

## Schutzgut Mensch und Demokratie

**Im Zeitraum von 1991 bis 2002 war Dr. Manfred Marz als Vertreter des Bezirksamtes Köpenick, später Treptow-Köpenick, sowohl in der Fluglärmkommission Schönefeld als auch an den Standortsuchverfahren, am Mediations-, Raumordnungs- sowie am Planfeststellungsverfahren für den Flughafen Berlin Brandenburg International (BBI) beteiligt. Aus erster Hand kann er so die damaligen Planungsvorgänge zusammenfassen.**

Im Zeitraum von 1991 bis 2002 war ich als Vertreter des Bezirksamtes Köpenick, später Treptow-Köpenick, sowohl in der Fluglärmkommission Schönefeld als auch an den Standortsuchverfahren, am Mediations-, Raumordnungs- sowie am Planfeststellungsverfahren für den Flughafen Berlin Brandenburg International (BBI) - heute BER - beteiligt und habe die Interessen des Bezirks vertreten.

Im Jahr 1991 gaben die politischen Vertreter von Berlin und Brandenburg für die Planung und den Bau eines hauptstadtgerechten Flughafens folgende Prämissen vor:

- Die Lage sollte südlich von Berlin sein und eine Abfertigung von mehr als 20 Mio. Passagieren pro Jahr ermöglichen.
- Der Standort sollte an das regionale und überregionale Bahnnetz sowie an Bundesautobahnen und das regionale Straßennetz angebunden werden.
- Die Anbindung des Flughafens an das Internationale Flugnetz (Drehkreuzfunktion) und damit im Zusammenhang stehend der 24-Stunden-Betrieb waren weitere Forderungen.
- Durch den Bau des neuen Flughafens sollten die Flughäfen in und an der Stadt stillgelegt werden.

Es folgten Standortsuchverfahren, in deren Ergebnis sich folgende Prioritätenliste ergab:

1. Sperenberg
2. Jüterbog-Ost
3. Borkheide
4. Tietzow
5. Jüterbog-West
6. Michelsdorf
7. Schönefeld-Süd

Darauf beschloss am 28. Juni 1993 der Aufsichtsrat der Flughafenholding für die drei Standorte Sperenberg, Jüterbog-Ost und Schönefeld-Süd ein Raumordnungsverfahren beim Land Brandenburg zu beantragen. Warum Schönefeld, fragten wir uns. Als Nullvariante, als Integrationsmodell sowie als neuer Standort sollte er in der Planung bleiben.

Im Auftrag des Landes Brandenburg (Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr) begann (im Juli 1993) darauf auch ein Mediationsverfahren, das heißt ein regionales Flughafen-Forum. Parallel und rechtlich unabhängig sollte ein Bürgerdialog zum Raumordnungsverfahren durchgeführt werden. Beauftragt wurde dazu das Zentrum für Umweltkonfliktforschung und –management (Mediator GmbH)

an der Carl von Ossietzky Universität Oldenburg unter Leitung von Prof. Horst Zillessen.

Dem Flughafen-Forum gehörten an

- die Verwaltung (Bundesministerium für Verkehr, Ministerien des Landes Brandenburg, die Berliner Senatsverwaltung und Ämter aus Brandenburg und Berlin),
- die Wirtschaft (Industrie und Handelskammern aus Berlin und Potsdam),
- Vereine ( BVBB, Gewerkschaft ÖTV),
- Bürgerinitiativen (Sperenberg) und
- die Flughafenholding BBF.

Mir wurde die Ehre zuteil, als Vertreter der Verwaltung die Interessen des Bezirks Köpenick in das Verfahren einzubringen.

