

Bezirksamt Köpenick, PF 1137, 12532 Berlin

DG: Rathaus, Alt-Köpenick 21  
12555 Berlin

Ministerium für Umwelt, Naturschutz  
und Raumordnung des Landes Brandenburg  
Referat R4/ Flughafen  
Albert-Einstein-Straße 42-46

**14473 Potsdam**

Geschäftszeichen  
Ges 4

Bearbeiter  
Dr. Marz

Telefon  
6571892

Datum  
20. Juni 1994

## **Stellungnahme des Bezirksamtes Köpenick zu den Antragsunterlagen für das Raumordnungsverfahren mit integrierter Umweltverträglichkeitsprüfung zum Flughafen Berlin Brandenburg International ( BBI )**

1.	Vorbemerkungen	2
2.	Flughafenbedingte Umweltauswirkungen auf den Bezirk Köpenick	3
2.1	Lärmauswirkungen	3
2.2	Schadstoffbelastungen der Luft, des Bodens und des Grundwassers	6
2.3	Wirkungen auf den Naturhaushalt	7
2.3.1	Auswirkungen auf die landschaftsbezogene Erholungseignung	7
2.3.2	Stadtklima	8
2.3.3	Schutz der Wälder, Arten und Biotopenschutz	8
3.	Aussage zur Raumordnung	9
4.	Schlußbemerkungen	11

## 1. Vorbemerkungen

Mit dem Bau des Flughafens Berlin Brandenburg International ( BBI ) wird das Ziel verfolgt, die drei bestehenden Flughäfen in Tegel, Tempelhof und Schönefeld zu schließen und durch einen einzigen Flughafen, der für die Region Berlin und Brandenburg die gesamte Luftverkehrsleistung im Passagier- und Frachtbereich übernehmen soll, zu ersetzen. Diese politische Vorgabe ist zugleich Voraussetzung für alle weiteren Betrachtungen, insbesondere für eine ökologische, ökonomische und soziale Gesamtbilanz, die bei der Standortbestimmung aufzustellen ist.

Die Berlin Brandenburg Flughafenholding GmbH ( BBF ) stellt darüber hinaus in Übereinstimmung mit der Senatsverwaltung für Verkehr und Betriebe folgende grundlegenden Anforderungen an den neuen Flughafen:

1. Die Lage muß so gewählt werden, daß ein uneingeschränkter 24-Stunden-Betrieb gewährleistet werden kann, d.h. die Anzahl der Lärmbetroffenen muß möglichst gering sein.
2. Eine gute Schienenanbindung des Flughafens entsprechend den Forderungen des Bundesverkehrswegeplanes muß gegeben sein, wobei der Lehrter Stadtbahnhof als zukünftiger Hauptbahnhof innerhalb von 30 Minuten erreicht werden muß.
3. Entsprechend der Bedarfsentwicklung muß der zu planende Flughafen auf die Abfertigung von 60 Mio. Passagieren pro Jahr ausbaufähig sein.

Diese Grundsätze stellen eine Forderung dar, die "mehr Wettbewerb zwischen den Fluggesellschaften und damit auch mehr Wettbewerb zwischen den Flughäfen in Deutschland und Europa" erreichen soll. "Ein leistungsfähiger Verkehrsflughafen in Berlin- Brandenburg ist eine wichtige Voraussetzung, um im europäischen Wettbewerb des internationalen Luftverkehrs erfolgreich bestehen zu können", heißt es in den Antragsunterlagen der BBF, Band IX, Kap. I, S. 1.

Dem ist entgegenzuhalten, daß der Aus- und Neubau von Flughäfen bedingt durch die Umweltauswirkungen des Flugverkehrs, insbesondere durch die klimatischen, nicht Angelegenheit der Bundesländer und nicht vorrangig nach Wettbewerbsprinzip geführt werden dürfte, sondern eine internationale Diskussion zur Standortsuche von Flughäfen erfordert und eine Gleichbehandlung verschiedener Verkehrsträger verlangt ( Prof. H.Grassl, Max- Planck- Institut für Meteorologie, Hamburg ) .

Eine veränderte Verkehrspolitik müßte verhindern, daß die Prognosen, die von einem stetigen Wachstum des Flugverkehrs ausgehen und schließlich 30 Mio. Flugpassagiere, allerdings mit einem wesentlichen Umsteigepotential, für das Jahr 2010 im Raum Berlin- Brandenburg vorhersagen, zutreffen, zumal die prognostizierten Kennzahlen nur erreicht werden, wenn BBI ein Luft- Drehkreuz wird und in harter Konkurrenz den bestehenden Flughäfen z.B. in Frankfurt und München, aber auch Leipzig, die Flugpassagiere entzieht. Da sich derzeit zwei Drittel aller Flüge im Luftraum Deutschlands unterhalb einer Distanz von 500 km bewegen, könnten durch politische Eingriffe Verkehrsströme auf die Schiene umverteilt werden. Dies ist auch in der Bedarfsbegründung der BBF enthalten ( im sogenannten Prognosemodell abgebildet ) , führt aber nicht zu einer deutlichen Reduzierung der Passagierzahlen.

Ausgehend von der 500 km- Distanz sind wir der Ansicht, daß Deutschland bzw. Europa nur wenige Flughäfen mit interkontinentaler Verbindung benötigt und die bestehenden u.U. den Bedarf auch in Zukunft abdecken können.

