

Fragebogen zum BER

I Standortfehllentscheidung

Fragen 1. und 2.

1. In den vergangenen Jahren wurde auch von verantwortlichen Politikern aller Parteien die Standortfrage „BER in Schönefeld“ als Fehlentscheidung bezeichnet. Zuletzt, im März 2015 (28.03.15 Magazin Focus) erklärte der Regierende Bürgermeister, Müller (SPD), der „Standort Schönefeld ist der Geburtsfehler der BER“. Teilen Sie diese Faktenfeststellung des Regierenden Bürgermeisters?
2. Wie erklären Sie die Tatsache, dass obwohl im Raumordnungsverfahren (ROV 1994) der Standort „Schönefeld“ wegen der Belastung des Schutzgutes „Mensch“ als ungeeignet für einen Großflughafen festgestellt wurde, trotzdem mit Ihrer Stimme bei allen parlamentarischen Abstimmungen entschieden wurde, an diesem Standort den BER zu bauen. War Ihnen der Bau des Flughafens, sein wirtschaftlicher Zweck, wichtiger als Expertenerkenntnisse zum falschen, unmenschlichen Standort, der zwangsläufig die Verletzung von Grundrechten und diversen Schutzrechten auf körperliche Unversehrtheit sowie die Aufgabe von Erholungsräumen zur Folge hat?

Kommentar NA

Zu Geburtsfehler Standort und der Frage ob das Raumordnungsverfahren (ROV) entscheidungserheblich war.

Mit 89 Antworten einer Zustimmung zur Standortfehllentscheidung gab es die höchste Übereinstimmung der Antworten zu allen gestellten 19 Fragen.

Warum erst seit ca. einem Jahr erkannt, oder zugegeben wird, wie falsch es war am Standort Schönefeld einen Großflughafen zu bauen ist ein Skandal! Diese Fehlentscheidung ist die Ursache auch für den aktuellen Zustand des BER.

Warum wurde am falschen Standort gebaut? Völlig unverständlich sind in diesem Zusammenhang die Antworten auf Frage 2. Mit 65 Antworten wurde die Standortfehllentscheidung im Einklag mit dem Raumordnungsverfahren (ROV) von 2004 erklärt. Das ROV und das Gutachten der Vorgängerin der FBB (2004) zur Standortfrage erklärten Schönefeld zu allen Kriterien als ungeeignet. Alle maßgeblichen Kriterien für eine Standortentscheidung sprachen also gegen Schönefeld. 6 andere Standorte wurden dagegen differenziert beurteilt als geeignet bezeichnet. Die aus einem Standortsuchverfahren (2001) kristallisierten Standorte Sperenberg und Jüterbog/Ost waren die Nummer 1. und 2.nach ROV und BBI

Gutachten. Immerhin zeigen 22 Antworten Unsicherheit/Keine Meinung zu den Festlegungen in ROV und Gutachten der BBI.

Die Antworten sind widersprüchlich und sachlogisch nicht erklärbar. Im ROV wurde der Standort Schönefeld in Auswahl von 6 Standorten als einzig ungeeignet erklärt. Es war darum seit 2004 bekannt, dass am Standort Schönefeld kein BER gebaut werden konnte. Gründe Fluglärm, nicht ausbaufähig, zwischen Siedlungsbändern nicht raumverträglich, 24 Stundenbetrieb (Nachtflug) nicht möglich (Stolpe: Unmenschlich). Bis heute sind die Gründe für die Standortentscheidung Schönefeld, erfolgt durch „Konsensbeschluss“ (20. Juni 1996) im Nebel und in Dunkelheit.

Der schon 2004 bekannte Geburtsfehler zur Standortentscheidung war kein Hinderungsgrund 2006 politisch zu entscheiden dort zu bauen. Das ist unerklärbar! Offensichtlich waren sachfremde Interessen im Spiel. Denn: Schon am 22. Mai 1995 (11 Monate vor Konsensbeschluss 2006.) wurde in einem „verschlossen – vertraulich“ Vermerk vom 22. Mai 1995, zur Standortentscheidung durch Wissmann, Diepgen und Stolpe, entgegen ROV, BBI Gutachten, zig Expertenpositionen, Schönefeld als Standort festgelegt. Zitat: „Der Flughafen BBI kann bei Beachtung der Interessen des Landes Berlin nur in Schönefeld errichtet werden“.

