



BVBB

Bürgerverein Brandenburg-Berlin e.V.

Anerkannt als gemeinnütziger Verein
Parteienunabhängig - für Bürgerrechte

BVBB-Zentrale: Wilhelm-Grunwald-Str. 48-50, 15827 Blankenfelde

Telefon: 0 33 79 / 20 14 34 · Telefax: 0 33 79 / 20 14 35

Sprechzeiten: Donnerstag 14.30 - 18.00 Uhr

www.bvbb-ev.de und www.planfeststellungsverfahren.net

Hier lesen Sie, was Sie so oder überhaupt nicht durch die Medien erfahren!

INFO 60

Blankenfelde, April 2011

Der BBI-Standort Schönefeld ist unmenschlich und muss aufgegeben werden!

Mit seinem Projektkonzept „Zentralflughafen für Deutschland in Sperenberg – Nachnutzung des BBI in Schönefeld“ beweist der BVBB, dass ein Großflughafen für die Region Berlin – Brandenburg nur am Standort Sperenberg möglich ist. Es gibt nun keine Ausreden mehr. Hier können Sie nachlesen, welche machbare und zukunftsorientierte Alternative der BVBB gegen eine falsche, politisch willkürliche und gleichzeitig menschenverachtende Standortentscheidung vorschlägt.

Was fordert der BVBB?

Der BVBB fordert unverzüglich ein Moratorium mit eingeleitetem Baustopp und Entscheidungen zur Umsetzung einer Alternative für den Neubau eines Großflughafens am richtigen Standort sowie eine sinnvolle Nachnutzung der Investitionen in Schönefeld.

Jetzt, nach Vorlage des Konzeptes müssen Politik und Unternehmen bekennen, ob sie bereit sind, Menschlichkeit vor zweifelhaften wirtschaftlichen Projekten zu stellen. Sie sind zur Aufgabe eines Projektes aufgefordert, das keine Zukunft hat, aber 200.000 Menschen und ihren Gemeinden Folgen zumutet, die unmenschlich sind.

Jetzt müssen sie beweisen, ob der Standort Schönefeld dem Standort Sperenberg überlegen ist oder nicht.

Jetzt müssen sie beweisen, ob es verantwortbar ist, über die nächsten 75 bis 100 Jahre des BBI-Betriebs am Standort Schönefeld Zehntausende Menschen einer Gesundheitsgefährdung auszusetzen, Zehntausende Kinder fluglärmkrank zu machen. 75.000 Menschen soll zugemutet werden, in schallabgedichteten Häusern mit Ventilatorenbelüftung zu leben, Kinder in Horte, KITAs und Schulen zu schicken, die in Akustikkäfige umgewandelt werden. Das bedeutet: schalldichte Räume, künstlich belüftet und befeuchtet und im Außenbereich von Spielstätten und Wohnumgebung krank machender Fluglärm im Minutentakt.

Am Anfang steht die Wahrheit – der jetzige BBI-Standort ist unmenschlich!

Keine Flugroute, kein Schallschutzprogramm und keine Propaganda über die schöne neue Welt durch den Flugbetrieb mit 360.000 Flugbewegungen/Jahr bzw. 1.000 am Tage und bis zu 113 in der Nacht können die Unmenschlichkeit vertuschen. Es wird noch schlimmer kommen. Wowereit (SPD) und Platzeck (SPD) wollen in Wahrheit bei 360.000 nicht haltmachen. Sie wollen einen Großflughafen mit weiteren Start- und Landepisten, auf dem dereinst unter Ausnutzung aller Kapazitäten bis zu 550.000 Flugbewegungen/Jahr stattfinden sollen und die ganze Region zwischen Schöneiche im Osten, Ludwigsfelde im Westen, Südberlin und Zossen (Teltow-Fläming) mit einem Lärmteppich befrachten, unter dem 200.000 Menschen leiden werden.

200.000 Menschen sollen einem wirtschaftlichen Zweck geopfert werden – und werden dafür bewusst krank gemacht.

**SO MIT UNS
NICHT**

BBI-Standortbefürworter in allen Parteien haben sich entschieden, diese Menschen einem wirtschaftlichen Zweck, dem Flugbetrieb und den Profiten aus dem Flugbetrieb, unterzuordnen. Sie verlangen von den Menschen dieses Opfer, die Gefährdung ihrer Gesundheit, ein Leben unter Fluglärm, für sicher mehr als 50.000 Menschen in Akustikkäfigen, die sie als passiven Schallschutz bezeichnen. Sie verlangen, dass - wie sie selbst zugeben - der BBI am falschen Standort von den Betroffenen akzeptiert werden soll. Ohne Not, mit politischem Starrsinn, parteipolitisch eingefärbt und mit rücksichtsloser Entschlossenheit wollen sie die Inbetriebnahme durchsetzen, natürlich mit Nachtflug. Sie wollen einen Großflughafen ohne jede Flugbeschränkung. Den hätten sie haben können und können sie noch haben, in Sperenberg (Teltow-Fläming), wenn sie bereit sind zur Menschlichkeit, zur Akzeptanz des Schutzes der körperlichen Unversehrtheit und des Eigentums, wie es den Bürgern im Grundgesetz verbrieft ist.

