

Thementag der Neuen Aktion (NA) am 15. Sept. 2012

Beginn war um 10 Uhr. Der Gasthof „Zur Eiche“ in Blankenfelde bot den Rahmen der Veranstaltung.

NA hatte als Ziel der Veranstaltung keine Protestkundgebung, sondern eine fachliche Information an fachlich interessierte Teilnehmer konzipiert. Für dieses Ziel hat NA Referenten gewinnen können, die für sich in Anspruch nehmen durften, die anstehenden Themen als Experten vorzutragen.

Erster Vortragender war Prof. Augustin, der als „Lärmpapst“ in ganz Deutschland bekannt ist und selbst zu den Betroffenen des BER zählt.

Seine Ausführungen wurden von einer Präsentation begleitet, die wir mit freundlicher Genehmigung von Prof. Augustin hier im Downloadbereich anbieten.

Der Vortrag war wissenschaftlich aufbereitet und verdeutlichte einmal mehr, dass Lärm, speziell Fluglärm, uns alle schädigt. Prof. Augustin bewies, dass alle Fluglärmrechnungen, die die FBB und das Land Brandenburg verantworten müssen, wissenschaftlichen Kriterien nicht standhalten. Insbesondere im Hinblick auf den angebotenen passiven Lärmschutz wirken sie wie organisierter Betrug zum Nachteil der Anspruchsberechtigten auf passiven Lärmschutz. Darum ist es nun unerlässlich, die Berechnungen für den Lärmschutz neu vorzunehmen. Erste Voraussetzung hierfür ist aber, dass die Prognose für den erwarteten Flugbetrieb nach 2020 als Grundlage für die Berechnungen endlich vorgelegt werden.

Wie massiv die Gesundheitsgefährdungen durch Fluglärm sind, war dem zweiten Vortrag von Anästhesiearzt Ronald Thoms zu entnehmen. Gewohnt verständlich setzte dieser Vortrag nahtlos an den von Prof. Augustin an und belegte die gesundheitlichen Folgen des Fluglärms anhand wissenschaftlicher Studien aus der Sicht des fachkundigen Mediziners. Er erklärte, dass es neben den bekannten gesundheitlichen Folgen des Fluglärms (erhöhter Medikamentenverbrauch, Bluthochdruck, Schlafstörungen usw.) auch Folgen für die Lernfähigkeit der betroffenen Kinder gibt. Diese Folgen sind praktisch tabuisiert. In keine Rechnung gingen auch die Folgekosten aus Fluglärmerkrankungen ein.

Eins konnte jeder der interessierten Zuhörer beiden Beiträgen entnehmen: Der falsche Standort des BER wird eine ganze Region krankmachen und vielen Generationen nicht nur die **Lebensqualität** nehmen, sondern auch **Lebenszeit**.

Nach der Mittagspause begann der „politische Block“, in dem Rainer Genilke, CDU-Landtagsabgeordneter und Leiter des BER-Fachausschuss der CDU-Landespartei, in den folgenden 2 Stunden Vortrag und Diskussion deutlich macht, welche gigantischen Fehlentscheidungen bezüglich des BER getroffen wurden und nach wie vor getroffen werden.

Es wurde R. Genilke aber auch unmissverständlich vermittelt, dass die Betroffenen, wie auch NA, erwarten, dass die derzeit stattfindenden Umbrüche in der Brandenburger CDU nicht die CDU-Position zum BER negativ beeinträchtigen. Unter Frau Dr. Ludwig hat die CDU mit Respekt vor den Betroffenen und den BIs Vertrauenskapital aufgebaut, das nun in Gefahr ist, verspielt zu werden. Rainer Genilke sieht keine Entwicklung, die auf eine Kursänderung der CDU deutet. Wir

bleiben dabei: der Standort Schönefeld ist eine Fehlentscheidung, der unvollendete Bau des BER ist ein Desaster, für das die Verantwortlichen bestraft werden müssen, eine 3. Piste kommt mit uns nicht in Frage, über die Folgen eines neuen Standortes müssen Fachleute und nicht Politiker entscheiden. Genilke kritisierte aber auch, dass die Bürgerinitiativen der CDU nicht aufgegriffen haben, Das gälte z. B. auch für eine Verhinderung der Entwidmung des Standortes Sperenberg oder die Forderungen nach einem Runden Tisch aller Verantwortlichen einschließlich der Bürgerinitiativen, sowie der Forderung nach einem Rechtshilfefonds (300 000 €), aus dem Kosten der Betroffenen für ihre Rechtswahrnehmung finanziert werden sollen.

