

**Öffentliche Anhörung Landtag Brandenburg
„Schutz der menschlichen Gesundheit: Umfassendes Nachtflugverbot am BBI
von 22:00 Uhr bis 6:00 Uhr sichern.“**

- **Ferdi Breidbach, geladen als Anzuhörender des „Bürgervereins Brandenburg Berlin e.V. (BVBB), anerkannter Umweltverband -.**

**(Manuskript ohne Korrektur, zu Protokoll der Sitzung.
Für die mündliche Anhörung gilt das gesprochene Wort).**

Vorbemerkungen

1. Ich bin weder Sachverständiger noch vereidigter Gutachter. Ich bin als Betroffener, wohnend in Diedersdorf, Partei für Betroffene.
2. In Kenntnis der Einladungsliste kann ich als sachverständige Experten, nicht als Partei – oder Interessengruppen, nur drei hier angehörten Personen akzeptieren. Ich meine namentlich Herrn Prof. Greiser, Herrn Prof. Kaltenbach und Herrn Faulenbach da Costa.
3. Zu Prof. Scheuch, habe ich in Kenntnis von Veröffentlichungen, die mir bekannt sind und im Wissen darum, dass er regelmäßig als Parteiengutachter für Flughafengesellschaften und Behörden auftritt, die Planfeststellungsbeschlüsse durchsetzen, eine differenzierte Meinung.
4. Warum nur ein Vertreter wirklich Betroffener eingeladen wurde, entzieht sich meiner Kenntnis, gibt aber Raum für Spekulationen.
5. Die Anhörung trägt den Titel: Schutz der menschlichen Gesundheit: Umfassendes Nachtflugverbot am BBI von 22:00 Uhr bis 6:00 Uhr sichern“. Hierzu wurde ich gebeten, Position nach Vorgabe von 25 Fragen zu beziehen. Mir wurde durch Buschfunk bedeutet, dass mir 10 Minuten zur Verfügung stehen.
6. Nach Analyse der Fragen, gleich beginnend mit 1. „Welche wirtschaftlichen Auswirkungen hätten:... durfte ich feststellen, dass sich 7 weitere Fragen direkt mit wirtschaftlichen Auswirkungen einer Nachtflugbeschränkung und mit Ausnahme der Fragen 9.; 10; 11 c ; und allen weiteren 16 Fragen indirekt, über die Sicherstellung eines flüssigen Flugverkehrs, dem angeblichen Nachtflugbedarf usw., mit Inhalten befassen, die wiederum auf Wirtschaftlichkeit abgestellt sind.
7. Für Betroffene ist dieses Ungleichgewicht, es soll ja um den Schutz der menschlichen Gesundheit gehen, unerträglich. Die Liste der geladenen Interessenten und die gestellten Fragen lassen nur den Schluss zu, dass hier eine Alibi – Anhörung stattfindet, die im erhofften Ergebnis von Mehrheitsparteien-Aussagen den Ergänzenden Planfeststellungsbeschluss „Nachtflug BBI“ begründen sollen.

Vor dem Hintergrund meiner Vorbemerkungen bitte ich um Verständnis, dass ich wegen der Zeitbegrenzung nur zu drei Themenkomplexen der den Fragenkatalog beinhalteten Fragen in kurzgefassten Thesen Stellung nehmen kann.

