

Beilage zur INFO 56

für den Stadtbezirk Treptow-Köpenick

und die Landkreise Oder-Spree und Dahme-Spreewald

**Denk ich an Bohnsdorf in der Nacht,
Dann bin ich um den Schlaf gebracht,
Ich kann nicht mehr die Augen schließen,
Und meine heißen Tränen fließen.** (frei nach H. Heine)

Ich liege in vielen Nächten oftmals lange Stunden wach. Regelmäßig werden unsere Nächte zerschnitten von dröhnendem Flugzeugmotorengeräusch. Bei Ostwind muss man Angst haben, ob es die startenden Maschinen wirklich sicher in die Luft schaffen.

Womit hat dieses geschundene Fleckchen Erde es nur verdient, dass es mit der Eröffnung des BBI überhaupt nicht mehr zu Ruhe kommen soll?

War Bohnsdorf zu hochnäsiger gewesen, als es Anfang des letzten Jahrhunderts als idyllisches Baumparadies vor den Mauern der prosperierenden deutschen Hauptstadt zu bescheidenem Ruhm kam? Nicht zufällig gründete sich hier 1906 die erste deutsche Arbeiterbaugenossenschaft, die das Lebensgefühl so nah an der Natur auch gleich zu ihrem Namen machte: „Paradies“. Und so war es dann auch kein Zufall, dass der Bauhausarchitekt Bruno Taut hier sich entfaltete. Ja - Bohnsdorf war damals etwas Besonderes. Aber spätestens seit 1933 ging es stetig bergab.

1934 gründete Göbbels in Hitlers Auftrag in Diepensee die Reichsfliegerprobungsanstalt - gegen den Willen der dortigen Bauern, die wurden enteignet. In Schönefeld auf dem Gelände des heutigen Flughafens wurde damals eine riesige unterirdische Rüstungsfabrik, in der bis zu 17.000 Menschen arbeiteten, unter ihnen auch die Kriegsgefangenen aus dem Bohnsdorfer Lager am Falkenberg, errichtet. Nahe Hubertus wurde das Hirt-Motorenwerk in den Boden gestampft - zu großen Teilen unterirdisch. Aus dieser Zeit rühren auch unterirdische Gänge auf dem Flugfeld und ein unterirdischer Torpedoschießstand, allesamt heute abgesehen und tickende Zeitbomben. Den beiden Rüstungswerken „verdankte“ Bohnsdorf auch seine massive Bombardierung, von der heute noch große Mengen von Blindgängern zeugen.

Kaum war der braune Spuk vorbei, übernahmen die russischen Besatzer den Flugplatz. Auch deren Hinterlassenschaften in Form von großflächigen Bodenverseuchungen haben bis zum heutigen Tag überdauert. 1957 übergaben die Russen den Flughafen Schönefeld (der damals nur über die südliche, damals noch wesentlich kürzere, Landebahn verfügte) an die DDR-Behörden, die Interflug wurde gegründet. Jetzt wurde richtig losgelegt! Bis dahin lag der Flughafen nur auf dem Gebiet des Bezirkes Potsdam, er sollte aber unbedingt in das Berliner Stadtgebiet hereingeholt werden. So wurde 1964 die neue nördliche Landebahn mitten ins Bohnsdorfer Siedlungsgebiet gerammt, dafür wurden Häuser, die im Weg standen abgerissen. Grundstücke, die daneben lagen, mussten fortan damit leben, dass die Landebahn faktisch mitten durch ihr Grundstück verlief. Dass diese Landebahn durch den Einigungsvertrag 1990 fiktiv planfestgestellt wurde, ist ein Treppenwitz der Geschichte. Durch die Implementierung der nördlichen Landebahn ins Bohnsdorfer Wohngebiet konnte der Autobahnzubringer zum Schönefelder Kreuz nicht westlich an Bohnsdorf vorbeigelegt werden. Demzufolge wurde auch dieser mitten durchs Siedlungsgebiet gebaut, Grundstücke enteignet, der westliche Zipfel nahezu ganz von Bohnsdorf abgeschnitten und isoliert. Fortan wurde hier ein Baustopp verfügt mit dem Ziel, das Gebiet möglichst vollständig zu entsiedeln.

