

### **Salamitaktik der freiwilligen Selbstbeschneidung durch Bürgermeister, Landkreis und Stadtbezirk**

Am 12. Februar berichtete die MAZ unter dem Titel „Lärmmessung im Umfeld des Flughafens“ über den Beschluss des Landkreises Dahme-Spreewald 250.000 Euro aus dem Haushalt bereitzustellen, um zusätzliche, vom Flughafen unabhängige, Messstellen einzurichten.

Einen Monat später, am 13. März, wurde das ambitionierte Ziel bereits auf eine mobile Messstelle für 60.000 Euro zurückgeschraubt, da die FBS signalisiert habe, selber 8 neue Stationen einzurichten. Die eingesparten 190.000 Euro sollen nun u. a. für einen „unabhängigen“ Vertrauensmann, angesiedelt im so genannten Dialogforum, ausgegeben werden.

Noch einen Schritt weiter ging der Vorsitzende der Schutzgemeinschaft, der Schulzendorfer Bürgermeister Burmeister, als er auf einer Informationsveranstaltung der Schutzgemeinschaft am 14. März forderte, in Sachen Fluglärmmessung generell der FBS zu vertrauen, die versprochen habe, ihre Daten zur Verfügung zu stellen. Er plädierte dafür, die bereitgestellten 250.000 Euro für einen Vertrauensmann einzusetzen.

Ähnliche Töne vernimmt man im Stadtbezirk Treptow/Köpenick. Seit Jahren weigert sich das Bezirksamt, eigene unabhängige Messstellen einzurichten und zieht sich auf die Rechtslage zurück, die einzig dem Verursacher (FBS) aufgibt, den durch ihn angerichteten Schaden selbst zu messen. Das schließt allerdings keineswegs aus, die ermittelten Werte durch unabhängige Messungen zu kontrollieren.

So geschehen im Mai 2006 am Flughafen Frankfurt. Hier wurden die Messwerte der Fraport mit den Ergebnissen des unabhängigen Deutschen Fluglärmdienstes (DFLD) verglichen, mit dem Ergebnis: "Fraport misst an falscher Stelle" Der Flughafenbetreiber bestätigt durch eigene Vergleichsmessung des Fluglärms die Ergebnisse der Ausbaugesegner. (Frankfurter Rundschau vom 18. August 2006) Seitdem werden durch die zuständige Wiesbadener Luftfahrtbehörde auch die Werte der DFLD gleichberechtigt anerkannt.

Lesen Sie im nachfolgenden Beitrag, warum unabhängige Messstellen auch für den Flughafen Schönefeld und den zukünftigen BBI unabdingbar sind:

### **Bemerkungen zur Messung und Bewertung von Fluglärm unter besonderer Berücksichtigung der Lage Müggelheims bezüglich des Flughafens Schönefeld/BBI**

Das Problem, dass sich hinter dem immer wieder zu hörenden Ruf nach von der FBS GmbH (im folgenden hier kurz: FBS) „unabhängigen Fluglärm-Meßstationen“ verbirgt, besteht nach meiner Ansicht in einem grundsätzlichen Mißverständnis zwischen den von Fluglärm Betroffenen und dem Verursacher des Fluglärms, das die Methodik der Fluglärmmessung und -auswertung betrifft. Eine Auflösung dieses Mißverständnisses wird schwer möglich sein, weil sich die Überzeugungen der fluglärmgeplagten Betroffenen und die des Flughafenbetreibers scheinbar unversöhnlich gegenüberstehen. Zum anderen spiegelt sich in dieser Forderung die Angst der Betroffenen vor dem nach Eröffnung des BBI zu erwartenden deutlichen Anstieg der Fluglärmbelastung wider. Auch das tiefe Mißtrauen gegenüber dem Vorgehen der FBS, genährt aus den langjährigen Erfahrungen mit der FBS im Planfeststellungsverfahren, spielt sicher eine große Rolle.

