

## Zentralflughafen für Deutschland

Die Alternative für  
„Berlin Brandenburg International“  
BBI- BER

### **Kontakt**

Ferdi Breidbach,  
Ehrevorsitzender u. Verantw. f. Kommunikation,  
Telefon +49 3379 372909  
Mail: [breidbach@aol.com](mailto:breidbach@aol.com)

Kristian-Peter Stange,  
BVBB-Pressesprecher/Webmaster,  
Telefon +49 30 65942439  
Mail: [webmaster@bvbb-ev.de](mailto:webmaster@bvbb-ev.de)

Bürgerverein Brandenburg-Berlin e.V.  
anerkannt als gemeinnütziger Verein und  
Umweltverband

Postanschrift BVBB, Postfach 52,  
15828 Mahlow  
eingetragen unter VR 5037P  
beim Amtsgericht Potsdam,  
Jägerallee 10 - 12 in 14469 Potsdam

Geschäftsstelle  
BVBB-Zentrale  
Wilhelm-Grunwald-Str.48-50  
15827 Blankenfelde

<http://www.bvbb-ev.de>

## Die Botschaft

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 Wendezeit 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 Flugbetriebswirtschaft 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 (siehe Anhang). 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 zukunfts-sichere, 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.

## Inhaltsverzeichnis

Die Fakten erfordern zwingend eine Korrektur der Standortentscheidung „BBI – Schönefeld“ .....	2	Sonderlandeplatz.....	12	Standort Schönefeld .....	20
Vorwort und Danksagung .....	3	Messen / Kongresse .....	12	Zwang zur Absiedlung von Wohngebieten .....	21
Die Lage des BBI – Schönefeld am südlichen Stadtrand von Berlin und zwischen Siedlungsbändern.....	5	Gesundheitszentrum .....	12	Absturzrisiko BBI Schönefeld und Zentralflughafen	
Standortvergleich BBI Schönefeld und Sperenberg auf einem Blick .....	6	Öffentliche Nutzung .....	12	Sperenberg im Vergleich .....	21
Historie .....	7	Forschung und Entwicklung (F+E).....	13	7. Das Konzept .....	23
Standortsuchverfahren für einen Großflughafen Berlin Brandenburg-International.....	7	3. Luftverkehr – Fakten und Perspektiven.....	14	Grundsätze .....	23
Der „Single-Airport“ Schönefeld und seine Zukunftsfähigkeit .....	7	Entwicklung des Luftverkehrs .....	14	Antworten .....	23
Flugrouten und Verlärmung .....	7	Die deutsche Luftverkehrswirtschaft.....	14	Chancen .....	23
Die deutsche Luftverkehrswirtschaft fordert ein konkurrenzfähiges deutsches Flughafensystem.....	8	Standortfragen .....	14	Luftverkehr in Deutschland .....	23
Konzept des BVBB .....	8	Herkunft des Passagier- und Frachtaufkommens und zurückgelegte Entfernungen.....	14	8. Raumordnerische Perspektiven des Standorts Sperenberg	
Die Fakten erfordern zwingend eine Korrektur der Standortentscheidung „BBI – Schönefeld“ .....	9	4.Sperenberg - raumverträglicher, nachhaltiger und zukunftsfähiger Flughafenstandort für Deutschland ...	15	24	
Großflughafen versus mittelgroßer Flughafen .....	9	Drehkreuz für die Welt .....	16	Luftseite .....	24
Der Landesentwicklungsplan und die Standortfrage ...	9	Passagierverkehr .....	16	Landseite.....	24
Passiver Lärmschutz .....	9	Die Fracht braucht Sperenberg .....	16	Gewerbliche Entwicklungsbänder .....	24
Die Zukunftsfähigkeit des Flughafens und der Region .	9	Wartungsschwerpunkt.....	16	Regionale Erholungsräume .....	24
Die Zukunftsfähigkeit der Hauptstadt .....	10	Landseitige Aktivitäten .....	16	Zusammenfassende raumordnerische Bewertung des Flughafenstandorts Sperenberg .....	24
Flughafen, Regionalentwicklung und Arbeitsplätze ...	10	Arbeitsplätze und regionalwirtschaftliche Effekte.....	16	9. Zwischennutzungen und Realisierungszeitraum .....	25
1. Berlin - eine Stadt mit Engpässen und Entwicklungsstörungen .....	11	5. Layout Zentralflughafen für Deutschland in Sperenberg	18	Zwischennutzung.....	25
Messen / Kongresse.....	11	Der Standort.....	19	Flughafen Sperenberg .....	25
Siedlungsraum .....	11	Die dünne Besiedlung.....	19	Erschließung .....	25
Naherholung .....	11	24-h-Flugbetrieb .....	19	Umwelt .....	26
Luftverkehr.....	11	Mehr als 125 Mio. Passagiere .....	19	10. Kosten, Finanzierung und Vermarktung des Projekts	27
2. Perspektiven eröffnen (Nutzungskonzept für den Standort Schönefeld).....	12	Dieses Passagieraufkommen .....	19	Übergangszeit Schönefeld.....	27
		Auch das deutsche Frachtaufkommen .....	19	Flughafen Sperenberg .....	27
		Im Konkurrenzkampf .....	19	Erschließung .....	27
		Mehr als doppelt so viele Arbeitsplätze .....	19	Umwelt .....	27
		Unabhängiger Flugbetrieb .....	19	Anhang .....	28
		Weitere regionalwirtschaftliche Effekte .....	19	Dokumentation .....	28
		6. Luftverkehrsstandorte Sperenberg und Schönefeld im Vergleich.....	20	Chronik – Kurzfassung: Schritte zum BBI-Schönefeld	28
		Standort Sperenberg.....	20	Die Kernforderungen der „Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV).....	30

## Verzeichnis der Abkürzungen

a	Jahr	ICAO	International Civil Aviation Organization
ADV	Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen	ICE	InterCityExpress
BBI	IATA Code für Flughafen Berlin Brandenburg International	ILA	Internationale Luftfahrtausstellung
BVBB	Bürgerverein Brandenburg Berlin e.V.	km	Kilometer
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht	LEP	Landesentwicklungsplan
dB(A)	Dezibel mit dem Halbierungparameter A	LEP ev	Landesentwicklungsplan engerer Verflechtungsraum
DDR	Deutsche Demokratische Republik	LEP FS	Landesentwicklungsplan Flughafenstandortsicherung
DFS	Deutsche Flugsicherung GmbH	LK	Landkreis
DZB	Deutscher Zentralflughafen Berlin Brandenburg	Mio.	Million
EC	EuroCity	MUC	IATA Code für Flughafen München
etc.	et cetera	Pax	Passagier
e.V.	eingetragener Verein	R-Bahn	Regionalbahn
F+E	Forschung und Entwicklung	ROV	Raumordnungsverfahren
Fbw	Flugbewegung	S.	Seite
ff	fortfolgend	S-Bahn	Schnellbahn
FRA	IATA Code für Flughafen Frankfurt	SLP	Sonderlandeplatz
GA	Allgemeine Luftfahrt	t	Tonne
h	Stunde	US	Vereinigte Staaten
ha	Hektar		
IATA	International Air Transport Association		
IC	InterCity		

## 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 einer plausiblen Darstellung von Alternativen und Möglichkeiten, deren Konkretisierung Grundlage für eine detaillierte Planung sein soll.

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/gewollten Entwicklung.

### Flughafenstandort stadtnah oder stadtf fern

Zur Standortbegründung 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.

