

Argumentationshilfe

Kein internationales Drehkreuz und Nachtflugverbot 22- 6 Uhr

Kein Nachtflug von 22 – 6 Uhr

Die Start- und Landebahnen des Flughafens BBI zielen unmittelbar auf das wenige Kilometer entfernte Blankenfelde-Mahlow bzw. die gedachte Verlängerung der Start- und Landebahnen führt unmittelbar an Schulzendorf und Eichwalde vorbei. Die Lärmbelastungen für diese Anrainergemeinden sind unzumutbar. Hier herrscht unbedingter Handlungsbedarf. Dementsprechend hat das Bundesverwaltungsgericht den Flughafen BBI nur mit der Auflage eines Nachtflugverbots zugelassen. Das Nachtflugverbot legt die Landesregierung nach ihrem eigenen(!) Ermessen fest. Die Landesregierung kann also mehr tun als die vom Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung am 20. Oktober 2009 erlassene eingeschränkte Regelung, die nur ein Nachtflugverbot zwischen 23.30 Uhr und 5:30 Uhr vorsieht. Das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts von September/Oktober 2011 kann ein Mehr an Lärmschutz nicht ausschließen! Das Bundesverwaltungsgericht entscheidet nur, ob die vom Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung am 20. Oktober 2009 erlassene eingeschränkte Regelung rechtmäßig im Sinne eines Mindestschutzes ist, es schließt nicht aus, dass noch mehr für den Lärmschutz getan werden kann. Ein Airbus A 380 verursacht in Blankenfelde einen Einzelschallpegel von 97 dB (A) (Quelle, Abschätzung der Fluglärmbelastung, MIL, 1. November 2010). Das entspricht dem Lärm eines vorbeirasenden Güterzuges in 5 m Entfernung. 25 km vom Flughafen entfernt verursachen startende und landende Flugzeuge immer noch einen Lärm, der etwa dem Donnerrollen eines heranziehenden Gewitters entspricht. Dabei kann niemand ruhig schlafen! Das Umweltbundesamt bewertet den wissenschaftlichen Erkenntnisstand aufgrund einer aktuellen Studie aus dem Jahr 2010:

„Für Herz- und Kreislauferkrankungen ist nachgewiesen: Im Vergleich zu Personen, die keinem Fluglärm ausgesetzt sind, steigt das Erkrankungsrisiko betroffener Personen mit zunehmender Fluglärmbelastung. Auch bei psychischen Erkrankungen

findet sich ein relevanter Befund: Bei Frauen sind die Erkrankungsrisiken für Depressionen signifikant erhöht.

Diese Ergebnisse stehen im Einklang mit der vorausgegangenen „Arzneimittelstudie“ des UBA, die höhere Medikamentenverschreibungen bei Personen nachwies, die nächtlichem Fluglärm ausgesetzt sind. Eine große Studie im Umfeld verschiedener europäischer Flughäfen (HYENA-Studie) aus dem Jahr 2008 stellte ebenfalls fluglärmbedingte Gesundheitsrisiken fest: Personen, die verstärkt vom Nachtfluglärm betroffen sind, weisen häufig höhere Blutdruckwerte auf, als Menschen in ruhigeren Wohngebieten.“

Das Nachtflugverbot muss deshalb zum Schutze der Kinder und Jugendlichen in Blankenfelde-Mahlow, Schulzendorf, Eichwalde und zum Schutz aller Menschen in den Landkreisen Dahme-Spreewald, Teltow–Fläming, Potsdam–Mittelmark und in den Städten Berlin, Potsdam und Erkner von 22-6 Uhr gelten. Der Präsident des Umweltbundesamtes, Jochen Flasbarth, unterstützt diese Forderung!

