juni 2004 fest: Wenn der Großflughafen in Schönefeld gebaut werde, entstehe für Mensch, Landschaft und Natur auf jeden

Fall beträchtlicher Schaden durch Lärm- und Unfallrisikobelastung, durch Wertminderung bei städtischem Eigentum, durch ersatzlosen Verlust von Entwicklungsperspektiven für die Stadt, besonders auf dem Gebiet der Naherholung und des Tourismus, von Sozial- und Gesundheitseinrichtungen. Für den zu erwartenden Schaden lägen genügend stichhaltige und gerichts feste Beweise vor. Sie berechtigen zu der Feststellung, dass die Stadtverordnetenversammlung die zu erwartende Einbuße an Standortgunst und den Verlust an Lebensqualität nicht hinnehmen darf. Daher ergebe sich nur noch die Möglichkeit der Klage.

Die Stadtverordnetenversammlung Erkner folgte einem entsprechenden PDS-Antrag und beschloss am 23. Juni 2004 mehrheitlich: Die Stadt Erkner erklärt generell die Bereitschaft zur Klage gegen den Planfeststellungsbeschluss „Ausbau Flughafen Schönefeld“ und nimmt zu ihrer Vorbereitung die anwaltliche Unterstützung der Schutzgemeinschaft „Umlandgemeinden Flughafen Schönefeld e.V.“ in Anspruch. Der Bürgermeister wird beauftragt, die Klagefähigkeit der Stadt sicherzustellen und bei der Landesregierung einen Antrag auf finanzielle Unterstützung zu stellen. (Ja-Stimmen 11; Nein-Stimmen 5; Enthaltungen 4)

In der gleichen Versammlung lehnte die Mehrheit der Abgeordneten das Rederecht für die anwesenden Einwohner zu diesem Vorgang ab. Warum wohl, erwarteten sie eine zu langwierige, schwierige Diskussion oder fürchtete man die Argumente der Menschen, die die Einschränkungen ihrer Lebensqualität nicht hinnehmen wollen?

Im September 2009 berichtete der Bürgermeister der Stadtverordnetenversammlung und den nachfragenden LINKEN: Er habe beim Rechtsanwalt der Schutzgemeinschaft nachgefragt und zur Antwort bekommen, vier besonders betroffene Gemeinden klagen gegen die Ausweitung Schönefelds, zu mehr reiche das Geld nicht.

Erkner liege nicht in der besonders betroffenen Zone. Lärm- und Schadstoffbelastung seien nicht so schlimm. Eine Klage führe nicht zum Erfolg und koste nur unnötig Geld. Die Möglichkeit der Klage gegen den Ausbau von Schönefeld nutzte die Stadt aus Kostengründen nicht. Außerdem glaubte man an das Märchen von der nicht unmittelbaren Gefahr.

Nachdem langsam klar wurde, dass Berlin-Brandenburg-International, obwohl an der falschen Stelle, nicht mehr zu verhindern war, konzentrierte sich der Kampf der LINKEN im Land und in Erkner auf die Einhaltung des Nachtflugverbotes. Statt Gefälligkeitsstudien über Nachtflugbedarfe von Fluglinien zu lancieren, sollten endlich nachvollziehbare Nachtflugregelung vorgelegt werden, die die Einhaltung des absoluten Flugverbotes zwischen 0 bis 5 Uhr sichern und eine

Aufweichung durch vorgeschobene angeblich unabweisbare wirtschaftliche Nachtfluginteressen in den Randstunden (22 bis 24 Uhr und 5 bis 6 Uhr) verhindern.

Mindestüberflughöhe über Erkner: 600 m – kein behördlicher Handlungsbedarf

Der Stadtverordnete Prof. Dr. Tankred Schewe (parteilos mit dem Mandat der LINKEN) wandte sich mit Fragen an die Verantwortlichen des Flughafens und erhielt im Februar 2010 von Rosemarie Meichsner, Abteilungsleiterin Öffentlichkeitsarbeit/Umlandbeauftragte der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH, Antwort.

Die Stadt Erkner befinde sich laut Planfeststellungsbeschluss vom 13. 8. 2004/Planergänzungsbeschluss vom 20. 10. 2009 deutlich außerhalb des Entschädigungsgebiets sowie außerhalb des Nachtschutzgebiets. Weiter heißt es wörtlich: „Für den geplanten Flugbetrieb lässt sich in der Regel die Mindestüberflughöhe ableiten. Bei einer Entfernung von ca. 14 km und einem Anflugwinkel von 3° ergibt sich eine Überflughöhe von ca. 700 m. **Für Erkner gibt es im Moment keine Häufung von Beschwerden, obwohl es durch die neue Regelung tatsächlich kaum noch Sichtanflüge gibt und wieder mehr Verkehr über Erkner geht.** Zu den Flughöhen kann ich folgende Aussagen ableiten: Landungen: in der Regel ca. 3000 Fuß. Ich habe keinen Track unter 2000 ft entdeckt. Rechnerisch ergibt sich bei einem Abstand von ca. 14 km eine Überflughöhe von 2400 Fuß. Starts: in der Regel ca. 8000 Fuß. Aus diesen Daten kann die Mindestüberflughöhe von 600 Metern als bestätigt gelten. Es ist relativ schwer eine Flughöhe aus Beobachtungen zu schätzen. Insofern ist von unserer Seite kein Handlungsbedarf.“

600 Meter – kein Handlungsbedarf, so heißt es in dem von Experten bestätigten Brief. Es wird also noch erheblich lauter über Erkner als bei den in der Öffentlichkeit gerade diskutierten 1500 Metern.

Endlich verlässliche Informationen und einen breiten Dialog – das sind unsere Forderungen an die Deutsche Flugsicherung (DFS).

Die Festlegung der Flugrouten liegt zwar ausschließlich in der Zuständigkeit dieser Bundesbehörden. Dennoch ist ein transparentes Verfahren notwendig, das die Betroffenen einbezieht, vor allem die Kommunen, die in einer Höhe bis zu 3000 m überflogen werden.

Gesprächsbasis sind umfassende und verlässliche Informationen. Neben alternativen Planungen sowie ergänzenden Informationen erwarten wir auch eine nachvollziehba-