

Dipl.-Ing. Bernd Habermann  
Mitglied der Bundesvereinigung  
gegen Fluglärm  
Wilhelm-Busch-Straße 6  
15827 Blankenfelde-Mahlow

Blankenfelde, am 31.01.2014

*Nachfolgend meine Kenntnisse aus über 15jähriger aktiver Beschäftigung mit dem Thema Flughafen Berlin-Brandenburg International (BBI) als Bürgermeister von Blankenfelde, langjähriges Mitglied der Fluglärmkommission Schönefeld (davon 6 Jahre als Vorsitzender der FLK), ehemaliges Mitglied der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Fluglärm Kommissionen (ADF), Ortsvorsteher von Blankenfelde und Mitglied der Bundesvereinigung gegen Fluglärm.*

## **C h r o n i k   d e s   F l u g h a f e n s Berlin-Brandenburg-International (BBI)**

### **I n h a l t s v e r z e i c h n i s :**

1. Voraussetzungen für den Bau eines Großflughafens
2. Standortsuchverfahren
3. Raumordnungsverfahren
4. Konsensbeschluss vom 28.05.1996
5. Landesentwicklungspläne (LEP eV, LEP SF, LEP FS)
6. Planfeststellungsverfahren mit Planfeststellungsbeschluss vom 13.08.2004 und Beschluss des Bundesverwaltungsgerichtes vom 16.03.2006
7. Baubeginn und Probleme bei der Realisierung
8. Schlussbetrachtungen

### **1. Voraussetzungen für den Bau eines Großflughafens**

#### **1.1. Allgemeine Erläuterungen zum Luftverkehr**

In den letzten Jahrzehnten hat sich der Luftverkehr weltweit äußerst rasant entwickelt. Diese Entwicklung wird sich auch in den nächsten Jahren bzw. Jahrzehnten fortsetzen.

In Deutschland gibt es allerdings Bestrebungen, den innerdeutschen Flugverkehr bis zu einer Entfernung von etwa 500 Km auf die Schiene zu verlagern. Als Beleg für diese Feststellung wäre das Verkehrsprojekt "Deutsche Einheit Nr. 8" zu nennen, nämlich die Eisenbahnverbindung von Berlin über Halle/Leipzig, Erfurt, Nürnberg nach München. Als Fertigstellungstermin ist das Jahr 2017 geplant. Die Investitionssumme beträgt ca. 15 Milliarden EUR, die Fahrzeit von Berlin nach München beträgt dann 3,5 Stunden.

Zum Luftverkehr in Deutschland wäre kritisch zu bemerken, dass ein Luftverkehrskonzept der Bundesrepublik nicht vorhanden ist und offensichtlich bisher auch nicht geplant ist. Somit verfolgt jedes Bundesland unkoordiniert durch die Bundesregierung sein eigenes Flughafenentwicklungskonzept.

Da die meisten Flughäfen in Deutschland Stadtflughäfen sind, ist eine Erweiterung mit erheblichen Umweltproblemen verbunden. Luftverkehr ist im Zuge der Globalisierung zwar für die wirtschaftliche Entwicklung notwendig, bedeutet aber gleichzeitig durch die Lärm- und Umweltbelastungen ein schwer zu lösendes Problem.

## 1.2. Erweiterung der Verkehrsflughäfen in Deutschland

Infolge der Belastung durch Fluglärm, Kerosin und der Möglichkeit von Flugzeugkatastrophen im dicht besiedelten Flughafenumfeld ergeben sich erhebliche Schwierigkeiten bei der Erweiterung der großen Verkehrsflughäfen in Deutschland.

Hamburg ist ein Stadtflughafen. Eine größere Erweiterung könnte nur durch einen außerhalb der Stadt liegenden neuen Standort ermöglicht werden.

Düsseldorf ist ebenfalls ein Stadtflughafen mit der Besonderheit, dass hier ein absolutes Nachtflugverbot von 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr gilt.

In Frankfurt a.M. wurde der Flughafen mit den beiden Start- und Landebahnen schrittweise erweitert. Zuerst wurde unter außerordentlichem Protest der Bevölkerung und von Umweltaktivisten die Startbahn West in den Jahren 1970/1980 errichtet. Mit dieser Startbahn West wurde zwar im unmittelbaren Flughafenumfeld keine Wohnsiedlung überflogen, denn die Flugrouten führen an Mörfelden-Walldorf vorbei, jedoch ist die Belastung für neue Betroffene unübersehbar gewesen. Mit der

Inbetriebnahme der neuen Landebahn Nord-West im Jahr 2012 wurden durch die zunehmende Fluglärmbelastung erneut große Proteste hervorgerufen.

Ende der 1950er Jahre sollte der Flughafen München-Riem erweitert werden durch eine sogenannte V-Variante. Zur vorhandenen Start- und Landebahn sollte unter einem Winkel von 84 ° eine 4.400 m lange neue Start- und Landebahn errichtet werden. Das Raumordnungsverfahren für diese neue SLB lief. Am 17. Dezember 1960 streifte eine zweimotorige Propeller-Maschine der amerikanischen Luftwaffe bei dichtem Nebel die Münchener Paulskirche und stürzte in die Innenstadt. Dabei kamen nicht nur die 20 Passagiere des Flugzeuges, sondern auch noch 32 Insassen einer städtischen Trambahn ums Leben. Daraufhin wurde sofort das Raumordnungsverfahren für das "V"-Startbahnprojekt des Stadtflughafens München-Riem eingestellt. Es wurde sofort ein Standortsuchverfahren eingeleitet für einen neuen Münchener Flughafen. Für den Bau dieses neuen Flughafens erarbeitete die Bayerische Landesregierung allgemein gültige Kriterien.

