

## **10 Gründe gegen einen Volksentscheid zur Nachtflugregelung am BER**

**und die Begründung für ein richtiges Ziel gegen Nachtflüge:**

### **Der BER-Standort muss weg!**

#### **1.**

Es gibt einen rechtskräftigen Planfeststellungsbeschluss (2004) mit dem Segen des Bundesverwaltungsgerichtes (2006) und einen rechtskräftigen „Ergänzenden Planfeststellungsbeschluss Nachtflugregelung“ (Okt. 2009), ebenfalls bestätigt durch die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichtes (Okt. 2011). Diese rechtskräftigen Entscheidungen sind Grundlage der Nachtflugregelung für den BER nach seiner Inbetriebnahme.

#### **2.**

Die Rechtslage ist die Umsetzung des politischen Willens durch den „ergänzenden Planfeststellungsbeschluss Nachtflug BER“ und die höchstrichterliche Entscheidung, nach der der BER-Schönefeld in den Nachtzeiten zwischen 22:00 Uhr und 0:00 Uhr sowie 5:00 Uhr und 6:00 Uhr über 100 Flüge genehmigt hat. Ob diese Nachtflugrechtsgrundlage durch die anstehende Klage beim Bundesverfassungsgericht aufgehoben wird, ist offen.

#### **3.**

Die Gesellschafter der Flughafengesellschaft (FBB), das Land Berlin (37%), das Land Brandenburg (37%) und die Bundesrepublik (26,0%) bezeichnen die Begrenzung der Nachtruhe auf fünf Stunden als unabdingbar. Diese Unabdingbarkeit begründen sie mit einer nicht erreichbaren Wirtschaftlichkeit des BER, wenn diese Nachtflugregelung nicht umgesetzt wird. (Hierzu unter „Aktuelles“: „Hintergrund und Wahrheiten..“ sowie die Anlage „121207NachtflugHintergMedien“ auf unserer Webseite: [ber-na.de](http://ber-na.de))

#### **4.**

Die Gesellschafter Berlin und Brandenburg haben sich über den Staatsvertrag auf eine ‚Gemeinsame Luftfahrtbehörde‘ verständigt, die auch für die Umsetzung der Nachtflugregelung zuständig ist. Diese gemeinsame Luftfahrtbehörde ist eine „Auftragsverwaltung“ (§31, 31a bis 31c Luftverkehrsgesetz) der Luftfahrtabteilungen des Bundesverkehrsministers. Im Zweifel hat darum immer der Bundesverkehrsminister das letzte Wort.

#### **5.**

Jede - auch politisch gewollte - Änderung der bestehenden rechtlich abgesicherten Nachtflugregelung ist nur durchsetzbar, wenn nach Staatsvertrag zwischen Berlin und Brandenburg beide Länder eine Änderung wollen und beantragen. In diesem Fall muss von den Gesellschaftern die Frage neu beantwortet werden, welche Auswirkungen jede Änderung auf die Wirtschaftlichkeit hat. Nur wenn alle drei Gesellschafter - auch der Bund – zustimmen, kann eine Neuregelung des Nachtfluges beantragt werden.

6.

Die ‚Gemeinsame Luftfahrtbehörde‘ muss dann einer erneuten Änderung des Teils des Planfeststellungsbeschlusses zustimmen, der den Nachtflug neu regeln soll. Dies setzt aber auch schon voraus, dass die Planfeststellungsbehörde bereit ist, den Antrag auf Neuregelung nach Anforderung der Gesellschafter, der FBB oder der Brandenburgischen Landesregierung, durch die neue Nachtflugregelung zu ändern.

7.

Im undenkbaren Fall einer Verständigung der Gesellschafter, der Landesregierungen und der Zustimmung von Planfeststellungsbehörde und der ‚Gemeinsamen Luftfahrtbehörde‘ muss dann die Luftfahrtbehörde, der Bundesminister für Verkehr, so auch der Flughafenkoordinator (§ 31 a LuftverkG) die Zustimmung zur Neuregelung erteilen. Auch diese „Neuregelung“ kann dann wiederum, auch von der FBB oder Betroffenen, beklagt werden.

8.

Es ist völlig illusorisch, anzunehmen, man könne die Wahrheit über die Zahnlosigkeit eines Volksentscheides vertuschen. Mit einem erfolgreichen Volksentscheid zugunsten einer anderen Nachtflugregelung (z. B. Nachtruhe von 22:00 Uhr bis 6:00 Uhr) wird der „Mechanismus“ dieses Genehmigungsverfahrens und der notwendigen vorausgehenden politischen Entscheidungen nicht außer Kraft gesetzt. Dies gilt insbesondere für die Annahme, dass ein Volksentscheid in Brandenburg, der sich nur an die Landesregierung/Landtag richten kann, rechtsverpflichtende Wirkungen für die Berliner Landesregierung oder die Bundesregierung hätte. Hat er aber nicht!

