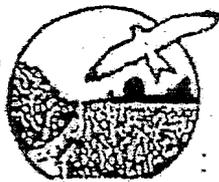


# BÜRGERINITIATIVE RETTET DIE MARIENFELDER FELDMARK!



Mitglied im BUND e.V., Landesverband Berlin  
Mitglied der Umweltinitiative "Teltower Platte"

Einschreiben/ Rückschein

An das  
Brandenburgische Landesamt  
für Bauen, Verkehr und Straßenwesen  
Anhörungsbehörde  
Lindenallee 51 -

15366 Dahwitz-Hoppegarten

Berlin, 16.06.2000

## Planfeststellungsverfahren Ausbau des Flughafens Schönefeld Einwendungen

Zum o. g. Bauvorhaben nehmen wir hiermit Stellung und äußern folgende Bedenken:

### 1. Allgemeine Einwendungen

- Bereits in unserer Stellungnahme zum Raumordnungsverfahren vom 11.7.1994 haben wir kritisiert, dass weder von den Betreibern noch von der Genehmigungsbehörde der glaubwürdige Beweis erbracht wurde, der einen neuen Großflughafen in Deutschland rechtfertigt.

Wir betroffene Bürger wollen also nicht nur über das "Wie" des neuen Mammutprojektes diskutieren, sondern abwägen, „Ob“ diese Gigantomanieplanung überhaupt erforderlich ist.

Eine vernünftige Flughafenpolitik setzt eine breite Akzeptanz in der Bevölkerung voraus. Diese Akzeptanz fehlt trotz gegenteiliger Beteuerungen seitens der Betreiber. Eine Volksabstimmung, wie z.B. bei der Transrapid-Frage, würde eindeutige Aussagen gegen den Ausbau von Schönefeld an die Öffentlichkeit bringen.

Da diese Abwägungsmöglichkeit fehlt, sehen wir uns in unseren demokratischen Rechten eingeschränkt und lehnen daher die vorgestellte Planung ab.

- Der Auslegungsort war für den Bezirk Tempelhof das Rathaus des Bezirkes. Die Betroffenen aber wohnen größtenteils in Lichtenrade. Gerade für viele ältere Mitbürger oder auch Arbeitnehmer war es sehr umständlich, den Auslegungsort aufzusuchen.

Auch damit sind die Rechte der betroffenen Anwohner, sich einen umfassenden Einblick vom Verfahren zu verschaffen, sehr eingeschränkt worden. Immerhin sind 49 Ordner zu sichten. Diese Arbeit ist mit einem Besuch am Auslegungsort nicht zu schaffen.

Wir fordern daher eine zusätzliche Auslegung im Gemeinschaftshaus, Lichtenrader Damm, Lichtenrade. Umfang und unverständliche Aufbereitung der Planungsunterlagen, sowie Überforderung des Beratungspersonal - wenn vorhanden - erfordern eine mehrmalige Einsichtnahme in die Akten.

Somit ergeben sich weite Wege für den Bürger, der seine demokratischen Rechte wahrnehmen will, die ihm nicht zuzumuten sind. Es entsteht der Eindruck, dass bewusst eine Barriere aufgebaut wurde, um dem Bürger die Wahrnehmung seiner Rechte zu erschweren.

Hier liegt eindeutig ein Informationsdefizit vor.

- Die sehr widersprüchlichen Aussagen zwischen Vorhabensträger, Planungsbüros, Genehmigungsbehörde einerseits und Gutachter des Bürgervereins Brandenburg—Berlin andererseits sorgen bei den Bürgern für große Unsicherheit.

Viele Aussagen über Lärm, Schadstoffe, Sicherheit, Finanzen etc., die in den Medien auftauchen, sind dermaßen konfus und schwer durchschaubar, dass bei dem Planfeststellungsverfahren größere Transparenz herrschen muss.

Dazu gehören auch Gutachter, die - wie jetzt bekannt wurde - nicht gleichzeitig Ersteller der Unterlagen sein dürfen, bzw. neutrale Gutachter, die nicht ihren Auftragsgebern verpflichtet sind. Neutrale, kompetente Gutachter haben über das Für und Wider des Ausbaus von Schönefeld zu befinden. Es darf doch nicht sein, dass steuerzahlende Bürger in ihrer Lebensqualität stark eingeschränkt, ja bedroht werden, nur weil der Vorhabensträger, die Verwaltung und die Politik als Auftraggeber gezahlte Gutachten durchsetzen und manipulieren können.

Wir lehnen daher die vorliegenden Gutachter als parteilich ab und fordern neutrale Gutachter. Durch parteilich abgestimmte Gutachten fühlen wir uns nicht nur belogen, sondern auch betrogen in unseren Demokratischen Rechten.

-In den Planungsunterlagen wird sehr oft das Versprechen gegeben, nur alles erdenklich Mögliche zu tun, um die Schutzgüter (Mensch, Natur, Wasser, Boden, Luft usw.) so wenig wie möglich zu beeinträchtigen.

Diese Aussagen sind für uns nicht glaubhaft. Solange Wirtschaftsinteressen, politische Maßnahmen und geltende Beschlüsse einfach beiseite schieben, sind die Schutzgüter ungeschützt. Dies hat uns das Verhalten der Veranstalter bei der gerade kürzlich stattgefundenen ILA (Internationale Luft— und Raumfahrtausstellung) gezeigt. Obwohl zuerst verboten, wurde doch eine Zulassung erpresst, um mit Kampfmaschinen am Sonntag nur knapp über die Hausdächer von Wohnsiedlungen hinwegzudonnern. Außerdem war nach der Flugvorführung der typische Kerosingeruch in Lichtenrade deutlich wahrnehmbar (es herrschte Ostwind). Das zeigt deutlich, dass Schadstoffe in höherer Konzentration auftreten werden als in den Planungsunterlagen angegeben. Die Wirtschaft wird immer Wege finden, wenn die Politik sie nicht zurückhalten kann, um rücksichtslos ihre Ziele durchzusetzen. Dies wird auch beim geplanten Großflughafen der Fall sein. Die Versprechungen, die man dem Bürger heute macht, werden nie eingelöst werden, da dann „entsprechend der momentanen Entwicklung“ Anpassungen vorzunehmen sind. Der Bürger, einmal mundtot gemacht, hat dann überhaupt keine Rechte mehr für Einwände. Und die Politik ist machtlos.

## 2. Verstoß gegen politische Entscheidungen

Der Ausbau des Flughafens Schönefeld zu einem Großflughafen verstößt gegen Gesetze und rechtsverbindliche Beschlüsse.

Im Grundgesetz Art. 2 Abs. 2 S 1 verpflichtet sich die jeweilige Regierung, ihre Bürger vor Schaden zu bewahren. Gesundheit und Eigentum des Einzelnen sind zu schützen. Jeder Politiker schwört auf die Verfassung bei seinem Amtsantritt.