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 wer-

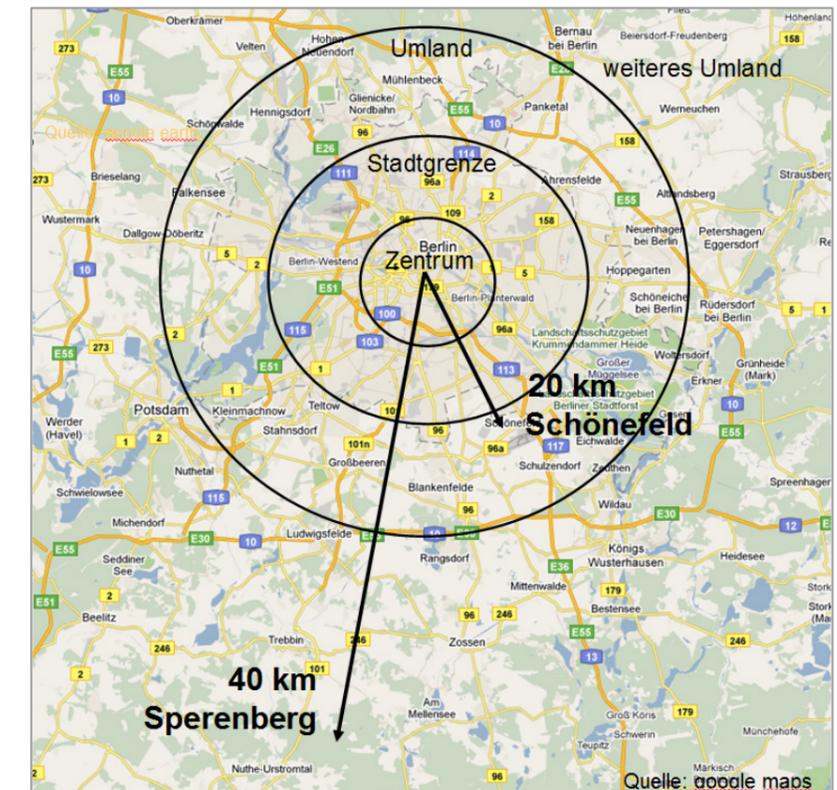
den und der Steuerzahler nicht in Anspruch genommen wird.

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.

Das BVBB-Konzept geht davon aus, dass der Standort Sperenberg an das S-Bahnnetz (Shuttle), die Regio – Bahn, IC und ICE angebunden ist. Beginnend mit der Anfahrtsmöglichkeit Berliner Hauptbahnhof über den „check in Terminal“ Schönefeld verlängert sich die Anfahrtszeit zum „Deutschen Zentralflughafen Sperenberg“ gegenüber einer Anfahrtszeit zum „BBI – Schönefeld“ um die notwendige schienengebundene Fahrtzeit für eine Streckenentfernung von ca. 20 km nonstop. Die (Mehr-) Fahrzeit beträgt bis zu 15 Minuten.



## Vorwort und Danksagung

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](http://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 Egoisten und sachfremden Erwägungen der politischen Entscheidungsträger geprägt war und heute noch ist.

Politik und veröffentlichte Meinung haben über ein Jahrzehnt eine notwendige Zukunftsentwicklung zu einer länderübergreifenden Flughafenpolitik für die Region Berlin Brandenburg ignoriert, so auch die Vorschläge, die der BVBB veröffentlicht hat. Wer dem politischen „Mainstream“, einer regional festgelegten Flughafen- und Flughafenstandortpolitik, nicht folgte, wurde systematisch als Flughafengegner diskriminiert und diskreditiert. Jede Diskussion über sachlich und nicht politisch orientierte Konzepte wurde abgelehnt. Immer ging und geht es um die Durchsetzung politischer, sachfremder Entscheidungen. Ein Ergebnis dieser Politik ist die Standortentscheidung „BBI“ in Berlin-Schönefeld. Die Folgen begleiten diese 1996 getroffene Entscheidung (sog. Konsensbeschluss von Berlin, Brandenburg und Bund) bis heute. Dieser Beschluss ignorierte alle Fakten, die diesen Standort als ungeeignet belegten (Siehe Anhang, Dokumentation). Insbesondere aufgrund der Erkenntnisse und detaillierter Gutachten (Ergebnisse der Standortsuche, 1993, Auftraggeber „Berlin-Brandenburger – Flughafen - Holding (BBF), dem Raumordnungsverfahren (Umweltministerium Brandenburg 1994) war unmissverständlich klar, wie ungeeignet der

Standort für einen Großflughafen war. Dies wurde auch ausdrücklich vom Vorstand der BBF und der Landesregierung von Brandenburg bestätigt.

Warum im Gegensatz zu den damaligen Erkenntnissen der Standort von der brandenburgischen Landesregierung planfestgestellt wurde (Planfeststellungsbeschluss 2004), ist sachlich nicht begründbar und auch nie plausibel begründet worden.

Um die Entscheidung irgendwie legitimieren zu können wurden Landesentwicklungsprogramme und Landesentwicklungspläne mehrfach zurecht geschrieben. Dies so, dass auch das Bundesverwaltungsgericht (Entscheidung 16. März 2006) den Standort als gesetzgeberischen Willen akzeptierte. Allerdings hatte das Gericht die Nachtflugentscheidung im Planfeststellungsbeschluss aufgrund auch von 3.600 privaten, vom BVBB organisierten Klagen als rechtswidrig verworfen. Ein daher von der Planfeststellungsbehörde gefasster Beschluss (20.10.2009) in Form eines „Ergänzenden Planfeststellungsbeschlusses Nachtflug BBI“ wird, wie der ursprüngliche Beschluss auch, von Mitgliedern des BVBB wiederum beklagt. Das Gericht will noch in 2011 zu diesem Beschluss eine Entscheidung treffen. Forderungen an die Politiker zu einem Nachtflugverbot zwischen 22:00 und 6:00 Uhr werden von diesen Politikern als hohles Gerede abgetan. Sie wollen sich nur einer von BVBB- Klägern erzwungenen Gerichtsentscheidung beugen.

Das ganze Ausmaß der Standortfehlentscheidung rückt nun zunehmend in das Bewusstsein aller möglichen Betroffenen und neugegründeten 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 eine raumordnerische Situation erzeugt, die die betroffene Region auch wegen der Fluglärmfolgen auf Generationen in ihrer Entwicklung einschränkt. Diese Folgen werden verdeckt durch Vertuschung von Fakten und Wahrheiten. Landesregierungen, Planfeststellungsbehörde und die Flughafengesellschaft haben über Jahre alles getan, um das wahre Ausmaß der Fluglärmbelastung von BBI in Schönefeld in einer Schweigespirale zu verstecken.

Der BVBB ist davon überzeugt, dass eine objektive Betrachtung und Prüfung seines Konzeptes „Nachnutzung BBI Schönefeld – Neubau eines Zentralflughafens für Deutschland“ insbesondere in der Fachwelt und bei potenziellen Investoren eine Anstoßwirkung auslösen müsste. Das Konzept befriedigt alle zukünftigen Anforderungen der deutschen Flugwirtschaft. Es trägt der Entwicklung des Weltluftverkehrs ebenso Rechnung wie dem Wirtschaftsstandort Deutschland bei fortschreitender Globalisierung.

