



Staatskanzlei des Landes Brandenburg | Heinrich-Mann-Allee 107 | 14473 Potsdam

Christine und Carsten Möller  
Annastr. 89  
14532 Stahnsdorf

Heinrich-Mann-Allee 107  
14473 Potsdam

Bearb.: Seidel  
Gesch.Z.: 23  
Hausruf: (03 31) 8 66 - 1283  
Fax: (03 31) 8 66 - 1320  
Internet: [www.brandenburg.de](http://www.brandenburg.de)  
[thomas.seidel@stk.brandenburg.de](mailto:thomas.seidel@stk.brandenburg.de)

Bus / Tram / Zug / S-Bahn  
(Haltestelle Hauptbahnhof)

Potsdam, *13* . März 2011

**Ihr Schreiben an den Ministerpräsidenten des Landes Brandenburg vom 15.10.2010**

Sehr geehrte Frau Möller, sehr geehrter Herr Möller,

Herr Ministerpräsident Platzeck dankt Ihnen für Ihr Schreiben und hat mich gebeten, Ihnen zu antworten. Das Thema Flugrouten wird seit Wochen engagiert diskutiert. Ministerpräsident Platzeck hat selbst an zahlreichen Debatten teilgenommen und seine Position auf Demonstrationen vertreten. Dennoch haben sich zahlreiche Bürgerinnen und Bürger aus Brandenburg und auch aus Berlin in Briefen über die eingetretene Situation beschwert. Auch Sie werfen in Ihrem Schreiben den politischen Vertretern vor, die Bürger getäuscht zu haben, um den Bau des Großflughafens Berlin-Brandenburg-International nicht zu gefährden.

Ich verstehe, dass Unbehagen und auch Verärgerung entsteht, wenn eine Verschlechterung der Lebensqualität durch Infrastrukturprojekte befürchtet wird. Ich möchte aber zunächst darauf hinweisen, dass bislang keine Entscheidung in der Sache getroffen ist. Die für die Planung der Flugrouten zuständige Deutsche Flugsicherung hat im September des letzten Jahres einen ersten Vorschlag vorgelegt. Dieser Vorschlag und eine Vielzahl von Änderungswünschen der Gemeinden werden zurzeit sehr sachlich und zielorientiert in der Fluglärmkommission diskutiert. Um gerade auch die Belange der westlich des Flughafens gelegenen Brandenburger Gemeinden in die Diskussion einzubringen, wurde die Fluglärmkommission unter anderen um Vertreter dieser Gemeinden erweitert.

Der Wahrheit wegen auch noch ein Blick weiter zurück: Bereits im Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom März 2006 zum Planfeststellungsbescheid wird darauf hingewiesen, dass die genauen Flugrouten erst kurz vor der Eröffnung des

Flughafens festgelegt werden. An dieser Situation hatte sich auch in den Folgejahren nichts geändert. Gleichwohl hat die Flughafengesellschaft schon 2006 mit der Umsetzung des Lärmschutzprogramms begonnen. Dabei war klar, dass für den Fall, dass die Deutsche Flugsicherung andere Flugrouten festlegen sollte als im Planfeststellungsbeschluss skizziert, ggf. zusätzliche Maßnahmen ergriffen werden müssen. Alle bisherigen Lärmschutzmaßnahmen konnten nur auf Basis der vorläufigen Routenführung durchgeführt werden.

Von Anfang an hat die Landesregierung Brandenburg immer auf den Schutz der Betroffenen besonders Wert gelegt. Die zentrale Forderung war und ist: Möglichst wenig Lärmbelästigung für eine möglichst geringe Zahl von Bürgerinnen und Bürgern. Der Landesregierung Brandenburg ist in besonderem Maße daran gelegen, dass die endgültig festzulegenden An- und Abflugverfahren für den Flughafen Berlin-Brandenburg so festgelegt werden, dass die Sicherheit jederzeit gewahrt wird und die Belastungen für die Menschen in Berlin und Brandenburg gleichermaßen minimiert werden. Nachtflugverkehr von 0.00 bis 5.00 Uhr wird es nicht geben. Für die sogenannten Nachtrandzeiten von 22.00 bis 0.00 und von 5.00 bis 6.00 Uhr müssen Lösungen gefunden werden, die möglichst wenig Betroffenheit erzeugen. Deswegen setzt sich die Landesregierung Brandenburg für ein differenziertes Startverfahren gerade in dieser Zeit ein.

