

Beilage zur INFO 53

für die Landkreise Dahme-Spree, Märkisch-Oderland und für Berlin/Treptow-Köpenick

Die Wahlkampfnummern des MdL Schulze (SPD) und des BGM Baier (SPD) So werden die Bürger veralbert!

Seit 27.05.2009 sind für den Flughafen Schönefeld neue Anflugregelungen in Kraft. BVBB-Info bat Arnold Rüllicke, Flugzeugingenieur im Ruhestand, um fachkundige Erläuterungen. Arnold Rüllicke war über 34 Jahre bei der Interflug und davon 26 Jahre als Bordingenieur im Flugdienst aktiv, sein Heimatflughafen war Schönefeld.

BVBB-Info: Minister Dellmann hat kürzlich angekündigt, dass ab 27. Mai durch neue Anflugvorschriften zum Flughafen Schönefeld die Lärmbelastigungen erheblich reduziert würden. Direkte Sichtanflüge, so genannte „kurze Kurven“ über dicht besiedeltem Gebiet seien nun nicht mehr möglich. Was unterscheidet Sichtanflug- und Instrumentenanflugverfahren, vor allem im Hinblick auf Lärmbelastigung und Abgasemissionen? Warum bevorzugen die Fluggesellschaften das Sichtanflugverfahren?

Arnold Rüllicke: Ein Sichtanflug (VFL) ist der Anflug eines Flugzeuges nach Instrumentenflugregeln, bei dem Teile oder das gesamte Instrumentenanflugverfahren nicht angewendet werden und der Anflug mit Erdsicht erfolgt. Bei einem Instrumentenanflug (IFR) muss der Luftfahrzeugführer nicht das gesamte veröffentlichte Instrumentenverfahren ausfliegen, wenn er einen Sichtanflug bei der Flugverkehrskontrolle der Flugsicherung beantragt bzw. diesem zustimmt und eine entsprechende Freigabe erhält. Bedingungen: Ein IFR-Flug kann zu einem Sichtanflug freigegeben werden, wenn u. a. die Wetterbedingungen den Vorschriften, wie sie in den NfL 1 106/04 (Nachrichten für Luftfahrer Teil 1) gefordert sind, gegeben sind. Mit der Erteilung der Freigabe für einen Sichtanflug geht die Verantwortung zur Einhaltung der Hindernisfreiheit auf den Luftfahrzeugführer über. Weiterhin ist die Erteilung der Freigabe für einen Sichtanflug abhängig von der Verkehrslage und den vorhandenen Lärmschutzbedingungen. Die Höhenfreigabe beträgt 1000 Fuß bzw. 300 Meter, die nicht zu unterschreiten sind. Bei diesem Verfahren werden leider viele Orte rund um Schönefeld am Tage und besonders in der Nacht durch die Nichteinhaltung des Lärmschutzes, bedingt durch die niedrige Flughöhe, stark mit Lärm belastet und die Umwelt verstärkt durch Feinstaub, sprich Abgasemission beeinträchtigt.

Zum zweiten Teil der Frage: die Fluggesellschaften bevorzugen diese Sichtanflüge, weil sie gegenüber einem Instrumentenanflug mindestens 4 bis 5 Minuten kürzere Flugzeit haben und somit viel Kerosin sparen. (natürlich auf Kosten der Gesundheit der betroffenen Einwohner am Boden). Bei einem normalen Instrumentenanflug teilt die Flugverkehrskontrolle der Besatzung entsprechend der Anflugroute ein entsprechendes Anflugverfahren mit, welches, und das ist der Unterschied zum Sichtanflug, genau eingehalten werden muss. D.h. wenn z.B. die Landerichtung 25 in Betrieb ist, muss sich das anfliegende Flugzeug im Endanflug 6 NM, das sind 11,1 km, auf der Anfluggrundlinie befinden und das Voreinflugzeichen, welches an der Krampenburg steht, mind. in 600 Meter überfliegen und dann die Höhe im Gleitweg mit 3 Grad entspr. der Instrumentenanzeige verlassen. In der Praxis fliegen die Flugzeuge dann über Rüdersdorf, Woltersdorf, Erkner, Hessenwinkel, Müggelheim, Karolinenhof oder entsprechend der Freigabe über Grünheide, Neu-Zittau und Gosen zum Endanflug.

BVBB-Info: Gilt die Anflugregelung für alle Flüge bzw. Flugzeuge?

