

Bürgerinitiative Flughafen Hondelage

*für Lebensqualität
trotz Startbahnverlängerung*



Uta Ernst Schulring 46, 38108 Braunschweig
Horst Gasse, Magarithenweg 3, 38108 Braunschweig

An die Mitglieder des Rates der Stadt Braunschweig

Braunschweig, im Juni 2013

Betr.: Informationen zum Thema ‚Nachtflugverbot in Braunschweig‘

Hiermit bitten wir alle Mitglieder des Rates, sich ein eigenes Urteil, unabhängig von höheren Vorgaben, anhand der Fakten zu bilden. Hilfreich ist dabei auch, einen Blick auf die Hintergründe der aktuellen Auseinandersetzungen an vielen Orten zum Thema Nachtflugverbot zu werfen. Auch an die jeweiligen Wahlprogramme bzw. –versprechen sollte man sich erinnern.

In Braunschweig ist nicht alles anders als in der restlichen Bundesrepublik.
Am Ende sollte es darum gehen, die Interessen der Bürger adäquat zu vertreten.

Die Situation

Nachtflugverbot ist seit Jahren und bei jedem Ausbau wieder ein Thema an fast allen Flughäfen: Dabei ist meistens ein Nachtflugverbot gegeben, auch bei den meisten großen Flughäfen (Beispiele s. Anhang), und Diskussionen gibt es nur um Randbereiche und deren Einhaltung. Ein Beispiel dafür ist aktuell der neue Flughafen BER. Dort befürwortet die Brandenburgische Landesregierung ein Nachtflugverbot in der Zeit von 22 bis 6 Uhr, während die Berliner Regierung eine geringere Verbotszeit anstrebt. Fluglärm wird generell wegen Auswirkungen auf die Lebensqualität, insbesondere wegen der nachgewiesenen negativen Gesundheitsfolgen, fast überall kritisch gesehen. Dabei sind nachts Einzellärmereignisse von größerer Bedeutung, da diese zu Aufweckreaktionen, auch im Unterbewußtsein, führen, die für die Gesundheit als besonders kritisch anzusehen sind. Konsequenterweise haben fast alle Parteien außer der FDP ein Nachtflugverbot in ihren Wahlprogrammen. Selbst die CDU beschäftigt sich damit im Entwurf ihres Bundestagswahlprogrammes.

Der Wunsch nach einem Nachtflugverbot in Braunschweig ist eine logische Folge der Entwicklung des hiesigen Flughafens.

Die geradezu irrationalen Reaktionen der städtischen Verwaltung auf das Einbringen dieses Themas in den Rat beweisen, wie heiß dieses Thema für Braunschweig und seine Bürger ist.

In Braunschweig gibt es, entgegen anderer Aussagen, kein Nachtflugverbot. Es gibt keine Beschränkung für Flugzeuge, die leiser als 75 dB(A) sind, und nur eine recht unverbindliche Aussage, dass zwischen 0 und 5 Uhr im Durchschnitt pro Woche nur eine Flugbewegung stattfindet (s. Anhang). Diese Freizügigkeit wurde seit dem Ausbau nach Westen in 2000 hartnäckig verteidigt. Ab Juli 2007 gelten wesentlich strengere Lärmschutzvorgaben, insbesondere für Stadtflughäfen wie Braunschweig. So ist der betrachtete Lärmgrenzwert von 75 auf 53 dB(A), d.h. heißt um den Faktor 100, reduziert.

Da die Planfeststellung für die Startbahnverlängerung schon im Januar 2007 erfolgte (Inbetriebnahme erst 10/2012 !), muß man dieses Gesetz nicht in Braunschweig anwenden (s. Anhang).

Mit diesem Papier möchten wir die Entscheidungsträger und die Bürger informieren, da wir sicher sind, dass nur ein Nachtflugverbot das Ergebnis einer transparenten, auf Fakten basierenden Entscheidungsfindung durch den Rat sein kann.

Die Pressemitteilung des Oberbürgermeisters leistet dazu keinen Beitrag. Nur zur Erinnerung befindet sich deshalb auch diese Mitteilung im Anhang zu dieser Information.

Nach Ausbau der Startbahn in Länge und Breite für Flugzeuge der Größenklasse ‚D‘ kann als größtmögliches Flugzeug eine Boeing B757, mit Einschränkungen auch das Schwesterflugzeug B767, landen.

Die Kategorie ‚C‘ konnte bereits früher in Braunschweig verkehren. Interessanterweise spielten die gängigsten Typen dieser Klasse, wie Airbus A319 und A320, eine entscheidende Rolle bei der gerichtlichen Entscheidung für die Startbahnverlängerung.