### 1.3. Kriterien für den Bau eines Großflughafens

Das Bayerische Wirtschaftsministerium formulierte nach der Katastrophe vom 17.12.1960 u.a. folgende Bedingungen, die für die Standortfestlegungen eines Großflughafens zu beachten sind. Diese Bedingungen sollten sowohl für die Erweiterung bestehender Großflughäfen als auch für den Bau neuer Flughäfen gelten:

- Die Belästigung der Bevölkerung durch Fluggeräusche und ihre Gefährdung durch eventuell zur Notlandung gezwungene oder abstürzende Maschinen muss auf ein Mindestmaß beschränkt werden.
- Der Flugplatz sollte deshalb nicht in unmittelbarer Nähe von größeren Siedlungen liegen; vor allem sollten die An- und Abflugschneisen keine größeren Wohngebiete überdecken.
- Alle Geländebereiche, die beim An- und Abflugverfahren das Überfliegen von größeren, geschlossenen Wohngebieten in niedriger Höhe notwendig machen, sind auszuschließen.

#### 1.4. Bedingungen für ein Standortsuchverfahren für den Bau eines Großflughafens Berlin-Brandenburg-International (BBI)

Durch die Wiedervereinigung Deutschlands und den Beschluss des Deutschen Bundestages, Berlin zur Hauptstadt der Bundesrepublik zu entwickeln, wurde die Notwendigkeit gesehen, als Ersatz für die Stadtflughäfen Tegel, Tempelhof und Schönefeld einen internationalen Großflughafen BBI zu entwickeln.

Unter Berücksichtigung der genannten Kriterien, die in Bayern für den Bau des Flughafens Münchens II im Erdinger Moos formuliert wurden, wurden für das Standortsuchverfahren des BBI u.a. folgende Kriterien festgesetzt.

1. Zur Berücksichtigung des Lärmschutzes der Bevölkerung und der Sicherheitsansprüche der Betroffenen sollten 5 nautische Meilen vor und hinter der Start- und Landebahn, also etwa 9 Km, keine Siedlungsgebiete mit Wohnbebauung vorhanden sein.
2. Die Lage sollte außerhalb des 35-Km-Ringes um Berlin festgelegt werden.
3. Die Erreichbarkeit des Lehrter Bahnhofs (heute Berlin-Hauptbahnhof) als Zentrum des Hauptaufkommens aus Berlin sollte innerhalb von 30 Minuten mit öffentlichen Verkehrsmitteln möglich sein.

Die Standortsuche sollte flächendeckend über ein Gebiet mit dem Radius 60 Km um den als Zentralpunkt angenommenen Lehrter Bahnhof (heute Berlin-Hauptbahnhof) durchgeführt werden.

Die vertiefenden Standortbewertungen sind in den Bereichen Umwelt, Raumordnung, landseitige Verkehrsanbindung an Straße und Schiene, technische Flughafenplanung und Wirtschaftlichkeitsberechnung durchzuführen.

Die Einbindbarkeit in das Fernverkehrsnetz der Bahn und die Straßen- und Schienenanbindung sind ein wichtiges Kriterium.

## 2. Standortsuchverfahren

Die Arbeitsgemeinschaft Lahmeyer International u.a. hatten 1991/1992 im Auftrag des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Raumordnung (MUNR) und des Ministeriums für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr (MSWV) des Landes Brandenburg Standortsuchverfahren für die Errichtung eines Großflughafens BBI durchgeführt.

Die Berlin-Brandenburg Flughafenholding GmbH (BBF) verwendete diese Ergebnisse und beauftragte weitere Büros, nämlich für die Bereiche Umwelt, Raumordnung und für die landseitige Verkehrsanbindung die "Projektgruppe Berlin-Brandenburg" (Donier GmbH/WIB GmbH). Die IVB GmbH und die Ingenieurgesellschaft Haas Consult wurden als Unterauftragnehmer der "Projektgruppe Berlin-Brandenburg" für die Verkehrsplanung zur Schienen- und Straßenanbindung eingesetzt.

Die Arbeitsgemeinschaft airplan/Weidleplan, unterstützt durch Landrum & Brown führten die Arbeiten zum Technischen Flughafenkonzept durch. Für die Wirtschaftlichkeitsberechnung der ausgewählten Standorte wurde die Unternehmensberatung Arthur d. Little International tätig.

Die BBF beauftragte die o.a. Planungsbüros zu folgenden Komplexen:

- Umwelt;
- landseitige Verkehrsanbindung (Straße und Schiene);
- Technische Flughafenplanung;
- Raumentwicklung;
- Wirtschaftlichkeit.

Innerhalb des Suchraumes - Gebiet mit dem Radius von 60 Km um den Lehrter Bahnhof (heute Berlin Hauptbahnhof) - ergaben sich 93 mögliche Kernflächenstandorte. Bei der weiteren Vertiefung der Untersuchungen ergab sich dann unter Beachtung der o.a. Untersuchungsbereiche folgende Reihenfolge:

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

Insbesondere die beiden ersten Rangplätze heben sich von den übrigen in ihrer Gesamtpunktzahl heraus, der Standort Schönefeld dagegen fällt deutlich ab.

