

**Das „Info-Büro Fluglärm“ informiert**  
**Gegenüberstellung von Fragen und Behauptungen zum Flughafen BBI**  
**und deren Antwort bzw. Klarstellung**  
 (Stand 15.05.2011)



**1. Die Historie**

Fragen bzw. Behauptungen	Antwort bzw. Klarstellung	Quelle & weitere Information
<p>Wurden mehrere Standorte hinsichtlich ihrer Eignung als Flughafenstandort geprüft?</p>	<p>In einem Raumordnungsverfahren (ROV) des Landes Brandenburg durch das Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft (MIL) wurden seit 1994 insgesamt 7 Standorte verglichen, darunter Sperenberg, Jüterbog Ost, Schönefeld und weitere.</p> <p>Prüfungsgrundlage war ein internationaler Großflughafen mit bis zu 4 Start- und Landebahnen.</p>	<p>Planfeststellung zum Ausbau des Flughafens Bln.-Schönef. Michael Bayr, Wiesbaden, 31.10.2005</p>
<p>War Schönefeld der geeignetste Standort?</p>	<p>Nein - Schönefeld war von allen im ROV geprüften Standorten der am wenigsten geeignete. - der geeignetste Standort war Sperenberg.</p>	
<p>Warum wurde Schönefeld zum Standort eines zentralen Flughafens gewählt?</p>	<p>1996 erfolgte der sog. „Konsensbeschluss“ zur Errichtung eines zentralen Flughafens in Schönefeld.</p> <p>In die Entscheidung für Schönefeld flossen viele politische und wirtschaftliche Aspekte ein:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Flughafengesellschaft hatte vor der Entscheidung für Schönefeld spekulativ preiswert Ackerflächen im sog. Baufeld-Ost erworben → die Vermeidung von Fehlinvestitionen war ein wichtiger Beweggrund für die Festlegung auf Schönefeld. Dagegen waren die Flächen in Sperenberg bereits im Besitz des Bundes - dort hätte also kein Land gekauft werden müssen.</li> <li>- An der wirtschaftlichen Entwicklung um einen Großflughafen durch die Ansiedlung von Gewerbe- und Dienstleistungsunternehmen wollte Berlin teilhaben – an einem Standort Sperenberg wäre dies für Berlin kaum möglich gewesen → Berlin und Brandenburg sollten gemeinsam durch den Standort Steuern einnehmen können.</li> <li>- Ministerpräsident Stolpe als Fürsprecher von Sperenberg war aufgrund der damaligen Stasi-Kontakt-Vorwürfe politisch "angeschlagen" und konnte sich gegen die anderen Entscheidungsträger Wissmann und Diepgen nicht durchsetzen</li> </ul>	<p><a href="http://www.parlament-berlin.de:8080/starweb/adis/citat/VT/13/DruckSachen/d0624.pdf">www.parlament-berlin.de:8080/starweb/adis/citat/VT/13/DruckSachen/d0624.pdf</a></p> <p>Info-Veranst. Über d. Großflughafen BBI in Königs-Wusterhausen am 24.11.99</p>

<p>Forts. Warum wurde Schönefeld zum Standort eines zentralen Flughafens gewählt?</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Der Standort sollte stadtnah und schnell erreichbar sein – insbesondere den "West-Berlinern" und vor allem der CDU-Wähler-Klientel war angeblich ein weiter entfernt liegender Standort nicht zu vermitteln.</b></li> </ul> <p><b>Im Gegenzug wurde darauf verzichtet, in Schönefeld einen Großflughafen mit internationalem Drehkreuz anzusiedeln.</b></p> <p><b>→ ein mittelgroßer Flughafen mit 2 Start- und Landebahnen wurde als ausreichend angesehen.</b></p>	
<p><b>Welche Resonanz gab es auf den Konsensbeschluss?</b></p>	<p><b>Ministerpräsident Stolpe bezeichnete den Standort damals als ‚menschenfeindlich‘.</b></p> <p><b>Das Urteil im Raumordnungsverfahren lautete: „Die Menschen als ‚Schutzgut‘ der Umweltverträglichkeitsprüfung sind bei dem Standort Schönefeld unvertretbar hoch betroffen“.</b></p>	<p><b>Rainer Söllner, Standortfindung für den BBI, in Raumordnung und Umweltverträglichkeit, 1995, S. 35</b></p>
<p><b>Wurden die Bürger mit in die Entscheidung einbezogen?</b></p>	<p><b>Nein, es erfolgte keine Bürgerbeteiligung im Rahmen des Konsensbeschlusses 1996.</b></p> <p><b>Eine Auslage von Planungsunterlagen erfolgte erst im Rahmen des Planfeststellungsbeschlusses 2004</b></p>	

## 2. Politik



Fragen bzw. Behauptungen	Antwort bzw. Klarstellung	Quelle & weitere Information
<p>Braucht Berlin als Hauptstadt ein internationales Drehkreuz?</p>	<p>Nein – eine Hauptstadt sollte zwar eine geeignete Anbindung an den internationalen Flugverkehr aufweisen....</p> <p><b>ABER – Schönefeld ist für ein internationales Drehkreuz der falsche Standort, weil dieser hierfür viel zu stadtnah liegt – Schönefeld war nie für ein Drehkreuz vorgesehen und wurde dafür auch nicht genehmigt.</b></p>	
<p>Wie wurden die Bürger politisch getäuscht?</p>	<p>Die Genehmigung des BBI basiert auf einem politischen Betrug.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bereits 1998 wies die Deutsche Flugsicherung die verantwortlichen Behörden darauf hin, dass die Flugrouten bei unabhängigem Parallelbetrieb um mindestens 15 Grad voneinander abweichen müssen.</li> <li>- Diese Tatsache wurde der Öffentlichkeit verschwiegen, da es damit eine weitaus größere Anzahl von fluglärm betroffenen Bürgern gegeben hätte - ca.200.000 mehr als bisher.</li> <li>- Im Oktober 1998 nahm der damalige Flughafenchef Einfluss auf das Bundesverkehrsministerium und die untergeordnete Deutsche Flugsicherung, um weiter mit den Geradeaus-Flugrouten planen zu können.</li> <li>- Um den Bau des BBI nicht zu verzögern, wurde dieser Schriftverkehr in dem späteren Prozess dem Bundesverwaltungsgericht verschwiegen.            → Die Richter gingen also bei der Genehmigung des Flughafens vom Geradeausflug aus, wie auch für alle Berechnungen im Verfahren gerade Abflugrouten zugrunde gelegt wurden.</li> <li>- Diese politische Täuschung kam erst im September 2010, nach Bekanntgabe der abknickenden Flugrouten, ans Tageslicht und wurde von der Presse verbreitet.</li> <li>- Der Bürgermeister von Köpenick wollte im Jahre 2004 gegen den PFB klagen, da er den damals genehmigten Nachtflug für seine Bürger für unzumutbar hielt. Darauf hin drohte ihm Herr Wowereit, Maßnahmen im Wege der Dienstaufsicht gegen ihn einzuleiten.</li> </ul>	<p>Frank Welskop, Buch: „BBI ein neuer Berliner Bankenskandal“, Seite 136</p>

