

## ***Wider die Abmilderungspropheten***

### ***Der Irrsinn von Selbstbetrug und Betrug am Beispiel BER***

#### ***Über die Ursache des Glaubens an die Abmilderung***

Es ist Bestandteil menschlichen Verhaltens und der Menschheitsgeschichte, dass an Stelle von Lösungen zur Bewältigung von Problemen **Abmilderungen** angeboten oder angepriesen werden. Dieses „Überlebensprinzip“ ist Praxis sowohl im Krieg und im Frieden, als auch bei den kleinen und großen Problemen des täglichen Lebens. Immer wieder gilt **Abmilderung** als „Prinzip Hoffnung“ und Verheißung. Immer wieder fallen Menschen oder Organisationen auf das Prinzip herein, das auch zu den Marterwerkzeugen politischer Machtanwendung gehört. Der immer wieder feststellbare Reinfluss auf dieses Prinzip ist verwunderlich, lehrt die Geschichte doch unzweifelhaft, dass die praktizierte Stilfigur **Abmilderung** die Mutter von Täuschung und Selbsttäuschung ist.

Der Erfolg der Praxis aus dieser Stilfigur hat seine Ursache in der menschlichen Eigenschaft, die als Lebenshilfe auf Selbstbetrug und Betrug aufbaut. Wie dieser Betrug und Selbstbetrug als Ergebnis aus der **Abmilderung** funktioniert, ist am Beispiel der seit über einem Jahrzehnt geführten Auseinandersetzungen um den Großflughafen BER am Standort Schönefeld klassisch erkennbar. Unabhängig davon, ob in dieser Auseinandersetzung Gegner oder Befürworter des BER aufeinander eindreschen: ihre stärksten Behauptungen gründen sich auf der Suche nach Wegen zur Durchsetzung von **Abmilderungen der Folgen** aus dem Betrieb des Flughafens an diesem Standort. Weil die Eigenschaft von Betrug und Selbstbetrug die Triebfeder für alle Abmilderungstheorien ist und der Phantasie für **Abmilderungen** ebenso großen Raum einräumt wie der persönlichen Profilierung in der Beteiligung daran, ist der Blick für Logik und Lösungen des ursächlichen Problems getrübt bis zur Blindheit. Eine Analyse mit der radikalen notwendigen Fragestellung danach, was falsch und was richtig, was Problemlösung oder Problemvertuschung ist, findet dann auch nicht mehr statt oder wird nur

Minderheiten überlassen, die gegen den Strom vom angeblichen Heil von **Abmilderungen** anschwimmen.

## **Worum geht es?**

Wie dieser Mechanismus von Betrug und Selbstbetrug funktioniert, kann am Beispiel des BER und seinen Folgen bis ins Detail und für jeden verständlich bewiesen werden.

Unabhängig vom Desaster, in dem sich der BER - die Gesellschafter, personifiziert durch Platzeck (SPD), Wowereit (SPD) Ramsauer (CDU/CSU) - ebenso befinden wie ihre Kontrollinstanzen Aufsichtsrat und Parlamente, gibt es als Lösung aus dem Desaster und zu den Folgen nur Konzepte mit der Überschrift **Abmilderung**. Dabei ist nur eine Interpretation zu den „Abmilderungsvorschlägen“ möglich: Protagonisten wie Gegner weichen der Ursache aus, wehren sich gegen die Beseitigung der Ursache oder glauben nicht an die Möglichkeit der Beseitigung der Ursache. Darum sind sich beide Seiten einig, wenn auch in unterschiedlicher Qualität und Quantität, in der **Abmilderung** der Folgen. Abmilderung soll die Lösung für die Folgen, nicht aber die Beseitigung der Ursache sein.