Als Ergebnis der planerischen Abwägung wurden die Standorte Sperenberg und Jüterbog/Ost und als Sonderfall Schönefeld (weil hier bereits ein Verkehrsflughafen vorhanden war) für die Einbeziehung in das Raumordnungsverfahren empfohlen.

Beim Standort Schönefeld war als großer Nachteil die hohe Lärmbelastung der Bevölkerung zu verzeichnen, der im Bereich Umwelt die größte Bedeutung zukommt. Bei der landseitigen Verkehrsanbindung hatte Schönefeld den Nachteil einer ungünstigen Schienenanbindung an das internationale Netz.

### 3. Raumordnungsverfahren

Auf der Grundlage des Ergebnisses im Standortsuchverfahren wurde ein Raumordnungsverfahren für die Standorte Sperenberg, Jüterbog/Ost und Schönefeld in den Jahren 1993/1994 durchgeführt, und zwar gemäß den gesetzlichen Vorschriften der Bundesrepublik Deutschland (Raumordnungsgesetz). Integrierter Bestandteil des Raumordnungsverfahrens war die Umweltverträglichkeitsprüfung.

Das Raumordnungsverfahren (ROV) ist ein vorbereitendes Verfahren, welches die Voraussetzung für das Planfeststellungs- und Genehmigungsverfahren ist.

Das Ergebnis des Raumordnungsverfahrens ist die Landesplanerische Beurteilung und diese ist bei allen weiteren Entscheidungen über die Zulässigkeit des Vorhabens zu berücksichtigen.

In der Landesplanerischen Beurteilung vom **16. November 1994** wurde festgestellt, die Standorte Sperenberg und Jüterbog/Ost sind für einen Großflughafen geeignet, der **Standort Schönefeld ist für einen Großflughafen ungeeignet**.

Für Schönefeld ist besonders schwerwiegend die erhebliche Belastung dicht besiedelter Gebiete durch Fluglärm. Die nächtlichen Lärmbelastungen erfordern ein Nachtflugverbot. Die Lebensqualität der Anwohner würde durch den Dauerschallpegel am Tage trotz umfangreicher Schallschutzmaßnahmen erheblich beeinträchtigt. Im Bereich des Immissionsschutzes bestehen deutliche Konflikte hinsichtlich der Lärmbelastung der Bevölkerung. Zudem macht sich die Umsiedlung von Siedlungsteilen im Flughafenumfeld erforderlich.

Der damalige Ministerpräsident Manfred Stolpe äußerte sich folgendermaßen: "Aus der politischen Verantwortung heraus, die hier auf Jahrzehnte vorausdenken muss und sich nicht an Wahlperioden orientieren kann, plädieren wir im Interesse der Gesamtregion für den Ersatzflughafen Sperenberg. Weil wir dies für die langfristig richtige Entscheidung für die Bundeshauptstadt und die gesamte Region halten, bleiben wir bei unserer Auffassung, dass wir die beiden anderen Partner Bund und Berlin mit ins Boot holen können."

#### 4. Konsensbeschluss vom 28.05.1996 und Landesentwicklungspläne

Die Bevölkerung des Landes Brandenburg lehnte im Mai 1996 die Fusion der Länder Berlin und Brandenburg ab. Diese Situation führte dazu, dass Berlin und der Bund den ursprünglich auch von ihnen unterstützten Standort Sperenberg ablehnten.

Ohne jede sachliche Begründung und unter dem Verdacht sachfremder Erwägungen sollte nun der zuvor ungeeignet eingestufte Flughafenstandort Schönefeld politisch durchgesetzt werden.

Der Konsensbeschluss wurde am **28. Mai 1996** in der "gemeinsamen Empfehlung des Bundesministers für Verkehr (Matthias Wissmann), des Regierenden Bürgermeisters von Berlin (Eberhard Diepgen) und des Ministerpräsidenten des Landes Brandenburg (Manfred Stolpe) zum Flughafenkonzept Berlin-Brandenburg" gefasst.

In diesem Konsensbeschluss wird trotz der 1994 festgestellten Nichteignung des Standortes Schönefeld für den Großflughafen BBI festgelegt, dass der BBI nun doch in Schönefeld zu errichten ist.

Der Konsensbeschluss enthält u.a.: Die Gesellschafter der BBF beschließen einstimmig, dass eine Privatisierung der BBF vorbereitet werden soll. Unter der Beteiligung privater Investoren soll Schönefeld als Single-Airport errichtet werden. Bereits für die 1. Investitionsphase ist die Beteiligung privater Investoren vorgesehen. Somit sollte der BBI in Schönefeld privat geplant, privat gebaut, privat investiert und privat betrieben werden (Privatisierungskonzeption der Gesellschafter). Berlin beabsichtigte mit Unterstützung des Bundes die Verlängerung der U-Bahn-Linie 7 bis zum Terminal-Bereich vorzunehmen.



## 5. Landesentwicklungspläne (LEP eV, LEP SF, LEP FS)

Um den durch den Konsensbeschluss vom 28.05.1996 festgelegten Standort Schönefeld rechtssicher zu machen, wurden von der Landesregierung Brandenburg Gesetze und Verordnungen erlassen, und zwar als Landesentwicklungsprogramm und Landesentwicklungspläne.