Eine verfassungsfeindliche Haltung ist Grundlage der Standortentscheidung

„Jeder hat das Recht auf Leben und körperliche Unversehrtheit“ (Artikel 2, Abs.2 Grundgesetz). Wer bewusst und ohne Not für das allgemeine Wohl durch politisches Handeln die Gesundheit von Menschen aufs Spiel setzt, die Gefährdung der körperlichen Unversehrtheit zur Durchsetzung von Unternehmenszielen nach Profiten befördert, ist Verfassungsfeind. Wer die Grundrechte nicht achtet, kann sich darum den Vorwurf verfassungsfeindlichen Verhaltens nicht ersparen. Wer wirtschaftliche Interessen vor Menschlichkeit stellt, ist Vertreter einer rücksichtslosen Ellenbogengesellschaft. Diesen Vorwurf können die Befürworter des BBI am Standort Schönefeld nicht widerlegen.

Das BVBB-Konzept zeigt, was menschlich und zukunftsfähig ist.

Dass es auch anders geht will der BVBB mit seinem Konzept „Zentralflughafen für Deutschland – Nachnutzung des BBI-Schönefeld beweisen. Dieses Konzept achtet die Rechte von Menschen, beweist wie und wo ein Flughafen mit Zukunftsperspektiven gebaut werden muss. Das Konzept ist ein Ausstieg und gleichzeitig ein Einstieg zu einer Großinvestition, zu Zukunftsarbeitsplätzen, guter Nachbarschaft zwischen Flugbetrieb und Anwohnern und macht frei von Entwicklungsstörungen einer Region, die durch den BBI in Schönefeld als Zukunftsregion wirtschaftlichen Zwecken geopfert wird. Es kommt auf den Widerstand der Menschen an, die Abkehr vom falschen Standort zu erzwingen. Nur dieser Widerstand entscheidet darüber, ob die Politik zur Besinnung gebracht werden kann.

Was will der BVBB beweisen

Der BVBB beweist mit diesem vorgelegten Konzept, dass sein Widerstand gegen den BBI-Standort Schönefeld nicht sinnlos ist, weil es eine menschenwürdige Alternative gegen ein unmenschliches Konzept gibt. Mit diesem Konzept zeigt der BVBB, dass eine Bürgerinitiative in der Lage ist, machbare und plausible Alternativen als Grundlage für ein detailliertes Konzept zu entwickeln. Darum erhebt der BVBB nicht den Anspruch, die Detailleistungen aufzuführen, die nur eine professionelle Planungsgesellschaft erbringen kann.

Kritikern zur Erinnerung

Es ist absehbar, dass dieses Konzept ausgerechnet von Politikern und Kritikern infrage gestellt werden wird, die über ein Jahrzehnt nicht in der Lage waren, eine machbare Alternative zur Nachnutzung der Flächen des ehemaligen Flughafens Tempelhof oder des zu schließenden Flughafens Tegel zu entwickeln. Dafür aber einen mit schweren Zukunftsbelastungen auf 100 Jahre umstrittenen Großflughafen in Schönefeld in Betrieb nehmen wollen.

Die Kritiker werden daran erinnert, dass das BVBB-Konzept seine sachliche Grundlage ausschließlich auf die Ansprüche gründet, die sie selbst bis 1996 vertreten haben. Bis dahin waren sie Vorstand und Aufsichtsrat der Berliner Flughafengesellschaft und die Landesregierung von Brandenburg nach Standortanalysen und im umfangreichsten Raumordnungsverfahren, das es je für eine Projektplanung in Deutschland gegeben hat, einig: Von allen im Detail untersuchten sechs möglichen Standorten war und ist nur einer völlig ungeeignet für einen Großflughafenstandort: Schönefeld. Für ihre folgende Entscheidung, ihre eigenen und die Erkenntnisse von Experten, Investoren und Fluggesellschaften, doch den Großflughafen am einzig ungeeigneten Standort zu bauen, gibt es bis heute keine sachlich vertretbare Erklärung. Dafür aber das Eingeständnis, eine sachfremde Entscheidung durch eine unsachliche politische Entscheidung ersetzt zu haben. Mit einer Durchsetzungswut, der Mani-

**SO MIT UNS
NICHT**

pulation von Fakten, der Vertuschung von Informationen und der Zurechtbiegung von Landesentwicklungsplänen haben sie diesen Standort mit „Gesetzeskraft“ zementiert. Die Folgen sind bekannt. Gerichtsverfahren, Bürgerproteste und die zunehmende Erkenntnis, dass diesem Pleiten-, Pech- und Pannenprojekt nie ein Segen beschieden sein wird. Eine gute Nachbarschaft zwischen Flughafen und betroffenen Anwohnern ist für alle Zeiten einer politischen Fehlentscheidung geopfert.

Das BVBB–Konzept „Zentralflughafen für Deutschland – Nachnutzung BBI Schönefeld“ ist die Alternative zum falschen Standort

BVBB Flughafenposition war und ist konsequent

Mit Vorlage dieses Konzeptes unterstreicht der BVBB erneut seine seit 1998 dargestellte Position zum Bau eines Großflughafens für die Region Berlin-Brandenburg. Mit Veröffentlichung eines BVBB-Memorandums (www.bvbb-ev.de) im Jahre 2003 hat der BVBB dargelegt, dass der Bau eines Großflughafens für die Region ein Integrationskonzept sein muss, das weit über die Landesgrenzen Brandenburgs auch zur Neuordnung von Unternehmensstrukturen der zahlreichen Betreiber von Flughäfen und Verkehrslandeplätzen führen muss. Schon diese Vorschläge des BVBB wandten sich gegen die „Kleinstaaterei“ der Flughafenpolitik, die von regionalen Egoismen und sachfremden Erwägungen der politischen Entscheidungsträger geprägt war und heute noch ist.