Über 10 Seiten wird „streng vertraulich“, dann eine sachfremde Argumentation niedergeschrieben um Sperenberg herunter zu machen und Schönefeld mit ebenso sachfremden Behauptungen abzusichern.

Ebenfalls „streng vertraulich“ existiert ein Vermerk „Flughafenplanung“ vom 29. Mai 1995 zu einem Gespräch zwischen Diepgen und Stolpe am 27. Mai 1995. Zitat:

„Verabredet wurde eine Ausformulierung einer Vereinbarung mit folgendem Inhalt:

- 1. Es soll ein (er) internationaler Flughafen im Raum Sperenberg errichtet werden. Er soll im Jahre 2015 in Betrieb gehen.“**
- 2. Unter 2. Bis 6. werden dann alle Einzelheiten verabredet die den Flugbetrieb bis zur Inbetriebnahme des „Sperenberg Flughafen“ bis 2015 sicherstellen sollen.
Unterzeichnet ist der Vermerk von Diepgen.**

Fakt ist: Am 29. Mai 1995 verabreden Wissmann, Diepgen und Stolpe den Standort Schönefeld nachdem Diepgen und Stolpe am 27. Mai 1995 den Bau des Flughafens in Sperenberg verabredeten.

Frage: Was ist zwischen dem 27. Mai 1995, der Verabredung zwischen Diepgen und Stolpe, zum Bau in Sperenberg, und 2 Tage später, am 29. Mai mit

Verabredung Wissmann, Diepgen und Stolpe zum Bau des Flughafens in Schönefeld passiert?

Innerhalb von 48 Stunden von Sperenberg nach Schönefeld. Ein fundamentaler Kurswechsel dessen Gründe bis heute im Dunklen liegen. Nicht nur ich bin mir sicher. Dieser Kurswechsel hat vielleicht sogar kriminelle Hintergründe, oder solche die in der Vergangenheit Stolpes liegen könnten.

Stolpe hat die ominöse Entscheidung, weg von Sperenberg, hin zu Schönefeld schon ein Jahr vor dem Konsensbeschluss 1996 abgesegnet. Bis 1996 hat er auch dem Brandenburger Landtag verschwiegen welche Gründe ihn zur Standortentscheidung „Schönefeld“ veranlassten. Damit hat er Brandenburg, wie die Entwicklung beweist, schweren Schaden zugefügt. Er wusste um die Folgen von Schönefeld. Entgegen diesem Wissen hat er bis Mai 1996, wie seine SPD, öffentlich Sperenberg mit dem Argument favorisiert: Der Standort Schönefeld ist unmenschlich! Bewusst hat er die Brandenburger betrogen. Den Betrug hat er dann in öffentlichen Aussagen so begründet: Er sei in der Standortfrage in Abstimmung mit Diepgen und Wissmann unterlegen. Darum sei er gezwungen gewesen Sperenberg fallen zu lassen. Diese Einlassung und Behauptungen von Stolpe waren und sind Märchenerzählungen. Stolpe kann weder von Diepgen noch von Wissmann in der Standortfrage überstimmt werden. Nach Brandenburger Verfassung entscheiden Regierung und Parlament von Brandenburg autonom ob, wo und wann in Brandenburg ein Flughafen gebaut werden kann. Da haben Wissmann und Diepgen keinerlei Rechte. Hinzu kommt der Amtseid der Stolpe verpflichtet von Brandenburg Schaden abzuhalten.

Fazit: Untertänigst, wie auch von Stolpe akzeptiert: „Der Flughafen BBI kann bei Beachtung der Interessen des Landes Berlin nur in Schönefeld errichtet werden“

Die Landesregierung, der brandenburgische Landtag mit Mehrheit, SPD und CDU, später auch die Linke haben ohne Not, aus Dummheit und Unterwürfigkeit den Berlinern ein Problem abgenommen und auf Brandenburg, in der Dimension eine Großflughafens, mit allen Folgen die heute bekannt sind, geschoben.

Klar ist so: Stolpe und die Brandenburger SPD, im Gefolge CDU und Linke haben die Probleme her rauf beschworen die nun für Generationen ein Dauerbrenner sind. Bei etwas mehr Grips und Mut würde der Großflughafen heute, schon seit Jahren, in Sperenberg ein Segen für Brandenburg sein. Es wäre ein Großflughafen der privat finanziert und betrieben wird. Das sollte der BER auch. Mit tatkräftiger Unterstützung von Brandenburg ist der nicht in Betrieb genommene BER ein Projekt, dass ursprünglich auch privat gebaut und betrieben werden sollte, ein Fass in das die Steuerzahler bisher sicher 8 Mrd. EURO geschmissen haben Davon die Brandenburger, zur Freude Berlins bald 3 Mrd.