Der geplante Großflughafen jedoch gefährdet Gesundheit, Besitz, demokratische Rechte von uns allen, zerstört das Umfeld und gefährdet die Gesundheit unserer Kinder. Die Planfeststellung enthält daher Rechtsfehler.

— Bei dem Weltklimagipfel in Rio 1992 haben sich 179 Staaten verpflichtet, darunter auch die Bundesrepublik Deutschland, die menschliche Gesundheit zu schützen und zu fördern, da diese von einer gesunden Umwelt abhängt. Unsere Atmosphäre ist zunehmenden Gefahren ausgesetzt, auch diese soll geschützt werden. Der zunehmende Bedarf von natürlichen Ressourcen soll reduziert werden. Die biologischen Ressourcen, die Vielfalt muss erhalten bleiben und darf nicht gestört werden. Schutz und nachhaltige Nutzung sind weitere Forderungen.

Gegen diesen gesamten Forderungskatalog verstößt das geplante Bauvorhaben. Es verstößt auch gegen den Regierungsbeschluss, die CO<sub>2</sub>-Werte drastisch zu senken! Deutschland hat dies noch nicht ansatzweise geschafft!

Wir empfehlen den Vorhabensträgern, Planungsbüros, Genehmigungsbehörden das Studium der Erklärungen von Rio über Umwelt und Entwicklung und die daraus resultierenden Beschlüsse, die rechtsverbindlich sind.

## 3. Politische Fehlentscheidungen

Auch, wenn diese politischen Fehlentscheidungen nicht unmittelbar mit dem Planungsverfahren zusammenhängen, sind sie jedoch Grundlage für Entscheidungen und mit einzubeziehen.

— Die immer wieder zitierten TA-Grenzwerte, von denen eine Genehmigung oft abhängt, sind politisch ausgehandelte Werte, die, bezogen auf einen gesunden Mann von 40 Jahren, 70 kg schwer, alle anderen Menschen aussortiert und gegenstandslos macht, vor allem Kinder, Kranke und alte Menschen. Diese Werte sind unmenschlich und haben in unserem Staat keine Maßstabsfunktion auszuüben! Sie stehen im Widerspruch zum § 2, Abs. 2 S 1. GG. und werden von uns nicht anerkannt.

- Das Verkehrswegebeschleunigungsgesetz, das für den Bau des BBI gilt, hebt viele demokratische Rechte der Bürger aus. Dieses Gesetz ist nur Augenwischerei und sollte bereits Anfang 2000 auslaufen. Ohne den Willen der Bürger zu berücksichtigen oder per Abstimmung zu befragen, wurde, diktatorisch eine Verlängerung befohlen, der Bürger sozusagen entmündigt. Makaber und erwähnenswert, dass dieses undemokratische Gesetz von einem ehemaligen Bundesminister, der unterdessen rechtskräftig abgeurteilt wurde, in den Bundestag eingebracht wurde.

Aus den unter 2. und 3 genannten Einwendungen, ist der Ausbau des Flughafens Schönefeld weder rechtsfehlerfrei noch gesetzeskonform und in allen Auswirkungen abzulehnen! Er entspricht in keiner Weise politische Entscheidungen, an die Bürger sich zu halten haben, und unterstützt politische Fehlentscheidungen, die dem Bürger schaden.

## 4. Inhaltliche Einwendungen

### 4.1 Verkehrsprognose

Der Vorhabensträger erwartet ein Passagieraufkommen von 30 Millionen Passagieren pro Jahr. Sportflugzeuge und Hubschrauber sind nicht mitgezählt, da sie sich schlecht prognostizieren lassen, ebenso wurden Transitpassagiere nicht berücksichtigt.

Diese Prognose erscheint uns überhöht, und zwar aus folgenden Gründen:

- Die Deutsche Bahn will ihre Strecken ertüchtigen, sodass das Flugzeug für Strecken bis zu 1.000 km entbehrlich wird. Ebenso sollen mehr Güter per Schiene transportiert werden. Dieses Ziel wird auch von uns unterstützt.
- Der Flughafen in Leipzig ist bereits ausgebaut und auch schon funktionsfähig. Leipzig ist in gut 35 min mit einem Express-Shuttle zu erreichen. Dadurch ist Schönefeld als Großflughafen uninteressant geworden.
- Der Flughafen Leipzig liegt außerhalb besiedelter Gebiete und kann daher auch nachts angeflogen werden. Das wird in Schönefeld nicht möglich sein.
- Die Messestadt Leipzig hat ein bedeutend größeres Umfeld (Industrie) als Berlin. Hier ist und wird auch das Umfeld dünner besiedelt sein und bleiben. Der Großraum Berlin bringt nicht die gewünschten Passagierzahlen. Und ein Umsteige-Flugverkehr (Tegel/Tempelhof) bedient nicht internationale Bedürfnisse.
- Wichtig ist der Langstreckenverkehr. Hier ist das Flugzeug nicht durch andere Verkehrsträger zu ersetzen. Aber nicht einmal der wirtschaftsstarke Großraum Frankfurt würde mit seinem Einzugsgebiet einen internationalen Langstreckenverkehr tragen. Frankfurts Vorteil ist der Umsteigeverkehr, den Berlin nicht hat und Leipzig übernimmt.
- Berlin liegt in Deutschland mehr am östlichen Rand, also keineswegs zentral. München ist für Berlin auf Grund freier Kapazitäten ein weiterer starker Konkurrent.
- Ziel unserer Regierung muss sein, dass sämtliche Subventionen für den Flugverkehr und die Luftfahrtindustrie wegfallen, will man die Rio-Beschlüsse realisieren. Ebenso muss endlich eine Besteuerung des Flugtreibstoffes her, sowie die Umlegung aller Kosten des Flugverkehrs - auch die Folgekosten. Eine Verteuerung der Flüge wäre die vernünftige Folge, damit aber auch eine Senkung des Passagieraufkommens.

Aus diesen o.g. Gründen zweifeln wir die Verkehrsprognose des Vorhabenträgers an und lehnen den Ausbau des Flughafens Schönefeld ab. Hier sollte man einen Ausbau nach Bedarf gestalten, um Berlin einen teuren Großflughafen zu ersparen, der nicht genügend Flugverkehr, aber große Finanzprobleme mit sich bringt.

- In den Planungsunterlagen vermissen wir den Hinweis, dass beim Ausbau von Schönefeld die Flughäfen Tegel und Tempelhof geschlossen werden. Ist dies vergessen worden, oder will man sich am Versprochenen vorbeischieben?

