

# **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



Berliner  
Flughäfen

Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH • Flughafen Schönefeld • 12521 Berlin

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

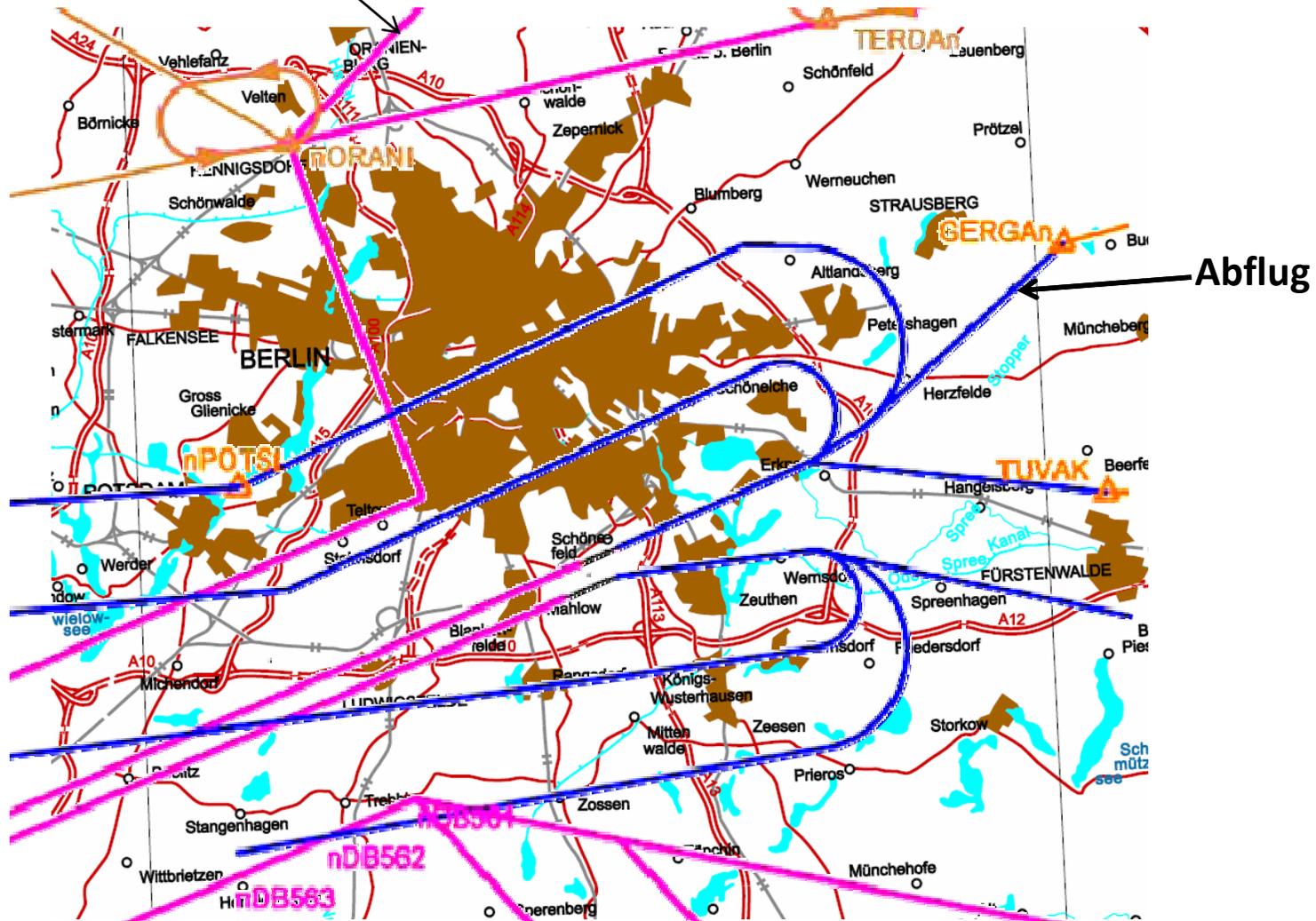
Deutsche Flugsicherung (14.02.2011):  
 geplante BBI- Anflug und Abflugrouten (Westwind)  
 Verlärmung von Stahnsdorf durch Abflug



# 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!