

JETZT UNTERSCHREIBEN

KEINE KAPAZITÄTserweiterung am BER!

**VOLKSBEGEHREN
bis 18. Februar 2016!**
Unterlagen im Rathaus und im Internet



Grafik: © Ines Glöckner

Das Märchen vom Jobmotor S. 2

Die stille Gefahr S. 4

Klimaschutz S. 5

Ihre Stimme gegen Fluglärm S. 6

Warum erneut Volksbegehren?

Fragen an Steffi Waldvogel, Initiatorin Volksbegehren „Gegen 3. Startbahn“

brrrumm-BER (brB): Noch vor wenigen Monaten gab es eine erfolgreiche Volksinitiative gegen den Bau einer 3. Startbahn am BER. Warum schon wieder ein Volksbegehren zum selben Thema?

Steffi Waldvogel (SW): So funktioniert, nicht nur in Brandenburg, nun mal die Volksgesetzgebung. Wenn eine Gesetzesinitiative nicht vom Landtag, sondern direkt von der Bevölkerung ausgeht, müssen, wenn es hart kommt, drei Stufen durchlaufen werden. Die erste ist die **Volksinitiative**. War diese erfolgreich, kann der Landtag beschließen, das Anliegen der Initiatoren und Unterzeichner anzunehmen und umzusetzen. Tut der Landtag dies nicht, wie in unserem Fall, haben die Initiatoren die Möglichkeit in die zweite Stufe, das **Volksbegehren**, zu gehen. Wir sind der Meinung, dass unser Thema so schwerwiegend ist, dass wir es mit dem Achtungserfolg der ersten Stufe nicht bewenden lassen dürfen. Die brandenburgische Regierungskoalition beteuert zwar bei jeder Gelegenheit, dass sie am BER keine 3. Piste will. Das ist immerhin bereits ein Ergebnis des politischen Drucks, den die Volksinitiative erzeugt hat. Diese Beteuerungen sind aber nichts wert, sie sind rechtlich nicht bindend. Deshalb machen wir weiter, wenn es sein muss bis zum erfolgreichen Abschluss der dritten Stufe, des **Volksentscheids**. Dann hat der Landtag nämlich keinen Handlungsspielraum mehr. Dann muss der Wille der Bevölkerung umgesetzt werden.

brB: Wer sind die Initiatoren und Unterstützer des Volksbegehrens, und wer finanziert diese demokratische Abstimmung?

SW: Der geistige Vater des Volksbegehrens ist Rechtsanwalt Dr. Franz Günter Siebeck. Als Anwalt der vier am meisten betroffenen Gemeinden hat er seit 1996 gegen den falschen Standort des BER gekämpft. Seit Jahren warnt er: „Wenn die Flughafengesellschaft, das Land Berlin und das Bundesverkehrsministerium erst einmal anfangen, auf eine Erweiterung des Flughafens hinzuwirken, wird es für die Betroffenen schon zu spät sein, sich dagegen zu wehren.“ Er entwickelte schließlich die Idee für das Volksbegehren und verfasste dessen juristische Ausarbeitung. Die treibende Rolle spielten dann der Bürgermeister von Blankenfelde-Mahlow Ortwin Baier und die Schutzgemeinschaft der Umlandgemeinden. Beide, Blankenfelde-Mahlow und die Schutzgemeinschaft, zahlen auch den dicksten Brocken um die Umsetzung des Volksbegehrens zu erleichtern. Auch Zeuthen, Eichwalde und Schulzendorf zahlen zu, obwohl sie als Mitglieder der Schutzge-

meinschaft, genau wie Blankenfelde-Mahlow, bereits ihren Beitrag geleistet haben. Die genannten Gemeinden unterstützen das Volksbegehren aber auch darüber hinaus. Sie werben im Mantelteil ihrer Amtsblätter und in ihren Schaukästen, bieten erweiterte Öffnungszeiten und zusätzliche Eintragungskale an.

Als Initiatoren wurden Leute angesprochen, die als aktive Flughafenkritiker und -gegner bekannt sind und die in den betroffenen und bedrohten Orten wohnen. Die Mehrzahl von ihnen hat eine Bürgerinitiative im Rücken. Die Kampagne wird von einer Berliner Firma professionell begleitet. Außerdem gibt es eine Zusammenarbeit mit dem parallel laufenden Volksbegehren gegen Massentierhaltung. Der Landesverband der Grünen hat vor kurzem eine Praktikantin eingestellt, die sich um beide Volksbegehren kümmern soll. Der BUND und der Verkehrsclub Deutschland VCD gehören zu den Befürwortern des Volksbegehrens.

Trotz der massiven finanziellen und professionellen Unterstützung liegt die Hauptlast aber wieder einmal bei den Bürgerinitiativen. Wir alle wissen, dass die Hürden für ein Volksbegehren gerade in Brandenburg extrem hoch liegen. Ohne massive ehrenamtliche Manpower geht gar nichts. Viele Bürgerinitiativen unterstützen das Volksbegehren.

brB: Viele Bürger sind sehr skeptisch, dass auch bei einem Erfolg des Volksbegehrens die Landesregierung den Willen des Volkes wieder aussitzen wird und dem Willen der Flughafenbetreiber uneingeschränkt nachkommt. Was ist diesmal anders?

SW: Leider gab es im Text des Volksbegehrens für ein erweitertes Nachtflugverbot nicht nur ein Schlupfloch, sondern ein offenes Scheunentor für Ausflüchte der Landesregierung. De facto wurde der Landesregierung tatsächlich nur ein Verhandlungsauftrag mit Berlin erteilt. Trotzdem ist die Art und Weise, wie mit dem erfolgreichen Volksbegehren umgegangen wurde unwürdig. Damit so etwas nicht wieder passiert, gibt es diesmal eine zwingende Handlungs-

anweisung. Wenn Berlin nicht mit dem rechtssicher verankerten Verzicht auf eine 3. Piste einverstanden ist, dann muss der gemeinsame Landesplanungs-Staatsvertrag gekündigt werden und der Flughafen muss aus der gemeinsamen Landesplanung herausgenommen werden. Dann ist landesplanerisch nur noch Brandenburg zuständig und muss die entsprechenden Regelungen treffen.

brB: Die regierenden Parteien LINKE und SPD, aber auch die CDU halten Einschränkungen des zu erwartenden Flugverkehrs am BER für nicht akzeptabel.

Welche Chancen geben Sie den Bürgerinitiativen gegen den Fluglärm als größte nicht parteigebundene demokratische Bewegung in Brandenburg und als stärkste regionale Demokratiebewegung im Speckgürtel von Berlin, sich mit ihren Vorstellungen durchzusetzen?