Arnold Rüllicke: Diese Anflugregelung sollte für alle Flugzeuge gelten, die sich in der Anflugrichtung 25 (aus Osten Richtung 250 Grad, etwa Müggelheim) ab einer Distanz von 6 NM (nautische Meilen), also 11,1 km vom Aufsetzpunkt befinden.

BVBB-Info: Was können sich die fluglärmgeplagten Anwohner zwischen Diedersdorf und Blankenfelde-Mahlow als Folge der neuen Anflugregelungen erhoffen?

Arnold Rüllicke: Nichts, denn die Regelung betrifft nur den Anflug aus östlicher Richtung.

BVBB-Info: Und wie sieht es dann zwischen Müggelheim und Woltersdorf aus?

Arnold Rüllicke: Wenn die Sichtanflüge über Zeuthen, Schulzendorf usw. jetzt verboten sind, dann ist das konzentrierte Flugaufkommen und somit die Belastung der Einwohner von Erkner, Müggelheim usw. natürlich größer.

BVBB-Info: Der SPD-Landtagsabgeordnete und SPD-Fraktionsgeschäftsführer Christoph Schulze und Blankenfeldes Bürgermeister Baier bejubeln die neuen Anflugregelungen als Ergebnis von Fluglärmbeschwerden und „gelebte Demokratie“. Schulze informierte in der Märkischen Allgemeinen Zeitung vom 20.05.2009 darüber, dass gleiche Regelungen auch für den neuen Flughafen BBI gelten werden. Welche Gültigkeitsdauer hat die so viel gepriesene neue Anflugregelung für Schönefeld nun konkret?

Arnold Rüllicke: Die Regelung gilt laut DSF-NOTAM vom 08.05.2009 Nummer A 1568/09 und AIS ENR. 1.5-5 der DFS befristet vom 27.05.2009 22.00 Uhr GMT (28.05.09 00.00 Uhr Ortszeit) bis zum 27.08.2009 21.59 Uhr GMT (28.05.09 23.59 Uhr Ortszeit). Übrigens: Der Jubel ist unverständlich, denn in der Regelung ist die Anflugrichtung 07, das wäre dann Blankenfelde-Mahlow/Diedersdorf, überhaupt nicht erwähnt. Dort darf also weiterhin uneingeschränkt geflogen werden. (Das Interview führte K.-P. Stange am 28.05.2009)

**SO MIT UNS
NICHT**

Inzwischen hat der Lärmschutzbeauftragte des Landes Brandenburg, Herr Wunder, in einer Antwort auf eine Beschwerde über einen Sichtflug klargestellt, dass diese gar nicht durch die Regelung erfasst werden - alles nur Beschäftigungstheorie!

„Sehr geehrte Frau..., bei dem von Ihnen bemängelten Anflug handelte es sich um einen normalen Anflug eines Fluges nach Sichtflugregeln aus dem rechten Gegenanflug zur Piste 25. Leider werden die Begriffe Sichtflug und Sichtanflug oft verwechselt oder miteinander vermischt. Sichtflüge (VFR-Flüge) sind Flüge, die den Sichtflugregeln gemäß §28 ff. Luftverkehrsordnung (LuftVO) unterliegen. Flüge nach Instrumentenflugregeln (IFR-Flüge) unterliegen §36 ff. LuftVO. Das Sichtanflugverfahren ist - trotz der ähnlichen Bezeichnung - ein Anflug eines IFR-Fluges, bei dem Teile oder das gesamte Instrumentenanflugverfahren nicht angewendet werden und der Anflug mit Erdsicht erfolgt. Daraus ergibt sich, dass ein Sichtanflug nur durch einen IFR-Flug durchgeführt werden kann. Sie haben insofern Recht, als dass es sich **nicht** um die Landung eines Luftfahrzeugs nach Instrumentenflugregeln (IFR-Flug) handelte. Für VFR-Flüge gelten aber, wie erläutert, die Einschränkungen für Sichtanflüge nicht. Vielleicht hilft zum Verständnis die kurze Erläuterung einer Rechtsplatzrunde eines VFR-Fluges nach dem Start von Piste 25. Dieser fliegt nach dem Start von Piste 25 zunächst geradeaus, dann dreht das Luftfahrzeug um etwa 90° nach rechts in den Querabflug, nach kurzer Zeit weiter nach rechts um nochmals 90° in den sog. rechten Gegenanflug. Von dort würde das Luftfahrzeug z.B. nach Erhalt der Landefreigabe weiter nach rechts in den Queranflug drehen und schließlich noch einmal nach rechts in den Endanflug eindrehen. Man kann sich das wie ein über die Piste gelegtes Rechteck vorstellen. Die maximal zulässige Höhe für VFR-Flüge in so einer Platzrunde beträgt 2500 ft, wobei diese Höhe bei einer Standardplatzrunde nur im Gegenanflug geflogen würde. Spätestens im Queranflug würde mit dem Sinkflug zur Landung begonnen. Mit freundlichen Grüßen Lutz Wunder“