Die Erwartung auf eine Korrektur durch die Verantwortlichen des BBI - Desasters hält sich dagegen in Grenzen. Allerdings gehen wir davon aus, dass das Konzept auch hier ein Einstieg dafür sein kann, dass die Erkenntnis reift, mit dem BBI- Standort eine Entscheidung getroffen zu haben, die den selbstgestellten Ansprüchen nicht gerecht wird. Die seit mehr als einem Jahrzehnt propagierte Alternativlosigkeit des Standortes Schönefeld ist eine Schutzbehauptung zur Vertuschung planerischen Versagens. Gleiches gilt für die Behauptung, es gäbe keinen Weg mehr zurück, darum müsse der BBI in Schönefeld in Betrieb genommen werden. Wer einen „Weg zurück“ wegen Ideenlosigkeit und Rechthaberei bestreitet, erklärt, dass er Generationen, Hunderttausende Menschen als ausreichend leistungsfähig betrachtet, Opfer seiner Fehlentscheidung zu werden.

Das vorgelegte Konzept zeigt einen Weg nach vorne auf, einen Weg, der nutzt, was vorhanden ist, was weiter vorhanden sein kann. Es zeigt Perspektiven für Arbeitsplätze, Wirtschaftsentwicklung, angepasste Raumentwicklung und die Erfüllung von Bedürfnissen der zukünftigen Entwicklung eines erträglichen, wirtschaftlichen und entwicklungsfähigen Flugverkehrs weit über die Grenzen von Berlin und Brandenburg. Selbstverständlich sind wir bereit, Interessenten weitere Auskünfte zu erteilen und unsere Kenntnisse offenzulegen.

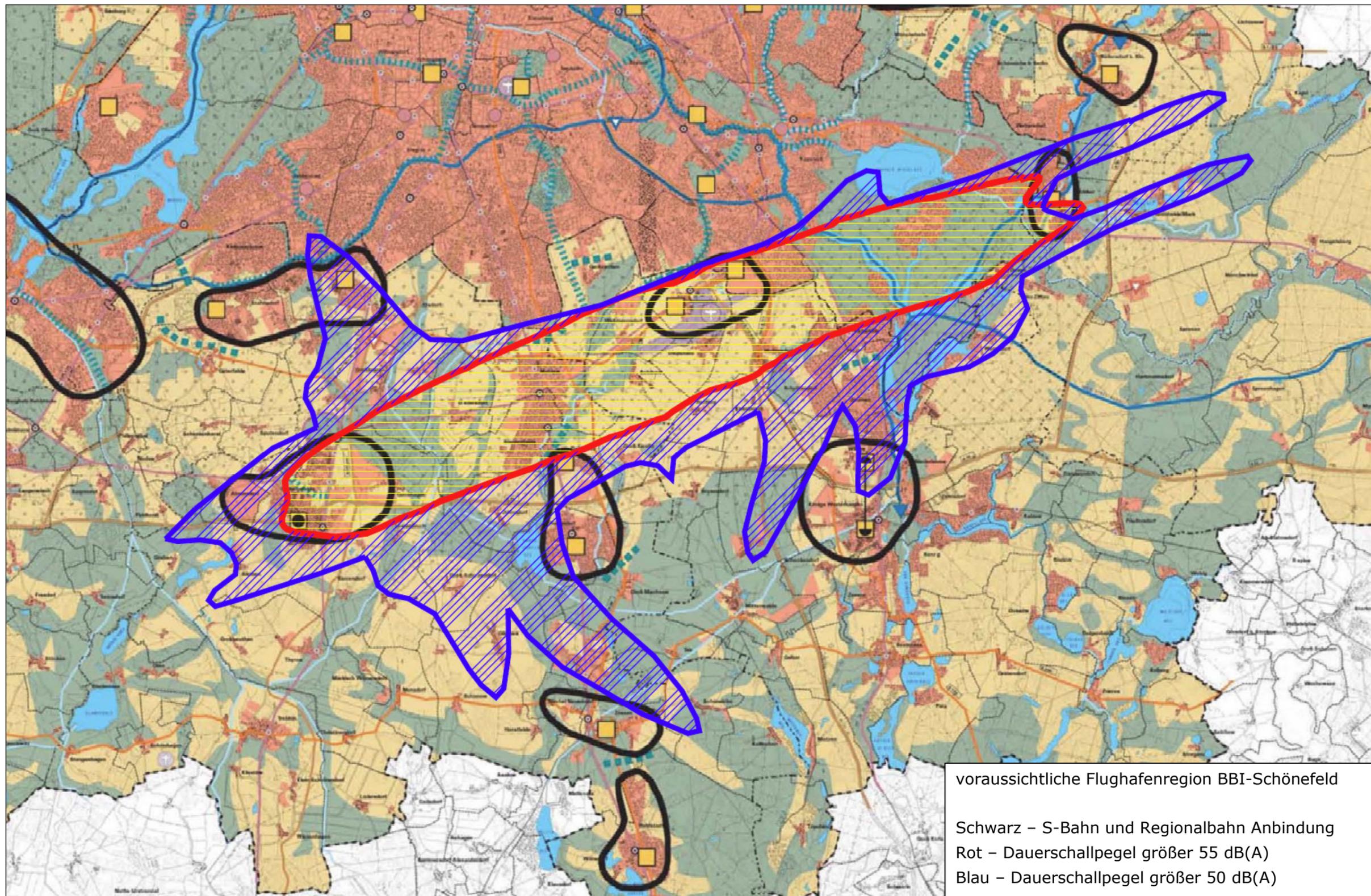
Ohne Rat und Expertenwissen hätte der BVBB dieses Konzept nicht vorlegen können. Wir sind dankbar den Persönlichkeiten, die entscheidende Zuarbeiten geleistet haben und sich durch Qualitätssicherung am Ergebnis beteiligt haben.

Zu Dank verpflichtet sind wir Herrn Faulenbach da Costa (Airport Consulting, Offenbach), der als ausgewiesener Experte die Grundlagen für einen raumverträglichen Standort in Sperenberg erarbeitet hat. Zu Dank verpflichtet sind wir Herrn Prof. Thießen (Uni Chemnitz), der die Qualitätssicherung übernommen hat. Zu Dank verpflichtet sind wir dem Flugingenieur Herrn Arnold Ruelicke (Zeuthen), der sein Fachwissen seit Jahren zur Verfügung stellt. Zu Dank verpflichtet sind wir unserem Ehrenvorsitzenden, Ferdi Breidbach (Diedersdorf), der unermüdlich Ideen entwickelt, das Projekt koordiniert und vorangetrieben hat, um dieses Konzept nach dreimonatiger Arbeit vorlegen zu können. Zu Dank verpflichtet sind wir weiteren Persönlichkeiten, die aus Gründen von Interessenkollisionen darum gebeten haben, nicht genannt zu werden. Zu Dank verpflichtet sind

