

BBI: Geplant und genehmigt mit Verfahrensbruch?

Anmerkungen zur aktuellen Flugroutendiskussion BBI

Wahrheit über Lärmauswirkungen jahrelang verborgen

Es ist bemerkenswert, mit wie viel Vehemenz und Egoismus gegenwärtig in der Region südlich von Berlin über die möglichen Flugrouten des zukünftigen Flughafens BBI gestritten wird. Neben den zahlreichen Details über Winkel, Überflughöhen und Routenführungen, die von den neu gegründeten Bürgerinitiativen sowie Fachleuten und Betroffenen unermüdlich miteinander verglichen werden, sind jedoch immer wieder auch andere Stimmen deutlich vernehmbar. Im Gegensatz zu den Favoriten dieser Diskussion, die gewisse Routen begrüßen, weil sie selbst entlastet, andere aber verwerfen, weil sie selbst davon betroffen sind, ist diesen Stimmen etwas anderes wichtiger. Sie betonen, daß es beim Verteilen von Fluglärm in einer dicht besiedelten Region stets nur darum gehen kann, der einen Gegend weniger, der anderen Gegend dagegen mehr Lärm zuzumuten. Offenbar haben diese Menschen erkannt, daß bei der gegenwärtigen Diskussion stets nur die *Wirkungen* im Mittelpunkt stehen, nicht aber die *Ursache* des Übels. Wie sich auch immer der Lärm von geplanten mindestens 360.000 Flugbewegungen im Jahr auf irgendwelchen Routen in der Landschaft verteilen lassen wird – es bleibt gesundheitsgefährdender Lärm! Sowohl Menschen in beispielsweise Karolinenhof, Schmöckwitz und Bohnsdorf als auch Menschen in Blankenfelde-Mahlow, Lichtenrade und Großbeeren werden unter ihm leiden und womöglich erkranken, egal, welche Routen es letztendlich sein werden. Die Ursache dieses Lärms sind genau genommen nicht die auf bestimmten Routen fliegenden Flugzeuge. Es ist der in eine dicht besiedelte Region bewußt hinein geplante Flughafen mit dem erklärten Anspruch eines internationalen Großflughafens mit gewünschter Drehkreuzfunktion!

Fragt man sich, warum die aktuelle Situation so viele Emotionen bei den Betroffenen schürt, so ist nur eine Antwort möglich: Es ist den Politikern, den Planern und Behörden bisher erfolgreich gelungen, die wahren Probleme des gewählten Standortes jahrelang vor der Öffentlichkeit zu verharmlosen und zu verbergen! Wäre bereits im Planfeststellungsantrag untersucht und dargestellt worden, welche Lärmauswirkungen ein gleichzeitiger Abflugbetrieb von beiden Pisten hat, wäre sicher eine Flut von Widerspruch über das Projekt hereingebrochen. Er hätte zweifellos zusätzlich vor allem aus dem Süden und Südwesten Berlins enormen Zulauf bekommen. Die politische Brisanz eines Widerstandes aus dieser Region war wohl allen Verantwortlichen klar. Daher mußte er unter allen Umständen vermieden werden. Die große Aufmerksamkeit, die den potentiell Fluglärm-betroffenen in dieser Gegend jetzt seitens der Politiker zuteil wird, ist den im Südosten Berlins und in Brandenburg Betroffenen lange versagt geblieben. Dennoch haben gerade sie mit ihren Klagen ein Nachtflugverbot durchsetzen können, das sicher infolge weiterer Klagen auch noch auf die Nachtrandzeiten ausgedehnt werden muß. Es bleibt offen, wie die Klagen gegen den Planfeststellungsbeschuß von 2004, der auch den Standort Schönefeld besiegelte, vom Bundesverwaltungsgericht bewertet worden wären, hätten sie schon damals zusätzlich aus den jetzt hochaktiven Gegenden Berlins und Brandenburgs kräftige Unterstützung bekommen ...