Die Betroffenen wollen verständlicherweise, dass *jedes* Fluglärmereignis, das sie mit ihren Ohren gehört haben und das dadurch zur Lärmimmission beiträgt, in eine Messung eingeht und bei der Auswertung auch berücksichtigt wird. Das ist absolut nachvollziehbar, denn es ist dem Betroffenen ja völlig egal, welches Flugzeug welcher Fluggesellschaft den gerade gehörten Lärm verursacht hat und welcher Maximalpegel dabei erreicht wurde. Es ist ihm auch völlig egal, ob es der FBS bei der späteren Auswertung gelingen wird, das von ihr registrierte Lärmereignis einem konkreten Flugzeug, einem Start oder einer Landung in SXF zuzuordnen, denn er hat ja den Lärm mit eigenen Ohren gehört und das Flugzeug womöglich auch gesehen; es flog ja tatsächlich vorbei.

Der Flughafenbetreiber will dagegen nur für *den* Lärm verantwortlich gemacht werden, den er auch zu verantworten hat. Nach Auffassung der FBS sind das in Müggelheim lediglich Flüge von/nach SXF (aktuell: Starts Richtung 07R, Landungen Richtung 25L). Überflüge nach TXL und Hubschrauberüberflüge von ADAC oder Polizei, die jeder gesunde Mensch hier ebenfalls fast täglich hören muss, bleiben bei der FBS-Auswertung stets unberücksichtigt, obwohl sie als Lärmereignis von der FBS gegebenenfalls registriert wurden.

**SO MIT UNS  
NICHT**

Für die Messung und Beurteilung von Flugzeuggeräuschen gilt in Deutschland seit 1984 die inzwischen überarbeitungsbedürftige DIN 45643. Jeder, der sich ernsthaft mit diesem Fachgebiet befasst, muß die Regeln dieser Norm kennen, verstehen und gegebenenfalls einhalten. Eine Vorgehensweise, die von dieser Norm abweicht, wird als Abweichen von den „Regeln der Technik“ von keinem in das Fachgebiet involvierten Fachmann akzeptiert werden und hat demzufolge auch keinerlei rechtliche Relevanz, sondern höchstens politisch-argumentative Bedeutung.

Auch die FBS hält sich bei der Ermittlung der Fluglärmbelastung an diese Norm. Sie nimmt dabei verschiedene Vereinfachungen vor, die die Höhe der Lärmbelastung stets kleiner erscheinen lassen, als sie tatsächlich war. Dabei entspricht selbst diese Vorgehensweise noch immer der DIN 45643! Die FBS macht allerdings an kaum einer Stelle deutlich auf diese Vereinfachungen aufmerksam, sondern begnügt sich mit einem knappen Hinweis auf die Norm. Nur bei Kenntnis dieser Norm und erst nach sorgfältiger Durchsicht der von der FBS veröffentlichten Daten fallen diese Vereinfachungen auf. *Die Vereinfachungen führen dazu, dass die von der FBS aus ihren aufgetzeichneten Daten ermittelte Lärmbelastung grundsätzlich kleiner ist, als sie ein gesunder Beobachter erlebt, der sich stets in der Nähe der jeweiligen Messstation aufhält.*

Das Problem ist eine Bemerkung in der DIN 45643, die den Flughafenbetreiber zum Nachteil der Betroffenen begünstigt. Sie sagt sinngemäß aus, daß *der nach dieser Norm ermittelte Dauerschallpegel auch dann als hinreichend genau bestimmt gilt, wenn zwar nicht alle, dafür aber mindestens 50% der registrierten Lärmereignisse bei der Ermittlung des Dauerschallpegels berücksichtigt wurden.*

Das wird natürlich von der FBS ausgenutzt. Sie ermittelt den Äquivalenten Dauerschallpegel *nie* aus allen registrierten Lärmereignissen, sondern nur unter Berücksichtigung bestimmter Lärmereignisse. Demzufolge arbeitet sie noch immer normgerecht, wenn sie beispielsweise lediglich 51% der registrierten Lärmereignisse für ihre Auswertung berücksichtigt! Es liegt auf der Hand, dass ein so ermittelter Dauerschallpegel mit der tatsächlichen Lärmbelastung der Betroffenen nicht mehr viel zu tun hat.