Das ganze Ausmaß der Standort-Fehlentscheidung rückt nun zunehmend in das Bewusstsein aller möglichen Betroffenen und neu gegründeten Bürgerinitiativen. Die Erkenntnis setzt sich durch, dass neben den bekannten von Fluglärm Betroffenen wenigstens 140.000 Bürgern weitere bis zu

100.000 Betroffene im Süden Berlins nicht nur die Fluglärmfolgen tragen müssen. Erkannt wird in den Gemeinden auch, dass der zu erwartende Lärmteppich am Südrand Berlins nicht durch Flugrouten zu vermeiden ist.

Die Botschaft des BVBB

Die geplante Inbetriebnahme des Flughafens „Berlin Brandenburg International“ (BBI Schönefeld) ist das Ergebnis einer sachfremden, politischen Standortentscheidung, die ihre Ursache in politischen Denkkategorien hat, wie sie in Berlin zur Nachwendezeit in den Jahren 1998 – 2000 vorherrschten. Nicht erst 2011 wurde deutlich, dass die Standortentscheidung den Anforderungen an einen Flughafen für das 21. Jahrhundert nicht gerecht würde. Der BBI (BER) wird kein wettbewerbsfähiger Großflughafen mit Perspektiven von Wirtschaftlichkeit und keinen Beitrag zur Stärkung des Luftverkehrsstandortes Deutschland leisten. Vor dem Hintergrund der Anforderungen an einen Flughafenneubau bleibt der BBI (BER) ein Flughafen des 20. Jahrhunderts, der für das 21. Jahrhundert nicht zukunftsfähig ist.

Zukunftsfähig für den Bedarf der Luftverkehrswirtschaft ist nur ein Deutscher Zentralflughafen am Standort Sperenberg im Landkreis Teltow-Fläming (Brandenburg, Germany).

Das BVBB-Konzept „Zentralflughafen für Deutschland – Nachnutzung BBI Schönefeld“ erfüllt alle Forderungen an eine Zukunftsfähigkeit und die Anforderungen, die die Flugbetriebswirtschaft für zukünftige Entwicklungen formuliert und gefordert hat. Diese Forderungen an die Zukunft des Luftfahrtstandortes Deutschland sind nur am Standort Sperenberg gegeben. Sie sind an keinem anderen Flughafenstandort realisierbar, ohne schwerste Störungen und weitere Belastungen für die betroffenen Regionen anderer Flughafenstandorte zu erzwingen.

Das Konzept sichert die Teilnahme des Wirtschaftsstandortes Deutschland am wachsenden Weltluftverkehr, die Wettbewerbsfähigkeit und die Raumverträglichkeit vor dem Hintergrund einer fortschreitenden Globalisierung. Es schafft zukunftssichere, qualifizierte Arbeitsplätze und herausragende Entwicklungsperspektiven für Berlin und Brandenburg. Der „Zentralflughafen für Deutschland“ ist im Gegensatz zum BBI Schönefeld ein Projekt, das der deutschen Hauptstadt angemessen ist. Gleichzeitig werden Menschen und Natur geschützt und andere Standorte von Folgen und Belastungen entlastet.

Die notwendigen Investitionen und die Betreuung sollen durch private Konsortien sichergestellt werden.

Zwang zur Absiedlung von Wohngebieten

Für den Fall des Festhaltens am BBI–Standort Schönefeld ist in Folge eine Diskussion um notwendige Absiedlungen der Regionen, die mit 60 dB(A) und mehr belastet sind, vorprogrammiert. Ebenso vorprogrammiert sind gesundheitliche Schäden der dort lebenden Menschen. Sie können mit so genannten passiven Schallschutzmaßnahmen nicht geschützt werden. Sie werden zu einem Leben in schallisolierten Wohnungen, Kinderhorten und Schulen verurteilt, da es keinen außengeschützten Aufenthaltsraum mehr gibt. Absiedlungsmaßnahmen an anderen nationalen und internationalen Flughafenstandorten belegen den Zwang zur Absiedlung zum Schutz der Gesundheit von Betroffenen des Fluglärms.

Dieser Schutz ist auch am Standort Schönefeld zwangsläufig. Betroffen sind hier insbesondere die Gemeinden Blankenfelde-Mahlow im Westen, Schönefeld, Waltersdorf, Berlin-Bohnsdorf und Berlin-Schmöckwitz im Osten des BBI. Die Kosten für die Absiedlung belaufen sich auf ca. 3,5 Milliarden.

**SO MIT UNS
NICHT**

Die Fakten erfordern zwingend eine Korrektur der Standortentscheidung „BBI Schönefeld“

Der BVBB hält es nicht für seine Aufgabe, ein bis ins Letzte ausgearbeitetes Nachnutzungskonzept vorzulegen bzw. auszuarbeiten.

