

## **Rolle rückwärts ist keine Lösung der BER-Folgen und -Probleme!**

### **Die neue Diskussion um Flugrouten ist keine zielführende Problemlösung.**

Die Folgen der fehlenden Unterschriften für das Berliner Nachtflug-Volksbegehren sind noch nicht verdaut, in Brandenburg ist die „Aktion Unterschriften“ für ein Nachtflugverbotsvolksbegehren noch in vollem Gange, da taucht aus heiterem Himmel die Diskussion um die richtigen Flugrouten wieder auf. Eigentlich, so durfte angenommen werden, war dieses Thema abgeschlossen, weil sich herausgestellt hatte, dass es als Lärmschutzthema völlig ungeeignet war. Alle Hoffnungen, die an vorgeblich fluglärmvermeidende Flugrouten geknüpft wurden, hatten sich nach sachlicher Beurteilung förmlich in Luft aufgelöst. Die angenommene Tatsache, nach der Verschiebungen der Flugrouten ausreichend sind, um bestimmte Regionen im Umkreis von 70 km x 35 km von den BER-Start- und -Landebahnen vor Fluglärm zu schützen oder vor dem Lärm gar völlig zu verschonen, mussten sich als Illusion erweisen. Immer wieder wurde diese Illusion durch die Veröffentlichung von Flugrouten genährt, die die Folgen des realen An- und Abflugbetriebs auf dem BER verniedlichten. Immer wurde mit Falschinformationen, Informationsunterdrückung und zig Plänen der Eindruck erweckt, die Flugzeuge fliegen am Himmel „auf dem Strich der Flugrouten“ und dazwischen und daneben herrscht Ruhe.

Perfide wurden in der Vergangenheit, und jetzt auch schon wieder, nur die Abflugrouten gemalt. Wer sich diese Malerei ansieht, muss sich fragen, ob die Flugzeuge, deren Abflugrouten gemalt sind, aus Erdlöchern auf den BER gekommen oder senkrecht vom Himmel auf den Flughafen gefallen sind. Tunlichst, auch mit den nun aktuell veröffentlichten Flugrouten, mit denen die Diskussion wieder angeschoben wird, werden die Anflugkorridore den Betroffenen vorenthalten. Für wie dumm werden die Betroffenen gehalten, weil sie glauben sollen, dass 1000 abfliegende Flugzeuge vorher irgendwie geräuschlos auf dem BER gelandet sind. Das sollen sie ja wohl glauben, denn, wenn heute, als auch einige Monate zuvor, die An- und Abflugrouten als gemeinsame Strichmalerei veröffentlicht worden wären, dann wäre der ganze organisierte Schwindel von den „richtigen Flugrouten“ schon nach optischer Betrachtung aufgefliegen. Warum und aus welchen Gründen diese ganze sinnlose Diskussion um die „richtigen Flugrouten“ nun wieder von vorne beginnen soll, ist eine spannende Frage, die ihre Verursacher beantworten müssen.

Da konnten und können Experten, selbst die Deutsche Flugsicherung (DFS), so oft erklären wie sie wollen, dass die Flugzeuge nicht auf dem Strich der Routen fliegen sondern in Korridoren, die in der Flugpraxis ab - oft auch unter - einer Abflughöhe von ca. 1500 m in Streubreiten von mehreren Kilometern fliegen, das sollen und wollen viele Betroffene nicht hören. Sie klammern sich weiterhin an das verantwortungslos geschürte St.-Florians-Prinzip als Ergebnis von gewünschten – herbei gemalten oder herbei geschwätzten - Flugrouten, die immer den anderen treffen sollen.

### **Sich endlich an der Wahrheit orientieren**

Natürlich wurde es von diesen Flugroutenmalern tunlichst vermieden, die Radar-Flugaufzeichnungen, die bekanntlich den realen Flugbetrieb ausmachen, anstelle ihrer Strichmalereien zu veröffentlichen. Jeder, der sich an der Realität orientierte, wäre immun gegen das Schüren von Hoffnungen, nach denen durch „die richtigen Flugrouten“ der Fluglärm nur „die Richtigen“ treffen würde. Dass die ganze Region zwischen Gosen/Erkner im Osten und Ludwigsfelde im Süd-Westen, der Berliner Süden (Lichtenrade, Kleinmachnow, Teltow, Wannsee, die Havelseen, Potsdam) und bis südlich von Zossen mit Inbetriebnahme des BER unter einem Fluglärmteppich liegen wird, ist ein Fakt. Dass es unter diesem Fluglärmteppich in Bezug auf die Zahl der An- und Abflüge zwischen 100/Tag und 1000/Tag und bei Lärmbelastungen zwischen 50 und 80 dB(A) bunt zugehen wird, konnte jedoch auch die Politik nicht mehr verschweigen. Über Jahre hatten - angeführt von Wowereit (SPD) und Platzeck (SPD) - die Menschen keine konkreten Informationen bekommen. Jetzt erfreuen sich die BER-Verantwortlichen wieder an einer neuen Flugroutendiskussion. Sie wissen genau, dass die Ursache für den Fluglärm nicht die Flugrouten sind, sondern der BER am falschen Standort. Sie wissen, dass die Menschen nicht darüber nachdenken und etwa Proteste organisieren sollen, die sich gegen den Standort und seine notwendige Aufgabe richten. Sie sind glücklich und zufrieden, dass ihre Fluglärmlügerei nicht zur Unzeit bekannt wurde. Sie wissen, ein „Volksaufstand“ wäre dann möglich geworden. Jetzt verhindern sie wirksame Proteste gegen den Standort durch selbstangezettelte Probleme, die in der Praxis durch „teile und herrsche“ die Wahrheit vernebeln.