Das Raumordnungsverfahren wurde am 17.11.1994 abgeschlossen. Das Ergebnis lautete: Die Standorte Sperenberg und Jüterbog-Ost sind als gleichrangig anzusehen und mit den Bewertungsgrundlagen der Landesplanung und des Umweltschutzes unter Beachtung von Maßgaben vereinbar. An beiden Standorten kann das Projekt einen bedeutenden Entwicklungsschub für diese strukturschwachen Regionen bedeuten. Zudem werden ehemalige Militärf Flächen genutzt, deren Altlasten im Zuge der Bauarbeiten saniert werden können. Die Anbindungsmöglichkeiten an das IC/ICE-Netz ermöglichen eine Verlagerung von Kurzstreckenflügen auf die Schiene. Befürchtete Umweltbeeinträchtigungen können bei entsprechender Planung auf ein Mindestmaß beschränkt, vermieden, zumindest aber ausgeglichen werden. Der Standort Schönefeld-Süd entspricht nicht den raumordnerischen Belangen des Landes Brandenburg und ist auf Grund der Lärmbelastung von 30.000 Menschen und unumkehrbaren Umsiedlungen unter keinen Maßgaben akzeptabel. Weder der Weiterbetrieb der jetzigen drei Berliner Flughäfen (Nullvariante), noch der vorrangige Ausbau von Schönefeld (Integrationsmodell) können auf Grund der enormen Belastungen der Bevölkerung als Alternative für den neuen Flughafen gelten. (Diese Bewertung kann im Zusammenhang mit dem Bürgerdialog gesehen werden.)

Am 27.03.1995 fasste das Bezirksamt Köpenick einstimmig den Beschluss, dass die Standortentscheidung entsprechend dem Raumordnungsverfahren zu erfolgen hat. Der Flughafenneubau in Schönefeld-Süd, das Integrationsmodell sowie die Nullvariante für Gesamt-Berlin wurden abgelehnt.

Wie ging es nach Abschluss des Raumordnungsverfahrens im Mediationsverfahren weiter?

Das Forum trat wie bisher monatlich zusammen. Anfangs waren die Beteiligten zerstritten, aber auf der 21. Sitzung des Flughafen-Forums am 05.09.1995 wurde eine Resolution verabschiedet:

1. Die politischen Entscheidungsträger sollten alsbald einen Beschluss zum Standort des Flughafens BBI herbeiführen.
2. Die im Bürgerdialog erarbeiteten Erkenntnisse sollten bei der Entscheidung berücksichtigt werden.

Die Erkenntnisse sind in einem Zwischenbericht, vorgelegt Ende 1995, festgehalten:

- Wir brauchen einen hauptstadtgerechten Flughafen, wodurch direkte Flugverbindungen von Berlin in die ganze Welt möglich werden. Uneingeschränkter 24-Stunden-Betrieb (Voraussetzung für die Drehkreuzfunktion), Anbindung an das IC/ICE-Streckennetz (um Kurzstreckenflüge auf die Schiene zu verlagern), weitgehende Finanzierung durch privates Kapital sind notwendig.
- Die Wirtschaft, vertreten durch die IHK, plädiert eindeutig für Sperenberg.
- Die Flughäfen in Tegel, Tempelhof und Schönefeld sind aus Sicherheitsgründen und auf Grund der Lärmbelastigungen untragbar. Bei einer Entscheidung für diese (oder einem von ihnen) ist mit erheblichen Kosten für die Betreiber, Beschränkungen des Flugverkehrs und rechtlichen Auseinandersetzungen zu rechnen.
- Schönefeld-Süd erfordert die Umsiedlung von Menschen, was bei der Alternative Sperenberg als unverhältnismäßig anzusehen ist.
- Nur die Bürgerinitiative Sperenberg lehnt die Errichtung von BBI in Sperenberg ab, da sie den Wald gefährdet sieht. Sie ist für die Schließung von Tegel und Tempelhof. Schönefeld soll ausgebaut werden, maximal mit einer zusätzlichen Start- und Landebahn.

Nachdem die Resolution und die Ergebnisse des Mediationsverfahrens an den Bundesverkehrsminister Wissmann (CDU), an den Regierenden Bürgermeister von Berlin Diepgen (CDU) und den Brandenburger Ministerpräsidenten Stolpe (SPD) als Gesellschafter der Berlin Brandenburger Flughafen-Holding GmbH übergeben worden waren, verständigte man sich am 28.05.1996 auf folgenden Konsensbeschluss:

- Der Standort Schönefeld wird als Single-Flughafen unter Nutzung der vorhandenen Flughafeneinrichtungen entwickelt (Integrationskonzept).
- Eine weitere parallel zu betreibende Start- und Landebahn muss gebaut werden.
- Eine Privatisierung wird von den Gesellschaftern eingeleitet.
- Der Standort Schönefeld muss durch ein Planfeststellungsverfahren Rechtssicherheit bekommen.
- Die Planfeststellung erfolgt durch das Land Brandenburg.
- Nach der rechtskräftigen Planfeststellung wird der Flughafen Tempelhof geschlossen.
- Tegel wird spätestens mit Inbetriebnahme der neuen Start- und Landebahn in Schönefeld geschlossen.
- Schönefeld wird an das überregionale Bahnnetz angeschlossen, bekommt eine ICE-Anbindung.

