

„Den betroffenen Menschen helfen“ 30-Punkte-Plan

Im März 2006 wurde vor dem Bundesverwaltungsgericht letztinstanzlich der Rechtsstreit über die Eignung des Standortes Schönefeld und den Planfeststellungsbeschluss ausgetragen. Gemeinden und zahlreiche private Klägergruppen hatten gegen den Planfeststellungsbeschluss Klage erhoben. Im Punkt „Lärm, Lärmschutz und Nachtflugverbot“ erhielten die Kläger insofern Recht, als der Planfeststellungsbeschluss aufgehoben wurde und mit dezidierten Gerichtshinweisen an die Planfeststellungsbehörde zur Überarbeitung zurückgewiesen wurde. Die Eingrenzung und Auflagen des Gerichts genügen vielen Bürgern noch nicht, aber es ist zumindest ein Teilerfolg und eine Eingrenzung, denn die Flughafenbetreiber wollten einen uneingeschränkten Nachtflugverkehr. Insofern hat sich die Klage nicht nur gelohnt, sondern wird sich später auch noch als lebenswichtig beweisen.

Nachdem auch das Bundesverfassungsgericht es abgelehnt hat, den Standort Schönefeld für den Großflughafen BBI zu canceln, muss man sich damit abfinden und akzeptieren, dass der Flughafen in Schönefeld gebaut wird. Alle Nichtbetroffenen sind darüber sehr froh, denn sie verbinden damit wirtschaftlichen Aufschwung und Arbeitsplätze. Oft wird dabei nicht berücksichtigt und bedacht, dass das auf dem Rücken der Anwohner geschieht, die zwar auch von den wirtschaftlichen Vorteilen eines Flughafens profitieren können, aber in der Einflugschneise einen hohen Preis in der Lebensqualität dafür zu zahlen haben.

Über diese zukünftigen Belastungen, von denen man heute schon Teile vor Ort erleben kann, machen sich viele Menschen keine Vorstellungen und auch keine Gedanken. Ich möchte nur daran erinnern, wie sehr sich und wie schnell man sich über eine Umgehungsstraße, ein Gewerbegebiet und andere Belastungen aufregt, wenn sie einen persönlich betreffen. Da ist schnell eine Bürgerinitiative gegründet. In diesem Zusammenhang ist um Verständnis und Solidarität für die vom Flughafen Betroffenen zu bitten, denn die Belastungen aus dem Flughafen sind um ein Mehrfaches größer als es eine Straße oder Gewerbeansiedlung sein könnte.

Aus diesem Grunde sind die Bürgerinitiativen vor Ort berechtigt. Aus diesem Grunde haben sich die Gemeinden zur Schutzgemeinschaft zusammengeschlossen. Trotzdem sind sie noch nicht kraft- und machtvoll genug, um die Interessen der Bevölkerung in genügendem Maße durchzusetzen. Aus diesem Grunde hat sich die Politik im Landkreis Teltow-Fläming, insbesondere forciert durch die SPD, dafür eingesetzt, dass auch der Landkreis sich originär für die Durchsetzung der Interessen der vom Fluglärm betroffenen Menschen einsetzt. Zwischen März 2006 und Februar 2008 fand dazu ein Willensbildungsprozess im Kreistag statt. Es war nicht von vornherein abzusehen und selbstverständlich, dass sich die Mehrheit des Kreistags solidarisch mit den Betroffenen erklärte. Es gab auch viele andere Meinungen aus den nicht betroffenen Gebieten. Diese konnten in langwierigen, sachlichen Diskussionen überzeugt werden, dass Solidarität keine Einbahnstraße ist. Die Nordgemeinden von Teltow-Fläming haben schließlich in den letzten 15 Jahren auch Solidarität mit den Südgemeinden geübt und akzeptiert, dass der Landkreis sich im Süden mehr engagiert, um dort den wirtschaftlichen Aufbau zu forcieren als im Norden, wo die Wirtschaftsentwicklung eher ein Selbstläufer ist.

Der Kreistag Teltow-Fläming hat am 18. Februar 2008 den Beschluss gefasst, ein Gesundheitsprogramm für die vom Flughafen BBI betroffenen Bürger im Umfeld zu entwickeln. Ich möchte einige Vorschläge machen, was so eine Gesundheitskonzeption kurz-, mittel- und langfristiger Natur beinhalten könnte. Es geht um Prävention, Beobachtung und

„Den betroffenen Menschen helfen“ 30-Punkte-Plan

palliative Maßnahmen. Es geht auch nicht darum, ob der Landkreis in jedem Fall zuständig ist oder was das für Kosten verursacht.