## 4.2 Lärmauswirkungen

Die Vorhabensträger gehen von einer Kapazität von 360.000 Flugbewegungen im Jahr aus, die der fertig gestellte Flughafen bewältigen soll. Dies entspricht einer Flugbewegung von ca. 840 Flügen am Tag, durchschnittlich, an Spitzentagen sogar über 990.

Diese intensive Ausnutzung eines Flughafens in Wohngebieten bringt eine Lärmbelastigung mit sich, die unverantwortlich hoch ist, und zwar nicht nur für die Anwohner sondern auch für jene, die in den Einflug- bzw. Startstrecken liegen, also auch für die Bewohner der Bezirke Steglitz und Tempelhof.

Es ist allgemein längst bekannt und jedem auch vorstellbar, dass Lärm - auch geringerer - Krankheiten hervorruft.

Die in den Unterlagen aufgeführten Lärmzonen sind von anderen Gutachtern glaubhaft widerlegt worden; sie sind geschönt worden, um die Gefährlichkeit der Lärmbelastigungen, die vom Großflughafen ausgehen werden, zu verniedlichen und eine Nachtflugerlaubnis durchzusetzen.

Dieses Vorgehen halten wir für kriminell, denn die Vorhabensträger setzen die Gesundheit vieler betroffener Bürger aufs Spiel, und sie gehen unverantwortlich mit der Gesundheit unserer Kinder um. Hier wird um des privaten Vorteils willen das Volksgut 'Volks Gesundheit' zerstört.

Hinzu kommt, dass in der Berechnung der Lärmemissionen andere Lärmträger nicht berücksichtigt wurden. Für den Süden Tempelhofs kommen noch durch die Ausbauten der B 96, B 101 und der Bahnstrecke nach Dresden weitere Lärmquellen hinzu. Daher sind für uns die TA-Grenzwerte völlig indiskutabel, da sie nicht vollständig sind.

Das Umweltbundesamt schreibt in der Veröffentlichung:

"Fluglärm, Qualitätsziele: Schutz und Vorsorge" vom 2.7.99, dass aus präventivmedizinischer Sicht ein Außenschallpegel von 62 d(BA) tags und 52 d(BA) nachts als Immissionsgrenzwert einzuhalten sind. Diese Werte werden bis nach Mariendorf nicht eingehalten, das ja noch unter dem Fluglärm von Tempelhof zu leiden hat. Außerdem haben wir bereits im Punkt 3 unsere Bedenken bei der sog. Grenzwertnennung angemeldet.

Lt. Planungsunterlagen sind die Pisten für die größten und schwersten gegenwärtig gebauten Flugzeuge ausgelegt. Sind diese Lärmquellen auch schon berücksichtigt?

Ist der Einsatz von 10 Flugzeugen Typ Boeing 747-400 als Lärmquelle auch berücksichtigt worden?

In unmittelbarer Nähe wird für die Anwohner das Leben unerträglich, im Süden Berlins wird es schwer beeinträchtigt, denn auch der zunehmende Autoverkehr wird Straßenneubau fordern und für zusätzliche Lärm- und Schadstoffemissionen sorgen. Somit wird der gesamte Süden Berlins und der Norden des Landkreises Teltow-Fläming verlärm und nicht mehr lebenswert sein. Hier liegt eindeutig eine Verletzung der Fürsorgepflicht der Bundesrepublik lt. GG § 2, Abs. 2 S 1 vor.

Auf Grund seiner zentralen Lage in einem bebauten Umfeld gefährdet der geplante Großflughafen durch Lärmemissionen die unmittelbaren und mittelbaren Anwohner. Daher ist der Ausbau abzulehnen, eine Nachtflugerlaubnis ist nicht zu genehmigen.

#### 4.2.1. Lärmschutzmaßnahmen

Die vorgeschlagenen Lärmschutzmaßnahmen sind ein blanker Hohn. Mit schalldichten Fenstern und Wohnungsbelüftungen soll Abhilfe wenigstens für die Nachtzeit geschaffen werden. Damit kann die Bevölkerung nicht vor den gesundheitsschädigenden Lärmquellen geschützt werden.

Man spricht daher auch von 'Lärminderungsmaßnahmen', da Lärmschutz nicht gewährleistet werden kann.

Vergessen hat man aber dabei wohl, dass die Menschen sich im Freien aufhalten wollen, ohne vom gesundheitsschädigenden Lärm belästigt zu werden. Kinder können nicht nur immer in schalldichten Räumen leben, Gärten sollen im Sommer ohne Lärm genutzt werden, Urlaubs- und Erholungsorte ohne Lärm der Lebensqualität dienen. Ebenso müssen Fenster ja geöffnet werden können, ohne gleich einen Gehörsturz zu bekommen. Es ist unvorstellbar, dass im Sommer des nachts die Fenster geschlossen bleiben müssen, dafür aber das monotone Geräusch eines Belüfters zu hören ist.

Hier wird uns allen eine unnatürliche Lebensweise aufgezwungen, gegen die wir uns mit aller Macht wehren. Die heutige Zeit ist schon lärmend genug, es müssen Oasen der Stille erhalten bleiben, um sich wieder zu erholen. Wir sind keine Maulwürfe, die sich im Erdboden aufhalten können, damit die Flugzeuge lärmend landen und starten können.

Die Lärminderungsmaßnahmen kompensieren nicht die Lärmemissionen, sie sind unzureichend und für uns alle unzumutbar.

Auf Grund der nicht annähernd genügenden Lärmschutzmaßnahmen darf dieser Flughafen nicht ausgebaut werden.

Wir fordern eine exakte Aufstellung von einem neutralen Institut-gegen Verkehrslärm über

- den jetzigen Stand des Verkehrslärms ohne Flugzeuge am Tag/ in der Nacht
- den jetzigen Stand von Fluglärm am Tag /in der Nacht,
- den Verkehrslärm während der Ausbauzeit am Tag/ in der Nacht
- den Fluglärm während der Ausbauzeit am Tag/ in der Nacht
- den prognostizierten Verkehrslärm nach Ausbau der B 96
- den prognostizierten Verkehrslärm nach Ausbau der B 107
- den prognostizierten Verkehrslärm nach Ausbau der Dresdener Bahn
- den prognostizierten Verkehrslärm nach Ausbau des Flughafens

jeweils auch am Tag und in der Nacht

### 4.3 Schadstoffemissionen/Schadstoffimmissionen

Nicht nur der Lärm schädigt unsere Gesundheit, ebenso gefährlich, weil überhaupt nicht regulierbar, ist der Ausstoß von Schadstoffen.