Warum wurde so entschieden? Dafür gab und gibt es drei Gründe:

- Der Bundesverkehrsminister Wissmann war in den Aufsichtsräten der Flughäfen Frankfurt und München und wollte verhindern, dass im Osten ein weiteres Drehkreuz entsteht. Mit dem Standort Schönefeld soll ein Flughafen geschaffen werden, der nur eine Zubringerfunktion hat.

- Die LPG-Bauern hatten nach 1990 ihr zu Schönefeld benachbartes Ackerland an eine Liechtensteiner Schwindelfirma für 300.- DM pro Quadratmeter verkauft. Berlin und das Land Brandenburg haben dieses Land in Erwartung eines Flughafenausbaus zurückgekauft, wofür hohe Zinsen gezahlt werden müssen.
- Der Bau eines Flughafens in Sperenberg einschließlich der Verkehrsanbindung hätte circa 8 Milliarden DM gekostet, woran der Bund im hohen Maße beteiligt worden wäre. Man wollte nicht, dass so eine hohe Investitionssumme in den Osten fließt.

Diese drei Gründe habe ich mir nicht ausgedacht, sondern sie wurden vom Aufsichtsrat des Flughafens Schönefeld und später im Planfeststellungsverfahren, das im Jahre 2000 folgte, betont.

Was passierte nach dem Konsensbeschluss?

1. Es gab keinen Bürgerdialog mehr, wie der folgende an mich gerichtete Brief von der Universität Oldenburg beweist:

„Sehr geehrter Herr Dr. Marz, mit Schreiben vom 11. November 1996 hat uns der Vorsitzende der Flughafenholding mitgeteilt, dass eine Fortführung des Bürgerdialogs durch MEDIATOR nicht mehr vorgesehen ist. Wir müssen uns also zu unserem Bedauern von Ihnen verabschieden. Wir wollen aber nicht versäumen, Ihnen für die rund 3 ½ jährige Zusammenarbeit herzlich zu danken. In unzähligen Diskussionen haben Sie bewiesen, dass Ihnen die Region am Herzen liegt und Sie eine konstruktive Debatte über die Flughafenpläne führen wollen. Wir wünschen Ihnen auch weiterhin die Möglichkeit offen, konkret und kritisch verhandeln zu können.“

2. Der Regierende Bürgermeister von Berlin Diepgen machte sich selbst zum Vorsitzenden des Aufsichtsrates vom Flughafen Schönefeld, um jede Kritik am Konsensbeschluss zu unterbinden.

3. Die Privatisierung ist ausgeblieben. Aber die Privatisierungsabsichten in den Jahren 1998 bis 2003 hatten aus heutiger Sicht einen negativen Einfluss auf die Flughafenplanungen.

4. Die Deutsche Bahn AG hat dem ICE-Anschluss nicht zugestimmt.

5. In den Jahren 1996 bis 1998 wurden ein Landesentwicklungsplan zur Standortsicherung Flughafen Schönefeld (LEP SF) und ein Landesentwicklungsplan engerer Verflechtungsraum (LEP eV) erarbeitet und von den Brandenburger Behörden bestätigt. Der LEP eV wurde am 24.08.2001 vom Oberverwaltungsgericht Frankfurt/Oder aufgehoben, da keine Standortabwägungen erfolgt waren. Das hatte keine Bedeutung für den Planfeststellungsbeschluss! Der LEP SF stand im Jahre 2002 in der Kritik des Landesverfassungsgerichtes, da eine Verletzung des Grundgesetzes vorlag.

6. Für den Ausbau des bestehenden Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld ist in das Planfeststellungsverfahren eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) zu integrieren. Eine Absteckung des Untersuchungsrahmens erfolgte am 26.03.1998 in Potsdam.