SW: Das Volksbegehren ist ein handfestes Instrument, um den Bau einer dritten Piste auf absehbare Zeit zu verhindern. Bei der Kampagne und allen „öffentlichen“ Auftritten geht es um mehr, als um die erklärten Ziele des Volksbegehrens. Es geht vor allem auch darum, den Druck auf den Flughafen und seine Befürworter aufrecht zu erhalten. Es ist völlig klar, dass für die Region auch 360.000 (rd. 1.000 pro Tag) Flugbewegungen eine Katastrophe sind. Der Begriff „mittelgroßer Verkehrsflughafen“, der in der Planfeststellung verwendet wird, verniedlicht das Projekt. Wir bewegen uns hier in einer Größenordnung, die in etwa dem derzeitigen Betrieb am Flughafen München-Erding entspricht. In diesem Sinne können wir das Volksbegehren schaffen, das Potential dazu haben wir. Dafür ist es aber dringend notwendig, dass sich alle, denen an dem Thema gelegen ist, aktiv werden und einen Beitrag dazu leisten, dass die nötige Zahl an Unterschriften zusammen kommt. Es ist hervorragend dazu geeignet, den Druck gegenüber dem Flughafen und seinen Befürwortern aufrechtzuerhalten.

Das Gespräch wurde geführt von: Bernd Reimers, verantwortlicher Redakteur der Zeitung

Offener Brief an den Ministerpräsidenten

Seite 3

Chronik

Nachholbedarf für die direkte Demokratie in Brandenburg am Beispiel Volksbegehren

22. Juni 2011 – Start der Volksinitiative für Nachtflugverbot. Für eine erfolgreiche Volksinitiative mit maximaler Dauer von einem Jahr waren 20.000 Unterschriften notwendig.

19. Oktober 2011 – Beschluss der brandenburgischen Landtagsfraktionen: Volksbegehren sollen ab 1.1.2012 durch Lockerung der restriktiven Bedingungen erleichtert werden. Erster Beschluss: Die Lockerung gilt nur, wenn die vorangegangene Volksinitiative nicht vor dem 1.1.2012 beim Landtagspräsidenten eingereicht worden ist. Der Grund: Im Landtag war die Absicht, durch diese Restriktion das Volksbegehren für das Nachtflugverbot von der Neuerung auszuschließen. Zweiter Beschluss: Auf Antrag der Linken wurde die Restriktion 1.1.2012 aufgehoben.

19. September 2011 – Übergabe der 38.169 Unterschriften der erfolgreichen Volksinitiative durch die Initiatoren an den Landtagspräsidenten in Potsdam.

16. Dezember 2011 – Ablehnung der Volksinitiative durch den Landtag Brandenburg. Folgend: Der Gang in die zweite Stufe – das Volksbegehren, da auch hier mit einem erfolgreichen Ergebnis zu rechnen war.

24. November 2012 – Start des Volksbegehrens für ein erweitertes Nachtflugverbot am BER. Notwendig hierfür waren 80.000 Stimmen in einem Zeitraum von 6 Monaten.

22. Februar 2013 – Der Erfolg des Volksbegehrens wird im Gesetz- und Verordnungsblatt für das Land Brandenburg amtlich festgestellt. Mit **106.391** gültigen Eintragungen ist die im Volksabstimmungsgesetz festgesetzte Mindestzahl von 80.000 Stimmen deutlich überschritten. Damit war **zum ersten Mal ein Volksbegehren in Brandenburg erfolgreich**.

27. Februar 2013 – Nach einer Anhörung der am Verfahren beteiligten Bürgerinitiativen im Landtagsausschuss für Infrastruktur und Landwirtschaft am 21. Februar nimmt der Brandenburger Landtag das Volksbegehren mit großer Mehrheit an. Bereits damals gab es Vermutungen bei den BI's, dass die Zustimmung der SPD und Links-Partei nur taktischer Natur sei. Seitens der BI's gab es eine klare Aussage, dass im Falle der Ablehnung des Volksbegehrens im Landtag der 3. Schritt – der Voksentscheid durchgeführt werden solle. Dies wollte die Landesregierung verhindern. Nicht zu vergessen, die Bundestagswahlen für den September 2013.

5. Juni 2013 – In einem weiteren Beschluss bekräftigt der Landtag mit Verweis auf die Annahme des Volksbegehrens und des Begleitbeschlusses seine Forderung an die Landesregierung, „... alles zu tun, um für mehr Nachtruhe im Umfeld des BER zu sorgen“.

29. Juli 2013 – „... der Ministerpräsident im Potsdamer Landtag erklärt: „Jeder Ministerpräsident hat den Auftrag des Landtages, das Nachtflugverbot und den Lärmschutz durchzusetzen.“ (Iris Schülzke für die BVB/Freie Wähler Gruppe)

30. Dezember 2013 – Nach zehn Monaten Verhandlungszeit legt die Landesregierung einen Zwischenbericht zum Verhandlungsstand in Sachen Volksbegehren vor. Abgeschlossen sollen die Verhandlungen zum Volksbegehren noch in diesem Frühjahr werden. Eine Gemeinsame Planungskonferenz der Länder Berlin und Brandenburg soll sich mit dem Thema auseinandersetzen. In zeitlicher Nähe soll auf einen Antrag Brandenburgs in der Gesellschafterversammlung der Flughafengesellschaft über eine Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr abgestimmt werden. Brandenburg beantragt die Abstimmung zum Nachtflugverbot in der FBB-Gesellschafterversammlung.

31. Januar 2014 – Ärzte der Charité, Berlin, fordern ein konsequentes Nachtflugverbot (Quelle: www.betrug.de)

2. April 2014 – In einer Regierungserklärung vor dem Brandenburger Landtag gibt Ministerpräsident Dietmar Woidke zu verstehen, dass eine einvernehmliche Lösung mit dem Bund und Berlin zur Ausweitung des Nachtflugverbots auf 22 bis 6 Uhr nicht zu erreichen ist. Beide Mitgesellschafter haben wissen lassen, dass sie einer Änderung des Planfeststellungsbeschlusses nicht zustimmen werden. Brandenburg unterbreitet einen Kompromissvorschlag welcher in der Gesellschafterversammlung am 7. April 2014 zur Abstimmung gebracht werden sollte. Danach soll die Flughafengesellschaft zunächst für die Zeit eines fünfjährigen

7. April 2014 – Die Gesellschafterversammlung der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH vertagt sich zu dem Brandenburger Antrag für eine Ausweitung des Nachtflugverbots für planmäßige Flüge von 22 bis 6 Uhr.

11. April 2014 – Das Kontrollgremium ist gegen eine Abstimmung über die von Brandenburg geforderte Ausweitung des Nachtflugverbotes für planmäßige Flüge auf 22 bis 6 Uhr aus.