Und gerade das Flugzeug bedeutet eine große Gefahr, denn immerhin verbraucht ein Jumbo während eines Startvorganges 6.000 l Kerosin. Bereits 1990 wurden im zivilen Flugverkehr 176 Millionen Tonnen Kerosin verbraucht und dabei rund 554 Millionen Tonnen Kohlendioxyd, etwa 218 Millionen Tonnen Wasser und rund 3,2 Millionen Stickoxyde freigesetzt. Die Luftbelastungen sind enorm. Nicht umsonst wird das Flugzeug der KLIMAKILLER Nr. '1' genannt!

Jahr für Jahr werden mit steigender Tendenz Kerosin-Gasschwaden in die mittlere und obere Stratosphäre freigesetzt, die sich bis zu 7 Jahren dort oben halten und erheblich zur Verstärkung des Treibhauseffektes und Schädigung der schützenden Ozonschicht beitragen.

Schon Ende der 80er-Jahren erklärte eine Studie des TÜV Rheinland 14 deutsche Flughäfen und ihr Umland zu "Emissionsschwerpunkten", also abgasverseuchten Gebieten.

Allein die Tanklager und Parkplätze sind Verursacher für Tausende von Tonnen Kohlenwasserstoff. Die Strom- und die Wärmeversorgungen des geplanten Großflughafens werden nochmals für einen hohen Schadstoffausstoß (NO<sub>x</sub>, CO, CO<sub>2</sub>) sorgen.

Kerosin - ein Mix aus gefährlichen Verbindungen - öffentliche Daten hierüber gibt es nicht - ist nur ein Teil des Treibstoffgemisches. Andere Zusätze sind Phosphorsäuren, Phosphorsäureester, Borsäureester, Chrom- und Calciumsalze, Glycerin und Phenole, ein gefürchtetes Gift, das sich im Körper anreichert.

Gerade bei Landungen mit Übergewicht lassen die Flugzeuge Kerosin ab, das als Niederschlag auf einen Umkreis von 30 km zu Boden fällt. Das bedeutet Schadstoffvergiftungen. Über 80 verschiedene Verbindungen entstehen bei der Verbrennung des Kerosins, deren toxische Wirkung auf den menschlichen Organismus noch nicht bekannt ist. Ebenso unbekannt sind die Wechselwirkungen mit anderen Schadstoffen sowie die Verbrennung des Treibstoffes in der Turbine.

Für die gesamte Welt bedeutet der Flugverkehr eine schwere und ernst zu nehmende Bedrohung. Die ökologischen Schäden greifen gravierend in unser Öko- und Biosystem ein.

Für uns betroffene Bürger ist es aber eine absolute Gefährdung, der wir nicht ausweichen können.

Die Schadstoffe atmen wir nicht nur ein, sie dringen durch Poren (hautdurchlässig), gelangen in die Nahrungskette und verseuchen damit nachhaltig unseren Organismus.

Auch hier werden die Belastbarkeitsgrenzen in den von uns kritisierten TA-Grenzwerten angegeben, die besonders für Kinder nicht gelten dürfen, da sie den empfindlichen Organismus der Kinder nicht berücksichtigen.

Die Aussage des Vorhabensträger, dass es auf Grund einer humantoxikologischen Bewertung 'durch den Ausbau und die Erweiterung des Flughafens nicht zu einer relevanten Erhöhung des gesundheitlichen Risikos der im Einflussbereich lebenden Bevölkerung (einschließlich der Risikogruppen wie Kinder, Schwangere sowie alte und kranke Menschen) kommen wird' ist nicht korrekt.

Immerhin gibt der Vorhabensträger keine feste Zusage, indem er das Wort 'wird' einfließen lässt. Aber bei der Berechnung der Grenzwerte sind ja die Risikogruppen auf Grund der politischen Vorgabe gar nicht erst berücksichtigt worden. Wie kann er dann behaupten, dass diese Risikogruppe bei der humantoxikologischen Bewertung eingeschlossen war.

Hier scheinen Unstimmigkeiten vorzuliegen, die unbedingt geklärt werden müssen.

#### 4.3.1 Schadstoffminimierungen

Eine Minimierungsvorschlag des Schadstoffausstoßes liegt nicht vor, da dieser auch unmöglich ist, bzw. nur durch einen Verzicht auf den Ausbau des Flughafens Schönefeld erreicht werden kann.

#### 4.3.2 Fazit

Die Schadstoffbelastungen halten wir für hochgradig gefährlich. Gerade Kinder, die zunehmend unter Allergien, Hauterkrankungen, Asthma und Krebs leiden, werden diesem geballten Giftmix ausgesetzt.

Auf Grund der hohen Schadstoffbelastungen verstößt der Ausbau des Flughafens Schönefeld nicht nur gegen die Rio-Beschlüsse, sondern verletzt auch sämtliche Beschlüsse, die auf den folgenden Klimagipfeltreffen gefasst worden sind, nämlich Senkung der CO<sub>2</sub>-Werte, Schutz der Atmosphäre, Schutz von Ressourcen. Sondern er vernichtet unser Umfeld und greift tief in die uns umgebende Natur ein.

Der Anbau von Getreide, Obst, Gemüse auf Feldern oder im Garten ist sinnlos, denn die Produkte sind nicht genießbar und als Sondermüll zu entsorgen. Fische aus anliegenden Gewässern sind ebenso verseucht, wie Beeren und Pilze im Wald.

Hier ist die Regierung aufgefordert, ihrer Verpflichtung nachzukommen uns vor möglichen Schäden zu bewahren.

Aus den oben genannten Gründen darf der Flughafen Schönefeld nicht zu einem Großflughafen ausgebaut werden.

Für die Anhörung fordern wir die Präsenz der Bundesgesundheitsministerin, des Gesundheitsminister von Brandenburg und dem zuständigen Senator von Berlin, um zu den Lärm- und Schadstoffbelastungen, denen ihre Wähler ausgesetzt sind, Stellung zu nehmen, bzw. Verbesserungsvorschläge zu unterbreiten. Da sie die Entscheidungsträger sind, ist ihre Anwesenheit dringend erforderlich.

Außerdem erbitten wir Auskunft über alle Schadstoffe, die emittiert werden, bzw. über die bereits bestehenden Belastungen durch den Flugverkehr, sowie Straßenverkehr und Industrieemissionen.

## 4.4 Beeinträchtigung von Natur und Umwelt

Durch den Ausbau des Flughafens Schönefeld zu einem Großflughafen werden riesige Areale naturhafter Flächen zerstört. Wie es in den Planungsunterlagen steht:

“In seiner Gesamtheit verursacht der Ausbau des Flughafens Schönefeld einen Eingriff in Natur und Landschaft, der weder vermeidbar (?) noch in vollem Umfang ausgleichbar ist.“

“Der Verlust an natürlichem Boden kann nicht vollständig ausgeglichen werden, da nicht genügend zur Entseigelung geeignete Flächen verfügbar sind. Das verbleibende Kompensationsdefizit muss durch die Zahlung einer Ausgleichsabgabe abgegolten werden.“ heißt es weiter.