Bei sorgfältiger Betrachtung ergibt sich aus dieser Tatsache eine überraschende Besonderheit: *Der von der FBS für einen bestimmten Zeitraum ermittelte Äquivalente Dauerschallpegel ist auch davon abhängig, wie viele der registrierten Fluglärmereignisse die FBS bei der Auswertung einem konkreten Flug zuordnen konnte!* Daraus folgt, dass die ermittelte Fluglärmbelastung u.a. auch von der Qualität des Auswertungsprogrammes, von der Sachkunde und sorgfältigen Arbeitsweise der damit Beschäftigten und nicht zuletzt von dem Interesse abhängt, das die FBS an einem bestimmten Auswertungsergebnis hat. Kurzgefaßt: Wenn die FBS bei der Auswertung nur wenige Fluglärmereignisse zuordnen konnte, war es offenbar leiser, wenn sie viele zuordnen konnte, war es lauter gewesen! Daraus lässt sich der folgende kuriose Extremfall konstruieren: wegen Ausfall der Technik oder anderer Unzulänglichkeiten konnte die FBS in einem bestimmten Zeitraum *keinem* Lärmereignis einen Flug zuordnen - es herrschte also völlige Grabesstille, trotz zahlreicher von ihr registrierter Lärmereignisse! *Es lässt sich anhand der FBS-Daten leicht zeigen, dass es einen direkten Zusammenhang gibt zwischen der Anzahl der von der FBS erfolgreich zugeordneten Fluglärmereignisse und dem daraus ermittelten Dauerschallpegel.* Ein Schelm, wer Arges dabei denkt!

Überraschend ist auch, dass die FBS bei der Zuordnung von Flügen zu Lärmereignissen offenbar erhebliche Schwierigkeiten hat. Man sollte vermuten dürfen, dass eine sorgfältig arbeitende Auswertungs- und Berechnungsmethode in der Regel mindestens 90 - 95% der registrierten Lärmereignisse sicher automatisch zuordnen kann. Das ist jedoch bei der FBS nicht der Fall. Dem weiter unten erwähnten Bericht aus dem Jahre 2004 ist beispielsweise zu entnehmen, dass es der FBS an einem Tag des Messzeitraumes gelang, *alle* relevanten Lärmereignisse einem Flug zuzuordnen. An anderen Tagen gelang dies nur bei *weniger als der Hälfte* der relevanten Lärmereignisse! Als Außenstehender fragt man sich sofort, warum der Anteil sicher zuzuordnender Lärmereignisse derartig stark schwanken kann. Nach dem bisher Gesagten überrascht es sicher nicht, dass der Tages-Leq4 im ersten Fall relativ hoch, im zweiten Fall dagegen deutlich niedriger lag!

Andere Probleme und Missverständnisse bei der Registrierung von Fluglärmereignissen ergeben sich aus weiteren Einschränkungen. Die FBS registriert mit ihren Messstationen grundsätzlich nur Lärmereignisse, deren Maximalpegel *oberhalb* eines gewissen einstellbaren und von der Lage der Station abhängigen Schwellwertes liegt; oft ist das  $L_{A_{Smax}} = 60$  dB(A). Jedes auch nur geringfügig „leisere“ Lärmereignis ist zwar noch immer deutlich vom Betroffenen zu hören, wird jedoch weder registriert, noch bei der Auswertung berücksichtigt. Auch alle Überflüge des nichtgewerblichen Verkehrs und Überflüge von Flugzeugen mit einer höchstzulässigen Startmasse von weniger als 5,7 t bleiben bei der Auswertung der FBS unberücksichtigt, obwohl auch sie möglicherweise registriert und von jedem Betroffenen natürlich auch gehört wurden.

Sowohl die Lärmregistrierung als auch die Identifikation und Zuordnung der Lärmereignisse erfolgen bei der FBS automatisch und rechnergestützt. Beispielsweise wird vom exakten Landezeitpunkt in SXF (wo alle Flugdaten natürlich dann vorliegen) zurückgerechnet, zu welcher Zeit das dazugehörige Lärmereignis von der Messstelle z. B. in Müggelheim registriert worden sein muss (anhand Entfernung, Landegeschwindigkeit,

**SO MIT UNS  
NICHT**

Flugzeugtyp ...). Fällt der Zeitpunkt des Überflug-Maximalpegels zufällig um vielleicht eine halbe Sekunde aus dem vorgegebenen „Zeitfenster“ der Auswertungssoftware heraus, wird das tatsächlich registrierte Lärmereignis für die Auswertung verworfen, weil man ja nicht sicher ist, ob es wirklich dieses Flugzeug war, das den registrierten Lärm machte!