### 3. Planfeststellungsbeschluss (PFB)



Fragen bzw. Behauptungen	Antwort bzw. Klarstellung	Quelle & weitere Information
<p>Wurde im Planfeststellungsbeschluss ein internationaler Großflughafen mit Drehkreuzfunktion genehmigt?</p>	<p>Nein – der PFB genehmigt den Standort Schönefeld unter folgenden Bedingungen:  ein mittelgroßer Flughafen für den Luftverkehrsbedarf von Berlin und Brandenburg und  einem Umsteigeanteil von 5-10%.  Im Urteil des Bundesverwaltungsgerichts 2006 steht: Ziel des Ausbauvorhabens ist die Deckung des nationalen und internationalen Luftverkehrsbedarfs von Berlin und Brandenburg. Gegenstand der Landesplanung ist nicht mehr ein internationaler Großflughafen, sondern ein mittelgroßer Flughafen.</p>	<p>Nr. 2.3 zu Z1 des LEP FS:  Umsteigeanteil von 5-10%  Nr. 6 Buchst. C zu Z1 des LEP FS: Schönefeld als Ausbaustandort eines mittelgroßen Verkehrsflughafens  Az.44/1-6441/1/101  Az.6441/01/101-102  Az.44.7-6441/1/103</p>
<p>Wie viel Flugbewegungen pro Jahr wurden genehmigt?</p> <p>Was bedeutet das pro Stunde / Minute?</p>	<p>In 2010 gab es im Großraum Berlin ca. 236.000 Flugbewegungen an 2 Standorten, davon 159.000 in Tegel und 77.000 in Schönefeld.  Für den BBI genehmigt sind bis zu 360.000 Flugbewegungen  → das bedeutet eine Zunahmen von &gt;350 % für Schönefeld im Vergleich zu 2010  → ca. 1.000 Flugbewegungen pro Tag → ca. 60 Flugbewegungen pro Stunde  → durchschnittlich im Minutenabstand starten oder landen Maschinen auf einer der beiden Bahnen.</p>	<p>Berliner Flughäfen - Verkehrsstatistik</p>
<p>Gibt es ein Nachtflugverbot?  Sind Ausnahmen genehmigt?</p>	<p>Zurzeit besteht ein vom Leipziger Bundesverwaltungsgericht 2009 verhängtes Nachtflugverbot für die Zeit von 00–5 Uhr.  In den sog. „Randzeiten“ von 22-0 Uhr und 5-6 Uhr sind bis zu 103 „Ausnahmeflüge“ pro Nacht genehmigt.</p>	
<p>Was ist ein internationaler Großflughafen?</p>	<p>In Deutschland gibt es nur die Unterscheidung in</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Internationale Flughäfen (§ 27d LuftVG)</li> <li>- Regionalflughäfen</li> </ul> <p>Es besteht ausschließlich ein rechtlicher Unterschied insofern, als bei einem internationalen Verkehrsflughafen der Bund einen Bedarf für die Vorhaltung von Flugsicherung anerkannt hat (§ 27d Abs. 1 LuftVG), bei einem regionalen Platz hingegen nicht.</p>	<p>Wikipedia: Flughafen</p>

<p><b>Wie viel Flugbewegungen weisen andere Großflughäfen in Deutschland auf?</b></p>	<p><b>Kennzahlen für München 2010 (2 Bahnen):</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 390.000 Flugbewegungen und</li> <li>- ca. 35 Mio. Passagiere,</li> <li>- Umsteigeanteil 37 % (~13 Mio Passagiere)</li> </ul> <p><b>Kennzahlen für Frankfurt 2009 (3 Bahnen):</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 465.000 Flugbewegungen und</li> <li>- ca. 51 Mio. Passagiere,</li> <li>- Umsteigeanteil 53 % (~13 Mio. Passagiere)</li> </ul>	<p><b>Statistischer Jahresbericht 2010, Flughafen München</b></p> <p><b>Zahlen, Daten, Fakten 2010, Flughafen Frankfurt</b></p>
<p><b>Lagen die Unterlagen des Planfeststellungsbeschlusses in Lichtenrade aus?</b></p>	<p><b>Die Unterlagen des PFB lagen 2004 im Rathaus Tempelhof aus.</b>  <b>Die Plan-Ergänzungsunterlagen zum Nachtflug im Jahr 2009 lagen nicht aus.</b></p>	