Am **01.03.1998** trat als Gesetz des Landes Brandenburg das Landesentwicklungsprogramm **LEPro** in Kraft. Der § 19 Abs. 11 LEPro legt fest: Schönefeld ist als Single-Standort für einen Internationalen Verkehrsflughafen zu entwickeln. Die Gemeinde Blankenfelde reichte eine Verfassungsbeschwerde gegen LEPro ein, zuerst in einfacher und dann auf Anforderung des Landesverfassungsgerichtes zusätzlich in 9facher Ausfertigung. Diese Beschwerde wurde jedoch infolge Verfristung abgewiesen, weil nicht der Termin der Inkraftsetzung LEPro (01.03.1998) als Bezugstermin gewertet wurde, sondern der Termin des Staatsvertrages Berlin-Brandenburg vom 07.08.1997 !!!

**Am 02.03.1998** ging die Verordnung der Landesregierung über den gemeinsamen Landesentwicklungsplan für den engeren Verflechtungsraum **LEP e.V.** in Kraft, der von der Gemeinde Blankenfelde fristgerecht beklagt wurde.

Mit Urteil vom 24.08.2001 erklärte das Oberverwaltungsgericht des Landes Brandenburg die den Flughafen Schönefeld betreffende Festlegung Z.6.5.1 des LEP e.V. für **nichtig**, weil die Standortentscheidung nur auf der Grundlage des Konsensbeschlusses und ohne ordnungsgemäße Abwägung erfolgte.

Das Bundesverwaltungsgericht hatte die gegen die Nichtzulassung der Revision gerichtete Beschwerde mit Beschluss vom 07.03.2002 zurückgewiesen.

**Am 23.04.1999** trat die Verordnung der Landesregierung über den Gemeinsamen Landesentwicklungsplan Standortsicherung Flughafen **LEP SF** vom **18.03.1999** in Kraft. Im Normenkontrollverfahren legte das Oberverwaltungsgericht Brandenburg dem Verfassungsgericht des Landes Brandenburg die Frage zur Entscheidung vor, ob § 19 Abs. 11 LEPro 1998 mit der Brandenburgischen Verfassung vereinbar sei? Es kam in dieser Frage zu keiner Entscheidung, weil die Länder Berlin und

Brandenburg sich veranlasst gesehen hatten, neue Rechtsgrundlagen für die Flughafenentwicklung zu schaffen.

Mit Verordnungen vom **28.10.2003** haben die Länder Berlin und Brandenburg den Landesentwicklungsplan Flughafenstandortentwicklung **LEP FS** beschlossen. Mit Normenkontroll-Urteil des Oberverwaltungsgerichtes des Landes Brandenburg vom **10.02.2005** wurde der LEP FS insgesamt für unwirksam erklärt (Klage der Gemeinden Blankenfelde-Mahlow, Großbeeren, Eichwalde, Schulzendorf).

Das Bundesverwaltungsgericht hatte später im Urteil vom 16.03.2006 das Urteil des OVG Frankfurt/Oder zum LEP SF aufgehoben.

Infolge der gescheiterten Landesentwicklungspläne LEP e.V., LEP SF und LEP FS sollte der Planfeststellungsbeschluss durch ein geändertes Gesetz gesichert werden. Mit dem am **01.11.2003** in Kraft getretenen Staatsvertrag wurde der **§ 19 Abs. 11 LEPro neu gefasst**.

Mit dem geänderten § 19 Abs. 11 LEPro neu sollte der Bedarf an Luftverkehrskapazitäten nunmehr innerhalb des bestehenden Flughafensystems gedeckt werden, insbesondere unter Verringerung der Lärmbetroffenheit und möglichst auf einen einzigen Flughafen konzentriert. Mit diesem Gesetz sollte der Forderung der Betroffenen in der Anhörung zum Planfeststellungsverfahren (23. April bis 11. Dezember 2001) nach Abwägungen mit Alternativstandorten Rechnung getragen werden. Als Alternativen zu Schönefeld wurden in der Anhörung die Standorte Sperenberg, Jüterbog-Ost und Stendal vorgeschlagen. Nun sah dieses veränderte LEPro geradezu absurd die ungeeigneten Standorte Tempelhof und Tegel als Alternative für eine Abwägung vor !!! Um diese Absurdität des neuen Gesetzes zu glossieren, wurde vom Verfasser dieser Chronik in seiner Einwendung vorgeschlagen, in die Alternativenuntersuchung auch als Standort die Straße des 17. Juni im Zentrum des Aufkommensschwerpunkt zu berücksichtigen. Die Siegestsäule am Großen Stern ("Goldene Else") ließe sich mit moderner Technik problemlos verschieben.

Die im neuen LEPro formulierte Zielstellung sollte offensichtlich das notwendige Raumordnungsverfahren ersetzen, also trivial vom Laien formuliert: Landesrecht (LEPro, LEP SF) bricht Bundesrecht (Raumordnungsverfahren nach ROG).