Für die „Zuordnung“ von Fluglärmereignissen zu bestimmten konkreten Flügen gibt es keine Norm, aber Anbieter entsprechender Software. Wie die FBS bei diesen Zuordnungen vorgeht, deren Erfolgsquote wie erwähnt die Höhe der ermittelten Lärmbelastung mitbestimmt, ist nicht öffentlich zugänglich. Fraglich bleibt, ob zum Beispiel besonders laute Überflüge mit hohem  $L_{ASmax}$  nur zu gern von der FBS als „nicht zuzuordnen“ klassifiziert werden und somit unter den Tisch fallen, denn sie bringen natürlich einen hohen Anteil zum Dauerschallpegel ein und verschlechtern außerdem die Bilanz im Maximalpegel-Diagramm.

Die FBS führte in den Jahren 1998 und 2004 in Müggelheim mit einer mobilen Fluglärmmessstation Messungen durch und wertete sie aus. Die darüber angefertigten FBS-Berichte ermöglichten es, die Mess- und Auswertungsmethoden der FBS zu analysieren und zu verstehen. Die Mitglieder der Fachgruppe Fluglärm des BVBB Prof. E. Augustin und G. Suhrbier haben im März 2005 in einer Stellungnahme auf die sachlichen und methodischen Fehler des FBS-Berichtes vom 30.11.2004 (Autor: Wenzel) aufmerksam gemacht. Es ist davon auszugehen, dass die FBS noch heute in völlig identischer Weise wie 2004 Fluglärm misst und auswertet.

Um nur eines der hier bereits angedeuteten Probleme aus dem Bericht von 2004 hervorzuheben, möchte ich auf folgendes aufmerksam machen. Während der Messaktion 2004 in Müggelheim haben laut FBS-Daten 1936 *nominelle Flugbewegungen* von/nach SXF stattgefunden (Starts Richtung 07R, Landungen Richtung 25L). 1859 Überflüge haben an der Station in Müggelheim ein *registriertes Lärmereignis* verursacht. Allerdings sind davon nur 1767 Lärmereignisse für die FBS *relevant* gewesen, d.h. sie gehörten zu einem Flug von/nach SXF. Lediglich 1380 dieser relevanten Flugbewegungen waren sogenannte *zugeordnete Lärmereignisse*, d.h., die FBS konnte sie bei der späteren Auswertung einem konkreten Flug mit Nummer, Flugzeugtyp und Gesellschaft zuordnen. *Für die Ermittlung des Äquivalenten Dauerschallpegels sind nur diese 1380 zugeordneten Lärmereignisse berücksichtigt worden!* Wie man leicht sieht, ist zwar die Forderung der DIN 45643 erfüllt, denn es wurden etwa 74% der registrierten Lärmereignisse in die Auswertung einbezogen. Der Rest ist jedoch - „normgerecht“ - unter den Tisch gefallen! *Solange diese Norm weiterhin unverändert gilt, halte ich jede Diskussion über diesen beklagenswerten Zustand für überflüssig. Auch der FBS kann man wegen ihrer Vorgehensweise keinen Vorwurf machen - sie verhält sich „normgerecht“!*

Nicht nur in den FBS-Berichten zu den Messaktionen in Müggelheim, sondern auch mit anderen Publikationen vermittelt die FBS den Eindruck, dass sie an einer sorgfältigen, transparenten und aussagekräftigen Fluglärm-Auswertung wenig Interesse hat. Der erwähnte Bericht von 2004 enthielt nicht nur zahlreiche Fehler, Ungereimtheiten und missverständliche Darstellungen im Text und in den Diagrammen. Er spiegelte zusätzlich wider, welche lediglich mangelhafte Sachkenntnis die FBS aufzubringen in der Lage ist, wenn es um die Bewertung des von ihr zu verantwortenden Fluglärms geht.

Auch die aktuelle Berichterstattung der FBS zum Fluglärm in Schönefeld ([http://www.berlin-airport.de/DE/GruenerFlughafen/Fluglaerm/FLmessung/Laermreport/PDF/SXF\\_Report.pdf](http://www.berlin-airport.de/DE/GruenerFlughafen/Fluglaerm/FLmessung/Laermreport/PDF/SXF_Report.pdf)) ist wenig überzeugend und lässt gewissen Vermutungen freien Lauf. Noch immer stellt die FBS die Lärmbewertung an erster Stelle mittels des in der DIN 45643 zwar erwähnten, inzwischen jedoch nicht mehr gebräuchlichen Äquivalenten Dauerschallpegels (FLG alt)  $L_{eq4}$  dar. Die Erklärung liegt für mich auf der Hand: die *Maßzahlen* dieses Pegels für einen vergleichbaren Beobachtungszeitraum sind in der Regel *kleiner* als die des entsprechenden energieäquivalenten Dauerschallpegels  $L_{eq3}$  für denselben Zeitraum - eine geeignete Möglichkeit, um Laien eine geringere Lärmbelastung zu suggerieren!