7. Mai 2014 – In der gemeinsamen Landesplanungskonferenz mit anschließender Gesellschafterversammlung: Sowohl der Antrag auf eine Ausweitung des Nachtflugverbotes auf 22 bis 6 Uhr, wie auch der Kompromissvorschlag von Ministerpräsident Woidke für einen Modellversuch zum freiwilligen Flugverzicht der FBB zwischen 5 und 6 Uhr morgens wurden von den beiden Mitgesellschafter Bund und Berlin abgelehnt.

25. Juni 2014 – In Verbindung mit dem Tätigkeitsbericht des Sonderausschusses BER stellt die Landesregierung in der 97. Sitzung des Brandenburger Landtages am 27. Juni 2014 den Abschlussbericht zum Volksbegehren vor. Ergebnisse hinsichtlich eines erweiterten Nachtflugverbots gibt es nicht.

30. April 2015 – 11. Sitzung des Landtages Brandenburg, Top 5: „Ja zum Volksbegehren zum Nachtflug am BER“ auf Antrag der Abgeordneten Christoph Schulze, Iris Schülzke, Péter Vida (BVB/Freie Wähler Gruppe), der Landtag lehnte den Antrag mit 20 Ja-Stimmen und 63 Nein-Stimmen ab und „Volksbegehren gegen Nachtflug umsetzen“ auf Antrag der Abgeordneten Christoph Schulze, Iris Schülzke, Péter Vida (BVB/Freie Wähler Gruppe, der Landtag lehnte den Antrag ab.

26. September 2015 – Platzverweis der Demokratie

Das Märchen vom Jobmotor BER

Das Versprechen der Politiker, dass der Hauptstadtflughafen DER Jobmotor für die Region werden würde, ist bei näherem Hinsehen nichts weiter als das: Ein Versprechen – und ein leeres noch dazu.

Aber irgendein Alibi braucht man wohl, um ein dermaßen hoffnungslos verplantes Projekt wie den BER in der Öffentlichkeit weiterhin zu rechtfertigen – vor allem dann, wenn einem nichts wichtiger ist als die Wünsche und Forderungen der Luftfahrtindustrie und deren Lobby tunlichst zu erfüllen.

Also muss in den Diskussionen um den BER immer wieder das Argument des Wirtschaftsmotors und der Jobmaschine Flughafen erhalten – immer in der Hoffnung, dass es der Bürger irgendwann glauben wird.

Im Vorfeld der kläglich gescheiterten Eröffnung im Jahr 2012 war von sagenhaften 40.000 direkten und weiteren 30.000 indirekten Arbeitsplätzen die Rede, die der BER der Region bringen sollte. Die Belastungen für die Umwelt und die Menschen im Umfeld des Flughafens wurden dafür als vernachlässigbares Übel gerne in Kauf genommen.

Aber sind diese Arbeitsplatzzahlen überhaupt realistisch?

Wenn man einen Blick auf das Beispiel des Frankfurter Flughafens wirft, wohl eher nicht. Auch in der Rhein-Main-Region war der „Jobmotor“ immer das am lautesten vorgetragene Argument für jeden weiteren Airport-Ausbau und damit auch die vermeintliche Rechtfertigung für die massive Verlärmung einer dicht bewohnten Region.

Als die Fraport mit der Planung für die Landebahn Nordwest begann, war von sagenhaften 250.000 neuen Arbeitsplätzen die Rede, aber schon 2007 sprach der hessische Ministerpräsident Roland Koch (CDU) nur noch von 100.000. Je weiter der Bau der neuen Betonpiste voranschritt, desto mehr musste die beeindruckende Zahl an neuen

Jobs nach unten korrigiert werden. Einige Monate nach Inbetriebnahme der Nordwestbahn im Jahr 2011 gab Fraport schließlich an, dass sage und schreibe 6450 neue Arbeitsplätze im Flughafenumfeld entstanden seien.

Das ARD-Magazin Report Mainz setzte dem Ganzen am Ende aber noch die Krone auf: Bei Recherchen fand man heraus, dass die meisten „neuen“ Firmen rund um den Airport schon früher existierten und mit dem Flughafenbetrieb selbst gar nichts zu tun hatten. Tatsächlich „neu“ waren im Flughafenumfeld nur ganze 1000 Arbeitsplätze und bei der Flughafengesellschaft selbst waren es im Jahr nach der Erweiterung gerade mal 76.

Das Gebiet aber, das nun durch den Flugverkehr der neuen Landebahn massiv verlärmert wird, ist 1000 km² groß und dicht besiedelt. Es steht außer Frage, dass dieser gewaltige Schaden weder politisch noch rechtlich durchsetzbar gewesen wäre, wenn man von Anfang mit ehrlichen Arbeitsplatzzahlen argumentiert hätte.

Aber zurück zum BER!

Auch hier wird derzeit regelmäßig behauptet, dass die positiven Effekte des BER schon jetzt in der Region zu spüren seien und die Jobmaschine BER schon heute kräftig brummt.

Es stellt sich allerdings die Frage wie etwas, das es überhaupt noch gar nicht gibt, schon eine derartige Wirkung entfaltet haben soll? Insbesondere, da die in der „Flughafenregion“ neu angesiedelten Firmen und Arbeitsplätze überhaupt nichts mit der Hauptfunktion eines

Flughafens, nämlich der Abfertigung und der Beförderung von Passagieren, zu tun haben.

Es darf also stark angenommen

gen stehen aber Interessen, welche zu einer Verfälschung der Ergebnisse führen. Renommierte Forschungseinrichtungen bieten sich im Internet an, jedwede von den Auftraggebern verlangte Aussage wissenschaftlich untermauern zu können. Das Fachwort dafür lautet „client results“.

Auch die OECD führt den Ausbau von Flughafeninfrastruktur in vielen Fällen auf den Druck der Luftverkehrslobby zurück.

Und diesem Druck geben viele Politiker nur allzu gerne nach – und nicht nur in Deutschland. Der ehemalige britische Luftfahrtminister Chris Mullin, der für den größten europäischen Flughafen Heathrow zuständig war, gab ehrlich zu: „Die Forderungen der Luftfahrt-Industrie sind unersättlich ... alle Regierungen haben ihnen für gewöhnlich stattgegeben.“

Weil zu viele Politiker den Ausbauwünschen der Luftfahrtindustrie nachgegeben haben, gibt es nun in Europa eine beachtliche Überkapazität an Flughäfen. Die Flughafenbetreiber liefern sich mit niedrigen Gebühren einen harten Konkurrenzkampf, um ihre zu großen Flughäfen möglichst gut auszulasten. Davon profitieren wiederum die Fluggesellschaften, weil sie bei niedrigen Gebühren erhebliche Kosten sparen. Die Flughäfen selbst aber machen immense Verluste, für die ihre Eigentümer, nämlich wir als Steuerzahler, aufkommen müssen.