Standortnachteile in Schönefeld wurden bewusst in Kauf genommen

Die Planer haben 2004 bewusst die Nachteile (Nachtflugverbot!) in Kauf genommen, die ein Flughafenneubau direkt an der Stadtgrenze mit sich bringt. Von allen großen Flughafenneubauten in den letzten 50 Jahren ist Schönefeld mit großem Abstand der Flughafen, der am nächsten an das Stadtzentrum gebaut wurde. Manfred Stolpe hat im Interview mit der Berliner Zeitung am 26. Mai 2011 erklärt, dass man zunächst von sechs Start- und Landebahnen geträumt habe, sich dann aber darauf verständigt habe, dass zwei ausreichen. „Damit war ein zentrales Sachargument für Sperenberg vom Tisch“, so Manfred Stolpe (Anlage 3). Der Flughafen wurde also bewusst verkleinert, weil ein Großflughafen/internationales Drehkreuz in Schönefeld wegen seiner massiven Auswirkungen auf die Umwelt rechtlich nicht genehmigungsfähig und politisch nicht durchsetzbar gewesen wäre. Daran muss sich die Flughafengesellschaft heute festhalten lassen. Die privaten Investoren haben sich nach der Standortentscheidung für Schönefeld aus der Flughafengesellschaft zurückgezogen. Sie wussten, dass am Standort Schönefeld die Entwicklung zu einem Großflughafen bzw. zu einem internationalem Dreh-

kreuz politisch nicht durchsetzbar sein würde und damit ein gewinnbringender Flughafenbetrieb nicht ermöglicht werden könnte.

Ein internationales Drehkreuz wurde nicht genehmigt

Ein internationales Drehkreuz ist in Schönefeld weder geplant noch genehmigt worden. Genehmigt worden ist ein Flughafen für den regionalen Bedarf von Berlin und Brandenburg, ein Flughafen mit bis zu 10 % Umsteigern (Landesentwicklungsplan Flughafenstandortsicherung Z 1, Anlage 2). Als „Mittelgroßen Verkehrsflughafen“ hat das Bundesverwaltungsgericht den Flughafen Schönefeld 2006 bezeichnet. Im Anhörungsbericht des Planfeststellungsverfahrens steht: „Die Träger des Vorhabens gehen selbst nicht davon aus, dass sich der Flughafen Schönefeld zu einem internationalem Luftdrehkreuz entwickelt“(Anlage 2).

Unterschied internationales Drehkreuz/mittelgroßer Verkehrsflughafen

Ein internationales Drehkreuz bedient Verkehr, dessen Ziel und Quelle außerhalb der Region, vornehmlich im Ausland, liegt, normal sind insoweit 40 % Umsteiger. Geplant und genehmigt war aber in Schönefeld ein mittelgroßer Verkehrsflughafen für **den Bedarf von Berlin und Brandenburg an nationalen und internationalen Flügen** (Anlage 2). Der Bedarf von Berlin und Brandenburg ist ein regionaler Bedarf! Internationale Flüge bleiben natürlich in Schönefeld möglich und zulässig. Infolge des Nachtflugverbots kann sich der Flughafen jedoch nicht zu einem internationalen Drehkreuz entwickeln, in dem die Menschen von anderen Kontinenten kommend umsteigen, um dann direkt weiter zu fliegen. Er wird voraussichtlich bei einer Kapazität von 25 Millionen Passagieren im Jahr stagnieren (Tegel und Schönefeld heute zusammen: 22 Millionen).

Verhältnis abknickende Flugrouten/internationales Drehkreuz

Die abknickenden Flugrouten von 6. September letzten Jahres über Rangsdorf und Teltow/Kleinmachnow/Stahnsdorf und über Zeuthen und die abknickenden Flugrouten vom 4. Juli 2011 über den Müggelsee sind nur für das internationale Drehkreuz erforderlich. Für den geplanten und genehmigten Flughafen für den regionalen Bedarf von Berlin und Brandenburg sind abknickende Flugrouten nicht erforderlich. Sicherlich haben Sie sich beim Betrachten dieser abknickenden Flugrouten schon gefragt: Warum bilden die Nordroute und die Südroute jeweils einen Winkel von mehr als 30 Grad? Nach der Richtlinie 4444 der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) braucht man eigentlich nur 15 Grad Spreizung. Die Antwort lautet: Für ein internationales Drehkreuz braucht man eine dritte Start- und Landebahn. Und die dritte Route führt dann später genau in der Mitte zwischen Nord- und Südroute durch: Im Osten über Erkner und im Westen über Potsdam und die Havelseen. Schauen Sie sich mal die Karten aus dem Raumordnungsverfahren von 1994 an (Anlagen 4-6). Da plante man vorübergehend in Schönefeld ein internationales Drehkreuz. Und die dort im Jahr 1994 gezeichneten Flugrouten ähneln verblüffend den Flugrouten vom 6. September letzten Jahres und vom 4. Juli dieses Jahres. Das ist der Beweis, dass die abknickenden Flugrouten das internationale Drehkreuz vorbereiten sollen (Anlagen 4-6).

Kleinmachnow, im September 2011

Matthias Schubert

Vorsitzender Kleinmachnow gegen Flugrouten e.V.

