

Positionspapier des Bündnisses Berlin Brandenburg gegen neue Flugrouten

Unser Bündnis wendet sich gegen Flugrouten, die neue, aus dem Planfeststellungsverfahren nicht ablesbare Betroffenheiten schaffen. Es fordert umfassenden Vertrauensschutz für alle Bürgerinnen und Bürger in der Region.

Der BBI Schönefeld wurde als Flughafen für den regionalen Flugbedarf der Bundesländer Berlin/Brandenburg planfestgestellt und genehmigt. Einen solchen Flughafen an diesem Standort akzeptieren wir. Nun soll er jedoch als internationales Drehkreuz betrieben werden.

Der Flughafen, der jetzt Realität werden soll, hat nichts mit dem Flughafen zu tun, der von der Politik und den zuständigen Behörden geplant, angekündigt und bewilligt wurde.

Um nur die wichtigsten Divergenzen zwischen genehmigtem und in Wahrheit beabsichtigtem Flughafen zu benennen:

- Laut Planfeststellung sind für den BBI von allen Bahnen ausschließlich Geradeaus-Starts und Geradeaus-Landungen mit konsequenter, weit reichender Geradeaus-Bündelung vorgesehen. Nach den aktuellen Planungen sollen jetzt ausschließlich abknickende und weit verzweigte Startrouten festgelegt werden.
- Laut Planfeststellung und allen öffentlichen Auskünften bis 2010 sind durch den BBI rund 59.000 Menschen von Lärm betroffen. Nach Einschätzung von Experten sind durch den tatsächlich beabsichtigten Flugbetrieb aber 110.000 Menschen Fluglärm über 55 dB(A) Dauerschallpegel und rund 650.000 Menschen Fluglärm über 40 dB(A) Dauerschallpegel ausgesetzt, der nach internationalen Regeln als gesundheitsgefährdend eingestuft wird.
- Laut Planfeststellung ist der BBI für maximal 360.000 Flugbewegungen pro Jahr genehmigt. Nach Aussagen der Flughafengesellschaft und der Landesregierungen (u. a. Flughafenatlas Seite 14) soll er möglichst rasch 560.000 Ab- und Anflüge pro Jahr abwickeln.
- Laut Planfeststellung sind für den BBI maximal zehn Prozent Umsteigepassagiere vorgesehen. Nach jüngsten Äußerungen der Flughafengesellschaft werden nun 30 bis 40 Prozent angestrebt.
- Laut Planfeststellung ist der BBI als Flughafen für den „regionalen Flugbedarf von Berlin und Brandenburg“ genehmigt. Nach übereinstimmenden Aussagen der Landesregierungen und der Flughafengesellschaft soll er jetzt als internationales Drehkreuz betrieben werden.
- Laut Planfeststellung ist der BBI nicht als HUB (Heimat-Drehkreuz einer Airline) vorgesehen. Nach jüngsten Äußerungen der Flughafengesellschaft und der Airline-Branche soll er jetzt sowohl für airberlin als auch möglicherweise für die Lufthansa als HUB fungieren.

Dieser „Paradigmenwechsel“ wiegt umso schwerer, als die Flughafengesellschaft und die Brandenburger Landesregierung offenbar bereits bei der Genehmigung wussten, dass sie in Wahrheit einen viel größeren und lärmintensiveren Flughafen betreiben wollten, als sie im Planfeststellungsverfahren sowie gegenüber der Öffentlichkeit und dem Bundesverwaltungsgericht angegeben haben. Betreibergesellschaft und

Landesregierung haben offenbar bewusst irreführende Angaben gemacht, um Öffentlichkeit und Gerichte zu täuschen und die Genehmigung zu erlangen. Das wahre Vorhaben wurde verschleiert. Anfragenden Bürgerinnen und Bürgern wurden falsche Auskünfte erteilt.

Insofern können sich die Flughafengesellschaft und die Politik jetzt nicht darauf berufen, dass sich Voraussetzungen angeblich verändert hätten und dadurch auch Planungsveränderungen erforderlich geworden seien.

Dem Vertrauensschutz und der Rechtssicherheit der betroffenen Bürgerinnen und Bürger kommt deshalb noch größeres Gewicht zu, als dies ohnehin nach allgemeinen rechtsstaatlichen Prinzipien der Fall sein müsste. Die Menschen in der Region müssen sich darauf verlassen können, dass das, was geplant, angekündigt und genehmigt wurde, absolute Gültigkeit hat. Sie müssen darauf vertrauen können, dass eine Planung, Ankündigung und Genehmigung nachträglich nicht nach Belieben außer Kraft gesetzt werden kann.