Die Auswirkungen dieses verheerenden Eingriffs werden fast nebensächlich behandelt: Zerstörung wertvoller Biotope, Biotopverbunde werden zerschnitten, ebenso wertvolle Rinnen, Sölle, Heckenanlagen. Das Grundwasser muss abgesenkt werden, ein für dieses Gebiet fataler Eingriff, da bereits jetzt schon Wassermangel besteht und die Berliner Wasserwerke oft die Gegenden fluten. Die Vertreibung wertvoller Vögel durch bewusste Zerstörung zusätzlicher Landstriche - sie sollen für die Vögel unattraktiv gemacht werden - ist ein Verbrechen an Mensch und Umwelt.

Auch diese Eingriffe in Natur und Umwelt sind rechtswidrig lt.

§ 1 BNatSchG, § 1 BlnNatSchG

- Ein Landschaftsteil der hier in Rede stehenden Art ist von der Bebauung freizuhalten.

§ 1 (5) S 1 Baugesetzbuch

- Die Bauleitplanung hat dazu beizutragen, dass “die natürlichen Lebensgrundlagen zu schützen und zu entwickeln sind.“

Umweltschutz und Bodenschutz sind “Optimierungsgebote“

Ohne Abwägung von Naturerhalt und Verkehrserfordernissen in dem hierfür vorgeschriebenen Verfahren liegt ein “Abwägungsausfall“, also ein Rechtsfehler vor.

Der hier geschilderte Entscheidungsinhalt und Entscheidungsablauf beweisen den Abwägungsausfall. Eine Klage erscheint daher erfolgversprechend. Wie wir vom BUND Berlin wissen, hat er bereits 1994 den Aus- und Neubau in Berlin-Brandenburg abgelehnt und dies auch im Scoping-Termin wiederholt. Wir vermissen die Bedenken und Forderungen des BUND und des Nabu in den Planungsunterlagen.

Die ökologische Zerstörung von

- riesigen Waldflächen
- Biotopen, Naturschutzgebieten, Erholungsgebieten, Erlebnisräume, besonders für unsere Kinder,
- Zerstörung des südl. Trinkwasserreservoirs

damit verbunden

- Folgewirkungen durch die zusätzliche Versiegelung
- Zerschneidung der Landschaft durch zusätzliche Straßentrassen,
- vielfältige lokale und globale Gefährdungen, die auch noch kommende Generationen unverantwortlich hoch belasten

wiegen den ökonomischen Profit der Vorhabensträger nicht auf.

Somit steht fest, dass eine sachgerechte Abwägung, bzw. eine Kosten-Nutzen-Analyse oder ökologische Bilanzierung (§ 6 Abs. 2 Bundeshaushaltsstrukturgesetz) überhaupt nicht stattgefunden hat.

Das gesamte Verfahren leidet an wesentlichen Abwägungsfehlern, denn immerhin hat das Raumordnungsverfahren einen anderen Standort als Schönefeld favorisiert und die Nullvariante ist nicht untersucht worden. Der Großflughafen wurde den Bürgern „übergestülpt“.

Vermisst haben wir in den Planungsunterlagen einen Hinweis auf nachtaktive Tiere, für die der immer hell erleuchtete Flughafen eine Todesfalle ist. Die ständige Beleuchtung des riesigen Areals stört die Lebensweise der Nachtvögel und Nachtinsekten erheblich. Auch gelbes Licht löst dieses Problem nicht. Hier fehlt uns das Gutachten eines neutralen Ornithologen, bzw. von Ornithologen, die dieses Problem an anderen Großflughäfen Deutschlands untersucht haben.

Lt. Gutachter ist eine Verschmutzung der Gewässer durch Oberflächenwasser der Flughafenanlage nicht zu befürchten. Diese Aussage ist uns nicht konkret genug, denn sie bedeutet, man muss fest damit rechnen.

Hier erwarten wir verbindliche Zusagen, dass eine Gewässergefährdung nicht eintritt, denn immerhin befinden sich im Gebiet wichtige Trinkwasserzonen. Die Folgen einer Gewässerverschmutzung wären katastrophal.

Jedoch ist uns die Verschmutzung aller in der Umgebung liegenden Gewässer sicher, nämlich durch die verseuchte Luft!

Die Grundwasserabsenkung während der Bauphase mit ihren ökologischen Folgen - der Boden im nördl. Teltow-Fläming-Kreis ist auf Grund von Baumaßnahmen bereits belastet - wird vielen Tieren und Pflanzen die Lebensgrundlage entziehen, so dass das Ergebnis der Gutachter, der BBI werde die Erhaltungsziele der FFH (im-Flora-Fauna-Habitat)-Richtlinien nicht beeinträchtigen, wider besseren Wissens zu Stande kam und nur bloße Augenwischerei ist.

Die Veränderung des Ortsklimas durch die riesige versiegelte Fläche, die Gebäude und Startbahnen beanspruchen, wird nicht nur in den umliegenden Gebieten klimatische Folgen haben, sondern besonders für die Großstadt Berlin, die bereits schon höhere Temperaturen als das freie, grüne Umland aufweist. Der Flughafen wird das Klima in Berlin noch mehr aufladen.

Denn immerhin werden die Grünschneisen, die die Großstadt mit Frischluft versorgen, auf breiter Fläche versiegelt und zerstört. Der zusätzliche Bau von Straßen und die Zunahme des Kfz-Verkehrs werden eine weitere Aufheizung des Großstadtklimas zur Folge haben. Immerhin müssen die Wohnsilos, die gerade in den Randgebieten von Neukölln, Lichtenrade und Marienfelde entstanden sind, berücksichtigt werden, die bereits schon für eine Klimaverschiebung in diesen einstmaligen grünen Bezirken gesorgt haben.

Hierüber erbitten wir sehr detaillierte Aussagen, wie sich diese Auswirkungen bemerkbar machen. Denn immerhin sind diese klimatischen Veränderungen eine weitere Beeinträchtigung der Lebensqualität der dort wohnenden Menschen und dort beheimateten Fauna und Flora.

#### 4.4.1 Ausgleichsmaßnahmen

Der von den Vorhabensträgern erwähnte Natur- und Landschaftsschutz erfüllt seine Aufgabe nicht. Allein das gigantische Areal führt zu schwerwiegenden Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes, die in keiner Weise ausgleichbar sind.

Die erwähnten Ausgleichsmaßnahmen sind daher völlig ungenügend zu nennen, da überhaupt keine Maßnahmen diesen radikalen Eingriff in Natur und Landschaft mindern oder ausbessern können. Eine sachgerechte Abwägung kann aus diesen Gründen gar nicht stattfinden und hat auch nicht stattgefunden.