Das DLR fliegt eine A320, aber man setzte sich beim OVG Lüneburg für Verlängerung der Start- und Landebahn ein, weil man diese für sicherheitskritische Tests benötige, die 30 % Aufschlag auf die eigentlich rechnerisch nur erforderliche Länge bedingen. VW fliegt unter anderem einen Airbus A319, welcher allerdings für die alte kürzere Bahn bei Füllung aller Zusatztanks für interkontinentale nonstop Flüge zu schwer wurde. So hat auch VW in dem Prozess Forderungen nach einer Bahnverlängerung gestellt. Bekanntlich entschied das OVG die DLR Forderung positiv, weshalb man nicht darüber entscheiden musste, ob die VW Forderung ‚im öffentlichen Interesse‘ ist.

Das Thema Nachtflugverbot spielte vor Gericht letztlich keine Rolle. Der Rechtsanwalt der Flughafengesellschaft erklärte zwar (schriftlich, 5 Tage vor Prozesstermin), dass nach schon damaliger(2009!) Rechts- und Urteilslage für einen Flugplatz wie Braunschweig eigentlich ein Nachtflugverbot in Betracht käme. Man bräuchte aber keines, weil es so gut wie keinen Nachtflug gäbe (vor der SLB-Verlängerung !). Außerdem gäbe es bereits eine erprobte Regelung. (siehe auch Anhang).

Diese Regelung wurde vom Gericht dann ohne große Diskussion in das Urteil eingebunden. Diese Regelung ist heute unzeitgemäß.

Die Befürchtungen

Der Oberbürgermeister erklärt ein Nachtflugverbot für „extrem schädlich für den Wirtschaftsstandort Braunschweig und die ganze Region“. Da er dies nicht weiter erklärt und niemand, auch die selbst ernannte ‚Bürgerzeitung‘, nachfragt, bleibt die Schlüsselfrage, worin dieser Schaden bestehen könnte.

An anderen Flughäfen, wo um den Umfang der Verbotszeit gestritten wird, wird mit möglichen Schäden argumentiert von Billigfliegern, wie z.B. Air Berlin in Berlin, und von Logistikfliegern, deren Geschäft in der Nacht ansteht.

Diese beiden Branchen sollen aber nach Aussagen der Gegner eines Nachtflugverbots in Braunschweig ‚nicht geplant‘ sein. Da nächtliche Forschungsflüge kaum vorstellbar sind – wofür man sicher problemlos Sondergenehmigungen bekommen könnte -, kann es also nur der Werksverkehr, d.h. im wesentlichen der Verkehr von und für Volkswagen sein, der gewisse Einschränkungen hinnehmen müsste.

Die Frage nach dem ‚Schaden‘ spitzt sich also daraufhin zu, welchen Schaden VW-Top-Management nimmt, wenn es wenige interkontinentale Flüge zeitlich an die nächtlichen Schließungszeiten des hiesigen Flughafens anpassen muss ?

Die Schäden, die den mehr als 40.000 in den Einfugschneisen wohnenden Bürgern drohen, sind bekannt. Wenn der Flughafen nachts so offen wie zur Zeit bleibt, wird er über kurz oder lang von Interessenten für Nachtflug angenommen.

Verhindern kann das dann niemand, denn der Flughafen hat eine Verkehrspflicht.

Und wenn der Nachtflugverkehr erst einmal etabliert ist, dann schafft es selbst eine Landesregierung nicht mehr, diesen abzustellen. Beispiele dafür sind die vergeblichen

Bemühungen der neuen Landesregierung von NRW am Flughafen Köln-Wahn und die schnell beerdigte Absicht der jungen Regierung in Hannover, dort den Nachtflug zu reduzieren.

Wenn es jetzt nicht bald in Braunschweig kein Nachtflugverbot für die Zeit von 22 bis 6 Uhr gibt, werden die Bürger die Folgen in ganz anderem Maße als zur Zeit zu spüren bekommen. Diese Folgen werden drastisch für die Lebensqualität sein, aber auch erhebliche Vermögensverluste für die Besitzer von Immobilien in den Einflugschneisen zur Folge haben. Im Anhang ist eine nachvollziehbare Rechnung aufgestellt, die bei sehr konservativen Annahmen auf einen Wertverlust von ca. EUR 200 Mio. für die betroffenen Immobilien kommt.

Wenn nicht doch umfangreiche, bisher ‚nicht geplante‘ oder besser ‚nicht genannte Aktivitäten hinter der vom Oberbürgermeister bereits angedeuteten ‚behutsamen Ausweitung‘ des Nachtverkehrs am Flughafen BS-WOB zu verstehen sind, dann sollte es für die Ratsmitglieder unstrittig sein, dass die Interessenvertretung der Bürger höchste Priorität hat und deshalb ein Nachtflugverbot kommen sollte.