Thesen zum Themenkomplex Nachtflug „Ja“ oder „Nein“

- Was sind Zeiten der Nachtruhe? International anerkannt, finden Nachtruhezeiten ihren Niederschlag im Recht, der Tarifordnung und selbst in Flugplänen. Nachtzeit ist demnach der Zeitraum zwischen 22:00 Uhr und 06:00 Uhr, Nachtrandzeiten liegen also vor 22:00 und nach 6:00 Uhr. Die Nachtruhe ist medizinisch/biologisch begründet, auf Erfahrung gegründet. Es gilt: die Zeit zwischen 22:00 Uhr und 6:00 Uhr ist die Zeit der Nachtruhe mit Anspruch auf ungestörten Schlaf. Diese Tatsache wird durch Propagandaerfindungen von Nachtrandzeiten zwischen 22:00 und 0:00 bzw. 5:00 und 6:00 umfunktioniert.
- Die Nachtruhe ist ein Menschenrecht, gedeckt und gefordert als Gesundheitsschutzrecht auch nach Artikel 2 Abs. 2 GG und diversen weiteren Rechtsvorschriften und Verordnungen.
- Es kann kein Zweifel bestehen, dass die Nachtruhe geschützter Bestandteil des Lebens und der körperlichen Unversehrtheit ist. Dies im Gegensatz zu betriebswirtschaftlichen Interessen von Unternehmen, die bekanntlich nicht durch die allgemeinen Menschenrechte und das Grundgesetz den gleichen Schutzrang beanspruchen können, verbietet sich eine Abwägung zwischen der körperlichen Unversehrtheit und Unternehmensinteressen.
- Jede Abwägung nicht grundgesetzlich geschützter Interessen gegen grundrechtlich geschützte Interessen ist ein Verstoß gegen Geist und Inhalt der Grundrechte und darum verfassungsfeindlich.
- Ich verkenne nicht eine Entwicklung in Gesetzgebungsverfahren und Rechtsprechung, die sich auf den letzten Satz von Artikel 2 Abs 2 GG stützen. Per Gesetz und Rechtsprechung ist es geübte Praxis geworden mit Eingriffen das eigentliche Diktum des Satzes 1, dem Recht auf Leben und körperliche Unversehrtheit, zu unterlaufen und zu biegen. Diese Entwicklung ist Ausdruck machtpolitischer Entscheidungen, besser von erfolgreichem Lobbyismus.
- Besonders erfolgreich sind die Luftfahrtlobbyisten mit der Durchsetzung ihrer Behauptung es gäbe einen Nachtflugbedarf. Sie wollen weiß machen, dass sich die Fluggäste förmlich danach drängen ihre Nachtruhe im Flugzeug zu bekommen. Mir ist kein Beweis bekannt, dass Familien, die mit Kindern und Kleinkindern in Urlaub fliegen, Geschäftsleute oder Beamte eine Nachfrage für Nachtflüge auslösen.
- Fakt ist, die Airlines, insbesondere die Billigflieger, wollen zur Nutzung optimaler Umläufe ihre Flugzeuge voll bekommen. In Erreichung dieses Ziels findet eine Zwangsrekrutierung von Kunden/Passagieren statt. Insbesondere Reiseveranstalter werden veranlasst, Urlaubsreisende für Nachtflüge zu buchen.
- Auch hier die Konsequenz: Zur Erreichung eines wirtschaftlichen Zwecks werden zwei Personengruppen um die Nachtruhe gebracht, Die Zwangskundschaft der Airlines und die vom Fluglärm betroffenen Menschen am Boden.
- „Die Fracht braucht die Nacht“ ist eine Propaganda Behauptung zur Durchsetzung von Nachtflügen aus wirtschaftlichen Gründen. Zu sicher

90% der Tonnage werden Frachtflieger: mit nicht verderblicher Ware beschickt. Besonders Nachtflugbedürftig ist so z: B. der Lufttransport von S-Bahnen nach Australien, Lkw's oder Schwermaschinen nach USA. Für nichtverderbliche Güter ist die „Just in Time“ Lieferung ein Problem der logistischen Planung, die termingerecht auch ohne Frachtflug in der Nacht gestaltet werden kann.

