



BVBB

Bürgerverein Brandenburg-Berlin e.V.

Anerkannt als gemeinnütziger Verein
Parteienunabhängig - für Bürgerrechte

BVBB-Zentrale: Wilhelm-Grunwald-Str. 48-50, 15827 Blankenfelde

Telefon: 0 33 79 / 20 14 34 · Telefax: 0 33 79 / 20 14 35

Sprechzeiten: Donnerstag 14.30 - 18.00 Uhr

www.bvbb-ev.de und www.planfeststellungsverfahren.net

Hier lesen Sie, was Sie so oder überhaupt nicht durch die Medien erfahren!

INFO 58

Blankenfelde, im Oktober 2010

Aufruf zur Durchsetzung eines BBI-Baustopps

Wer den Fluglärm nicht will, muss gegen die Fertigstellung des Rohbaus eines BBI am Standort Schönefeld kämpfen.

Wer den Flughafen am Standort Schönefeld will, aber nicht den Fluglärm über seinem Kopf und damit dafür eintritt, den Fluglärm anderen zuzumuten, der bekennt sich als besserer Mensch und gleichzeitig zu niederen Instinkten.

Wer sich nicht dem Vorwurf aussetzen will, ein Vertreter niederer Instinkte zu sein oder eine egoistische Charakterhaltung zu pflegen, der muss jetzt bereit sein, einen Baustopp des Pleiten-, Pech- und Pannen-BBI zu fordern und mithelfen, diese Forderung auch durchzusetzen.

Wer nicht will, dass unverantwortliche Politiker ihr unwürdiges Spiel von Lügen, Faktenvertuschung und Volksverdummung weiter treiben, der muss sich zu einem Baustopp bekennen. Bekennen heißt dann, so zu protestieren, wie es die Bürger gegen das ebenfalls verlogene Projekt Stuttgart 21 tun.

Alle Bürger, die mit der politischen Irrsinnentscheidung, mit einem Flughafen über 200.000 Menschen zu verlärmern, nicht einverstanden sind, müssen sich jetzt organisieren und der unglaublich gewordenen Politik demonstrieren: Wir sind das Volk.

BBI und Stuttgart 21 – ein politisches Strickmuster

„Es wurde über 20 Jahre geplant, Experten und Gutachter waren beteiligt, Gerichte haben Planung und Fachplanungsrechtssetzungen bestätigt, Parlamente in Kommunen und in Ländern haben demokratisch entschieden. Über aufwändige Planfeststellungsverfahren wurden die Bürger in Anhörungen beteiligt, sie durften sich schriftlich mit Einwendungen und Sorgen zu Wort melden. Wir haben Broschüren zur Information gedruckt und die Medien haben berichtet. Jeder, der es wissen wollte, konnte wissen, was wir wollen. Jetzt muss Schluss sein, es ist alles rechtens, und im Rechtsstaat geht es nun mal nur so, wenn große Infrastrukturprojekte wie Atomkraftwerke, Kraftwerke, Straßen, Bahnhöfe und Flughäfen gebaut werden.“

Diese politische Leier kennen wir. Sie wird in allen Variationen gespielt, wenn die Bürger plötzlich feststellen: Wir wollen das Projekt nicht! Wenn sie Widerstand entwickeln, werden sie mit aller Härte, die die Staatsallmacht hergibt, einschließlich Polizeiknüppel, zur „Ordnung“ gepresst. Mit Appellen an die lieben Bürger wird propagiert: Wir haben schon so viel Geld für das Projekt ausgegeben, so viel Arbeitsplätze geschaffen, jetzt gibt es kein Zurück mehr.

