

## **Argumente in der Auseinandersetzung um den Flughafen Schönefeld und das Nachtflugverbot - Gerechtigkeit und Rechtsstaat im Widerstreit**

1. Die Planfeststellungsbehörde (PFB) sollte gemäß dem Urteil von 2006 prüfen, ob Nachtflüge unabweisbar sind und ob diese in den Tag hinein verlagerbar sind. Den Nachweis hat die Planfeststellungsbehörde – wenn überhaupt – nur für Regierungsflüge erbracht. Ein Nachtflugbedarf zu bejahen, bedeutet nicht, dass die Verlagerung von Flügen aus der Nacht in den Tag hinein ausreichend geprüft worden ist. Umlaufplanungen der Low-Cost-Carrier, die sich aus dem Nachtflugbedarf ergeben sollen, können Grundrechtsgefährdungen nicht rechtfertigen.
2. Eine standortspezifische Bedarfsanalyse und eine Berücksichtigung der Umweltkapazität des Flughafens (Beschränkung von Nachtflügen aufgrund hoher Siedlungsdichte) haben dem Planfeststellungsbeschluss nicht zugrunde gelegen.
3. Anders als beim Flughafen Heathrow ist keine Social Cost Benefit Analyses beim Flughafen Schönefeld durchgeführt worden. Ein prognostischer Vergleich der Kosten des Nachtfluges, der auch Gesundheits- und Umweltkosten mit einbezieht ist unterblieben.
4. Beim Flughafen München sind zu Beginn des Flugbetriebs 25 Flüge in einer Nacht für zulässig erklärt worden. Warum es angesichts der Siedlungsnähe und –dichte am Standort Flughafen Schönefeld 100 Flüge sein dürfen, wurde nicht aufgeklärt. Obwohl erhebliche Zweifel an den Prognosen des Flughafens geltend gemacht worden sind, ist eine zentrale Frage weder gestellt noch beantwortet worden: warum waren im Jahr 2004 „nur“ ca. 90 Flüge in der Spitzennacht für zulässig und wie können 2011 ca. 110 Flüge für unabweisbar angesehen werden.
5. Wie kann es sein, dass der Planfeststellungsbehörde massive Fehler nachgewiesen werden und diese Fehler nicht korrigiert werden müssen? Dürfen nachgewiesene Fehler unberücksichtigt bleiben? Kann ein planerischer Gestaltungsspielraum Handlungsfreiheit in jeder Hinsicht geben?
6. Für durch Nachtflüge im besonderen Maße (über 60 dB(A) Dauerschallpegel) belastete Grundstücke ist ein Übernahmeanspruch der Grundstückseigentümer anzusetzen. Dieses ist für den Verkehrsflughafen Leipzig entschieden worden. Der Planergänzungsbeschluss trifft hierzu keine Aussage. Zur Verletzung von Eigentumsrechten und zu Wertverlusten durch nächtlichen Fluglärm stellte das Gericht in der Verhandlung keine Fragen.
7. Das Bundesverfassungsgericht hat festgestellt, dass der Planfeststellungsbeschluss in der Festlegung des Wertermittlungstichtages rechtswidrig gewesen ist. Die Landesregierung missachtet die Auffassung des Bundesverfassungsgerichtes und hat den Wertermittlungstichtag bis heute nicht geändert. Der Wertermittlungstichtag hat Einfluss auf die Höhe der Verkehrswerte und damit auf die Höhe der Kostenobergrenze bei Schallschutzmaßnahmen. Schlafräume im Dachgeschoss können nur durch umfangreiche Schalldämmung geschützt werden. Bei einer Kostenobergrenze würde dieser Schutz entfallen und Bürger dem Fluglärm schutzlos ausgeliefert sein.
8. Warum sollen Eigentümer von bestehenden Gebäuden einen Abschlag beim Schallschutz von 3 dB(A) hinnehmen? Warum wird nicht über eine Sicherheitsmarge von 5 dB(A) zu Lasten des Flughafens gesprochen? Sollten die Betroffenen sehr gut geschützt werden oder sind diese Worte nur Lippenbekenntnisse der Brandenburgischen Landesregierung?
9. Wie kann es Gerechtigkeit in einem Verfahren geben, das ausschließlich die Luftverkehrsseite begünstigt? Was ist die Gesundheit der Bürger der Brandenburgischen Landesregierung wert?
10. Warum sollen fluglärm-betroffene Bürger politische Entscheidungen zum Nachtflug akzeptieren, wenn der Flughafen noch nicht einmal das gerichtlich festgelegte Schutzniveau für den Tagesschutz umsetzt und Bürger bewusst in die Irre geführt werden?