- Der tatsächliche Grund für „die Fracht braucht die Nacht“ ist auch hier wiederum der wirtschaftliche Grund nach optimalem Einsatz des Fluggerätes. Die Bedarfsdeckung für Nachtflugfracht hat ihre Hauptursache in der optimalen Nutzung angeschafften Fluggerätes. Immer mehr Frachtflugzeuge müssen sich aus wirtschaftlichen Gründen immer mehr Markt schaffen. Hier liegt das Hauptinteresse der Flugzeughersteller und der Flugzeugbetreiber.
- Warum es für Postfracht unabdingbar sein soll Postgüter in der Nacht zu befördern erschließt sich nicht. Postgüter können und werden schon heute überwiegend als Beifracht im Linienverkehr befördert. Wenn hier die Beförderung nicht möglich ist muss bewiesen werden, dass es nur eine sachlich begründete Beförderung dieser Güter durch Nachtflüge gibt.
- Das Ergebnis dieses so begründeten Nachtflugbedarfes hat auch im Ergänzenden. Planfeststellungsbeschluss „Nachtflug“ seinen Niederschlag gefunden. Kaum erschallt der Ruf: wir müssen aus wirtschaftlichen Gründen in der Nacht fliegen, dann wird ohne eine präzise und objektive Abwägung von sich widersprechenden Interessen das wirtschaftliche Interesse einfach dem Nachtschutzinteresse vorgezogen. Das Ende und die Praxis des Unterlaufens von Grundrechten ist im konkreten Fall die gesundheitliche Gefährdung von Menschen für betriebswirtschaftliche Profitziele von Unternehmen, hier konkret der Gesellschafter der Flughafengesellschaft und der Flugzeugbetreiber, deren Profite in der Regel im Ausland anfallen und die auch dort gewerbesteuerpflichtig sind.
- Im Gegensatz zur Akzeptanz von Schutzrechten verlangen die Flughafengesellschaft und ihre Kunden die Airlines, mit dem Ziel der Gewinnerzielung, eine Bevorzugung wirtschaftlicher Interessen. Dies wird befördert durch Regierungen, Parlamente und Behörden. Fakt ist, gleich welche Flug – und Betreibungsrechte gesichert sind: diese Branche ist eine der höchst-subventionierten Wirtschaftszweige der Deutschen Wirtschaft. Nachtflugrechte ändern angesichts der vielfältigsten Subventionen an dieser Tatsache nichts.
- Es wird der Verzicht auf Nachtruhe gefordert. Dies heißt im Klartext: die Gefährdung der Gesundheit von sicher zunächst nur 60 000 Menschen in den hochlärmbelasteten Regionen zwischen Muggelheim/ Gosen und Ludwigsfelde wird billigend in Kauf genommen. Die hier betroffenen Menschen werden in Wahrheit einer Lärmfolter ausgesetzt, die im Minutentakt z. B. für Gefangene nach der UN – Folterkonvention völkerrechtlich verboten ist. Dies gilt selbst für Lärm, der durch klassische Musik erzeugt wird. Guantanamo lässt grüßen!
- Diesen Menschen und der Öffentlichkeit wird erklärt, wir schützen diese vom Fluglärm betroffenen Menschen mit passiven Schallschutzmaßnahmen. Über die Bedeutung und die Folgen solcher Maßnahmen werden die Fakten verniedlichende Aussagen getroffen. In Wahrheit werden diese Menschen verurteilt ein ganzes Leben lang in schallisolierten Räumen mit der Belüftung durch Ventilatoren, der Gefahr

von Überdruck und unnatürlichen Luftverhältnissen eine unnatürliche Nachtruhe und einen unnatürlichen Tagesrhythmus zu finden.