Doch der Widerstand formiert sich, wird politisch gefährlich. Es drohen Postenverluste, Abwahlen von Regierungen und gleichzeitig bieten sich Chancen für Oppositionsparteien und politische Trittbrettfahrer. Dann wächst die Angst der Machtinhaber und verbissener Verteidiger von Projekten. Sie befürchten den für sie „größten anzunehmenden Unfall“ (GAU), den Verlust von Macht und Posten. So plötzlich, wie die Bürger ihr „Nein“ entdeckten, entdecken nun die politischen Akteure, dass der Verzicht auf grandiose Einweihungsfeiern eben kein GAU ist. Plötzlich ist ein Verzicht auf Projekte nicht mehr der Untergang Deutschlands, Verarmung einer Region oder gar der Zusammenbruch der Versorgung. Es ist dann auch kein Problem mehr, wenn nun Milliarden an Steuergeldern „in den Sand“ gesetzt werden. Genau so schnell, wie der Bau beschlossen wurde, wird dann auch die Stilllegung verfügt. Für diese Art von Politikkomik gibt es wunderbare Beispiele:

**SO MIT UNS
NICHT**

- geplanter Bau eines Atomkraftwerkes in Wyhl/Breisgau, bereits investiert annähernd 1 Mill. DM, gestoppt durch Ministerpräsident Lothar Späth 1983. Begründung: brauchen wir nicht mehr. Heute ist die Baufläche ein Naturschutzpark.
- Wiederaufbereitungsanlage für Kernbrennstäbe in Wackersdorf/Bayern. Baubeginn 1985, 1988 Bürgerproteste und Widerstand mit 2 Toten und vielen Schwerverletzten. Alle Bauschritte waren „höchststrichterlich“ bestätigt und mit Parlamentsentscheidungen gedeckt. Plötzlich, im Mai 1989, brauchte die Stromindustrie die Anlage kurz vor ihrer Fertigstellung nicht mehr. Unter Ministerpräsident F.J. Strauß wurde die Fertigstellung aufgegeben. Bis dahin wurden 10 Mrd. DM investiert.
- Schneller Brüter in Kalkar/Niederrhein, als Nonplusultra der Stromerzeugung bezeichnet. Baubeginn Anfang der 70er Jahre begleitet von Parlaments- und Gerichtsentscheidungen. Alles rechtens und demokratisch. Dann Proteste und Widerstand. Es wurde weitergebaut bis zur Fertigstellung. Das unlösliche Kühlmittel lief schon durch die Rohre. Dann im März 1991 das politische AUS durch Wissenschaftsminister Riesenhuber (CDU). Grund: Die Industrie brauchte diese Atommaschine nicht mehr und die Politik befand sie als zu riskant. Investment sicher über 6 Mrd. DM. Heute ist die Anlage ein Vergnügungspark mit Wunderland.
- Dann gibt es noch Mülheim/Kärlich am schönen Rhein. Da steht ein fertiges, einsatzbereites Atomkraftwerk, das seinen Betrieb nicht aufnehmen darf. Grund: Bürger haben mit Protesten und unter Anrufung von Gerichten die Inbetriebnahme verhindert. Investment sicher über 4 Mrd. DM. Heute eine hohe Einnahmequelle für Bewachungsinstitute auf Ewigkeit.
- Man kann es auch etwas kleiner haben, wenn es um in den Sand gesetzte Projekte geht. Da ist Brandenburg ein Musterland. „Chip-Fabrik in Frankfurt/Oder, Chemie Spremberg, Cargo-Lifter, klingen sofort in den Ohren. Auch hier Hunderte Mio. EUR in den Sand, wegen Unfähigkeit im Umgang mit Steuergeldern. Wer jetzt schreit: BBI muss weiter gebaut werden, es ist schon so viel Geld drin, im Falle einer Umnutzung steht die Region vor einer regionalen Katastrophe, der muss sich vorhalten lassen, sich nicht an Beispielen orientieren zu wollen. Alle aufgegebenen Projekte, in den Sand gesetzte Milliarden haben nicht zu Katastrophen und einem Untergang Deutschlands geführt, wie einst politisch propagiert. Eher wäre es zu Katastrophen gekommen, wenn sie in Betrieb genommen worden wären. Ein Glück für Deutschland und die betroffenen Regionen, dass Widerstand der Bürger politischen Unfug in Schranken verwiesen hat. Dadurch sind eben auch die Demokratie und der Rechtsstaat nicht untergegangen. Im Gegenteil!