Im Kreistag wurde darüber diskutiert, was man denn für die betroffenen Bürger und die Gemeinden tun könne. Da es wenig zündende Ideen und vor allem keine Erfahrungen mit den Auswirkungen eines Großflughafens gab, mussten Erfahrungen gesammelt werden. Aus diesem Grunde wurde sich an die drei existierenden Großflughäfen in Deutschland, Frankfurt am Main, Köln und München, begeben und dort mit Flughafenvertretern, Bürgerinitiativen, Gemeinde- und Kreistagsabgeordneten, Bürgermeistern, Vertretern der Landesregierungen und der Landtage gesprochen. Es wurde herausgefiltert, was die Probleme dort vor Ort sind und was man im Bereich Lärmschutz, Gesundheitsschutz, Umwelt, Interessenausgleich und Prävention schon getan hat oder welche Ideen und Projekte man beabsichtigt umzusetzen. Daraus entstand dann der so genannte 30-Punkte-Plan.

Man muss überhaupt erst einmal eine Idee haben, was man will und wen man zum Mitmachen und zur Mitfinanzierung dann ins Boot holt. Die genannten Maßnahmen sind nur „Überschriften“. Die Vorschläge sind noch nicht in einer geordneten Reihenfolge und Wichtung. Vieles sind Dinge, die an den anderen Großflughafenstandorten gefordert oder sogar schon umgesetzt werden.

Ideen für ein Maßnahmenpaket

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

1. **Flächendeckende Lärmmessstationen:** Wie die Landesregierung in Beantwortung einer Kleinen Anfrage einräumte, gibt es in Teltow-Fläming lediglich zwei Lärmmessstationen (Glasower Damm, Heideweg) , die dazu auch noch von der Flughafengesellschaft betrieben werden. Es wird regelmäßig, und dies nicht ganz unberechtigt, von den betroffenen Bürgern und Gemeinden angezweifelt, ob die Messwerte denn richtig sind, denn die Flughafengesellschaft betreibt Messungen, die letztendlich gegen sie selbst verwendet werden könnten. Die Messstationen geben aufgrund der geringen Anzahl kein wirklichkeitstreuues Bild von der Lärmbelastung der Region. Aus diesem Grunde muss gemeinsam ein Konzept erarbeitet werden, wie viele Lärmmessstationen an welchen Stellen benötigt werden, um ein richtiges Bild von der Belastung abzugeben. Es muss geklärt werden, wer die Kosten trägt (BBI, Landesregierung) und wer der Betreiber sein soll. Dies sollte möglichst eine unabhängige Stelle sein. Dies könnte z.B. der Landkreis sein. Bei der Umsetzung dieses Punktes erhielte man eine wirklichkeitsnahe Darstellung der Lärmemissionen, aus der sich dann weitere Konsequenzen und Forderungen ableiten.
2. **Flächendeckende Luft-Schadstoffmessstationen:** Wie die Landesregierung in Beantwortung einer Kleinen Anfrage einräumte, gibt es in Teltow-Fläming keine einzige Schadstoffmessstation. Selbst wenn es eine gäbe, würde und dies nicht ganz unberechtigt von den betroffenen Bürgern und Gemeinden angezweifelt, ob die Messwerte denn richtig sind, denn die Flughafengesellschaft betreibt Messungen, die letztendlich gegen sie selbst verwendet werden könnten. Aus diesem Grunde muss gemeinsam ein Konzept erarbeitet werden, wie viele Messstationen an welchen Stellen benötigt werden, um ein richtiges Bild von der Belastung abzugeben. Es muss geklärt werden, wer die Kosten trägt (BBI, Landesregierung) und wer der Betreiber sein soll. Dies sollte möglichst eine unabhängige

„Den betroffenen Menschen helfen“ 30-Punkte-Plan

Stelle sein. Dies könnte z.B. der Landkreis sein. Bei der Umsetzung dieses Punktes erhielte man eine wirklichkeitsnahe Darstellung der Emissionen, aus der sich dann weitere Konsequenzen und Forderungen ableiten.