## 4. Flugrouten



Fragen bzw. Behauptungen	Antwort bzw. Klarstellung	Quelle & weitere Information
Sind die Flugrouten im PFB festgelegt?	Nein, die Flugrouten sind nicht Bestandteil der PFB – man braucht nur eine „Flugroutengrobplanung“, um einen Flughafen genehmigt zu bekommen. ABER: auf diese Tatsache, dass die Flugrouten nicht Bestandteil des Planfeststellungsbeschlusses sind, wurde nicht klar und deutlich hingewiesen - Die Unterlagen des PFB suggerieren dieses aber.	Zeuthen gegen Fluglärm.de BBI- Skandal von Steffi Waldvogel
Wer legt die Flugrouten fest?	Eine Reihe von Institutionen legen die Flugrouten fest - die maßgebliche Rolle kommt der DFS (Deutsche Flugsicherung) zu. Nach fachlicher Festlegung der Flugrouten durch die DFS werden diese vom Bundesumweltamt und Bundesjustizministerium formal geprüft und vom Bundesverkehrsministerium endgültig festgelegt und genehmigt.	
Welche Funktion hat die Fluglärmkommission (FLK)?	Die FLK hat eine beratende Funktion für die DFS - die FLK kann eine Empfehlung an die DFS zu Flugrouten aussprechen, ABER: die DFS muss sich daran nicht halten. Aufgrund der Größe der FLK mit derzeit 38 Mitgliedern ist keine gemeinsame Empfehlung zu erwarten – es gibt bei allen denkbaren Flugrouten immer zahlreiche Betroffene.	
Ist der im März 2011 präsentierte Kompromiss zu den Flugrouten Richtung Westen und Osten nicht eine gute Lösung?	Der in der FLK gefundene Kompromiss - ist nur eine Empfehlung an die DFS und - kann darüber hinaus jederzeit geändert werden. Der Kompromiss umfasst folgende Empfehlung: - Nordbahn: Starts in beiden Richtungen geradeaus, - Südbahn: Starts Richtung Westen knicken um 150 nach Süden ab, Starts Richtung Osten knicken sehr scharf um 90° nach Süden ab.	Bsp. Wiesbaden
Was bedeutet „abhängiger“ und „unabhängiger“ Flugbetrieb?	Ein „abhängiger“ Flugbetrieb bedeutet, dass zwischen zwei startenden Maschinen ein zeitlicher Abstand bestehen muss, um Beeinträchtigungen durch Luftverwirbelungen zu vermeiden. Dabei müssen die verantwortlichen Fluglotsen beim Start einer Maschine darauf achten, dass auf der zweiten Startbahn nicht gerade eine andere Maschine startet oder landet.	Vortrag „Lärminderung durch aktive Maßnahmen“ für die Fluglärmkommission von D. Faulenbach da Costa, 11.04.2011

<p>Forts. Was bedeutet „abhängiger“ und „unabhängiger“ Flugbetrieb?</p>	<p>Ein „unabhängiger“ Flugbetrieb bedeutet, dass auf beiden Startbahnen unabhängig voneinander gestartet und gelandet werden kann – hierbei ist es dann aber zwingend erforderlich, dass die Flugrouten um mindestens 15° voneinander abknicken, um die Luftverwirbelungen zu vermeiden.</p>	
<p>Welche Auswirkungen hat das auf den BBI?</p>	<p>Eine direkte Auswirkung des unabhängigen Flugbetriebs ist das Abknicken der Flugrouten, wodurch eine deutlich höhere Anzahl von Menschen von Fluglärm betroffen ist.</p> <p>Bis März 1998 ist die Deutsche Flugsicherung davon ausgegangen, die Abflugstrecken von den beiden Parallelbahnen im Modus „abhängig voneinander“ zu planen. Der Planung des BBI liegen deshalb in Richtung Westen und Osten geradeaus verlaufende Flugrouten zugrunde. Für diese Planung wurden 30 Gutachten eingeholt.</p>	<p>Quelle: Vortrag RA Matthias Hellriegel, Zeuthen, 20.12.2010.</p>
<p>Warum wird für den BBI ein „unabhängiger“ Flugbetrieb angestrebt?</p>	<p>Der Ablauf des Flugbetriebes ist weniger aufwändig. Experten sagen darüber hinaus, dass die in der Endausbaustufe genehmigten 360.000 Flugbewegungen mit einem „abhängigen“ Flugbetrieb nicht zu bewältigen sind.</p>	
<p>Warum wird im Zusammenhang mit den Flugrouten von „Lug und Betrug“ gesprochen?</p>	<p>Alle Planungsunterlagen weisen geradeaus verlaufende Flugrouten auf, woraus sich eine scheinbar geringere Anzahl von Betroffenen ergibt.</p> <p>Aber bereits im März 1998 hat die DFS schriftlich darauf hingewiesen, dass die Flugrouten abknicken müssen – dieses ist aber bewusst verschwiegen worden, um:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- das reale Ausmaß der Lärmausbreitung zu verheimlichen,</li> <li>- die Überarbeitung bzw. Neuerstellung einer Vielzahl von erforderlichen Gutachten und die damit verbundene finanzielle Mehrbelastung zu vermeiden,</li> <li>- einen immensen zeitlichen Verzug zu vermeiden,</li> <li>- eine deutlich höhere Anzahl von Klagen durch betroffene Bürger zu verhindern.</li> </ul> <p>Hätte man damals bereits die abknickenden Flugrouten als Grundlage für den PFB angenommen, wäre der Standort politisch und juristisch aller Voraussicht nach gescheitert.</p>	<p>Zeuthen gegen Fluglärm.de Informationen zum BBI-Skandal von Steffi Waldvogel</p>

## 5. Klagen



Fragen bzw. Behauptungen	Antwort bzw. Klarstellung	Quelle & weitere Information
<p>Wer klagt aktuell gegen den PFB und warum?</p>	<p>Durch das Abknicken der Flugrouten aufgrund des unabhängigen Flugbetriebs werden deutlich mehr Menschen durch Fluglärm beeinträchtigt, die zuvor als Nichtbetroffene eingestuft wurden - insbesondere Lichtenrade, Teltow, Stahnsdorf, Kleinmachnow und Zeuthen sind betroffen.</p> <p>Diese „Neubetroffenen“ haben Einreden gegen den PFB eingereicht, da z.B. angestrebte Klageversuche aus Lichtenrade in 2004 abgelehnt wurden, „da man ja nicht betroffen sei“.</p>	
<p>Wie ist der Stand der Klagen? Welche Möglichkeiten hat man bei der Ablehnung der Klagen?</p>	<p>Die Einreden von über 1.000 Neubetroffenen wurden bei dem für den PFB zuständigen Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft (MIL) in Potsdam eingereicht. Diese Einreden wurden allesamt abgelehnt.</p> <p>Die nächste Klagemöglichkeit ist das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig, wo 14 Musterklagen eingereicht wurden. Eine Entscheidung wird zum Herbst 2011 erwartet.</p>	<p>RA Boermann, Veranstaltung 10.05.2011, Gemeinschaftshaus Lichtenrade</p>