Die nachfolgende E-Mail-Nachfrage vom 11.6.09 blieb an Herrn Wunder bis heute von ihm unbeantwortet:

„Sehr geehrter Herr Wunder, vielen Dank für Ihre Antwort, die mich ziemlich ratlos macht. Nach Ihrer Aussage unterscheidet man nach Sichtflügen (VFR) und Sichtanflügen (IFR), und nur diese seien untersagt worden. In der NOTAM vom 25. Mai 2009 steht unter der Nummer A 1568/09 (EDDB) allerdings:

REFNFI I-106/04 ANDAIP ENR1.5-5: VISUAL APPROACHES TO RWY25 SHALL BE CONDUCTED WITH A MINIMUM FINAL APPROACH OF 6 NM.

Da steht nichts von VFR oder IFR sondern nur VISUAL APPROACHES.

Ich würde darunter jegliche Landung auf Sicht, also auch Landungen von Sichtflügen verstehen, oder wie werden die im Englischen bezeichnet?

Auch ein Sichtflug muss schließlich beim Landen in den Sichtanflug übergehen, ansonsten bleibt er in der Luft.

Ansonsten würde das NOTAM keinen Sinn für die Anwohner machen. Schließlich hat auch Verkehrsminister Dellmann erklärt, dass ab 27. Mai durch neue Anflugvorschriften zum Flughafen Schönefeld die Lärmbelastigungen erheblich reduziert würden. Direkte Sichtanflüge, so genannte „kurze Kurven“ über dicht besiedeltem Gebiet seien nun nicht mehr möglich. Wenn der Pilot dann aber sagt, er fliege einen Sichtflug, ist ja alles wieder möglich. Für eine schnelle Antwort wäre ich Ihnen dankbar. Mit freundlichen Grüßen...“

Wahljahr 2009 werden Sie aktiv und lassen Sie sich von der Unwissenheit der Politiker überraschen

Dieses Jahr stehen viele Wahlen ins Haus, wir werden den Kandidaten auf den Zahn fühlen. Eine gute Gelegenheit hierfür bietet im Internet die Frageplattform www.kandidatenwatch.de.

Seit einigen Wochen findet man dort natürlich auch Fragen zum Konflikt zwischen Anwohnern und BBI, Fragen zum Konflikt von Gesundheits- und Eigentumsschutz und den Forderungen der Wirtschaft. Beim Lesen der Antworten der Politiker wird Ihnen wohl manches Mal der Mund offen stehen bleiben ob derer Unwissenheit und Ignoranz. Lassen Sie sich von diesen Beispielen (in Auszügen) inspirieren und stellen Sie dann selber weitergehende Fragen an die Politiker.

„Sehr geehrter Herr **Ströbele**, der Verursacher (BBI) will für unsere Heimat 4.000 € einmalig eine Abfindung zahlen, da unser Grundstück unbrauchbar beim Betrieb BBI ist. Die Abwrackprämie für ein bisschen Schrott beträgt 2.500€, die Diäten eines Abgeordneten dürfte für einen höheren Betrag reichen. Bei den Zuschüssen für Lärmfenster sind wie bei 30 % des Verkehrswertes, Betriebskosten Fehlanzeige. Herr Ströbele, welche Bürgerrechte habe ich noch in dieser Demokratie, um in meiner Heimat leben zu dürfen? Die Regierung spricht von ausgeurteilten Entscheidungen - hat eine Regierung das Recht, die Existenz und die Gesundheit von Menschen in Frage zu stellen?...“

