

21. März 2006

## **Zum Nachtflugverbot für Schönefeld**

Die Bundesvereinigung gegen Fluglärm hat in der Vergangenheit mehrfach darauf aufmerksam gemacht, dass ein Ausbau des Flughafens Schönefeld aufgrund der direkten Siedlungsnähe – ca. 4-5 km vor der geplanten Start und Landebahnen befinden sich Siedlungsgebiete – weder mit dem Immissionsschutzrecht noch mit den Interessen des Luftverkehrs an einem Großflughafen vereinbar erscheint. Die Bundesvereinigung hat sich schon immer für Flughafenstandorte eingesetzt, die ein Minimum an Beeinträchtigungen für Betroffene und ein Maximum an Flugbewegungen unter Berücksichtigung erforderlicher Schutzmaßnahmen ermöglichen; gerade im Umfeld Berlins gibt es weitaus geeignetere Standorte als Schönefeld.

Nachdem das Bundesverwaltungsgericht die Standortentscheidung mit der Bedingung akzeptiert hat, dass ein Nachtflugverbot einzuhalten ist, erscheint es äußerst bedenklich, dass Luftverkehrsgesellschaften und Wirtschaftsverbände dieses Votum nicht akzeptieren wollen.

Wenn Herr Hunold und andere Luftverkehrsinteressierte nunmehr zur Auffassung kommen, dass der Standort Schönefeld mit den gegebenen Einschränkungen der falsche Standort sei, so können wir dieser Auffassung nur beipflichten.

Allerdings muss es angesichts der gravierenden Auseinandersetzung, die es zum Flughafen Schönefeld gegeben hat, und in Anbetracht der Beeinträchtigungen, die Betroffenen im Umfeld des Flughafens zugemutet werden, eine eindeutige Festschreibung eines umfassenden Nachtflugverbotes geben. Alles andere würde den Rechtsfrieden in der Region gefährden und zu einer politisch nicht zu bewältigenden Unruhe führen.

Die reflexartigen Krokodilstränen der Luftverkehrswirtschaft sollten die politischen Entscheidungsträger nicht darüber hinwegtäuschen, dass die Standortentscheidung für Schönefeld noch erhebliche Folgeprobleme wie Umsiedlungen, Bauverbote und den Totalverlust eines bedeutenden Erholungsraumes mit sich bringen wird.

Sollten die am Luftverkehr Interessierten sich freiwillig bereit erklären, umfassende Um- und Absiedlungsprogramme aufzulegen und Entschädigungszahlungen für Grundstückswertverluste bereitzustellen, die Wertverluste tatsächlich ausgleichen, könnte man die Aussagen als gesellschaftlich umsetzungsfähig und relevant bezeichnen.

Da hierzu aber keine Aussagen getroffen werden, werden die politische Verantwortung Tragenden aufgefordert, Partikularinteressen der Luftverkehrsseite konsequent entgegenzutreten. Wie Beispiele in anderen großen Städten zeigen (München, Hamburg), ist ein wirtschaftlicher Luftverkehr auch bei weit gehenden Beschränkungen des Nachtflugverkehrs möglich. Auf keinen Fall akzeptabel ist die erzwungene Subventionierung des Luftverkehrs durch betroffene Bürger .

*Dr. Berthold Fuld,*

*Stellv. Vorsitzender der BVF; tel. erreichbar 0178 2928928*