

Meinungen und Tatsachen

1. Der Ausbau wurde nur initiiert, weil sich VW und das DLR Airbus-Flugzeuge zugelegt haben.

Die Verlängerung der Start- und Landebahn ist zur Stärkung des Forschungsflughafens und des High-Tech-Clusters in Braunschweig und aus Gründen der Flugsicherheit erforderlich.

2. Die Mehrheit der Bevölkerung ist gegen die Verlängerung der Start- und Landebahn des Flughafens Braunschweig-Wolfsburg.

Der Ratsbeschluss für den Ausbau wurde mit den Stimmen von CDU, SPD und FDP – also einer breiten Mehrheit – gefasst. Die Grünen enthielten sich der Stimme.

3. Für die Verlängerung der Startbahn werden mehr als 90 Hektar Wald gefällt.

Auf der erforderlichen Fläche für die reine Flughafenerweiterung wurden ca. 28 Hektar Wald gefällt. Rechts und links der Einflugschneise werden im kommenden Herbst auf gut 35 Hektar Bäume vor allem gekappt.

4. Für den Ausbau werden 60 000 Bäume gefällt.

Bislang wurden rund 18.000 Bäume gefällt. Weitere Bäume im Randbereich wurden mit der Hand gefällt.

5. Die Baumfällungen sind strafbar. Daher ermittelt die Staatsanwaltschaft gegen den Flughafen und/oder die Polizei.

Der Vorwurf der Strafbarkeit ist haltlos. Die Baumfällungen wurden durch den Planfeststellungsbeschluss zugelassen und erfolgen unter Aufsicht von Fachgutachtern in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde.

6. Für die Verlängerung der Startbahn wird der Querumer Forst vernichtet.

Der Querumer Forst umfasst allein nördlich der Tiefen Straße fast 400 ha. Von Fällungen und/oder Baumkürzungen sind insgesamt ca. 70 ha Wald und damit weniger als 15% des Querumer Forstes betroffen. Von Vernichtung kann daher keine Rede sein.

7. Die Bäume werden von Tieren zum Überwintern genutzt.

Während der gesamten Baumfällungen wurde kein einziges Tier in einer Baumhöhle gefunden.

8. Es handelt sich um bis zu 200 Jahre alten Wald.

Der Bereich östlich des Flughafens wurde weitgehend erst nach dem zweiten Weltkrieg aufgeforstet. Lediglich im Randbereich der Flughafenerweiterung standen ältere Bäume, von denen aber auch nur einer das behauptete Alter erreicht hatte.

9. Es wird Wald in einem europäischen Flora-Fauna-Habitat-Gebiet gefällt, oder je nach Diktion Vogelschutzgebiet, Naturschutzgebiet etc.

Soweit mit dem Ausbau Eingriffe in ein rechtlich geschütztes Vogelschutzgebiet erfolgen, wurden diese mit einem bestandskräftigen Planfeststellungsbeschluss für zulässig erklärt. Das Bau-Areal liegt zudem nicht in dem vom Land Niedersachsen nach Brüssel gemeldeten FHH-Gebiet.

10. 80 Prozent der Flugbewegungen am Flughafen gehen auf das Konto von VW.

In den vergangenen Jahren lag dieser Wert zwischen 14 und 17 Prozent.

11. VW ist die treibende Kraft hinter dem Ausbau, damit seine Manager Nonstop durch die Welt fliegen können.

Der Forschungsflughafen Braunschweig wird zur Stärkung des Forschungsstandorts ausgebaut, aber auch vom Geschäftsreiseverkehr genutzt. Volkswagen ist hierbei nur einer von nahezu 60 regelmäßigen Geschäftsreisenden des Flughafens.

12. VW-Verantwortliche haben erklärt, dass sie die Start- und Landebahn für ihren Airbus nicht bräuchten.

Von Volkswagen gab und gibt es keine derartigen Aussagen oder Überlegungen. Zudem beteiligt sich VW selbst an den Ausbaukosten.

13. Die VW-Manager (-Mitarbeiter) brauchen nur 60 Kilometer weit zu fahren, um in 30 Minuten am Flughafen Hannover zu sein.