## **6. Planfeststellungsverfahren mit Planfeststellungsbeschluss vom 13.08.2004 und Beschluss des Bundesverwaltungsgerichtes vom 16.03.2006**

Am 17.12.1999 hat die Flughafen-Berlin-Schönefeld GmbH, eine Tochtergesellschaft der Berlin-Brandenburg Flughafenholding, den Planfeststellungsantrag für das Flughafenprojekt Berlin-Brandenburg-International (BBI) am Standort Schönefeld beim Landesamt für Bauen, Verkehr und Straßenwesen Brandenburg (LBVS) eingereicht. Mit diesem Termin 17.12.1999 wurde die Frist 31.12.1999 für die Anwendung des Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetzes gerade noch eingehalten, wonach Klagen nur in einer Stufe, also nur beim BVerwG verhandelt werden. Der Antrag umfasste über 800 Zeichnungen und Pläne sowie eine Vielzahl von Gutachten, zusammengestellt in 49 Aktenordnern. Diese Antragsdokumentation wurde in der Anhörungsbehörde (LBVS) formal - nicht inhaltlich - auf Vollständigkeit, Widerspruchslosigkeit, Verständlichkeit und Erkennbarkeit der Betroffenheit geprüft. Daraufhin wurde eine umfassende Überarbeitung durch den Träger des Vorhabens veranlasst.

Am 14.02.2000 wurden 20 Ordner mit Hintergrundmaterial, wie vorbereitende Gutachten und Datensammlungen, sogenannte Y-Ordner, durch die Träger des Vorhabens bei der Anhörungsbehörde eingereicht.

Diese sogenannten Y-Ordner wurden allerdings nicht in die Auslegung einbezogen.

Die 49 Aktenordner wurden an die Auslegungsbehörden zur öffentlichen Auslegung ausgeliefert. Die Auslegung erfolgte in den betroffenen Kommunen gestaffelt vom 15.05.2000 bis zum 11.10.2000, jeweils 4 Wochen.

Am 24.05.2000 fasste die Gemeindevertretung Blankenfelde den einstimmigen Beschluss (ohne Stimmenthaltung und ohne Gegenstimme), dass Blankenfelde umzusiedeln ist, wenn in Schönefeld der Großflughafen gebaut wird. Dieser Beschluss sorgte deutschlandweit für Furore. Auf die Frage hartnäckiger Journalisten wohin denn Blankenfelde umsiedeln wolle - schließlich muss man doch wissen, wohin man umsiedeln will - antwortete der Blankenfelder Bürgermeister: "... die Umsiedlung kann in den Grunewald erfolgen. Hier bräuchten nur 4 km<sup>2</sup> Wald abgeholzt zu werden." Dieser Beschluss der Gemeindevertretung war ein politischer Beschluss. Er war genauso absurd, wie der Konsensbeschluss vom 28.05.1996,

einen internationalen Großflughafen in ein dicht besiedeltes Wohngebiet zu setzen. Der Beschluss wurde vom Amtsdirektor des Amtes Blankenfelde-Mahlow an die Landesregierung Brandenburg übermittelt.

Im Anhörungsverfahren zur Planfeststellung wurden von den Betroffenen 133.684 Einwendungen fristgerecht an die Anhörungsbehörde eingereicht.

Auf der Grundlage der Einwendungen der Betroffenen und der Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange erfolgte dann die Erörterung bei der Anhörungsbehörde, zunächst vom 23.04.2001 bis 10.05.2001 im Seebad-Casino Rangsdorf mit den Trägern öffentlicher Belange und danach mit den betroffenen Bürgern und Kommunen bis 11.12.2001 in den Rathenau-Hallen, Wilhelminenhof-Straße in Oberschöneweide vor 5000 Stühlen und 7 großen Video-Wänden. Kritisiert wurde in dieser Erörterung **u.a. der ungeeignete Standort, die Nichtbeachtung des Katastrophenschutzes, die Gesundheitsgefährdung durch Fluglärm und Kerosin und der Wertverlust der Immobilien.** Besonders eindringlich kritisierte Herr Professor Bechmann vom Institut Synergetik und Ökologie (SYNÖK-Institut) aus Barsinghausen die unvollständigen Umweltunterlagen im Planfeststellungsantrag. Es fehlte die vom EU-Recht geforderte Alternativenprüfung und -abwägung. Die Lärmproblematik wurde ungenügend aufbereitet und es erfolgte nur eine oberflächliche Auseinandersetzung mit dem Unfall- und Havarie-Risiko. Durch den Standort Schönefeld werde der gesamte Luftraum von Tempelhof im Norden bis Zossen im Süden, von Erkner im Osten bis Potsdam im Westen gnadenlos verlärm. Im Süden Berlins entstehe so ein "Lärmriegel".

Da im Erörterungsmarathon von den Betroffenen vor allem die Standortfrage kritisiert wurde, wurde von den Trägern des Vorhabens eine ergänzende schriftliche Stellungnahme zur Standortwahl am 17.04.2003 zunächst an die Planfeststellungsbehörde und dann am 07.05.2003 an das LBVS als zuständige Anhörungsbehörde weitergeleitet.

Dazu erfolgten von Mai bis August 2003 zeitlich gestaffelte Auslegungen. 125.283 Einwendungsschreiben wurden zu dieser Standortalternativendarstellung eingereicht. Eine Erörterung dieser Einwendungen vor der Anhörungsbehörde erfolgte nicht.

Im **Planfeststellungsbeschluss vom 13.08.2004** wurde der Standort Schönefeld als Standort für den neuen Flughafen Berlin-Brandenburg-International festgesetzt, und zwar mit der Verlängerung der alten südlichen Start- und Landebahn als neuer Nord-Bahn auf 3.600 m und dem Bau einer neuen Süd-Bahn mit 4.000 m Länge in einem Achsabstand von 1.900 m und bei einem Bahnversatz von 1.250 m in westlicher Richtung. Die mit diesem Vorhaben verfolgten Planziele wurden auf 30 Mio. Passagiere pro Jahr festgelegt. Ein generelles Nachtflugverbot war nicht vorgesehen. Das Schutzziel für das Tagesschutzgebiet (Dauerschallpegel von 60 dBA) war so definiert, dass in den Wohnräumen keine höheren Maximalpegel als 55 dBA bei geschlossenen Fenstern auftreten dürfen.