Mit der Wende wurde der Baustopp aufgehoben und nun setzte eine rege Bautätigkeit. Jetzt wurde für einen neuen Großflughafen Berlin-Brandenburg geplant. 1994 ergab das Raumordnungsverfahren, das von 7 untersuchten Standortmöglichkeiten Schönefeld wegen der hohen umgebenden Siedlungsdichte der ungeeignetste ist. Die Politik kümmerte sich nicht um die Empfehlungen der Fachplaner, sondern entschied sich gnadenlos für den ungeeignetsten Großflughafenstandort, wohl wissend, dass er wirtschaftlich hier nie eine Chance haben kann.

Inzwischen brechen die Konsequenzen dieser falschen Entscheidung über die Region in und um Bohnsdorf herum herein wie ein Menetekel. Zuerst wurde die herrliche Platanenallee in Kienberg gnadenlos vernichtet, inzwischen ist der ganze Ort geschliffen. Bereits 2007 wurde die Straße nach Rotberg für immer geschlossen und seitdem tobt an der westlichen Ortsgrenze die Bauwut und erzeugt eine riesige staubige Brachfläche. Ende Februar wurden 24 ha Wald zwischen Bohnsdorf und Waltersdorf im Handstreich gefällt. Den Sägen fiel auch die Birkenallee zur Siedlung Waltersdorf zum Opfer, der Schwarze Weg ist seitdem gesperrt. Hier entsteht die östliche Bahnanbindung für BBI, die bis Grünau führt und Bohnsdorf vom Wald nahezu komplett abschneidet. Die Schranke im Wald, die das Überqueren der Gleise in Richtung Bammelecke ermöglichte, wurde schon vor Jahren geschlossen. Immer eingeschränkter wird unser Leben, gleichzeitig müssen wir ertragen, dass sich schwerer Bauverkehr durch Anwohnerstraßen quält und diese kaputt macht, da sich der Stadtbezirk für nicht zuständig erklärt. Seit dem letzten Sommer werden Erschließungsarbeiten auf dem Bau Feld Ost (welches noch gar nicht planfestgestellt ist) durchgeführt, damals auch verbunden mit der wochenlangen Sperrung des Tunnels zwischen Parchwitzer Straße und Kleiner Lindenstraße.

**SO MIT UNS
NICHT**

Das Baufeld Ost - obwohl noch kein Investor baut - wird seit letztem Jahr jede Nacht hell erleuchtet, was für ein Schwachsinn! Da passt es gut, dass man hier, am Rande der Nachtschutzzone, Ausgleichspflanzungen angelegt und knallrote Bänke hingestellt hat und das Ganze mit einem kilometerlangen 2m hohen Wildzaun schützt. Alles für den Flughafen - auf Anwohner wird keinerlei Rücksicht genommen.

Nach dem Urteil 2006 von Leipzig verkündete der Brandenburger Ministerpräsident großzügig, die Luft habe jetzt genug bekommen, jetzt wäre der Frieden am Boden dran. Man muss kein Friedensforscher sein, um zu erkennen, dass im Flughafenumfeld in Wahrheit Krieg gegen die Flughafennachbarn geführt wird. Alles mit der Begründung, dass ansonsten der wirtschaftliche Erfolg des Flughafens gefährdet wäre.

Denk ich an Bohnsdorf in der Nacht, dann denk ich auch an Grünau, Karolinenhof, Schmöckwitz, Müggelheim, Rahnsdorf, Hessenwinkel, Wilhelmshagen, an Gosen/Neu-Zittau, Erkner, Grünheide, Eichwalde, Schulzendorf und Zeuthen. Überall das gleiche Grauen!

Anwohner des künftigen Großflughafens BBI, lassen wir uns nicht länger zu Opfern degradieren, wer, wenn nicht wir, soll für unsere Rechte, für unsere Gesundheit und gegen den rapiden Wertverlust unserer Grundstücke kämpfen. Stehen Sie nicht länger abseits, warten Sie nicht, bis der Großflughafen über uns hereinbricht. Werden Sie jetzt Mitglied im BVBB und werden Sie vor Ort aktiv.

Bisher wird unsere mahnende Stimme unterdrückt - aber das geht nicht mehr, wenn wir 20.000 sind!

PS: Der Stadtbezirk Treptow-Köpenick verlangt jetzt vom BVBB, der sich ausschließlich durch die Beiträge seiner Mitglieder und private Spenden finanziert 1.760 € Sicherheitskaution, damit wir 220 kleine Plakate gegen den Nachtflug aufhängen dürfen - noch Fragen? (A.B.)