Die bereits oben erwähnten klimatischen Auswirkungen des Luftverkehrs sind in ihrem globalen Ausmaß nicht Gegenstand des Verfahrens, sondern nur das Klimapotential des Untersuchungsraumes, gekennzeichnet durch die Frischluftentstehung und durch

das Durchlüftungspotential. Hierin sehen wir einen Regelungsfreiraum. Obwohl nicht alle Zusammenhänge wissenschaftlich bewiesen sind, kann man davon ausgehen, daß Verkehrsflugzeuge den CO<sub>2</sub>- und Wasserdampfgehalt in der Stratosphäre und damit den sogenannten Treibhauseffekt erhöhen und außerdem durch den Ausstoß von NO<sub>x</sub> zum Abbau des Ozongürtels beitragen.

Der derzeitige Landeanflug zum Flughafen Schönefeld geht vorrangig über den Köpenicker Ortsteilen Müggelheim und Schmöckwitz vonstatten. Die im Jahre 1992 stattgefundenen 19747 Landungen haben unter Bezugnahme auf die Tegeler Emissionswerte einen CO<sub>2</sub>- Ausstoß von 60,5 t pro Tag verursacht. Diese Mengen würden sich zwangsläufig - infolge des möglichen Ausbaus oder Neubaus eines Flughafens in Schönefeld - vervielfachen. Sollten die für das Jahr 2010 vorgesehenen Planungen verwirklicht werden, würden sich die Treibhausgasemissionen verzwanzigfachen und z.B. zwei Drittel des gesamten derzeitigen CO<sub>2</sub>- Ausstoßes des Bezirkes Köpenick ausmachen.

Es soll in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen werden, daß Berlin in seiner Verantwortung für den Schutz der Erdatmosphäre dem Klimabündnis europäischer Städte beigetreten ist und sich verpflichtet hat, nach Wegen zu suchen, bis zum Jahre 2010 den CO<sub>2</sub>- Ausstoß ( bezogen auf 1991) zu halbieren. Dies soll, wie im Manifest steht, u.a. auch durch die Verringerung des motorisierten Verkehrs geschehen. Die Nichtberücksichtigung der globalen Klimarelevanz des Flugverkehrs generell und damit auch in den Antragsunterlagen der BBF führt automatisch zur Vernachlässigung der externen Kosten von Flugreisen. Wenn diese mit allen Umwelt- und allen Infrastrukturkosten belastet werden, wie in verstärktem Maße gefordert wird (siehe z.B. M. Platzeck, Wege und Strategien zu einem sozial- ökologischen Umbau der Gesellschaft, Konferenz „Da es ums Leben geht“, Potsdam 4.6.1994), können die Prognosen der BBF nicht zutreffen.

Der Köpenicker Standpunkt sowohl zum Neubau eines Flughafens BBI als auch zum Ausbau des bestehenden Flughafens in Schönefeld wurde bereits zum Scooping-Termin am 12.08.1993 schriftlich dargelegt. An diesem Standpunkt hat sich auch nach Erhalt und Durchsicht der Antragsunterlagen nichts geändert. Danach sollte aus Gründen des Schutzes von Mensch und Natur, insbesondere des Erhaltes der Köpenicker Naherholungsgebiete der Standort Schönefeld-Süd nicht realisiert werden, aber auch der Ausbau des bestehenden Flughafens in Schönefeld nicht durchgeführt werden.

Bereits die Standortsuche durch die BBF hat den Standort Schönefeld entsprechend den vorgegebenen Kriterien als ungeeignet identifiziert und nur planungsrechtliche Gründe verlangen eine Prüfung, ob der Bedarf durch den Ausbau bestehender Einrichtungen gedeckt werden kann. Damit wird die Standortsuche in eine rein ökonomische Funktionsebene geschoben, wodurch in Zukunft an Bedeutung gewinnende Aspekte vernachlässigt werden.

Im folgenden wird der Standpunkt des Bezirksamtes Köpenick begründet, wobei auf einige Schutzgüter und Sachgebiete, die im Raumordnungsverfahren mit integrierter UVP dargestellt sind, eingegangen werden soll.

## **2. Flughafenbedingte Umweltauswirkungen auf den Bezirk Köpenick**

### **2.1 Lärmauswirkungen**

Der Bezirk Köpenick verfügt über Landschaftsbereiche, die Berlin unter den Großstädten Europas auszeichnen. Ihre Ausdehnung, Schönheit sowie auch ihre teilweise noch naturbelassene Eigenart zeichnen sich durch Seltenheit aus, weshalb sie auch

als Landschafts- und Naturschutzgebiete ausgewiesen werden. Begrenzt werden diese Gebiete in der Regel durch vorgelagerte Wald- und Wiesenflächen, an die sich die Wohn- und Gewerbegebiete angliedern. Dadurch wird erreicht, daß die unmittelbare Lärmeinwirkung auf die Schutzgebiete gedämpft wird. Typisch ist auch, daß sich längs der Landesgrenze der Übergang in adäquate Brandenburger Landschaftsschutzgebiete vollzieht und dadurch für die Köpenicker Areale auch in einem übergreifenden Zusammenhang Bewertungsbedarf angezeigt ist.