3. **Feinstaubkontrolle:** Wie die Landesregierung in Beantwortung einer Kleinen Anfrage einräumte, gibt es in Teltow-Fläming keine einzige Messstation. Überall wird wegen Feinstaub ein riesiger Aufwand getrieben, z.B. Berlin – Umweltplakette, aber am Flughafen wo Millionen Liter Kerosin bei Start und Landung direkt über den Wohngebieten verbrannt wird, spielt das bisher keine Rolle. Aus diesem Grunde muss gemeinsam ein Konzept erarbeitet werden, wie viele Lärmmessstationen an welchen Stellen benötigt werden, um ein richtiges Bild von der Belastung abzugeben. Es muss geklärt werden, wer die Kosten trägt (BBI, Landesregierung) und wer der Betreiber sein soll. Dies sollte möglichst eine unabhängige Stelle sein. Dies könnte z.B. der Landkreis sein. Bei der Umsetzung dieses Punktes erhielte man eine wirklichkeitsnahe Darstellung der Lärmemissionen, aus der sich dann weitere Konsequenzen und Forderungen ableiten.
4. **Video-Luftraumüberwachung zur Kontrolle der Einhaltung der Flugrouten:** Ein großes Problem bei der Einhaltung der Grenzwerte ist die Einhaltung der Flugrouten. Insbesondere in Köln und München stellt dies immer wieder ein Problem dar, dass Flugkapitäne sich nicht vollständig an die vorgeschriebenen Flugrouten halten und dann Gebiete überfliegen, die eigentlich „tabu“ sind. Vor Ort entbrennt dann immer wieder ein Streit, welche Maschine, welche Uhrzeit, welche Flughöhe, dies ist nicht immer aus den Spurenaufzeichnungen der Luftsicherung zu rekonstruieren und zu beweisen. Wenn man für die Region Teltow-Fläming im betroffenen Gebiet eine Video-Luftraumüberwachung installieren würde (Die Machbarkeit ist mit Experten schon besprochen worden), dann könnten Verstöße beim Anflug- und Abflug dokumentiert und bewiesen werden. Damit kann Druck auf die Flughafenbetreiber und die Fluggesellschaften ausgeübt werden, sich an die Festlegungen aus dem Planfeststellungsbeschluss zu halten.

II. Maßnahmen zur Verbesserung des Lärmschutzes

5. **Flugrouten-Festlegung und -kontrolle und Optimierung mit der Luftsicherung:** Zur Durchsetzung der Flugrouten der An- und Abflugverfahren reicht es nicht, mit „Gottvertrauen“ darauf zu setzen, dass alle Beteiligten sich daran halten werden. Die Erfahrungen in Köln, Frankfurt und München zeigen, dass nur durch eine enge Zusammenarbeit der Gemeinden, Behörden und des Flughafens die Einhaltung der Flugrouten auch durchgesetzt werden kann. In München wurden im Ergebnis daraus neue An- und Abflugrouten festgelegt, die dazu führen, dass bewohnte Teile umflogen werden. Ursprünglich waren der Flughafen und die Airlines der Meinung, dass das gar nicht geht (Sie wollten auch nicht). Im Ergebnis wurden aber Festlegungen getroffen, dass Kurvenflugmanöver (quasi Schlangenlinien) bewohnte Ortschaften umflogen werden. Nur durch eine enge Zusammenarbeit kann man so etwas erreichen und effektiv Lärmbelastungen senken.
6. **Neue Anflugverfahren auf dem Flughafen:** Die Start- und Landebahnen schieben sich durch den Neubau näher an die bebauten und bewohnten Teile der Gemeinde Blankenfelde-Mahlow heran. Dadurch ist die Flughöhe beim An- und Abflug logischerweise noch tiefer als bisher. Wenn man in einer konzertierten Aktion Luftverkehrsbehörde, Flughafen auf der einen Seite und Betroffenenvertreter, Gemeinden

„Den betroffenen Menschen helfen“ 30-Punkte-Plan

und Landkreis auf der anderen Seite verhandelt, könnte man erreichen, dass für Schönefeld ein neues Anflugverfahren festgelegt wird. Dies sind Überlegungen, wie sie z.B. in Frankfurt am Main laufen. Die Start- und Landebahnen sind wesentlich länger, als es zum Starten oder Landen notwendig ist. Man könnte z.B. festlegen, dass das An- und Abflugverfahren neu geregelt wird und die Flugzeuge nicht am Ende der Start- und Landebahn zur Landung aufsetzen, sondern näher zur Mitte der SLB. Die Auslaufstrecke zum Abbremsen der Maschine ist auch dann immer noch absolut ausreichend. Dies würde dazu führen, dass die Flugzeuge über den bewohnten Gebieten im Landeanflug höher sind. Dies senkt den Schallpegel deutlich. Dazu ist aber eine völlige Neufassung des Flughafenhandbuchs notwendig, und das wird nicht einfach im Selbstlauf passieren. Außerdem könnte man auch beim Abflug den Abhebezeitpunkt Richtung Mitte SLB versetzen, mit gleichen Effekten. Weiterhin könnte man im Anflugverfahren den Anflugwinkel verändern. Bei anderen Flughäfen werden, dann meistens aus geografischen oder Sicherheitsgründen, steilere Anflugwinkel im Landanflugverfahren gewählt. Dagegen bestehen natürlich seitens der Piloten und Airlines große Vorbehalte, aber dadurch würden die Flugzeuge über den bewohnten Gebieten größere Höhe haben. Dass es prinzipiell geht, kann man an anderen Flughäfen weltweit nachprüfen.