Ingesamt gesehen ist die Landesregierung Brandenburg davon überzeugt, dass die Flugrouten und die dazugehörigen Verfahren erheblich flexibler gestaltet werden können, als es die Vorschläge der Deutschen Flugsicherung von September 2010 vermitteln. Die Februar-Sitzung der Fluglärmkommission mit Vertretern der zuständigen Bundesbehörden hat das bestätigt. Es ist davon auszugehen, dass eine Lösung gefunden werden wird, die die Lärmbetroffenheit im Umfeld des BBI so gering wie möglich hält und die hohe Akzeptanz des größten ostdeutschen Infrastrukturprojekts auch bei den Menschen zwischen Werder und Königs Wusterhausen wieder herstellt.

Mit freundlichen Grüßen  
Im Auftrag



Jürgen Vandersee

(Abteilungsleiter Regierungsplanung und Koordinierung)

Carsten Möller  
Annastr. 89  
14532 Stahnsdorf

06. März 2011

Staatskanzlei des Landes Brandenburg  
Herrn Jürgen Vandersee  
Abteilungsleiter Regierungsplanung und Koordinierung  
Heinrich-Mann-Allee 107  
14473 Potsdam

### **Ihr Schreiben vom 03. März 2011**

Sehr geehrter Herr Vandersee,

zunächst möchte ich mich ausdrücklich für Ihr Antwortschreiben auf unseren offenen Brief vom 15. Oktober 2010 an den Ministerpräsidenten bedanken. Erlauben Sie mir einige Anmerkungen, da wesentliche inhaltliche Aussagen Ihres Schreibens einer Richtigstellung bzw. Kommentierung bedürfen:

1. Sie verweisen darauf, dass „zurzeit sehr sachlich und zielorientiert in der Fluglärmkommission diskutiert“ wird. Diese mittlerweile erreichte Sachlichkeit und Zielorientierung der Fluglärmkommission ist *nicht* vorrangig dem Wirken der brandenburgischen Landesregierung zu verdanken, sondern vor allem das Ergebnis des politischen Drucks, den zahlreiche Bürgerinitiativen und Demonstranten seit September 2010 auf die beteiligten Landesregierungen, die Deutsche Flugsicherung und den Flughafen Schönefeld entfaltet haben.
2. Die Fluglärmkommission ist ein beratendes Gremium, welches sich vor allem aus engagierten Laien insbesondere der von Fluglärm betroffenen Gemeinden sowie zahlreichen Vertretern der Luftfahrtlobby zusammensetzt. Die Fluglärmkommission ist *nicht* dafür geeignet, die politische Gesamtverantwortung, die in erster Linie bei den beiden Landesregierungen Berlins und Brandenburgs zu verorten ist, auf sie zu delegieren. Hierfür fehlt ihr jedes fachliche und verfahrensbedingte Mandat.