Wir bemängelten, dass der Bezirk Köpenick im Untersuchungsrahmen der UVP unzureichend berücksichtigt wurde und forderten deshalb eine Erweiterung des Untersuchungsraumes für alle Schutzgüter. Dies bedeutete konkret, dass Langzeituntersuchungen von Schadstoffemissionen im Köpenicker Wald- und Seengebiet sowie Lärmmessungen in den betroffenen Ortsteilen durchgeführt werden müssen. Darüber hinaus wurden langzeitliche Gesundheitsuntersuchungen gefordert, damit notfalls ein Warnsystem aufgebaut werden kann.

7. Die Fluglärmkommission Schönefeld hat sich am 06.11.1999 mit großer Mehrheit dafür ausgesprochen, dass eine erneute Überprüfung der politischen Entscheidung zur Standortfrage des Großflughafens in Schönefeld notwendig ist. Unter Hinweis auf unzumutbare Belastungen für die Menschen im dicht besiedelten Umfeld und unvorhersehbare Verteuerungen des Projektes wurden die politischen Entscheidungsträger aufgefordert, eine zukunftstaugliche Lösung der Berliner Flughafenprobleme zu finden.

8. Am 17.12.1999 reichte die Flughafenholding (besser die Projektplanungsgesellschaft) die Unterlagen zum Planfeststellungsverfahren Ausbau Flughafen Schönefeld beim Brandenburger Landesamt für Verkehr und Straßenbau ein. Diese Unterlagen wurden im April/Mai 2000 in den betroffenen Ortsteilen und Gemeinden ausgelegt. In der Stellungnahme des Bezirksamtes Köpenick vom 27.06.2000 heißt es zusammenfassend:

„Wir kommen zu dem Ergebnis, dass das zur Planfeststellung beantragte Vorhaben auf die Schutzgüter Menschen, Boden, Grundwasser, Luft und Klima erhebliche Auswirkungen im Bezirk Köpenick haben kann. Wir sehen, dass der Bezirk in seine ökologischen und sozialen Funktionen, die er auch für die Gesamtstadt wahrnehmen muss, beeinträchtigt wird. Das geht allerdings nicht direkt aus den Antragsunterlagen hervor, da die Belastungssituation für den Köpenicker Raum nur unzureichend dargestellt worden ist. Wir bemängeln, dass die Köpenicker Naturräume, bezogen auf die zu erwartenden Schadstoffbelastungen nicht zum Untersuchungsraum gehören. Wir sind ferner der Ansicht, dass die Gefahrenpotentiale, insbesondere für die Trinkwasserversorgung Berlins, nicht oder nicht ausreichend behandelt wurden. Problematisch ist vor allem die fehlerhafte Darstellung der Lärmauswirkungen des Flughafens auf den Bezirk Köpenick, der ein bevorzugter Wohnstandort und ein attraktiver Erholungsraum ist. Wir fordern neue und unabhängige Gutachten, die die Belastungen und Gefahren richtig bewerten. Darüber hinaus sollte auf deren Grundlage eine erneute Standortabwägung erfolgen.“

Im Einzelnen wurde von uns verlangt, dass bereits im Rahmen der Planfeststellung eine Festlegung der Flugrouten zwingend notwendig ist, da ansonsten keine Aussagen zur Betroffenheit, insbesondere in den Ortsteilen Grünau, Wendenschloß, Köpenick und Friedrichshagen, möglich sind. Wir betonten, dass der reale Einzelpegel die Kommunikation stört, den Schlaf unterbricht und zur Unbenutzbarkeit der Außenwohnbereiche führt. Uns war klar, dass der Flughafen BBI gewissermaßen ein innerstädtischer wird, da er nur betrieben werden kann, wenn der Berliner Luftraum überflogen wird.

9. Die Stellungnahme ging am 27.06.2000 an eine Anhörungsbehörde und von dort an den Vorhabensträger. Die Erwiderungen erfolgten am 16.03.2001. Darin heißt es: Der Kritik des Einwenders im Hinblick auf die Schutzgüter Menschen, Boden,

Grundwasser, Luft und Klima kann nicht gefolgt werden. Schadstoffbelastungen, wie Gefährdung von Trinkwassereinzugsgebieten, werden in den Umweltverträglichkeitsuntersuchungen ausreichend dargestellt.