Jetzt kann weder bestritten noch vernebelt werden, dass alle Folgen aus der Standortfehlplanung auf das Konto von Brandenburg gehen. Berlin fühlt sich als Nutznießer der Brandenburger Dummheit, weil es noch daran glaubt in Zukunft keine Fluglärmproblem mehr zu haben.

Letztlich, geht der BER wirklich in Betrieb ist dann auch Berlin ein betrogener Betrüger. Denn der Berliner Osten und Süden bekommt auch Fluglärm ab.

Ich wollte die Gelegenheit nutzen um die Wahrheit öffentlich zu machen. Da bitte ich um Verständnis, dass die in wenigen Sätzen nicht möglich war.

Abweichende Positionen:

Erkannt welche Folgen der Standort hat in Ihren Antworten

Saskia Ludwig (CDU); Christoph Schulze (BVB/Freie Wähler) und AfD. Es ist ein Trauerspiel dass die Minderheit Fakten sieht und SPD, CDU und Linke in Ignoranz, Arroganz und Lügen die Bürger betrügen.

Zu II. Fehlplanung

Fragen 3. und 4.

3. Wie erklären Sie, dass nicht schon vor Jahren mit Bekanntwerden der Tatsache, dass der BER zu klein, zu teuer und nicht zukunftsfähig ist, der Weiterbau des zu kleinen Terminals ohne Eingriff der parlamentarischen Kontrolle erfolgen konnte? Haben Sie sich den Regierungen und dem Diktum Ihrer Partei gebeugt, weil diese den BER zur Staatsräson erklärten?

4. Die Standortfehlentscheidung fand ihre Fortsetzung in einem Bau- und Planungspfus, der einen irreparablen Imageschaden für das Projekt, die Bundesländer Berlin und Brandenburg sowie den Bund zur Folge hatte. Auch in Zukunft wird der schwere Imageschaden zum Kernproblem von Urteilen über Berlin, Brandenburg und den BER werden. Sind Sie der Meinung, dass ein Betrieb des BER, seine absehbare Unwirtschaftlichkeit, seine Kapazitätsprobleme, seine zwangläufige Subventionierung, die durch Fluglärm zunehmende Belastung der Betroffenen, trotzdem eine Wandlung des Images ermöglicht und wird der BER ein guter Nachbar für die Umlandgemeinden?

Kommentar NA

Mit 57 „Nein“ – Antworten wird von der Mehrheit bestritten, dass ihre Beteiligung, ihr Kontrollverzicht, an Bau und Entwicklung nicht ihre Ursache in „Befehlen“ von oben, in Staatsräson hatte.30 Antworten waren meinungslos.

Fakt ist: Der Standortfehlantrag folgte ein Flughafenbau der 100% unter der geforderten Eingangskapazität, unter Missachtung eigener Kapazitätsprognosen mit bisher 400% Kostensteigerung umgesetzt wurde. Diese Entwicklung, bei nicht absehbarem Ende, erfolgte mit mehrheitlicher Zustimmung der Abgeordneten. Das Desaster von Baupfusch, Kostensteigerung, Lärmschutzbetrug wird seit Jahren öffentlich beschrieben. Nur, Eingriffe der Parlamente bleiben aus. Dies, weil die SPD Regierungen in Berlin und Brandenburg geschützt werden sollen. Abgeordnete der Regierungskoalition Schweigen, machen sich von ihrer Kontrollpflicht frei und schuldig schuldig. Vor dem Hintergrund der Verantwortung ist die Haltung der regierungstreuen Abgeordneten nur mit büttelhaftem Verhalten erklärbar ! Denn: Im Planfeststellungsbeschluss, den Prognosen mit den auch 2006 vor dem Bundesverwaltungsgericht argumentiert wurde, war klar was gebaut werden musste um bei geplanter Inbetriebnahme 2011 ff ausreichend Abfertigungskapazität zu haben. Durch zig Expertenaussagen, in Kommentaren auf der Web „ber-na.de“ war seit Jahren dokumentiert, dass der BER ein Dorfflughafen, zu klein, zu teuer wird, der die kommenden Kapazitäten nicht bewältigen kann. Bis vor einem Jahr wurde bestritten, was NA schon vor 2 Jahren vorgerechnet hatte. Mit 8 Gepäckbändern und 240 Check in Countern zu wenig hat der BER eine Kapazität von höchstens 12 Mio. Paxe. Es wird verschleiert, dass für eine Kapazitätssteigerung von 3 Mio. Paxe in SXF 3 neue Gepäckbänder installiert werden. Toll, am Hauptterminal mit Abfertigung von 22 Mio. Paxe 8 Gepäckbänder und für 3 Mio. LCC Paxe 3 Gepäckbänder.