Anlage 1

Beschluss UB-Parteitag der SPD Potsdam-Mittelmark vom 17.9.2011

Die SPD-geführte Landesregierung und die Landtagsfraktion werden aufgefordert unverzüglich darauf hinzuwirken,

1. dass das im Planergänzungsbeschluss „Lärmschutzkonzept BBI“ vom 20. Oktober 2009 für die Zeit von 23.30 Uhr bis 5:30 Uhr ausgesprochene grundsätzliche Nachtflugverbot auf die Zeit von 22:00 Uhr bis 6:00 Uhr ausgeweitet wird. (x|6|2)
2. die Notwendigkeit eines unabhängigen Parallelbetriebes zu prüfen. Die Empfehlung der Fluglärmkommission vom 9. Mai 2011 mit der Flugroute auf der Nordbahn in Richtung Westen geradeaus bis außerhalb des Autobahnringes (mit einer Umfliegung Ludwigfeldes) und sodann außerhalb des Autobahnringes und westlich der Autobahndreiecke Potsdam und Werder (sog. Variante 8) - unter Beachtung eines ausreichenden Lärmschutzes für die von der letzten Änderung betroffenen Regionen durch Verhinderung der Ausweitung des kontrollierten Luftraumes über den überflogenen Gebieten - ist umzusetzen. Ähnliche Flugrouten sollen auch für die Anflüge gelten. (x|5|6)
3. alle lärmindernden Gestaltungsmöglichkeiten bei den An- und Abflügen auszuschöpfen (siehe Matthias Platzeck in der PNN vom 14. Mai 2011). Des Weiteren soll eine Abgabe pro Ticket nach dem „Wiener Modell“ eingeführt werden, die zweckgebunden den am stärksten vom Fluglärm betroffenen Gemeinden zur Verfügung gestellt wird, um Lärmschutzmaßnahmen und in Extremfällen Umsiedlungsmaßnahmen zu ergreifen. (x|2|5)
4. Der UB-Parteitag unterstützt die Landesregierung in ihrer grundsätzlichen Ablehnung von Anflugrouten, die wegen niedriger Höhe Anwohner zusätzlich belasten würden, ohne dass diese aus sicherheitstechnischer Sicht zwingend erforderlich sind. Vielmehr sind zunächst alle lärmindernden Gestaltungsmöglichkeiten zu ergreifen, um die Notwendigkeit einer Erweiterung des kontrollierten Luftraums durch die DFS zu verhindern.

Hierfür ist u.a. eine ausreichende Anzahl an Fluglotsen vorzusehen. Die Landesregierung wird ermutigt und aufgefordert, alle hierfür notwendigen Maßnahmen zu ergreifen. (x|0|1)

Anlage 2

Quellen zur Genehmigung von BER als „mittelgroßer Verkehrsflughafen“

„Mit dem Ausbau des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld zum sogenannten „Single-Airport“ wird der für die Region Berlin/Brandenburg durch die Verkehrsprognose ermittelte Verkehrsbedarf abgedeckt... Allein der zukünftig erwartete Umsteigerverkehr mit einem Anteil bis zu 10 % bei 30 Millionen Passagieren pro Jahr würde unvermeidbar die durch den Innenstadtbereich führenden Verkehrsverbindungen zwischen den Flughäfen des Flughafensystems Berlin stark belasten“ (Planfeststellungsbeschluss vom 13. April 2004, S. 333 – 335, Abschnitt „Planrechtfertigung“, Quelle: http://www.mil.brandenburg.de/cms/media.php/lbm1.a.3310.de/PFSB_283-350.pdf).

„Zur Deckung des nationalen und internationalen Luftverkehrsbedarfs der Länder Berlin und Brandenburg ist der Flughafen Berlin-Schönefeld weiter zu entwickeln“ (Planaussage Z 1 des Landesentwicklungsplans Flughafenstandortsicherung - LEP-FS - , S. 8, amtlicher Abdruck).

