

## Flughafenplanung Berlin / Brandenburg

### Positionspapier von Trägern öffentlicher Belange, Bürgervereinen und -initiativen im Raum Berlin / Brandenburg

#### 1. Ausgangslage

Das jetzige Berliner Flughafensystem mit den drei innerstädtischen Flughäfen Tegel, Tempelhof und Schönefeld ist durch die Teilung Deutschlands und insbesondere Berlins entstanden.

Von hier fliegt man nicht in alle Welt, sondern nur zu Luftkreuzen in Deutschland und Europa.

Die sich nunmehr durch die Wiedervereinigung Deutschlands ergebenden neuen politischen Bedingungen bieten die große und einmalige Chance, durch den Bau eines zeitgemäßen Airports im Osten Deutschlands, vor den Toren der Hauptstadt, eine direkte Anbindung an die Welt zu bekommen.

Mit dem Bau des Flughafens Berlin Brandenburg International wird die politische Zielstellung verfolgt, die Flughäfen Tegel, Tempelhof und Schönefeld durch einen einzigen Flughafen zu ersetzen, der folgende Anforderungen erfüllen muß:

- Die Lage soll einen 24-Stunden-Betrieb ermöglichen mit der Voraussetzung, daß die Zahl der Lärmbetroffenen möglichst gering ist.
- Durch eine Schienenanbindung an das Zentrum Berlins ( Lehrter Stadtbahnhof ) muß der Flughafen innerhalb 30 min erreichbar sein .

#### 2. Raumordnungsverfahren

Zur Planung für den neuen Flughafen BBI lief vom 16.05.1994 bis zum 17.11.1994 ein Raumordnungsverfahren ( ROV ), das die drei Standorte Jüterbog-Ost, Schönefeld-Süd und Sperenberg vergleichend bewertete.

Das Ergebnis des ROV wurde in Form der Landesplanerischen Beurteilung durch das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Raumordnung des Landes Brandenburg ( MUNR ) als verfahrensführende Behörde erarbeitet und besagt, daß der Standort Schönefeld-Süd für einen Flughafenneubau unter Einbeziehung verschiedenster Gesichtspunkte, auch unter Beachtung von Maßgaben, ungeeignet ist.

Die beiden anderen Standorte, Jüterbog-Ost und Sperenberg, wurden dagegen als gleichermaßen geeignet eingestuft.

Bereits dem ROV vorgelagerte Studien ergaben, daß Schönefeld als Standort für einen neuen Großflughafen unter Einschluß verschiedener Beurteilungspunkte ( Raumordnung, Umwelt, Wirtschaft, Verkehr, Technische Flughafenplanung ) gegenüber Sperenberg und Jüterbog-Ost erhebliche Nachteile aufweist. In den gesamten Unterlagen zur Flughafenplanung wurde Schönefeld immer als Sonderfall behandelt und nur gemäß dem Vorschaltgesetz zum Landesplanungsgesetz (§4, Nr. 11, 12 ) in das Verfahren integriert.

### 3. Nullvariante

Im ROV wurde ebenfalls überprüft, welche Auswirkungen entstehen, wenn der neue Flughafen BBI nicht gebaut wird, das jetzige Berliner Flughafensystem bestehen bleibt und lediglich eine kapazitive Erweiterung erfährt.

Diese sog. Nullvariante wurde ebenso wie der Flughafenneubau am Standort Schönefeld-Süd als mit den Prämissen der Raumordnung und der Umweltverträglichkeit unvereinbar eingestuft.

Die Nullvariante aber auch zögerliche Planungen eines neuen Flughafens verfestigen die Dreiteilung des Berliner Flughafensystem, die auch von Fluggesellschaften als nachteilig angesehen wird.

### 4. Standortentscheidung, bestehende Tendenzen

Obwohl das Ergebnis des ROV besagt, daß der Standort Schönefeld für einen Flughafenneu- und ausbau ungeeignet ist, wurde er von verschiedenen Politikern und den öffentlichen Medien wieder ins Gespräch gebracht, mit dem Ergebnis, daß jetzt endgültig zwischen den beiden Standorten Schönefeld und Sperenberg entschieden werden soll.

Dabei wird, den Standort Schönefeld betreffend, neben dem Flughafenneubau auch ein sog. "Integrationskonzept" verfolgt, das auf dem jetzigen alten Flughafen Schönefeld aufbauend, unter Schließung der Flughäfen Tegel und Tempelhof, den Flugverkehr ausschließlich nach Schönefeld verlagern soll.

Dieses Modell hat den "Reiz", komplizierte Antragsverfahren zu umgehen und eine breite Bürgerbeteiligung auszuschließen.