Das vorgelegte Konzept erhebt nur den Anspruch auf eine plausible Darstellung von Alternativen und Möglichkeiten, deren Konkretisierung Grundlage für eine detaillierte Planung sein sollte. Es geht um die Darstellung von Zukunftsperspektiven sowohl für den Flughafenstandort Schönefeld als auch für den Flughafenstandort Sperenberg unter Berücksichtigung der Entwicklung des Weltflugverkehrs und der Raumverträglichkeit der Standorte, unter Gesichtspunkten der möglichen bzw. gewollten Entwicklung. Im Sinne des Fluglärmschutzes für die jeweils betroffene Bevölkerung hat die Frage der Raumverträglichkeit oberste Priorität. Eng verbunden mit der Raumverträglichkeit und der Entwicklung ist die Frage der Wettbewerbsfähigkeit, der Wirtschaftlichkeit, der Finanzierung und des Betriebes eines internationalen Verkehrsflughafens für Deutschland und im europäischen Raum. Voraussetzung für dieses Ziel ist der Verzicht auf den Großflughafenstandort BBI Schönefeld. Dabei geht der BVBB davon aus, dass Nachnutzung und Flughafenneubau durch private Investoren umgesetzt werden und der Steuerzahler nicht in Anspruch genommen wird. Es liegt auf der Hand, dass die Umsetzung dieses Konzeptes unvergleichlich mehr schafft als ein BBI in Schönefeld.

Das Konzept ermöglicht wegen des ausgeschlossenen Fluglärms eine gesunde Siedlungsentwicklung der Berliner Stadtbezirke im Süden und der Siedlungsbänder in den Landkreisen Teltow-Fläming und Dahme-Spreewald. Alle Naherholungsgebiete in diesen Regionen bleiben Erholungsgebiete ohne Fluglärm.

Der Standort Sperenberg löst das Problem der Bevölkerungsabwanderung, vor allem im Landkreis Elbe-Elster, dreht die Entwicklung um und stärkt gleichzeitig die Wirtschaftskraft auch dieses Landkreises.

Flughafenstandort stadtnah oder stadtfern

Zur Standortbegründung BBI Schönefeld werden immer angebliche Vorteile der Nähe des Standortes (stadtnah) zum originären Aufkommensgebiet potentieller Fluggäste hervorgehoben. Diese Behauptung leidet unter zwei Fakten. Bei einem Flughafenstandort geht es nicht um die Entfernung zum Aufkommensgebiet, sondern um die Anreisezeit und die Anreisemöglichkeiten potentieller Fluggäste mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Für Umsteigefluggäste ist der Standort des Flughafens ohne jede Bedeutung. Sie verlassen den Flughafen nicht. Das BVBB-Konzept geht davon aus, dass der Standort Sperenberg an das S-Bahnnetz (Shuttle), die Regional-Bahn, IC und ICE angebunden ist.

Beginnend mit der Anfahrtsmöglichkeit Berliner Hauptbahnhof über das „Check-in-Terminal“ Schönefeld verlängert sich die Anfahrtszeit zum „Deutschen Zentralflughafen Sperenberg“ gegenüber einer Anfahrtszeit zum „BBI Schönefeld“ um die notwendige schienengebundene Fahrzeit für eine Streckenentfernung von ca. 20 km nonstop. Die Mehr-Fahrzeit beträgt bis zu 15 Minuten.

Zwischennutzungen und Realisierungszeitraum Zwischennutzung

Es gibt zwei mögliche Alternativen:

1. Bis zur Fertigstellung der 1. Baustufe des neuen Zentralflughafens Sperenberg bleibt Schönefeld der Flughafenstandort der Hauptstadtregion, jedoch ohne eine Entwicklung zum Großflughafen. Die bisher geplante Kapazität von 360.000 jährlichen Flugbewegungen und 30 Mio. Passagieren, verbunden mit einem Nachtflugverbot, sollte nicht überschritten werden. Teile der nachfolgend beschriebenen Nutzungen könnten schon während des Betriebs des Flughafens Schönefeld am Standort Schönefeld realisiert werden.

2. Der Flughafen Tegel bleibt bis zur Eröffnung des deutschen Zentralflughafens in Sperenberg ebenso in Betrieb wie der Flughafen Schönefeld (0-Variante). Das System ist in der Lage, auch die Zuwachsraten zu bewältigen, mit denen in den nächsten 10 – 15 Jahren gerechnet wird. Jede Nachnutzungsmöglichkeit bietet insbesondere für die Zukunft eine sichere Perspektive. Berlin und die südlichen Umlandregionen werden nach 10 – 12 Jahren für immer von den Folgen des Fluglärms befreit. Während eines Übergangszeitraums wird der Flughafen Schönefeld nach Maßgabe des Bedarfs betrieben. Während dieser Zeit können die nördlichen Flächen (nördlich der Nordbahn) und das Baufeld Ost für die Nutzung als neuer Messe- und Kongressstandort und für andere sinnvolle Investitionen entwickelt werden.

Nachnutzung und Ausbau BBI-Standort Schönefeld

Sonderlandeplatz (SLP) mit ILA

Am Standort Schönefeld wird es neben der Entwicklung des Sonderlandeplatzes (SLP) für den Verkehr der Allgemeinen Luftfahrt, für den Regierungsverkehr, für Sanitätsflüge, für die Polizeihubschrauberstaffel auch weiterhin ungehindert möglich sein, die Internationale Luftfahrt-Ausstellung (ILA) regelmäßig stattfinden zu lassen.