„ 4. Keine Luftdrehkreuzfunktion

...Der TdV (Flughafen) verweist auf das Gutachten M 1, in dem zwei Szenarien zur Beurteilung des Entwicklungspotenzials Berlins zu einem Hub untersucht worden seien. In der Basisverkehrsprognose sei unterstellt worden, dass Berlin eine Ausdehnung seiner derzeitigen Stellung zu einem „bedeutenden Flughafen“ gelingen werde, ohne jedoch eine Funktion als verbindlicher Hub einzunehmen. Das aus diesem Ansatz resultierende Aufkommen an Transferpassagieren (Umsteigern) sei in den Grundberechnungen bereits einbezogen und mache weniger als 5 % zu Beginn und 10 % des gesamten Verkehrs am Ende des Prognosezeitraums aus. Im Vergleich zu anderen Flughäfen sei dieses Aufkommen an Umsteigern gering. Berlin liege zu weit östlich von den wichtigsten europäischen Flughäfen entfernt. Selbst der TdV (Flughafen) gehe nicht von einem Flughafen mit Hubfunktion aus. Die TdV gehen selbst nicht davon aus, dass sich der Flughafen Schönefeld zu einem internationalen Luftdrehkreuz entwickelt. Dies ist in der Verkehrsprognose ausführlich untersucht und überzeugend dargelegt worden (Stellungnahme zum Ergebnis des Anhörungsverfahrens, S. 224f, Quelle: <http://www.bvbb-ev.de/phocadownload/Anhoerungsbericht.pdf>).

BverwG: Ziel des Ausbauvorhabens ist die Deckung des nationalen und internationalen Luftverkehrsbedarfs der Länder Berlin und Brandenburg (Z 1 des LEP FS). Gegenstand der Landesplanung ist nicht (mehr) ein internationaler Großflughafen mit vier Start- und Landebahnen für 60 Mio. Passagiere, sondern ein „mittelgroßer Verkehrsflughafen“ mit einem „modernen Zwei-Bahnen-System“ (Nr. 5.4.1 Abs. 3, Nr. 6 Buchst. c zu Z 1 des LEP FS)“. (Bundesverwaltungsgericht, Schönefeld -Urteil vom 16. März 2006 (4 A 1075/04 Rdnr. 139 und 157)

Anlage 3: Interview mit Manfred Stolpe in der Berliner Zeitung 26.5.11

Wieso haben Sie der offiziellen Darstellung nicht widersprochen?

Das hätte ja nichts geändert. Und ich konnte doch nicht unter Verweis auf interne Informationen behaupten, dass beim Bundesverkehrsminister ganz andere taktische Motive vorherrschten. Wenn Berlin und Brandenburg sich einig gewesen wären, hätten wir Sperenberg durchsetzen können. Das wäre ein Flughafen für die nächsten 100 Jahre geworden.

Wenn die Entscheidung für Schönefeld aus ihrer Sicht klar die falsche war, warum haben Sie am Ende doch Ja gesagt?

Wer sich die Fernsehaufnahmen von damals ansieht, der hat ja bis auf den heutigen Tag das Gefühl, da wird Stolpe verhaftet. Aber eine Konfrontation hätte jede Entwicklung blockiert. Schönefeld liegt nun einmal in Brandenburg. Da kann man als Vertreter des Landes nicht sagen: Ohne uns. Im Laufe der Jahre hatte sich auch die Planung verändert.

Inwiefern?

Anfangs waren wir davon ausgegangen, dass die Region und auch der Flugverkehr schneller und stärker wachsen. Wir hatten deshalb von sechs Start- und Landebahnen geträumt. Später verständigte man sich, dass vorerst auch zwei ausreichen. Damit war ein zentrales Sachargument für Sperenberg vom Tisch.

Über die Sitzung kursieren Verschwörungstheorien. Wurden Sie unter Druck gesetzt?

Nein, da wird viel reingedeutet. Am meisten hat mich damals meine eigene Überzeugung unter Druck gesetzt: Berlin und Brandenburg brauchen unbedingt einen leistungsfähigen, bei Bedarf ausbaubaren Single-Flughafen. Die Verzettelung mit mehreren Flughäfen hätte keine Entwicklungschancen für die Region gebracht. Das war das Entscheidende. Deswegen wollte ich als "Spatz in der Hand" wenigstens Schönefeld als Single-Flughafen erreichen.

Später haben Sie Schönefeld als Zwischenlösung und die Großflughafen-Pläne als Größenwahn bezeichnet.

Den Begriff Großflughafen habe ich nie benutzt. Und er ist aus meiner Sicht bei dem Ausmaß des Flugverkehrs und dem wohl strenger werdenden Nachtflugverbot auch nicht angebracht. Wir können nicht mehr in eine Liga mit Frankfurt oder München aufsteigen, wie ich es von Sperenberg erhofft hatte. Wir müssen eher zusehen, dass wir nicht weit hinter Düsseldorf zurückfallen. Das ist kein Großflughafen. Von einer Zwischenlösung zu sprechen, hielte ich heute aber für übertrieben.