Da für die Natur- und Landschaftsschutzgebiete noch keine quantitativen Angaben über die bestehende Lärmsituation vorlagen, hat das Umweltamt Köpenick zusammen mit dem Naturschutz- und Grünflächenamt ( NGA ) im Herbst 1992 begonnen, Störeinträge durch technische Geräusche, die in die Schutzgebiete hineinwirken (städtische Hintergrundgeräusche durch den Straßen- Schienen- und Bootsverkehr, aber auch Fluglärm ) zu erfassen.

Unser Ziel war es, Ruhegebiet zu definieren und diese Gebiet in eine Lärmvorsorgeplanung einzubeziehen, die verhindern soll, daß die Beeinträchtigung durch Lärm erhöht wird. Die dazu notwendigen Messungen wurden erstens in ausgewählten Naturschutzgebieten, zweitens im Naherholungsgebiet der Köpenicker Forsten und drittens an den Köpenicker Gewässern durchgeführt.

Vom NGA wurden bezüglich der ersten Aufgabe 12 Meßstandorte in folgenden Schutzgebieten vorgegeben:

- Püttberge in Rahnsdorf / Wilhelmshagen
- Eichberg ( Bauschuttdeponie ) bei Woltersdorf
- Feuchtgebiete Machnow an der Stadtgrenze zum ehemaligen Kreis Straußberg
- Kamm der Müggelberge ( ehemals Müggelbaude )
- Teufelssee in den Müggelbergen
- Gosener Wiesen ( gegenüber Försterei Fahlenberg )
- Seddingrube am Seddinberg bei Müggelheim
- Kaniswall ( am Schöpfwerk ) bei Neu Zittau
- Krumme Laake bei Karolinenhof
- Kleines Fenn bei Schmöckwitz
- Langes Luch bei Schmöckwitz

Die Begründung der besonderen Schutzwürdigkeit o.g. Gebiete ist in der "Dokumentation der naturschutzrelevanten Objekte und Gebiete" des NGA nachzulesen.

Die Schallpegelmessungen erfolgten in den Wintermonaten November bis Anfang Dezember 1992 und in den Sommermonaten Juli bis August 1993 an den Werktagen in der Zeit von 10.00 bis 14.00 Uhr. Die ermittelten Dauerschallpegel Leq lagen in einem Bereich von 46 bis 51 dB (A). Bei Beschränkung auf die Gebiete wurde ein Leq von 46dB(A) registriert.

Ferner wurden an 101 Meßorten in Köpenicker Naherholungsgebieten südlich des Müggelsees in der Zeit von April bis September 1993 zu unterschiedlichen Tageszeiten Schallpegelmessungen durchgeführt, wobei sich äquivalente Dauerschallpegel im Bereich von 41 bis 57 dB (A) ergaben. Die Durchschnittswerte lagen bei 49 dB (A). Aus diesen Meßergebnissen folgt, daß das Naherholungsgebiet Köpenick ohne Fluglärm den Orientierungswerten der Bauleitplanung für sonstige Sondergebiete, sofern sie schutzbedürftig sind, genügt. ( Gesetzliche Richtwerte für Ruhegebiete sind bisher nicht vorgegeben. )

Durch den erheblichen Flugverkehr bei einem Standort Schönefeld- Süd wird die durchschnittliche Lärmbelastung in der durch die 62 dB (A)- Isophone eingeschlossenen Fläche um mehr als 10 dB (A) erhöht, d.h. das Lautheitsempfinden wird sich verdoppeln.

Dies hat Auswirkungen auf die hier im Bezirk erholungsuchenden Menschen, auf die Natur ( siehe Abschnitt 12.3.3) und auf die in den Außenortsteilen des Bezirkes Köpenick, insbesondere Karolinenhof, Schmöckwitz, Schmöckwitz-Werder, lebenden Einwohner. Die Zahl der Betroffenen ist allgemein bei Wahl des Standortes Schönefeld-Süd um mehr als das Zehnfache höher als an den anderen Standorten (Band IX, Kap. III, Tab. 1.11). Beachtet werden sollte dabei auch die Zunahme der Siedlungsdichte im Stadtbezirk Köpenick durch Wohnungsbauprojekte entsprechend Flächennutzungsplan.

Zusätzlich zu den im FNP dargestellten Wohnungsbaupotentialen sind nach Mitteilung vom Stadtplanungsamt Köpenick Wohnungsbauvorhaben in

- Schmöckwitz / Werder	300 WE
- Eichwalde / Schmöckwitz	300 WE
- Müggelheim	1.100 WE
- Rahnsdorf / Wilhelmshagen	2.400 WE

geplant.

Diese Bauvorhaben werden demzufolge einen Ausbau bzw. die Erweiterung der sozialen Infrastruktur nach sich ziehen ( Kita, Schulen, Spiel- und Sportstätten, Jugendeinrichtungen). Für Köpenick wird ein Bevölkerungszuwachs ( mittel- bzw. langfristig) von 30 - 40 TEW erwartet.

Entsprechend diesem prognostizierten Einwohnerzuwachs resultiert das Erfordernis der Sicherung von 6 Grundschul- und 3 Sekundarschulstandorten. Bei der Kita- Planung ist je 300 WE eine Kita vorgesehen mit jeweils 100 Plätzen ( Flächenbedarf 2.500 m<sup>2</sup> je Kita).