7. **Lärmminderungspläne:** Die Gemeinden Blankenfelde-Mahlow, Rangsdorf, Großbeeren und Ludwigsfelde sind nicht nur von den Lärmemissionen des zukünftigen Flughafens betroffen, sondern auch von Lärmemissionen durch Eisenbahn, A 10, B 96, B 101. Durch Lärmminderungspläne muss man insgesamt versuchen, Lärmemissionen in allen Bereichen zu minimieren, da sie sich aufsummieren.
8. **Hilfe bei Schallschutzmaß:** Der Kreis wird die Bürger bei der Wahrung ihrer Interessen u.a. in der Frage des Schallschutzes gegenüber der FBS unterstützen. So wird durch den Kreis eine Bürgerberatung eingerichtet, wo Bürger Hilfe und fachliche Unterstützung erfahren werden.
9. **Durchsetzung von vollständigen Schallschutzmaßnahmen unabhängig von Wertgrenzen:** Die FBS beabsichtigt, Schallschutz nur in einem bestimmten Verhältnis zum Wert der Häuser und Grundstücke zu realisieren. Insbesondere bei „Altbauten“ aus der Zeit vor dem 3.10.1990 könnte das dazu führen, dass nur teilweise der Schallschutz finanziert wird (bis zu einer imaginären Höchstgrenze) und auf den Restkosten die Bürger sitzen bleiben. Hier muss durch politische Initiativen und Vereinbarungen sichergestellt werden, dass nicht die Bürger auf den Konsequenzen des Flughafens sitzen bleiben. Schon aus diesem Grunde ist Dialog mit der Landesregierung und der FBS unvermeidlich.
10. **Ausbau der Straßen zur Minimierung der Schallimmissionen aus dem örtlichen Aufkommen:** Die Ortsstraßen in Blankenfelde-Mahlow und Rangsdorf sind zu einem großen Teil noch in einem inadäquaten Zustand. Von den Straßen gehen wegen der Ausbaumweise eigene Lärmemissionen aus (Kopfsteinpflaster). Wenn alle Straßen vernünftig asphaltiert sind, wird durch den Quellverkehr im Ort weniger Lärm verursacht. Diese Straßenausbaumaßnahmen können aber die Gemeinden unmöglich alleine finanzieren. Durch den Flughafen kommt es zu einem Wertverlust der Grundstücke. Durch umfassende Investitionen, Straße, Radweg, Straßenbeleuchtung, kommt es zu einer Aufwertung der Grundstücke. Diese Investitionen müssen erschließungsbeitragsfrei oder erschließungsbeitragsarm realisiert werden, um den Wertverlust zu kompensieren.

„Den betroffenen Menschen helfen“ 30-Punkte-Plan

11. **Schallschutz bzw. rechtzeitige Umsiedlung von sensitiven Einrichtungen (Schule, Kita, Freizeit, Medizin, Senioren) aus Tag-/Nachtlärmschutzgebieten:** Der Kreis wird die Gemeinden bei der Realisierung der gesetzlich vorgeschriebenen Schallschutzmaßnahmen und bei der Durchsetzung ihrer Interessen gegenüber der FBS unterstützen. Schallschutz muss schon jetzt realisiert werden und dabei sollen die Erfahrungen aus anderen Flughafenstandorten aufgenommen werden.

Im höchstbetroffenen Bereich der Gemeinde Blankenfelde-Mahlow liegen zahlreiche Sozialeinrichtungen. Eine Umsiedlung, z.B. nach Mahlow-Nord bzw. Jühnsdorf muss die FBS nicht finanzieren und ist für die Gemeinde finanziell allein unmöglich. Aus diesem Grunde muss hier auch durch Dialog erreicht werden, dass die Landesregierung und Flughafengesellschaft zu einem hohen Anteil an diesen Maßnahmen beteiligen. Maßgeblich ist vor allem aber der Wille der Eltern. Hierzu müssen aber die vorbereitenden Maßnahmen getroffen werden, weil schon jetzt die Standorte von Kitas und Schulen verifiziert werden, die in Zukunft nicht mehr betrieben werden. Es müssen die neuen Standorte gefunden werden, und es müssen die planerischen Vorarbeiten geleistet werden, damit für jeden Einzelfall alles fix und fertig in der Schublade liegt. Dies sind Kosten, die man nicht der Gemeinde aufbürden kann, denn die Gemeinde ist ja nicht Verursacherin des Lärms, der die jeweilige Einrichtung nicht mehr betreibbar erscheinen lässt.