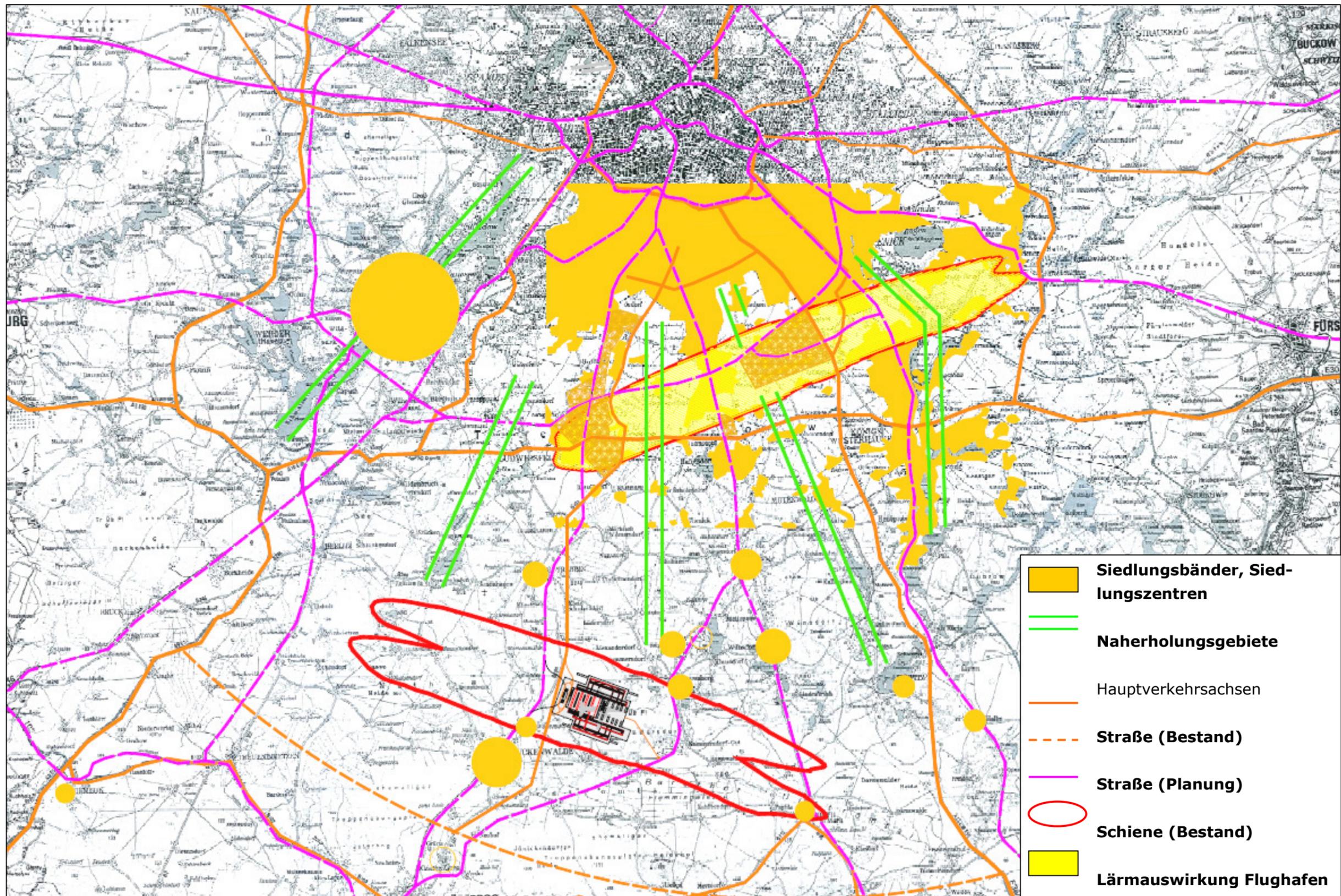
wir unseren Mitgliedern, die durch ihre Beiträge und Spenden die Finanzierung des Konzeptes möglich gemacht haben.

Blankenfelde Mahlow, im März 2011  
Astrid Bothe (Vorsitzende des BVBB)

## Die Lage des BBI – Schönefeld am südlichen Stadtrand von Berlin und zwischen Siedlungsbändern



## Standortvergleich BBI Schönefeld und Sperenberg auf einem Blick



## Historie

### Standortsuchverfahren für einen Großflughafen Berlin Brandenburg-International

In Zusammenhang mit anderen grundlegenden Überlegungen auch zur Wiedervereinigung zwischen dem Ostteil, dem Westteil von Berlin und der Zukunftsentwicklung der südlich an Berlin angrenzenden Regionen des Landes Brandenburg kam es zwangsläufig auch zur Frage eines zukünftigen Standortes für einen Großflughafen der Region. Den politischen Entscheidungsträgern war klar, dass die historischen Berliner Flughafenstandorte Tegel und Tempelhof keine Zukunft haben können. Beide Standorte sind innerstädtisch und waren politisch umstritten.

Die Länder Berlin und Brandenburg verständigten sich darauf auf ein aufwendiges Verfahren zur Suche eines Standortes für einen Großflughafen für die Region Berlin/Brandenburg. Als Ergebnis dieses Suchverfahrens kristallisierten sich sechs Standorte heraus, zu denen der von Berlin bevorzugte Standort des ehemaligen Flughafens der DDR in Schönefeld nicht gehörte. Mit politischem Druck bestand Berlin darauf, den Standort Schönefeld als Sonderfall für weitere Planungen zu berücksichtigen. Das Land Brandenburg, in dessen Landesgebiet sich alle sechs aus dem Suchverfahren möglichen Standorte befanden, führte zur Konkretisierung einer

Standortentscheidung ein aufwendiges Raumordnungsverfahren (ROV) durch. Das Ergebnis dieses Verfahrens war eindeutig: Der Standort Sperenberg (LK Teltow Fläming), Standort des vormaligen sowjetischen Militärflughafens, wurde als sich anbietender Standort ermittelt. Der einzige dieser untersuchten Standorte, der als unstrittig ungeeignet bewertet wurde, war der Standort Schönefeld, der vormalige Flughafen der DDR.

Binnen zwei Jahren haben dann das Land Berlin und die damalige Regierung der Bundesrepublik Deutschland als Mehrheitsgesellschafter der Flughafengesellschaft die Ergebnisse des Raumordnungsverfahrens für die Standortsuche als nicht relevant dargestellt. Sie fanden politische Wege, die auch das Land Brandenburg veranlassten, die Ergebnisse des ROV zu ignorieren. Man verständigte sich 1996 auf einen sogenannten „Konsensbeschluss“ zur politischen Absicherung für einen Single-Airport in Schönefeld. Der Großflughafen sollte, so die Willensbekundung, privat finanziert und betrieben werden. Seine Inbetriebnahme war für Anfang 2000 geplant. Dieser Termin scheiterte ebenso wie die Bemühungen, für diesen Standort einen privaten Investor zu finden. Konsortien, die Interesse/Bereitschaft zur Finanzierung und Betreibung eines Großflughafens „Sperenberg“ Anfang 2000 erklärten, verzichteten auf eine Interessenbekundung für den Standort Schönefeld.

Mit Abschluss des Raumordnungsverfahrens (ROV) 1994 stand fest, dass mit der Realisierung des „Single-Airports“ die beiden innerstädtischen Flughäfen Tegel und Tempelhof aufgegeben und einer anderen Nutzung zugeführt werden. Nach 16 Jahren liegen für beide Flughäfen immer noch keine Nachnutzungskonzepte vor.

### Der „Single-Airport“ Schönefeld und seine Zukunftsfähigkeit

Politik, Flughafengesellschaft (FBS) und Genehmigungsbehörde behaupteten im Planfeststellungsverfahren unisono, dass es nur um einen „mittelgroßen Flughafen“ zur Versorgung des Berliner Luftverkehrsmarktes gehe. Nachdem die Planfeststellung dieses „mittelgroßen Flughafens“ durch das Bundesverwaltungsgericht (BVerwG, 16.03.2006) bestätigt wurde, änderten die beiden Länder Berlin und Brandenburg mit Datum vom 30.05.2006 den LEP FS. Nun wurden „Mängel“ an der Standortbewertung des ROV konstatiert und behauptet (LEP FS 2006, S. 11), dass für einen Neubaustandort Sperenberg Investitionsabsichten nicht bekannt seien. Außerdem würde der Standort Sperenberg umfangreiche Zwischenerweiterungen im bestehenden Flughafensystem erfordern (LEP FS 2006, S. 21). Bei der Bewertung der Entwicklungspotenziale beschäftigte sich der LEP FS nicht mit den Entwicklungspotenzialen des Flughafens, sondern ausschließlich nur mit den Potentialen des

Flughafenumfeldes (LEP FS 2006, S. 42ff). Eines Umfeldes, dessen Entwicklung frühestens nach dem Planungsziel des LEP FS (2016) eintreten wird.