Die ökologische Wertigkeit der vielen, großen Bäume, die gefällt oder gestutzt werden müssen, kann nicht annähernd durch Neuanpflanzungen ersetzt werden.

Viele sensible Biotope und Biotopverbundsysteme, die bereits in der Bauphase beeinträchtigt werden, werden jahrzehntelang darunter zu leiden haben.

Es ist fraglich, ob sich der Naturhaushalt danach überhaupt wieder erholen wird. Besonders die nachfolgenden Belastungen durch den Flugverkehr werden für weitere Schäden sorgen, die nicht reparabel sind.

Auch die Schaffung von Ersatzflächen für vertriebene Vögel (wo will man diese Flächen überhaupt finden?) garantieren nicht, dass diese auch von den Tieren angenommen würden. Folglich wird es zu einer totalen Verarmung an Fauna und Flora in dem gesamten betroffenen Areal kommen, das immerhin vom Süden Berlins bis weit südlich des Rangsdorfer Sees reicht. Das ist schwerer Diebstahl am Allgemeingut!

Und diesen Schaden, da nicht kompensierbar, mit Geld ausbügeln zu wollen, ist der Gipfel der Unverschämtheit und spricht für die kalte Rücksichtslosigkeit der Vorhabensträger. Man nimmt uns Natur, Umwelt, Gesundheit, Erholung, Erlebnisräume etc., schafft verwüstete Landschaften für Jahrzehnte hinaus und hofft, sich mit einem billigen 'Obulus' aus der Verantwortung zu ziehen. Man lebt ja gottseidank nicht dort!

Und dieser Opferpfennig wird dann noch für Naturmaßnahmen an völlig anderer Stelle, bzw. Gebieten ausgegeben, die außerhalb des Planungsgebietes liegen. Denn im Planungsgebiet hat man ja die Natur erfolgreich vernichtet.

Ebenso ist es eine Verhöhnung, durch einzelne Baumanpflanzungen in bereits 'grünen' Anlagen den Umweltschaden auszugleichen.

Auch hier widerspricht das Bauvorhaben in allen Teilen den Rio-Beschlüssen und konterkariert damit die Verpflichtungen der Regierung. Darüber hinaus verletzt es Naturschutz- und Baugesetz, da Abwägungsfehler vorliegen.

Somit ist eine Genehmigung ausgeschlossen!

(Oder - somit kann eine Genehmigung des Bauvorhabens nicht rechtsfehlerfrei erfolgen)

#### 4.5 Grunderwerb - Enteignungen — Finanzen

Obwohl der neue Großflughafen kompakt geplant ist, müssen doch große Gebiete erworben werden. Das bedeutet, dass z.B. Diepensee völlig umgesiedelt wird, Selchow zum Teil.

Eigenheime, Wochenendhäuser, Gewerbegebiete werden aufgekauft, um die dazugehörenden Flächen nutzen zu können.

Aber nicht nur für den Flughafenbau, sondern auch für den sehr umfangreichen Straßenbau werden Siedlungsflächen benötigt.

Angedeutet wird aber auch, dass mit Enteignungen zu rechnen ist, wenn das vorliegende Planfeststellungsverfahren genehmigt wird. Damit ist dann ein besonderes Gemeinwohlbedürfnis geschaffen, das die Grundlage für Enteignungen wäre.

Für uns stellt sich die Situation folgendermaßen dar:

Obwohl der Bürger nicht gefragt wurde, beschlossen Politiker einen neuen Großflughafen. Gegen den Willen der Bürger wurde der Standort von Politikern festgeklopft. Dubiose Gesetze wie das Verkehrswegebeschleunigungsgesetz nehmen dem Bürger demokratische Rechte, sich gegen den Bau zu wehren. Er hat kaum eine Handhabe, den Großflughafen zu verbieten.

Dann aber wird er enteignet, weil -von Politikern beschlossen - ein Gemeinwohlbedürfnis vorliegt!

Dass es dabei nur um die Interessen von Investoren und Politikern geht, wird somit notdürftig unummantelt und pseudo-demokratisch abgetan.

Es wird auch verschwiegen, dass nicht nur die unmittelbar Betroffenen enteignet werden, sondern im weiten Umkreis viele Menschen, die sich ein Eigenheim mühsam aufgebaut haben und nun sehen müssen, wie die Preise ihrer Grundstücke purzeln und an Wert verlieren.

Wohl werden die Grundstücke in unmittelbarer Flughafennähe für einige Investoren interessant sein, aber etwas weiter entfernt, in den ehemals ruhigen Wohngebieten, wird Leerstand herrschen, denn wer will in Lärm und Abgasen leben.

Die Enteignung durch die 'kalte Küche' wird die gesamte Bevölkerungsstruktur ändern, denn die, die es sich leisten können, werden wegziehen. Ältere und sozial schwächere werden dort aushalten müssen. Somit entstehen soziale Ungerechtigkeiten und Spannungen.

Ober die Finanzierung dieses Bauvorhabens ist in den Medien sehr viel berichtet worden. Auch die Unterlagen bauen die Zweifel nicht ab, dass letztendlich der Steuerzahler für diesen Mammutbau zur Kasse gebeten wird.

Dubiose Grundstücksgeschäfte in denen auch ein ehemaliger Berliner Politiker verwickelt war, Finanzierungsschwierigkeiten, Absprachen usw. werfen kein gutes Licht auf die finanzielle Abwicklung des Vorhabens.

Dieser Punkt sollte in der Einwendungsliste beim Erörterungstermin nicht fehlen.

#### 4.6 Arbeitsplätze — Wirtschaftlichkeit

Das Argument - das jeweilige Bauvorhaben schaffe Arbeitsplätze - hören wir nun schon seit Beginn unserer Tätigkeit, seit 1985.

Es hat sich nie bewahrheitet und wird von uns als „Totschlagargument“ bezeichnet. Auch hier wird die Rechnung, dass der BBI Arbeitsplätze schafft, nicht aufgehen.

Immerhin werden durch den Ausbau Unternehmen umsiedeln müssen, das gesamte Gebiet kann als Tourismusziel abgeschrieben werden. Die Landwirtschaft wird durch die starken Eingriffe in den Naturhaushalt zu leiden haben. Denn wer will schon verseuchte Nahrungsmittel kaufen. Dadurch gehen sehr viele Arbeitsplätze verloren, besonders bei mittleren und kleinen Unternehmen, die gebietstypisch sind.

Nur große Unternehmen überstehen unbeschadet eine Umsiedlung - aber die gibt es in diesen Gebieten nicht. Die mittleren und kleinen Betriebe sind meist ortsgebunden.