Anzahl der Fluglärm-betroffenen absichtlich möglichst klein dargestellt

Die Standortplanung für den neuen Flughafen BBI war Mitte der 90er Jahre von Einflüssen geprägt, die ihre Ursache in der vor allem im Westen der Stadt noch sehr wachen Erinnerung an eine zuvor jahrzehntelang geteilt gewesene Stadt Berlin hatten. Nachdem sich Politiker in der „Gemeinsamen Empfehlung“ von 1996 (im sogenannten Konsensbeschuß) auf den Standort Schönefeld festgelegt hatten, war es das erklärte Ziel aller Planer und Behörden, diesen bekanntermaßen ungeeigneten Standort trotz der zahlreichen schwerwiegenden Bedenken „zu sichern“. Dafür wurden alle Register gezogen und keine Mühe gescheut. Eine Tatsache ist, daß die Standortauswahl auch deshalb auf Schönefeld fiel, weil vor allem die „geringe Entfernung zum Aufkommensschwerpunkt“ eine wichtige Rolle spielte. Diesem Aspekt lagen zweifellos Erinnerungen zugrunde, nach denen die Entfernung zwischen Haustür und Terminal für zwei Drittel der Berliner gezwungenermaßen jahrzehntelang geringer als etwa 20 Kilometer gewesen war. Ein

anderer, stets hervorgehobener Aspekt war die im Vergleich mit dem Flughafen Tegel angeblich „geringere Anzahl von Fluglärmbeeinträchtigten“ am BBI, die eine „positive ökologische Gesamtbilanz“ begründen sollte. Jeder, der Anwohnerzahlen miteinander vergleichen kann, sah leicht, welcher Standort der angeblich „bessere“ war. Daß bei diesem Vergleich mehrere methodische Fehler gemacht wurden und daß auch niemals die Frage gestellt wurde, wie hoch die Lärmbelastung oberhalb des zum Vergleich herangezogenen Lärmpegels in Schönefeld denn wirklich sein würde, fiel in der öffentlichen Diskussion immer unter den Tisch. Der Grund ist leicht erkennbar: Das Argument mit der in Schönefeld angeblich geringeren Anzahl von Fluglärmbeeinträchtigten war von Politikern und Laien leicht zu verstehen, denn es ging um simple Zahlen und deren Vergleich. Erst auf den zweiten Blick erschloß sich dem selbständig denkenden Betroffenen bereits damals die ganze Verlogenheit dieser Vorgehensweise. Trotz juristischer Niederlagen schafften es Gesetzgeber und Behörden später, auch dieses unsachliche Argument im Landesentwicklungsplan LEP FS zu verankern – einem höchst fragwürdigen rechtlichen Fundament des Projektes, auf das sich der aktuelle Planfeststellungsbeschuß von 2004 noch heute stützt.

Von Anfang an war Politikern und Planern des Flughafens klar, daß es vor allem das Argument mit der *geringen Anzahl der Fluglärmbeeinträchtigten in Schönefeld* war, das es unter allen Umständen zu verteidigen galt. Kaum ein anderer Aspekt sprach so deutlich für den Standort Schönefeld und war zudem auch ohne sorgfältiges Überlegen derart leicht von vielen Berlinern nachvollziehbar. Was zunächst aus dem methodisch fehlerhaften, aber simplen Vergleich der Anwohnerzahlen zweier Flughafenstandorte öffentlichkeitswirksam vermittelt wurde, haben die Flughafenplaner anschließend zur Arbeitsgrundlage für die BBI-Planung gemacht. Wie im Nachhinein erkennbar wird, war es offensichtlich stillschweigend das erklärte Planungsziel, die Anzahl der Lärmbeeinträchtigten am Standort Schönefeld nicht nur im Vergleich mit Tegel zu verringern, sondern ihre absolute Anzahl von vornherein so klein wie möglich darzustellen. Wie hoch deren tatsächliche Lärmbelastung oberhalb gewisser, zum Vergleich herangezogener Schalldruckpegel später wirklich sein würde, stand, wie schon erwähnt, dabei nie zur Debatte. Erst im Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes vom März 2006 kam dieser Fakt deutlich zur Sprache. Das Gericht erkannte, daß die Planfeststellungsbehörde einer Vielzahl von Lärmbeeinträchtigten in Schönefeld und Umgebung Opfer bis an die Grenze des rechtlich Hinnehmbaren zumutet und sprach von 40.000 Personen, die Fluglärmbeeinträchtigungen jenseits der Zumutbarkeitsschwelle ausgesetzt sein werden!