Im unmittelbaren Einzugsbereich der 62 dB (A)- Zone befinden sich die Wassersportgebiete Dahme, Grünau, Langer See mit zum Teil erheblicher überregionaler Bedeutung:

- 8 Bootshäuser mit 1.060 Nutzern
- die Zeltplätze
  - Zeuthen I / II, 11,6 ha mit 2.230 Nutzern
  - Crossinsee, Intercampingplatz, 3,5 ha mit 860 Nutzern
  - Müggelheim I / II, 14,2 ha mit 1.955 Nutzern
  - Kuhle Wampe, 3,1 ha mit 800 Nutzern.

Zudem wird die Zahl der Lärmbetroffenen in der Praxis höher liegen als in den Antragsunterlagen ausgewiesen, da bei der Berechnung der Isophone ein optimierter An- und Abflug angenommen wird und nicht Abweichungen vom vorgegebenen Anflugswinkel, Warteschleifen u.a. berücksichtigt werden.

Für die Außenortsteile von Köpenick gilt auch nicht das Argument, daß der sonstige Verkehrslärm die Fluggeräusche übertrifft. Mit Ausnahme von einigen Hauptstraßen liegen die Lärmpegel, wie vom Umweltamt ermittelt, unter 55 dB (A). Noch gravierender werden die Lärmauswirkungen nach dem Endausbau von BBI, wo 138 Flugbewegungen in einer typischen Spitzenstunde ( Band IX, Kap. III, Tab. 1.4) zu erwarten sind.

Ungenügend wurde in den Antragsunterlagen die Anzahl der Flugbewegungen zur Nachtzeit und deren Lärmspitzen angegeben und bewertet. Lediglich wurde auf 3% Nachtflugbetrieb verwiesen, was nach unserer Schätzung ca. 30 Flugbewegungen in der Nachtzeit bedeuten kann, wodurch eine wirksame Nachtruhe beeinträchtigt wird. Der uneingeschränkte 24-Stunden- Betrieb ist andererseits grundlegende Voraussetzung für den neuen Flughafen BBI. Um das zu erfüllen, darf der zu bauende Flughafen kein stadtnaher sein. In Berlin gibt es z.B. für die Zeit von 23.00 bis 6.00 Uhr ein generelles Nachtflugverbot, von dem es derzeit nur eine geringe Zahl von Ausnahmen gibt und die in Zukunft auch nicht erhöht werden sollten.

Es ist ferner damit zu rechnen, daß nach dem Jahre 2010 ein Flughafen Schönefeld-Süd ( das gleiche gilt auch für den Ausbau des bestehenden) bedingt durch die in den Antragsunterlagen erwähnten Auswirkungen, wie die Ansiedlung von Betrieben, Dienstleistungseinrichtungen und durch Wohnbebauungen, zu einem innerstädtischen werden könnte, wodurch die o.g. Voraussetzungen immer weniger erfüllbar sind und die Umweltbelastungen zunehmen.

## **2.2 Schadstoffbelastungen der Luft, des Bodens und des Grundwassers**

Obwohl in den Antragsunterlagen der BBF die Luftbelastung für den Standort Schönefeld- Süd durch den Flugverkehr als nicht wesentlich beeinflussend deklariert und dem Einfluß des städtischen Ballungsgebietes Berlin eine absolute Dominanz zugeschrieben wird, kann nach unserer Ansicht die vom Flugbetrieb ausgehende Belastung nicht vernachlässigt werden, zumal sich auch der Straßenverkehr mit Zusatzemissionen durch den zu bauenden Flughafen erhöht.

Allein durch den Bodenbetrieb werden auf dem Flughafengelände bei 327.000 Flugbewegungen im Jahr 2010 Emissionen von

142 t/a	Stickoxide
1.907 t/a	Kohlenwasserstoffe
57 t/a	Schwefeldioxid
2.378 t/a	Kohlenmonoxid
3 t/a	Rußpartikel

erwartet ( Band V, Kap. 14, Tab. 6.1).

Diese Werte basieren bereits auf einem Flugzeugmix der Zukunft, wo man schadstoffärmere Flugzeuge und schadstoffarmen Bodenbetrieb voraussetzt. Aufgrund der erhöhten Flugbewegungen im Jahre 2010 liegen diese Werte um einen Faktor 15 über den gegenwärtigen in Schönefeld.

Infolge der Bodennähe der Emissionsquellen ist ein Weitertransport der Schadstoffe in angrenzende Regionen stark von den jeweiligen meteorologischen und ortsklimatischen Verhältnissen abhängig. Bei einer 70%igen Wahrscheinlichkeit von Westwind und wegen des thermischen Auftriebs können durchaus Immissionen im Bezirk Köpenick durch den Bodenbetrieb erwartet werden. Aussagen darüber fehlen in den Antragsunterlagen.

In der LTO- Phase werden etwa ein Drittel der Gesamtemissionen an NO<sub>x</sub> und SO<sub>2</sub> freigesetzt und dies zu einem Teil über Köpenicker Gebiet ( ca. 30% Start und 70% Landung) . Ausbreitungsmodelle für die Luftschadstoffe und die räumliche Verteilung eines Luftbelastungsindex, der nur den Luftverkehr berücksichtigt, fehlen in den Unterlagen.