**Das erklärte Ziel der Gesellschafter (Berlin, Brandenburg, Bund) für den Standort Schönefeld ist jetzt ein Großflughafen mit Dreikreuzfunktion (Hub).**

### Flugrouten und Verlärmung

Die Zahlen der Betroffenen berücksichtigen nicht die zwischenzeitlich von der DFS auch aus kapazitiven Gründen gewählten Abflugverfahren, durch die eine weitere Verlärmung der Umgebung des Flughafens nicht zu vermeiden ist, sodass weder Flughafen noch Region eine konfliktfreie und bedarfsgerechte Entwicklung haben werden. Dies, weil die An- und Abflüge sich zu über 90% in der Praxis auf einem Korridor befinden, der von den vorgegebenen Flugrouten abweicht, und darum einen „Lärmteppich“ ergibt, der in der Fläche der betroffenen Regionen zu einer tatsächlichen Lärmbelastung führt, die durch Flugroutenführung und -belegung nicht reguliert werden kann.

Auffällig bei der Flugroutendiskussion war, dass Planfeststellungsverfahren offensichtlich nicht geeignet sind, die Auswirkungen eines solchen Vorhabens abschließend für die geplante Kapazität zu bewerten. Die unterschiedlichen Verfahren und Zustän-

digkeiten - Planfeststellung in der Zuständigkeit der Länder und Flugrouten in der Zuständigkeit einer Bundesbehörde - weisen mit der am 3. September 2010 durch die Vorlage der Abflugroutenplanung der DFS losgetretenen Diskussion erhebliche Defizite in der Information und der Beteiligung der Öffentlichkeit auf.

### **Die deutsche Luftverkehrswirtschaft fordert ein konkurrenzfähiges deutsches Flughafensystem**

In ihrem Flughafenkonzept 2009 lobt die Bundesregierung die Vorteile des dezentralen Flughafensystems in Deutschland und will auf diesem Weg „dieses leistungsfähige System stärken, Planungssicherheit schaffen, Ausbaumaßnahmen unterstützen und an ausgewählten Standorten einen konkurrenzfähigen Nachtflugbetrieb sichern“.

Diese Aussagen entsprechen weitgehend auch den Forderungen der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV). Dabei geht die ADV allerdings noch einen Schritt weiter und fordert generell für Deutschland als Handelsnation einen 24-Stunden-Flugbetrieb. Gerne verweist die Luftverkehrswirtschaft auf die arabische Halbinsel, auf der - abseits von Besiedlungen seit 2000 Großflughäfen entstehen, deren Fertigstellung 2015 bis 2030 geplant ist - und als drohende Konkurrenz zum deutschen Flughafenstandort beschrieben werden. Für diese Zukunftsplanung entwi-

ckelt und bietet der BVBB nachfolgend Denkanstöße für eine zukunftsgerichtete und nachhaltige Flughafenentwicklungsplanung in Deutschland an.

Bei dieser Argumentation wird gerne übersehen, dass der Bau und Ausbau der Flughäfen in der Wüste nicht schneller vorantreiben als die geplanten Erweiterungen der Flughäfen in Deutschland.

Es wird gerne übersehen, dass die Flughäfen auf der arabischen Halbinsel von einem verstärkten Luftverkehrswachstum in Asien (insbesondere China und Indien) profitieren sollen und zukünftiges Wachstum nicht mehr allein den europäischen Flughäfen überlassen werden soll. Deutlich aber wird, dass es bei dem konkurrierenden Verkehrssegment um den Transferverkehr und nicht um den Originärverkehr geht. Dazu hat die Gemeinsame Landesplanung von Berlin und Brandenburg aber schon 1998 festgestellt, dass dieses Verkehrssegment als exogenes Aufkommen, wenn es denn einen dominierenden Anteil am Verkehrsaufkommen des Flughafens hat, agglomerationsferner abgewickelt werden müsse als endogenes Aufkommen.

Wer wie die deutsche Luftverkehrswirtschaft und Politik die Entwicklung von Flughäfen in oder am Rande von Agglomerationen vorantreibt, muss mit Restriktionen leben oder aber Absiedlungen forciert vorantreiben.

### **Konzept des BVBB**

Der BVBB ist mit der Gemeinsamen Landesplanung „Berlin Brandenburg“ einer

Meinung, dass ein Flughafen, der verstärkt exogenes Aufkommen abwickeln will, als Großflughafen agglomerationsfern errichtet und betrieben werden sollte.

Der BVBB fordert die Luftverkehrswirtschaft auf, die Entwicklung von Luftverkehrsstandorten voranzutreiben, deren raumordnerisches Konfliktpotenzial gering ist und deren Entwicklungspotenziale des Luftverkehrs für die nächste Generation als gesichert und nachhaltig angesehen werden können. So können Kosten minimiert und der Betrieb dieser Verkehrsinfrastruktur optimiert werden.

Der BVBB wird nachfolgend ein Konzept für einen deutschen Zentralflughafen vorstellen und gleichzeitig ein Konzept zur Weiternutzung des Standorts Schönefeld präsentieren. Dabei ist zu beachten, dass für den BVBB dieses Thema mit der Flugroutendiskussion im September 2010 wieder aktuell wurde. Dies passiert im Gegensatz zum Berliner Senat, der es nicht vermochte, in 16 Jahren Nachnutzungskonzepte für Tegel und Tempelhof vorzulegen.

Die Gesellschaftervertreter, der Regierende Bürgermeister von Berlin und der Ministerpräsident von Brandenburg, haben so im Februar 2011 ausdrücklich bestätigt, dass die Standortentscheidung „Schönefeld“ sachfremd war, nur eine politische Entscheidung. Aus dieser Feststellung ziehen sie weiterhin den unlogischen Schluss: BBI – Schönefeld muss in Betrieb gehen.

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

"Wenn du einen Fehler erkannt hast und ihn nicht beseitigst, begeht du einen zweiten Fehler" (Konfuzius). Dass mit dem Standort Schönefeld als Single-Standort für einen Großflughafen für Berlin Brandenburg (BBI) ein Fehler begangen wurde, bestreiten inzwischen auch die Protagonisten des Standorts Schönefeld nicht mehr.

### Großflughafen versus mittelgroßer Flughafen

Auf ihrer Webseite führt die Flughafengesellschaft aus, dass in absehbarer Zeit 45 Millionen Passagiere pro Jahr abgefertigt werden sollen. Der Flughafen BBI soll als Drehkreuz in Konkurrenz zu den Flughäfen Frankfurt und München entwickelt werden.

### Der Landesentwicklungsplan und die Standortfrage

Der Landesentwicklungsplan Flughafenstandortentwicklung (LEP FS von 2003) stellt fest, dass der Umsteigeranteil vom BBI bei 5 bis 10% liegen werde, etwa 80% des Passagieraufkommens Berlin bezogen sei und sich daraus der Flughafenstandort im engeren Verflechtungsraum mit möglichst kurzen Entfernungen zum Hauptaufkommen ergebe. Der Flughafen habe die Aufgabe der Grundversorgung der Metropolfunktion Berlins einschließlich der Erfüllung der Hauptstadtfunktion und Einbindung in das Transeuropäische Netz (LEP

FS, S. 12f). Der LEP FS 2003 merkt an, dass es im ROV von 1994 um einen Großflughafen gegangen sei (LEP FS, S. 18), nun aber nur noch die Zusammenfassung drei bestehender Flughäfen auf einen Standort beabsichtigt sei. Ein Großflughafen wäre agglomerationsfern angemessen eingeordnet gewesen (LEP FS, S. 18). Die Standortentscheidung für Schönefeld beinhaltet auch, dass nur noch ein mittelgroßer Flughafen geplant und raumordnerisch vertretbar sei (LEP FS, S. 25).