Das hier angeschnittene Thema ist komplex und nicht leicht zu verstehen. Es macht weniger Mühe und ist viel einfacher, mit der *Anzahl der von Fluglärm Betroffenen* zu argumentieren, wie es die Politik mit Blick auf den für BBI gewählten Standort und im Vergleich mit anderen Standorten seit vielen Jahren macht: Eine bestimmte Anzahl Menschen ist leicht und von jedem Laien mit einer anderen Anzahl Menschen vergleichbar. Was jedoch die tatsächlich zu erwartende Lärmbelastung durch BBI betrifft, so sei hier abschließend zusammengefasst: *Es ist ein Fakt, dass die tatsächlich zu erwartende Fluglärmimmission nach Inbetriebnahme des BBI in dessen Umgebung Werte erreichen wird, die an keinem der bisher in und um Berlin existierenden Flughäfen bei keinem der dort in Bezug auf die Start- und Landebahnen vergleichbar wohnenden Betroffenen jemals erreicht wurde.* Allein dieser bisher stets in der Öffentlichkeit verschwiegene Fakt zwingt nach wie vor zum entschiedenen Widerstand!

Gunnar Suhrbier /Berlin, 29.3.2009  
Berlin-Müggelheim

**SO MIT UNS  
NICHT**

## Mitgliederbrief an den Vorstand

Ich bin seit Jahren Mitglied im BVBB, zugegeben ein recht passives. Ich will hier auch nicht nach Ausreden suchen, warum nicht mehr Aktivität von meiner Seite kommt, zumal ich die Arbeit des BVBB sehr schätze und der Meinung bin, dass seine Daseinsberechtigung mehr den je besteht.

Sicher ist das Hauptanliegen des BVBB, Verhinderung des Baus des Flughafens, spätestens seit dem Urteil beim Bundesverwaltungsgericht, gegenstandslos. Dafür haben sich andere Aufgaben aufgetan und diese sind nicht minder wichtig. Im Gegenteil, ich finde der BVBB hat seine Daseinsberechtigung auch in letzter Zeit mehrfach unter Beweis gestellt, wer wird sonst noch für uns kämpfen? Es wäre fatal jetzt die Flinte in Korn zu werfen, nur weil man vielleicht der Meinung ist, dass es keinen Sinn mehr macht.

Mit Sorge habe ich festgestellt, wie wenig sich die Politiker in letzter Zeit auf die Seite des Volkes stellen und damit meine ich nicht nur unser spezielles Anliegen. Es werden Fehleinscheidungen getroffen die, wenn sie öffentlich werden, mit einer Entschuldigung abgetan werden, wenn es überhaupt dazu kommt. Unter dem Deckmantel der Wirtschaftlichkeit und des angeblichen öffentlichen Interesse passt viel, meiner Meinung nach zu viel.

Jeder Bürger hat Angst um seine Existenz. Der Rentner macht sich Gedanken, ob in Zukunft sein Geld noch für das Nötigste reicht. Der Selbstständige, ob er die Firma halten kann bei der sinkenden Auftragslage. Der Arbeitnehmer, ob er auch im nächsten Jahr noch sein Job hat. Da bleibt natürlich wenig Raum für Probleme wie z.B. das Nachtflugverbot, besonders, wenn man nicht unmittelbar davon betroffen ist. Ich nehme es den „übrigen“ Berlinern und Brandenburgern auch nicht krumm, jeder hat sein kleines Universum und so lange keiner daran kratzt juckt es die Mehrheit kaum.

Darum sollten wir, die Betroffenen, uns aber immer wieder vor Augen halten, was auf uns zukommt. Das ist kein Traum, der am Morgen weg ist, oder wenn man die Augen zumacht verschwindet, es ist bittere Realität. Oft höre ich auch „na vielleicht wird es nicht so schlimm kommen, warten wir es ab“. Dann ist es aber zu spät. Diese Art, sich die kommenden Probleme schön zu reden bzw. runter zu spielen, ist das Schlimmste was uns passieren kann, das böse Erwachen kommt wie das Amen in der Kirche.