Das ist nur ein Beispiel das jeder Laie nachvollziehen kann. Dramatisch wird es , wenn nun ein neues Terminal am Hauptterminal angedockt gebaut werden soll obwohl Niemand weiß wie die Paxe per Fuß mit Wegen von 850m vom Terminalbahnhof und 400m vom Terminal über die Zufahrtsstraßen zum geplanten Billigflieger - Terminal kommen. Ich könnte 1 Stunde weiteren Planungspfusch erklären, der auch mit funktionierender Brandschutzanlage bleibt. Was jetzt passiert ist Verzweiflung und Fortsetzung der Propaganda nach der 2017 der BER in Betrieb geht. Immerhin wird gleichzeitig der Weg zum geordneten Rückzug angetreten und 2018 schon in den Mund genommen.

Fazit: SPD, CDU und Linke akzeptieren allen Unfug den ihre Regierungen machen. Grüne versuchen wenigstens Sand ins Getriebe zu werfen.

Zu II. Imagewandel und Nachbarschaft.

Mit 62 Antworten, die dem zukünftigen BER eine gute Nachbarschaft zu sprechen zeigt sich verdrängter Realitätssinn. Obwohl 5 Antworten diesen Anspruch verweigern und mit 20 Antworten keine Meinung zum Ausdruck gebracht wurde, zeigt sich wie die Folgen des BER für Betroffene verdrängt werden und schön gemacht werden sollen.

Fakt ist: Es gibt keinen Großflughafen in der Welt der wegen seiner Lärm- und Umweltbelastung eine gute Nachbarschaft in Anspruch nimmt. Warum dies ausgerechnet am BER anders sein soll, der 200 000 Menschen verlärmmt, ist unerklärbar! Auch unerklärbar wie das Pleiteprojekt, der Planungspfus, die Unfähigkeit der Inbetriebnahme Berlin und Brandenburg keinen über Jahre anhängenden Imageschaden zugefügt haben sollen? Jahr für Jahr dann sicher 350 – 400 Mio. Steuergelder um die FBB gepumpt werden um ihn vor der Pleite zu retten. Auch das Fass ohne Boden, ein auf sicher 20 Jahre unwirtschaftliche BER wird für eine Nachbarschaft und ein Image sorgen das von Spaßmachern begleitet ist, denen die Themen zum BER nicht ausgehen.

Wer, wie 62 Antworten bekunden, von guter Nachbarschaft zwischen betroffenen Anwohnern und Fluglärm fabuliert hat von den BER Folgen keinen blassen Schimmer oder er verdrängt Wahrheiten denen es sich stellen müsste.

Abweichende Positionen:

Saskia Ludwig (CDU), Christoph Schulze (BVB/Freie Wähler), AfD. Sie sehen weder gute Nachbarschaft noch einen Imagewandel. Sie sehen die Realität heute und morgen.

Zu III Gesundheitsgefahren durch Fluglärm.

Fragen 5. Wirtschaftlicher Nutzen schlägt Nachtruhe; 6. Wirtschaftlicher Nutzen schlägt Schutzgut Mensch; 18. Vorsätzliches krank machen und Schutz durch Verfassung.

5. Vertreten Sie die Position, nach der die Nachtruhe von hunderttausend Anwohnern zwischen 22:00 Uhr und 6:00 Uhr durch Flugbetrieb zwischen 22:00 und 0:00 Uhr bzw. zwischen 5:00 und 6:00 Uhr gestört werden darf, weil der behauptete wirtschaftliche Nutzen des Nachtflugs für die FBB/BER das höhere zu schützende Gut ist?
6. Vertreten Sie die Position, nach der es im Interesse des allgemeinen Wohls sein soll, dass obwohl der Flugverkehr als Quelle wesentlicher Lärm- und Umweltverschmutzung nachweislich Menschen krank macht, er trotzdem Vorrang vor den Schutzgütern Umwelt/Mensch hat wegen seines wirtschaftlichen Zweckes?