### **Wem dienen Proteste – was bewirken sie?**

Ganz im Sinne von Platzeck, Wowereit und Konsorten sind darum alle Proteste und Aktionen, die sich gegen Flugrouten oder Nachtflüge richten. Dieser Widerstand auf „Nebenkriegsschauplätzen“ schadet

weder dem Standort noch der Politik, die mit grenzenlosem Eifer, koste es heute und morgen, was es wolle, den Standort verteidigt. Vor allem aber: es gibt so auch kein Bewusstsein dafür, dass mit dem angestrebten Wachstum des Flugverkehrs in Zukunft alles noch viel schlimmer kommt. Wenn die Betroffenen im Glauben an die Lärmvermeidung durch „richtige Flugrouten“ nachlassen, dann sollte der Glaube der Vermeidung von Fluglärm durch Nachtflugverbote als nächstes Ablenkungsmanöver von den tatsächlichen Ursachen für Fluglärm herhalten. Die Betroffenen dürfen nur nicht zu der Erkenntnis kommen, dass es bei Flugrouten und Nachtflügen immer nur um eine Lärmverschiebung, nicht aber um Lärmvermeidung oder Reduzierung geht. Bei Flugrouten von etwas mehr nach links oder rechts, beim Nachtflug von nach 22:00 Uhr auf vor 22:00 Uhr: Der Fluglärm bleibt nur regional- oder zeitverschoben! Hörbar bleibt er auf jeden Fall!

### **Nur nicht darüber nachdenken, dass die Politik den Leerlauf organisiert hat!**

Die Betroffenen sollen nicht darüber nachdenken, was mit den Flugzeugen passiert, die sie mit dem Nachtflugverbot zwischen 22:00 und 6:00 Uhr zum Schutz ihres Rechtes auf Nachtruhe verboten wissen wollen. Da weiß doch Platzeck, dass diese Flugzeuge dann vor 22:00 Uhr fliegen werden und so den Fluglärm nur auf ein anderes Zeitfenster verlagern, aber nicht beseitigen.

Unabhängig von dieser seiner möglichen Erkenntnis werden er und sein Flughafen-Übervater Wowereit kein Volksbegehren akzeptieren, das mit einer Mehrheit der Brandenburger letztlich bei einem „Nein“ zu Nachtflügen endet. Das haben die beiden „Spezialdemokraten“, gestützt auf die Mehrheiten in ihrer Partei, der SPD, und auf die Mehrheiten im Berliner Abgeordnetenhaus und dem Brandenburger Landtag, bereits unmissverständlich erklärt. Selbst dann, wenn die Brandenburger SPD, mit den Linken als ihrem Koalitionspartner im Gefolge, im „Geistesblitz“ einem Nachtflugverbot zustimmen würden, wird sich Platzeck auf die Hilflosigkeit Brandenburgs berufen, weil er auch die Entscheidung über Nachtflüge vertrauensvoll in die Hände Berlins gelegt hat.

### **Die Alternative**

**Wer den Fluglärm nicht will, wer in der Nacht seine berechnete Nachtruhe erhalten will, wer zukünftige Generationen vor den Folgen des BER bewahren will, der hat nur eine Alternative: Er muss sich gegen den Erhalt des BER-Standorts Schönefeld, für einen neuen Flughafenstandort und eine sinnvolle Nachnutzung**

**des BER in Schönefeld einsetzen. Wer vor der Konsequenz dieser Alternative zurückschreckt, darf sicher sein, dass dann in den nächsten 75 oder 100 Jahren seine Nachkommen über das Elend von Fluglärm und Nachtflügen jammern. Nur ändern wird er dann nichts mehr können und muss heute mit dem Wissen darum leben. Wer kann das vor seinem Gewissen verantworten?**

**Es gibt die Lösung**

**„Neue Aktion“ (NA) sieht für die Menschen und die Region nur eine Lösung, sich aus diesem Dilemma zu befreien: Der Standort BER Schönefeld muss aufgegeben werden, und ein neuer Großflughafen an einem raumverträglichen Standort muss gebaut werden - dort, wo das Belastungspotential für Mensch und Natur unvergleichlich geringer oder vermeidbar ist als am Standort Schönefeld.**