Wenn nun der Weiterbau des BBI gestoppt würde, der Rohbau und die Infrastruktur für ein anderes Projekt (siehe) zur Verfügung stünde und ein BBI, der seinen Namen verdient, in Sperenberg neu gebaut, privat finanziert und betrieben würde, dann wäre das eine wirkliche Zukunft. Eine ganze Region würde aufblühen, es gäbe keine Hunderttausende Menschen, die vom Fluglärm und Schadstoffen belastet werden. Dann könnten wirklich Arbeitsplätze geschaffen werden, die ein Flughafen generiert, der ausbaufähig ist und als Drehkreuz internationale Qualität hat. Für Berlin/Brandenburg würde es keine Verluste an Flugbetrieb geben, selbst wenn ein neuer BBI in Sperenberg erst in 15 Jahren fertig würde. Die vorhandenen Start- und Landebahnen in Tegel und Schönefeld reichen aus, um auch 35 Mio. Passagiere/Jahr in die Luft zu bringen. Die jetzt betroffenen Bürger, ihre Kinder, hätten aber eine Perspektive, eine nähere Zukunft ohne Fluglärm und keine Ewigkeit mit Fluglärm.

Der organisierte Volksbetrug

Über ein Jahrzehnt wurde nicht hingehört, wenn der BVBB voraussagte, was jetzt aus der politischen Dunkelkammer das Licht des Tages erblickte. Auf Anhörungen zum Planfeststellungsbeschluss „Baurecht BBI-Schönefeld, in Einwendungen von Betroffenen, in der mündlichen Verhandlung (März 2006) vor dem Bundesverwaltungsgericht, auf Protestveranstaltungen, ständig hat der BVBB darauf aufmerksam gemacht, dass die Behauptungen von Wowereit und Co. unwahr sind, mit der Schließung der Flughäfen Tegel und Tempelhof würden die Berliner vom Fluglärm befreit. Mit dieser Propagandaaussage waren die Westberliner aber sehr wohl zufrieden. Sie haben gehofft und geglaubt, dass Fluglärm und der Dreck von Schadstoffen nur die Menschen in Treptow-Köpenick und in den Landkreisen Dahme-Spree und Teltow-Fläming treffen würde. Da wohnen ja nur „Ossis“, mit denen man schon fertig wird, so die Mentalität der Wowereits. Mit dem West-Bürgertum dürfen wir aber keinen Streit anfangen, es nicht zur Unzeit darüber aufklären, wie sie auch vom Fluglärm betroffen werden, das halten wir politisch nicht durch, so haben sie kalkuliert. Zielgenau haben die Wowereits auf das St. Florians-Prinzip spekuliert. Sie wussten genau: Wenn zur Unzeit bekannt wird, was jetzt bekannt ist, dann wäre ihr Blütenrausch von einem „stadtnahen Großflughafen“ am Standort Schönefeld ein Alptraum geworden.

Es gehört zur Wahrheit, dass es der BVBB war, der diese politischen Trautänzer erwischt hat und viele Menschen, die sich in der Sicherheit der Fluglärmbefreiung gesonnt haben, aus Träumen erwachen ließ und Gewitterwolken vor die Sonne geschoben hat.