**Beide Seiten weigern sich hartnäckig, das BER-Projekt vom Ende her zu denken und zu analysieren, wie dann die Folgen für die kommenden Generationen tatsächlich sind, bis alle Möglichkeiten des Wachstums, der rechtlichen Durchsetzbarkeit und der betriebswirtschaftlichen Notwendigkeit ausgeschöpft sind. Dabei kann man sehr leicht das Ende prognostizieren, wenn nur die Erfahrung aus der Entwicklung anderer Großflughäfen zum Maßstab gemacht werden würde. Auch in der Entwicklung dieser Flughäfen, in Deutschland z. B. FRAPORT oder München, ging und geht es noch immer um „Abmilderung“, Betrug und Selbstbetrug.**

## **Der BER - seine Ziele, seine Folgen**

Der BER ist ein politisch durchgesetztes, im Wesentlichen rechtskräftig genehmigtes Projekt, dessen Inbetriebnahme bisher wegen erwiesener Unfähigkeit aller Verantwortlichen noch nicht vollzogen werden konnte. Die Absicht, seinen Betrieb durchzusetzen, ist vorhanden.

Genehmigt und gewollt ist in der ersten Baustufe, den vorerst geplanten Kapazitäten bei einer BER-Entwicklung mit ca. 360 000 Flugbewegungen/Jahr und einer Abfertigung von über 40 Mio. Passagieren/Jahr Rechnung zu tragen.

Fachlich unbestreitbar müssen die jetzt auf eine Kapazität von unter 20 Mio. Abfertigungsmöglichkeiten im Terminal und bei der Gepäckbeförderung unverzüglich erweitert werden. Bei Inbetriebnahme, in angenommenen 2 Jahren (2015), werden über 28 Mio. Passagiere den Flughafen belasten und somit dieser BER auf keinen Fall den Serviceanforderungen an einen neuen Flughafen entsprechen.

Luftseitig, d. h. bei nur 2 Start- und Landebahnen, sind die Kapazitäten schon bei weniger als 360 000 Flugbewegungen/Jahr erschöpft. Für die Bewältigung der An- und Abflüge von 28 Mio. Passagieren/Jahr werden aber bereits im Anfang ca. 260 000 Flugbewegungen/Jahr anfallen.

Aus behaupteten Gründen zur Erreichung der Wirtschaftlichkeit ist es die ungetrübte Absicht der Flughafengesellschafter und der sie tragenden Parteien und Abgeordneten, die genehmigten Kapazitäten als Wachstumsmotor zu nutzen und gegen jeden Widerstand durchzusetzen. Dazu wird die Gesellschaft FBB mit Steuergeldern in jeder gewünschten und EU-genehmigungsfähigen Größenordnung subventioniert. Diesem Wachstumsziel werden alle Drittfolgen untergeordnet. Dazu gehört auch die sich ausbreitende Belastung von Fluglärm und Umweltverschmutzung durch den unausweichlichen Bau einer 3. Start- und Landebahn im Süden zusätzlich zu den jetzt vorhandenen Pisten.

Die Folgen für alle Probleme außerhalb des Flughafenzauns spielen, selbst wenn sie in die Grundrechte betroffener Menschen eingreifen, keine Rolle. Alles, was der BER-Entwicklung im Wege steht, wird nur in dem Umfang beseitigt, wie es rechtlich unausweichlich ist. Das ist Absicht!

## **Fazit:**

Die Kriterien „Inbetriebnahme des BER am Standort Schönefeld“, die Nutzung aller genehmigten Kapazitäten zur vorläufigen Sicherstellung des gewünschten Wachstums, der absehbar notwendige Ausbau der Terminalkapazitäten und der Bau einer 3. Piste sind feste **Absicht** der Politik und der FBB.

**Absicht** ist auch eine **Abmilderung** von Folgen aus dem Flugbetrieb für betroffene Menschen, wenn es denn einen rechtlichen Zwang gibt. **Strategische Absicht** zur Sicherung der Ziele für einen BER-Großflughafen ist die politische Ruhigstellung von Öffentlichkeit und Betroffenen durch verkündete Aussichten auf ihren Schutz und auf Entschädigungen.

**Absicht** ist insbesondere auch, alle denkbaren und als notwendig erachteten Flugrechte - vom Nachtflug bis zur Einrichtung von Drehkreuzen - durchzusetzen.