Aus obigen Feststellungen resultieren Wirkungen auf die Schutzgüter Boden und Grundwasser im Bezirk Köpenick. Die Außenbereiche, dazu gehört auch die Flugschneise des Flughafens Schönefeld-Süd, haben im wesentlichen unversiegelte Böden, die Schwerpunkte der Grundwasserneubildung und Trinkwassergewinnung sind. Im Landschaftsprogramm Berlin ist dieser Bereich als "Vorranggebiet Grundwasserschutz" und "Vorranggebiet Bodenschutz" ausgewiesen. Schwerpunkt ist hierbei die Vermeidung grundwassergefährdender Nutzungen und der besondere Schutz von Gewässern mit Grundwasseranschluß, wie im Süden des Bezirkes. Die engeren Fassungszone des Wasserwerkes Friedrichshagen liegen mit einer Gesamtfläche von ca. 1.800ha

- am Ufer des Langen Sees,
- westlich des Seddinsees,
- westlich und östlich des Gosener Kanals,
- nördlich des Müggelsees,

- östlich des Ortsteiles Wilhelmshagens

und damit weitgehend in der An- und Abflugschneise des geplanten Flughafens. Das Wasserwerk Friedrichshagen hat eine Maximalkapazität von 410.000m<sup>3</sup>/pro Tag und versorgt ca. zwei Drittel der ehemaligen Ostberliner Bezirke. Die Trinkwasserversorgung Berlins wird das Hauptproblem der Zukunft sein. Nur der Bezirk Köpenick kann den zu erwartenden, erhöhten Trinkwasserverbrauch in Berlin für die Zukunft absichern.

Das in den Talniederungen des Warschau - Berliner - Urstromtales gelegene Köpenicker Gebiet ist durch Talsande mit guter Durchlässigkeit geprägt. Aufgrund des geringen Flurabstandes des obersten Grundwasserleiters von maximal 2-5 m und des sehr geringen Anteils bzw. Fehlens toniger und schluffiger Komponenten ist das Grundwasser gegenüber eindringenden Schadstoffen wenig geschützt. Dies sollte bei den Planungen eines Flughafens bedacht werden. Es ist erstaunlich, daß in den Antragsunterlagen der BBF auf die Berliner Trinkwasserproblematik nicht eingegangen wird. Insbesondere muß die Trinkwasserversorgung Berlins in die **Störfallbetrachtungen** aufgenommen werden.

Das Köpenicker Gebiet liegt entsprechend den Antragsunterlagen in der Sicherheitszone 2 des Flughafens, in der sich 25% aller Flugzeugabstürze ereignen. Als vorstellbare Umweltfolgen sind das Versickern von Kerosin und Löschmitteln zu erwarten. Da der obere Grundwasserleiter, wie beschrieben, als ungeschützt angesehen werden muß, führt der Störfall mit hoher Sicherheit zu Grundwasserkontaminationen und damit zu einer Gefährdung der Trinkwasserversorgung Berlins.

Bezüglich des Gefährdungspotentials der Bevölkerung durch Flugzeugabstürze wird mit 0 bis 440 Betroffenen in den Antragsunterlagen gerechnet. Dabei bleibt unverständlich, daß trotz von 7 bis 13 mal höheren Flugbewegung in den Jahren 2010 bis 2030 und trotz einer Erhöhung der Einwohnerzahl in den überflogenen Ortslagen, die Anzahl der Betroffenen konstant ist.

## 2.3 Wirkungen auf den Naturhaushalt

### 2.3.1 Auswirkungen auf die landschaftsbezogene Erholungseignung

Dem Neubau des Flughafens BBI am Standort Schönefeld-Süd steht gegenüber, daß das Überfluggebiet im Bezirk Köpenick im Berliner Landschaftsprogramm und im Flächennutzungsplan als Naherholungsgebiet, Trinkwasser- und Klimaschutzgebiet für die gesamte Stadt, sowie als Boden- und Natur- bzw. Landschaftsschutzgebiet ausgewiesen ist (Landschaftsprogramm und Artenschutzprogramm Berlin, Karten Naturhaushalt /Umweltschutz, Erholung und Freiraumnutzung, Biotop und Artenschutz). Das Gebiet unterliegt bereits einer Vielzahl von Nutzungen und Belastungen, die sich zum Teil widersprechen und zu Konflikten zwischen den Nutzungsarten führen. Um wesentliche Anforderungen, wie Trinkwasserschutz und Naherholung, gerecht zu werden, sind bereits heute Nutzungsbeschränkungen erforderlich. Jede zusätzliche Belastung, wie die in Punkt 2.1 und 2.2 dargestellten, droht dieses empfindliche Beziehungs- und Nutzungsgefüge zu zerstören. Die Großstadt als Lebensraum für den Menschen ist aber auf ihre klimatischen Entlastungsräume und Erholungsbereiche angewiesen. Deshalb ist in obigen Planungsunterlagen festgeschrieben: "Die Wälder Berlins sind als die wichtigsten Naherholungsgebiete der Stadt in vollem Umfang zu erhalten. Die naturnahen Landschaftsteile.. sind als - ruhige - Naherholungsgebiete zu erhalten. ... auf diese Erholungsräume einwirkende Belastungen - Lärm und Abgasimmissionen - müssen reduziert werden. Dazu sind Maßnahmen zur Reduzierung sowohl des ruhenden wie des fließenden Verkehrs.. erforderlich."  
(Landschaftsprogramm 1994 S. 141 ff.)