10. Rund zwei Dutzend Bürgerinitiativen in Köpenick, Treptow und dem Umland kämpften seit 1996 gegen den Flughafenbau in Schönefeld. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens formulierten 67.000 Kritiker zusammen 133.000 Einwendungen. Die meisten befassten sich mit Lärm- und Schadstoffauswirkungen des Großflughafens und mangelnden Ausgleichsmaßnahmen.

11. Der schriftlichen Stellungnahme folgte dann von April bis Dezember 2001 in einem Erörterungsverfahren die Anhörung der Träger öffentlicher Belange (und der privaten Einwender). Ich möchte meine letzten Worte, die ich am 23. November 2001 in der Rathenauhalle geäußert habe, wiederholen:

„Der Bezirk Treptow-Köpenick wird als Ganzes durch den Ausbau des Flughafens in Schönefeld abgewertet. Dies betrifft vor allem den bevorzugten Wohnstandort und das Naherholungsgebiet. Nur wer die wertvollen Naturräume, die Landschaftsschutzgebiete und Naturschutzgebiete im Südosten Berlins nicht kennt oder ausschließlich Wirtschaftsinteressen verfolgt, kann solche *irrsinnigen* Planungen ins Auge fassen.

Die ausgeprägten Waldflächen und Seenlandschaften haben nicht nur Erholungsfunktionen, sondern auch eine erhebliche ökologische Bedeutung für die Gesamtstadt. Hier wird Trinkwasser aus Grundwasser bzw. Uferfiltrat für die Stadt gewonnen. Über einen Grünkeil, der sich von dem südöstlichen Umland bis in die Innenstadt erstreckt, wird Frischluft – in den Sommermonaten auch Kaltluft – in die Innenstadt geleitet. Solche Belüftungsbahnen sind außerordentlich wertvoll für das Stadtklima; andere Städte beneiden uns. Diese ökologischen Funktionen, einschließlich der genannten sozialen Funktionen, sehe ich gefährdet. Diese Sorge wird vom Bezirksamt und von vielen Bewohnern des Bezirkes Treptow-Köpenick mitgetragen. Herr Leyerle, verhindern Sie den Ausbau von Schönefeld!“

(Herr Leyerle war der Vorsitzende der Anhörungsbehörde.)

Die Einwender waren keine Flughafengegner sondern Gegner des Flughafenstandortes. Sie waren sich in einem Punkt sicher: Im Oktober 2007 wird sich nicht – wie geplant – das erste Flugzeug vom BBI erheben.

12. Dem Anhörungsverfahren folgte am 13.08.2004 der Planfeststellungsbeschluss des Ministeriums Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg. Beim Lesen der 1171 Seiten wurde deutlich, dass die Planfeststellungsbehörde befangen und in fast allen Belangen den Gutachtern gefolgt war, obwohl im Erörterungsverfahren deutlich wurde, wie schwach die Gefälligkeitsgutachten waren und man sich auf Kompromisslösungen bereits verständigt hatte. Dies soll an vier Beispielen erläutert werden.

#### Sicherheitsanalyse

Wir lesen: Die Planfeststellungsbehörde ist zu der Auffassung gelangt, dass in Hinblick auf die Flughafenanlage alle Voraussetzungen dafür geschaffen werden, um

einen sicheren Flugbetrieb zu ermöglichen. Das Argument, dass durch die Nähe besiedelter Gebiete erhebliche Schäden auftreten könnten, gilt nicht, weil der Flugbetrieb sicher ist.

Die Gutachter und die Planfeststellungsbehörde (PFB) sind nicht in der Lage, zwischen Risiko und Störfall zu unterscheiden. Mit anderen Worten: Kernkraftwerke sind sicher; wir müssen sie nicht abschalten.

Unserer Forderung nach einer Störfallbetrachtung, in der auf die Besiedlungsdichte, Besonderheiten der Infrastruktur, Auswirkungen auf die Naherholung und auf die Wasserschutzgebiete eingegangen wird, ist man nicht nachgekommen.

Stattdessen findet man im Beschluss folgende Sätze: Flugunfälle in Schönefeld stehen in keinem direkten Zusammenhang mit der Anlage des Flughafens bzw. seiner Lage. Unfälle, die sich während des An- und Abfluges ereignen, können nicht dem Flugplatz angelastet werden.

