

c./o. Stubenrauchstraße 71, 15732 Eichwalde,

in enger Zusammenarbeit mit der SCHULZENDORFER INTERESSENGEMEINSCHAFT GEGEN FLUGLÄRM

.....

## PRESSE- INFORMATION

### "Ist das Flughafen-Projekt BER noch zu retten?"

- Bemerkungen zum MAZ-Beitrag vom 16./17.06.2012 S.6,

**"Frankfurter Feuerwehrmann ... soll den Flughafen retten, der ständig neue Probleme offenbart"**

.....

Nun hat man also den 59jährigen Wocaholic mit Frankfurter Chefplaner-Erfahrungen Amann im Blickfeld zur Rettung Schönefelds! Einen Kaum-Urlaub-Macher und Auch-Wochenend-Baustellen-Beaufsichtiger! Darunter wäre wohl auch keine Rettung zu erwarten gewesen bei den vielerlei Mängeln aller Art und einem Aufsichtsrat, welcher sich augenscheinlich trotz allem nur als Wegsehrat betätigte! Wenn man nun von Verantwortlichen hört, man solle das Projekt "nicht schlechtreden" und der Regierende Bürgermeister von Berlin, Klaus Wowereit, erklärt, bei einem Blick auf das BER-Projekt-Dilemma sei "Häme unanständig", dann sei ihm entgegnet, er irre gleich zweifach! Mehr als unanständig, nämlich unverantwortlich, sei, was man den Bürgern an Lärm und Schadstoffen zumuten will, und Häme kann höchstens bei Unbetroffenen auftreten; Betroffene können nur mit Entsetzen, höchstens aber mit Galgenhumor reagieren, denn trotz aller Mängel ist ja der "neue Eröffnungstermin" März 2013 noch immer nicht vom Tisch!

Und der Mängel gibt es ja viele: jahrzehntelang verheimlichte Flugroutenabbiegeerfordernisse, fehlende Lärmkarten für nötige Schallschutzmaßnahmen, Schallschutzrealisierung nach aktuellem Richterspruch beginnend bei Null, weil selbst die wenigen in den letzten drei Jahren realisierten Schallschutzeinbauten einen zu niedrigen Lärmschutz bieten, erforderlicher Lärmschutzabschluss gemäß Gutachten des Brandenburger Parlamentarischen Beratungsdienstes vor BER-Inbetriebnahme, aber bisher Billigheimer-Lärmschutz-Zulüfter, bei denen der Hausbesitzer bei Zustimmung zum Einbau Gesundheitsschäden durch Schimmelbildung, Bauschäden durch Hereindrücken der Raumfeuchtigkeit in die Hauswände und Ordnungswidrigkeitsstrafen wegen Verstößen gegen die Energieeinsparverordnung befürchten muß, Kostenerstattungsvereinbarungen, die von Anfang an rechtlich nichtig sind, wenn sie ein Vorsehen vorgenannter Nur-Zulüfter enthalten, weil sie dem Bürger der Gefahr einer Ordnungsstrafe aussetzen, entgegen staatlichem, EU-Recht und internationalen Bestimmungen der ICAO ausgerichtete Start- und Landebahnen, eine BER-Nordbahn, welche schon 2016/2017 wegen Altersschwäche erneuert werden muß, eine Brandschutzanlage, deren Funktion weder bezüglich der Türen, die nicht automatisch öffnen bzw. schließen, wobei sogar schon behauptet wurde, daß sie noch nicht einmal eine Typzulassung haben sollen, noch bezüglich der Rauchgasfilter, welche verstopfen, noch bezüglich der Rauchgaskanäle, welche implodieren, sicher ist, wahrscheinlich auch gar nicht funktionsmäßig abgesichert werden kann, weil staubempfindliche Hard- und Software der Meß-, Steuer- und Regelungstechnik wegen parallelen Bauens, Erprobens und Mitarbeiterschulens monatelang dem Baustaub ausgesetzt war, und, wenn man dann trotzdem die Anlage mal "zum Laufen" bringen könnte, niemand sagen kann, für wie lange - und sicher schon erst recht nicht!