## 6. Gesundheit

Fragen bzw. Behauptungen	Antwort bzw. Klarstellung	Quelle & weitere Information
<p>Welche gesundheitlichen Schäden sind mit dem BBI verbunden?</p>	<p>Flughäfen im Allgemeinen können die menschliche Gesundheit schädigen u.a. durch die Einwirkungen der Emissionen.</p> <p>Dies sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Lärm</li> <li>- Feinstäube</li> <li>- Kerosin und seine Zerfalls- und Abbauprodukte</li> </ul> <p>Die schädigenden Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit betreffen sowohl den physischen Organismus den Körper als auch die psychischen Anteile menschlichen Lebens.</p> <p>Kinder, alte Menschen und Menschen die bereits vorerkrankt sind, werden häufiger krank.</p>	<p>div. Studien, u.a. vom Umweltbundesamt in Auftrag gegeben – hier z.B.:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Beeinträchtigung durch Fluglärm: Arzneimittelverbrauch als Indikator für gesundheitliche Beeinträchtigungen; November 2006; Prof. Eberhard Greiser, Katrin Janhsen, Claudia Greiser</li> <li>2. Risikofaktor nächtlicher Fluglärm; November 2009; Prof. E. Greiser, Claudia Greiser</li> <li>3. Prof. Scheuermann; Literaturrecherche</li> <li>4. Land Brandenburg – Ministerium für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz; 02/2010</li> </ol>
<p>Macht nur Flugzeuflärm krank?</p>	<p>Nein – nicht ausschließlich.</p> <p>Wenn von „Fluglärm“ gesprochen wird, so muss immer der Lärm, der von allen an und auf einem Flughafen arbeitenden Maschinen, LKW's und PKW's mitberücksichtigt werden. Auch auf dem Boden fahrende Flugzeuge erzeugen krankmachenden Lärm.</p>	<p>Umweltverschmutzung / Luftbelastung Chicago O'Hare International Airport; Juni 1997; Fr. Prof. Paula Cowan</p>
<p>Wird dieser Lärm gemessen oder aufgezeichnet?</p>	<p>Nein – es gibt keine Erfassung dieses Lärm – ähnlich wie die Messung des Straßen- oder Schienenlärms.</p> <p>Die Erkenntnis, dass Fluglärm für die menschliche Gesundheit schädigend sein kann, ist noch wenig bekannt bzw. wird nur wenig beachtet.</p> <p>Man kann auch sagen, dass Flughäfen rechtsfreie Räume sind, die keiner entsprechenden Kontrolle unterliegen.</p>	

<p><b>Ist Flugzeuglärm immer gesundheitsschädigend?</b></p>	<p>Ab etwa 40 dB Dauerschallpegel treten Schlafstörungen auf  Dauerschallpegel über 40 Dezibel sind nachts für Herz und Kreislauf bedenklich. Das entspricht dem Brummen eines Kühlschranks.</p> <p>Bei einem Dauerschallpegel von 45 – 50 Dezibel ist die Quote der Betroffenen größer. Pro 10 Dezibel Lärmanstieg erhöht sich die Zahl der von Bluthochdruck Betroffenen etwa um 14 Prozent.</p> <p>Bei einem Dauerschallpegel von 60 Dezibel – wie ein leises Auto – wird es in gewisser Weise lebensbedrohlich, wie eine Schweizer Studie ergab. Bei Menschen, die 15 Jahre und länger Fluglärm von 60 Dezibel ertragen mussten, traten 50 Prozent mehr tödliche Herzinfarkte auf als bei nicht von Lärm Betroffenen.</p>	<p>IG Stiller-  <a href="http://www.nachtruhe.info">www.nachtruhe.info</a>  <a href="mailto:nachtruhe@bluewin.ch">nachtruhe@bluewin.ch</a></p> <p>Interview Prof. Greiser mit der Berliner Zeitung vom 12. Januar 2011</p>
<p><b>Wie schadet Fluglärm eigentlich?</b></p>	<p>Es gibt seit 1999 die medizinisch anerkannte Lärmkrankheit. Sie wird in Stadien I bis III eingeteilt und definiert; dies betrifft bereits Lärmpegel unter 60 dB!</p> <p>Auch leiser Dauerlärm führt zu enormen gesundheitlichen Schäden. Ab einem Schallpegel von 55 dB verdoppelt sich das Risiko der Entwicklung eines Bluthochdrucks</p> <p><b>Lärmkrankheit Stadium I</b>  Verhaltensänderungen mit Änderung der Stimmung („Gereiztheit“)  Häufigere Infekte (direkte Schädigung der Zilien der Luftröhre durch Lärm)</p> <p><b>Lärmkrankheit Stadium II</b>  Vermehrte Aggressivität gegen andere Menschen / Depressionen (Aggressivität nach Innen)  Kinder: Störung der Geräuschkategorisierung – als Ursache für die verzögerte Sprachentwicklung und verminderte geistige Leistungsfähigkeit.  Erwachsene: Gefäßerkrankungen; Verkalkungen der Herzkranzgefäße / der Gehirnarterien Veränderungen des Bindegewebes (Verdickung des Herzbeutels)</p> <p><b>Lärmkrankheit Stadium III</b>  Endstadium der Krankheiten chronisch lärmexponierter Menschen:  Herzinfarkt, Schlaganfall, Krebs, Epilepsie und Selbstmord</p>	<p>(Aviat Space Environ Med 1999;70:A32-9)  „Auch leiser Lärm ist gefährlich – Gib es eine Lärmkrankheit?“; VCO; 2010; Univ. Doz. Dr. Maximilian Ledochowski  (J Acoust. Soc. Am 2001; 109:1023-7)  (J. Occup. Environ. Med. 2002; 44:1135-42)</p>