Berliner Messe / Kongressstandort

Zusammen mit dem SLP und der ILA gewinnt der Berliner Messe- und Kongressstandort an Attraktivität und internationaler Wettbewerbsfähigkeit. Der Standort Schönefeld wird so der Kern einer positiven Standortentwicklung sein.

**SO MIT UNS
NICHT**

Gesundheitszentrum

Das Gesundheitszentrum mit Anschluss an den SLP kann bei absehbarer Fertigstellung des Zentralflughafens in Sperenberg am Standort Schönefeld schrittweise realisiert werden. Kern des Gesundheitszentrums ist eine Therapie-Großklinik nach Vorbild des Mayo-Klinik-Konzepts in den USA. Die Klinik wird Teil der Charité und Schwerpunkt des Ausbaus der medizintechnischen Entwicklung in Berlin.

Öffentliche Nutzung

Die am Flughafenstandort Schönefeld für die öffentliche Nutzung vorgesehenen Flächen bleiben auch beim Nachnutzungskonzept für die öffentliche Nutzung und für Freizeiteinrichtungen vollständig erhalten.

Forschung und Entwicklung (F+E)

Auch das neue Zentrum für F+E am Standort Schönefeld kann während der Flughafennutzung im Südbereich entwickelt und nach der Verlagerung auf den Zentralflughafen Sperenberg weiter ausgebaut werden.

Übergangszeit Schönefeld

Während eines Übergangszeitraums wird der Flughafen Schönefeld, wie in der Planfeststellung genehmigt, betrieben. Während dieser Zeit können die nördlichen Flächen (nördlich der Nordbahn) und das Baufeld-Ost für die Nutzung als neuer Messe- und Kongressstandort entwickelt werden. Durch die Vermarktung des bestehenden Messegeländes am Funkturm kann die erforderliche Fläche übernommen und neue Anlagen entwickelt werden.

Während des Flugbetriebs können auf den westlich des Flughafens gelegenen Flächen des Flughafengeländes die ersten Flächen für das Forschungs-, Entwicklungs- und Erprobungszentrum (F+E) errichtet und nach dem Umzug des Flughafens nach Sperenberg vollständig ausgebaut werden.

Dieser F+E-Standort wird in Ergänzung des erfolgreichen Standorts „Berlin-Adlershof“ entwickelt. Dabei sollen sowohl Entwicklungsaufgaben der Raumfahrt, der Luftfahrt und des Autoverkehrs bis hin zur Formel 1 entwickelt und getestet werden.

Im Zusammenhang mit dem vorgeschlagenen SLP, der ILA, dem Luftfahrtmuseum, dem Gesundheitszentrum und dem dezentralen Check-in für Sperenberg ist der Standort durch Straße und Schiene hervorragend erschlossen, so dass die Vorteile dieses Standorts für diese Nutzung evident sind. Hinsichtlich der Abschätzung der Arbeitsplatzzahlen kann unterstellt werden, dass zwar etwas weniger Arbeitsplätze am Standort entstehen werden, als dies für den Flughafen behauptet wird. Dafür werden die vorgeschlagenen Nutzungen, im Gegensatz zum Flughafen, keine vorwiegend prekären Arbeitsplätze schaffen, sondern Arbeitsplätze mit einer hohen fachlichen qualitativen Anforderung. Hinsichtlich der Kaufkraft und des Steueraufkommens wird diese Nutzung der Region

deutliche Vorteile gegenüber einer Flughafennutzung bringen.

Der SLP Schönefeld bietet die Möglichkeit der Stärkung des F+E Zentrums durch Forschungen für Luft und Raumfahrt, bietet die Möglichkeit im Zusammenhang mit der Messe der regelmäßigen und konfliktfreien Durchführung der Internationalen Ausstellung für Luft und Raumfahrt (ILA), bietet die Möglichkeit der Erschließung der Hauptstadtregion für den Verkehr der Allgemeinen Luftfahrt (GA) und wird Standort des Regierungsflughafens sein.

Der Standort Flughafen Sperenberg

Die erforderlichen Flächen für den Zentralflughafen gehören nach dem gegenwärtigen Kenntnisstand der Bundesrepublik Deutschland. Für den Deutschen Zentralflughafen Berlin Brandenburg (DZB) erfolgt ein internationaler Wettbewerb. Aufgabe des Investors, der den Zuschlag erhalten hat, wird es sein, Finanzierung, Genehmigungsverfahren, Bau und Betrieb dieses „Deutschen Zentralflughafens“ zu übernehmen. Das Flughafenlayout kann in Abschnitten, für die Abfertigung von bis zu 125 Millionen Passagieren, innerhalb der nächsten 30 Jahre realisiert werden. Für die erste Phase Finanzierung, Planung und Bau des ersten Teilabschnitts wird mit einem Zeitraum von 12 Jahren gerechnet. Damit könnte - bei einer zügigen Entscheidung und Ausschreibung - der Standort Sperenberg 2025 in Betrieb gehen.

Bei dem Projekt sollte nicht vergessen werden, dass es alle Anforderungen der Luftverkehrswirtschaft nach Stärkung und Konkurrenzfähigkeit des Wirtschaftsstandorts Deutschland erfüllt. An keinem bestehenden Flughafenstandort in Deutschland können diese Anforderungen umgesetzt werden, ohne dass erhebliche Konflikte mit den Flughafennachbarn Beschränkungen erforderlich machen.