Daher fordert das Bündnis Berlin Brandenburg gegen neue Flugrouten Folgendes:

1. Der BBI Schönefeld darf nur so betrieben werden, wie er genehmigt wurde. Es dürfen dort maximal 360.000 Flugbewegungen pro Jahr abgewickelt werden. Die Anzahl der Umsteigepassagiere muss auf maximal zehn Prozent am Gesamt-Passagieraufkommen beschränkt bleiben. Frequenz, Destinationen- und Flugroutenmix müssen so festgelegt werden, dass lediglich der Flugbedarf von Berlin und Brandenburg gedeckt wird. Mit anderen Worten: Der BBI muss als mittelgroßer Flughafen für die Region betrieben werden, nicht als internationales Drehkreuz.
2. Wenn der Wirtschaftsstandort Berlin/Brandenburg tatsächlich ein internationales Flughafen-Drehkreuz benötigt, mögen die Landesregierungen einen hierfür geeigneten, zusätzlichen Standort finden und schnellstmöglich die entsprechenden Planungen dafür veranlassen. Mit den Planungen für einen zweiten Standort jetzt zu beginnen, würde auch bedeuten, zukünftige Ausbaubatten um Schönefeld und noch mehr Fluglärm über dicht besiedeltem Gebiet frühzeitig zu verhindern.
3. Die Abflüge vom BBI Schönefeld dürfen ausschließlich geradeaus und danach ausschließlich außerhalb des äußeren Berliner Autobahnringes erfolgen. Dies gilt für alle Bahnen in alle Richtungen bei allen Wind-Wetterlagen. Die Maxime „geradeaus und außenrum“ muss uneingeschränkt umgesetzt werden. Das bedeutet konkret:
 - Alle Abflüge in Richtung Westen müssen ausnahmslos in gerader Linie bis zum Autobahndreieck Werder A2/A10 geführt werden und dürfen erst dort entlang des westlichen Berliner Autobahnringes in Richtung Norden und Osten bzw. weiter geradeaus in Richtung Westen geleitet werden.
 - Alle Abflüge in Richtung Osten müssen ausnahmslos geradeaus geführt werden und dürfen erst nach 20 NM abzweigen und verteilt werden.
 - Die vorgenannten Routenführungen müssen unabhängig von erreichten Höhen verbindlich festgeschrieben werden.
 - Eine Freigabe für die abfliegenden Flugzeuge darf bei Westwind daher erst nach Erreichen des Autobahndreiecks Werder A2/A10 für Westflüge und nach anschließendem Erreichen der nördlichen Abzweigung der A10 oberhalb von Potsdam für Nord- und Ostflüge erfolgen, bei Ostwind erst nach Zurücklegung von mindestens 20 NM.

Für den Fall, dass diese Routenführung mit dem von der Flughafengesellschaft angestrebten unabhängigen Flugbetrieb nicht möglich ist, muss der abhängige Betrieb verbindlich festgelegt werden.

4. Darüber hinaus müssen bei Westwind alle Abflüge mit Ost-Destination über die Südbahn abgewickelt werden. Sie müssen von dort zunächst geradeaus in Richtung Westen bis außerhalb des Berliner Autobahnringes geführt werden und dann südlich in Richtung Osten abzweigen.
5. Für den BBI Schönefeld muss ein verbindliches Nachtflugverbot von 22:00 bis 06:00 Uhr festgeschrieben werden, das auch nicht durch Sonder- und/oder Einzelgenehmigungen „ausgehöhlt“ werden kann.
6. Die Heranführung der Anflugrouten an den geraden Endanflug muss sowohl im Westen als auch im Osten außerhalb des äußeren Berliner Autobahnringes erfolgen. Im Osten muss die Heranführung der Flugzeuge somit außerhalb bzw. östlich von Berlin erfolgen, im Westen außerhalb bzw. westlich von Potsdam und der Region Havelseen. Die Ansammelpunkte sind insofern in einer ausreichenden Entfernung von mindestens 25 NM vom BBI anzusiedeln.
7. Über dem wissenschaftlichen Atomreaktor Helmholtz-Zentrum muss unverzüglich und dauerhaft eine absolute Flugverbotszone errichtet werden. Sie muss einen Radius von mindestens vier Kilometern rund um den Reaktorkern umfassen.
8. Über dem Unesco-Welterbe in Potsdam sowie über sämtlichen Naturschutz- und Naherholungsgebieten in der Region muss ein Überflugverbot für Flugzeuge mit einer Höhe von weniger als 4.000 Metern verfügt werden.
9. Alle Bürgerinnen und Bürger, die in den durch die Planfeststellung und das Bundesverwaltungsgericht festgelegten Schutz- und Entschädigungszonen leben, müssen angemessene Entschädigungszahlungen und einen tatsächlichen Ausgleich des erlittenen Schadens erhalten.
10. Die Sitzungen der Fluglärmkommission müssen ab sofort transparent geführt werden. Die Öffentlichkeit muss hergestellt und zugelassen werden.
11. Das Bündnis Berlin Brandenburg gegen neue Flugrouten muss in der Fluglärmkommission einen Gastsitz erhalten.

Die oben aufgeführten Forderungen müssen verbindlich und nachhaltig festgeschrieben werden. Sie dürfen nicht nur teilweise und/oder nur vorübergehend umgesetzt werden. Daher muss zwischen den Landesregierungen, der Flughafengesellschaft und den Bürgerinitiativen eine entsprechende Vereinbarung geschlossen werden. Sie muss verbindlich und durch Sanktionierungsmechanismen abgesichert sein.

Beschlossen zu Berlin-Lichtenrade am 23. März 2011