<p><b>Wer trägt die Kosten für die zusätzlichen Ausgaben im Gesundheitssystem?</b></p>	<p><b>Der Steuerzahler – die Allgemeinheit.</b>  So wie der gesamte Flughafen ausschließlich von Steuergeldern bezahlt wird. Alle privaten Sponsoren sind von dem Projekt BBI Schönefeld abgesprungen.</p> <p><b>Lärm ist teuer</b>  Folgekosten von Lärm werden immer noch nicht wahrgenommen  Zunahme der Herzinfarkte von bis zu 30%. (1)  Alte Menschen in einer lauten Nachbarschaft werden schneller und damit auch länger pflegebedürftig (2)</p> <p><b>Abfall der Leistungsfähigkeit von Menschen mit Lärmexposition (3)</b></p>	<p>(1) Tätigkeitsbericht/BGA  ISSN 0932-2361, 1992;S162-164)</p> <p>(2) (Am.J.Epidem.  2002;155:507-15)</p> <p>(3)  (Int.Arch.Occup.Enviro.n.Heal th. 1988; 60:99-105)</p>
<p><b>Werden die gesundheitlichen Folgeschäden bei der Entscheidung für einen Flughafenstandort wie den BBI mit berücksichtigt?</b></p>	<p><b>Nein – diese gesundheitlichen Folgekosten fließen nicht in die betriebswirtschaftlichen Analysen zur Berechnung der Kosten für den BBI ein – obwohl die gesundheitlichen Folgeschäden durch Großflughäfen hinreichend untersucht sind.</b></p>	<p>s. z.B. Welskop – BBI – Ein neuer Berliner Bankenskandal</p>
<p><b>Wurden die Kosten von Gesundheitsschäden in einer Wirtschaftlichkeitsberechnung des BBI berücksichtigt?</b></p>	<p><b>Nein. Siehe vorhergehende Frage</b>  Es ist nicht nachvollziehbar, warum die Kosten von Gesundheitsschäden NICHT in einer Wirtschaftlichkeitsberechnung des BBI berücksichtigt werden.</p>	
<p><b>Sind mehr Personen von den gesundheitlichen Risiken des BBI betroffen als durch den Flughafen Tegel?</b></p>	<p><b>Ja – die Berechnungen, die in betrügerischer Absicht (es wurden falsche Flugrouten und damit zu kleine Landes-Flächen, die betroffen sind) zugrunde gelegt. Nach einer Studie von drei Dipl. Ing. aus der Gemeinde Kleinmachnow sind mehr als 600.000 Menschen von den Belastungen des Flughafens BBI betroffen.</b></p>	<p><b>Studie aus Kleinmachnow</b></p>
<p><b>Ist es egal ob der Lärm am Tage oder in der Nacht entsteht?</b></p>	<p><b>Vor allem die Störung des Nachtschlafs – also der nächtliche Lärm – führt nachweislich zu Beeinträchtigungen des Herz-Kreislauf-Systems (Schlaganfallhäufigkeit und Herzinfarktrate steigen)</b></p>	<p><b>Prof. Greiser 2009</b></p>
<p><b>Welche anderen Emissionen von Flughäfen schaden den Menschen?</b></p>	<p><b>Als Beispiel sei einer der größten, wenn nicht sogar der größte Flughafen der Welt genannt – Chicago O´Hare ca. 980.000 Flugbewegungen pro Jahr. Chicago O´Hare produziert jährlich tausende Tonnen von CO (Kohlenmonoxid), SO2 (Schwefeldioxid), NOx (Stickoxide) und VOC (Flüchtige organische Verbindungen) - hunderte Tonnen von festen Verbrennungsrückständen und zahlreiche Chemikalien</b></p>	<p><b>Umweltbelastung/Luftverschmutzung Chicago O´Hare International Airport, Fr. Prof. Paula Gowan, Juni 1997</b></p>

Was macht z.B. Kohlenmonoxid?	CO wird in Verbindung gebracht mit niedrigem Geburtsgewicht und einer erhöhten Rat kindlicher Todesfälle. Neuere Daten von anderen Flughäfen weisen daraufhin, dass die Kohlenmonoxidkonzentrationen auf und in der Nähe von Flughäfen wesentlich höher sind, als bisher gedacht. Diese liegen höher als die festgelegten Normwerte 10.000 Tonnen CO werden jährlich in Chicago O`Hare produziert - sowohl von den Flugzeugmotoren als auch von den dort benutzten anderen bodengestützten Fahrzeugen.	
Was macht Schwefeldioxid?	Schwefeldioxid (SO2) irritiert Atemwege und verursacht Signifikant asthmatische Beschwerden sowie andere Lungenerkrankungen.	
Was machen Stickoxide?	Stickoxide (NOX) schädigen Atemwege und Lunge direkt. Sie bilden bodennahes Ozon, das in medizinischen Studien nachweislich die Ursache ist für eine erhöhte Erkrankungs- und Todesrate von bereits an Herz-, Lungen- und weiteren chronischen Erkrankungen leidenden Menschen.	
Was machen die sog. „flüchtigen organischen Verbindungen“?	Sie entstehen aus verbranntem und nicht-verbranntem Flugbenzin. Nicht verbranntes Kerosin wird häufig vor der Landung in der Luft abgelassen. Sie verursachen Smog und Ozon besonders in Flughafen-Nähe.	
Welche Chemikalien gibt es in Flughafennähe?	Benzen, Formaldehyd, Benzo(a)pyren und Butadien	O`Hare
Welche Schäden werden durch Benzen verursacht?	Benzen ist toxisch und erhöht das Risiko für Leukämien, Geburtsdefekte, Lymphome und eine Vielzahl von Erkrankungen der Blutzellproduktion.	
Was macht Formaldehyd?	Es verursacht ernsthafte Irritationen der Haut, der Nasennebenhöhlen, der Augen und der Lunge; bei chronischer Exposition ist es mitverantwortlich für Krebserkrankungen der Lunge, der Haut und des Gehirns.	
Wie schädigt Benzopyren und Butadien?	Es sind nachgewiesene Chemikalien die für eine Vielzahl von Krebsarten als Mitverursacher bekannt sind.	
Was sind Feinstäube?	Da es wenig aussagekräftige Untersuchungen zur Belastung mit Feinstäuben an und auf Flughäfen gibt, sei eine Studie des Landes Brandenburg angeführt, die über Feinstaubbelastungen im allgemeinen berichtet.	Land Brandenburg – Ministerium für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz; „Gesundheitliche Wirkungen von Feinstaub“, 02/2010