### Passiver Lärmschutz

In der planfestgestellten Ausbaustufe des Jahres 2023 mit 30 Mio. Passagieren pro Jahr verlärmte der Flughafen eine Einwohnerzahl von fast 90.000 Einwohnern mit einem nach dem Fluglärmschutzgesetz relevanten Dauerschallpegel von mehr als 55 dB(A). Davon wohnen fast 55.000 Einwohner in der Zone von 55 dB(A) bis 60 dB(A) und fast 35.000 Einwohner in der Zone mit mehr als 60 dB(A). Wollen die Einwohner in der Zone von mehr als 55 dB(A) einen ausreichenden Schutz vor Fluglärm haben, müssen die Einwohner, nicht der Flughafen, fast 160 Millionen Euro investieren. Würde ein Lärmschutz bis 60 dB(A) durch den Flughafen garantiert, hätte der Flughafen nur 100 Millionen Euro für passiven Lärmschutz bereitzustellen. Bei einem absehbaren Flughafenausbau wird die Zahl der nach Fluglärmschutzgesetz relevant Betroffenen schließlich auf

fast 160.000 Einwohner zunehmen und damit eine Größenordnung erreichen, die raumordnerisch nicht vertretbar und unter gesundheitspolitischen Gesichtspunkten verhindert werden muss. Hinter dem neutralen Begriff „passiver Lärmschutz“ verbergen sich zehntausende durch Baumaßnahmen schalldichte Immobilien, Schallschutzfenster und durch Ventilatoren künstlich belüftete Innenräume. Die sensiblen Einrichtungen (Kinderhorte, Schulen, Krankenhäuser, Seniorenheime usw.) werden ebenfalls durch Baumaßnahmen anforderungsgerecht gestaltet, und mit schalldichten Fenstern, künstlicher Belüftung und künstlicher Befeuchtung vor Fluglärm geschützt. Verbunden sind diese Maßnahmen mit größeren Verlusten der Immobilienwerte.

### An – und Abflugverfahren (Flugrouten)

In der öffentlichen Diskussion wird behauptet und spekuliert, dass die Region, einzelne Gemeinden, durch Gestaltung der Flugrouten vom Fluglärm entlastet oder verschont werden können. Diese Annahme beruht auf der laienhaften Vorstellung, nach der die von der „Deutschen Flugsicherung“ (DFS) für temporäre Zeiträume festgelegten Flugrouten ein Flug - Straßensystem darstellen. Tatsächlich beschreiben festgelegte Flugrouten Flugkorridore.

Bei den für den BBI genehmigten 360 000 Flügen/Jahr erzwingen die An – und Abflüge einen „Fluglärmteppich“ (ca. 60X40

km) über südlichen, südöstliche Randgebiete Berlins und dem Siedlungsband zwischen der Gemeinde Schöneiche im Osten und Ludwigsfelde im Westen (Siehe Seite 5).

Zudem ist absehbar, dass sich spätestens mit dem Bau einer dritten Start – und Landebahn im Süden dieser Teppich nach Süden ausweitet.

### Die Zukunftsfähigkeit des Flughafens und der Region

Der LEP FS begrenzt die Entwicklung des Flughafens BBI auf die Funktion eines „mittelgroßen“ Flughafens, der die Aufgabe hat, die Hauptstadtregion mit Luftverkehrsdienstleistungen zu versorgen. Auch die im Umfeld des Flughafens bestehende Siedlungsstruktur begrenzt die Funktion des Flughafens auf einen Provinzflughafen, dessen Zukunft nicht im Wachstum, sondern in seiner Versorgungsfunktion der Hauptstadt mit Luftverkehrsdienstleistungen besteht.

Unabhängig von der Größe des BBI kommt es, wie die Erfahrung lehrt, zu soziokulturellen Veränderungen in der fluglärmbelasteten Region. Insbesondere gute Einkommensbezieher, die bürgerliche Klientel, wird diese Region als Wohnsitz verlassen und meiden.

## Die Zukunftsfähigkeit der Hauptstadt

Die meisten Dienstleistungsfunktionen Berlins wurden vor dem Mauerfall für ihre jeweilige „Aufgabe“ geplant, gestaltet und entwickelt. So ist die Messe am Funkturm historisch gewachsen, aber nur noch begrenzt entwicklungsfähig. Dies gilt ebenso für das Congresszentrum Berlin - Charlottenburg. Mit erheblichen Investitionen werden die Einrichtungen modernisiert, ohne diese zukunftsfähig zu machen. Am bestehenden Standort sind Entwicklungspotenziale für moderne und zukunftsorientierte Messen und Kongresse nicht darstellbar.

Auch bei der Siedlungsentwicklung hat sich Berlin in den in den vergangenen 60 Jahren nicht wie andere Metropolen dieser Welt in der Fläche ausdehnen und entwickeln können. Die Siedlungsentwicklung wird durch Naherholungsräume östlich und westlich Berlins eingeschränkt, sodass Entwicklungen nach Norden oder Süden möglich und wahrscheinlich sind. Dabei würde die Siedlungsentwicklung im Norden über den Berliner Autobahnring hinausgehen, während im Süden die Entwicklung bis zum Autobahnring möglich wäre. Möglich wäre, wenn nicht die großflächige Verlärmung durch den Flughafen eine Siedlungsentwicklung verhindern würde.

## Flughafen, Regionalentwicklung und Arbeitsplätze

Der BVBB sieht es nicht als seine Aufgabe an, die unglaublichen Arbeitsplatzver-

sprechen der Protagonisten des Standorts Schönefeld und ihrer Gutachter zu überprüfen oder zu widerlegen. Festzustellen ist aber, dass die Arbeitsplatzversprechen an jedem anderen Standort zu realisieren sind. Deshalb darf sich der BVBB bei seinen weiteren Betrachtungen auf die Annahmen zur Regionalentwicklung und Arbeitsplatzwirksamkeit der Luftverkehrsinfrastruktur auf diese Aussagen beziehen. Dabei muss festgehalten werden, dass die Befürworter des Standorts Schönefeld immer nur eine begrenzte Entwicklung mit ebenso begrenzter regionalpolitischer Wirksamkeit beschwören können. Das Projekt des BVBB hingegen stellt einen mehr als doppelt so großen Flughafen, ein Nachnutzungskonzept des „BBI – Standortes“ mit erheblichen neuen Investitionen, mit entsprechenden Potenzialen der Regionalentwicklung dar. Es ist daher nicht nachvollziehbar, wenn Politik und Luftverkehrswirtschaft dieses BVBB Projekt nicht unterstützen, stellen sie doch die Arbeitsplatzwirksamkeit immer in den Vordergrund, oder aber sie trauen ihrer eigenen Arbeitsplatzprognose nicht.

Die Arbeitsplatzversprechen „BBI“ sind als Totschlagbehauptung gegen einen Standortwechsel unbrauchbar. Unwiderlegbar schafft das BVBB – Konzept und die notwendigerweise vorzunehmenden Investitionen um Potenzen mehr Arbeitsplätze als sie am „BBI – Schönefeld“ je geschaffen werden können.