**SO MIT UNS
NICHT**

Zu den Fakten:

- Im Oktober 1998 hat die Deutsche Flugsicherung“ (DFS) der Flughafengesellschaft und dem Brandenburgischen Verkehrsministerium schriftlich unmissverständlich mitgeteilt: Eine Nutzung der beiden geplanten Start- und Landebahnen im parallelen An- und Abflugsystem ist nur mit Abflügen möglich, die nach Start um 15° nach links abschwelen. Damit war klar, dass auch die Regionen des südlichen Berlins überflogen werden müssen. Dieses Dokument hat der BVBB am 24. Sept. 2010 auf einer Pressekonferenz öffentlich gemacht.
- Auf besagter Pressekonferenz hat der BVBB auch ein weiteres Dokument den Pressevertretern zur Kenntnis gebracht. Es handelte sich um eine Faktendarstellung von fleißigen Beamten des brandenburgischen Infrastrukturministeriums, die die „Spitze des Hauses“ warnend darauf hingewiesen haben, dass das Thema Flugrouten von den Bürgern - BVBB wollten sie nicht schreiben - von der Anhörung zum Planfeststellungsantrag 2001 in Berlin-Oberschöneweide in schriftlichen Einwendungen, bis hin zur mündlichen Verhandlung über den Planfeststellungsbeschluss vor dem Bundesverwaltungsgericht (März 2006) immer wieder angemahnt wurde. Stolz schrieben die Beamten dann aber auch: „Das Bundesverwaltungsgericht hat sich der Meinung der Behörde angeschlossen, nach der die Flugroutenregelung einem besonderen, eigenständigen Rechtsverfahren unterliegt“
- Dem Kartenwerk aus dem Planfeststellungsbeschluss war zudem zu entnehmen, dass die Planfeststellungsbehörde sich sehr wohl mit den Flugrouten auseinandergesetzt hat. Solche Routen, allerdings nur in Richtung Süden, sind eingezeichnet. Warum nur in Richtung Süden, ist klar. Die „besseren Menschen“ in Lichtenrade, Teltow, Stahnsdorf, Berlin-Zehlendorf oder Wannsee sollten im Tiefschlaf der Freude über einen nahen BBI gehalten werden. Überhaupt, den Berlinern sollte verschwiegen werden, dass das Stadtgebiet auch nach Schließung von Tegel und Tempelhof durch vom BBI angeflogene und startende Flugzeuge überflogen wird. Die politischen Schwadronierer der Planfeststellungsbehörde verkauften das Märchen von einer unglaublichen Entlastung Berlins durch Fluglärm.
- Nach den Beweisen, die der BVBB vorgelegt hat, war dann auch klar, dass die Einlassungen, an der Spitze Frau Senatorin Junge-Reyer und der vormalige Leiter der Planfeststellungsbehörde und jetzige Staatssekretär Bretschneider, nach der weder sie noch verantwortliche Politiker etwas davon gewusst haben, dass der Fluglärm solche Ausmaße annimmt, als Lügegebäude zusammenbrach.
- Fortsetzung der Märchenstunde war dann die Beschuldigung der Fluglärm-Neu-Betroffenen, dass sie sich nicht um die kommenden Flugrouten gekümmert haben. Nach ausgebrochener Wut über diese Beschuldigung musste dann ein neuer Schuldiger her. Die eigene Verantwortungslosigkeit und Vertuschungspolitik wurde so auf die „Deutsche Flugsicherung“ abgeschoben. Ausgerechnet auf eine Behörde, die zum denkbar frühesten Zeitpunkt die Wowereits vor den Fluglärmfolgen der Standortes „Schönefeld“ gewarnt hatte.

Einigkeit macht stark

„Wie die Pilze schießen sie nun aus dem Boden“, die Bürgerinitiativen aus den Regionen, die nun die Wahrheit über den BBI Fluglärm kennen. Die Ruhe, gespeist aus der Annahme, dass man selbst nicht betroffen ist, ist vorbei. Die nun betroffenen Menschen entwickeln ein Gefühl dafür, welche Gefühle und Ängste die Betroffenen zwischen Müggelheim/Gosen und Ludwigsfelde seit über 10 Jahren haben. Ob sie wollen oder nicht und noch nicht daran glauben, dass sie nun auch „zum Club“ gehören, sie sollten fest damit rechnen, dass der Kelch an ihnen nicht vorübergeht. Darum ist es richtig, Widerstand zu organisieren. Falsch und zur Freude der Politik wäre es aber, wenn in diesem Widerstand jede Bürgerinitiative ihre eigene Suppe kocht. Der BVBB weiß aus Erfahrung: Nur Einigkeit macht stark, nur eine Bürgerinitiative, die sich nicht vor politische Karren spannen lässt, ist eine Bürgerinitiative. Nur geschlossen organisiert können die Geldmittel beschafft werden, die absolute Voraussetzung für den Einsatz rechtlicher Mittel und gut organisierter Arbeit sind.