### 2.3.2 Stadtklima

Beginnend im Süden Köpenicks zieht sich ein nur teilweiser locker bebauter, stark durchgrünter Bereich (Wald, Grünflächen, Gewässer) und damit klimatisch wenig belasteter Raum bis an die Innenstadtgrenzen. Dieser Grünzug wirkt klimatisch entlastend bis weit in die dicht bebauten Gebiete hinein und begünstigt dort den Luftaustausch (Minderung der Luftschadstoffe und Temperatursenkung).

Auch der überflogene Luftraum beim Standort Schönefeld-Süd ist Bestandteil dieses "Vorranggebietes Klimaschutz" (Landschaftsprogramm, Karte Naturhaushalt/Umweltschutz). Diese Gebiete sind zu erhalten, Luftverschmutzungen zu verringern, und der Luftaustausch zu sichern bzw. zu verbessern. Mit der Immissionsbelastung durch einen nahen Flughafen wird das Vorranggebiet Klimaschutz selber ein Belastungsgebiet und kann seine Entlastungsfunktion für die Stadt nicht (mehr ausreichend) wahrnehmen. Dazu zählt auch der sich auf Grund der NO<sub>x</sub>-Emission nachfolgend ausgebildete Sommersmog, der sich bekanntlich in klimatisch gering belasteten grünen Bereichen der Stadt bildet.

Wir halten die Bewertung der klimatischen Auswirkungen, wie sie in den Antragsunterlagen der BBF für den Standort Schönefeld-Süd im Band V, Kap. XV, S. 31 beschrieben wurde, für unzureichend. Frischluftgebiete können zwar erhalten bleiben, aber dennoch von schlechter Qualität sein.

### 2.3.3 Schutz der Wälder, Arten und Biotopenschutz

Der Köpenicker Wald ist stark geschädigt (Waldschadensbericht 1993) und dadurch hochempfindlich gegenüber weiteren Schadstoffeintrag über Luft und Boden. Im Landschaftsprogramm (S. 20) spricht man von einer "Existenzbedrohung" bei weiter anhaltender Schadstoffbelastung und sieht Maßnahmen zur Reduzierung, u.a. durch Einschränkungen des Kfz-Verkehrs, vor. Das Umweltamt Köpenick hat zusammen mit den Forstämtern in den zurückliegenden Jahren Waldparkplätze und -wege für den Kfz-Verkehr sperren lassen und wird auch weiterhin versuchen, die Belastung für die Wälder herabzusetzen. Diese Bemühungen werden durch die Planungen eines Flughafens BBI in Stadtnähe in Frage gestellt.

Die untere Naturschutzbehörde des Bezirksamtes Köpenick gibt zum Arten- und Biotopenschutz folgende Stellungnahme ab:

Aufgrund der unmittelbaren Nähe des potentiellen Standortes Schönefeld-Süd zum Stadtbezirk Köpenick würde sich die Etablierung des neuen Großflughafens an dieser Stelle direkt auf das Gebiet des Stadtbezirkes auswirken. Die Standorte Sperenberg und Jüterbog-Ost haben keine direkten Einflüsse; inwieweit sich das Verkehrsaufkommen zu diesen Standorten auf Köpenick auswirkt, kann nicht beurteilt werden. Folgende Beeinträchtigungen wären bei der Standortwahl Schönefeld zu erwarten: Die Isophonen zeigen eine deutliche Ausrichtung auf das größte und wertvollste Naturschutzgebiet (z.Z. einstweilig gesichert, Schutzgebiet VO in Vorbereitung) von Gesamtberlin, die Gosener Wiesen. Obwohl laut Karte nur der südliche Teil betroffen ist, zeigt die Erfahrung, daß derartige idealisierte Darstellungen der Lärmbelastungen i.d. R. nicht mit der Realität übereinstimmen und die Grenzen weiter gezogen werden müssen. Daraus folgt, daß das gesamte Schutzgebiet innerhalb der 62 dB (A)-Zone liegen wird. Die Gosener Wiesen und der Seddinsee sind Brut- Rast- und Nahrungsgebiete für eine Reihe vom Aussterben bedrohter Tierarten (Kranich, See- und Fischadler, Trauerseeschwalbe, Eisvogel etc.), deren Bestände durch den Fluglärm je nach Sensibilität der Arten beeinträchtigt werden.

Desweiteren liegt eine Anzahl von geschützten Biotopen ( § 30a NatSchGBIn) innerhalb der Lärmzonen ( Krumme Lake Grünau, Langes Luch, Kleines Luch und Kleines Fenn), welche ebenfalls betroffen wären.

Die vorliegenden Karten zeigen eine Gefährdung besonders für die in größeren Scharen rastenden Wasservögel auf. Betroffen sind besonders die Gebiete des Seddinesees, der Gosener Wiesen, Zeuthener See, Dämeritzsee, Müggelsee und Spreewiesen.

Vorliegende Gutachten zeigen die Bedeutung dieser Gebiete für die Avifauna auf. Obwohl lt. Unterlagen zum Raumordnungsverfahren eine Gefährdung für die Flugzeuge und Passagiere verneint wird, besteht eine latente Gefahr für hochfliegende Vögel (z.B. Wildgänse, Kraniche etc.).

