

Das Problem der Flugrouten des BBI – Ein großes Problem für Stahnsdorf!

Univ.-Prof. Dr. Eric Kearney

Wie eine unrühmliche Geschichte begann...

- ❑ Standortdiskussion erste Hälfte der 1990er Jahre
- ❑ Eine Möglichkeit: Sperenberg (Befürworter: Flughafenexperten, Fachleute)
- ❑ Horst Kramp (damaliger Präsident der IHK): ein Flughafen mit 24-Stunden-Betrieb (der nur in Sperenberg möglich ist) ermögliche „einen Wachstumsschub von 20 Milliarden Mark pro Jahr für unsere Region“.
- ❑ Kritik an Sperenberg zielte insbesondere auf die Prognosen des künftigen Passagieraufkommens:
 - Von ca. 10 Mio. (1995) auf ca. 25 Mio. in zehn Jahren
 - Vorwürfe: „Gigantomanie“ (Der Spiegel, 1995), „Übermaßplanung“ (Bundesrechnungshof)
- Weit verbreitete Meinung: Großflughafen in diesen Dimensionen ist unnötig
- ❑ Wie unrealistisch waren die damaligen Prognosen?
 - Ab 2012 jährlich zunächst ca. 27 Mio. Passagiere am BBI
 - Endausbaustufe BBI: 45 Mio. Passagiere (zzgl. Luftfracht)

- ❑ Alternative (weniger von Fachleuten, eher von Politikern befürwortet):
Schönefeld
 - Vorteile: Lässt sich nach und nach, je nach Bedarf ausbauen
 - Niemand muss sich auf ein Mega-Projekt festlegen (Der Spiegel, 1995)
- ❑ Schon damals lief nicht alles optimal bei der Flughafenplanung:
 - ... *„So geht es zu, wenn Politiker aus Berlin und Brandenburg um Deutschlands größtes und teuerstes Verkehrsprojekt ringen. Kritiker werden kaltgestellt, Zahlen nach Bedarf geschönt und politische Gegner unter Druck gesetzt.“* (Der Spiegel, 31.07.1995)
 - Der ÖTV-Funktionär Kurt Lange über die Sitzungen des Aufsichtsrats der Berlin Brandenburg Flughafen Holding (BBF): In diesem Gremium *„tobt die schmutzigste Schlammschlacht, die ich je erlebt habe.“*
- ❑ ... also wurde es Schönefeld...

❑ Das Bundesverkehrsministerium präsentierte im Dezember 1997 die erste Planung der Abflugrouten durch die DFS:

Diese Planung sah kein Überfliegen Berlins (oder der Region TKS) vor!

- ❑ Seit 1998 und bis vor wenigen Monaten wurden diese Routen (Geradeausstarts) immer wieder kommuniziert
- ❑ Auf der Grundlage dieser Informationen haben Tausende von Menschen wichtige Lebensentscheidungen getroffen
- ❑ Wir haben nicht „geschlafen“, wir wurden getäuscht!
- ❑ Was wäre passiert, wenn die 15-Grad-Erfordernis kommuniziert worden wäre?
 - Große Verunsicherung; andere Lebensentscheidungen; viel mehr Einwendungen, Proteste und Klagen gegen den BBI-Standort; evtl. sozioökonomische Veränderungen ganzer Regionen

Frau
[REDACTED]

Flughafen
Berlin-Schönefeld GmbH

Flughafen Schönefeld
12521 Berlin
12529 Schönefeld (Lieferanschrift)

[REDACTED]
Marketing und Unternehmenskommunikation

Telefon 030 6091-2070
Fax 030 6091-2071

BBI-Info@berlin-airport.de
www.berlin-airport.de
www.viaberlin.com

Datum
21. Juni 2007

**Ihre Anfrage
vom 21.06.07**

Sehr geehrte Frau [REDACTED]

vielen Dank für Ihr Interesse am Flughafenprojekt Berlin Brandenburg International (BBI).
Wie gewünscht übersenden wir Ihnen unser BBI – Informationsmaterial zusammen mit der Flug-
routenkarte.

Sollten Sie dazu Fragen haben, können Sie uns gerne unter der Nummer 030/ 6091 2070 anru-
fen oder uns in der „airportworld bbi“ besuchen.

Sie finden uns in der Mittelstraße, gegenüber dem Bahnhof Schönefeld, direkt an der B 96a.
Wir haben täglich außer samstags von 10 – 18 Uhr geöffnet.