So endet das himmlische Märchen vom Wirtschaftsmotor Flughafen nicht mit neuen Jobs in der Region, sondern mit ganz realen Kosten für uns alle. Michael Fürst ■



www.BBTV.de

kritisch · unabhängig · informativ
Sonntags 11.00 Uhr im Kabel bei Alex TV

Wir geben Ihnen eine Stimme, wenn Sie vom Fluglärm betroffen sind und decken auf, was die etablierten Medien nicht senden!



Sie können unser Programm kostenlos empfangen. Kostenlos produzieren können wir es nicht. Jeder Euro hilft! Wir freuen uns über Ihre Spende.

DAS POLITMAGAZIN
Bürger für Berlin und Brandenburg

DIE AKTUELLEN THEMEN 09/2015

- **Sulfatalarm:**
Gefahr für unser Trinkwasser
- **Signale vom Bau:**
Gibt es endlich Außendämmung?
- **Bahnalarm:**
Volksbegehren gegen 3. Startbahn

IBAN: DE 52100700240737325100 · Empfänger: Klaus Dornath · Unterstützt von den Bürgerinitiativen gegen Fluglärm

Offener Brief an den Ministerpräsidenten

An den Ministerpräsidenten
Land Brandenburg

Heinrich-Mann-Allee 107

14473 Potsdam

Im November 2015

Sehr geehrter Herr Dr. Woidke,

schon fast 20 Jahre bemühen sich die Regierungen von Berlin, Brandenburg und der Bundesrepublik mittlerweile, einen funktionsfähigen Flughafen fertig zu stellen. Doch trotz enormer unglaublich hoher Investitionen ist ein erfolgreicher Abschluss des Projekts nicht wirklich in Sicht. Seit Bestehen der Bundesrepublik Deutschland gibt es kein Projekt, bei welchem die Politiker der großen Parteien sich jemals so blamiert hätten wie beim Bau des BER. Selbst im fernen China sind wir durch den BER zum Gespött geworden!

Lassen wir die „**Erfolgsgeschichte BER**“ doch einmal Revue passieren:

Es begann mit der politischen **Fehlentscheidung** Ihres Vorgängers, den neuen Flughafen am **Standort Schönefeld** zu errichten. Dicht gefolgt von der **zweiten Fehlentscheidung** zum Aufkauf diverser Grundstücke, die dann aber für den Flughafenbau gar nicht benötigt wurden. Eine **Verschwendung von Steuergeldern** par excellence.

Die **dritte Fehlentscheidung** war, den Anwohnern der Region – wider besseren Wissens – vorzugaukeln, dass die Flugrouten ganz anders verlaufen würden als tatsächlich erforderlich. Dumm nur, dass die Anwohner diesen **Flugroutenbetrug** erkannt und sich dagegen gewehrt haben. Um den falschen Standort gerichtsfest zu machen, wurden im Planfeststellungsverfahren Flugrouten so dargestellt, dass ein großer Teil der heute Betroffenen **kein Einspruchsrecht** mehr hatte (Urteil vom BVG Karlsruhe noch ausstehend).

Die **vierte Fehlentscheidung** bestand darin, den **Bau in die „eigene“ Hand** zu nehmen, anstatt ihn in die Hände von erfahrenen Spezialisten zu legen. **Chaos** auf der Baustelle, **Unfähigkeit** der Kontrollgremien und der Flughafenleitung und **Korruption** waren und sind immer noch die allgemein bekannten Folgen.

Aber das war leider **nicht die letzte Fehlentscheidung** in diesem Projekt, denn nun machte man sich daran, ein **Gebäude von Lügen** aufzubauen, um das Ausmaß des Desasters zu verschleiern und von der jeweils eigenen Rolle in dieser Schmierkomödie abzulenken.

Das Volk – **Ihr Volk und Souverän(!)** – wurde von den Verantwortlichen im Parlament und der Regierung im Rausch der Selbstüberschätzung völlig vergessen oder bewusst übergangen.

Von den **gesundheitlichen Gefahren**, die ein Großflughafen mit sich bringt, wollte man schon in der Planungsphase nichts wissen - und später erst recht nicht. Alle Versuche der Bürger, einschließlich des erfolgreichen Volksbegehrens zum Nachtflugverbot, wurden von der Landesregierung Brandenburg abgeblockt.

Viele der am Bau beteiligten Firmen und deren Mitarbeiter wurden in die Insolvenz getrieben.

Die schier unglaublichen **Unsummen an Steuergeldern**, die dieses Projekt bisher verschlungen hat und noch über Jahrzehnte verschlingen wird, fehlen dem Land Brandenburg an allen Ecken und Enden.

Denken Sie nicht, es ist langsam an der Zeit, sich nicht nur der Realität zu stellen, sondern auch **an Ihr Volk und Souverän** zu denken, dessen Wohlergehen Ihnen als „Landesvater“ nicht nur im Amtseid oberstes Gebot sein sollte? Zur Erinnerung Ihr Amtseid: „Ich schwöre, dass ich meine ganze Kraft dem Wohle der Menschen des Landes Brandenburg widmen, ihren Nutzen mehren, **Schaden** von ihnen wenden, das mir übertragene Amt nach bestem Wissen und Können unparteiisch verwalten, Verfassung und Gesetz wahren und verteidigen, meine Pflichten gewissenhaft erfüllen und Gerechtigkeit gegen jedermann üben werde.“

Wenn Sie dem Spuk schon nicht ein Ende setzen können oder wollen, dann beschränken Sie dieses Projekt doch wenigstens auf ein für die Menschen in der Region erträgliches Maß.

Rund 300.000 Wähler werden es Ihnen bei der nächsten Landtagswahl sicher danken.

Mit freundlichen Grüßen

Antje Aurich-Haider

Vorsitzende
BI Teltow gegen Fluglärm e.V.

Bernd Reimers

Sprecher
BI Kleinmachnow gegen Flugrouten e.V.

Roland Skalla

Initiator
Volksbegehren gegen 3. Startbahn

Dauerstress durch Lärm

NORAH-Studie – Schule –

In der NORAH-Studie der gemeinnützigen Umwelthaus GmbH wurden die Auswirkungen von Fluglärm auf das Unterrichtsgeschehen anhand einer Befragung von Lehrkräften aus unterschiedlich fluglärm-belasteten Grundschulen im Umfeld des Flughafens Frankfurt/Main analysiert. Die Vergleiche unterschiedlicher Lärmquellen ergaben eindeutig den Fluglärm als dominante Belastungsquelle.