12. **Investive Maßnahmen im Freizeitbereich zur Abschirmung (z.B. Sporthallen):** Da durch den Lärmteppich Sport und Freizeitaktivitäten im Außenbereich eingeschränkt sind, sollen ersatzweise Sport- und Freizeiteinrichtungen geschaffen werden, sodass der Sport überdacht und abgeschirmt stattfinden kann, bzw. sollten neue Sport- und Freizeitanlagen außerhalb der An- und Abflugrouten geschaffen werden. Das sind natürlich auch Millioneninvestitionen, die die Gemeinde alleine nicht finanzieren kann.

III. Maßnahmen zur Unterstützung im Bereich Bildung und Gesundheit

13. **ärztliche Begleitung und regelmäßige Untersuchung aller Kinder vom 1. bis 16. Lebensjahr durch den öffentlichen Gesundheitsdienst:** Die gesundheitlichen Auswirkungen des Fluglärms auf die physische und psychische Entwicklung von Kindern sind durch zahlreiche wissenschaftliche Studien der Lärmwirkungsforschung bekannt und bewiesen. Der Lärm eines Flughafens trägt unter keinen Umständen zur positiven gesundheitlichen Entwicklung von Kindern bei. Jedes Kind reagiert aber anders auf diese Disposition. Um frühzeitig zu erkennen, ob und wo Kinder reagieren und Entwicklungsretardierungen, Gesundheitsstörungen, Lernstörungen usw. entwickeln, wäre es vernünftig und notwendig, die Kinder in dieser Risikozone wohnen, durch ein engmaschigeres Untersuchungsschema des öffentlichen Gesundheitsdienstes in Verbindung mit den niedergelassenen Ärzten zu untersuchen. Je frühzeitiger „flughafenbedingte“ Störungen erkannt werden, desto besser für die Kinder, die Eltern und letztendlich auch die Gesellschaft.
14. **Vernetzung von öffentlichem Gesundheitsdienst mit Jugendamt, Kitas und Schulen:** Um flughafenbedingte Probleme bei Gesundheit und Psyche der Kinder besser zu erkennen und möglichst frühzeitig zu reagieren und Gegenmaßnahmen zu ergreifen, ist

„Den betroffenen Menschen helfen“ 30-Punkte-Plan

eine neue und bessere Art der Vernetzung und Zusammenarbeit von Behörden und Einrichtungen notwendig.

15. **Zusätzliche Schulpsychologen und Schulsozialarbeiter:** Der Stress, der durch den Fluglärm und die damit verbundenen Eingriffe in das Lebens-, Lern- und Freizeitverhalten von Kindern bringt, wird, wie Studien an anderen Flughäfen zeigen, Auswirkungen auf Kinder, Lehrer, Eltern haben. Um diesem erhöhten Stresspotenzial entgegenzuwirken, sind ab 2011 zusätzliche Schulsozialarbeiter und Schulpsychologen notwendig. Das „Stresspotenzial“ kann nicht allein auf die Lehrer abgewälzt und durch sie bewältigt werden.
16. **Epidemiologische Schulbegleitung zur Kontrolle der Entwicklung der Lernleistungen (vgl. Flughafen München Riem / Erding):** Aus Studien an anderen Flughafenstandorten weiß man, dass der Fluglärm für Kinder im Bereich Nacht-/Tagschutzgebiet, Wohnen und Lernen, Auswirkungen auf die physische und psychische Entwicklung und insbesondere auch die Lernleistung hat. Dies sind sehr ernstzunehmende und schwerwiegende Konsequenzen aus der Fluglärmbelastung, da dadurch die spätere soziale und berufliche Entwicklung, die Chancen im weiteren Leben, deutlich berührt und beeinflusst werden. Um diese Sachverhalte genauer erfassen und gegensteuern zu können, muss dies weiter untersucht werden, insbesondere die Lernleistung von Kindern. Eine derartige epidemiologische Untersuchung findet aber nicht voll allein statt, sondern sie muss gewollt, organisiert und finanziert werden. Man muss damit frühzeitig beginnen und man muss auch bereit sein, Schlussfolgerungen und Konsequenzen, die aus einer derartigen Studie resultieren, anzunehmen und umzusetzen.
17. **Lernhilfen, Lernberatung, Ganztagschule:** Wenn man den vorhandenen Studien an anderen Flughäfen in Deutschland, Europa und weltweit glauben darf, hat Fluglärm (ab 2011) Auswirkungen auf die Lernleistungen. Es kann aber nicht sein, dass man die Entwicklung der Lernleistung epidemiologisch untersucht und es dabei belässt. Es muss frühzeitig gegengesteuert werden, denn nicht nur landesweit gilt: „Kein Kind zurücklassen“, auch im Flughafenbereich muss gelten, dass Kinder in ihrer Zukunft nicht durch die Auswirkungen des Fluglärms benachteiligt werden. Kinder und Jugendliche reagieren nicht alle gleich auf den Fluglärm, einige werden das besser verkraften als andere, und diejenigen, die aufgrund ihrer Wohnort-, familiären Lage oder gesundheitlicher Prädisposition besonders stark reagieren, z.B. mit Leistungsabfall, psychologischen Instabilitäten, Stresssymptomatik, müssen durch kommunale und staatliche Maßnahmen unterstützt werden, durch Finanzierung von Schülerhilfe, Lern- und Elternberatung und durch die Einrichtung von Ganztagschulen, die dem Elternwunsch und Bedarf entsprechen.