Nach der Auslegung des Planfeststellungsbeschlusses in der Zeit vom 06. bis zum 20. September 2004 haben Tausende Kläger bis zum 18. Oktober 2004 Klage erhoben mit der sie in der Hauptsache die Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses begehrten und hilfsweise Planergänzungsansprüche stellten.

Die Kläger wendeten insbesondere ein, es fehle an der Planrechtfertigung, die fachplanerische Abwägungsentscheidung sei fehlerhaft. Besondere Mängel liegen auf dem Abwägungsfaktor Lärm, das gesundheitliche Risiko werde ungenügend berücksichtigt. Für den nahezu schrankenlos genehmigten nächtlichen Flugbetrieb gäbe es keinen Bedarf. Die tatsächlichen Grundstückswertverluste werden nicht adäquat erfasst.

Das Vorhaben erweise sich wegen fehlerhafter Beurteilung der Raumverträglichkeit und Standorteignung als rechtswidrig. Die Standortentscheidung für Schönefeld im Vergleich zu Sperenberg ergibt eine 13fach größere und im Vergleich zu Jüterbog/Ost eine 25fach größere Zahl von fluglärmbeeinträchtigten Anwohnern. Die abwägungsfehlerhafte Standortscheidung sei rechtswidrig.

Im Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes vom **16. März 2006** wurde schließlich festgesetzt, dass der Standort Schönefeld akzeptiert wird. Hierbei wurde das Tagesschutzziel eines Maximalpegels von 55 dBA in den Wohnräumen innerhalb des Tagschutzgebietes ausdrücklich bestätigt. Jedoch wurde der uneingeschränkte Nachtflugbetrieb abgelehnt. In einem ergänzenden Planfeststellungsverfahren sollte nochmals über den Nachtflug entschieden werden, allerdings unter Maßgabe, dass

in der Kernzeit von 24:00 Uhr bis 05:00 Uhr kein regelmäßiger Flugbetrieb stattfinden darf. Das Bundesverwaltungsgericht schreibt in seiner Urteilsbegründung RN 286 (Randnote): **"Wollen sich mehr als 40.000 Personen, die Fluglärmbeeinträchtigungen jenseits der Zumutbarkeitsgrenze ausgesetzt werden, mit Maßnahmen des passiven Schallschutzes zur Abwehr erheblicher Einbußen an Lebensqualität begnügen, so wirft dies die Frage auf, wieso sich nicht auch der Vorhabenträger und die potenziellen Flughafennutzer, die für sich in Anspruch nehmen, kommerzielle Interessen und öffentliche Verkehrsbelange wahrzunehmen, bei der Verwirklichung ihrer Ziele Abstriche sollten gefallen lassen müssen. ... Die bisherige Praxis belegt indes, dass kein Flughafen um seine Existenz bangen muss, nur weil er Nachtflugbeschränkungen beachten muss."**

Schließlich wurde das ergänzende Planfeststellungsverfahren mit Planergänzungsbeschluss (PEB) vom 20.10.2009 mit Urteil des BVerwG vom 13.10.2011 abgeschlossen. Darin ist festgelegt, dass in der Zeit zwischen 23:30 Uhr und 05:30 Uhr keine planmäßigen Luftfahrzeuge starten oder landen dürfen, allerdings mit der Festlegung der üblichen Ausnahmeregelungen (Katastrophen usw.).

## **7. Baubeginn und Probleme bei der Realisierung**

Im Konsensbeschluss vom 28.05.1996 war festgelegt, dass der Flughafen BBI in Schönefeld privat zu finanzieren, zu planen, zu bauen und zu betreiben sei. Die öffentliche Ausschreibung hatte die Hochtief AG (mit Gerkan, Marg und Partner) gewonnen. Nach einem Einspruch des unterlegenen Partners IVG einigten sich Hochtief und IVG gemäß Empfehlung des Oberlandesgerichtes auf eine gemeinsame Realisierung des Vorhabens. Das Ergebnis dieser Fusion war ein unannehmbar hohes Angebot. Daraufhin entschieden die Gesellschafter der Flughafenholding den Flughafen in eigener Regie zu planen, zu bauen und zu betreiben.

Den folgenden Planungswettbewerb gewann wiederum Gerkan, Marg und Partner. Allerdings sollte in Architektengemeinschaft mit JSK die Planung erfolgen, weil ansonsten eine Vergaberüge des Unterlegenen befürchtet wurde.

Anschließend führte eine unglückliche Vergabestrategie des Bauherrn für nur einen einzigen Generalauftragnehmer, eine abermalige Bauausschreibung mit viel zu teuren Bietern und vor allem Unklarheiten über die Bauaufgabe zu Differenzen und Pannen.

