

ZU „BIS ZU 95 NACHTFLÜGE ÜBER SCHÖNEFELD“,

6. 10., S. 7: Anwohner vor nächtlichem Lärm schützen

In der o. g. Ausgabe wurde ein Gutachten erläutert, welches den Anschein erwecken soll, dass 95 Nachtflüge am neuen BBI Schönefeld notwendig wären. Dies bedarf einer Richtigstellung, und zwar aus der Entwicklungsgeschichte des BBI Schönefeld. Seit rund 20 Jahren wurde der Bau eines Großflughafens Berlin-Brandenburg-International geplant. Hierzu wurde 1991/1992 ein Standortsuchverfahren an 93 Standorten im Berliner Umland durchgeführt, die das Kriterium 45 Minuten Fahrzeit vom Lehrter Bahnhof (heute Hauptbahnhof) erfüllen sollten.

Brandenburg hatte gegenüber allen anderen Bundesländern den Vorteil, dass auf ehemaligen sowjetischen Militärliegenschaften ein Großflughafen mit einem uneingeschränkten Nachtflugbetrieb errichtet werden kann. Im Standortsuchverfahren belegte Schönefeld hinter Sperenberg, Jüterbog/Ost, Borkheide, Tietzow, Jüterbog/West und Michelsdorf nur Platz 7. Trotzdem wurde im Raumordnungsverfahren (ROV) Schönefeld mit einbezogen. Dieses ROV ergab mit der landesplanerischen Beurteilung vom 16.11.1994, dass die Standorte Sperenberg und Jüterbog/Ost für einen Großflughafen geeignet sind, während Schönefeld/Süd infolge der großen Siedlungsdichte ungeeignet ist. Trotzdem wurde im sogenannten Konsensbeschluss von 1996 festgelegt, dass der BBI in Schönefeld gebaut wird. Im Ergebnis langwieriger Planverfahren wurde im Dezember 1999 das Planfeststellungsverfahren eingeleitet. Dieses endete mit dem Planfeststellungsbeschluss von 2004, welcher von über 3000 Betroffenen beklagt wurde.

Im Urteil des Bundesverwaltungsgerichts von März 2006 wurde zwar der Standort bestätigt, aber unter erheblichen Auflagen, u. a. zum Nachtflug. Der Antragsteller des Planfeststellungsverfahrens hatte 87 Nachtflüge in der Zeit von 22 bis 6 Uhr beantragt. Diese wurden vom Gericht für über 40 000 Betroffene im unmittelbaren Flughafenumfeld für unzumutbar angesehen. Die Gesamtzahl der vom Fluglärm Betroffenen beträgt über 100 000 Anwohner. Deshalb verfügte das Gericht, dass von 0 bis 5 Uhr grundsätzlich keine Flüge durchgeführt werden dürfen und in den Randzeiten in einem ergänzenden Planfeststellungsverfahren eine neue Regelung erfolgen muss. Hierzu wurden klare Vorgaben gemacht, nämlich den Nachweis, dass diese Flüge am Tage nicht stattfinden können ... Schließlich muss der Vorteil der Stadtnähe erhebliche Betriebsbeschränkungen berücksichtigen. Das nun von der Landesregierung in Auftrag gegebene ergänzende Gutachten für den Bedarf berücksichtigt in keiner Weise die Auflagen des Gerichtes. Die Lärmschutzinteressen der Anwohner werden überhaupt nicht berücksichtigt.

Bernd Habermann

Vorsitzender Fluglärmkommission Berlin-Schönefeld