IV. Maßnahmen zur konkreten Unterstützung der Bürger

18. **Schallschutzberatung vor Ort für die Bürger:** Die meisten Bürger sind in Fragen des Schallschutzes nicht ausreichend fachlich ausgebildet, um den Argumenten der „Experten“ der Flughafengesellschaft entgegenzutreten zu können. Das ist den Bürgern, die den Lärm nicht verursacht haben, nicht zuzumuten, dass sie dann auf eigene Kosten „Anwälte oder Ingenieure“ engagieren, die sie im Interessenkonflikt mit der FBS „vertreten“ oder ihre Interessen verteidigen. Aus diesem Grunde sollten Mitarbeiter aus

„Den betroffenen Menschen helfen“ 30-Punkte-Plan

dem öffentlichen Dienst entsprechend fachlich geschult werden, so dass es bei der Kreisverwaltung einen Pool von Mitarbeitern gibt, die auf Anforderung von Bürgern oder Kommunen vor Ort kommen und direkt und kostenlos beraten und ggf. behördliche Zertifikate ausstellen. Ebenfalls anzustreben wäre, dass durch „diese Mitarbeiter des Schallschutzdienstes“ behördlich anerkannte Schallschutzmessungen in den Wohnungen der Bürger und Einrichtungen der Kommunen durchgeführt werden. Es ist den Bürgern nicht zuzumuten, sich in Schallschutzfragen Akustiksachverständigen auf eigene Rechnung einzukaufen oder andererseits auf die Aussagen der Schallschutzmessungen der FBS zu vertrauen. Diese Mitarbeiter sollen bei der Kreisverwaltung „vorgehalten“ werden, weil sich das auf gemeindlicher Ebene bei vier Gemeinden, wenn jede Gemeinde das täte, nicht lohnen und nicht rechnen würde.

19. **Außenstelle des Gesundheitsamtes:** Es sollte in Blankenfelde-Mahlow eine Außenstelle des Gesundheitsamtes eingerichtet werden. Zu den Aufgaben des öffentlichen Gesundheitsdienstes zählen Prävention und Gesundheitsplanung. Dies sollte direkt vor Ort geschehen. So hat die große Masse der Bürger auch direkt die Möglichkeit, bei der Gesundheitsbehörde vorzusprechen, ohne nach Luckenwalde fahren zu müssen.
20. **Familienberatung vor Ort:** Die lokale Situation vor Ort nach dem 30. Oktober 2011 wird durch die massive Lärmbelastung eine neue Qualität erhalten. In anderen Flughafenrainergemeinden kann man den Zustand bereits heute erfahren und erleben. Der ständige Fluglärm führt zu einer erhöhten Stressbelastung, die sich in erhöhten Konfliktpotenzialen niederschlagen. Die Bevölkerung wird erst lernen müssen, damit umzugehen. Aus diesem Grunde ist Familienberatung ein Angebot, mit dem aus dem Stress resultierenden Konfliktpotenzialen besser umzugehen.
21. **Beratung in Grundstücksfragen:** Durch den Flughafen verändert sich der Grundstücksmarkt. Es wird Gewinner und Verlierer geben. Kein Bürger ist sui generis Grundstücksmakler. Aus diesem Grunde sollten Hilfen und Unterstützung angeboten werden.