**Wowereit und Platzeck, gar nicht träge,
schneiden unheimlich mit einer Säge -Ritzersatz-, voller Tücke,
in den Wald ne große Lücke (frei nach Wilhelm Busch).**

Der Bau des Großflughafen schreitet voran. Jetzt kommt er in der östlichen Nachbarschaft an. Der Bürger in Zeuthen, Eichwalde und Schulzendorf merkt es nur noch nicht so richtig. Inzwischen sind einige Hektar Wald besagter Säge zum Opfer gefallen. In einer taktisch perfekt kalkulierten Nacht- und Nebelaktion wurde der erforderliche Planfeststellungsbeschluss gefasst, am Freitag veröffentlicht und am darauffolgenden Mittwoch umgesetzt, damit rechtzeitig und unbehelligt von lästigen Klagen gewachsener Wald noch vor Beginn des Frühjahres dem Erdboden innerhalb einer Woche platt gemacht werden konnte.

Wofür diese Aktion? Die Anbindung des BBI an das Schienennetz ist eine der Prämissen der Landesentwicklungspläne für den Standort Schönefeld. Aber auch eine der großen Lügen. Die Begründung für die Notwendigkeit wird im LepSf unter „Verlagerung von Kurzstreckenluftverkehr“ geliefert: „Entscheidend für eine Verringerung des Anteils des Kurzstreckenluftverkehrs ist das Angebot im Eisenbahnfernverkehr“.

Um Schönefeld bahntechnisch erschließen zu können, müssen bestehenden Streckenführungen vollständig geändert werden. So verkehrt der Großteil des Verkehrs von Hamburg nach Dresden über Berlin-Hauptbahnhof und nicht über Rummelsburg. Dort sollen aber nach Beschluss die ICE enden.

Bahntechnisch gesehen bringt diese Anbindung keinen Fahrgast dazu, die Bahn statt des Flugzeuges zu nutzen. Im Gegenteil. Liegt der teure Flughafenbahnhof doch abseits des mit dem Bau des neuen Berliner Hauptbahnhofes geschaffenen sogenannten Pilzkonzeptes. Die Verlängerung einer Fahrt vom Hauptbahnhof dürfte für die Route Berlin - Dresden bei ca. 20 km Umweg etwa eine halbe Stunde beanspruchen. Für die Route nach Leipzig ca. 45 min. Welcher Passagier wird in einen ICE steigen, um vom BBI nach zu Hamburg fahren, wenn er gleich in Hamburg mit dem Flieger ankommen kann?

Welcher Passagier wird verstehen, dass er mit Eröffnung des BBI längere Fahrzeiten nach Dresden oder München in Kauf nehmen muss.

Eine Verkürzung der Fahrzeit nach München, im LepSf zur Standort-Begründung als Wegfall der innerdeutschen Flüge propagiert, wird so nicht zu erreichen sein. Obwohl inzwischen viel Geld in den Ausbau der ICE-Linie Berlin-München gesteckt wurde. Aber Geld spielt in diesem Falle wieder keine Rolle.

Der BVBB hat leider nicht das Geld, um eine Klage gegen die inzwischen vollzogene Waldzerstörung einzureichen. Mit Unterstützermitteln der Gemeinden wäre es möglich gewesen. Apropos Gemeinden. Auch hier hat die Behörde wieder einen geschickten Schachzug hingelegt. Heißt es doch im Beschluss:

„Der Gemeinde Eichwalde wie auch den Anwohnern der Görlitzer Bahn in Eichwalde stehen aufgrund des Vorhabens Ostanbindung keine Ansprüche auf Lärm- oder Erschütterungsmaßnahmen zu, weil hierüber bereits im Planfeststellungsbeschluss des MLUV vom 13.08.2004 betr. den Ausbau des Flughafens Schönefeld bestandskräftig und abschlägig entschieden worden ist“. Außerdem hat die Gemeinde Eichwalde nicht eine Einwendung, sondern eine Stellungnahme als Träger öffentlicher Belange eingereicht, so im Text. So seien ihre Forderungen nicht relevant.

Da die Gemeinde Eichwalde 194 mal in dem Papier erwähnt wird, so sollte die Gemeinde schleunigst aktiv werden und zu dem Beschluss Stellung nehmen.

Der Wald ist tot, es lebe der BBI!

Dieses war der xte BBI-Streich, doch der nächste folgt sicher sogleich (frei nach W.B.) (K.D.)

**SO MIT UNS
NICHT**