- Höhepunkt dieser Unmenschlichkeit ist die Situation von Kindern. Nachdem sie aus schallgeschützten Kinderhorten und Schulen, auch hier künstlich belüftet und befeuchtet, ins elterliche Heim kommen, auf notwendige Erholung angewiesen sind, finden sie, noch betroffen durch Flüge in den Nachtrandzeiten, wiederum nur Schlafruhe unter den Bedingungen, denen sie am Tage ausgesetzt waren. Zusätzlich müssen sie noch den Kontrast verarbeiten, dem sie durch minütliche Überflüge mit wiederum gesundheitsgefährdendem Lärm im Freien bei Spiel und Erholung ausgesetzt sind.
- Wie hatte doch der Gutachter der Landesregierung und der Flughafengesellschaft, Prof Jansen, in der mündlichen Verhandlung zum Planfeststellungsbeschluss, im März 2006, erklärt: 15% der vom BBI-Fluglärm betroffenen Kinder werden fluglärmkrank. Das sind Tausende in der lärmbeeinträchtigten Region.
- Diese Tatsachen werden durch sogenannte medizinische Parteiengutachter der Fluggesellschaften und Flughafenbetreiber ignoriert, relativiert und verniedlicht.
- Ich bin kein Mediziner, erlaube mir aber als betroffener Laie eine logische Analyse zu solchen Parteiengutachten. Ich habe gelernt, dass sich diese Gutachten in aller Regel auf Erkenntnisse beziehen, die in sogenannten Schlaflaboren oder Kurzzeitdiagnosen ermittelt wurden. Da werden gesunde 40 jährige Probanden wenige Tage zum Schlafen in ein Labor geschickt, mit Lärm beschallt und Reaktionen gemessen. Im Ergebnis, hier im konkreten Fall des Schutzes der Nachtruhe, kommt dann heraus, sechs oder sieben mal kann der Körper in den verschiedensten Zeiten der Nacht auf Lärm reagieren, ohne gesundheitliche Folgen. Das ist nicht gesundheitsgefährlich.
- Da frage ich ganz laienhaft: Sind solche Ergebnisse auf alle betroffenen Menschen, gleich welchen Geschlechts und welchen Alters, gleich mit welchem Gesundheitszustand zu übertragen? Wie ist es möglich, aufgrund einer mehrtägigen Laborbeschallung oder auch einer mehrtägigen Realbeschallung Rückschlüsse darauf zu ziehen, wie sich lebenslange Fluglärmbeeinträchtigung oder der Schlafaufenthalt in sogenannten schallgeschützten Räumen auswirkt?
- Meine laienhafte Feststellung, es ist unmöglich, weil die Lebenswirklichkeit und die Dauer unter Bedingungen jahrelangen Einwirkens von Fluglärm nicht erfasst sind. Nicht erfasst ist auch die steigende Intensität des Lärms durch die Erhöhung der Überflüge, wie sie im wirtschaftlichen Interesse als Zukunftsperspektive gewollt ist. Darum sind Gutachten auf dieser Basis, unter dem Deckmantel der unabhängigen Wissenschaftlichkeit, HokusPokus ohne tatsächlichen Aussagewert. Zurecht lachen die Betroffenen über diese „Wissenschaft“.
- Dieses Urteil fälle ich als Opfer 13 Jahre langer Erlebnisse als Einwohner von Diedersdorf.. Mir, wie Tausenden von Betroffenen, graut es schon vor dem Sommer. Ausgehend vom zur Zeit praktizierten praktisch uneingeschränktem Nachtflug. Mit bis zu 50 Überflügen des Flughafens Schönefeld dürfen dann 10 000 -de Menschen bei geschlossenen Fenstern Nachtruhe suchen. Besser ausgedrückt, sie haben die Wahl zwischen

überhitzten, mit CO³ angereicherten Schlafräumen oder mehrfachen Aufwachens bei Überflügen.

- Ich kann Ihnen versichern, ich lade Sie ein, versuchen Sie bei geöffnetem Fenstern und Fluglärm außen über 55 dB(A) bis 80 dB(A) zu schlafen und Nachtruhe zu finden. Wer das schafft, ist Ausnahmemensch oder eifriger Konsument von Schlafmitteln.
- Jeder Versuch des passiven Schallschutzes ist in Wahrheit eine Verschlimmbesserung der Lebenssituation der betroffenen Menschen. Wer etwas anders vermittelt, vermittelt aus der Täterrolle und nicht aus der Opferrolle.