<p>Ist Schwebstaub in der Umgebungsluft verbunden mit kurz- bzw. langfristigen Gesundheitseffekten?</p>	<p>Umfangreichste epidemiologische Langzeit-Studie ist bisher die American Cancer Society Studie (ACS-Studie), die ca. 550.000 Erwachsene in 154 Städten über einen Zeitraum von 8 Jahren beobachtet hat.</p> <p>Vorbemerkungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Stäube sind im allgemeinen Feststoffpartikel</li> <li>- aber auch Gase (z.B. Stickoxide, Schwefeloxide, Ammoniak) und Flüssigkeiten bilden in der Luft Partikel</li> <li>- Die Partikel werden hinsichtlich ihrer</li> <li>- Partikelgröße (hier: Durchmesser) unterschieden.</li> </ul> <p>Partikelgröße</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 1. Gesamtschwebstaub: bis zu rund 30 µm</li> <li>- 2. inhalierbarer Schwebstaub: &lt; 10 µm</li> <li>- 3. lungengängiger Schwebstaub: &lt; 2,5 µm</li> <li>- 4. ultrafeine Partikel: &lt; 0,1 µm.</li> </ul>	<p>s.o.</p>
<p>Wie entstehen Feinstäube?</p>	<p>Partikel können aus natürlichen oder aus anthropogenen Quellen stammen.</p> <p><u>Natürlich</u>: Bodenerosion, Sandstürme, Waldbrände, Vulkanausbrüche, biogene Stäube (Pilze)</p> <p><u>Anthropogen</u>: Mit 45% - 65% an den in Verkehrsnähe gemessenen Spitzenbelastungen ist der Straßenverkehr beteiligt.</p> <p><b>Von Flughäfen weiß man darüber nichts.</b></p>	
<p>Welchen Zusammenhang gibt es zwischen Partikel-Emissionen und Gesundheitsschäden?</p>	<p>Beschrieben werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Krankheitssymptome und Erkrankungen</li> <li>- eine Beeinflussung der Sterblichkeit (Mortalität)</li> <li>- eine Verkürzung der Lebenserwartung.</li> </ul> <p>Krankheitssymptome und Erkrankungen können sein:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Chronischer Husten</li> <li>- Bronchitis und Sinusitis</li> <li>- Herz-Kreislauf-Probleme</li> <li>- Beeinträchtigung der Lungenfunktionsmesswerte – vor allem bei Kinder</li> <li>- Lungenkrebs.</li> <li>-</li> </ul>	<p>s.o.</p>

<p>Warum sind Feinstaubbelastungen so gefährlich?</p>	<p>Für Feinstaub lässt sich aus den Studien kein Wirkungsschwellenwert ableiten, d.h. eine untere Wirkungsschwelle unterhalb derer gesundheitliche Auswirkungen nicht mehr feststellbar sind, gibt es nicht.</p>	
<p>Welche Langzeitschäden gibt es bei erhöhter Feinstaubbelastung?</p>	<p>Exposition über Jahre und Jahrzehnte bedeutet eine deutliche <u>Zunahme</u> der Gesamtsterblichkeit, der kardio-pulmonalen und der Lungenkrebssterblichkeit.  Dies gilt auch für eine Zunahme der Kindersterblichkeit.  Insgesamt resultiert daraus eine relevante Verkürzung der Lebenserwartung.  Alter ist ein Risikofaktor – d.h. vor allem alte Menschen und Früh- und Neugeborene reagieren sehr empfindlich auf Schwebstaub.</p>	
<p>Sind auch Kinder von den Belastungen des BBI betroffen?</p>	<p>Es fehlen direkte Zahlen zum BBI – da er in der geplanten Größe noch nicht in Betrieb ist. Von anderen Flughafen-Standorten weiß man jedoch, dass gerade Kinder in hohem Masse gesundheitlich geschädigt werden.</p>	
<p>Was macht Fluglärm mit Kindern?</p>	<p>1. RANCH Studie (Studien aus vier Ländern der EU), 2.800 Kinder, 9 – 10 Jahre alt:  signifikante Verschlechterung der Lernfähigkeit und der Gedächtnisfunktionen, wenn Schulen in einem mit Fluglärm belasteten Gebiet liegen  <b>Sprache und Kommunikation:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Lärm kann Gespräche stören oder sogar beenden, wenn er lauter als das gesprochene Wort ist.</li> <li>- Auch moderate Hintergrundgeräusche können die Leistungen von Schülern um 10 bis 25 Prozent verschlechtern.</li> <li>- Kinder erlernen das Sprechen schlechter, wenn zu viel Lärm herrscht.</li> </ul> <hr style="border-top: 1px dashed black;"/> <p>2. Wissenschaftliche Langzeitstudie mit 326 Kindern im Alter von 9 - 11 Jahren sowohl am damals in Betrieb befindlichen Riemer Airport wie auch in den Flugschneisen am neuen Flughafen im Erdinger Moos.  Fast alle damals getesteten Kinder fühlten sich durch den neuen Flughafen massiv gestört, was sie in eindrucksvollen Bildern zum Ausdruck brachten.  <b>Auswirkungen auf das kindliche Verhalten</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Kinder gaben bei schwierigen Aufgaben schneller auf als Kinder aus ruhigen Gegenden</li> <li>- Das tägliche Verhalten wurde negativ beeinflusst</li> </ul>	<p>Gesundheitsrisiko Lärm: Krach, der uns krank macht; gsf und FLUGS; April 2007</p> <hr style="border-top: 1px dashed black;"/> <p>Zu den gesundheitlichen Auswirkungen des Fluglärms und der Flugzeugabgase auf Kinder  Hartmut Binner; <a href="http://www.keine-startbahn3.de">www.keine-startbahn3.de</a></p>