Die Lehrkräfte aus den hochexponierten Schulen berichteten über hohe bis sehr hohe Belastungen des Unterrichts durch den Fluglärm, insbesondere in Form von Beeinträchtigungen der Kommunikation und im Verhalten sowie durch merkliche Ablenkung der Kinder bei Überflügen. Zudem werden verlärmte Orte im Freien, wie z. B. Schulgarten (grünes Klassenzimmer) und Spiel- und Sportanlagen wegen des Fluglärms weniger genutzt.

Festzustellen sind außerdem häufige Unterbrechungen des Unterrichtsflusses, die besonders bei Grundschulkindern besonders ungünstig sind. Es kann daher nicht ausgeschlossen/vermutet werden, dass derartige Unterrichtsbedingungen langfristig merkliche negative Auswirkungen auf die Lernentwicklung in verschiedenen Bereichen – nicht nur beim Lesen – haben werden.

Darüber hinaus zeigten sich Auswirkungen des Fluglärms auf die schulbezogene und gesundheitliche Lebensqualität der Kinder. Der Fluglärm führte zu einer schlechteren Schul- und Lerneinstellung der Kinder, auch hervorgerufen durch die schlechtere Schlafqualität und des damit schlechteren körperlichen und psychischen Wohlbefindens. Eltern aus den fluglärmexponierten Wohngebieten gaben vielfach an, dass bei ihrem Kind schon einmal eine Sprech- oder Sprachstörung diagnostiziert wurde und dass ihr Kind derzeit ärztlich verordnete Medikamente einnimmt.

Im Land Brandenburg sind es mehrere 10.000 Schüler und Lehrkräfte, die im Lärmeinzugsgebiet betroffen sind. Die Landesregierung und die Flughafengesellschaft haben diese immense Lärmbelastung und deren Folgen bisher aber weitestgehend verdrängt/ignoriert.

Die NORAH Studie ist zu beziehen über www.laermstudie.de und www.umwelthaus.de.

Anmerkung:

Neben der oben aufgeführten Lärmbelastung sind Schüler und Lehrer zudem auch der Belastung durch giftigen Feinstaub ausgesetzt... nicht zu sehen und dennoch stark krebserzeugend. brb ■

Mahlower Kultursommer 2015: Malwettbewerb „Kinder malen Fluglärm“ mit dem Ziel, von ausgewählten Motiven Briefmarken drucken zu lassen. brb ■



Die stille Gefahr

Leise rieseln die Partikel

Bekannt ist schon lange, dass der Lärm eines Flughafens die Gesundheit nachhaltig negativ beeinflusst. Kaum bekannt ist der Sachverhalt, dass durch den Flugbetrieb insbesondere beim Start Unmengen von ultrafeinen Partikeln erzeugt werden, die ein erhebliches Schadenspotential besitzen. Ultrafeine Partikel (UFP), die im Nano-

oxiden eines Airbus A 320 bei einer LTO Prozedur (Start- und Landevorgang) ist. Die Stickoxidemission ist in etwa gleichzusetzen der Belastung, die ein Diesel 5 PKW bei ca. eineinhalb Erdumrundungen freisetzt! 180.000 Start- und Landevorgänge würden dann der Belastung von ca. 1,1 Millionen PKW entsprechen

dingt aussagefähig. Unter 0,1 µm ist die Masse der Partikel sehr klein, während die Anzahl der Partikel dramatisch zunimmt. Eine Analogie wäre es, wenn in einem Zoo die Gefährlichkeit der Tiere am Gewicht festgemacht wird. Ein Elefant ist vergleichsweise schwer und damit sehr gefährlich, aber eine Viper ist tausendmal leicht-

serstoffen, Kohlenmonoxid und Stickstoffoxiden und Schwermetallpartikel, um nur einige Stoffe zu nennen, zu erwarten. Wenn Sie also in der Zukunft bei einem vollen Betrieb des BER von vielen Flugzeugen überflogen werden und sich ihre Gartenmöbel mit einem Rußfilm überziehen, dann ist dies nur ein kleiner Teil

KEINE 3. STARTBAHN BER!

VOLKSBEGEHREN bis 18. Februar 2016! Unterlagen im Meldeamt

DEINE GESUNDHEIT IST DER PREIS. DU MUSST IHN NICHT ZAHLEN!

meterbereich liegen – das sind milliardstel Meter – werden bisher nur ungenügend erfasst und typisiert. Diese Partikel haben die Fähigkeit, unsere Lungenbläschen erheblich zu schädigen und schnell in den Blutkreislauf gelangen zu können. An den Flughäfen von Los Angeles, Amsterdam und Kopenhagen konnte gezeigt werden, dass diese Partikel große Landstriche, die an den Flughäfen angrenzen, belasten. Die Auswirkungen werden in Los Angeles verglichen mit dem Gefährdungspotential des viel umfangreicheren Kraftfahrzeugverkehrs der Highways in der Stadt. Bei der Diskussion über die Emission der Diesel-PKW (VW-Skandal), die derzeit große Wellen schlägt, wird leider oft vergessen, wie stark beispielsweise die Flugzeuge zu dieser Bilanz beitragen. Man schaue sich nur einmal an, wie hoch die Emission von Stick-

(dabei sind ca. 10.000 Kilometer Jahresfahrstrecke pro Auto angesetzt). Der Äquivalenzbeitrag für Benziner PKW wäre dabei noch höher anzusetzen!! Wer hätte das gedacht? Bis zu 360.000 Flugbewegungen/Jahr! Mit ca. 145.000 Tonnen Kerosin/Jahr, die während der Start- und Landephase durch die Flugzeuge verfeuert werden, verschlechtert sich nach Inbetriebnahme des BER die Luftqualität unserer Region dramatisch. Hinzu kommen zusätzliche Belastungen für die Anwohner durch den gesteigerten Zubringerverkehr. Die gesetzlichen Messvorschriften für Partikelgrößen PM 10 (kleiner 10 µm) und PM 2,5 (kleiner 2,5 µm), mit denen heutzutage die Luftgüte definiert wird, machen vorrangig am Gewicht der Massen, die in den Messfiltern verbleiben, fest. Dieses Verfahren ist damit nur be-

ter und wirklich lebensgefährlich. Wenn man bedenkt, welches Gefahrenpotential die noch viel kleineren Viren haben, dann kann man ahnen, welches Schadenspotential UFP mit kleinem Gewicht haben können. Risikoabschätzungen in der Europäischen Union zum quantitativen und qualitativen Gefährdungspotential dieser Stoffe in ihrer Pluralität, wie sie beim Flugbetrieb erzeugt werden, sind dem Verfasser dieser Zeilen nicht bekannt. Bisher liegen wohl keine verbindlichen Messvorschriften vor. Problematisch ist, dass über die genaue Zusammensetzung der UFP um Flughäfen wenig bekannt oder publiziert ist. Hier sind neben den normalen Verbrennungsprodukten, Kohlenstoffpartikel unterschiedlicher atomarer Größe (Cluster), aromatische Kohlenwasserstoffe, linearen Kohlenwas-