### 5. Bürgerbeteiligung

Das ROV schloß die Beteiligung von Trägern öffentlicher Belange und der Öffentlichkeit ein. Von vielen Bürgern wurde dieses Verfahren als eine Form der demokratischen Mitbestimmung verstanden, obwohl auch einige dem Einfluß dieses Mitspracherechtes skeptisch gegenüberstanden.

Besonders aktive Bürger hatten sich dabei unter Einsatz von Freizeit und finanziellen Mitteln sehr intensiv und mit Sachverstand mit den Unterlagen zum ROV befaßt und in verschiedenen Bürgerinitiativen, dem Mediatorverfahren und Fluglärmkommissionen engagiert.

Die am 17.11.1994 verkündete Landesplanerische Beurteilung erschien vielen Bürgern plausibel und wurde als Ergebnis eines offenen demokratischen Verfahrens gewertet.

Ein Abrücken von der Landesplanerischen Beurteilung und die jetzige Diskussion, die auf den Standort Schönefeld hinarbeitet und diesen durch zusätzliche Gutachten, Meinungsumfragen und z.T. verzerrte Darstellungen in den Medien letztendlich schön und billig reden soll, bedeutet eine Verhöhnung der Bürgerbeteiligung und Mißachtung demokratischer Normen.

**6. Auswirkungen einer Erweiterung des Flughafens am Standort Schönefeld**  
Durch den Flughafen in Schönefeld, unabhängig in welcher Variante, ist eine unvermeidbar hohe Zahl der Bevölkerung durch Lärmbelastung ( tags und nachts ) betroffen bzw. einem enormen Sicherheitsrisiko ausgesetzt.

In der Lärmausbreitung bis 62 dB(A) Dauerschall betrifft das 22.000 Menschen (in Sperenberg 1.000), bis 55 dB(A) sind 55.000 Menschen betroffen ( in Sperenberg 4.000). Die bereits jetzt begonnene Besiedlungverdichtung im südöstlichen Berliner Raum wird diese Zahlen noch stark erhöhen.

Die Einflugschneise für Schönefeld führt voll über die schönsten und natürlichsten Regionen des Berliner Südostens und angrenzenden Brandenburger Raumes ( über die Wald- und Seenkette beginnend in Grünheide, Erkner, Hessenwinkel, Neu Venedig, Dahme-Seen, Karolinenhof, Schmöckwitz ).

Sogar die bedeutenden Berliner Naturschutzgebiete, Gosener Wiesen, Krumme Lake, Müggelheimer Wiesen, Wilhelmshagener Dünenzug, werden dadurch betroffen.

Durch die Beinträchtigungen des Flughafens Schönefeld ist die auch im Flächennutzungsplan der Stadt Berlin festgelegte Naherholungsfunktion im Raum Treptow / Köpenick nicht mehr gegeben. Dabei stellen die im unmittelbaren S-Bahnbereich gelegenen Erholungsgebiete für eine Großstadt eine Einmaligkeit dar, haben eine lange Tradition und sind auch vor dem Hintergrund der Reduzierung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes unbedingt zu erhalten.

Ferner ist zu beachten, daß das in Friedrichshagen gelegene größte Berliner Wasserwerk seine engeren Wasserschutzzonen ( 1.800 ha ) in der Einflugschneise des Flughafens Schönefeld konzentriert hat.

## **7. Verkehrliche Anbindung**

Der Standort Sperenberg liegt 45 km vom Berliner Zentrum ( Lehrter Stadtbahnhof ) entfernt und könnte, wie in den Planungen vorgesehen, mit einem Shuttle in 26 min erreicht werden ( nach Schönefeld beträgt die Fahrtzeit dafür 23 min ).

Im Gegensatz zu Schönefeld kann der Flughafen Sperenberg an das internationale Schienennetz ( Skandinavien - Berlin - Süddeutschland - Italien ) einbezogen werden und würde somit auch den Forderungen der EU nach einer Einbindung von Flughäfen in das internationale Schienensystem entsprechen.

Der Bahnhof Schönefeld, dessen Bedeutung in der Teilung Deutschlands begründet war, wird zukünftig nicht an das internationale Schienennetz angebunden sein.

## **8. Umweltaspekte**

Der Flugverkehr wird als ein maßgeblicher Faktor der Belastung der Atmosphäre mit Schadstoffen und klimawirksamen Gasen angesehen.

Realistisch betrachtet kann nur die Verlagerung von Kurzstreckenflügen auf die Schiene eine Reduzierung des Flugverkehrs bewirken. Dafür aber existieren am Standort Sperenberg, aufgrund seiner Lage und Schienenanbindung, sehr gute

Voraussetzungen; dieser Fakt schlägt sich auch in den erwarteten Passagierprognosen nieder, die in Sperenberg niedriger ausfallen.