**Absicht** ist auch die Spaltung der Betroffenen durch Verheißungen und geschürte Hoffnungen - Lüge, Vertuschung und Täuschung ist die Praxis zur Umsetzung aller Ziele und Absichten. Dabei ist die **Absicht** keine Sach-, sondern eine politische Machtkategorie.

## **Die Betroffenen und ihre Absichten zur Abmilderung der Folgen aus dem Flugbetrieb**

Hartnäckig wird immer noch argumentiert, dass die Abmilderung von Folgen die einzige Möglichkeit ist, sich dem Schicksal aus der Ursache, dem BER-Standort, ergeben zu müssen. Getrieben aus der Angst, der politischen Macht nicht Paroli bieten zu können, befassen sich die Betroffenen und Bürgerinitiativen mit angeblichen „Abmilderungskonzepten“, die ihnen zunächst auf dem Silbertablett der Standortbefürworter und ihrer politischen Handlanger serviert werden.

Seit Beginn der Rechtskräftigkeit des Planfeststellungsbeschlusses läuft die Propagandamaschine von Politik und Flughafengesellschaft, die vermittelt, dass der im Planfeststellungsbeschluss festgeschriebene Lärmschutz aus den lärmbeeinträchtigten Wohngebieten eine Erholungslandschaft macht. Von Medien transportiert wird

systematisch zur Täuschung der Öffentlichkeit verbreitet: Der Lärmschutz hat Studioqualität (Wowereit u. a.). Dass diese dreiste Behauptung in mehrfacher Hinsicht eine Lüge war, wird heute nicht mehr bestritten. Zum Einen gibt es diesen Lärmschutz bis heute nicht, obwohl seit 2004 (Planfeststellungsbeschluss) feststand, welche Kriterien den Schutzwerten zugrunde liegen müssen (0x55 dBA im Wohnraum als Höchstwert). Die Wirkung dieser Propaganda in der Öffentlichkeit, vor allem außerhalb des Schutzgebietes, war auf Abmilderung der Lärmbelastung und der möglichen gesundheitlichen Schäden für mehr als zunächst 70 000 Menschen im sogenannten Tagschutzgebiet abgestellt. Zum Anderen war diese **Abmilderung** auch ein Beitrag zur Entsolidarisierung zwischen Fluglärmopfern und nicht Fluglärm betroffenen. Der Lärmschutz, so die Meinung, mildert die Lärmfolgen so schön ab, dass der Fluglärm keine gesundheitliche Gefahr mehr darstellt und darum auch keine Zumutung mehr ist. Die Lärmfolgen für den Aufenthalt im Außenbereich der Wohnung wurden einfach vertuscht.

Zunächst wurde eine Abmilderung der Folgen des Nachtflugs, der Störung der Nachtruhe, mit einer Kontingentierung von nächtlichen Überflügen auf ca. 113 Flüge zwischen 22:00 und 6:00 Uhr im Planfeststellungsbeschluss festgeschrieben. Schamlos und dreist wurde diese „nur geringe Anzahl“ von Überflügen in der Nacht von Platzeck, Wowereit und allen Protagonisten des BER als exzellente Lösung, als Kompromiss zwischen notwendigem Bedarf an Nachtflügen und dem Recht auf Nachtruhe gefeiert. Diese **Abmilderung** der Folgen zur Störung der Nachtruhe wurde dann 2006 durch Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichtes als unzureichend für den Schutz der Nachtruhe erklärt. In einer Entscheidung zur notwendigen Neufassung des Planfeststellungsbeschlusses durch die Brandenburgische Landesregierung erfand dann dieses Gericht eine neue Abmilderungstheorie, indem es die Nachtzeit zwischen 0:00 und 5:00 Uhr zur absoluten Nachtruhe erklärte. Die Zeit zwischen 22:00 und 0:00 bzw. 5:00 und 6:00 Uhr wurde dann zur Nachtrandzeit erklärt, in der nach Bedarf, aber gegen 0:00 Uhr weniger geflogen werden darf. Nach dieser neuen Abmilderungspraxis wurden dann die Nachtzeiten nach 22:00 und nach 5:00 Uhr nicht mehr als Nachtzeit akzeptiert. Ein Novum, das allen nationalen und internationalen Nachtzeitbestimmungen zuwiderläuft.