<p>Forts. Was macht Fluglärm mit Kindern?</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sie waren nervös, unausgeglichen und zappelig</li> <li>- Schlechtere Konzentration auf Aufgaben</li> <li>- Sie verloren schneller die Geduld</li> <li>- In ihrem Urin wurden viel mehr Stresshormone nachgewiesen als in der Vergleichsgruppe</li> </ul> <p>Je länger die Kinder im Flughafengebiet lebten</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Umso höher stiegen ihre Blutdruckwerte</li> <li>- Es traten Schlafstörungen auf, vor allem beim Nachtflugbetrieb</li> <li>- Vergleichsprojekte wiesen eine erhöhte Aggression der Kinder nach</li> </ul> <p>Auf die Kinder in München Riem wirkte sich der Wegzug des Flughafens sehr positiv aus: das Kurz- und Langzeitgedächtnis sowie die schulischen Leistungen verbesserten sich wieder</p>	
	<p><b>3. Risiken des Ausbaus des Frankfurter Flughafens, BVF:</b>  <b>Grundaussage: Kinder sind es, die aufgrund neuerer Erkenntnisse besonderen Risiken ausgesetzt sind.</b></p> <p>3.1. Bei 3.000 in der Umgebung von drei europäischen Flughäfen lebenden Schulkindern belegen die Daten eine Minderung kognitiver Fähigkeiten unter der Lärmbelastung. (1)</p> <p>3.2. Minderung der kognitiven Leistungen bei Kindern in Fluglärmgebieten. (2)</p> <p>3.3. Die Kinder fühlen sich in Abhängigkeit vom Ausmaß des Fluglärms belästigt und in ihrer Lebensqualität beeinträchtigt - Erhöhte Blutdruckwerte und vermehrte Cortisolausschüttung im Urin – beides sind typische Stressreaktionen. (3)</p> <p>3.4. Über die Häufigkeit des manifesten Bluthochdrucks bei Kindern ist wenig bekannt – neuere Untersuchungen lassen vermuten, dass sie bisher unterschätzt wurde. (4)</p> <p>3.5. Es konnte gezeigt werden, dass erhöhte Blutdruck-werte in der Jugend eng mit der Entwicklung eines Hypertonus im Alter korreliert sind – eine Vorhersage scheint möglich. (5)</p> <p><b>Zusammenfassend:</b>  <b>„Die gesundheitlichen Risiken eines Ausbaus des Frankfurter Flughafens sind bedeutend höher einzuschätzen als die in jüngster Zeit viel diskutierten Risiken der Weichmacher in den Plastikspielzeugen, das Acrylamid in den Lebensmitteln oder des Asbests in der Raumluft. Eine valide Risikoanalyse ... ist der betroffenen Bevölkerung nie vorgelegt worden.“</b></p>	<p>Literaturrecherche Prof. Dr. Dr. Scheuermann, 2008</p> <p>(1) Stansfeld S.A. et al., Lancet 365, 1942-49, 2005</p> <p>(2) Hygge S, Evans G W, Bullinger M, Psychol Sci 13, 474, 2002</p> <p>(3) Evans G.W., Bullinger M, Hygge S, Psychol Sci 9, 75-77, 1998</p> <p>(4) Hadstein C, Schaefer F, Nephrol Dial Transplant 22, 2119-23, 2007</p> <p>(5) Che X, Wang Y, Circulation 117, 3171-80, 2008</p>

<p>Forts. Was macht Fluglärm mit Kindern?</p>	<p><b>Forderung von Prof. Scheuermann</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Sorgfältige Analyse des Ist-Zustandes</b></li> <li>- <b>Für die gesunde Entwicklung eines Kindes ist ein ausreichender und ungestörter Schlaf von bis zu 10 Stunden eine wichtige Grundlage</b></li> <li>- <b>Ein absolutes Nachtflugverbot zwischen 23:00 und 7:00 reicht nicht aus</b></li> <li>- <b>Eine Voraussetzung für den gesunden Schlaf eines Kindes sind vorangehende Ruhephasen zum Abbau der während des Tages aufgebauten Anspannungen</b></li> <li>- <b>Die Auswirkung lärmbelastender Tagesrandzonen auf die Gesundheit besonders lärmsensibler Personen (Alte, Kranke und Kinder) ist zu untersuchen</b></li> </ul>	
<p>Welche gesetzlichen Grundlagen sind durch die gesundheitlichen Folgeschäden eines Flughafens betroffen?</p>	<p><b>Jeder hat das Recht auf Leben und körperliche Unversehrtheit</b>  Grundgesetz, Artikel 2</p> <p><b>Der Staat schützt auch in Verantwortung für die künftigen Generationen die natürlichen Lebensgrundlagen...</b>  Grundgesetz, Artikel 20 A</p> <p><b>Nach der Menschenrechtscharta der EU ist Nachtfluglärm eine Menschenrechtsverletzung</b></p>	



## 7. Wirtschaft



Fragen bzw. Behauptungen	Antwort bzw. Klarstellung	Quelle & weitere Information
<p>Ist der BBI eine Jobmaschine?</p>	<p>Die Politik behauptet dieses regelmäßig – aber qualifizierte Gutachten hierzu fehlen bisher.</p> <p>Die Aussagen basieren auf der folgenden Faustformel:            „eine Millionen Passagiere pro Jahr = ~ 1.000 direkte Arbeitsplätze“</p> <p>In 2009 bestanden ca. 18.000 Arbeitsplätze durch die Berliner Flughäfen bei ca. 21 Mio. Passagieren.</p> <p>Langfristig genehmigt sind ca. 27 Mio. Passagiere → nach der Faustformel würden dann ca. 6.000 Arbeitsplätze zusätzlich entstehen.</p>	<p>Planfeststellung zum Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld, S. 16</p> <p>Michael Bayr (Referatsleiter Luftfahrt, MIL, Land Brandenburg)</p>
<p>Entstehen mehr Arbeitsplätze als durch die bisherigen Flughäfen Tegel, Tempelhof und Schönefeld zusammen?</p>	<p>Nein – durch die Zusammenlegung der Standorte werden zunächst doppelte Einrichtungen eingespart. Gleichzeitig wird der BBI mit neuester Technik ausgestattet, sodass nicht so viele zusätzliche Arbeitsplätze entstehen wie die Politik der Bevölkerung weismachen will.</p> <p>Möglicherweise entstehen mehr Arbeitsplätze durch eine Zunahme der Flugbewegungen. Eine mögliche Zunahme von Arbeitsplätzen, insbesondere für Sicherheitsfachkräfte, ist auch zu erwarten, wenn die Sicherheitsanforderungen steigen werden.</p>	
<p>Gefährdet ein Nachtflugverbot 18.000 Arbeitsplätze, wie von der Politik dargestellt?</p>	<p>Diese Zahl ist in keiner Weise belegt und wird nur aus politischen Gründen immer wieder genannt.</p> <p>Da in 2009 insgesamt ca. 18.000 Arbeitsplätze durch die Berliner Flughäfen bestanden, müsste diese Anzahl komplett entfallen - und das allein durch ein Nachtflugverbot → das erscheint in keiner Weise realistisch.</p>	
<p>Warum werden die „realen“ Kosten des Luftverkehrs nicht in eine Kosten-Nutzen-Analyse mit einbezogen?</p>	<p>Die deutsche Luftverkehrswirtschaft kann als die erfolgreichste Lobbygruppe bei der Wahrnehmung Ihrer Interessen angesehen werden.</p> <p>Kein anderer Wirtschaftszweig versteht es, seine Leistungen als öffentliche Daseinsvorsorge darzustellen, die negativen Folgen seines Handelns u. die Betriebsverluste zu vergesellschaften und gleichzeitig Gewinne zu privatisieren.</p> <p>Vergleichbar erfolgreich sind nur die Atomindustrie, die Banken und die Versicherungswirtschaft.</p>	<p>Faulenbach da Costa, S.</p>