In den Unterlagen zum ROV wird von einer Endausbaustufe des BBI mit 4 Start- und Landebahnen ausgegangen. Die Landesplanerische Beurteilung hingegen begrenzt den künftigen Flughafen auf 2 Start- und Landebahnen, die letztendlich bei Schließung der drei innerstädtischen Flughäfen die zur Zeit vorhandenen 6 Start- und Landebahnen ersetzen könnten. Durch die Konzentration des Flugverkehrs auf nur einen Standort, außerhalb der Stadt, besteht die Möglichkeit, durch Entsiegeln der jetzigen Start- und Landebahnen den sensiblen Wasserhaushalt des Ballungsraumes zu verbessern.

Gemäß den Gutachtenunterlagen zum ROV ist bei einem Standort Sperenberg eine Fläche von 1.600 ha Wald zu roden, die überwiegend aus Kiefernmonokultur besteht und nach Meinung von Forstleuten keinen größeren ökologischen Wert hat.

Durch fast 100-jährige militärische Nutzung ( erst als Artillerieschießplatz und dann als Militärflug- und Truppenübungsplatz der sowjetischen Streitkräfte ) erfordert die unumgängliche Altlastensanierung ohnehin einen Eingriff in das Ökosystem. Obwohl der Wert eines Waldes nicht von der Anzahl der Bäume abhängig ist, muß richtiggestellt werden, daß nach Angaben der Forstplanung Landesanstalt Potsdam in Sperenberg ca. 6,5 Mio Bäume zu roden wären und nicht 22 Mio.

Die in Sperenberg erforderlichen Eingriffe in die Natur sind gemäß der Landesplanerischen Beurteilung an anderer Stelle auszugleichen.

### **9. Schlußfolgerungen**

Die zahlreichen zur Planung des BBI erarbeiteten Gutachten zeigen sehr detailliert die Vorteile eines Flughafenneubaus außerhalb des Berliner Autobahnringes. Eine Entscheidung gemäß den Empfehlungen der Landesplanerischen Beurteilung hätte einen zukunftsweisenden Effekt und könnte verhindern, daß alle 40 Jahre über einen neuen Flughafenstandort nachgedacht wird. Kurzfristige finanzielle Vorteile als auch Grundstücksspekulationen sollten im Interesse einer auch späteren Generationen dienenden Entscheidung keine Rolle spielen.

Berlin, 16. 05. 1995

## Zusammenstellung der Unterschriften

Das Positionspapier vom 16.05.1995 wird getragen mit den Unterschriften der Bürgermeister, der Gemeinderäte, der ÖTV und der Bürgergruppen von,

dem Bürgermeister von Berlin -Köpenick  
dem Bürgermeisterkandidat der SPD Neukölln  
dem Vorsitzenden der SPD Fraktion in der BVV-Neukölln  
dem Bürgermeister von Berlin - Pankow  
dem Bürgermeister von Berlin - Reinickendorf  
dem Bürgermeister von Berlin - Spandau  
dem Bürgermeister von Berlin - Treptow  
dem Bürgermeister von Berlin- Tempelhof

dem Bürgermeister von Blankenfelde  
dem Bürgermeister von Eichwalde  
dem Bürgermeister von Erkner  
dem Bürgermeister von Gosen  
dem Bürgermeister von Groß-Kienitz  
der Bürgermeisterin von Grünheide  
dem Bürgermeister von Kiekebusch  
dem Bürgermeister von Mahlow  
dem Bürgermeister von Neu -Zittau  
dem Bürgermeister von Rotberg  
dem Bürgermeister von Selchow  
der Bürgermeisterin von Waltersdorf  
der Bürgermeisterin von Waßmannsdorf  
dem Bürgermeister von Zeuthen

dem Gemeinderat von Schulzendorf

der CDU von Schulzendorf  
der SPD von Schulzendorf

dem Bürgerbündnis von Schulzendorf

der ÖTV von Berlin  
der Bürgerinitiative Berlin-Brandenburg e.V. i.G.  
und Bürgerbewegung Berlin-Bohnsdorf e.V. i.G.

dem Koordinierungskomitee der Initiativgruppe der Bürgerbewegung  
Berlin-Brandenburg  
dem Umweltkreis der ev. Kirchengemeinde Müggelheim  
der Bürgerbewegung Berlin-Brandenburg  
der Bürgerinitiative Bürgerinnen und Bürger gegen das Luftkreuz auf  
Stadtflughäfen Berlin Tegel  
der Naturschutzbund Deutschland, Landesverband Berlin,  
Bezirksgruppe Köpenick  
der Bürgerverein Berlin-Wilhelmshagen e.V.