Diese, wiederum von Wowereit, Platzeck, den BER-Protagonisten und Parteimitgliedern nun gerichtlich festgeschriebene Nachtruhezeit, wurde in der Öffentlichkeit wiederum als exzellente Abmilderungslösung der Störung der Nachtruhe gefeiert. Mit dieser **Abmilderung** sollte dann die öffentliche Diskussion um die Nachtruhe - natürlich auch mit entsprechendem Propagandadruck - beendet werden. Das war ein Trugschluss! Ausgerechnet Bürgerinitiativen, die sich in Regionen organisierten, die wegen geringerer Fluglärmbelastung keinen Anspruch auf irgendeinen Schallschutz haben, gingen auf die Barrikaden. Sie forderten eine

totale Nachruhe zwischen 22:00 und 6:00 Uhr, um eine mögliche Störung der Nachruhe in ihrer Region abzumildern durch Verhinderung von Überflügen.

Bekanntlich wurden Volksentscheide organisiert, die in Brandenburg durch die Sammlung von ca. 116.000 Unterschriften Platzek, seine SPD und Die Linke zu einer Reaktion herausforderten, um ein Volksbegehren zu verhindern. Platzek und seine politischen Nickaffen nahmen die Herausforderung an und kreierte eine neue Abmilderungsstrategie. Es soll, so seine Propagandaaussage, mit dem Gesellschafter Berlin und dem Bund, darüber verhandelt werden, ob es im Sinne der Friedensschaffung zwischen Politik und Betroffenen nicht doch eine andere Nachtflugregelung geben sollte. Prompt fielen auf diese dummdreiste Ankündigung der inhaltlichen Leerformel die Betroffenen herein. Im Zustand der Hoffnung - der ja in Aussicht gestellten **Abmilderung** - verließ sie der Mut, einen Volkentscheid durchzusetzen.

Über Jahre, seit Herbst 2011, sollten irgendwelche Flugrouten den Fluglärm abmildern. Mit Inbrunst gesteuert und angefeuert von Brandenburger Regierungsmitgliedern, einer inkompetenten Fluglärmkommission, Bürgermeistern und Abgeordneten wurde eine Flugroutendiskussion in Gang gesetzt, die ganze Abmilderungs-Chöre in den Fluglärmregionen entstehen ließen. Da gründeten sich dann parallel solche Chöre auch in Berlin, in der östlich betroffenen Region um den Müggelsee. Wie schon im Zusammenhang mit der Nachtflugregelung wurden die vom Bundesaufsichtsamt (BAF) genehmigten Flugrouten, je nach Interessenlage der fluglärm betroffenen Region, auch mit rechtlichen Mitteln vor Verwaltungsgerichten bekämpft. Die politischen Propagandisten schürten dabei Abmilderungserfolge, die sie ihrem Einsatz für irgendwelche Verschiebungen von Routenentwürfen zusprachen. Status: Weil es noch keine klaren und rechtlich haltbaren Flugrouten gibt, die verbindlich das Abflugregime festschreiben, werden weiterhin Hoffnungen gepflegt, die je nach Region eine Abmilderung des Fluglärms verheißen. Dabei wird völlig verdrängt, dass sich die Betroffenen nur auf Abflugrouten fixiert haben, jedoch die Anflugrouten nicht kennen und auch noch verdrängen, dass die Abflugrouten keine strichgewordene Flugpraxis beschreiben, weil diese schon nach wenigen hundert Metern Flughöhe eine Breite von 3 km erreichen.