„Sehr geehrter Herr, Ihr Ärger ist berechtigt und Ihre offensichtliche Verzweiflung nachvollziehbar. ... Nach dem, was Sie schreiben, sind die angebotenen Zahlungen zum Ausgleich der Ihnen entstehenden Nachteile in der Tat ungerecht niedrig. ... Wenn schon Großflughäfen angeblich im Interesse der Gesamtbevölkerung, der Wirtschaft und zur Schaffung von Arbeitsplätzen unverzichtbar sein sollen, dann dürfen nicht die alteingesessenen Anwohner allein die Leidtragenden sein, jedenfalls nicht ohne angemessenen finanziellen Ausgleich der Nachteile. Das wäre mit dem Grundgesetz nicht zu vereinbaren. Da haben Sie einfach Recht. Mit freundlichem Gruß **Ströbele**“ (MdB Bündnis 90/Die Grünen)“

**SO MIT UNS
NICHT**

Eine bisher unbeantwortete Nachfrage an **Herrn Ströbele**:

„... Die FRAPORT hat mit ihrem CASA-Programm ein echtes Entschädigungsprogramm für Anwohner, die mit einer Flughöhe von unter 300 m überflogen werden, aufgelegt. Darüber darf in Berlin nicht einmal gesprochen werden. Ich frage Sie, unterstützen Sie die Forderung des anerkannten Umweltverbandes Bürgervereins Brandenburg Berlin e. V. (BVBB), für BBI ein vergleichbares Programm aufzulegen (der Bund ist mit immerhin 26% beteiligt an BBI)? Oder sind wir Oassis eben doch nur Menschen 2. Klasse? Mit freundlichen Grüßen... „

„Sehr geehrter Herr **Schulz**, ... der Staat errichtet Infrastrukturmaßnahmen und sorgt sich nicht um seine Bürger, im Gegenteil - er sorgt für eine Gewinnoptimierung von wenigen. Vielen Dank für Ihre Antwort,“

„Sehr geehrter Herr ..., aus Ihrer Frage (Fluglärm/Großflughafen Schönefeld) höre ich allerdings ein Problem heraus, das Sie durch bloßen Ortswechsel innerhalb Deutschlands lösen könnten. Mit freundlichen Grüßen Werner **Schulz**“ (Kandidat zur Europawahl Bündnis 90/Die Grünen)

„Sehr geehrter Herr **W. Schulz**, danke für Ihre Antwort vom 30.5.09 zu meiner Anfrage vom 7.5.09. Ihre Antwort bedarf der Nachfragen, da der Eindruck entsteht, dass Nomaden bei Ihrer Politik bevorteilt werden. Gestatten Sie mir den Hinweis, dass **Fluchhafenbetroffene** kein Schneckenhaus besitzen, oder es sich nicht leisten können, die Moden der Lobbyisten zu bezahlen...“

„Sehr geehrter Herr ..., ich vertrete kein modernes Nomadentum und weiß auch gar nicht, wie Sie darauf kommen. ... Sicher wird Ihr Problem mit dem künftigen Großflughafen nicht kleiner, indem Sie in Ablehnung verharren. Solche Verkehrsknotenpunkte sind die Begleiterscheinungen der Moderne. Das werden Sie und ich nicht ändern. Sehr viele Menschen fordern übrigens seit Jahren einen solchen Großflughafen. Und das sind keine Lobbyisten, sondern Menschen, wie Sie, die Geschäfts- und Urlaubsreisen unternehmen. Es nützt Ihnen auch nichts, wenn Sie Ihren Unmut an mir auslassen. Ich verstehe Sie besser als Sie glauben. Denn ich wohne seit Jahren in der Einflugschneise des Flughafens Tegel. Und da kann ich Ihnen nur sagen, dass Sie außer vergeblichem Dauerprotest nur zwei Möglichkeiten haben. Entweder Sie gewöhnen sich daran (unser Gehör hat z.T. ein erstaunliches Adaptionsvermögen) oder Sie verlegen tatsächlich Ihren Wohnort. Politisch ist Ihr Problem von einem EU-Abgeordneten jedenfalls nicht zu lösen. Mit freundlichen Grüßen Werner **Schulz**“ (Kandidat zur Europawahl Bündnis 90/Die Grünen)“