des Problems. Über das Rauchen wissen wir, dass die UFP sich direkt in der Lunge ablagern und in den Blutkreislauf übergehen. Sie verursachen im Körper langfristig schwere Gesundheitsschäden. Unser Körper reinigt sich nicht leicht von diesen Partikeln. Ähnliches könnte Anwohner um den BER drohen. Das Rauchen hat man aufgrund der Gesundheitsgefahren aus dem öffentlichen Raum verbannt. Den UFP-Ausstoß im Umfeld von Flughäfen misst man in Deutschland nicht hinreichend genug. Die Landesregierungen von Berlin und Brandenburg sind darum gefordert, schnellstmöglich ein umfassendes und aussagekräftiges Monitoring von UFP um die Flughäfen TXCL und BER vorzunehmen.

Peter Abt ■

Grafik: © Ines Glöckner

Online-Fernsehen für Teltow-Kleinmachnow-Stahnsdorf

www.TKSTV.de
LOKALER GEHT'S NICHT!



Kontakt: redaktion@tkstv.de

Klimaschutz

Am Himmel hoch, da geht viel mehr

Der Umstieg von den fossilen Brennstoffen zu den erneuerbaren Energien ist das wichtigste Ziel der Klimaschutzpolitik und ein weltweit anerkanntes Ziel. Es wird im November anlässlich der Klimakonferenz in Paris wieder im Mittelpunkt der Berichterstattung stehen. In vielen Bereichen hat die sogenannte Dekarbonisierung schon große Fortschritte gemacht. Bei der Strom- und Wärmeenergiegewinnung ist der Umstieg schon in vollem Gange.

Der Verkehrssektor ist der einzige Bereich, der noch keinen Beitrag zur Abkehr von fossilen Brennstoffen geleistet hat. Der Luftverkehr verzeichnet sogar einen starken Anstieg bei der Freisetzung von klimaschädlichen Gasen. Damit werden Fortschritte bei der CO₂ Einsparung in anderen Bereichen zunichte gemacht.

Außerdem ist das Flugzeug das klimaschädlichste Verkehrsmittel. Es ist derzeit für fünf Prozent der globalen Erwärmung verantwortlich. Auf innerdeutschen Flügen setzt es pro beförderter Person und Kilometer 20 mal so viele klimaschädliche Abgase frei wie der Zug. Auf der Langstrecke ist der Verbrauch pro Personenkilometer besser als auf der Kurzstrecke. Der absolute Verbrauch ist dagegen auf der Langstrecke enorm. Die klimaschädigende Wirkung eines einzigen New York Fluges entspricht ungefähr 2 bis 2,5 Jahre Autofahren oder bis zu 250.000 Kilometer Bahn Fahren. Das enorme Wachstum des Luftverkehrs wird durch gewaltige

Subventionen mit angefeuert. Kerosin wird nicht besteuert und bei internationalen Flügen wird keine Mehrwertsteuer auf den Ticketpreis erhoben. Diese indirekten Subventionen summieren sich in der gesamten EU auf mindestens 30 Milliarden Euro pro Jahr, in Deutschland allein auf ungefähr 11 Milliarden. Damit wird dem klimaschädlich-

umweltbelastendes Massenphänomen, aber die massiven Subventionen sind geblieben.

Umweltschutzorganisationen fordern deshalb die Aufhebung dieser Subventionen und außerdem eine Einbeziehung des Kerosins in den EU-Emissionshandel und eine Klimaabgabe auf CO₂-Äquivalente. Mit diesen Maßnahmen würden die

Diese Teuer-Airlines haben eine sehr „preissensitive“ Kundschaft. Sobald die Ticketpreise nur um wenige Euro steigen, bleiben die Passagiere weg. Nicht etwa, weil sie sich höhere Preise nicht leisten können, sondern weil sie sich nicht leisten wollen und dann ihr Geld lieber für andere Dinge ausgeben.

Von den Subventionen für den Luftverkehr profitieren die am stärksten, die die meisten Flugkilometer zurücklegen. Das sind insbesondere die Viel- und Weitflieger, die vor allem zu der Einkommenschicht der oberen zehn Prozent angehören. Der Staat unterstützt damit in besonderem Maße die Flüge einer Einkommenschicht, die ihre Flüge eigentlich selbst bezahlen kann. Umfragen haben ergeben, dass diese Wohlhabenden auch bereit wären, angemessene Preise für ihre Flugtickets zu bezahlen.

Die sogenannten „einfachen Leute“, die entweder gar nicht oder einmal im Jahr eine Mittelstrecke fliegen, haben dagegen den geringsten Nutzen von diesen verbrauchsabhängigen Subventionen. Ausgerechnet diese Gruppe der Normal- und Wenigverdiener wird aber immer wieder von der Luftverkehrslobby hervorgehoben, wenn über den Abbau der Subventionen diskutiert wird. Dabei ist das jetzige Subventionssystem zutiefst unsozial, weil es Vermögende bevorzugt und weniger Vermögende benachteiligt. Auch deshalb sollten die Subventionen für den Luftverkehr abgeschafft werden.

Michael Fürst ■

Grafik: © Ines Glöckner



ten Verkehrsmittel steuerlich ein Wettbewerbsvorteil vor Bus und Bahn eingeräumt. Das ist sachlich nicht zu rechtfertigen, sondern ist allein auf die erfolgreiche Lobbytätigkeit der Luftverkehrsbranche zurückzuführen. Diese Vergünstigungen wurden vor ca. 50 Jahren eingeführt, als man die noch relativ unbedeutende Fliegerei fördern wollte. Inzwischen ist Fliegen ein

massiven Wettbewerbsverzerrungen zugunsten des klimaschädlichsten Verkehrsmittels aufgehoben.

Von dem bisherigen System profitieren zu einen die sogenannten Billig-Airlines. Wobei die Bezeichnung „billig“ nur aus der Sicht der Passagiere gelten kann. Aus Sicht der Steuerzahler, der Umwelt und der Flughafenanwohner ist dies dagegen eine Teuer-Fliegerei.

Vor Gericht

Langer Atem erforderlich

Die BI Kleinmachnow vor den Gerichten. Auf zwei Urteile oberster deutscher Gerichte wartet die BI Kleinmachnow.