Von den Abmilderungsgläubigen und den Nutzern ihrer Treuseligkeit wird die Tatsache verdrängt, dass die bei Inbetriebnahme des BER festgelegten Flugrouten nur ihre Begründung in der Zahl der Flugbewegungen haben, die zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme anfallen (voraussichtlich 270 000/Jahr). Ebenso verdrängt wird die Tatsache, dass - je nach Entwicklung von Passagierwachstum und entsprechenden Flugbewegungen - in ca. 12 Jahren eine 3. Piste in Betrieb gehen **muss**, weil dann

360 000 genehmigte Flugbewegungen auf zwei Pisten nicht störungsfrei bewältigt werden können.

Abgemildert werden sollen die Folgen aus dem Flugbetrieb auch durch die fleißig aufgestellten Forderungen nach einer Wachstumsbeschränkung des BER. Zu den Abmilderungshoffnungen gehört auch ein gefordertes Verbot, auf diesem Flughafen einen Hub (Drehkreuz) zu entwickeln. Überhaupt soll über eine Lenkung der Start- und Landegebühren und der Einführung einer Kerosinsteuer das Wachstum eingedämmt werden. Gestützt werden diese Hoffnungen immer wieder auch durch politische Parolen.

## **Fazit**

Keine der Abmilderungsforderungen kann, selbst wenn sie erfüllt und von der Politik akzeptiert werden, die in sie gesetzten Hoffnungen erfüllen. Diese Hoffnungen gründen sich auf den Ewigkeitswert des Standortes, für dessen Beseitigung es keine Hoffnung gibt.

Fatal ist, dass die auf Abmilderung Hoffenden nicht willens oder in der Lage sind, zur Kenntnis zu nehmen, dass die Abmilderungsmasche auf allen Großflughäfen in Deutschland das Missbrauchsinstrument ist, mit dem die Betroffenen verduimt werden. An keinem Flughafen wurde der Fluglärm durch Abmilderungsmaßnahmen reduziert. Im Gegenteil: Der Fluglärmteppich vergrößerte sich in 5-Jahres-Schritten.

Fatal ist auch, dass nicht zur Kenntnis genommen wird, dass in den letzten 30 - 40 Jahren weltweit kein Großflughafen mehr gebaut wurde, der in einer so dicht besiedelten Region liegt wie der BER am Standort Schönefeld.

Fatal ist, wie Betroffene sich durch Betrug zu Fakten immer wieder dem Selbstbetrug hingeben und nicht bereit sind, an ihre politische Kraft zu glauben und diese adäquat zu ihrer Betroffenheit einzusetzen. Schlimmer noch: Sie akzeptieren ohne adäquaten Widerstand, von verantwortungslosen und verfassungsfeindlichen Politikern krank gemacht und enteignet zu werden. Sie lassen sich gegeneinander ausspielen und frönen dem St. Floriansprinzip.

**Es gibt die Lösung!**

**Es ist nun genug mit der Verarsche(!) der Betroffenen, den Lügereien und Beschwichtigungen, mit Betrug und Selbstbetrug. Denn es gibt die Chance für die Erzwingung zur Beseitigung des Urüfels aller Folgen aus dem Flugbetrieb. *Der Standort muss weg!* Die Perspektive heißt: seine sinnvolle Nachnutzung bei Neuplanung eines Großflughafens an einem raumverträglichen, nicht hunderttausende Menschen belastenden Standort (**Siehe NNK**).**

**Es geht nicht um Abmilderung - die gibt es nicht, weil es nämlich keinen abgemilderten Flugbetrieb gibt. Es geht um den Aufbau von wirksamem politischen Druck durch die Bürgerinitiativen. Die Politik - die Politiker müssen auch namentlich an den Pranger. Die Verantwortungslosigkeit für den Betrieb eines unmenschlichen und unwirtschaftlichen Flughafens muss Gesichter und Namen bekommen. Es sind eben nicht nur Wowereit, Platzeck oder Ramsauer schuldig. Schuldig sind vor allem die Parteimitglieder und Mandatsträger, die Wowereit, Platzeck und Ramsauer möglich gemacht haben. (Siehe Konzept.....)**

**Neue Aktion (NA)**