„Sehr geehrter Herr **Dr. Gysi**, sehen Sie es ferner als gerechtfertigt an, dass für den Verlust der Existenz eine einmalige Entschädigung von bis zu 4.000 Euro für eine dann nutzlose Fläche als ausreichend angesehen werden kann? Die Abwrackprämie beträgt 2.500 Euro, ein Minister verdient ... , d.h. eine bodenständige Heimat ist ein Bruchteil eines Ministergehaltes wert! Die Partei der Linken wirbt im Wahlkampf „Die Millionäre sollen bezahlen“. Wir sind gesund und kommen ohne Unterstützung aus und fühlen uns damit reich. Sollen wir mit unserer Gesundheit und unserer Heimat für eine Politik bezahlen, so dass jeder von A nach B für einem Apfel und Ei fliegen kann? Wer ist für die schlechte Verkehrspolitik in diesem Land verantwortlich, dass sich keiner mehr eine Bahnfahrkarte, aber dafür ein Flugticket kaufen kann? Verstehen Sie diese Preisgestaltung, die bei den Kosten für Entschädigung und Lärmschutz spart - als sozialpolitische Maßnahme? Was würden Sie den **Fluchhafenbetroffenen** raten? Würden Sie mittellose Bürger auf einem gerichtlichen Weg vertreten?“

„Sehr geehrter Herr ..., das Problem des BBI besteht darin, dass Eberhard Diepgen als Regierender Bürgermeister von Berlin die Lösung in **Spremberg** ablehnte. Alle von Ihnen beanstandeten Probleme wären gar nicht entstanden, wenn sich Herr Diepgen auf **Spremberg** eingelassen hätte. Selbstverständlich ist die Entschädigung nicht ausreichend. Eine Hauptstadt wie Berlin braucht zweifellos einen internationalen Flughafen, aber er läge in Spremberg viel günstiger als in Schönefeld. Es gibt gewisse Auflagen durch das Bundesverwaltungsgericht (z. B. Nachtflugverbot). Sollten bei der Planung solche Auflagen verletzt werden, müsste unbedingt der Gerichtsweg beschritten werden. Auch wenn ich selbst die anwaltliche Vertretung nicht schaffe, würde ich das Vorgehen dann aber politisch unterstützen. Mit freundlichen Grüßen Dr. Gysi (MdB und Fraktionsvorsitzender DIE LINKE)“

„Sehr geehrter Herr **Cramer**, Gesundheitsgefahr! Auch wenn der Mensch schläft, bleibt das Ohr wach und nimmt Geräusche wahr. Und je mehr nächtlicher Lärm, desto höher das Risiko, an Bluthochdruck und mehr zu erkranken. Und im Dahmekurier der Märkischen Allgemeinen vom 16.3.09 steht die Überschrift "Fluglärm erzeugt Brustkrebs". Herr Cramer, Daseinsvorsorge, darunter verstehe ich auch, ein gesundes Lebensumfeld zu erhalten. Wenn Sie den Standort BBI als richtig darstellen, möchte ich von Ihnen wissen, wie Sie sicherstellen wollen, dass die natürliche Lebensgrundlage von Anliegern im Flughafenbereich erhalten bleibt? Für Ihre Antwort schon jetzt vielen Dank & freundliche Grüße ...“

Eines Tages wird der Mensch den Lärm ebenso unerbittlich bekämpfen müssen, wie die Cholera und die Pest" Robert Koch (1910)

**SO MIT UNS
NICHT**

„Sehr geehrte Frau ... meiner Ansicht nach stellt der Flughafen BBI jedoch unter allen Möglichkeiten das geringste Übel dar. Dies bedeutete aber auch, dass alle notwendigen Maßnahmen ergriffen werden müssen, um die Belastungen für Mensch und Umwelt so gering wie möglich zu halten. Dazu gehört auch ein klares Nachtflugverbot für den Flughafen BBI, für das wir Grünen einstehen. Außerdem fordern wir die strenge Einhaltung aller Immissionsgrenzwerte auch am Tage. Trotz aller Bedenken halte ich "nur" EINEN Flughafen immer noch besser als DREI Flughäfen. Mit freundlichen Grüßen Michael **Cramer**“ (Kandidat zur Europawahl Bündnis 90/Die Grünen)“

Sehr geehrter Herr **Cramer**, am 19.4.09 berichtete die ARD (RBB), dass in Blankenfelde-Mahlow (Landkreis TF) eine Schulklasse unter Lärmbedingungen mit Schallschutzfenstern und Lüftungsanlage unterrichtet wird. Fazit: Die Kinder klagen unter den Lehrbedingungen, die Techniker sagen bei der Anlage ist alles in Ordnung. Herr Cramer mich würde interessieren, wie Sie auf die Feststellung kommen, dass der ausgelobte BBI ein guter Standort ist. Vielen Dank für Ihre Antwort im Name von Brandenburger Bürgern im Gebiet Schönefeld“

„Sehr geehrte Frau ...
... Der Fortschritt für die Region Berlin-Brandenburg besteht meiner Meinung nach also nicht darin, einen Flughafen zu haben, sondern dass dank BBI zwei weitere geschlossen werden, insgesamt also die Belastung für die Gesamtregion weniger wird. Da in der Berliner Innenstadt einfach mehr Menschen leben als in Schönefeld, ist daher die Entscheidung auf den Standort BBI gefallen. Das ist gegenüber den Menschen, die dort leben und ihre Heimat haben, nicht schön. Trotz aller Bedenken halte ich "nur" EINEN Flughafen immer noch besser als DREI Flughäfen. ...