Zum einen geht es um die Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts in Karlsruhe, an das sich die BI mit einer Verfassungsbeschwerde gewandt hat. Nach Meinung der BI ist sie in ihrem Grundrecht auf rechtliches Gehör durch das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig beeinträchtigt worden. Dieses hatte letztinstanzlich über die Klage gegen den „Flugroutenbetrug“ zu entscheiden. Aufgrund des Geschicks des stellvertretenden Vorsitzenden der BI Michael Lippoldt und des Mitglieds des Lenkungs-kreises Prof. Dr. Otto Keck war es gelungen, bei der Akteneinsicht in der Flughafengesellschaft ein Dokument zu finden, das bewies, dass Planfeststellungsbehörde und Flughafengesellschaft seit 1998 wussten, dass von BER einmal mit abknickenden Flugrouten geflogen werden müsste. Bei der Lärmprognose und der Abwägung durch die Planfeststellungsbehörde waren also bewusst eine große Anzahl von Betroffenen nicht berücksichtigt worden. Der Planfeststellungsbeschluss ist deshalb nach Meinung der BI aufgrund rechtlich fehlerhafter Abwägung der privaten Lärmbetroffenheiten der Anwohner in Kleinmachnow und anderswo fehlerhaft. Das Bundesverwaltungsgericht wies jedoch die Klage mit einem fragwürdigen juristischen Kunstgriff ab. Dieser juristische Kunstgriff des Gerichts ist nach Auffassung der BI seinerseits objektiv willkürlich, worüber nun das Bundesverfassungsgericht zu entscheiden hat. Sollte das Bundesverfassungsgericht negativ entscheiden, bleibt nur noch der Gang zum Europäischen Menschenrechtsgerichtshof in Straßburg.

Das zweite Verfahren hat ebenfalls eine Vorgeschichte. Im Januar 2013 hatte das Obergerverwaltungsgericht (OVG) Berlin-Brandenburg der Klage der BI und mehrerer Gemeinden - darunter Kleinmachnow - stattgegeben und die sog. Wannseeroute für rechtswidrig erklärt. Im Sommer 2013 hat das OVG dann allerdings festgestellt, dass das Planfeststellungsverfahren über den BER rechtlich bestandskräftig ist. Folge: Gegen Fehler in diesem Verfahren, nämlich die Festlegung der Wannseeroute, ist rechtlich nichts mehr zu machen. Das veranlasste die BI dazu, sich nun auf einem anderen Weg für den Gesundheitsschutz und die Nachruhe der Lärmbetroffenen einzusetzen. Sie klagte gegen die BER-Betriebsgenehmigung, die erst viel später veröffentlicht wurde als der Planfeststellungsbeschluss. Nach Auffassung der BI muss die rechtlich fehlerhafte Abwägung der privaten Lärmbetroffenheiten der Anwohner in Kleinmachnow zumindest bei der Betriebsgenehmigung nachgeholt werden. Zu entscheiden hat wiederum das OVG Berlin-Brandenburg. Die öffentliche mündliche Verhandlung ist kürzlich auf Mittwoch, den 20.01.2016 um 11:00 im Obergerverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg anberaumt worden. Die BI ist allerdings der Auffassung, dass das Verfahren bis zur Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts ausgesetzt werden muss. Hier gibt aber es noch keine Hinweise, wann dieses Verfahren entschieden wird.

Harald Seiler/Matthias Schubert ■



Brandenburgisches Volksbegehren vom 19.8.2015 bis zum 18.2.2016

An: Bürgeramt

Gemäß § 15 Absatz 6 Volksabstimmungsgesetz des Landes Brandenburg beantrage ich hiermit die Zusage meines Eintragungsscheins zum Brandenburger Volksbegehren gegen eine Erweiterung der Kapazität und gegen den Bau einer 3. Start- und Landebahn am Verkehrsflughafen Berlin Brandenburg (BER).

Name, Vorname

Geburtsdatum

Straße, Hausnummer

PLZ, Wohnort

Ich möchte über den Fortgang des Volksbegehrens auf dem Laufenden gehalten werden.

E-Mail

Unterschrift

Datum

Unterschriftsberechtigt ist jeder deutsche Staatsbürger, der bis einschließlich 18. Februar 2016 das 16. Lebensjahr vollendet und seinen Hauptwohnsitz oder gewöhnlichen Aufenthalt im Land Brandenburg hat.

Adressen

Bürgerinitiativen

BI Kleinmachnow

Kleinmachnow gegen Flugrouten e.V.
www.kleinmachnow-gegen-flugrouten.de
E-Mail: bernd@reimers-kleinmachnow.de

BI Teltow

Teltow gegen Fluglärm e.V.
www.teltowgegenfluglaerm.de
E-Mail: buero@teltowgegenfluglaerm.de

BI Großbeeren

Unser Großbeeren e.V.
www.unser-groebereen.de.V.
E-Mail: info@unser-groebereen.de

BI Zeuthen

Zeuthen gegen Fluglärm
www.zeuthen-gegen-fluglaerm.de
E-Mail: buero@zeuthen-gegen-fluglaerm.de

BI Schulzendorf gegen Fluglärm.de

e-Mail: kontakt@schulzendorf-gegen-fluglaerm.de

brb ■

Impressum

brrrumm-BER-Herausgeber: BI Kleinmachnow gegen Flugrouten e.V.
Anschritt: Unterberg 31, 14532 Kleinmachnow
Verantwortlicher Redakteur: Bernd Reimers,
Im Kamp 39, 14532 Kleinmachnow
E-Mail: zeitung@kleinmachnow-gegen-flugrouten.de
Internet: www.kleinmachnow-gegen-flugrouten.de
Satz & Layout: www.ppm-ca.de
Druck: BVZ Berliner Zeitungsdruck GmbH, Am Wasserwerk 11,
10365 Berlin, www.berliner-zeitungsdruck.de
Auflage: 20.000 Exemplare
Verteilungsgebiet: Land Brandenburg

Gefunden: „Der Postillon“, www.der-postillon.com

Studie:

BER-Fertigstellung verzögert sich jährlich um zwei Jahre

Berlin (dpo) - Endlich gibt es verbindliche Zahlen, was den Eröffnungstermin des Flughafens Berlin Brandenburg angeht: Laut einer externen Untersuchung wird sich die Fertigstellung bei anhaltender Bauaktivität voraussichtlich jährlich um zwei Jahre verzögern. Das ist das Ergebnis einer Auswertung der Verzögerungen seit 2012 durch das Tax Waste Research Institute. Die Gesamtkosten von BER erhöhen sich somit pro investierten Euro um zwei Euro.