V. Verschiedenes

22. **Konferenz über Lärm-Wirkungsforschung, insbesondere auf Schlaf und Gesundheit:** In Politik, Verwaltung, Wirtschaft und Bevölkerung besteht nahezu ein großes Unwissen über die Auswirkungen des zu erwartenden Fluglärms und die daraus resultierenden Konsequenzen für die Gesundheit und die Leistungsfähigkeit. Um mit den an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit zu erwartenden Folgen richtig umzugehen, muss erst einmal ein fundiertes Sachwissen bei den Verantwortlichen erzeugt werden. Nur wenn Problembewusstsein besteht, kann man adäquate Maßnahmen ergreifen, um Folgen und Konsequenzen entgegenzuwirken. Im Jahr 2000 fand bereits eine Konferenz zum Fluglärm und seinen Auswirkungen im Landtag Brandenburg statt. Die wissenschaftlichen Erkenntnisse und Möglichkeiten haben sich aber weiterentwickelt. Aus diesem Grunde sollte schnellstmöglich eine Konferenz, organisiert durch Landkreis, Schutzgemeinschaft und Bürgerinitiativen, organisiert werden. Dazu sollte auch überregional eingeladen werden.
23. **Epidemiologische Beobachtung und Untersuchungen, Forschungen, Studien (Prof. Greiser, Uni Hamburg-Eppendorf zu Riem etc.):** Aus Gründen der Risikobetrachtung

„Den betroffenen Menschen helfen“ 30-Punkte-Plan

und der Ableitung von Maßnahmen sind Forschungen, Studien und Untersuchungen zwingend notwendig. Entsprechende Untersuchungen an anderen Flughäfen haben überraschende Ergebnisse hervorgebracht, die im Hinblick auf ärztliche Versorgung, Prävention u.a. Maßnahmen Ansatzpunkte bieten. Aus diesem Grunde ist es unerlässlich, in einer konzertierten Aktion mit der Landesregierung tätig zu werden.

24. **Zusätzliche Kuren , Urlaube usw. für besonders belastete Personen(gruppen):** Wenn sich im Rahmen der Untersuchungen und der medizinischen Begleitung herausstellt, dass bestimmte Personen und Gruppen mit besonderen gesundheitlichen Folgen rechnen müssen, sollte in einer konzertierten Aktion von Gemeinden, Landkreis, Landesregierung mit Krankenkassen und Ärztevereinigungen darauf hingewirkt werden, dass besondere Maßnahmen ergriffen werden, um Personen zeitweise aus der Region „herauszunehmen“. Insbesondere für Personen, die sich entsprechende Kuren oder Urlaube nicht leisten können, sind spezielle Maßnahmen und Möglichkeiten zu ergreifen.
25. **Naherholungsgebiete, Radwege usw.; Konzeption für Naherholung:** Im Umfeld der Flughafengemeinden sind besondere Maßnahmen zu ergreifen, um der betroffenen Wohnbevölkerung in unmittelbarer Umgebung außerhalb des Fluglärmteppichs Möglichkeiten zur Erholung und Rekonvaleszenz anzubieten. Dazu ist das Umland entsprechend „touristisch zu erschließen“ sodass man von Blankenfelde-Mahlow und Großbeeren unkompliziert eine Fahrt ins Grüne machen kann, wenn die Erholung im eigenen Garten wegen des Fluglärms quasi nicht mehr möglich ist.
26. **Vorbereitung eines CASA-Programms:** In Frankfurt am Main, aber auch in München und Köln ist die Möglichkeit geschaffen worden, dass Bürgerinnen und Bürger ihre Grundstücke und Eigenheime in besonders betroffenen Gebieten, die trotz Schallschutz einen erheblichen Wertverlust erlitten haben, weil sie nicht verkäuflich sind und keine Lebensqualität mehr bieten, von der Flughafengesellschaft gekauft werden, und zwar zum Zeitwert vor Eintritt des Ereignisses „Flughafen“.
27. **Beprobung von noch vorhandenen, privaten Wasserbrunnen (Kleingärten):** In den Anliegergemeinden sind zwar die meisten Häuser an die zentrale Ver- und Entsorgung angeschlossen, aber es gibt noch zahlreiche Kleingarten-, Datschen- und Laubengebiete, die über Hauswasserbrunnen, die Grundwasser ziehen, verfügen. Bei den Bürgern gibt es die Sorge, dass durch immense Mengen von Schadstoffen, wie sie von einem Großflughafen emittiert werden (geplant: mehr als 300.000 Starts und Landungen pro Jahr) Schadstoffe in das Grundwasser gelangen. Aus diesem Grunde sollte das Angebot unterbreitet werden, private Wasserbrunnen nicht kostenpflichtig nach Trinkwasserverordnung, sondern kostenlos, in regelmäßigen Abständen zu untersuchen, um zu garantieren, dass das gehobene Grundwasser unbedenklich ist.
28. **Bodenproben/Monitoring für Kleingärtner:** In den Flughafenanrainergemeinden gibt es nicht nur zahlreiche Erholungskolonien, Laubenkolonien und Datschen, sondern in einer langen Tradition wird auf den meisten Grundstücken auch kleingärtnerisch gearbeitet. Gemüse und Kräuter herangezogen sowie Obst geerntet. Dies entspricht dem ursprünglichen Siedlungs- und Erholungscharakter der Gemeinden Blankenfelde-Mahlow und Rangsdorf. Viele Bürger haben Sorge, dass sie in Zukunft die von ihnen angebauten Produkte nicht mehr sorglos verzehren können, weil sich durch die Emissionen (mehr als 300.000 Starts und Landungen pro Jahr bedeuten auch: Weit über 1 Million Tonnen