Die dünne Besiedlung

ermöglicht mit relativ geringen finanziellen Aufwendungen die eventuell notwendige Umsiedlung der von Fluglärm Betroffenen 1.500 Anwohner. Diese wiederum ermöglicht dem Flughafenbetreiber einen **24h-Flugbetrieb** anzubieten. Damit wird nach Ansicht der deutschen Luftverkehrswirtschaft ein wesentliches Kriterium für die Konkurrenzfähigkeit des Luftverkehrsstandorts Deutschland erfüllt. Es ist nun an der Luftverkehrswirtschaft, durch Unterstützung eines raumordnerisch und regional-wirtschaftlich günstigen Standorts der deutschen Luftverkehrswirtschaft langfristige Entwicklungspotenziale und -perspektiven auch über 2050 hinaus zu geben. Kein anderer Standort in Deutschland bietet derartige Vorteile.

Mehr als 125 Mio. Passagiere

können abgefertigt, wenn es die landseitige Erschließung erlaubt und das Verkehrsaufkommen erfordern würde. Jedoch werden nach Auffassung

**SO MIT UNS
NICHT**

des BVBB bei 125 Mio. Pax/a nur 30 Mio. bis 40 Mio. Passagiere endogenes Aufkommen darstellen, 60 Mio. Pax/a Umsteigepassagiere und 25 Mio. bis 35 Mio. Pax/a exogenes Aufkommen werden aus den Einzugsbereichen anderer deutscher Flughäfen sein. Kein anderer deutscher Standort bietet derartige Potenziale!

Dieses Passagieraufkommen

löst ein Flugbewegungsaufkommen von etwa 1 Mio. jährlicher Flugbewegungen aus, die unproblematisch am Standort abgewickelt werden können. Kein anderer deutscher Standort bietet derartige Potenziale!

Auch das deutsche Frachtaufkommen

wird sich mit mehr als 3 Mio. Tonnen an diesem größten deutschen Luftverkehrsstandort konzentrieren. Etwa 1/3 wird Trucking-Fracht, 1/3 Beifracht in Passagierflugzeugen und 1/3 als Nurfracht am Standort abgefertigt. Der Standort wird 60% des deutschen Luftfrachtaufkommens übernehmen. Kein anderer deutscher Standort bietet derartige Entwicklungspotenziale! Die zu einem solchen Großflughafen gehörenden sekundären und tertiären Einrichtungen (Flugzeugwartung, Homebased-Carrier, Fuel Farm, Hotels, Kongresse, etc.) können am Standort parallel zum Luftverkehrsaufkommen entwickelt werden.

Im Konkurrenzkampf

mit den anderen deutschen und internationalen Großflughäfen übernimmt der Standort Sperenberg die dominierende Rolle bei der Erschließung des Luftverkehrsstandorts Deutschland als Transferland zwischen Amerika, Afrika und Asien und zu den innereuropäischen Destinationen. Der Flughafen wird so entwickelt, dass er im internationalen Konkurrenzkampf unter den weltweit zehn größten Flughäfen positioniert wird und konkurrenzfähig ist. Ein unbeschränkter Nachtflugbetrieb erfüllt dabei alle Forderungen der Luftverkehrswirtschaft.

Mehr als doppelt so viele Arbeitsplätze

wie am Standort Schönefeld können am Großflughafen Sperenberg entstehen. Dies ist deshalb möglich, weil die Entwicklungskapazitäten des Standorts Schönefeld absehbar begrenzt sind und dort kein konkurrenzfähiger Großflughafen entwickelt werden kann.

Die Luftverkehrswirtschaft macht neben den direkten – den auf dem Flughafen entstehenden – Arbeitsplätzen auch indirekte, induzierte und katalytische Arbeitsplätze als Folge des Flughafenbetriebs geltend. Während für den mittelgroßen Flughafen von nur 30.000 bis 60.000 Arbeitsplätzen außerhalb des Flughafens ausgegangen wird, werden, bei gleicher Betrachtungsweise, durch am Standort Sperenberg über 120.000 indirekte, induzierte und katalytische Arbeitsplätze entstehen. Von diesen Effekten wird auch der derzeitige Entleerungsraum (Bevölkerungsabwanderung) des südwestlichen Brandenburgs (Jüterbog, Luckenwalde) profitieren. Die wesentliche Ansiedlung von

Arbeitsplätzen wird aber an der Erschließungsachse entlang der B101 zwischen Berlin und dem Flughafenstandort entstehen, sodass der Raum um den bisherigen Standort Schönefeld vergleichbar, wahrscheinlich sogar durch den deutlich größeren Flughafen verstärkt an den Entwicklungspotenzialen partizipieren wird.

Unabhängiger Flugbetrieb

Mit seinem Layout ist am Standort Sperenberg ein unabhängiger Flugbetrieb (Atlanta-Version) möglich. Dieses Layout zeichnet sich dadurch aus, dass die Flugverfahren im segmented mode abgewickelt werden. Für den vorläufigen Endausbau sind zwei äußere Landebahnen und zwei innere Startbahnen vorgesehen (innere Pisten: Start, äußere Pisten: Landung).

Der Flugbetrieb kann luftseitig unabhängig erfolgen.