Der erste Spatenstich für den Bau des neuen Flughafens Berlin-Brandenburg-International (BBI) erfolgte am **05. September 2006** mit Flughafen-Chef Dr. Rainer Schwarz, Bahnchef Hartmut Mehdorn, Berlins Regierendem Bürgermeister Klaus Wowereit, Brandenburgs Ministerpräsidenten Matthias Platzeck, Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee und Thomas Weyer, BBI-Geschäftsführer der Berliner Flughäfen. Aus diesem Führungsteam schied als erster Thomas Weyer aus, der eine wichtige Funktion am Flughafen München übernahm. Die weiteren Veränderungen sind hinlänglich aus Presse, Funk und Fernsehen bekannt. Mit dem ersten Spatenstich wurde verkündet, der BBI solle am **30.10.2011** in Betrieb gehen. Weitere Termine wurden schrittweise öffentlich angekündigt:

03.06.2012

17.03.2013

27.10.2013

Diese Termine waren politisch gewollt, aber nicht mit der Realität auf der Baustelle abgestimmt. Der Aufsichtsrat war ausschließlich mit Laien besetzt, die persönlich noch nie an der Realisierung eines großen Bauvorhabens beteiligt waren. Das Architektur-Büro erhielt 286 Planänderungsanträge und 201 Anordnungen von Leistungen, also 487 Änderungsanträge. Diese Anträge wurden vom Flughafenchef Rainer Schwarz und dem Technischen Geschäftsführer Manfred Körtgen nach Gutsherrenart angeordnet, ohne mit dem Architekten über die Konsequenzen oder bessere Lösungen zu beraten.

Ständig neue und vergrößerte Flächenanforderungen (die Brutto-Geschossfläche stieg von 200.000 Quadratmeter auf 340.000 Quadratmeter), das Einfügen einer Zwischenebene und dadurch zwanghafte Anpassungen der technischen Anlagen, Umwidmung der Nutzungen durch Reduktion der Abfertigungsflächen und Veränderung der Non-Aviations-Flächen sowie Verlegung der Fluggastbrücke für das

Großraumflugzeug A 380 führten zu gigantischen Kosten- und Terminveränderungen.

Das renommierte Projektsteuerungsbüro Drees & Sommer erkannte frühzeitig, dass der von der Politik geforderte zweite Inbetriebsetzungstermin am 03.06.2012 und die ursprünglich festgelegte Bausumme von etwas über 2 Milliarden EUR infolge der massiven Umplanungen nicht einzuhalten waren. Deshalb wurde das kompetente Büro Drees & Sommer kurzerhand aus dem Flughafengeschäft verabschiedet.

Die personelle Entwicklung endete vorläufig nach der Entlassung des Geschäftsführers Rainer Schwarz am 16.01.2013 mit Bestellung des neuen Geschäftsführers Hartmut Mehdorn am 08.03.2013.

Am 01.11.2013 erklärte der Staatssekretär Bomba des Bundesverkehrsministeriums, dass am Bauvorhaben BER 75.000 Baumängel festgestellt worden sind, von denen erst 15.000 abgearbeitet sind.

Die weitere Entwicklung des Flughafens ist aus Presse, Rundfunk und Fernsehen zu entnehmen.

## **8. Schlussbemerkungen**

Der Streit zwischen den Beteiligten am Flughafen Berlin-Brandenburg International dreht sich seit nunmehr über 10 Jahren nur um 1 Frage: Was wurde im Planfeststellungsbeschluss festgelegt? Eine prominente, neutrale Persönlichkeit, die es wirklich wissen müsste, antwortete mir auf die Frage: " ... nur der Beton wurde festgelegt ...". Diese Antwort ist zwar nicht wörtlich zu nehmen, aber gemeint sind sämtliche baulichen Anlagen beim BBI.

Streitpunkte beim BBI (das ist immer noch die offizielle Bezeichnung nach dem gültigen Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg, BER ist der internationale JATA-Code) sind sowohl der passive als auch der aktive Schallschutz für die vom Fluglärm Betroffenen im Umfeld des Flughafens.

Zum passiven Schallschutz wurde im Planfeststellungsbeschluss im verfügbaren Teil eineindeutig festgelegt, dass innerhalb des Tagschutzgebietes in den Wohnräumen



ein Maximalpegel von 55 dBA nicht überschritten werden darf. Der Flughafen legte diese Festlegung bei der Berechnung der passiven Schallschutzmaßnahmen für die Betroffenen so aus, dass ein Maximalpegel/Häufigkeitskriterium  $6 \times 55$  dBA (NAT-Kriterium) anzusetzen ist. Das bedeutet, dass 55 dBA 6 mal am Tage überschritten werden können. Mit dieser Festlegung sollten 140 Mio. EUR für den passiven Schallschutz ausgegeben werden. Eine Klage der Betroffenen vor dem Obergerverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg wurde im Eilverfahren am 25.04.2013 so entschieden, dass der im Planfeststellungsbeschluss festgelegte Maximalpegel von 55 dBA einzuhalten ist, also mit Null Überschreitung. Durch diese Umsetzung des Planfeststellungsbeschlusses ergibt sich eine erhebliche Erhöhung der Kosten für den passiven Schallschutz der betroffenen 25.500 Haushalte. Allerdings hätte durch die falsche Standortwahl eine entsprechende Summe für den passiven Schallschutz von vornherein eingeplant werden müssen.

Durch die Festlegung des OVG müssen nunmehr die gesamten Schallschutzberechnungen/Schallschutztechnische Beurteilungen und Kostenerstattungsvereinbarungen überarbeitet werden. Die Bescheide aus diesen Überarbeitungen sollen bis 31.03.2014 vorliegen.