Was bedeutet die Entscheidung?

Nur eine Entscheidung des Rates für ein Nachtflugverbot kann zu einem Schutz der Bürger vor dem ohne Nachtflugverbot zwangsläufig wachsenden nächtlichen Verkehr führen. Alle anderen ‚Zusagen‘ wie „nicht geplant“, „nichts bekannt“, „keine Parkplätze“ oder „keine Passagierabfertigungskapazität“ haben keinerlei rechtsverbindlichen Charakter und erinnern nur an Adenauer („...mein Geschwätz von gestern“).

Ohne Verbot kann ein Anwachsen des nächtlichen Verkehrs nicht verhindert werden.

Ein späteres Zurückfahren einmal etablierten Nachtverkehrs ist so gut wie unmöglich.

Das Bundesverwaltungsgericht Leipzig hat in seinem Urteil in 2012 zum Nachtflugverbot in Frankfurt entschieden, dass der Schutz der Anwohner Vorrang hat.

In diesem Sinn ist nun der Rat gefordert, hier und heute eine Entscheidung zum Wohle von über 40.000 Bürgern, die in den Einflugschneisen leben, zu treffen.

Diese Maßnahme wäre übrigens die erste Aktion, mit der für die vom Ausbau des Flughafens und dessen Folgen betroffenen Bürger etwas Positives getan würde!

ANHANG

Beispiele für Nachtflug-Beschränkungen

Frankfurt, München, Stuttgart und Hamburg haben Nachtflugverbote zumindest in der Zeit von 0-6 Uhr

In Frankfurt dürfen Starts nur bis 22 Uhr, in Hamburg nur bis 23 Uhr erfolgen.

Leipzig und Köln haben keine zeitliche Einschränkung, weil dort Logistik wichtig ist. Hannover hat wegen Logistik-Verkehr kein komplettes Nachtflugverbot.

Verfügung über Nachtflug am Flughafen BS-WOB

Im Nds. MBl. Nr. 44/2012; Seite 1141 u. 1142 wird die Anzahl der zulässigen Flüge/Nacht eindeutig festgelegt, in dem es unter Punkt 9.1 heißt:

Pro Nacht dürfen am Verkehrsflughafen Braunschweig nicht mehr als sechs Flugbewegungen mit mehr als 75 dBA Außenwert in der Zeit von 22 bis 6 Uhr durchgeführt werden. In der nächtlichen Kernzeit von 0 bis 5 Uhr findet im Jahresdurchschnitt nicht mehr als einmal pro Woche eine Flugbewegung statt.

Damit ist im ersten Satz die Erlaubnis festgelegt und im zweiten lediglich eine unverbindliche Feststellung getroffen worden.

Aktuelles Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm v. 01.06.2007:

1 b) Werte für neue oder wesentlich baulich erweiterte zivile Flugplätze ab 01.01.2011*):

LAeq Nacht 50 dB(A), LAmax. 6 mal 53 dB(A)

2) Werte für bestehende zivile Flugplätze im Sinne des § 4 Abs. 1 Nr. 1 un 2:

LAeq Nacht 55 dB(A), LAmax 6 mal 57 dB(A)

*)"Neue oder wesentlich baulich erweiterte Flugplätze im Sinne dieser Vorschrift sind Flugplätze, für die ab dem 7. Juni 2007 eine Genehmigung, eine Planfeststellung odererteilt wird."

200 Mio. € Wertminderung an Immobilien nach Startbahnverlängerung, ohne Nachtflugverbot

Berechnung:

40.000+ Anwohner in den Einflugbereichen West und Ost

bei 2 Einwohnern pro Immobilie sind

20.000 Immobilien betroffen.

€ 100.000 als durchschnittlicher Wert einer Immobilie angenommen

(Mittelwert aus Haus und Wohnung)

€ 2.000.000.000 Gesamtwert der betroffenen Immobilien

bei 10% als (Minimal-)Wertverlust an Marktwert angesetzt,
ergeben

€ 200.000.000 Wertminderung an Immobilien

Pressemitteilung von Freitag, 10. Mai 2013 Stadt Braunschweig

OB: „Nachtflugverbot würde dem Wirtschaftsstandort Braunschweig schaden“ Belastung für Anwohner sehr gering

Braunschweig. Mit Unverständnis reagiert Oberbürgermeister Dr. Gert Hoffmann auf einen Antrag im Rat, Nachtflüge auf dem Flughafen Braunschweig-Wolfsburg völlig zu verbieten. Dies wäre extrem schädlich für den Wirtschaftsstandort Braunschweig und die gesamte Region.