3. Sie verweisen auf das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts, welches bereits 2006 darauf hingewiesen habe, dass die genauen Flugrouten erst kurz vor Eröffnung des Flughafens festgelegt werden. Dies scheint mir unzutreffend zu sein und ich bitte um Angabe der Fundstelle im einschlägigen Urteil. Ich vermute, dass Sie hingegen auf die entsprechenden Hinweise im Planfeststellungsbeschluss von 2004 selbst abstellen. In diesem Zusammenhang stellt sich jedoch die Frage, warum die Planfeststellungsbehörde diese Hinweise im Planfeststellungsbeschluss verankert hat. Aus formaljuristischer Sicht ist ein Hinweis auf die ohnehin bestehende Rechtslage redundant. Sollte mit den entsprechenden Hinweisen eine Anstoßwirkung im Hinblick auf mögliche veränderte Betroffenheiten beabsichtigt gewesen sein, so werden Sie mir sicher zustimmen, dass eine konkrete Benennung z. B. der bei einem genehmigten unabhängigen Parallelbetrieb erforderlichen divergenten Abflugrouten zielführender gewesen wäre. Die ungerichtete und redundante Benennung der bestehenden Rechtslage nährt zusätzlich bei vielen Betroffenen den Verdacht der bewussten Täuschung.
4. Sie greifen in Ihrem Schreiben diese Vermutung vieler Bürger auf, nämlich dass der Planfeststellungsbeschluss das Ergebnis einer Täuschung sein könnte. So verweisen Sie darauf, dass Lärmschutzmaßnahmen bisher „nur auf der Basis der vorläufigen Routenführung“ durchgeführt werden konnten. An keiner Stelle hingegen gehen Sie auf den Kernvorwurf ein, dass es sich bei der „vorläufigen“ Routenführung („Geradeausflugrouten“) um eine von vornherein unmögliche Routenführung zur Realisierung des unabhängigen Parallelbetriebs handelt, und sich der Täuschungsverdacht vor allem aus der Tatsache speist, dass die Notwendigkeit der Divergenz von Abflugrouten sowohl dem Vorhabenträger als auch der brandenburgischen Genehmigungsbehörde seit 1998 bekannt war, aber keinen angemessenen Eingang in die Analyse potentieller Lärmbetroffenheiten gefunden hat. Aktuell weist das MIL darauf hin, dass man im Planfeststellungsverfahren davon ausgegangen sei, dass die Deutsche Flugsicherung, die erforderliche Divergenz im Wege einzelfallbezogener Flugverkehrkontrollfreigaben herstellen würde. Viele betroffene Bürger werden dies als nachträgliche Schutzbehauptung ansehen.
5. Sie thematisieren auch den Nachtflugverkehr und weisen darauf hin, dass es von 0.00 bis 5.00 Uhr keinen Flugverkehr geben wird. Sie vergessen allerdings zu erwähnen, dass diese Regelung das Resultat des o. g. Urteils des Bundesverwaltungsgerichts ist, während die brandenburgische Genehmigungsbehörde im Planfeststellungsbeschluss von 2004 einen weitestgehend unreglementierten Nachtflugbetrieb zugelassen hatte. Auch die Beteuerung, für die Nachtrandzeiten müssten „Lösungen gefunden werden, die möglichst wenig Betroffenheit erzeugen“, ist politisch unglaubwürdig. Im Planergänzungsbe-

schluss von 2009 hat die brandenburgische Genehmigungsbehörde planmäßige Flüge bis 23.30 Uhr und ab 5.30 Uhr auch für die besonders lärmintensiven Flüge des Interkontinentalverkehrs zugelassen. Auch dies gehört zur Wahrheit, die Sie mit historischem Blick auf die „genauen Flugrouten“ für die Brandenburger Landesregierung reklamieren.

6. Ich teile Ihre Einschätzung nicht, dass sich jemals eine „hohe Akzeptanz“ des Flughafens Berlin Brandenburg (BER) bei den Menschen zwischen Werder und Königs Wusterhausen einstellen wird. Vielmehr reift bei vielen betroffenen Bürgern in dieser Region die Erkenntnis, dass der Flughafen mit vermutlich fragwürdigen Methoden an einem unmenschlichen Standort (Manfred Stolpe) durchgesetzt wurde und nunmehr versucht wird, den erkennbar unwirtschaftlichen Standort mit Forderungen nach einem internationalen Drehkreuz und erheblichem Nachtflugbetrieb in den Nachtrandzeiten wirtschaftlich zu stützen. Die Ablehnung dieses Flughafens wird vielmehr ihren tatsächlichen Höhenpunkt erst mit der Inbetriebnahme erfahren, da den Menschen erst dann die wahren Auswirkungen täglich durch permanenten Fluglärm in einer dichtbesiedelten und sehr kinderreichen Region präsent sein werden.

Meine Enttäuschung über die tatsächliche Wahrnehmung der politischen Gestaltungsmacht durch die brandenburgische Landesregierung in der aktuellen Flughafendiskussion hat sich durch Ihr Schreiben verfestigt. Es ist insbesondere nicht dazu geeignet, den bei vielen Menschen eingetretenen Vertrauensverlust in die Verlässlichkeit unseres Rechtsstaats und der Politik wieder herzustellen. Ich wäre Ihnen dankbar, wenn Sie diese Sichtweise bei Ihren Strategiebesprechungen auch dem Ministerpräsidenten verdeutlichen würden. Die Menschen messen ihre Regierung an den Wirkungen ihrer Taten und nicht an den Worten!

Mit freundlichen Grüßen



Carsten Möller