Divergierende Abflugrouten seit 1998 bekannt

Es ist den Flughafenplanern und den zuständigen Brandenburger Behörden bis zum Herbst 2010 tatsächlich gelungen, die Öffentlichkeit und auch das 2004 mit den Klagen gegen den Planfeststellungsbeschuß konfrontierte Bundesverwaltungsgericht hinsichtlich der Anzahl der Fluglärmbeeinträchtigten am BBI und deren Lärmbelastung erfolgreich zu täuschen! Erst als im September 2010 die Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) mit unerwarteten Flugroutenvorschlägen für Aufsehen sorgte, kamen Details der Planung ans Tageslicht, die bis dahin sorgsam vor der Öffentlichkeit verborgen gehalten worden waren.

Eins dieser interessanten Details ist die Tatsache, daß sich bereits in einer frühen Planungsphase der 90er Jahre eine Arbeitsgruppe mit den möglichen An- und Abflugverfahren des BBI beschäftigt hatte. Ihr gehörten außer dem Flughafenbetreiber auch die DFS und das damals zuständige Brandenburgische Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr an. Die DFS hatte im März 1998 auftragsgemäß eine vorläufige unverbindliche Flugroutenplanung für Instrumenten-An- und -Abflüge am zukünftigen BBI vorgelegt, die heute meist als sogenannte „Grobplanung“ bezeichnet wird. Diese Planung wurde von den Flughafenplanern dringend u.a. für die Lärmgutachten benötigt, die für den Planfeststellungsantrag erforderlich waren. Zwei wesentliche Planungsgrundlagen der DFS waren im März 1998 einerseits *der uneingeschränkte Parallelbetrieb durch richtungs- bzw. bahnhabhängige Verfahren*, zum anderen sollte *Berliner Stadtgebiet nicht überflogen* werden. Die DFS ging damals davon aus, daß diese Bedingungen nur erfüllbar sind, wenn für die Betriebsart „Starts von beiden Landebahnen“ das Verfahren „abhängig voneinander“ gewählt wird. In der folgenden Diskussion der „Grobplanung“ in genannter Arbeitsgruppe wies die DFS im Sommer 1998 stets darauf hin, daß der unabhängige gleichzeitige Abflugbetrieb von beiden Pisten eine Divergenz der Abflugrouten von mindestens 15 Grad erfordere. Es soll hier ausdrücklich hervorgehoben werden: Diese für den geplanten unabhängigen, gleichzeitigen Abflugbetrieb am zukünftigen

BBI notwendige Bedingung war nachweislich seit dem Sommer 1998, also lange vor dem Beginn des Planfeststellungsverfahrens, sowohl dem Flughafenplaner als auch dem damals zuständigen Brandenburgischen Ministerium bekannt gewesen!

Zweifellos war damit aus Sicht der Flughafenplaner eins der Fundamente der Flughafenplanung in Gefahr: Divergierende Abflugrouten vergrößern natürlich den „Lärmumgriff“, d.h. das Gebiet, in dem mit relevanten Schalldruckpegeln oberhalb gewisser Grenzwerte gerechnet werden muß. Bei der Umgebung des Flughafens BBI in Schönefeld, die mehr oder weniger dicht von kleineren und größeren Siedlungskernen und -achsen geprägt ist, bedeutet ein größerer „Lärmumgriff“ zwangsläufig eine größere Anzahl von Fluglärm-betroffenen. Damit war allen anderen Beteiligten der Arbeitsgruppe klar, daß die von der DFS genannte Bedingung für unabhängige und gleichzeitige Instrumenten-Abflüge „vom Tisch“ mußte. Die Bemühungen gipfelten in einem Schreiben des damaligen Flughafenchefs Götz Herberg vom Oktober 1998, in dem er das Bundesministerium für Verkehr bat, entsprechenden Einfluß auf die DFS zu nehmen. Sein Ziel ist leicht zu durchschauen, denn es wird im damit zusammenhängenden Schriftwechsel von den Planern deutlich genug formuliert: Eine exakte Berücksichtigung solcher modifizierter Abflugwege im Datenerfassungssystem für die Fluglärm-berechnungen würde die Deklaration zusätzlicher Abflugstrecken erfordern, *was nicht vorgesehen sein kann* (!). Übrigens waren zu diesem Zeitpunkt die Aufträge für die Erarbeitung der Lärmgutachten bereits auf der Grundlage der sogenannten Grobplanung vom März 1998 in Auftrag gegeben worden, dem bekanntlich für die Betriebsart „Starts von beiden Landebahnen“ das Verfahren „abhängig voneinander“ zugrunde lag.