Mit freundlichen Grüßen Michael **Cramer**“ (Kandidat zur Europawahl Bündnis 90/Die Grünen)

„Sehr geehrter Herr **Puhle**, mich würde interessieren, ob aus Ihrer Sicht Menschen auf dem Lande eine andere Wertstellung in der Gesellschaft haben als Menschen in der Stadt. Und was ist für Sie wichtiger: Eine gesunde Umwelt bzw. ein Zuhause oder Arbeitsplätze für alle. Vielen Dank...“

„Sehr geehrter Herr ... jeder Mensch hat ein Recht auf Heimat und auf seine Unversehrtheit. Das heißt, dass z. B. ein Flughafen nur dort gebaut werden darf, wo wirklich nur eine geringe Zahl von Menschen betroffen ist. Diese müssten dann umgesiedelt und großzügig entschädigt werden. Zugegebenermaßen ist das ein Kompromiss, der meiner Grundeinstellung widerspricht. Als Alternative bliebe dann nur: Kein Flugverkehr. Selbstverständlich muss der Flughafen Tegel geschlossen werden. Er verdankt seine Existenz nur dem Kalten Krieg und der Insellage Westberlins. Er war immer nur eine Notlösung und nur eine Verbesserung gegenüber dem Flughafen Tempelhof. Jetzt aber, ohne Not, einen Flughafen in eine Umgebung zu bauen, in der ähnlich viele Menschen betroffen sind, halte ich für ein Verbrechen.

Die Alternativen mit Sperenberg und Jüterbog waren da. Die wurden aber von Berlin aus egoistischen Gründen verworfen und Brandenburg musste sich beugen. Hier sehe ich in Zukunft eine größere Verantwortung für Bund und EU. In jedem Fall muss der Schaden für Mensch und Umwelt so gering, wie möglich gehalten werden.

Den Gegensatz Arbeitsplätze zu einer gesunden Umwelt sehe ich so nicht. Im Gegenteil kann Umweltschutz zur Schaffung neuer Arbeitsplätze führen. Umweltschutz und Landschaftspflege müssen dazu allerdings höher bewertet werden. Viele Grüße Bernd **Puhle**“ (Schulzendorfer Kandidat zur Europawahl FREIE WÄHLER)“

Übrigens: Sein Name ist Haase

In der April - Gemeindevertreter Sitzung der Gemeinde Schönefeld kam es zum Miniaufstand wegen Straßenlärm. Einige Anwohner konfrontierten den Fluglärmbefürworter, Schönefelds Bürgermeister Haase, mit angeblich unerträglichem Straßenlärm der Autobahn 113. Sie sehen darum ihren ruhigen Lebensabend gefährdet. Dieser Protest war für Haase und den Vorsitzenden der Gemeindevertretung, O. Damm, Anlass sich sofort als besorgte Lärmschützer aufzuspielen. Wir haben Messungen gemacht, so Haase. Wenn Ergebnisse vorliegen, gibt es eine Bürgerversammlung. Auf dieser Bürgerversammlung kann Haase dann seinen Bürgern erzählen, dass er überhaupt nichts dagegen hat, im Gegenteil noch davon profitieren will, dass der BBI 120 000 Menschen mit Lärm terrorisiert, gegen den der Verkehrslärm der A113 nahezu eine ruhige Veranstaltung ist. Er kann sie damit trösten, dass er alles dafür getan hat, den BBI an den Standort Schönefeld zu bekommen. Und dies wissend, was an Fluglärm und Umweltverschmutzung angerichtet wird. Nun, vom Fluglärm werden seine Bürger nicht viel mitbekommen, von der Umweltverschmutzung umso mehr. Das bisschen Verkehrslärm ist da nur ein kleiner Kollateralschaden seiner Flughafen- und ILA-Politik. Da sollen sich doch ein paar Betroffene nicht aufregen.

**SO MIT UNS
NICHT**