Anlage 4: Karte aus dem Raumordnungsverfahren 1994

Antragsunterlagen
Raumordnungsverfahren
Flughafen Berlin Brandenburg
International

Anlage II Karte 2.7

Schönefeld - Süd West Flow

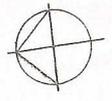
Überflughöhen

- Abflug 12.5 km
- Anflug 7.5 km
- Fehlflug 12.5 km



Maßstab 1 : 250 000

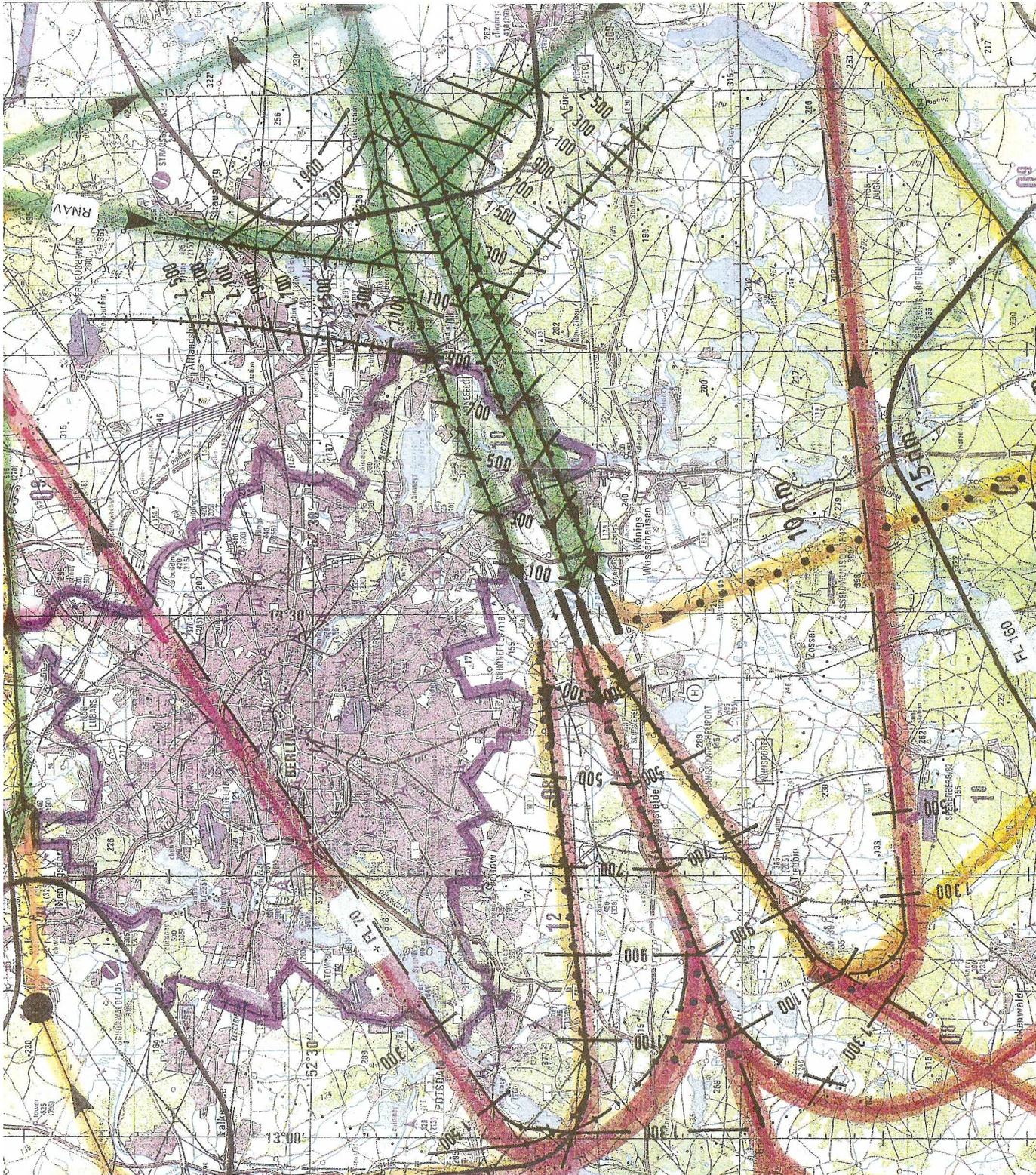
Ausgabe: 28.02.94



Kartengrundlage:

Luftfahrtkarte

Berlin Brandenburg

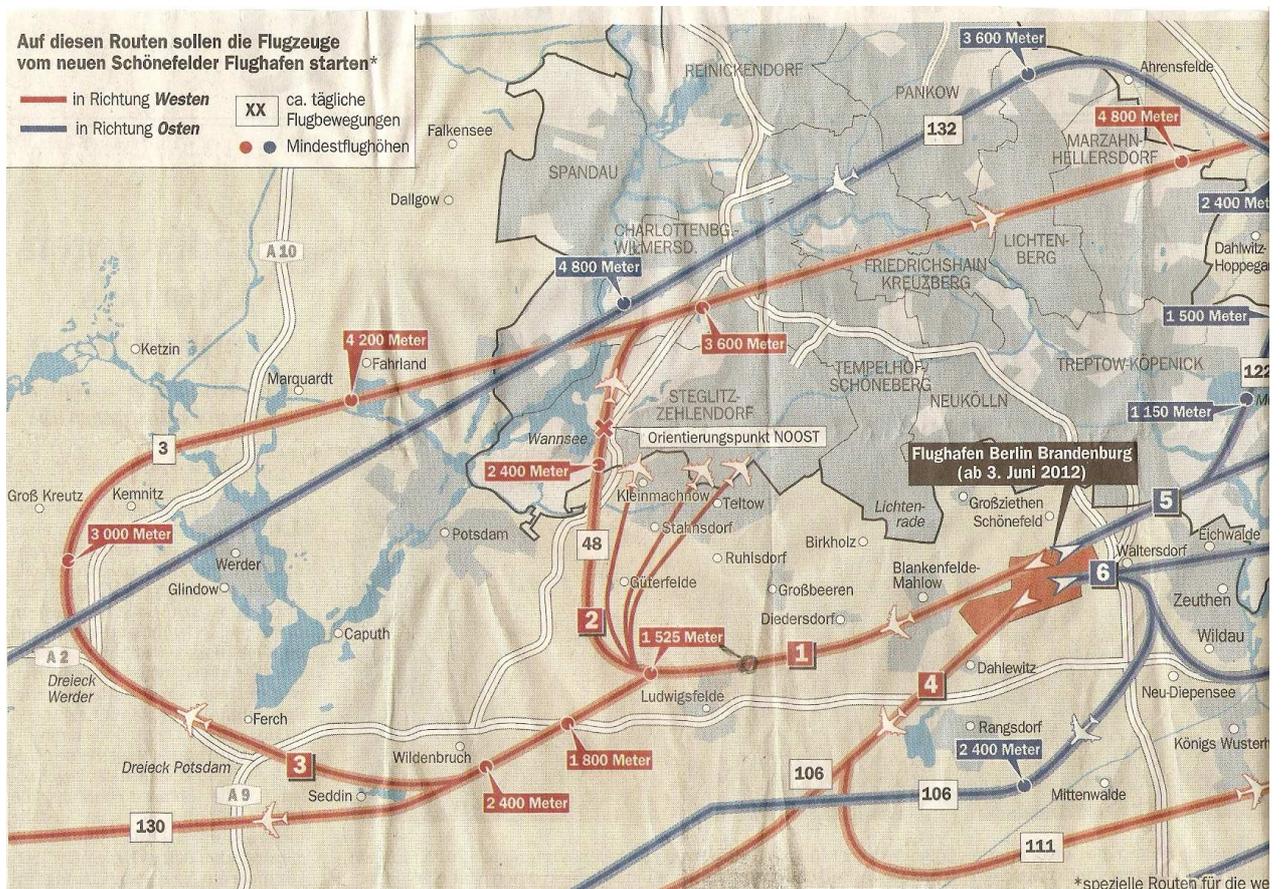




Flugrouten 6.9.2010



Flugrouten vom 4. Juli 2011



Antragsunterlagen
Raumordnungsverfahren
Flughafen Berlin Brandenburg
International

Anlage II Karte 2.8

Schönefeld - Süd East Flow

Überflughöhen

Abflug
Anflug
Fehlflug

0 7.5 12.5 km

Maßstab 1 : 250 000

Ausgabe: 28.02.94

Kartengrundlage:
Luftfahrtkarte