„Den betroffenen Menschen helfen“ 30-Punkte-Plan

Kerosin werden verbrannt, deren Verbrennungsprodukte sich in der Region niederschlagen) Schadstoffe im Boden sammeln und über die Pflanzen in die Nahrungskette gelangen. Um Kontaminationen im Boden durch einen Großflughafen zu erkennen bzw. den Bürgern die Sorge um die Qualität ihres Bodens zu nehmen, sollen Möglichkeiten geschaffen werden, dass Bodenproben abgegeben und untersucht werden. Dafür soll ein Programm und eine Checkliste erarbeitet werden, wonach untersucht werden soll. Entsprechende Analysen und Untersuchungen sollen auf Antrag von Bürgern kostenlos durch eine einzurichtende Stelle/Behörde durchgeführt werden. Die Ergebnisse sollen auf einer eigens dafür zu schaffenden Internetseite veröffentlicht werden.

29. **Beprobung von Obst und Gemüse aus den Gärten:** Die unter Nr. 27 angeregte Möglichkeit, dass Bürger Bodenproben zur Untersuchung einreichen können, sollte parallel auch für Pflanzen aus den betroffenen Gemeinden gelten. Die Betreiber von Kleingärten sollten Problem von Nutzpflanzen und Kräutern zur Untersuchung einreichen können, um Gewissheit zu erhalten, ob die Pflanzen genießbar sind. Die Untersuchungsergebnisse können darüber hinaus in eine Karte der unterschiedlichen Belastungen einfließen, die besondere Belastungspunkte ausweist und ggf. Einschreiten ermöglicht. Auch diese Ergebnisse sollen auf einer eigens dafür zu schaffenden Internetseite veröffentlicht werden. **Wischtest auf Pflanzen und Dächern:** An anderen Flughafenstandorten ist es regelmäßig zu der Situation gekommen, dass sich auf Pflanzen, Dächern und Oberflächen Schmierfilme gebildet haben. Dies hat bei den Anwohnern regelmäßig Sorge ausgelöst, ob es sich um Kerosinreste oder Verbrennungsrückstände mit Schadstoffinhalten handelt. Für entsprechende Oberflächenkontamination gibt es verschiedene Quellen und Ursachen, die für den Bürger nicht erkennbar sind. Aus diesem Grunde sollte ein Programm aufgelegt werden, dass regelmäßig „Wischtests“ ausgeführt werden als Beitrag zur Umweltkontrolle, Belastungsfeststellung mit Schadstoffanalyse. Hierzu sind aber auch entsprechende organisatorische und materielle Voraussetzungen zu schaffen, und dies sollte möglichst frühzeitig geschehen und regelmäßig flächendeckend durchgeführt werden. Nur, wenn Belastungen erkannt werden, können auch Gegenmaßnahmen zur Vermeidung und zur Gesundheitsprävention eingeleitet werden.
30. **Gewässerkontrolle:** Exorbitant große Regen-Wassermengen werden durch die Versiegelung der Flughafenflächen über Vorfluter in die Zülowgrabenniederung und den Rangsdorfer See eingeleitet werden. Dieses Regenwasser wird sämtliche Schadstoffe der Region (Reifenabrieb, Schadstoffemissionen aus Kerosin et.) aufnehmen und in die Gewässer eintragen. Selbstverständlich sind Maßnahmen zur Reinigung vorgesehen, aber dennoch sollten die Gewässer, die ja auch der Erholung dienen und Landschafts- und Naturschutzgebiete beinhalten, regelmäßig kontrolliert werden, um fortlaufend den Zustand zu analysieren und frühzeitig Beeinträchtigungen zu erkennen und ihnen ggf. entgegenzuwirken. Dies ist umso wichtiger als das diese Gebiete der Naherholung für die betroffene Wohnbevölkerung zur Verfügung stehen und die Bürger eine schadstoffarme bzw. schadstofffreie Naherholung haben sollten. Ansonsten wären der Zweck und das Ziel der Naherholung verfehlt. Die Gesunderhaltung der Fischbestände ist wegen der Möglichkeit der Einschleppung in die Nahrungskette wichtig, da auf den Gewässern auch Fischerei und Angelsport betrieben werden. Die Fischbestände sind auch aus Naturschutzgründen wegen des Vogelschutzgebiets schadstoffarm bzw. schadstofffrei zu halten.