Thesen zum Themenkomplex : An – und Abflugverfahren (Flugrouten) als lärmbeeinflussende Maßnahme

- Geplant und genehmigt sind für den BBI 360 000 Flugbewegungen/Jahr. Angestrebt wird durch die Gesellschafter die Nutzung der Vollkapazität, nach 20xxx, von ca. 550 000 Bewegungen bei Bau einer dritten Landepiste
- Die Abwicklung dieser Bewegungen kann, soll zunächst auf zwei Landepisten im unabhängigen Parallelbetrieb erfolgen. Es gibt vor dem Hintergrund dieser Bewegungszahlen keine mir oder öffentlich bekannte Flugroute, die in der Region eine Lärmentlastung zur Folge hat. Der Lärmteppich wird mit Sicherheit einen Umfang von 50X30 km haben.
- Schon der Begriff der Flugroute ist täuschend. Fachlich wird darum auch von An – und Abflugverfahren gesprochen. Alle Flugrouten bedingen im Abflug, wegen der tatsächlichen Flugpraxis, eine Flugbreite von 3 und mehr Kilometern.
- Ebenso täuschend ist die Ignoranz der Tatsache, dass festgelegte Routen nur eine temporäre Festlegung sind. Die Diskussion über die richtigen oder falschen Flugrouten hat an allen Flughäfen Ewigkeitscharakter.
- Es ist eine Verniedlichung von Tatsachen, eine Irreführung von hoffenden Menschen, von Flugrouten und nicht von Flugkorridoren zu sprechen. Lediglich im Anflug, ab 10 und mehr Kilometern vor Aufsetzpunkt, gibt es die Flugdisziplin sich insbesondere im Instrumentenanflug an die vorgegebene Route zu halten. Diese Regelung hat zur Folge, dass die Region zwischen Müggelheim und Ludwigsfelde nicht nur im Anflug sondern auch im Abflug, bei 360 000 Flugbewegungen sicher mehr als 180 000 mal überflogen wird.
- Die Forderung nach Geradeausflugrouten zugunsten der Entlastung von Regionen, die nach Fluglärmschutzgesetz nicht belastet werden sollen, ist eine Zumutung, die dem St. Floriansprinzip huldigt. Diese Feststellung entbindet aber nicht von dem verständlichen Wunsch, dass niemand auch nur von Fluglärm belästigt werden will.
- Für den rechtskräftigen Nachtflug nach Planfeststellungsbeschluss ergeben sich in der Zeit zwischen 22:00 Uhr und 22:30 Uhr und 5:00 Uhr bis 6:00 Uhr, je nach Jahres – Ferienzeit, oder samstags und sonntags zwischen 70 und 113 Überflüge. Mit dieser Regelung sind für diese Zeiten Überflüge im Minutentakt genehmigt.
- Ausgerechnet die Nachtzeit wird so zur umfangreichsten Stoßbetriebszeit festgelegt. Das ist ein Höhepunkt der Rücksichtslosigkeit im Dienste wirtschaftlicher Interessen.

- Die Forderungen die Nachtzeit freizugeben, um Drehkreuze sicher zu stellen, ist sachlich unbegründbar. Bei 360 000 genehmigten Flugbewegungen können Drehkreuze auch am Tage entwickelt werden. Dafür gibt es Beispiele in aller Welt.
- Hinter dieser Forderung stecken in Wahrheit wieder betriebswirtschaftliche Gründe. Verständlich, aber mit Schutzrechten nicht vereinbar, ist der Wunsch Flugzeuge nach Möglichkeit 24 Stunden, zu allen Jahreszeiten im Flugbetrieb zu haben. Nur, wer weiß, dass dies nicht möglich ist, hat entweder Überkapazitäten oder keine ausreichende Expertise seine Flugzeugumläufe so zu organisieren, dass sie auch ohne Nachtflug wirtschaftlich eingesetzt werden können.

Gibt es eine Lösung?