Noch einen weiteren Termin behielten die Flughafenplaner fest im Auge: Zum Ende des Jahres 1999 sollte nach damaliger Gesetzeslage das Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz ungültig werden, das u.a. eine Beschränkung der Klagemöglichkeiten von Betroffenen auf nur eine Instanz vorsah, nämlich auf das Bundesverwaltungsgericht. Und vorher sollte unbedingt der Planfeststellungsantrag eingereicht worden sein, um bei den zu erwartenden zahlreichen Klagen diese „Verfahrenserleichterung“ für das Projekt ausnutzen zu können. All das waren gute Gründe für Planer und Behörde, in trautem Einvernehmen die Augen und Ohren vor allen, die notwendige Divergenz betreffenden Schriftsätzen und Hinweisen der DFS zu verschließen. Selbst die Fluglärmkommission Flughafen Schönefeld, die im Sommer 2000 ausdrücklich von der DFS über die 15-Grad-Bedingung bei den gleichzeitigen unabhängigen Starts von beiden Pisten informiert worden war, scheint gegenüber solchen ketzerischen Äußerungen der DFS blind und taub gewesen zu sein und unternahm offenbar – nichts!

Hinweis auf Divergenz fehlt in den Planungsunterlagen

Im Planfeststellungsantrag sucht man die seit 1998 bekannte fundamentale Bedingung der DFS hinsichtlich der notwendigen Divergenz der Abflugrouten vergeblich. Alle in den Plänen zu findenden Routendarstellungen, alle Lärmaussagen in den entsprechenden Gutachten und die grafische Darstellung der Iso-konturlinien der betrachteten Schalldruckpegel basieren auf Annahmen der Flughafenplaner, die angeblich auf die sogenannte Grobplanung der DFS vom März 1998 zurückgehen. Diese Planung unterlag jedoch der Einschränkung, daß Abflüge von beiden Pisten nur abhängig voneinander durchgeführt werden können. Der geplante unabhängige und gleichzeitige An- und Abflugbetrieb des Pistensystems spiegelt sich dagegen in den veröffentlichten Plänen und Gutachten des Antrags an keiner Stelle wider. Die Planer gingen aber noch einen Schritt weiter: Sie hatten offenbar noch Anfang Dezember 1999 vor, im Planfeststellungsantrag ein manipuliertes Schreiben der DFS zu veröffentlichen, das trotz Manipulation zumindest Teile der erwähnten DFS-Forderung zur Divergenz deutlich gemacht hätte. Der kurz darauf veröffentlichte und ausgelegte Planfeststellungsantrag zeigt genau an dieser Stelle nur zwei nicht belegte weiße Seiten! Die DFS hat als Träger öffentlicher Belange im Planfeststellungsverfahren eine Stellungnahme zum Planfeststellungsantrag abgegeben. Sie stammt vom Juli 2000 und enthält folgende Formulierung, die neue Südbahn betreffend:

„Der Achsabstand mit 1900 m und der Versatz von 1250 m zur neuen Nordbahn ist ausreichend, um unabhängig voneinander Anflüge durchführen zu können. Um auch parallele IFR-Abflüge gleichzeitig von beiden Pisten gewährleisten zu können, wäre generell eine Divergenz der Abflugwege von 15 Grad erforderlich. Dies bedeutet, daß es bei den vorliegenden Abflugverfahren während der Verkehrsspitzen zu Ab-

flugverzögerungen kommen könnte.“ (...), denn die im Planfeststellungsantrag vorliegenden **Abflugverfahren** gehen vom Modus „abhängig voneinander“ aus, was an der in den entsprechenden Planungsunterlagen – von Abkürzungen abgesehen – durchweg parallel eingezeichneten Routengeometrie erkennbar ist. Hervorhebungen und Ergänzung: G.R. von S.).