Kommentar NA

Wer mit politischen Entscheidungen Menschen bewusst krank macht handelt verfassungswidrig und besudelt Menschenrechte.

Erstaunlich: nur mit einer Antwort wird der wirtschaftliche Nutzen als Priorität zur Nachtruhe beurteilt. Immerhin bekunden 67 Antworten, den Vorzug der Nachtruhe vor dem wirtschaftlichen Nutzen. 20 Antworten sind zu dieser wichtigen Frage meinungslos.

Vor dem Hintergrund der Tatsache, dass nach politischer Entscheidung durch die Abgeordneten am BER in Betrieb das Recht auf Nachtruhe auf die Stunden von 0:00 Uhr bis 5:00 Uhr eingeschränkt wurde sind die Antworten unerklärlich! Die beschlossene Nachtflugregelung ist mit diesen Antworten wohl Heuchelei. Zu dieser Erkenntnis muss jeder kommen der die „Eieerei“ um eine Nachtflugregelung zwischen Brandenburg und Berlin richtig einordnet. Berlin tritt mit einer Nachtflugregelung die keine ist, für den wirtschaftlichen Nutzen des Nachtflugs ein und Brandenburg will Flugverbote zwischen 22:00 und 6:00 Uhr. Die Brandenburger Position ist aber pure Heuchelei, denn Berlin und der Bund machen die Regelung nicht mit

Abweichende Positionen:

Saskia Ludwig (CDU), Christoph Schulze /BVB/Frei Wähler, AfD haben sich unzweideutig für das Recht auf Nachtruhe ausgesprochen und den wirtschaftlichen Nutzen von Nachtflügen als Verstoß gegen das Recht auf Nachtruhe erklärt.

Zu IV. Fluglärmfolgen Schutzgut Kind

Fragen: 7. Lärmschutzkäfighaltung; 8. BER schlägt Lernbeeinträchtigung von Kindern; 9. Dauerkäfighaltung von Kindern.

7. Halten Sie einen passiven Lärmschutz für vertretbar, der Betroffene - auch Kinder – zwingt, in geschlossenen Räumen unterwiesen zu werden, zu leben und zu schlafen bei künstlicher Belüftung mit Ventilatoren und im Außenbereich permanent den gesundheitsgefährdenden Fluglärm ertragen zu müssen?

8. Werten Sie den Betrieb des BER für ein höheres Gut als den Gesundheitsschutz aller Anwohner und den Schutz der vom Fluglärm betroffenen Kinder vor Beeinträchtigung ihrer Lernfähigkeit und vor Benachteiligung in ihrer schulischen Entwicklung?

9. Halten Sie es für vertretbar, wenn Kinder in Horten, KITAS und Schulen in geschlossenen, künstlich mit Ventilatoren belüfteten Räumen unterwiesen werden und in Erholungsphasen im Außenbereich den vollen gesundheitsgefährdenden Fluglärm ertragen müssen?

Kommentar NA 7. bis 9.

Nur eine Antwort begrüßt den passiven Lärmschutz in KITAS, Horten und Schulen als ausreichend. 44 Antworten bezeichnen diesen Lärmschutz für die sensiblen Einrichtungen als nicht tragbar. Unverständlich ist, dass 44 Antworten keine Meinung zum passiven Lärmschutz in sensiblen Einrichtungen haben.

Vor dem Hintergrund, dass 43 bzw. 44 Antworten den passiven Lärmschutz, eine Dauerkäfighaltung, und die Lernbeeinträchtigung von Kindern als Beeinträchtigung der Lernfähigkeit und als Gesundheitsgefahr einstufen, ist nicht nachvollziehbar warum keine Konsequenzen gefordert sind. Unverständlich ist, dass 42 Antworten zu diesen Gefahren für die Entwicklung der Kinder keine Meinung haben.