Unter solchen Umständen kann ein pfiifiger Junge, der mal nicht für die Fehler seiner unaufmerksamen Eltern in Haftung genommen werden möchte, ihnen, wenn sie den BER betreten wollen, nur erschrocken zurufen: "Vorsicht! Betreten verboten! Lebensgefahr!". Und dies gilt ja sogar auch für den unterirdischen BER-Bahnhof bei Stromausfall, weil ihn jetzt erst mal laufend leere Züge der Bundesbahn zur erforderlichen Belüftung befahren müssen, und nach Inbetriebnahme vielleicht auch, weil bis jetzt die Feuerwehren von Landkreis und Berlin noch nicht mal ein einheitliches schnelles Kommunikationssystem besitzen, und eventuell die Berliner Feuerwehr erst mal aus der Innenstadt, nämlich vom Hauptbahnhof her, anrücken muß, wenn es mal ernst wird.

Traurig, traurig, traurig!

Und dann noch die Finanzierungsprobleme! Kreditrahmen schon am Limit, riesige Mehrkosten für die Fertigstellung des Terminals und des Anlieger-Schallschutzes mit viel neuem Planungsaufwand, weil die bisherigen Projektierungsteams fristlos gefeuert wurden und noch dazu davon erst über die Presse erfahren haben wollen, Mehrkosten für zusätzliche Abfertigungsbauten, Schadenersatzforderungen von Fluggesellschaften und Reiseveranstaltern sowie Geschäftsleuten des Versorgungsbereiches wegen des geplatzten Eröffnungstermines, Schadenersatzforderungen der Bundesbahn wegen erforderlicher Bahntunnelbelüftung mittels fahrgastlosen Zügen, Umzugsstornierungs- und -umplanungskosten und Personalmehrkosten durch höhere Betriebskosten in Schönefeld und Tegel als geplant, Startbahn-Sanierungskosten für die Nordbahn, Prozeßkosten, Rechtsanwalts- und Gutachterkosten für bisherige und kommende Rechtsstreitigkeiten, eventuelle Regreßforderungen der gefeuerten Planungsteams und Mehrkosten durch Beginn der Neuplanung fast bei Null!

Und dann muß bei dieser Sachlage einer neuen Kreditaufnahme bzw. Zuwendungen der Öffentlichen Hand für alle diese neuen Mehrkosten auch noch die EU ihre Zustimmung geben!

Ob sie dies wohl tun wird, wenn auch noch offenkundig wird, daß gegen höherrangiges Recht der EU und ICAO wegen Verletzung des ICAO Doc.9184 zur Flughafen-Planung sowie, will man Dr.Gregor Gysi folgen, auch noch wegen durch EU-Recht verbotener potentiell erwartbarer Trinkwasserqualitätsverschlechterung durch extrem verstärkten Flugbetriebsschadstoffausstoß und ggf. Kerosin-Ablassen verstoßen wird? Dies entspräche ja einer Förderung von Projekten entgegen EU-Recht!

Jedem Baufachmann, Flughafenplaner und Banker dürften in dieser Situation vor Entsetzen die Haare zu Berge stehen!

Und dann stellte der 115. Deutsche Ärztetag auch noch erst kürzlich die bislang gerichtlich und gesetzlich sanktionierten Fluglärmpegel als völlig unangemessen zu hoch in Frage, und dazu wurde auch noch das Schadstoffimmissions-Problem, bisher gar nicht betrachtet oder weitgehend vernachlässigt, vom Ärztetag als genau so wichtig wie der Lärmschutz dargestellt, und es wurden Mehrkosten des Gesundheitswesens hieraus in jährlich dreistelliger Millionenhöhe liegend berechnet!

Unsere Landesväter wollen trotzdem - oder gerade deshalb? - den BER "nicht schlechtreden" lassen und zeigten sich gemäß heutiger MAZ-Pressemeldung trotz bereits 2011 bekannt gewesener erheblicher Probleme in allen Baubereichen davon so wenig beeindruckt, daß sie erst im April diesen Jahres den Aufsichtsrat erstmals in diesem Jahr zusammenkommen ließen und erst im März seinen Mitgliedern das Protokoll von 2011 zukommen ließen! Sie sind augenscheinlich nervlich in allerbesten Verfassung - und diese werden sie am kommenden Freitag zur Aufarbeitung dieses unglaublichen Desasters auch brauchen! Schließlich geht es um das immer wieder zitierte größte Investitionsvorhaben der neuen Bundesländer!

So lange die BER-Eröffnung in der gegenwärtig geplanten Konstellation nicht endgültig vom Tisch ist, können Betroffene deshalb über die bisherige Pleiten-, Pech- und Pannenserie nicht lachen oder gar Schadenfreude empfinden - sie sind nur betroffen und empfinden es als unfassbar, daß so etwas passieren konnte! Allerdings sollen sich manche von ihnen der Umbenennungsgeschichte von BBI in BER und von FBS GmbH in FBB GmbH gewidmet haben und wollen auch bereits einer Deutung auf die Spur gekommen sein: BER soll für "Billigfliegerairport Ersten Ranges" und FBB für "Flughafengesellschaft Billigfliegerairport Berlin" stehen. Ob dies daraus geschlußfolgert wurde, daß sich First Class Airlines aktuell nach Tegel hin verzogen???