9.

Vor diesem Hintergrund macht ein Volksentscheid in Brandenburg nur Sinn, wenn seine Wirkung auf Bundesregierung/Bundestag und den Senat von Berlin/Abgeordnetenhaus dahin geht, dass sich Berlin und der Bund dem Ergebnis des brandenburgischen Volksentscheides freiwillig beugen und dann Einfluss auf die beteiligten Behörden nähmen, eine neue Nachtflugregelung als Ergebnis des Volksentscheides umzusetzen.

10.

Die BI-Volksentscheid-Propagandisten um den Kleinmachnower Matthias Schubert sind nun in der Pflicht zur Bringschuld. Sie müssen beweisen, welchen Sinn vor dem Hintergrund der politischen Gegebenheiten und der Behördenanforderungen ein Volksentscheid hat. Sie müssen beweisen, dass die Zahl der erforderlichen über 500 000 Unterschriften erreichbar ist, und wenn ja, welcher finanzielle, organisatorische und personelle Aufwand dafür nötig ist. Die BIs sind insgesamt in der Pflicht, sich nicht von einer aktionswilligen Minderheit majorisieren zu lassen, die wieder einmal Hoffnungen weckt, Menschen emotionalisiert und so zu sinnloser Arbeit zwingt. Diese Menschen haben schon und werden auch erneut erfahren, dass die fast zweijährige Arbeit zur Verschiebung von Flugrouten sowie die unglaublichen Anstrengungen zum Volksbegehren in Berlin und Brandenburg nichts gebracht haben. In zwei bis drei Monaten werden dann die Brandenburger und Berliner, die mit vollem persönlichen Einsatz die notwendigen Zahl der Unterschriften für das Volksbegehren in Brandenburg zusammen geschuftet haben, die Erfahrung machen müssen, dass sie auch beim Volksbegehren „für die Katz“ tätig waren. Wie zu Beginn der Aktion „Unterschriften für das Volksbegehren“ von Platzeck (SPD), den Koalitionsabgeordneten von SPD und Linke schon angekündigt, wird in einer vielleicht nur zweistündigen Landtagsdebatte das Ergebnis des Begehrens einfach mit dümmsten Behauptungen weggeredet. Dann heißt es auch für die Brandenburger BIs: außer Spesen

nichts gewesen, wir haben wunderschön gewonnen, aber nicht gesiegt. Immerhin können wir stolz darauf sein, auf dem "Schlachtfeld der Ehre" mit fliegenden Fahnen untergegangen zu sein.

## **Jetzt ist Vernunft gefragt und nicht sinnloser Aktionismus!**

**Keine noch so „großzügige“ Nachtflugregelung ist eine Problemlösung für die Folgen des Flugbetriebes am BER und den Fluglärm in der betroffenen Region. Wer etwas anderes behauptet oder einen Volksentscheid als Problemlösung anbietet, belügt 200 000 vom Fluglärm Betroffene.**