Weitere regionalwirtschaftliche Effekte

Wird den Gutachten der Luftverkehrswirtschaft gefolgt, entstehen außerhalb eines Flughafens nochmals ebenso viele Arbeitsplätze (indirekte, induzierte und katalytische) wie am Flughafenstandort selbst. Damit hat ein Standort Sperenberg als deutscher Zentralflughafen eine deutlich höhere regionalwirtschaftliche Bedeutung als der nur „mittelgroße“, nur mäßig entwickelbare und mit Flugbeschränkungen betreibbare Flughafen Schönefeld. Diese regionalwirtschaftlichen Auswirkungen erfassen den gesamten südlichen und südwestlichen Raum von Berlin und sind, im Gegensatz zum Standort Schönefeld nicht nur für den südlichen engeren Verflechtungsraum von Bedeutung, sondern auch für den äußeren Entwicklungsraum.

Für Planung, Genehmigung, Bau und Inbetriebnahme des Zentralflughafens Sperenberg (1. Ausbaustufe für 460.000 Flugbewegungen und 50 Mio. Passagiere) wird ein Zeitraum von 12 Jahren angenommen.

Da mit der Verlagerung des gesamten Berliner Luftverkehrsaufkommens auf den Standort Sperenberg davon auszugehen ist, dass große Luftverkehrslinien ihre Homebase nach Sperenberg verlagern und dort das zentrale Drehkreuz für Deutschland entwickeln werden, wird die 2. Ausbaustufe mit Inbetriebnahme der 1. Ausbaustufe in einem Zeitraum von fünf bis zehn Jahren realisiert werden müssen. Mit der zweiten Ausbaustufe wird der Zentralflughafen Sperenberg über eine jährliche Gesamtkapazität von ca. 950.000 Flugbewegungen und 125 Mio. Passagieren verfügen.

Erschließung

Bei der landseitigen Erschließung muss beachtet werden, dass das originäre Passagieraufkommen des Flughafenstandorts Sperenberg bei etwa 30 Mio. bis 40 Mio. Passagieren pro Jahr begrenzt sein dürfte und die überwiegende Mehrzahl (70% bis 75% der über den Flughafen Sperenberg abgefertigten Passagiere) Umsteigepassagiere sein werden. Insoweit sind die landseitigen Anlagen auf

**SO MIT UNS
NICHT**

Passagieraufkommen zu dimensionieren. Ein Bahnshuttle zwischen Berlin-Hauptbahnhof und Sperenberg und zwischen dem neuen Bahnhof Schönefeld und dem Standort Sperenberg wird einen dezentralen Check-in ermöglichen.

Derzeit wird die B 101 vierspurig ausgebaut. Da der Standort Sperenberg vorwiegend Umsteigeverkehr abwickeln wird, wird das Erschließungsnetz nicht höher belastet als ein „mittelgroßer“ Flughafen das Erschließungsnetz belasten würde. Die Anbindung des Flughafens erfolgt über eine Ausschleifung, die im Bereich des Passagierterminals auf zwei Ebenen ausgeweitet wird. Der Durchgangsbahnhof am Standort Sperenberg stellt eine oberirdische Ausschleifung aus der Strecke Berlin – Leipzig dar. Alle Personenzüge werden über den Flughafenbahnhof geführt. Eine Anbindung des Flughafens von östlicher Seite ist ebenfalls durch vorhandene Straßen und Schienen möglich.

Straße

Der bereits begonnene vierspurige Ausbau der B101 wird zügig fortgesetzt und südlich von Luckenwalde an die B 102 angebunden. Der „rückwärtige“ Teil des Flughafens (Fracht, Wartung, Fuel-Farm, Werkstätten, etc.) wird an das regionale Straßennetz angebunden. Die Terminalzufahrt wird als Spange von der B 101 geführt und erschließt gleichzeitig alle landseitigen Einrichtungen. Soweit erforderlich, kann die landseitige Erschließung durch eine südlich gelegene etwa 70 km lange Spange zwischen der A 9 und der A 13 als B 101E ergänzt werden.

Schiene

Die Schienenanbindung erfolgt für den Passagierverkehr auf der westlich gelegenen Bahntrasse (Berlin-Luckenwalde) über eine Ausschleifung. Die Bahnanlagen können oberirdisch oder in einer Mulde geführt werden. Die direkte Anbindung des Passagierterminals und der landseitigen Einrichtungen wird sichergestellt. Der Bahnhof wird ausgebaut für ICE, EC, IC und Regional-Bahn. Erweiterungen für einen S-Bahnexpress vom Südkreuz und vom neuen Bahnhof in Schönefeld sollten für die zweite Ausbaustufe geplant werden. Die „rückseitige“ Erschließung für Fracht und Flugbetriebsstoffe – soweit nicht über Pipeline – kann über die östlich verlaufende Bahnstrecke (Sperenberg) erfolgen.

Umwelt

Das Flughafenlayout wurde so gewählt, dass Eingriffe in vorhandene Schutzzonen (Landschaftsschutzgebiete, Naturschutzgebiete) vermieden werden. Soweit Eingriffe unvermeidlich sind – insbesondere im Bereich der Erschließung – werden diese durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in der Region ausgeglichen.

Hinsichtlich der Lärmbelastung (nach Fluglärmschutzgesetz) wurde die Orientierung des Pisten-systems so gewählt, dass eine Belastung weitestgehend vermieden werden konnte. Innerhalb der Zone von 55 dB(A) Tag wurden bei Nutzung der Vollkapazität (1 Mio. Flugbewegungen) 3.800 betroffene Bewohner gezählt.