- Ich will die Frage noch beantworten, ob es eine Lösung gibt das Grund – und Menschenrecht auf Nachtruhe und die wirtschaftlichen Interessen der BBI Betreiber und der Fluggesellschaften zu harmonisieren. Die Lösung gibt es! Aber nicht am Standort Schönefeld.
- Praktisch alle Auseinandersetzungen, Demonstrationen, die Sorgen der Betroffenen, aktuell die Zerfleischung von Gemeinden und Bürgern über die unsinnige und nicht zu heilende Flugroutendiskussion, selbst diese Anhörung wären überflüssig gewesen, wenn die Standortentscheidung auf der sachlichen Position des Raumordnungsverfahrens (1994) des Landes Brandenburg) verantwortet durch den ehemaligen Umweltminister und heutigen Ministerpräsidenten, Platzeck, getroffen worden wären. Es bestand weder ein sachlicher noch ernster politischer Grund, mit einem zweifelhaften Konsensbeschluss die Probleme aus der Standortentscheidung praktisch alleine dem Land Brandenburg und seinen Bürgern aufzuzwingen.
- Hier stimme ich überein mit den frühen Erkenntnissen der Flughafengesellschaft, der Landesregierung von Brandenburg und der Meinung vieler Experten. Es gibt nur die Lösung, um Manfred Stolpe zu zitieren: Der Standort ist unmenschlich, nach MP Platzeck im Raumordnungsverfahren „ungeeignet“.
- Wer die Menschen nicht krankmachen will, ihre Lebensentwürfe und Lebensqualität nicht aufs Spiel setzen will, der muss den Standort aufgeben. Am Standort Sperenberg, so die frühe Expertenerkenntnis, sind alle, auch die maximalsten Forderungen von Fluggesellschaften und Flughafengesellschaft ohne Verstöße gegen Schutzrechte und bei Raumverträglichkeit erfüllbar.
- An diesem Standort wären die Diskussionen, die rechtlichen Auseinandersetzungen und auch die Fragen die heute zur Beantwortung anstehen so nicht aufgekommen.
- Dies wird der BVBB mit Vorlage seines Konzeptes, in der dritten Aprilwoche, „Zentralflughafen für Deutschland – Nachnutzung BBI Schönefeld“ beweisen. Die Politik, die Flughafengesellschaft, die Airlines können dann beweisen, ob sie es mit ihren Forderungen ernst meinen und darum zu neuem Denken bereit sind.
- Sie können dann auch beweisen, ob sie weiterhin wirtschaftliche Interessen mit Schutzrechten auf einer Höhe beurteilen oder dem Verfassungsrang der Schutzrechte eine höhere Priorität einräumen. In der

Logik der Einlassung, dass zugegeben wird, den BBI – Standort durch eine unsachliche aber politische Entscheidung durchgesetzt zu haben, ist es nur klug, über neue Chancen zu diskutieren.

- Der Standort Schönefeld bringt keinen Segen sondern nur komplexe Probleme, heute und in Zukunft. Er ist und bleibt für die nächsten 100 Jahre der falsche und ewig umstrittene Standort.
- **Es ist politische Selbsttäuschung nicht zu erkennen, dass die eigentlichen Probleme aus der Standortentscheidung erst nach durchgesetzter Inbetriebnahme des BBI erfolgen. Dann erleben die Menschen real, was Fluglärm im Minutentakt, gewaltige Immissionen aus Triebwerken und die finanziellen Belastungen der Landeshaushalte bedeuten.**
- **Die Folgen dieser Probleme werden, wie an allen Flughafenstandorten beobachtet, eine schleichende soziokulturelle Veränderung der Bevölkerungszusammensetzung sein. Von der Zerstörung der wunderbaren Erholungsgebiete werden dann auch die Menschen betroffenen, die in ihren Wohngebieten nicht vom Fluglärm belastet sind. Wer es sich leisten kann, will nicht unter Fluglärm leben oder Erholung suchen. Das gilt auch für Politiker die alleine die Verantwortung für Standortentscheidungen haben.**