**Im Sinne dieses Zieles muss die Politik von den Bürgerinitiativen gezwungen werden, folgende Schritte unverzüglich umzusetzen:**

- 1. Für die Übergangszeit des Flugbetriebs am BER (bis zur Inbetriebnahme eines neuen Großflughafens) muss der Fluglärm am Tage und in der Nacht durch die Einstellung des Flugbetriebes für Billigflieger reduziert werden. Der Flugbetrieb für Billigflieger wird zum Flughafen Neuhardenberg und/oder Cottbus verlagert. Diese Maßnahme kann zur Reduzierung des Flugbetriebes - und damit des Fluglärms - am BER bis zu 40% führen. Für einzelne Regionen kann so auch eine Reduzierung von 50% und mehr durch weniger Überflüge sicher gestellt werden.**
- 2. Ausbaumaßnahmen am neuen BER, die zwangsläufig wegen der Unterkapazitäten der Passagierabfertigung schon kurzfristig für Milliarden nachgebaut werden müssten, entfallen durch Verlagerung von Flügen. Eine dritte Piste ist überflüssig, wenn der neue Großflughafen in Betrieb ist und der BER seinen Linienflugbetrieb einstellen muss.**
- 3. Solange der BER in Betrieb ist, besteht die wichtigste Maßnahme im Lärmschutz für annähernd 100000 Betroffene, bzw. zunächst ca. 25 000 Immobilien. Die Umsetzung dieser Maßnahme ist wichtiger als ein Nachflugverbot, weil diese Menschen unerträglichen Gesundheitsgefahren am Tage und in der Nacht ausgesetzt sind. An der Intensität des Kampfes um die unverzügliche Umsetzung von Entschädigungen und des Lärmschutzes, der auch in der Qualität den modernen Ansprüchen gerecht werden muss, entscheidet sich auch die**

moralisch-ethische Qualifikation der Standortgegner / Bürgerinitiativen. Hier entscheidet sich auch, ob die Erkenntnis akzeptiert ist, dass allen Fluglärm-betroffenen nur wirklich geholfen ist, wenn es keine Meistbetroffenen mehr gibt, weil es den BER in Schönefeld dann auch nicht mehr gibt.

4. Mit der Neuplanung eines „Zentralflughafens für Deutschland“ ( [www.ber-na.de](http://www.ber-na.de) ) muss unverzüglich begonnen werden. Am Anfang müssen Gespräche mit potentiellen Investoren geführt werden, die unter ihren Bedingungen bereit sind, auch ein BER-Nachnutzungskonzept umzusetzen, einen Großflughafenneubau privat zu finanzieren und zu betreiben. Auf keinen Fall dürfen Planung und Umsetzung mit politischen Allmachtsansprüchen bedacht werden. Allen potentiellen Investoren ist vor dem Hintergrund des BER-Pleiten-Pech- und Pannenprojektes die Lust an Großinvestitionen gehörig – weltweit - vergangen.
5. Eine Flughafenzukunftsperspektive für die Region Berlin Brandenburg - für seine Menschen, für seine wirtschaftliche Entwicklung mit Zukunftsarbeitsplätzen und für eine hauptstadtwürdige internationale Bedeutung - kann nur sichergestellt werden, wenn die Politiker und Spitzenbeamten, die für das BER-Desaster die Verantwortung tragen, aus dieser Verantwortung entlassen werden. Die nun wieder geübte Praxis der Suche nach Schuldigen ist der dämliche Versuch, die Verantwortlichkeiten zu vertuschen. Es geht nicht, wie jetzt geglaubt werden soll, um eine Bestrafung von Schuldigen und Versagern, die es sicher in großer Zahl gibt. Es geht um Konsequenzen für die Träger der Verantwortung, unabhängig davon, ob sie sich auch schuldig gemacht haben. Die Träger der Verantwortung sitzen im Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft und nicht in Baufirmen oder untergeordneten Abteilungen der Flughafengesellschaft. Aber: da ist von den Verantwortlichen im Aufsichtsrat geplant, große oder kleine Schuldigen als Bauernopfer vorzuschieben, um von der eigenen Verantwortung abzulenken. Für diese Masche hat kein Vertreter einer Spitzenfunktion in der freien Wirtschaft oder in den Wirtschaftsverbänden das geringste Verständnis. Hier gilt ohne „Wenn“ und „Aber“: Wer die Verantwortung trägt, ist immer der Hauptschuldige, selbst wenn ihn keine persönliche Schuld trifft. Darum muss er gehen, wenn sicher ist, dass durch Schuld und Verfehlungen das Unternehmen oder das Geld der Eigentümer gefährdet oder vernichtet wurde.

**Solange Wowereit und Platzeck sich um die Konsequenzen aus ihrer Verantwortung drücken, gibt es keinen Neuanfang, sondern eine fortdauernde Belastung der Flughafenpolitik in Berlin und Brandenburg bei fortdauerndem Imageschaden.**

**Redaktion NA**