Spätestens hier, wo es um das höchste Schutzgut für Kinder geht, muss die Frage nach dem Verantwortungsbewusstsein von Abgeordneten gestellt werden. Eine Zivilgesellschaft die es zulässt das Gesundheit und Entwicklung von Kindern in Frage stellt, ist eine üble Gesellschaft die selbst da rücksichtslos ist wo sich Kinder die gefährdet sind nicht wehren können. Die Haltung der Abgeordneten ist darum inakzeptabel, ein Skandal! Sie müssen sich fragen lassen wie sie mit dem Schutz von Kindern umgehen? Wie sie sich verhalten, wenn es um ihre eigenen Kinder geht? Klar ist, mit sozialistisch, sozialdemokratisch oder christlich hat diese Zumutung für Kinder nichts zu tun. Die Haltung ist verfassungswidrig und unmenschlich!

Abweichende Positionen

Saskia Ludwig (CDU) ; Christoph Schulze (BVB/Freie Wähler); AfD

Hervorzuheben ist hier die Antwort von Saskia Ludwig. Als Mutter von 2 Kindern, so argumentiert sie kann sie weder die Haltung der 44 Antworten noch den Hinweis nachdem 42 Antworten meinungslos sind, nicht akzeptieren.

V. Folgen der Fehlplanung:

Fragen 10. Offenhaltung Tegel; 11. Erweiterungssubventionen; 12. Kapazitätserweiterung auf 50 Mi. Paxe

10. Würden Sie einen Weiterbetrieb von Tegel (TXL) befürworten, um die Beseitigung der Kapazitätsenge am BER zu sichern?

11. Plädieren Sie für Erweiterungssubventionen am BER, um eine zunächst erforderliche Kapazität auf 50 Mrd. Passagiere/Jahr möglich zu machen?

12. Plädieren Sie für Erweiterungssubventionen am BER, um eine zunächst erforderliche Kapazität auf 50 Mrd. Passagiere/Jahr möglich zu machen?

NA Kommentar

Zu Fragen 10; 11; 12

Bekannt: BER muss bis 2025, nach Prognose eine Kapazität von bis zu 50 Mio. Paxe/Jahr haben. Nach bekannter Planung können bis 2025 höchstens 35- 40 Mio. abgefertigt werden. Es gibt keine plausible, je Schweige eine konkrete Planung wie diese Kapazität nach 2025 bewältigt werden kann.

Wie auf dieses Dilemma, eine Problemlösung ohne Offenhaltung von Tegel mit 43 Antworten abgelehnt werden kann, belegt Ignoranz vor Fakten, eingeschränkte Kenntnisse zum BER Dilemma. 42 Antworten sind meinungslos und nur mit 2 Antworten wird für einen temporären Weiterbetrieb, die auf Offenhaltung von Tegel plädiert.

Wie die zwangsläufig notwendigen Kapazitäten sichergestellt werden, wenn 67 Antworten gegen, und nur 20 für Erweiterungsinvestitionen ist ein Rätsel. Wie die politisch zunächst angepeilte Größe von 50 Mio. Paxe ohne Erweiterungsinvestitionen, ohne eine 3. Piste bewältigt werden sollen wird nicht beantwortet. Das ist aber die eine Bankrotterklärung zur Zukunft des BER. Fakt ist: Ab 2025 ist das Ende für Wachstum, Flugverkehr muss abgewiesen werden.

Abweichende Positionen:

Saskia Ludwig (CDU); Christoph Schulze (BVB/Frei Wähler); AfD erklären, dass wegen der nicht möglichen Kapazitätserweiterungen die BER Zukunft „neu gedacht werden muss“. Realismus und Fachkompetenz auch hier wieder bei der Minderheit.

VII. Zukunft Berlin Brandenburger Flughafen

Antworten zu den Fragen 13. – 16.

13. Haben Sie sich schon Gedanken zu einem alternativen Standort für den Neubau eines Großflughafens an einem raumverträglichen Standort gemacht, dessen Inbetriebnahme in spätestens 20 Jahren wegen Kapazitätserschöpfung des BER zwangsläufig ist?

15. Vertreten sie die Position, nach der der BER am falschen Standort auf eine Kapazität von über 50 Mio. Passagiere/Jahr erweitert werden muss, selbst wenn sich der Fluglärm und der Fluglärmteppich zwangsläufig auf eine Fläche von 75x40 km vergrößert und mit einer ebenfalls zwangsläufigen 3. Start- und Landebahn weitere Regionen im Süden Berlins und im Norden Brandenburgs verlärmert werden?

16. Teilen Sie die Erkenntnisse von Experten, nach denen der BER am Standort Schönefeld wegen seiner Lage zwischen bevölkerungsreichen Siedlungsbändern und der damit verbundenen Kapazitäts- und Planungsbeschränkungen keine Zukunft hat und darum in spätestens 25 Jahren am absoluten Ende seiner denkbaren Entwicklung ist?