<p><b>Warum ist die Gebührenordnung für Flugzeuge in Berlin deutlich geringer als an anderen Großflughäfen?</b></p>	<p>Berlin soll durch geringe Flughafengebühren attraktiv gemacht und die Fluggesellschaften „angefüttert“ werden. Ob die Gebühren anschließend angehoben werden, ist unklar.</p> <p>Auf alle Fälle wird hierdurch Wirtschaftspolitik auf dem Rücken der Betroffenen und der Steuerzahler gemacht.</p>	
<p><b>Bekommt jeder Betroffene eine Entschädigung?</b></p>	<p>Insgesamt investieren die Berliner Flughäfen in den kommenden Jahren über 100 Millionen Euro in den Schallschutz.</p> <p>Aus diesem Entschädigungsbudget werden, gestaffelt nach der Betroffenheit durch den Fluglärm, Maßnahmen wie Schallschutzfenster finanziert.</p> <p>Ob durch dieses Budget alle Betroffenen ausreichend entschädigt werden können oder ob es eine Aufstockung geben muss, ist völlig unklar.</p>	
<p><b>Gibt es eine Nutzungsentschädigung für Gärten?</b></p>	<p>Bei einem Dauerschallpegel von 65 dB(A) werden einmalig gezahlt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- pauschal 4.000 Euro pro Grundstück mit Wohngebäuden</li> <li>- pauschal 3.000 Euro für Eigentumswohnungen,</li> <li>- 0,50 Euro pro qm Gartenfläche für Kleingärten.</li> </ul> <p>Bei einem Dauerschallpegel von 70 dB(A) werden für Grundstücke mit Wohngebäuden Entschädigungen in Höhe des Verkehrswertes gegen Übereignung des Grundstücks gezahlt.</p>	<p><b>Planfeststellung zum Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld, S. 69/70</b></p> <p><b>Michael Bayr (Referatsleiter Luftfahrt, MIL, Land Brandenburg)</b></p>
<p><b>Ist Schönefeld als Flughafen wirtschaftlich zu betreiben?</b></p>	<p>An der Wirtschaftlichkeit des BBI muss massiv gezweifelt werden. Als Indizien seien genannt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Trotz vielfacher Versuche der Politik hat sich kein privater Investor gefunden, den Flughafen zu errichten und zu betreiben – private Investoren halten sich in der Regel nur dann derartig zurück, wenn die Wirtschaftlichkeit nicht bzw. nicht ausreichend gegeben ist.</li> <li>- Der Anteil der Billigflieger in Berlin ist sehr hoch (Ryan-Air, easy-Jet, Air-Berlin, etc.), und in diesem Segment sind für den Flughafenbetreiber nur geringe Gewinnmargen zu erzielen.</li> </ul>	

## Das „Info-Büro Fluglärm“ informiert

### Als Fazit dieser Gegenüberstellung von Fragen und Antworten bleibt festzuhalten:

- Der Standort Schönefeld ist nur aufgrund von Spekulationen (Vermeidung von Fehlinvestitionen, Baufeld-Ost Skandal) und politisch "angeschlagenen" Entscheidungsträgern (Ministerpräsident Stolpe als Fürsprecher von Sperenberg) als zentraler Flughafen-Standort für Berlin und Brandenburg ausgewählt worden - der Standort selber war der am wenigsten geeignete aller verglichenen Standorte.
- Mit der Festlegung auf Schönefeld wurde im Konsensbeschluss auf einen Großflughafen mit internationalem Drehkreuz verzichtet.
- Der Planfeststellungsbeschluss basiert auf Lug und Betrug, da frühzeitig bekannte Informationen zum notwendigen Abknicken der Flugrouten und somit einer deutlich höheren Zahl von betroffenen Bürgern bewusst verschwiegen wurden.
- Hätte man damals bereits die abknickenden Flugrouten als Grundlage für den PFB angenommen, wäre der Standort politisch und juristisch aller Voraussicht nach gescheitert.
- Die Bedeutung der Fluglärmkommission wird durch die Politik bewusst in den Vordergrund gestellt, obwohl die FLK nur Empfehlungen aussprechen kann und die Deutsche Flugsicherung als eigentlich verantwortliche Einrichtung sich daran in keiner Weise halten muss.
- Die gesundheitlichen Risiken und gesundheitlichen Folgeschäden des BBI wurden bei der Entscheidung nicht berücksichtigt.
- Das Recht der Bürger auf körperliche Unversehrtheit wird mit Füßen getreten - insbesondere im Zusammenhang mit den Bestrebungen, das Nachtflugverbot weitestgehend aufzuheben.
- Eine umfassende finanzielle Entschädigung, die den Namen verdient, ist nicht vorgesehen – die Betroffenen werden mit einmalig gezahlten Almosen abgespeist.
- Im Zusammenhang mit der wirtschaftlichen Bedeutung des BBI werden Behauptungen von exorbitant hohen zusätzlichen Arbeitsplätzen aufgestellt, ohne dass diese annähernd glaubwürdig belegt sind.
- Allein der Steuerzahler zahlt für den BBI und trägt das volle Risiko – für Investoren ist der BBI nicht interessant und zu risikoreich.

Die Politik und die Wirtschaft missachten eindeutig und wiederholt die Vorgaben des Bundesverwaltungsgerichtes, unter denen der Flughafenstandort BBI genehmigt wurde:

- ein mittelgroßer Flughafen für den Bedarf der Region Berlin und Brandenburg,
- mit einem Umsteigeanteil von 5-10%,

→ also KEIN internationales Drehkreuz !!!

weitere Fragen und Antworten sowie die jeweiligen Quellen im

**Info-Büro Fluglärm e.V.,  
Bahnhofstraße 48, 12305 Berlin  
[www.gegen-fluglärm.de](http://www.gegen-fluglärm.de)**

(Stand: 12.5.2011; V.i.S.d.P: Info-Büro Fluglärm e.V.)