Ergänzende These für den Fall ausreichendem Zeitkontingents, zu Protokoll

Thesen zu den Fragen der Arbeitsplatzbehauptungen

- Unter Berufung auf das Parteiengutachten des Kölner Verkehrswissenschaftlers, Prof. Baum, wird behauptet, der BBI schaffe 40 000 zusätzliche Arbeitsplätze. Baum versucht die Beweisführung aufgrund von Behauptungen, die er aus 33 Quellen ermittelt haben will. Über 25 dieser Quellen sind Baum-eigene Quellen, die restlichen Quellen hat die FBS geliefert.
- Auf die arbeitsplatzvernichtenden Synergieeffekte der Konzentration der Arbeitsplätze auf den einen, den Standort Schönefeld, sind nicht beantwortet. Lediglich die FBS macht Angaben zur Einsparung von ca. 200 Arbeitsplätzen.
- Die Behauptung der FBS, nach der durch Verzicht auf Nachtflug 18 000 Arbeitsplätze , ja was, verloren gingen oder nicht geschaffen werden können, ist nur als dreiste Propagandaaussage zur Beeinflussung der öffentlichen Meinung für die Nachtflugforderung zu werten. Ernstzunehmende überprüfbare Beweise sind nicht geliefert.
- Unter unabhängigen Fachleuten, unter vorgehaltener Hand von Branchen Insidern ist unbestritten, dass die behaupteten Arbeitsmarkteffekte maßlos übertrieben sind. Bedingt durch die parteiische, oft nicht überprüfbare Quellenauswahl werden Totschlagpropaganda- Instrumente geschaffen. Durch ständige Wiederholung werden Bilder der Hoffnung gezeichnet, deren Erfüllung praktisch nicht überprüfbar ist.
- Wie soll denn überprüft werden wie katalytische Arbeitsplätze, also Arbeitsplätze, die durch Erweiterung oder Ansiedlung von Unternehmen entstehen sollen, die mit oder ohne Bezug auf den flughafennahe Standorte Gewerbegebiete nutzen?

- Wer die Arbeitsplatzentwicklung an internationalen Flughäfen registriert, kann unbestreitbar feststellen, dass das Wachstum von Arbeitsplätzen unabhängig davon ist, ob die Flughafenstandorte ballungsraumfern oder nah betrieben werden. Im Gegenteil, die Freiräume ballungsferner Flughafenstandorte bieten zur Schaffung von Ansiedlung und Arbeitsplätzen die besseren Voraussetzungen gegenüber einem stadtnahen Standort. Für die Standortentscheidung Schönefeld bedeutet dies einen eindeutigen Verzicht auf eine optimale Entwicklung von Arbeitsplätzen.
- Die Arbeitsplatzpropaganda macht keine Aussagen über die Höhe der Einkommen der Beschäftigten, ob Vollzeit oder Teilzeit oder dem Anteil qualitativer und prekärer Arbeitsverhältnisse.
- Keine qualitative Aussage gibt es zur Frage wie viel Beschäftigte sind ausschließlich dem Sicherheitsbereich zuzuordnen, der Folge des Terrorismus ist.
- Die Auswirkungen der Verlagerung der flugbedingten Dienstleistungen (Elektronisches Ticketing – Reisebüros, Passagier – check in, Passagier – Gepäck – check in) sind eine black box.
- Auch die beliebte Input –Output – Methode zur Ermittlung von Arbeitsplatzzahlen ignoriert die Tatsache, dass Arbeitsplätze unabhängig vom Flughafenstandort dort entstehen, wo Flughäfen betrieben werden. D. h.: gerade an einem unbegrenzt ausbaubaren Standort, der die Vollnutzung auch des wachsenden Bedarfs ermöglicht, werden mit Sicherheit mehr Arbeitsplätze geschaffen, als an einem Standort der vielfältigen Begrenzungen in seiner Entwicklung unterworfen ist.
- Es kann nicht ernsthaft bestritten werden, dass der Standort Sperenberg auch aus Sicht der Entwicklung und Schaffung von Arbeitsplätzen dem Standort Schönefeld weit überlegen ist. Dies gilt insbesondere, wenn der Standort Schönefeld sinnvoll nach genutzt würde, dort Arbeitsplätze verbleiben oder auch neu entstehen und am Standort Sperenberg ein internationaler Großflughafen mit der Perspektive von 100 Mio. möglichen Passagieren entsteht.

Ferdi Breidbach, 07.04.2011