Kein Wunder, daß unter solchen Umständen Brandenburger Parlamentarier zur Geheimhaltung der eingesehenen Aufsichtsratsprotokolle vergattert wurden! Sie könnten ja sonst vielleicht zu dem Schluß kommen, man solle den Aufsichtsrat besser in "Wegsehrat" umbenennen, oder sie könnten vielleicht geneigt sein, Vergleiche zwischen der für den Schwarzwald geltenden 220.DVO zur LuftVO und der 243.DVO zur LuftVO für das BER-Projekt zu ziehen und dann das BER-Projekt in seiner derzeitigen Form gleich völlig ablehnen! Dabei ist doch noch immer jede Standort-Diskussion Brandenburger Regierungs-Tabu!

Mögen doch die verantwortlichen Politiker und Parlamentarier endlich mal aufwachen und ihren Wunschträumen, die nur Traumschlösser und für die Bürger Alpträume sind, endlich entsagen und das BER-Projekt fachmännisch umplanen lassen, ehe die FBB GmbH in die Pleite trudelt! Mögen sie endlich erkennen, daß das bisherige Berliner Flughafensystem bis zu einer Inbetriebnahme der BER-Flugfelder in Sperenberg oder andern gemäß Raumordnungsverfahrensergebnis von 1994 geeigneten Standort bestehen bleiben muß, daß der Anschluß Berlins und Brandenburg an das internationale Luftverkehrsnetz nur noch durch den Verkauf der BER GmbH unter weitgehender Nach- und Umnutzung der Bauten in Schönefeld gesichert werden kann. Nur anderswo kann ein rentabler Airport entstehen.

Eichwalde, am 18.Juni 2012

Dr.G.Briese

# Wird der erste Knopf falsch geknüpft...

Warum der Bau des Berliner Flughafens "Willy Brandt" in Schönefeld nicht das Ergebnis demokratischer Willensbildung war

Von Waltraud Hagen

Eigentlich sollte sich am 3. Juni zeigen, ob Schulzendorf weiter lebt wie bisher oder ob dort eine neue Zeitrechnung beginnt, mit Davor und Danach: VOR und NACH der Inbetriebnahme des neuen Flughafens in Schönefeld. Früh um 5:30 Uhr sollte der erste A 380 von der Südbahn abheben. Nun haben die Bewohner eine Galgenfrist bekommen, aber nichts weiter. Denn irgendwann starten die Flieger...

»Wir zählen praktisch zur Start- und Landebahn dazu«, sagt der Sprecher der lokalen »Interessengemeinschaft gegen Fluglärm«, Dr. Schallehn. Schulzendorf ist vier Kilometer vom Flughafen entfernt. Eine Minute nach dem Start sind die Maschinen da. Alle, die den vorgeschriebenen Steigungswinkel auf der südlicheren Route nicht schaffen, fliegen in nur 300 Metern Höhe über das Ortszentrum mit Grundschule, Hort und zwei Kitas. Darunter der A 380, den es bisher am Berliner Himmel nicht gab. 550 Tonnen Gewicht, inklusive 300 Tonnen Kerosin.

»Der letzte stille Frühling«, sagt Helmut Mencke, Mitglied der Interessengemeinschaft und des Bürgervereins Berlin-Brandenburg (BVBB), »noch ahnen wir nur, was auf uns zukommt.«

Die Mehrheit der fast 8000 Schulzendorfer scheint nicht so zu empfinden. ...

»Wenn mein Haus direkt überflogen werden würde«, so ein Bewohner aus der Herwegstraße, »würde ich auch böse werden.« Und wenn Schule und Kitas im Tiefflug überflogen und 500 Kinder dem Lärm und Abgas ausgesetzt werden? »Wird schon nicht so schlimm.« Der Besitzer eines neuen Hauses, direkt neben der Schule, geht von acht Überflügen täglich aus. Die Deutsche Flugsicherung spricht von 25, und die Interessengemeinschaft hält mehr als 200 für möglich, denn beim Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung heißt es: »Das nördliche Verfahren (Route über Schulzendorf, d. A.) beinhaltet einen kürzeren Flugweg, ist flugtechnisch weniger anspruchsvoll und muss allen Luftfahrzeugen zur Verfügung stehen.« Dazu kommen alle von Osten, Südosten, Süden und Südwesten landenden Flieger in 200 Meter Höhe über dem Ortsteil Eichberg.