Darüber hinaus sollen ja die Flughäfen Tempelhof und Tegel geschlossen werden, die freiwerdenden Arbeitskräfte und Betriebe mit ihren Arbeitskräften werden dann vom BBI übernommen.

Der Hauptbedarf an Arbeitnehmern wird während der Zeit der Bautätigkeiten sein, danach wird er wieder abnehmen. Aber es wird zu Arbeitspendlern kommen. Denn die Sogkraft des Mammutprojektes wird Hotels, - Wohngebiete für die Flughafenarbeiter anlocken und somit den anderen Gebieten entziehen. Bestimmt werden dabei auch einige Gemeinden veröden.

Eine gesunde gemeindliche Entwicklung wird es für alle betroffenen Kommunen nicht geben.

Hinzu kommt, dass die stabilen Arbeitsplätze erst mit der Inbetriebnahme des Großflughafens entstehen, also lange auf sich warten lassen, während aber Bodenspekulanten - wie bereits schon jetzt geschehen, die Grundstücke in Flughafennähe an sich reißen werden.

Fraglich ist auch, ob wirklich der neue Großflughafen den wirtschaftlichen Aufschwung bringt. Immerhin ist in Leipzig ein starker Konkurrent entstanden, der bereits schon funktioniert, während hier noch Planverfahren laufen.

Weder Berlin noch Brandenburg können sich einen wirtschaftlichen Flop leisten, denn die Länderkassen sind leer. Und es geht nicht an, dass einseitige wirtschaftliche Interessen bevorzugt werden, während die Mittel für die Ausbildung unserer Kinder und für die Versorgung unserer älterer Bürger, d.h. in allen sozialen Bereichen fehlen.

Eine Regierung ist daran zu messen, wie sie mit ihren schwächsten Bürgern umgeht.

## 4.7 Verkehrsanbindungen

Durch den Ausbau des Flughafens Schönefeld wird der Verkehr auf Straße und Schiene zunehmen. Nicht nur Passagiere, sondern u.a. auch Flughafenmitarbeiter und Frachttransporte beteiligen sich am Verkehr.

Dies alles erfordert neue Trassen, und wie den Planungsunterlagen zu entnehmen, setzt man vorrangig auf den Kfz-Verkehr. Dieser verschlingt die meisten für den Verkehr vorgesehenen Flächen. Viele Straßen werden hochfrequentiert sein. Nicht nur PKW sondern auch viel LKW's werden für ein bedeutend höheres Verkehrsaufkommen in der gesamten Flughafenregion sorgen. Man rechnet mit rd. 134.000 Fahrzeuge täglich am Knotenpunkt der B 96 a mit der Flughafenanschlussstelle.

Das bedeutet für uns im Tempelhofer Süden ebenfalls eine hohe Verkehrsbelastung auf den Straßen B 96 und B 101. Schon heute sind diese Straßen stark frequentiert und können den Verkehr kaum noch bewältigen. Für die Anwohner ist es nicht mehr zumutbar, noch weiteren Verkehr hinzunehmen.

Hinzu kommt der Bahnausbau der Dresdener Strecke, die auch den Flughafen bedienen soll.

Der Süden Tempelhoofs wird damit zum lärmintensivsten und abgasverseuchtesten Ort von Berlin. Eine Lebensqualität ist diesem zurzeit recht ruhigen Ort nicht mehr zu bescheinigen. Lärm und Abgase auf der Straße und in der Luft schaffen unzumutbare Verhältnisse, die diesen Bezirksteil zerstören. Hier können unsere Kinder nicht mehr aufwachsen.

Daher lehnen wir den Ausbau von Schönefeld als Großflughafen ab, da wir uns durch Abgase und Lärm von Straßen und Luft bedroht fühlen und unsere Gesundheit gefährdet sehen.

## 4.8 Standort - Unfallrisiko

Wenn man in den Planungsunterlagen liest, mit welcher Mühe die zuständigen Planer versucht haben, diesen Riesenflughafen in dem dicht besiedelten Gebiet unterzubringen, so muten ihre Bemühungen schon fast rührend an. Eigentlich nett, wie sie da z.B. östlich etwas zusammenschieben, westlich wieder zulegen, wenn es nicht so furchtbare Auswirkungen hätte und beweisen würde, wie gänzlich ungeeignet Schönefeld für einen Großflughafen ist. Und zwar aus dem einfachen Grund - es ist kein Platz vorhanden.

Natürlich kann man sich Platz verschaffen, doch unter welchen Bedingungen:

Dörfer werden umgesiedelt,  
Menschen werden enteignet, verlärmt, mit Schadstoffen überschüttet,  
riesige Areale versiegelt  
Natur in ungeahntem Ausmaß vernichtet, für immer zerstört

ein Mamutprojekt - fürwahr - mit negativem Vorzeichen.

Dieses Projekt ist einzig und allein ein Wunschkind zweier Länderchefs, die damit ihre Karriere krönen wollen. Und alle Mittel sind recht, um dieses Politikum durchzusetzen, gegen jede Vernunft. Jeder einzelne Punkt im Planfeststellungsverfahren belegt die Unmöglichkeit des Standortes.

Berlin-Brandenburg benötigt keinen Großflughafen, Leipzig liegt in der Nähe, Frankfurt wird ausgebaut, München ist nicht voll ausgelastet, Schönefeld ist überflüssig wie ein Kropf. Kein Land das so klein ist wie Deutschland, hat so viele Großflughäfen und so viele Autotrassen. Nehmen Sie Abschied von Ihrem Traumprojekt Herr Diepgen und Herr Stolpe. Ihre Bürger benötigen die Finanzen an anderer Stelle. Berlin wird nicht dadurch zur Weltstadt, wenn vor ihren Toren ein Großflughafen liegt. Dazu sind andere Kriterien notwendig, für die das Geld meistens fehlt.

Auch wenn die Vorhabensträger vorsichtig versprechen, dass Gefährdungen für die Anwohner auszuschließen wären, bleiben doch Ängste der Einwohner.

Gerade bei Starts und Landungen ist der Flugverkehr mit erheblichen Risiken verbunden.

Je mehr ein Flughafen frequentiert wird, desto höher steigt auch das Unfallrisiko. In Schönefeld sind bei einem Unfall ca. über 150.000 Menschen direkt betroffen. Hinzu kommen die Einkaufszentren an der A 10, die hohe Besucherzahlen aufweisen.

Diese Zentren liegen in unmittelbarer Nähe zum Flughafen. Besonders die drei Tankstellen und die Erdgas-Niederdruckstation bei Bohnsdorf werden durch den Großflughafen gefährdet.

Nach Berichten liegt das gesamte Einkaufszentrum Waltersdorf eindeutig in einer erhöht gefährdeten Zone.