Kommentar NA

Nur 3 Antworten sehen vor 25 Jahren ein Ende des BER „Schönefeld“. 52 Antworten stehen „in Treue fest“ zum Standort. Sie dokumentieren ohne Beweisführung und Konzept einen Weiterbetrieb des BER am Standort Schönefeld auch über 25 Jahre. 32 Antworten ist zu entnehmen dass sie keine Meinung dazu haben ob der BER am Standort auch noch nach 25 Jahren in Betrieb sein soll. Beide, die „in Treue fest“ Antworten und die Meinungslosen erklären nicht, wie Sie in Ablehnung von Erweiterungsinvestitionen welchen Flughafen sie nach 25 Jahren Betrieb noch betreiben wollen. Ohne Spekulation, bei konservativen Annahmen, wird am Standort eine Kapazitätsentwicklung eintreten die nach 2040 70 Mio. Paxe darstellt. Die Frage muss nun beantwortet werden was in Zukunft noch der fluglämbetroffenen Region zugemutet werden soll. Sicher ist, dass ein Ziel von mehr als 40 Mio. ohne Absiedlungen nicht möglich ist.

Ebenfalls erklärungsbedürftig ist die Ablehnung aus 73 Antworten, eines Alternativen Standortes ohne Neubau bei Aufgabe des Standortes. Offensichtlich wird nur mit 14 Antworten erkannt, dass ein neuer zukunftsfähiger Standort her muss.

Fakt ist: Mit einer Kapazität von 40-45 Mio. Paxe, spätestens nach 2025 müssen weitere Terminal, eine 3. Piste fertig sein die das Wachstum bewältigen. Bei mehr als die dann fälligen 360 000 Flugbewegungen ist eine 3. Piste zwangsläufig. Es muss weitere Siedlungsbegrenzungen geben. Die Antworten belegen auch, dass das Nachdenken für eine BER Zukunft, über eine Alternative, eingestellt ist. Es gibt also bei endlosen Weiterbetrieb des BER keine Antwort auf die Zukunft, es sei denn es wird unverzüglich ein neuer Standort geplant um nach 2025 die notwendigen Kapazitäten bewältigen zu können.

Abweichende Positionen:

Saskia Ludwig (CDU), Christoph Schulze (BVB/ Freie Wähler); AfD. Die abweichenden Positionen sehen das Problem.

VI. Grundatzfragen zu Staatsaufgaben

Fragen 16 und 17

16. Sind Sie der Auffassung, dass Errichtung und Betrieb großer Infrastrukturobjekte (z.B. Flughafen) originäre Staatsaufgaben sind, selbst dann, wenn eine strikte Verweigerung durch private Investoren wegen erkannter Unsinnigkeit des Projektes vorliegt?

17. Soll nach Ihrer Auffassung der Betrieb des BER "unendlich" als „Staatsgesellschaft" erfolgen, oder streben Sie eine Privatisierung des BER an?

Kommentierung NA

48 Antworten zeigen Unentschlossenheit, keine Meinung. 37 Antworten, bei 3 „Nein“ zeigen eine zweitklassige Präferenz für die Aufgaben des Staates zum Investment großer Infrastrukturmaßnahmen. Der BER gehört unbestritten zu großen Infrastruktur

aufgaben. Hier wird bei den Abgeordneten eine große Unsicherheit über staatliches Investment erkennbar.

Ein ähnliches Bild zeigt sich zu Fragen der Privatisierung von Infrastrukturprojekten die in 51 Fragen abgelehnt und in 33 Fragen mit meinungslos beantwortet wird. Lediglich 1 Antwort belegt ein eindeutiges „Ja“ zur Privatisierung.

Es kann gute Gründe geben Projekte der Daseinsvorsorge als Staatsaufgabe zu betrachten. Nur, ein Flughafen, der BER, ist kein Projekt der Daseinsvorsorge. Flughäfen sind „Luxuslogistik“ deren Aufgaben von anderen Verkehrsträgern auch geleistet werden können. Weltweit werden Flughäfen privat gebaut und privat betrieben. Private Investoren beweisen auch, dass sie Verantwortung für funktionierende Flughäfen übernehmen. In der Regel leisten sie ihre Aufgaben zumindest so gut wie sie vom Staat geleistet werden.