## 1. Berlin - eine Stadt mit Engpässen und Entwicklungsstörungen

### Messen / Kongresse

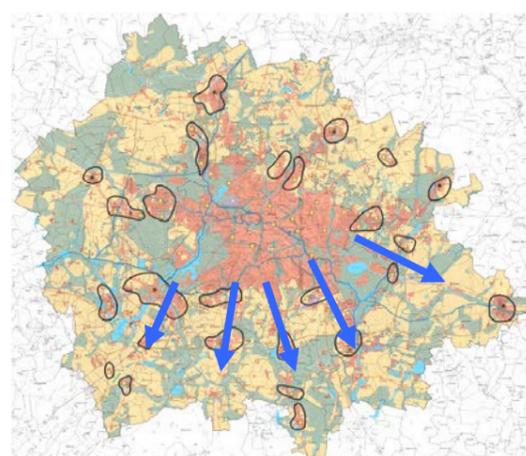


Der Messe- und Kongressstandort um den Funkturm ist zwar ordentlich erschlossen, bietet aber keine Entwicklungspotenziale.

Mit 54 ha Gesamtfläche hat das Messegelände in Berlin eine vergleichbare Größe mit den Messen in Frankfurt, München und Hannover, verfügt aber im Gegensatz zu diesen nicht mehr über Entwicklungspotenziale.

Ausreichende Flächenpotenziale können die ehemaligen Flughäfen Tegel und Tempelhof bieten. Allerdings ist deren Lage in der Stadt und deren schwierige Erschließung, die mit ein Grund zur Aufgabe als Flughafenstandort war, nicht geeignet, Einrichtungen vorzusehen, die innerhalb kürzester Zeit eine erhebliche Besuchernachfrage befriedigen können.

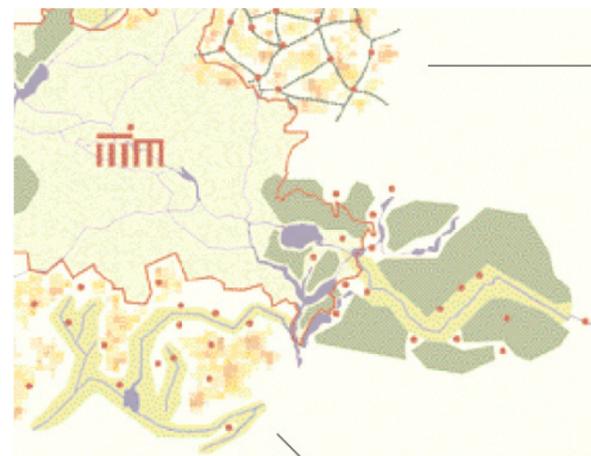
### Siedlungsraum



Der Siedlungsraum in Berlin bietet keine größeren städtebaulichen Entwicklungsflächen. Deshalb wird sich die Stadt Berlin im Siedlungswohnungsbau in der Fläche ausdehnen. Das bedeutet, dass die Siedlungsentwicklung vorwiegend im engeren Verflechtungsraum stattfinden wird.

Dabei wird angenommen, dass die Siedlungsentwicklungen entlang der Erschließungsachsen (S- und R-Bahn) stattfinden sollen. Im LEP FS wird ausgeführt, dass die Bahnhöfe der S- und Regionalbahnen als Kristallisationspunkte der Siedlungsentwicklung gefördert werden sollen. Dabei werden allein in Eichwalde, Schulzendorf, Zeuthen, Blankenfelde, Mahlow, Dahlewitz und Rangsdorf deutliche Einwohnerzuwächse unterstellt. Solche behaupteten Siedlungszuwächse müssen aber bei der zu erwartenden Fluglärmbelastung infrage gestellt werden.

### Naherholung



Im Berlin-Brandenburger Wirtschafts- und Lebensraum kann an die alte Tradition angeknüpft werden: ... „die Berliner strömen zu den lange entbehrten Erholungsräumen in der Umgebung.“ Angestrebt wird nach LEP FS ein hochwertiges Freiraumsystem mit Ressourcenschutz für Naturschutz und Erholung. Zur Vermeidung von Verkehr sollen sich die Funktionen des Wohnens und Arbeitens, der Versorgung und Erholung räumlich zueinander ordnen und quantitativ ausgewogen entwickeln. Der Zugang zu den See- und Flussufern ist freizuhalten, gegebenenfalls zu öffnen.

Die Gebiete Müggelspree und Flutgrabenau werden als Zentren des Ausflugs und der stadtnahen Erholung bezeichnet. Gleichzeitig wird die Hoffnung formuliert, dass der Flughafen den Gemeinden in der Nähe des Flughafens eine neue Standortqualität ermöglichen wird, ohne jedoch den Flughafen in den Plänen darzustellen.

### Luftverkehr

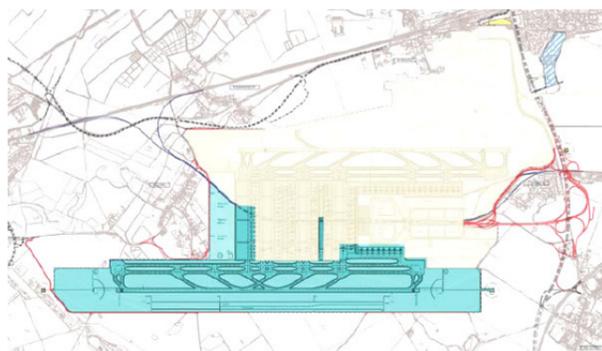


Die Begrenzung des Flughafenstandorts Schönefeld im LEP hat auch Folgen für die regionalwirtschaftliche Wirksamkeit am und um den Flughafenstandort. Statt der bei einem Großflughafen erzielbaren höheren regionalwirtschaftlichen Wirksamkeit haben sich die Ordnungsgeber des LEP mit den geringeren regionalwirtschaftlichen Effekten eines „mittelgroßen“ Flughafens zufriedengegeben. Es muss mittel- bis langfristig mit relativ geringen Arbeitplatzeffekten gerechnet werden muss, zumal etwa 15.000 Arbeitsplätze nur „verlagerte“ und keine neuen Arbeitsplätze sein werden.

Anhand der oben stehenden Abbildung wird deutlich, dass eine Entwicklung zu einem leistungsfähigen „Großflughafen“ an den raumordnerischen Widerständen scheitern muss. Der planfestgestellte Lärmteppich ist ein nicht überwindbares Hindernis der räumlichen Entwicklung.

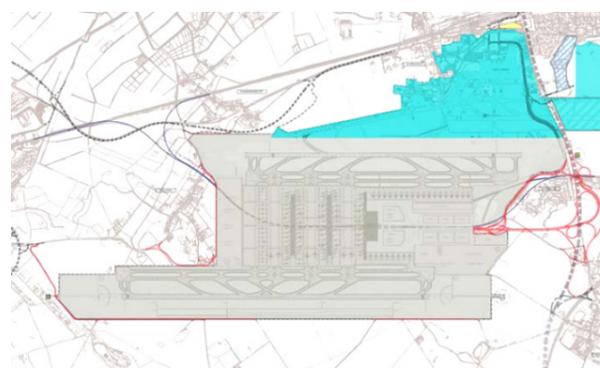
## 2. Perspektiven eröffnen (Nutzungskonzept für den Standort Schönefeld)

### Sonderlandeplatz



Auf 470 ha unter Weiternutzung der Südpiste wird ein Sonderlandeplatz (SLP) eingerichtet. Auf diesem SLP wird zukünftig die Internationale Luftfahrt Ausstellung (ILA) betrieben. Er wird der Regierungsflughafen sein und den Verkehr der Allgemeinen Luftfahrt für Berlin aufnehmen. Der SLP wird dem an dem Standort betriebene Gesundheitszentrum dienen, wird Check-in für den zukünftigen Zentralflughafen Sperenberg sein und im öffentlich zugänglichen Passagierterminal, neben Restaurationsbetrieben und Premium-Läden, auch das Deutsche Luftfahrt-Museum aufnehmen. Vom Standort Schönefeld aus wird ein regelmäßiger Bahn-Shuttle zum Zentralflughafen Sperenberg eingerichtet, sodass die Passagiere des Zentralflughafens Sperenberg jederzeit von/nach Schönefeld fahren können.