In diesem Wissen hat der BVBB allen Neu-BI's sein Know-how, seine Hilfe angeboten. Der BVBB sieht ein großes Feld der Zusammenarbeit, von der Verhinderung eines Nachtflugs bis hin zu einem Baustopp des BBI.

Die Wahrheit contra Ausreden und Lügen

- Niemand, der politisch Verantwortlichen kann sich damit herausreden, dass man aus der Planfeststellung die potentielle, tatsächliche Lärmbelastung nicht entnehmen konnte. Die gängige Berufung auf Kartendarstellungen mit Geradeausflügen als festgelegte Flugrouten, ist eine willkürliche Fehlinterpretation. Die hier gezeigten Lärmumgriffe (Isophone) zeigen lediglich die Schutzzonen, die sich zwangsläufig aus den Geradeausanflügen nach Regeln des Instrumentenanflugs ergeben (12 NM vor Aufsetzpunkt). Eine Flugroutenregelung hat es darum im Planfeststellungsbeschluss nicht gegeben.
- Die Behauptung einer Geradeausflugroutenfestlegung im Planfeststellungsbeschluss ist zudem rechtsirrig. Das Bundesverwaltungsgericht hat in einer Flugroutenentscheidung (04.05.2005-4c 6/04) für Recht erklärt:

**SO MIT UNS
NICHT**

„...Die Festlegung von Flugrouten ist in erster Linie ein Instrument des Sicherheitsrechtes, das der sicheren Abwicklung des Flugverkehrs dient...“