Unfassbar! Im Erörterungsverfahren wurde deutlich, dass Schönefeld ein innerstädtischer Flughafen ist, da der Betrieb unabhängig von der Windrichtung nur über Berliner Gebiet, speziell über Treptow – Köpenick, erfolgen kann. Im Zeitalter des Terrors darf es nicht erlaubt werden, einen Flughafen in einer Stadt oder in dessen Nähe anzulegen. Kein Wort darüber im Protokoll des Erörterungsverfahrens!

Notablass von Kerosin

Im Erörterungsverfahren wies ich darauf hin, dass am 18. September 2001, d.h. kurz nach dem 11. September, eine Boeing 747 – 400 der Singapur Airlines unmittelbar nach dem Start einen Bombenalarm erhielt, sofort umkehrte und wieder in Frankfurt landete. 70 Tonnen Kerosin wurden über Frankfurt abgelassen.

Das bedeutet: Nicht nur der Absturz einer Maschine, sondern auch diesem Problem muss im Zeitalter des Terrors verstärkt Bedeutung beigemessen werden. Die Wasserbehörde des Berliner Senats, die Berliner Wasserbetriebe, die Forstverwaltung und das Umweltamt Treptow – Köpenick haben gefordert, dass ein Notablass von Kerosin nicht über Wasserschutzgebieten erfolgen darf.

Die Antwort der Planfeststellungsbehörde dazu lautet: Den in zahlreichen Einwendungen erhobenen Forderungen nach Festsetzung von Lufträumen für den Treibstoffablass kann nicht nachgekommen werden. Abgesehen von der Tatsache, dass die Planfeststellungsbehörde zur Festsetzung solcher Lufträume gar nicht befugt wäre, ist eine starre Festsetzung solcher Lufträume nicht sinnvoll, da jedem Treibstoffablass ein Notfall zu Grunde liegt und Notfälle grundsätzlich eine individuelle, dem jeweiligen Einzelfall angepasste Reaktion erfordern, um potentielle Schäden so gering wie möglich zu halten.

Damit kann die Schlussfolgerung nur heißen: **Schönefeld ist der falsche Standort!**

Auflagen zur Luftreinhaltung

Das Bezirksamt Treptow – Köpenick forderte ein Programm zur Langzeituntersuchung von Schadstoffimmissionen und schlug in Absprache mit den

Forstämtern acht Messorte vor. Wir betonten, dass die bisherigen Messungen durch das Blume – Messnetz des Senats und die Messungen auf dem Flughafengelände völlig unzureichend sind. Wir befürchten, dass durch die Erhöhung von NO<sub>2</sub> und Ozon (in Kombination) chronische Schäden an Pflanzen auftreten, die den ohnehin schon kranken Wald (Waldschadensbericht 2001: nur 12% der Bäume haben keine sichtbaren Schäden) weiter schädigen und es damit zu einem weiteren Waldverlust kommt.

Was wird nun laut Planfeststellungsbeschluss realisiert? Spätestens mit Inbetriebnahme der neuen Start- und Landebahn ist im Flughafenbereich eine Messstelle zur Erfassung von CO, NO, NO<sub>2</sub> einzurichten. Diskontinuierlich sollen noch weitere Luftschadstoffe erfasst werden, aber kein Ozon.

Wenn 300.000 Flugbewegungen pro Jahr in drei aufeinander folgenden Jahren registriert werden, wird eine mobile Messung in der Umgebung des Flughafens erfolgen, die die gleichen Komponenten, wie die statische Messstelle, misst. Also auch kein Ozon! Die Begründung im Planfeststellungsbeschluss lautet: Der Entstehungsprozess von Ozon ist uns zu kompliziert. Es gibt auch keine verbindlichen Grenzwerte; irgendwann gilt auch die 22. BImSchV nicht mehr.

Unfassbar!

Lärm

- Auf Grund der verkehrlichen Nachfrage und der Funktionsfähigkeit des Flughafens Berlin – Schönefeld als internationaler Verkehrsflughafen ist es erforderlich, den Flughafen grundsätzlich auch zur Nachtzeit geöffnet zu halten, heißt es im Planfeststellungsbeschluss

Wir hatten ein Nachtflugverbot in der Zeit von 22.00 bis 6.00 Uhr gefordert!