Damit keine weiteren Betroffenen durch die Flugroutenführung entstehen, sind in Verlängerung der Startbahnen Funknavigationsanlagen vorgesehen, um eine Spreizung der Abflurouten zu vermeiden.

**Absturzregionen BBI Schönefeld
ca. 1.000.000 Betroffene – Sperenberg ca.
50.000 Betroffene**

Absturzrisiko BBI-Schönefeld und Zentral-flughafen Sperenberg im Vergleich

Der BVBB verzichtet darauf, ähnlich wie in Gutachten, die zum Planfeststellungsbeschluss vorgelegt waren, näher auf eine Risikoanalyse einzugehen. Alle Risikoanalysen, auch solche zu Flugzeugabstürzen, sind theoretische Rechenwerke, die über den Eintrittszeitpunkt des Absturzrisikos keine Aussage machen. Sie vertuschen so das Risiko, mit dem potentiell Betroffene in ihrer Lebenszeit immer rechnen müssen. Alle Flugzeugabstürze weltweit in den letzten 50 Jahren zeigen präzise die Absturzorte im Umkreis von Flughäfen. Diese Absturzstellen sind zu 90 % dem Umkreis einer 12-Meilen-Zone um die Start- und Landebahnen der Flughäfen zuzuordnen.

Vor dem Hintergrund der dichten Besiedelung um die Start- und Landebahnen des BBI-Schönefeld, der großen Menschenansammlungen in den Einkaufszentren Waltersdorf im Osten und Mahlow im Westen, muss von ca. 1.000.000 potentiell von Absturzrisiken betroffenen Menschen ausgegangen werden. Die 12-Meilen-Zone um den Standort Sperenberg ist unvergleichlich dünner besiedelt und ohne Menschenansammlungen.

**SO MIT UNS
NICHT**

Die Gesamtdarstellung des Konzeptes – Aufruf zur Diskussion

Wer sich der Mühe unterzogen und das Konzept bis hier gelesen und studiert hat, der ist über eine Kurzfassung informiert.

Wer sich der Mühe unterziehen will, die Langfassung (32 Seiten DIN A3), einschließlich erklärender, farbiger graphischer Darstellungen kennen zu lernen, den verweisen wir auf den Downloadbereich der Homepage des BVBB (www.bvbb-ev.de).

Für Anregungen, ergänzende Vorschläge, Kritik und Zustimmung haben wir dort auch ein „Forum Zentralflughafen“ eingerichtet.

Ihre Meinung ist uns ebenso wichtig wie eine lebhafte Diskussion. Nichts ist perfekt oder alternativlos. Wichtig für die Meinungsbildung ist die Bürgermeinung. Nur sie kann Grundlage politischer Entscheidungen insbesondere dann sein, wenn Politik - getragen von Alleinvertretungsrechten und Durchsetzungswut parteipolitischer Konzepte - den Bürgerwillen missachtet.

Mit Ihrer Meinung, Ihrer Kritik, Ihren Vorschlägen leisten Sie so ihren Beitrag, auch der unglaublichsten Politik zu sagen, was sie kann, was sie darf und wo sie den Bürgerwillen missachtet.

Deshalb einfach mitmachen und Mitglied des BVBB e.V. werden.

| Beitrittserklärung | |
|---|---|
| Hiermit erkläre ich meinen Beitritt in den BVBB und erkenne die Satzung des Vereins an. | |
| Name _____ | Vorname _____ |
| Straße _____ | |
| PLZ _____ | Wohnort _____ |
| Geb.-Datum _____ | Beruf _____ |
| Tel. privat _____ | Tel. dienstlich _____ |
| Fax privat _____ | Fax dienstlich _____ |
| Ort / Datum _____ | Unterschrift _____ |
| | Zusätzliche Unterschrift des gesetzlichen Vertreters bei Minderjährigen |

| Beitrag | | | | |
|---|------------|---|--------|--------------------------|
| Der Monatsbeitrag ist in Abhängigkeit der Einkommensverhältnisse gestaffelt. | | | | |
| Bitte kreuzen Sie entsprechend der Höhe Ihres monatlichen Einkommens Ihren gewählten Beitragstarif an. | | | | |
| T 1 | BASISTARIF | Mitglieder mit monatlichem Netto-Einkommen über 1.000,00 € | 3,00 € | <input type="checkbox"/> |
| T 2 | ERM. TARIF | Mitglieder mit monatlichem Netto-Einkommen unter 1.000,00 € | 1,50 € | <input type="checkbox"/> |
| T 3 | FREITARIF | Mitglieder ohne Einkommen | 0,00 € | <input type="checkbox"/> |
| Nach Erhalt der Aufnahmebestätigung bitten wir Sie unter Angabe des Namens und der Mitgliedsnummer um Überweisung des Betrages möglichst als Jahres- oder Halbjahresbeitrag auf das | | | | |
| Spenden- u. Beitragskonto des BVBB: Volksbank Berlin · BLZ: 100 900 00 · Konto-Nr.: 7188733004 | | | | |

**Wir kämpfen weiter!
Helfen Sie uns, weil Ihnen geholfen wird!
Spenden Sie und werden Sie
Mitglied des BVBB!**

**SO MIT UNS
NICHT**