Es ist, als wenn man bei einem Hemd den ersten Knopf nicht ins richtige Loch gebracht hat - dann geht alles falsch bis zum

letzten ...«, so der Mosaikgestalter Helmut Mencke über den Standort Schönefeld.

...  
Dabei ließ sich der Anfang vor fast 20 Jahren so gut an. Standortsuchverfahren, Raumordnungsverfahren, so hoffnungsvoll. Beide endeten mit klarer Aussage für Sperenberg und: Schönefeld ist ungeeignet. Ein neuer »innerstädtischer« Airport schien undenkbar im 21. Jahrhundert, da internationale Regeln eindeutig auf Distanz zu dicht bewohnten Zonen orientieren. Und schließ-

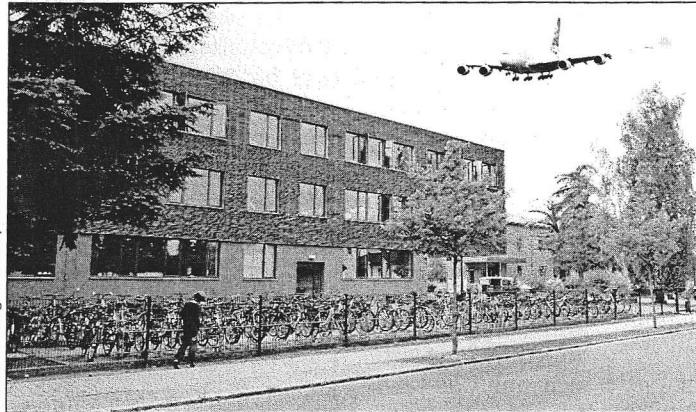


Foto und Montage: Mencke/Frotscher

Schule unter dem Flugkorridor des A380

lich ist es ein Projekt für die nächsten 100 Jahre, das irgendwann Ausbau erfordern wird. Mitten in Wohnlandschaften?

Brandenburg brachte sogar ein Mediationsverfahren in Gang. Vorbildlich, könnte man sagen, für einen großen Konsens. Verwaltung, Wirtschaft, Vereine, Bürgerinitiativen und Flughafenholding einigten sich in rund 100 Sitzungen auf Sperenberg, eben weil es um einen »hauptstadtgerechten Flughafen« ging, mit Verbindungen in alle Welt und 24 Stunden-Betrieb, sowie ICE-Anbindung. Das war nur im weiten Waldgelände von Sperenberg denkbar, jahrzehntelang für den Flugbetrieb der Sowjetischen Streitkräfte genutzt und dünn besiedelt. Die Entscheidung wurde den verantwortlichen Politikern, Ministerpräsident Stolpe, Regierendem Bürgermeister Diepgen und Verkehrsminister Wissmann übergeben.

»Bis dahin war alles Vertrauen«, so Helmut Mencke, »dann kam der Schlag«. Im Mai 1996 gaben die drei Herren ihren kleinen Konsens bekannt: Schönefeld. »Bürgerdialog, demokratische Willensbildung - nur Worte« sagt Mencke. Alle Vorarbeiten, alle Gutachten, alle Vorentscheide - für die Katz. Auch die in jedem Verfahren verausgabten Gelder. Damals war halb Schulzendorf in Protest. Die Gegner des Standortes Schönefeld zogen

zu Anhörungen und Protestmärschen, haben geklagt, Landtagsabgeordnete geladen und Bürgerdialoge organisiert. Schließlich ging es nur noch um ein striktes Nachtflugverbot zwischen 22 Uhr und 6 Uhr. Wenigstens das. Aber das Bundesverwaltungsgericht befand, dass Flüge eingeschränkt auch bis 24 und ab 5 Uhr zumutbar seien. Und für Schule und Kitas gilt bisher nicht einmal das Lärmschutzprogramm.

Irgendwann schrieb Helmut Mencke auf der Internetseite des BVBB: »Herr, vergib ihnen NICHT, denn sie wissen, was sie tun.« Sein Groll war stärker als seine Bedenken gegen die »Verdrehung eines ernstesten Wortes«, und er brauchte ein Ventil. Wie soll man auch akzeptieren, dass nicht gesamtgesellschaftliche Vernunft regiert, sondern Einzelinteressen. ...