Fakt: Der BER/FBB ist ein klassisches Beispiel für das Versagen des Staates. Die überwiegende Ablehnung privater Betreuung und privaten Baus ist in Berlin und Brandenburg ideologischer Verklebung geschuldet. Immerhin gab es Zeiten, siehe das Diktum des Konsensbeschlusses (1996), da wurde auch von Sozialdemokraten der Bau eines BER, privat und privat betrieben, politisch und öffentlich gefeiert. So ändern sich die Zeiten, wenn politische Verblödung und ideologische Verklebung fortschreitet

Abweichende Positionen

Saskia Ludwig (CDU); AfD. Sehen die Frage realistisch, ohne Verklebung.

VIII Problemlösungen

Frage 18

16. Entgegen der Propaganda- und Schutzbehauptungen gibt es Alternativen, um die Probleme zu lösen, die ihre Ursache im „Geburtsfehler“ der falschen Standortentscheidung haben. Diese Alternative heißt Neuplanung für einen anderen Standort, wie z. B. Sperenberg, oder an einem Standort aus Erkenntnissen eines neuen Standortsuchverfahrens. Zu dieser Alternative gehört ein machbares Nachnutzungskonzept für den BER, wie z. B. im Konzept „Zentralflughafen für Deutschland“ ([siehe hier](#)) als Machbarkeitsstudie bewiesen. Lehnen Sie diese Alternative ab?

Kommentierung NA

Mit 62 Antworten wird jegliche Alternative zum fehlgeplanten BER in rauunverträglicher Lage abgelehnt. Diese Ablehnung belegt Starrsinn, Unkenntnisse zur Entwicklung der Flugverkehre, national und international und Dogmatismus mit dem Ziel wirtschaftlichen Schaden auch aus Gründen von Rechthaberei

hinzunehmen. Generationen sollen unter Fehlentscheidungen leiden und die Missachtung von Verfassungs – und Schutzrechten zum politischen Ziel erhoben werden. Die in den Antworten dokumentierten Positionen werden auch nicht dadurch besser, dass mit 4 Antworten und 21 Enthaltungen ein Minderheitstrend erkennbar wird, der Hoffnungen nähren könnte.

Fakt ist: Absehbar gibt es keine Mehrheiten Fehler zu korrigieren, Verantwortung für die Folgen von Fehlentscheidungen, parlamentarische Kontrollunterlassung und auch personellen Konsequenzen aus dem Desaster zu ziehen. Uneinsichtig bleibt es dabei: Weiter so, gleich was noch passiert. Dabei wird das eigene Versagen zur Alternativlosigkeit erklärt, wissend, dass nichts alternativlos ist. Wer, wie die BER Protagonisten in Landesregierungen, SPD, CDU und Linke die eigene Position zum politischen Dogma und als alternativlos deklariert fördert die Unglaubwürdigkeit. Die Folgen werden auch durch die Flughafenpolitik erkennbar. Die „Altparteien“ verlieren Reputation, AfD und Pegida im Vormarsch.

Als Bürger, Betroffener von Fehlentscheidungen und Versagen kann man nur noch flehentlich zur Umkehr, zu neuem Denken aufrufen. Wie notwendig dies ist haben die widersprüchlichen, von sachlicher Unkenntnis tiefenden Antworten bewiesen. NA hat dies durch die Befragung und die konzentriert deutlich gemacht.

VIII. Diskussionsbereitschaft

Frage 19.

Die Zusagen zur Diskussionsbereitschaft, zum Disput mit den Betroffenen, waren vor dem Hintergrund der nun sichtbaren Drückebergerei von CDU, SPD und Linke reine Heuchelei. Vermutet werden kann auch, dass die Zusagen auf Befehl der Hauptversager zurückgezogen werden mussten. Für die Müllers und Woidkes, die Linken Häuptlinge ist es, wie wir seit 20 Jahren wissen, unerträglich sich der Kritik der Bürger direkt zu stellen. Das ist die typische Haltung von Versagern die genau wissen, dass sie verlieren so bald sie sich der Kritik stellen. Weiter im eigenen Saft ist darum ihr bequemer aber arroganter Weg im Umgang mit möglicher Kritik.

Darum aber mein Glückwunsch den Abgeordneten von.....die ihre Verantwortung ernst nehmen, sich an Zusagen gehalten haben und so ihren Respekt vor dem Bürger dokumentieren.