Es befällt mich eine große Angst wenn ich daran denke, dass von unserer Seite möglicherweise zu wenig dagegen getan wird und genau so viel Wut über die Ja-Sager und Claqueure, vor 20 Jahren gab es ein Wort dafür: Wendehälse, das lässt sich jetzt wieder gut anwenden.

Was die anstehenden Wahlen betrifft, so sind wir im Verhältnis zur Gesamtzahl der Wähler nur ein kleines Grüppchen. Doch diese Chance sollten wir uns nicht entgehen lassen. Wann, wenn nicht bei der Wahl, können wir den Parteien klar machen wie wir über sie denken. Das soll jetzt nicht heißen, dass wir nicht hingehen sollen, im Gegenteil, wir müssen die Partei stärken, die für uns einsteht und das auch NACH der Wahl. Wahlversprechen sind schnell gemacht und genau so schnell wieder vergessen, wenn die Partei ihre Schäfchen im Trocknen hat. Wen man dann wählen soll? Ich weiß es auch nicht, im Moment jedenfalls noch nicht.

Die Unterwanderung des Nachtflugverbotes ist das erklärte Ziel der Flughafengesellschaft und Politiker schlagen sich auch schon auf deren Seite und dem ist massiv entgegen zu wirken.

Darum: Leute bleibt bei der Stange und macht das Erreichte nicht durch Resignation kaputt.

Manfred Kumbier  
Berlin-Müggelheim

## Die Angst vor dem mündigen Bürger - eine Posse aus dem Rathaus Treptow-Köpenick

Im März 2007 hatten die Berliner Ortsgruppen des BVBB auf der Bezirksverordnetenversammlung der Bürgermeisterin, Frau Schöttler, den Bezirksstadträten und den Verordneten den Forderungskatalog des BVBB zum Bau von BBI überreicht, verbunden mit einem Anschreiben. Die persönlich Angesprochenen wurden zum Dialog über diesen Forderungskatalog eingeladen. Bis heute haben wir keinerlei Rückmeldung eines Politikers bekommen. So traten die Berliner Ortsgruppen am 26. März 2009 erneut in der BVV auf, u. a. um endlich eine Antwort auf das Dialogangebot von 2007 vom Bezirksamt und den Verordneten zu erhalten. Auch weitergehende Fragen sollten gestellt werden. Nachdem in der Bürgerfragestunde die Anfrage nach unabhängigen Messstellen eines Bürgers aus Karolinenhof recht flapsig von Umweltstadtrat Schneider abgewürgt worden war, wollte ein anderer Bürger zum aufgeworfenen Thema eine wichtige Ergänzung machen. Dies wurde ihm vom Vorsitzenden mit Hinweis auf die Geschäftsordnung verwehrt. Da der Betroffene das nicht so hinnehmen wollte und auch die anwesenden Bürger forderten, den Mann sprechen zu lassen, wurde dieser kurzerhand per Hausrecht des Saales verwiesen. Dies führte zum Tumult unter den Anwesenden, die Fragestunde wurde unterbrochen, der Fragesteller von der Polizei des Saales verwiesen. Nach ca. 20 Minuten wurde die Fragestunde fortgesetzt. Da die Zeit fortgeschritten war, kam kein Bürger mehr dazu, seine Fragen zu stellen, Antworten bekommen sie jetzt schriftlich, wer weiß wann? Diese Missachtung der Interessen der Anwohner ist unerträglich und einer Demokratie nicht würdig!

**Aufruf:** Kommen Sie zahlreich zur nächsten BVV-Sitzung am Donnerstag, dem 30. April, um 16.30 Uhr ins Rathaus Treptow, Neue Krugallee. Reichen Sie bis zum Montag, dem 27. April, 10.00 Uhr Ihre Fragen schriftlich beim Bezirksamt ein ([bvv@ba-tk.verwalt-berlin.de](mailto:bvv@ba-tk.verwalt-berlin.de)). Zeigen Sie den Verordneten und dem Bezirksamt, dass sie eine Verantwortung für die Betroffenen von BBI haben, auch wenn sie in ihrem Rathaus oder Wahlkreis vom Fluglärm verschont bleiben.

**SO MIT UNS  
NICHT**