Bürgermeister Mücke sieht es so: »Berlin wollte den Airport nah an der Stadt, der Bund auch, damit er sich nicht als Konkurrenz zu München oder Frankfurt auswachsen kann, und Brandenburg blieb nur zu entscheiden, Flughafen ja oder nein.« Und so meint es wohl auch Stolpe, wenn er heute sagt, er habe damals kapituliert.

Sein Nachfolger, Matthias Platzeck, der als Umweltminister Schönefeld schlicht als »ungeeignet« bezeichnete, hält den Protesten nun lapidar entgegen, man könne es eben nie allen Recht machen. Ja. Aber es ist nicht Aufgabe von Politik, es allen recht zu machen, es geht darum, die Sache recht zu machen. ...

Mit den Flugrouten schließlich, die erst veröffentlicht wurden, als der Beton gegossen war, verstand das gesamte Umland die Konsequenzen. Da wuchsen neue Bürgerinitiativen. Und sie gaben den Schulzendorfer Aktivisten noch einmal Hoffnung. Doch die einen konzentrieren sich auf die Müggelseeroute, andere fordern »Keine Flugrouten über Berlin« oder »lärmfreie Havelseen«. Zersplitterung, das ist der schwache Punkt. Die Vernunft aber braucht eine Fahne und einen Anführer, braucht, dass alles und alle sich auf den einen Punkt orientieren, an dem ein Projekt beginnt. Denn, wenn der erste Knopf ...

...  
Die Autorin dankt Dr. Manfred Marz, Ex-Leiter Umweltamt Berlin-Köpenick, für Sachinformationen zur Chronologie des BER.

Aus nd vom 2. Juni 2012, S 17 (gekürzt)



MAZ 18.06.2012

# Bauarbeiter ohne Ausweis

## Sicherheitslücken auf dem Flughafengelände

**POTSDAM/BERLIN** | Sicherheitskräfte auf dem Gelände des künftigen Hauptstadtflughafens in Schönefeld haben im vergangenen Jahr 31 Personen den Zutritt verwehrt. Sie wollten ohne den nötigen Ausweis oder mit falschen Papieren auf die Baustelle gelangen. In diesem Jahr wurden bereits 15 Menschen bei der Einlasskontrolle gestoppt. Das geht aus einer Antwort von Brandenburgs Arbeitsminister Günther Baaske (SPD) auf eine parlamentarische Anfrage hervor. Er räumte ein, dass bei Kontrollen Arbeiter ohne Ausweis auf der Baustelle angetroffen worden waren. Baaske sprach von Einzelfällen. Die Baustelle ist vollständig umzäunt und mit Zugangskontrollen versehen.

Der CDU-Landtagsabgeordnete Björn Lakenmacher hatte in seiner Anfrage auf einen Beitrag des RBB verwiesen. Dort wurde von Problemen bei der Sicherung der Baustelle berichtet. Immer wieder gelangten demnach Bauarbeiter ohne Kontrolle auf die Baustelle. Dabei müsse die Sicherheit Priorität haben, sagte Lakenmacher. Der Flughafen gehöre zu den terrorgefährdeten Objekten.

Laut Baaske müssen nicht immer alle Beschäftigten einzeln kontrolliert werden. In begründeten Ausnahmefällen könnten Firmen ihre Mitarbeiter mit einem Sammelausweis per Bus aufs Gelände bringen. Die Unternehmen müssten tagesaktuelle Namenslisten vorlegen. Von dieser Ausnahme mache derzeit eine Reinigungsfirma mit 300 Mitarbeitern Gebrauch.

Nach Medienberichten wurde jetzt bekannt, dass sich der Airport-Aufsichtsrat vor der geplanten Eröffnung in diesem Jahr nur einmal traf. Laut „Tagesspiegel“ kamen die Mitglieder des Gremiums am 20. April und damit nur knapp anderthalb Monate vor der ge-

*In diesem  
Jahr wurden  
bereits  
15 Personen  
beim Einlass  
gestoppt*

planten Eröffnung am 3. Juni erstmals zusammen. 2011 erörterte der Aufsichtsrat viermal die Fortschritte beim Bau des neuen Airports. Die Zeitung zitiert aus dem Kontrollbericht, der den Mitgliedern einen Monat vor der April-Sitzung zugeschickt worden war. Demnach gab es in fast allen Baubereichen erhebliche Probleme. Der Aufsichtsrat tagt erstmals wieder am kommenden Freitag, um das entstandene Desaster aufzuarbeiten.

MAZ/dpa