Nur noch wenige Jahre davon entfernt, noch später eröffnet zu werden: BER „Anfang 2012 hat man noch Mitte 2012 eröffnen wollen, aber bis dahin haben sich durch die Arbeiten neue Verzögerungen in der Größenordnung von einem Jahr und damit bis 2013 ergeben“, beschreibt Bauingenieur Wilhelm Gerstcker das teure Phänomen. Folgerichtig sei 2013 der Eröffnungstermin auf 2014, 2014 auf 2016 und 2015 auf 2018 verschoben worden.

Aus diesen Zahlen wiederum konnten die Wissenschaftler eine Formel ableiten, mit deren Hilfe sich in jedem gegebenen Jahr das Jahr der voraussichtlichen Fertigstellung berechnen lässt: **(Aktuelles Jahr - 2012) x 2 + 2012 = Eröffnungstermin** Das bedeutet, dass im Jahr 2016 der Eröffnungstermin auf das Jahr 2020 verschoben werden wird, im Jahr 2020 auf 2028 und im Jahr 2028 auf 2044. Bei der Flughafengesellschaft FBB

setzt man angesichts dieser Zahlen nun auf eine Beschleunigung der Bauarbeiten und fordert entsprechende zusätzliche Investitionen. „Wenn wir uns richtig ins Zeug legen, können wir den Zeitraum, den wir benötigen, um die Bauarbeiten um zwei Jahre zu verzögern, von einem Jahr auf acht bis neun Monaten verkürzen“, so BER-Chef und Mehdorn-Nachfolger Karsten Mühlefeld.

„Der Postillon“ ■

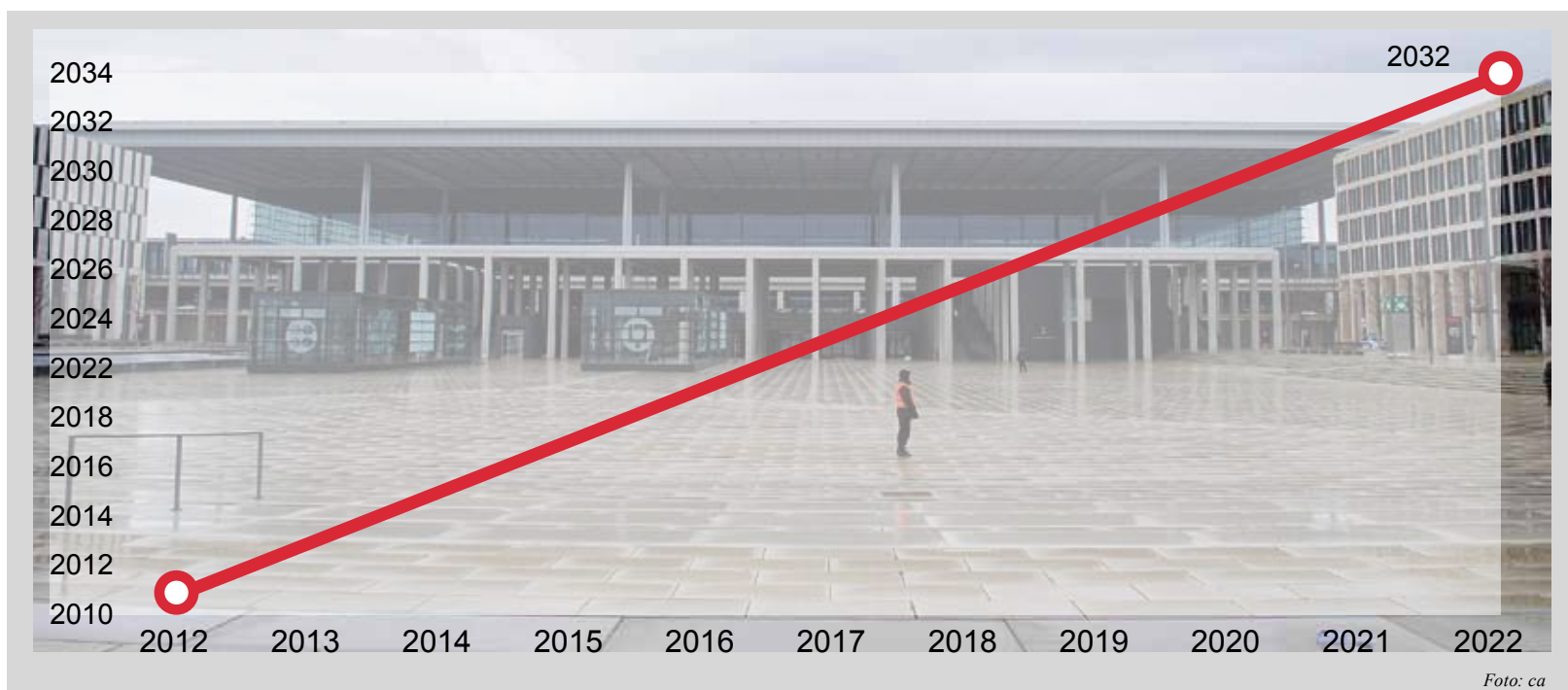


Foto: ca

Bürgeramt



Gemäß § 15 Absatz 6 Volksabstimmungsgesetz des Landes Brandenburg beantrage ich hiermit die Zusendung meines Eintragungsscheins zum Brandenburger Volksbegehren gegen eine Erweiterung der Kapazität und gegen den Bau einer 3. Start- und Landebahn am Verkehrsflughafen Berlin Brandenburg (BER).

Datum	Name, Vorname	Geburtsdatum	Straße, Hausnummer	PLZ, Wohnort
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="radio"/> Ich möchte über den Fortgang des Volksbegehrens auf dem Laufenden gehalten werden.		E-Mail	Unterschrift	
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	

Datum	Name, Vorname	Geburtsdatum	Straße, Hausnummer	PLZ, Wohnort
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="radio"/> Ich möchte über den Fortgang des Volksbegehrens auf dem Laufenden gehalten werden.		E-Mail	Unterschrift	
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	

Datum	Name, Vorname	Geburtsdatum	Straße, Hausnummer	PLZ, Wohnort
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="radio"/> Ich möchte über den Fortgang des Volksbegehrens auf dem Laufenden gehalten werden.		E-Mail	Unterschrift	
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	

Datum	Name, Vorname	Geburtsdatum	Straße, Hausnummer	PLZ, Wohnort
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="radio"/> Ich möchte über den Fortgang des Volksbegehrens auf dem Laufenden gehalten werden.		E-Mail	Unterschrift	
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	

Unterschriftsberechtigt ist jeder deutsche Staatsbürger, der bis einschließlich 18. Februar 2016 das 16. Lebensjahr vollendet und seinen Hauptwohnsitz oder gewöhnlichen Aufenthalt im Land Brandenburg hat.