Der Notablaß von Kerosin tritt rein rechnerisch bei voller Auslastung des zukünftigen Flughafens ein- bis zweimal im Jahr auf. Eine Gefährdung für "einzelne Vögel und Insekten" wird bestätigt. In der angenommenen Zone der Beeinflussung liegen eine Reihe wertvoller und geschützter Biotope, die bei derartigen Ereignissen unmittelbar betroffen wären. Da lt. Aussage der entsprechenden Unterlagen bei relativ hohen Lufttemperaturen das Kerosin bereits in der Luft fast vollständig in die Gasphase übergeht, können die Reste, die eventuell den Boden erreichen, dort bei günstigen thermischen Bedingungen relativ schnell mikrobiell abgebaut werden. Die durchschnittliche Temperatur im Gebiet liegt aber bedeutend tiefer, so daß besonders in den Wintermonaten größere Mengen Treibstoff den Boden erreichen können und dort infolge geringer mikrobieller Aktivität längere Zeit präsent bleiben. Betroffen wären auch die schon geschädigten Forsten, Parkanlagen und Gärten.

Die Einstufung der peripheren Gebiete in Kategorien des Erholungswertes, Landschaftsbildes etc. ist für die Zone des Grünauer und Schmöckwitzer Forstes viel zu gering.

Besonders die Krumme Lake Grünau stellt eine Ansammlung hochwertiger Biotope mit landschaftsprägendem Charakter dar, gleiches gilt auch für den Plumpengraben. Die vorliegende Klassifizierung ist nicht zutreffend.

Das im Lande Brandenburg, Kreis Oder- Spree liegende NSG Wernsdorfer See ist von den o.g. Problemen ebenfalls betroffen, wird aber nicht erwähnt.

Insgesamt ist mit einer Verarmung von Flora und Fauna zu rechnen, damit wird der Naherholungswert der Köpenicker Landschaft herabgesetzt. Die gesunde Vegetation ist zugleich auch Voraussetzung für einen wirksamen Klima-, Trinkwasser, und Bodenschutz.

### **3. Aussage zur Raumordnung**

Der Standort Schönefeld-Süd widerspricht dem gemeinsamen Landesentwicklungsprogramm der Länder Brandenburg und Berlin, dem Landesplanungsgesetz und Landesentwicklungsprogramm für das Land Brandenburg und dem räumlichen Strukturkonzept Berlins. Ziel der gemeinsamen Planungen war und ist es, sternförmig Vorranggebiete für die Siedlungsentwicklung festzulegen und dazwischen Freiräume zu sichern. Eine Dezentralisierung der Entwicklung sollte durch die Stärkung der Zentren an den Enden der Entwicklungsachsen, die sich von Berlin nach Brandenburg entlang der Hauptverkehrsstrassen erstrecken, erreicht werden. Der Standort Schönefeld-Süd verbraucht die geplanten Freiflächen im Süden Berlins und liegt darüber hinaus innerhalb des Autobahnringes, wodurch das Konzept der Dezentralisierung verletzt wird. Damit wird der sogenannte Speckgürtel, der sich bereits entgegen den erläuterten

Zielvorstellungen für die Entwicklung der Region gebildet hat, weiter verstärkt und die Umwelt- und Lebensqualität der gesamten Region nachhaltig bedroht, z.B. durch Zersiedlung, Verlust an Erholungsräumen, hohes Verkehrsaufkommen, ungleichmäßiges ökonomisches und soziales Wachstum. Oder mit den Worten von M. Platzek, Wege und Strategien zu einem sozial- ökologischen Umbau der Gesellschaft, Konferenz „Das es ums Leben geht“; Potsdam, 04.06.1994: „Mit der dezentralen Konzentration einschließlich der darauf orientierten Fördermittel wollen wir auch unternehmerische Impulse geben, Arbeit über das Land zu verteilen und wieder zu den Menschen bringen, unnötige Transportleistungen zu vermeiden, regionale, darunter auch sogenannte alternative Ressourcen attraktiv zu machen. .... Ziel ist es, die Stadtkante Berlins und den umgebenden Grüngürtel im Prinzip zu erhalten und die ökologischen Selbstregulierungskräfte der Stadt zu stärken.“

Nach Aussage des Stadtplanungsamtes Köpenick werden bei den Untersuchungen zur Betrachtung des Flughafens Schönefeld-Süd die Belange Berlins im Hinblick auf die Beeinträchtigungen durch den Flughafen nicht im gleichen Maße nachvollziehbar dargestellt, wie bei den einzelnen Kreisen des Landes Brandenburg.

Für Berlin wurden beim Vergleich von Angebot und Bedarf die Flächenangaben bzw. Kapazitätsangaben vom Flächennutzungsplan ( 11/93 ) übernommen. Angaben bei den unmittelbar angrenzenden Bezirken zur verbindlichen Bauleitplanung wurden leider nicht herangezogen, so daß geplante Siedlungsverdichtungen und Wohnungsbaupotentiale nicht zur Berücksichtigung kommen konnten. Berlin wurde als Gesamtstadt betrachtet, auf die an den Flughafenstandort angrenzenden Stadtbezirke Neukölln, Treptow und Köpenick wurde nicht konkret eingegangen. Dieser Punkt wird als qualitativer Mangel angesehen.

Ziel für den engeren Verflechtungsraum Berlin- Brandenburg, verankert im Landesentwicklungsplan, sollte sein:

- in den an das Land Berlin angrenzenden Freiraum keine Siedlungstätigkeit zu vollziehen, allenfalls für den Eigenbedarf der Orte
- Natur- und Landschaftsschutz, Naherholung und Wasserwirtschaft zu sichern
- in den ländlichen Gebieten primär die Freiraumfunktionen durch Erhalt der land- und forstwirtschaftlichen Nutzung zu wahren.