Im Planfeststellungsbeschluss ist geregelt, dass der BBI in Schönefeld gebaut werden darf und der passive Schallschutz gemäß Verfügung zu realisieren ist. Jeder Betroffene folgert daraus, dass mit der Inbetriebnahme des BBI auch der passive Schallschutz fertiggestellt sein muss. Nunmehr sind seit dem ursprünglich festgesetzten Inbetriebnahmeterrnin 30.10.2011 über 2 Jahre vergangen, ohne dass der passive Schallschutz realisiert wurde.

Auch zum aktiven Schallschutz ergibt sich nach wie vor der Streit darüber, welche Festsetzungen der Planfeststellungsbeschluss enthält. Seitens der Betroffenen werden unter Auslegung des PFB und vor allem wegen der Standortwahl des BBI als Stadtflughafen mit dichter Wohnbebauung im Flughafenumfeld folgende Forderungen erhoben:

1. Kein Nachtflug von 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr  
(der wesentlich kleinere Stadtflughafen Tegel hat ein Nachtflugverbot von 23:00 Uhr bis 06:00 Uhr).

2. Die beantragte und genehmigte Kapazität von 360.000 Flugbewegungen/30 Mio. Flugpassagiere darf am BBI/BER nicht überschritten werden.
3. Es darf kein unabhängiger Parallelstart-Betrieb durchgeführt werden.
4. Kein Flughafen mit Drehkreuzfunktion in Schönefeld.

Die in unmittelbarer Verlängerung der beiden Start- und Landebahnen liegende Gemeinde Blankenfelde-Mahlow (Entfernung zu den SLB's 3-6 Km) lehnt entschieden eine Doppelbelastung von An- und Abflügen auf der gleichen An- bzw. Abfluggrundlinie ab. Die Belastung wäre unzumutbar und geradezu einmalig bei einem Großflughafen in Deutschland. Im Landeanflug bei Ostwindwetterlage wird Blankenfelde-Mahlow in einer Höhe von etwa 250 m überflogen, so dass diese Bereiche nicht beim Start bei Westwindwetterlage überflogen werden dürfen. Bei Verzicht auf den nicht notwendigen unabhängigen Parallelbetrieb sind Flugverfahren ohne die genannte Doppelbelastung möglich.

Da bereits mehrfach von Verbänden und Unternehmen der Wirtschaft eine Erweiterung der Kapazität angemahnt wurde, vom Bundesverwaltungsgericht allerdings in der Urteilsbegründung auf die außergewöhnliche Belastung des in Schönefeld geplanten Verkehrsflughafens hingewiesen wurde, ist die Planung für den langfristig zu erwartenden Bedarf zu beginnen. Überlegenswert wäre der kluge Gedanke von Hartmut Mehdorn, Tegel vorläufig weiter zu betreiben, allerdings in einem deutlich geringeren Umfang. Ferner ist die Zielstellung im Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg aufzuheben, dass sämtliche Flugzeuge mit einer Abflugmasse von über 14 Tonnen nur von Schönefeld starten dürfen. Billigflieger könnten von anderen vorhandenen Flughäfen starten und landen.

Jedoch muss langfristig ein Flughafenkonzept auf den Wege gebracht werden, bei welchem ein internationaler Flughafen mit Drehkreuzfunktion an einem geeigneten Standort entwickelt wird. Andere europäische Großstädte wie Paris oder London haben mehrere Flughäfen. London mit seinen 5 Flughäfen (Heathrow, Gatwick, Stansted, Luton, London City) bemüht sich mit dem Stararchitekten Sir Norman Foster zusätzlich einen internationalen Großflughafen an der englischen Ostküste langfristig auf den Weg zu bringen. Warum ist das in Deutschland nicht möglich?

Und zum Schluss wäre noch zu sagen, dass der gute Ruf der einst weltweit als vorbildlich angesehenen deutschen Ingenieurleistungen durch das Dilemma dieses Großflughafens erheblich beschädigt wurde.

Den Anlass zum Schreiben dieser Chronik gaben mir befreundete Studienkameraden mit denen ich 1957 das Bauingenieur-Studium an der TU Dresden begann und die für mich seit über zwei Jahrzehnten interessierte und kritische Begleiter bei der Entwicklung eines Großflughafens Berlin-Brandenburg-International waren.

Quellenangaben:

1. Planfeststellungsbeschluss vom 13.08.2004 (1.171 Seiten)
2. Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes vom 16.03.2006 mit Urteilsbegründung (258 Seiten)
3. Meinhard von Gerkan "Black Box BER" (Wie Deutschland seine Zukunft verbaut)
4. Oskar Vincenti -Eigenverlag- "Die Flughafen 'Ver' Planer" (Erfahrungen und Erkenntnisse am Beispiel Flughafenplanung München II)
5. Berlin Brandenburg Flughafenholding GmbH (BBF) "Ergebnisse der Standortsuche" vom 14. Juni 1993
6. Anne Habermann Diplomarbeit vom 24. Januar 2003 "Spannungsfeld zwischen Wirtschaftlichkeit eines Großflughafens und Umweltgesetzgebung"

## **Anlagen**

**Anlage 1    Standortsuche Flughafen Berlin-Brandenburg-International  
                  Vorschläge für die Standortauswahl**

**Anlage 2    Standort Sperenberg**

**Anlage 3    Standort Jüterbog Ost**