Laut Routenplaner misst die Strecke von Wolfsburg (Sandkamp) bis Hannover-Langenhagen (Flughafen) 93 Kilometer. Inklusiv Parkplatzsuche ist dafür mehr als eine Stunde Reisezeit vorzusehen. Hinzu kommt das unberechenbar hohe Verkehrsaufkommen auf der A2 sowie unvermeidliche Vorlaufzeiten am Flughafen Hannover. Der Flughafen Braunschweig-Wolfsburg schafft somit einen kleinen Ausgleich für den Infrastrukturnachteil von Wolfsburg bei der Anbindung an das internationale Flugnetz.

14. VW-Vorstandschef Winterkorn könnte den Ausbau stoppen.

Betreiber des Flughafens ist die Flughafengesellschaft. Kein Minderheitsgesellschafter kann alleine Entscheidungen zum Betreiben und zur Zukunft des Flughafens treffen. Laut Flughafengesellschaft stehen alle ihre Gesellschafter nach wie vor zum Ausbau, für den demokratisch herbeigeführte Beschlüsse und höchststrichterliche Entscheidungen vorliegen. Darüber kann sich niemand hinwegsetzen.

15. Das DLR braucht die Bahnverlängerung nicht (mehr), weil zum Beispiel

- a. **das DLR alle Versuche auch am Computer simulieren kann,**
- b. **der Airbus nicht mehr dem DLR gehört, sondern Airbus, da das Unternehmen dem DLR-Airbus für den Umbau zum fliegenden Simulator keine Zulassung erteilen wird, oder**
- c. **das DLR seine Flugversuche auch in Oberpfaffenhofen durchführen könnte, wo es eine längere Bahn gibt.**

Zu a.: Die Simulationen tragen zu einer erheblichen Verfeinerung der Konstruktion bei, machen aber reale Flugversuche keinesfalls verzichtbar.

Zu b.: Der Airbus A320 steht im Eigentum des DLR und wird in Braunschweig stationiert.

Zu c.: In Braunschweig findet „Forschung am Flugzeug“ selber statt. Ein Wegzug dieses Forschungsbereichs hätte längerfristig eine signifikante Schwächung des gesamten Forschungsstandortes am Flughafen Braunschweig-Wolfsburg zur Folge.

16. Für den Flughafen Braunschweig-Wolfsburg gibt es kein Nachtflugverbot, so dass die Bevölkerung mit unzumutbaren nächtlichen Lärmbelastungen rechnen muss.

Der Flughafen hat sich im Planfeststellungsverfahren verpflichtet, die Flugbewegungen in der Zeit von 0 bis 5 Uhr auf durchschnittlich nur eine Bewegung je Woche zu begrenzen.

17. Ein Machtwort des Landesbischofs als stellvertretender Vorsitzender des Stiftungsrats der Stiftung Braunschweigischer Kulturbesitz könnte den Ausbau stoppen.

Das Areal für die Flughafenerweiterung wurde am 6. Januar 2010 per Erbbaurechtsvertrag von der Stiftung auf 99 Jahre an die Flughafengesellschaft verpachtet. Der Bischof hat nach Aussagen von Teilnehmern der letzten Kuratoriumssitzung der Stiftung ausdrücklich betont, dass er weiterhin zur Verpachtung des Areals stehe.

18. Wenn der Flughafen erst einmal ausgebaut ist, werden bald die Billigflieger von hier aus starten.

Die Ausweitung des kommerziellen Flugverkehrs auf Billigflieger ist nicht möglich und auch wirtschaftlich nicht sinnvoll. Eine solche Ausweitung ist daher weder geplant noch gewollt.

19. Der Braunschweiger Flughafen soll als Luftfrachtkreuz für die Schnellecke-Gruppe und VW – samt Neubau eines Logistikzentrums – genutzt werden.

Diese Unterstellung entbehrt jeder Grundlage. Für solch ein Logistikzentrum ist kein Platz vorhanden.

20. Die Flughafengesellschaft wird die Ausgleichsmaßnahmen nicht realisieren, sondern diese durch Zahlungen an das Land kompensieren.

Die Flughafengesellschaft ist nach dem Planfeststellungsbeschluss zu konkreten Ausgleichspflanzungen verpflichtet.

21. Gegen das Bauvorhaben wurden über 12.000 Unterschriften gesammelt.

Die Gegner sind einen Beweis ihrer Behauptung schuldig geblieben. Bei einer symbolischen Übergabe von „12.000 Unterschriften“ in Wolfsburg wurde ein nahezu leerer Karton übergeben. Auf entsprechende Nachfrage wurde erklärt, die Übergabe der Listen sei aus Gründen des Datenschutzes nicht möglich.