Bereits durch die ständige Teilnahme an der oben erwähnten Arbeitsgruppe und letztlich auch durch diese Stellungnahme der DFS waren das zuständige Ministerium und die Planfeststellungsbehörde über den Sachstand in dieser heiklen Angelegenheit wohl informiert. Dennoch haben sie mitgeholfen, diese Fakten zu verschleiern: Im Planfeststellungsbeschuß von 2004 ist nicht der geringste Hinweis darauf zu finden, daß der geplante und antragsgemäß auch genehmigte unabhängige und gleichzeitige An- und Abflugbetrieb auf dem Pistensystem nur mit einer Routengeometrie bewältigt werden kann, die dem Planfeststellungsantrag nicht vollständig zugrunde lag! Darüberhinaus hat dieser geplante und antragsgemäß auch genehmigte Flugbetrieb Lärmauswirkungen zur Folge, die in den Lärmgutachten des Antrages nicht vollständig berücksichtigt wurden. Daraus folgt, daß zahlreiche Anwohner und Betroffene ihre Lärmbetroffenheit aus dem Planfeststellungsantrag überhaupt nicht entnehmen konnten, weil sie nicht korrekt dargestellt war. Sie haben auf Einwendungen verzichtet, sie haben nicht an der Anhörung teilgenommen und waren von Klagen gegen den Planfeststellungsbeschuß von vornherein ausgeschlossen. Und das sogar, nachdem sie sich sicherheitshalber in der Flughafen-Ausstellung airportworld bbi in Schönefeld ausdrücklich nach ihrer möglichen Lärmbetroffenheit erkundigt hatten und auch dort beruhigt worden waren!

Verdacht des Prozeßbetruges

Man kann getrost davon ausgehen, daß dies das wichtigste Ziel der Flughafenplaner und der Planfeststellungsbehörde war: Den Widerstand gegen den höchst zweifelhaften Standort und das Projekt insgesamt zu reduzieren, insbesondere um die Menschen, die in den südlichen und südwestlichen Berliner Bezirken und in der Gegend östlich und südöstlich des Flughafens wohnen und sich jetzt unerwartet drohenden Überflügen ausgesetzt sehen. Stets haben Planer und Behörde auf die Gesetzeslage hingewiesen und betont, die Festlegung der Flugrouten erfolge nicht im Planfeststellungsverfahren, sondern in einem gesonderten Verfahren kurz vor der Eröffnung des Flughafens. Das befreite sie jedoch nicht davon, die öffentlich ausgelegten Planungsunterlagen so zu gestalten, daß sowohl alle für den geplanten Flugbetrieb zwingend erforderlichen als auch die möglicherweise in Frage kommenden Flugrouten und deren Lärmauswirkungen plausibel dargestellt sind. Insbesondere weil die Festlegung der Routen nicht zum Planfeststellungsverfahren gehört, hätten die erforderlichen und bekannten möglichen Routenvarianten und deren Lärmauswirkungen, einschließlich der „schlimmste mögliche Fall“ mit den sich östlich und westlich der Pistenenden um mindestens 15 Grad öffnenden Abflugkursen neutral und „Nur zur Information“ in den Planungsunterlagen dargestellt werden müssen, um für die Betroffenen eine Anstoßwirkung zu entfalten.

Die DFS hat im September 2010 das getan, was zu ihrer Arbeit gehört: Sie stellte der Fluglärmkommission rechtzeitig die Entwürfe der geplanten Flugrouten für BBI vor. Daß diese Flugrouten teilweise von der bisher öffentlich bekannt gewordenen Flughafenplanung abweichen, hat die DFS nicht zu vertreten. Wie es überhaupt zu dieser Situation kommen konnte, ist allerdings eine Frage, die sich nicht nur viele Betroffene, sondern sicher auch bald das Bundesverwaltungsgericht stellen wird. Sollte es erkennen, daß Flughafenplaner und Planfeststellungsbehörde gemeinschaftlich und systematisch ihnen rechtzeitig bekannt gewesene wesentliche Informationen mit dem Ziel des vorsätzlichen Prozeßbetruges unterdrückt haben, um den Standort, den Zeitplan und die Planung insgesamt nicht zu gefährden, dürfte es zumindest um größere Teile des Planfeststellungsbeschlusses geschehen sein, wenn nicht sogar um das ganze Projekt!

Gebhart Rederecht von Schönefeld

Berlin, 20.1.2011