- Die im Beschluss festgelegten Tages- und Nachtschutzgebiete orientieren sich nicht an den neuesten Erkenntnissen der Lärmwirkungsforschung und damit nicht an den im Erörterungsverfahren festgelegten Werten (Mittelungspegel 55 dB(A) bzw. 45 dB(A)).
- Schallschutz setzt ein geschlossenes Fenster voraus. Es sollen Lüfter montiert werden. Ich halte dies für unannehmbar!
- Im Planfeststellungsbeschluss gesteht man ein, daß ab 57 dB(A) Mittelungspegel eine Beeinträchtigung im Außenbereich gegeben ist, daß aber dies keine Einschränkung der Erholungseignung darstellt. Und damit liegt weder ein naturrechtlicher noch forstrechtlicher Eingriff vor, wodurch keine Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen notwendig sind.

## Zusammenfassung

Die Forderungen des Bezirksamtes Treptow- Köpenick sind im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens unberücksichtigt geblieben. Selbst die Positionen, in denen während der Anhörung Übereinstimmungen erreicht wurden, sind zu Lasten des Bezirks im Planfeststellungsbeschluss rückgängig gemacht worden. Mit anderen Worten: Den Gefälligkeitsgutachten ist ein Gefälligkeitsbeschluss gefolgt, gegen den vor dem Bundesverwaltungsgericht geklagt werden muss.

Und damit bin ich bei den juristischen Mitteln.

Das Verkehrswege-Planungsbeschleunigungsgesetz hat die Fristen für alle Planungen verkürzt und die Klagemöglichkeiten eingeschränkt. Dass der auf Gefälligkeitsgutachten basierende Planfeststellungsbeschluss nicht vom Bundesverwaltungsgericht den Investoren, die zugleich Legislative und Exekutive verkörpern, um die Ohren gehauen wurde, war für mich ein Zeichen für das Versagen der in Deutschland so gepriesenen Demokratie.

Am 16.03.2006 gab das Bundesverwaltungsgericht Leipzig grünes Licht für den Flughafen Berlin-Schönefeld – aber mit Einschränkungen des Nachtfluges: In der Kernzeit der Nacht (0.00 bis 5.00 Uhr) überwiegt das Interesse der Anwohner, von Fluglärmbeeinträchtigungen verschont zu bleiben. Auch in der Zeit von 22.00 bis 24.00 Uhr und 5.00 bis 6.00 Uhr ist nur der Flugbetrieb unbedenklich, der sich aus nachvollziehbaren Gründen nicht innerhalb des Tageszeitraumes abwickeln lässt.

Ein ergänzendes Verfahren folgte. Am 13.10.2011 entschied das Bundesverwaltungsgericht Leipzig, dass auch in den Randzeiten ohne Einschränkungen geflogen werden darf. Durchschnittlich wird es nachts 100 Flüge geben, d. h. Lärmschutz hat weniger Gewicht als das Verkehrsbedürfnis, urteilten die Richter.

Problematisch ist auch die Frage, welcher Maximalpegel in den Nachtrandzeiten einzuhalten ist und welchen Lärmschutz der Außenwohnbereich genießt. Die Lärmwirkungsforscher vertreten, im Gegensatz zum Planfeststellungsbeschluss, die Ansicht, dass Spitzenpegel von über 50 dB (A) am Ohr des Schläfers zu Aufwachreaktionen führen. Schlafstörungen treten aber bereits bei Pegeln ab 40 dB (A) auf.

### **Was kann man aus heutiger Sicht tun?**

Man muss beim Bundesverfassungsgericht und beim Europäischen Gerichtshof gegen die Verletzung der Menschenrechte klagen. 200.000 Menschen sollen für einen wirtschaftlichen Zweck geopfert werden.

Vor allem muss aber dafür gekämpft werden, dass die Nachtruhe von 22.00 bis 6.00 Uhr eingehalten wird. Nur so wird verhindert, dass in Schönefeld ein „innerstädtisches“ Drehkreuz entsteht. Damit muss aber auch Tegel nicht geschlossen werden. Dies bedeutet schließlich, dass sich der Fluglärm zu gleichen Anteilen über die Stadt verteilt. Vielleicht bekommt damit Sperenberg noch eine Chance und die Zukunftsvorstellungen von Ferdi Breitbach können umgesetzt werden: Zentralflughafen für Deutschland in Sperenberg – Nachnutzung des BBI in Schönefeld.

Dr. Manfred Marz, Oktober 2012