„Wenn man von weiter her zynisch auf diese „Braunschweiger Nachtflugdebatte“ blicken würde, könnte man dieses für einen PR-Gag des doch recht kleinen Flughafens halten, der versucht, nach außen seine Bedeutung hochzuspielen. Wenn man diese Meldung beispielsweise in Berlin, Köln oder Stuttgart liest, könnte man meinen, wir sind in einer Reihe mit den Flughäfen in Frankfurt, Berlin und vielleicht sogar London, was Nachtflugverkehr und entsprechenden Lärm betrifft“, meine Hoffmann gegenüber der Presse. Sieht man sich dagegen die wahren Zahlen an, reiche es möglicherweise nur für eine Glosse über den Braunschweiger „Nachtflug-Streit“.

In der eigentlichen „Kernzeit der Nacht“ nach der Definition des Bundesverwaltungsgerichts (00:00 bis 05:00 Uhr) ist nämlich durchschnittlich überhaupt nur ein Start oder eine Landung in der Woche (also 52 im Jahr) erlaubt. Und auch in der im Antrag angesprochenen Zeit von 22:00 bis 06:00 Uhr sind täglich nicht mehr als sechs Starts oder Landungen erlaubt. (Im gesamten Jahr 2012 waren es in der Praxis durchschnittlich drei in der Woche!). Hoffmann: „Da von spürbaren Gesundheitsbeeinträchtigungen zu reden ist eine echte Übertreibung.“

Der Flughafen in Waggum sei für Stadt und Region ein herausragender Standortfaktor – wie erst kürzlich ein Ranking unterstrich, das im Gegenteil die zu geringe Flugverbindung zu internationalen Standorten kritisierte. Der Flughafen stelle für die international ausgerichteten Unternehmen in der Region eine erstklassige, direkte und schnelle Verbindung dar, die sich bei den Unternehmen größter Wertschätzung erfreue und in letzter Zeit auch stärker genutzt würde.

Der OB: „Im Zeitalter der Globalisierung ist dieser Standortvorteil unendlich wichtig und für einen Weltkonzern wie Volkswagen, von dem wir doch alle völlig abhängen, allemal.“ Statt diese lebenswichtige Verbindung in alle Welt jetzt abzuschneiden, müsse eine behutsame Ausweitung im Interesse des Wirtschaftsstandortes in Auge gefasst werden. Das sei auch deshalb lärmphysikalisch kein Problem, weil durch die Start/Landebahn der Aufsetzpunkt in die östliche Richtung von der Wohnbebauung weg verlegt, und dadurch die Auslaufstrecken in beide Betriebsrichtungen verlängert wurden. Daher müsse bei Landungen die bisher lärmintensivere „Schubumkehr“ nicht mehr eingesetzt werden. Auch würden die neuen Maschinen nachweislich immer leiser, und dieser Trend halte an.

Hoffmann abschließend: „Was der Rat auch immer beschließt: als direkt gewählter Oberbürgermeister der Wirtschaftsmetropole Braunschweig und in Verantwortung für die Arbeitnehmer, die mich gewählt haben, werde ich dem Wirtschaftsminister dringend empfehlen, nichts gegen die Attraktivität dieses Flughafens und seiner Chan-

cen zu unternehmen, und ich werde auch dem Aufsichtsrat der selbstständigen Flughafengesellschaft raten, im Ernstfall alle Rechtsmittel im Interesse der Gesellschaft auszuschöpfen. Für mich gilt: Entweder ist man Industriestandort mit hohem Wirtschaftsbesatz und entsprechender Wirtschaftskraft oder ein kleiner Ort in der Heide, an dem es in der Tat Tag und Nacht schön ruhig ist. Beides kann man nicht haben.“

Die Bewohner dieser Bezirke leben seit Jahrzehnten mit diesem Flughafen und wer in den letzten Jahren dort neu hingezogen sei, habe gewusst, worauf er sich einlasse; schließlich sei die nahe A2 auch nicht gerade eine „Oase der Ruhe“. Der OB hofft auf die wirtschaftspolitische Vernunft des Rates, der mit seiner großen Mehrheit – und gegen die Stimmen der Grünen – ja auch den Flughafenausbau durchgesetzt habe.

Kontaktdaten:

Stadt Braunschweig
Pressestelle
Platz der Deutschen Einheit 1
38100 Braunschweig

Postfach 3309
38023 Braunschweig

Telefon:

(0531) 470 - 2217, 3773

Telefax:

(0531) 470 - 29 94

Mail:

pressestelle@braunschweig.de

Weitere Informationen unter: www.braunschweig.de

Metropolregion

Hannover - Braunschweig - Göttingen - Wolfsburg

Weitere Informationen unter: www.metropolregion.de