Mit freundlichen Grüßen

[REDACTED]
Marketing und Unternehmenskommunikation

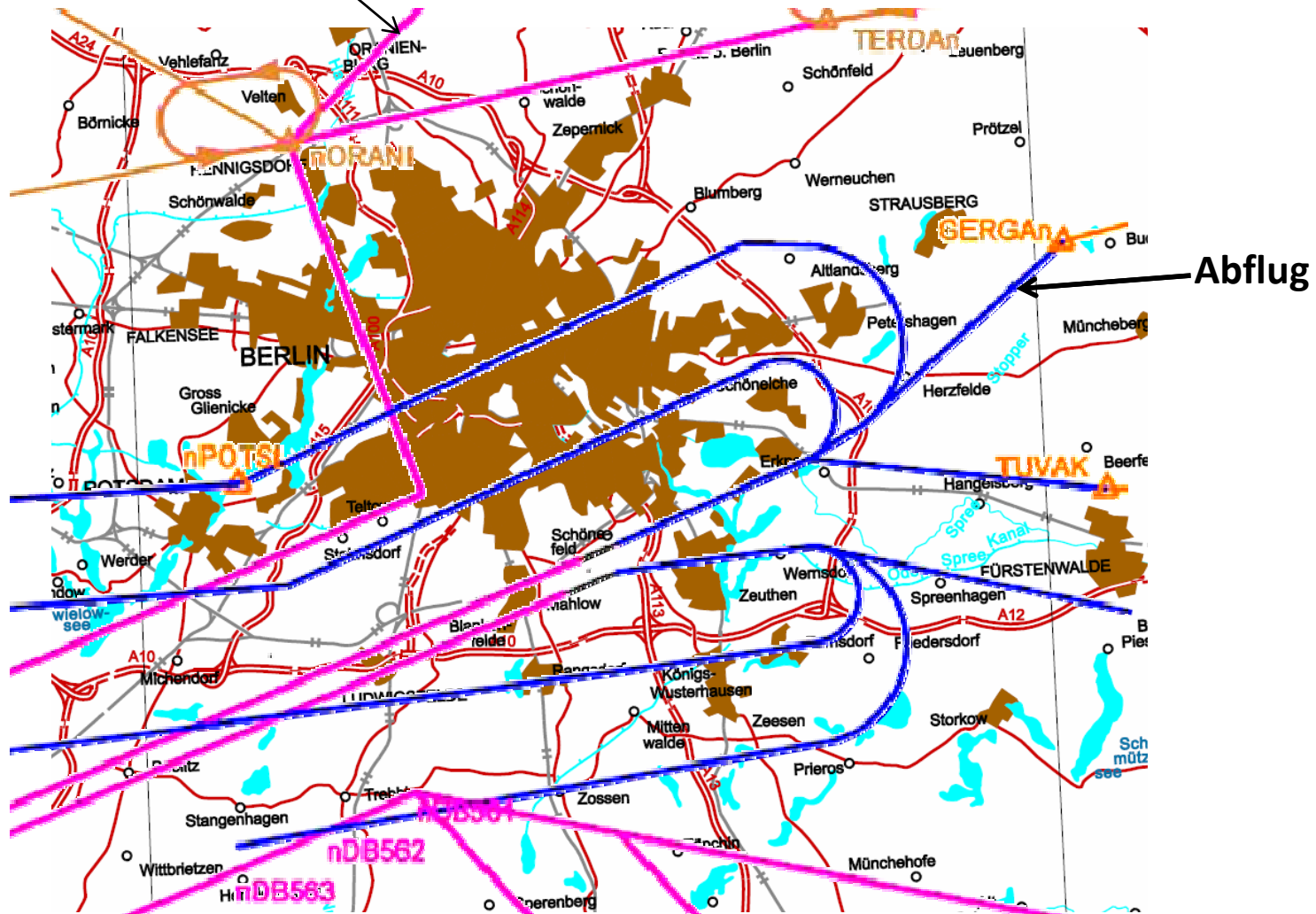
Deutsche Flugsicherung (14.02.2011):
 geplante BBI- Anflug und Abflugrouten (Westwind)
 Verlärmung von Stahnsdorf durch Abflug



Deutsche Flugsicherung (27.9.2010): geplante BBI- Anflug und Abflugrouten (Ostwind)

Verlärmung von Stahnsdorf durch Anflug?

Anflug



Flugrouten bei Ostwind

Anflug

Abflug

Abflug



Stahnsdorf eine der am stärksten (neu) betroffenen Regionen (?)

- ❑ Die DFS will Stahnsdorf zu einer der am stärksten (neu) betroffenen Regionen machen:
 - Verlärmung bei Westwind durch Abflüge
 - Verlärmung bei Ostwind durch Anflüge (?)

- ❑ Dies ist aus zwei Gründen völlig inakzeptabel:
 - Gerade die dem PFB zugrunde liegenden Routen waren die Basis wichtiger Lebensplanungen und Lebensentscheidungen
 - Das „St.-Florians-Prinzip“ gilt nicht: Bei Westabflügen Ri. Norden/Nordosten ist eine Verschonung Stahnsdorfs möglich, ohne dafür andere dicht besiedelte Gebiete zu belasten: es müsste nur geringfügig weiter geflogen werden

Fazit

- ❑ Ein internationaler Großflughafen wäre in Sperenberg möglich gewesen!
- ❑ Die Politik hat sich dagegen entschieden und muss die Konsequenzen tragen!
 - Der BBI darf in Schönefeld nicht so betrieben werden als stünde er in Sperenberg
- ❑ Politische (Fehl)-entscheidungen dürfen nicht auf Kosten der Berliner und Brandenburger Bürgerinnen und Bürger gehen!
- ❑ Aus der Standortentscheidung ergibt sich eine besondere Fürsorge- und Sorgfaltspflicht bei den Flugroutenplanungen!
- ❑ Es darf zu keinen neuen Betroffenheiten kommen - die alten Routen müssen die Grundlage aller weiteren Planungen sein – darauf haben sich die Menschen über zehn Jahre lang verlassen
- ❑ Die Lebensqualität von Hunderttausenden Menschen darf nicht mutwillig dem BBI geopfert werden!