Auch in diesem Punkt wurde bewiesen, dass der Flughafen Schönefeld nicht zum Großflughafen ausgebaut werden darf.

Entsetzt sind wir darüber, dass bis jetzt noch keine Katastrophen simuliert wurden, um zu überprüfen, welcher Schaden an Leib, Leben und Eigentum der betroffenen Bevölkerung bei einem Flugunfall entstehen kann und welche Gegenmaßnahmen getroffen werden müssen.

Daher sind die Aussagen der Vorhabensträger unglaubwürdig.

## 5. Zusammenfassende Bemerkungen

Der Umfang des Aktenmaterials erschwert ein Eingehen auf alle kritischen Punkte des Planfeststellungsverfahrens.

Die von uns angeführten Punkte jedoch lassen überdeutlich werden, dass der Ausbau Schönefelds zum Großflughafen nicht genehmigungsfähig ist.

Das Planfeststellungsverfahren weist nicht nur Fehler in den Prognosen auf, es verstößt auch gegen geltende Gesetze und Beschlüsse. Es bedient sich nicht nur fragwürdiger Berechnungen bei den TA-Grenzwerten, sondern auch Landes Gesetze fragwürdiger ehemaliger Minister.

Hinzu kommt, dass die Gutachter dem Auftraggeber verpflichtet, geschöntes Zahlenmaterial vorgelegt haben.

Abgesehen von den katastrophalen Schäden an den Schutzgütern (Mensch, Tier, Pflanze, Boden, Wasser, Luft, Klima, Landschaft, Kultur- und Sachgüter), die unausgleichbar sind, wurden die Folgeschäden für diese Schutzgüter überhaupt nicht berücksichtigt. Somit ist keine Nachhaltigkeit im Sinne der Rio-Beschlüsse vorhanden.

Ob Ausbau oder Neubau, ein Großflughafen im Raum Berlin-Brandenburg, sei es hier in Schönefeld oder in Sperenberg ist überflüssig, unökonomisch, unökologisch und ungesetzlich.

Auszug aus dem Luftverkehrsgesetz:

§ 6 Genehmigung von Flugplätzen:

(2) Vor Erteilung der Genehmigung ist besonders zu prüfen, ob die geplante Maßnahme den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung entspricht und ob die Erfordernisse des Naturschutzes und der Landschaftspflege sowie des Städtebaus und der Schutz vor Fluglärm angemessen berücksichtigt sind.

Auch dagegen verstößt der Ausbau Schönefelds!

## 6. Forderungen - Lösungsvorschläge

Das Flugzeug ist nur auf sehr langen Strecken (Übersee) unersetzbar, bzw. in großen Landgebieten ohne Eisenbahn und Straßenverbindungen. Bei uns in Europa kann fast jede fast jeder Gütertransport auf der Schiene erfolgen, daher fordern wir von unseren Politikern:

- Die Erstellung intelligenter Verkehrskonzepte (Bahn, Schiff, Auto, Flugzeug müssen miteinander intelligent verknüpft werden)
- Kein weiterer Ausbau und Neubau von Flughäfen - auch nicht in Sperenberg
- Einstellung aller Flüge bis 1000 km
- Abschaffung aller Subventionen des Flugverkehrs und der Luftfahrtindustrie
- Besteuerung des Flugtreibstoffes
- Rasche Ertüchtigung der Schiene durch kürzere Reisezeiten,
- besseren Service, bequeme Gepäckbeförderungen und attraktive Preise.
- Erstellung eines Fernverkehr-Konzeptes, das den Schwerpunkt auf die umweltfreundliche Bahn legt und den Flugverkehr parallel zu deren raschen Ausbau schrittweise auf Flüge über 1000 km und auf wenige vorhandene und mit der Bahn gut angebundene Flughäfen reduziert.
- massive Reduktion des Gütertransportes per Flugzeug
- Umlegung aller Kosten des Flugverkehrs - auch der Folgekosten! - wie Umweltzerstörung - auf die Flugpreise
- Strafgeldern für Flugzeuge, die nur zur Hälfte oder noch geringer besetzt sind
- Verbot von Privatflügen und Werbekampagnen per Flugzeug.

Von unserer Regierung fordern wir:

- Einhaltung des Grundgesetzes § 2, Abs. 2 S 1, § 14 sowie der rechtsverbindlichen Rio-Beschlüsse
- Abschaffung des undemokratischen Verkehrswegebeschleunigungsgesetzes und zwar ersatzlos!
- Überarbeitung der inhumanen TA-Grenzwert - Festlegungen!
- Kontrolle des Abwägungsgebotes (BNatG/ Baugesetz) bei Großprojekten, damit auch noch kommende Generationen eine lebenswerte Umwelt haben.
- Mehr Mut, von geballten rücksichtslosen Wirtschaftsinteressen Ethik zu fordern. Unser Bundeskanzler Schröder will die Wirtschaft wieder zur Politik führen. Hier - bei diesem Projekt kann er beweisen wie fest er hinter seiner Aussage steht.

#### 6.1 Von der Anhörungsbehörde fordern wir:

Die Anwesenheit der beiden Länderchefs Herr Diepgen als Regierender Oberbürgermeister von Berlin und Herrn Stolpe als Ministerpräsident von Brandenburg bei der öffentlichen Anhörung.

Begründung: Die Entscheidung, Schönefeld zum Großflughafen auszubauen, ist ein rein politischer Wunsch dieser beiden Länderchefs. Daher ist es nur recht und billig, wenn sie als Initiatoren sich den betroffenen Bürgern zur Diskussion stellen.

Die Anwesenheit der zuständigen Bundesminister, Landesminister und Senatoren der Ressorts Gesundheit, Umwelt, Wirtschaft und Finanzen.

Begründung: Den zuständigen Ministern und Senatoren unterstehen die Verwaltungen. Außerdem sind sie die gewählten Vertreter der Bürger und Entscheidungsträger.

Wir bitten Sie, unsere Eingaben zu berücksichtigen und zu bestätigen. Nachfolgende Unterzeichner sind zum Erörterungstermin zuzulassen. Sollte diese Eingabe als Sammeleingabe angesehen werden, sind Ansprechpartner und Vertreter :

Außerdem erwarten wir, dass die Erörterung nicht in Tempelhof, sondern in Lichtenrade, bzw. Marienfelde - in der Nähe der Betroffenen - stattfindet, und zu einem Zeitpunkt, der es Arbeitnehmern ermöglicht, daran teilzunehmen.

Die Möglichkeit einer Vertretung durch einen Bevollmächtigten zum Erörterungstermin kann nur als Notlösung bei Härtefällen etc. zu sehen sein. Jeder Einwender sollte Gelegenheit haben, seine demokratischen Rechte wahrzunehmen.