In der Standortregion Schönefeld- Süd, angrenzend an die Berliner Stadtbezirke Treptow und Köpenick werden durch das Bauvorhaben BBI erheblicher Flächenbedarf induziert.

Die verkehrliche Anbindung des Flughafens Schönefeld-Süd muß aus zweierlei Sicht betrachtet werden:

- zum einen wird der Benutzungsgrad des Flughafens seitens Berlin bei weitem höher liegen als aus Richtung Brandenburg ( 18,7 Mio. Passagiere für 2010), was eine Berlin-Nähe befürwortet ( Band IX, Kap. VI, Tab. 5.1)
- zum anderen besteht aufgrund der Berlin-Nähe erheblich die Gefahr, daß die An- und Abfahrt infolge der günstigen, relativ kurzen Straßenanbindung überwiegend mit dem MIV erfolgt.

Bei Realisierung des Flughafens werden insbesondere die A 113, B 96, B 96a durch starken zusätzlichen Verkehr belastet. Das innerstädtische Straßennetz wird selbst nach Realisierung der geplanten Straßenanbindungen

- Nod- Süd- Verbindung ( Stadtstraße zwischen Straße Ander Wuhlheide - Glienicker Straße - Adlergestell)
- Ost- West- Verbindung ( Stadtstraße zwischen Straße An der Wuhlheide - Straße am Bahndamm - Mahlsdorfer Straße - Brandenburgplatz)

nur begrenzt in der Lage sein, diese Verkehrsströme aufzunehmen.

Gemäß der verkehrlichen Begründung der Senatsverwaltung für Verkehr und Betriebe zu oben geplanten Straßenverbindungen sind prognostisch 30.000 Kfz / d und Richtung bzw. 2.400 Kfz / d und Richtung zu erwarten.

Eine Erhöhung der prognostischen Belegungswerte durch den zusätzlichen Flughafenzubringerverkehr hat erhebliche negative Aspekte für den Stadtraum, so daß selbst bei anfänglich positiven Gesichtspunkten der verkehrlichen Anbindung ( Berlin- Nähe, Benutzungsgrad) der Standort Schönefeld- Süd angesichts der oben erwähnten Sachpunkte aus Köpenicker Sicht auf keinen Fall der Vorzug zu geben ist.

#### **4. Schlußbemerkungen**

Nach eingehenden Studien der Antragsunterlagen sind wir der Auffassung, daß ein Flughafen BBI stufenweise, entsprechend der Bedarfsentwicklung am Standort Jüterbog-Ost, nicht aber in Schönefeld-Süd gebaut werden sollte. Ein Flughafen BBI im Bereich Jüterbog/Luckenwalde würde erheblich zur wirtschaftlichen Entwicklung dieses Gebietes beitragen und entscheidend den Abbau des Ungleichgewichtes zwischen Berlin und Brandenburg beeinflussen. Andererseits initiiert ein Flughafen in Jüterbog-Ost mit unbequemerer Erreichbarkeit eine Reduzierung des Passagieraufkommens und ein Ausweichen auf die Schiene. Dies geht deutlich aus der Prognose der Passagierentwicklung in den Jahren 2004 bis 2030, angefertigt von der BBF, hervor.

Für Jüterbog-Ost spricht ferner, daß der uneingeschränkte 24-Stunden-Betrieb, der als Grundvoraussetzung für die Wirtschaftlichkeit von BBI angegeben wird, vermutlich in Jüterbog-Ost aber nicht in der Stadtnähe von Berlin durchgesetzt werden kann.

Weiterhin sollte beachtet werden, daß in der Standortregion Schönefeld, d.h. südlich des heutigen Flughafensgeländes die Orte Diepensee und Rotberg und mit ihnen eine unberührte Brandenburger Landschaft in Stadtnähe beim Bau des Flughafens verlorengeht. Bei einem Neubau von Anlagen sollten generell möglichst bereits versiegelte bzw. kontaminierte Flächen genutzt werden. Dies ist in Jüterbog-Ost weitgehendst gegeben.

Für den Fall, daß der Flughafen BBI nicht realisiert wird (Nullvariante des Raumordnungsverfahrens), ergeben sich für die Stadt Berlin insgesamt erhebliche Beeinträchtigungen, bedingt durch Lärmbelästigungen, Belastung durch Schadstoffe und durch die Gefahrenpotentiale. In den Antragsunterlagen der BBF werden diese Belastungen für Berlin insgesamt eingehend dargestellt. Wir befürchten darüber hinaus, daß über die Nullvariante der Ausbau des bestehenden Flughafens in Schönefeld zu einem Großflughafen erfolgen könnte und damit die aufgezeigten Probleme für den Bezirk Köpenick eintreten werden.

Abschließend weisen wir nochmals darauf hin, daß die Belange des Bezirkes Köpenick nicht ausreichend und detailliert in den Antragsunterlagen erörtert wurden. Insbesondere gilt dies für die überregionale Bedeutung des Bezirkes bei der Trinkwassergewinnung, der Naherholung und dem Klimahaushalt.

E. Welters

Bezirksstadtrat für  
Gesundheit und Umwelt

Dr. W. Gehrman

Bezirksstadtrat für Bau-  
und Wohnungswesen