Dr. Frank Welskop, Autor des Buches „BBI - ein neuer Berliner Bankenskandal?“, zerlegte dann das Desaster von Finanzierung und Kosten für den BER. Seine Beweisführung zu den Kostenbelastungen des BER, zur Finanzierung der Milliardenkredite, belegte, dass der Traum von einem wirtschaftlichen BER ein Alptraum ist. Gleich, welches Finanzierungskonzept nun auch für die Kostensteigerung des BER von ursprünglich 2,4 Milliarden Euro umgesetzt wird, es bleibt dabei: Die von der EU zu genehmigende Subvention muss der Steuerzahler aufbringen. Neben den schon heute finanzierten Altschulden steht nun die Finanzierung von insgesamt weit über 3 Milliarden Euro für die Kredite zur Fertigstellung des BER an. Ob und in welcher Höhe die Belastungen durch die Erhöhung des Eigenkapitals durch Berlin, Brandenburg oder den Bund, bzw. durch Darlehen oder Bankkredite erfolgt, immer geht es um weitere 1,2 Milliarden Euro aus den Haushalten von Bund und Ländern. Dabei wird verschwiegen, dass der Finanzierungsbedarf für die Tilgung sicher über ein Jahrzehnt mit jährlichen Belastungen von im schlimmsten Fall an die 300 Millionen Euro/Jahr gehen kann. Gleich, ob sich der jährliche Umsatz der FBB von heute ca. 280 Millionen Euro in Richtung auf 500 Millionen Euro im nächsten Jahrzehnt entwickelt, die FBB wird die Finanzierungskosten nicht verdienen. Damit ist klar, das Finanzierungsdesaster wird noch sehr lange die FBB belasten, selbst wenn das „Baudesaster“ schon lange vergessen ist.

Ferdi Breidbach sprach zum Schluss der Vortragenden an diesem recht langen, aber informativen Tag.

Er stellte die Alternativen zum BER-Standort vor und machte deutlich, dass nur der Standort das Grundübel und verantwortlich für die unerträglichen Folgen für die betroffenen Menschen ist.

Der kommende notwendige Ausbau des zu kleinen BER, mit der Konsequenz einer 3. Piste zur Bewältigung des geplanten Flughafenwachstums für über 360 000 An-/Abflüge/Jahr, wird die Belastungen für die Anwohner praktisch verdoppeln. Dazu sind weitere Milliarden an Investitionen notwendig. Es muss also auch in Zukunft gutes Geld schlechtem hinterher geworfen werden, wenn es keine Einsichten der politischen Klasse gibt. Der weitere Ausbau mit den damit verbundenen Finanzierungskosten und eine Minderung der Fluglärmbelastung sind möglich. Voraussetzung ist die Verdrängung der Billigflieger an einen anderen Standort. Damit würden für den BER ohne Kosten die Kapazitäten frei, die einen Ausbauverzicht möglich machen. Der BER könnte für dann ca. 12 Mio. Passagiere in Betrieb genommen werden und die Zahl der Überflüge um fast 50%, auf lange Jahre, reduziert werden. Es wäre so möglich, die Standortfehlentscheidung durch Neuplanung eines neuen Standortes zu korrigieren und das Wachstum bis zur Kapazitätsgrenze von 24 Mio. Passagiere ohne zusätzliche Kosten aufzufangen. Das von Ferdi Breidbach entwickelte Konzept des BVBB „Zentralflughafen für

Deutschland“, einschließlich der Nachnutzung des BER (www.ber-na.de), ist so umsetzbar. (Die Präsentation von Ferdi Breidbach wird auch auf unserer Webseite eingestellt)

Die Veranstaltung endete nach 18:00 Uhr. Die zu allen Beiträgen der Referenten folgende Diskussion fand auf fachlich hohem Niveau statt. Das Konzept der Tagung, die grundsätzlichen Probleme zum BER-Desaster zusammenhängend zu diskutieren, ist aufgegangen.

Wir bedanken uns bei allen Interessierten für die Diskussionen und Fragen im Anschluss an die Beiträge und bei allen Vortragenden für die hervorragend aufbereiteten Informationen und die kompetente Beantwortung aller Fragen aus dem Publikum.

Werner Gerhardt