- Für das Flugsicherheitsrecht ist die DFS/Luftfahrtbundesamt und nicht die Planfeststellungsbehörde, die Fluglärmkommission oder die Politik zuständig.
- Aus dem Planfeststellungsbeschluss konnte entnommen werden, dass als vorläufige Kapazität für den BBI 360.000 (in ferner Zukunft über 500.000) Flüge/Jahr genehmigt sind. D.h.: 1.000 Flüge/24 Stunden davon ca. 10% in der Nachtrandzeit/Nacht. In den Hauptbetriebszeiten (6:30 bis 9:00 Uhr und 18:00 bis 21:30 Uhr) sind damit S- und L-Belegungen im Minutentakt zwangsläufig. Die FBS wird darauf bestehen, wenigstens 85 Flüge/Stunde abfertigen zu können.
- Aus der Planfeststellung konnte entnommen werden, dass die Flugzeuge, landende wie startende, über Ludwigsfelde von Norden kommend eindrehen bzw. nach Norden fliegend abdrehen.
- Die sich daraus ergebenden Flugerwartungsgebiete konnten, einschließlich Wannsee, mit Flügen bei ca. 3000 ft (ca. 1000 m) bis max. 6000 ft (ca. 2000 m) leicht errechnet werden.
Selbst bei Geradeausflug über Blankenfelde/Mahlow, Diedersdorf und Ludwigsfelde wären die Flugzeuge dann bei West-Südwest-, Süd-, Nordwest-, Nordost- oder Ostflugrichtung über Kleinmachnow und Teltow geflogen. Hinzu kommt die für Starts maßgebliche Windrichtung bei über 60% Westwind. Gleich, welche Flugroutenregelung am Ende steht: Blankenfelde/Mahlow, Waltersdorf, Bohnsdorf, Schulzendorf und Eichwalde werden Höchstbelastungen des Fluglärms (zwischen 85 und 70 dBA) ertragen müssen.
- Die über Jahre von der Politik verbreitete Behauptung, dass mit BBI-Schönefeld Berlin nicht mehr überflogen wird, in Berlin und dem Berliner Südwesten keinen Fluglärm erzeugt wird, war eine Lüge. Dies gilt so auf jeden Fall für die Politiker und die Planfeststellungsbehörde, die „wussten“ oder „wissen mussten“, dass Berlin und der Südwesten auch in Zukunft überflogen wird. Sie wollten einen „stadtnahen Flughafen“. Konsequenz aus dieser Tatsache ist die Lage von beiden S und L zwischen Siedlungsbändern und dem Stadtrand. Diese Konsequenz bestimmt den Flugbetrieb/Routen. (Nicht nur Wowereit und Platzeck, als Mitglieder des AR der FBS wussten von den Folgen).
- Ab welcher Größenordnung Schutz gegen Fluglärm gewährt wird, regelt §2 des „Gesetz gegen Fluglärm“ vom 31.10.2007. Je nach Tag – oder Nachtschutzanspruch wurden Lärmwerte zwischen 68 und 53 dBA festgelegt. Alle darunterliegenden Werte gelten als Belästigungen, die nicht schutzwürdig sind.
- Die DFS hatte 1998 ff die FBS und Planfeststellungsbehörde in mehreren Schriftstücken auf die Notwendigkeit des 15°-Abfluges hingewiesen. Diese Notwendigkeit haben FBS und Planfeststellungsbehörde „erzungen“, weil sie auf „gleichzeitigen, unabhängigen Abflügen“ bestanden. Sie wollten auf keinen Fall eine Kapazitätseinschränkung der L und S. Dabei wussten sie, dass eine optimale Lärmentlastung zu einer Einschränkung der Kapazität von bis zu 50% in Spitzenzeiten führen würde.
- Nach heutigem und wohl auch künftigem Flugplan fliegen über 90% der Flugzeuge in westliche Richtungen. BBI ist eben kein „Ostdrehkreuz“ sondern generell nur ein „point-to-point-Flughafen“ mit überwiegenden Anflügen auf westdeutsche bzw. westeuropäische Flughäfen. Mit diesen Flugrichtungen steht dann auch die Belastungsrichtung fest.
- Im laufenden Verfahren, vom BVBB vor dem Bundesverwaltungsgericht erzwungen, zu einer neuen Regelung des Nachtflugverkehrs, hat das Land Brandenburg bis zu 113 Flüge zwischen 22:00 bis 0:00 und 5:00 bis 6:00 Uhr beantragt. D. h.: in der sogenannten Nachtrandzeit Überflüge im Minutentakt. 40 vom BVBB organisierte Kläger klagen gegen diesen Nachtfluganspruch der FBS, als Vertreter der Gesellschafter, Berlin, Brandenburg, Bund. Nach Auskunft des Bundesverwaltungsgerichts soll über die Klage im ersten Halbjahr 2011 entschieden werden.
- Zwei weitere Themen in der „Schweigespirale“ sind die unglaublichen Schadstoffbelastungen als Folge der Kerosinverbrennung und die vorprogrammierte Unwirtschaftlichkeit des BBI. Je nach Einnahmen durch Start-Landegebühren, aus non-aviation-Erlösen und der Belastung durch Zinsen und Tilgung der Kredite (schon über 2 Mrd. €) belaufen sich die Verpflichtungen, ohne Regiekosten, nach Expertenberechnung auf bis zu 200 Mio. €/Jahr, bei Umsätzen von bis zu 300 Mio. €/Jahr.

Bis heute gibt es keinen belastbaren Nachweis über eine Finanzierungsdeckung. Durch die heimliche Hoffnungsrechnung einer Steuerfinanzierung/Subventionierung wird die EU-Wettbewerbsbehörde einen Strich machen. Nach EU- Recht sind solche Finanzierungen/Subventionierungen wegen Wettbewerbsverzerrungen untersagt.

**SO MIT UNS
NICHT**