„Neue Aktion“ (NA) fragt darum, was soll dieser von Schubert propagierte Volksentscheid? Ganz gleichgültig, wie er ausgeht, ebenso gleichgültig, ob Konsequenzen in der Politik aus dem Ergebnis gezogen werden: Auch dieser Volksentscheid beseitigt den Fluglärm nicht. Das will auch Schubert nicht einsehen. Für die Betroffenen, die im Tagschutz- oder Nachtschutzgebiet leben müssen, ist der Nachtflug dann auch noch theoretischer Natur. Dies gilt jedenfalls, wenn sie ihre Immobilien durch einen passiven Lärmschutz abgesichert haben. Bekanntlich soll dieser bezwecken, dass es in ihren Schlafräumen keinen Fluglärm gibt, der die Nachtruhe stört. Dass sie diese Nachtruhe nur bei geschlossenen Fenstern haben können, dabei künstlich durch Ventilatoren belüftet werden und ihre Immobilien bis zur Quasi-Enteignung an Wert verlieren, das interessiert wiederum die Politik genau so wenig wie es offensichtlich auch manche BI-Vertreter nicht stört. Diese stört gleichfalls nicht, dass die Verlärmung zunächst „nur“ über eine Fläche von ca. 70 km mal ca. 35 km für zunächst 140 000 bis 200 000 Betroffene in der Einflugschneise gesundheitsgefährdend ist. Die Frage, wie es mit dem Fluglärm wird, wenn anstelle von 240 000 Flugbewegungen/Jahr - beginnend mit Inbetriebnahme - schon in 10 Jahren ca. 440 000 genehmigte Flugbewegungen/Jahr auf drei anstatt jetzt auf zwei Start- und Landebahnen den Lärmpegel und seine Ausweitung bestimmen, wird einfach verdrängt und bewusst verschwiegen. Offensichtlich stört es selbst BI-Vertreter nicht, dass zunächst „nur“ die Kinder in Gemeinden zwischen Müggelheim im Osten und Genshagen im Westen in Horten, KITAS und Schulen unterwiesen werden, die zu Akustikkäfigen umgebaut sind. Dass, so der Gutachter des Landes Brandenburg (2006 vor dem Bundesverwaltungsgericht), 15% dieser Kinder einer jeden Generation (ca. 900) fluglärmkrank werden, wird einfach hingenommen. Das ist nämlich das Ergebnis, wenn sich Kinder ca. 8 Stunden am Tage in Räumen aufhalten, in denen weder Vogelgezwitscher noch Fluglärm zu hören ist. Dafür werden sie dann künstlich belüftet und dürfen dann den Rest des Tages und in den Pausen im Außenbereich bei „Erholung“, Spiel und Sport, den Fluglärm von Flugzeugen ertragen, die in Höhen zwischen 200 m und 500 m alle 2 Minuten über ihre Köpfe gehen.

Zu diesem menschlichen Drama aus den Fluglärmfolgen ist kein Wort der Nachtflug-Volksentscheid-Protagonisten zu vernehmen.

**Es gibt nur eine Lösung gegen Fluglärm am Tage**

## **und in der Nacht: Der Standort muss weg!**

**Wann endlich, so fragt NA, wird begriffen, dass es nur einen Weg gibt, den Fluglärm zu stoppen und aus der Region zu verbannen:**

***Der Standort muss weg, weil der Fluglärm vom Standort ausgeht!***

**Warum verschweigen die „Standorterhalter“, dass nach 2020 Kleinmachnow, Teltow, Stahnsdorf, der ganze Berliner Süden, Potsdam und die Havelseen mit oder ohne Nachtflugregelung massiv verlärmert werden? Wollen sie in 10 Jahren sagen: Das haben wir nicht gewusst, das hat uns die Politik verschwiegen?**

**NA fragt auch, wie die politische Situation heute beurteilt werden würde, wenn die BIs von Anbeginn an ihren Widerstand, ihre Proteste und Protestveranstaltungen, die Unterschriftensammlungen und ihr Geld für das einzig wirksame Ziel gegen Fluglärm und BER-Folgen, nämlich die Standortaufgabe eingesetzt hätten. Warum wird den Menschen nicht ehrlich gesagt, dass es keine Flugregelung/Flugroute gibt, die als Problemlösung von Ursachen und Folgen des BER angesehen werden kann? Man hat den Eindruck, dass auch über das Sammeln von Unterschriften zugunsten von Volksbegehren in Berlin und Brandenburg die Tatsachen zu den BER-Folgen in den BIs in Schweigespiralen gesteckt wurden.**

**Das ganze BER-Projekt steht bautechnisch, finanziell und infolge totalen Versagens von Aufsichtsrat und Management am Abgrund. Ganz Deutschland hat die Pleite des Projektes verinnerlicht. Nur - einige BIs kämpfen für einen Fortbestand des Standortes, indem sie dem BER durch Nachtflugverbote die Zähne ziehen wollen. Sie bauen so Platzack und Wowereit gewollt oder ungewollt ein Sauerstoffzelt auf. Das ist fatal! Darum müssen jetzt unverzüglich neues Denken, ein einheitliches Ziel, eine Standortneuplanung mit BER-Nachnutzung (s. hierzu das NNK im Downloadbereich, sowie unter Kommentare: „Planungspfus am BER – Folgen und Lösungsmöglichkeiten“) und die Konzentration aller Aktivitäten auf dieses Ziel her. Gefragt ist nicht ein Volksentscheid, der im Ziel scheitert. Dieser löst nicht die Probleme für die Fluglärm-betroffenen heute, sicher auch nicht für die Betroffenen der nächsten Generationen.**

**100 Jahre Fluglärm vom BER-Schönefeld ist eine unmenschliche Perspektive. Wer dieser Perspektive auch nur den „kleinen Finger reicht“, versündigt sich an seinen Kindern, Enkelkindern und Urenkeln.**

**Redaktion NA**