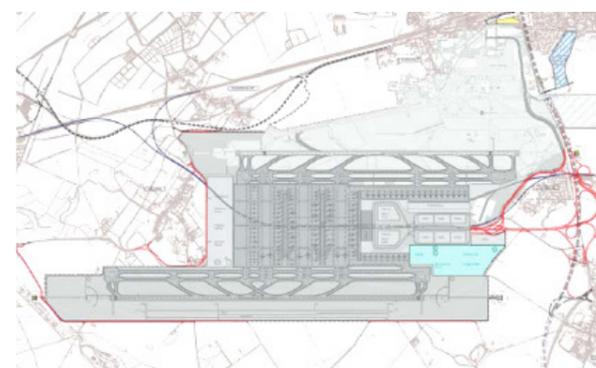
### Messen / Kongresse



Auf 280 ha (+170 ha) wird sich zukünftig die Berliner Messe restriktionsfrei entwickeln können. Dabei steht diese Fläche allein für das Ausstellungsgelände zur Verfügung. Diese Messe verfügt über Fernbahn- und S-Bahn-Anschluss. Im Zusammenhang mit der auf dem SLP stattfindenden ILA kann so ein attraktives Angebot für die Welt der Messen aufgebaut und entwickelt werden.

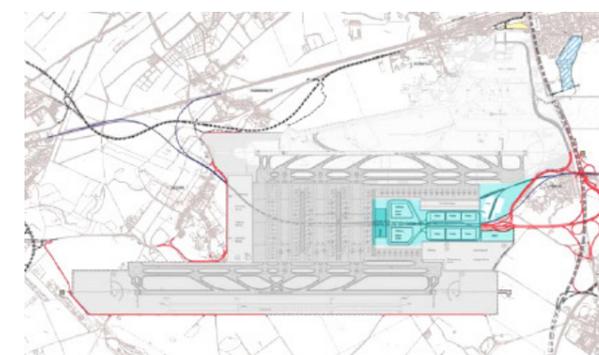
Mit einer restriktionsfrei entwickelbaren Messe und einem Anschluss an einen SLP werden die Berliner Messen ein überaus attraktives Angebot aufbauen können. Hier kann ein Messe- und Kongressplatz entstehen der im Gegensatz zum jetzigen Messestandort entwickelt werden kann und gleichzeitig die Verkehrsprobleme löst, die am derzeitigen Standort eine dauerhafte Belastung der innerstädtischen Strukturen bedeuten.

### Gesundheitszentrum



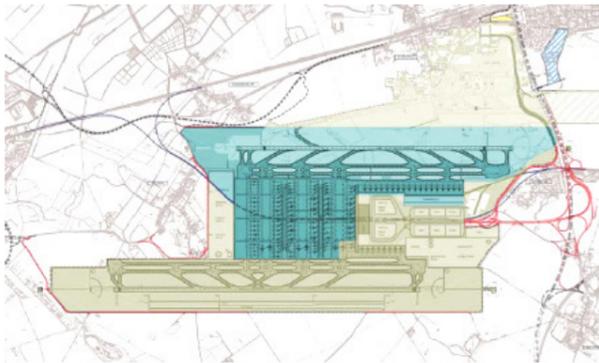
Auf 40 ha wird im südöstlichen Bereich ein internationales Gesundheitszentrum mit Anschluss an den SLP entwickelt. Die Entwicklung Berlins als Standort für Gesundheit - Forschung und Medizintechnik - soll über eine Gesundheitseinrichtung nach Vorbild der US-Mayo-Kliniken einen Leuchtturm an diesem Standort bekommen. Es steht außer Frage, dass es insbesondere aus den östlichen Regionen Europas, aus Nah- und Fernost Bedarf zur Nutzung modernster Medizeinrichtungen gibt. Das Gesundheitszentrum sollte darum unter Gesichtspunkten von Synergie und Zusammenarbeit mit der Charité geplant und betrieben werden.

### Öffentliche Nutzung



Die Zufahrt mit den Parkplätzen (110 ha) wird als öffentlich zugängliche Fläche für alle Nutzungen angeboten. Über diese öffentliche Nutzung wird auch sichergestellt, dass der unterirdische Fern- und S-Bahnhof jederzeit zugänglich bleibt und das Terminal auch für Check-in für Flüge vom Zentralflughafen Sperenberg genutzt werden kann. Das Passagierterminal, als Luftfahrt-Museum genutzt, stellt gleichzeitig den zentralen Zugang zum Forschungs- und Entwicklungszentrum dar. Teile dieser öffentlichen Fläche sollen auch als Parkierungsflächen für den Flugreisenden ab Sperenberg genutzt werden können. Bei der Gestaltung der Parkentgelte sollte die Nutzung des Shuttle-Verkehrs zum Flughafen Sperenberg berücksichtigt werden.

## Forschung und Entwicklung (F+E)



Auf 490 ha kann sich ein Forschungs- und Entwicklungszentrum mit Teststrecke entwickeln. Der neue Forschungsstandort soll eine Ergänzung zum erfolgreichen Standort „Berlin-Adlershof“ sein. Der Standort Schönefeld bietet Möglichkeiten, die am Standort Adlershof nicht umsetzbar sind. Neben der Möglichkeit der „weichen Forschung“ bietet der Standort Schönefeld die Möglichkeit der Forschung, der Erprobung und der Tests auf einem Außengelände. Bei der Festlegung der Flächen wurde darauf geachtet, dass das F+E-Zentrum Zugang sowohl zum südlich gelegenen SLP hat als auch Zugang zu den nördlich gelegenen Betonflächen, die als Teststrecken für Fahrzeuge aller Art genutzt werden können. Dabei könnte auch daran gedacht werden, ein deutsches Zentrum für die Entwicklung und Erprobung von Formel-1-Rennwagen, oder Rennfahrzeuge anderer Rennsportklassen anzubieten.

Weiter können Triebwerksprobestände für die am Standort entwickelten Triebwerke der neuen Generation errichtet werden und so den Standort Schönefeld, neben der ILA, zum Zentrum der deutschen Luft- und Raumfahrtforschung entwickeln.

### Freiflächen

Vorhandene Freiflächen werden parkähnlich gestaltet und als Freizeit-, Spiel – und Sportflächen für die öffentliche Nutzung zur Verfügung gestellt.

### Nachnutzung Baufeld – Ost

Es muss geprüft werden in wie weit das Baufeld - Ost eine geeignete Fläche für die Ansiedlung einer „Seniorencity“, nach amerikanischem Vorbild, geeignet ist.

Die absehbare Überalterung Berlins muss nach Bedarf Service – Wohnmöglichkeiten für die Generation „55 plus“ zur Verfügung stellen.

Generell ist das Wohnumfeld für Senioren problematisch. Es ist oft gekennzeichnet durch zu großen, nicht altersbedingten Wohnraum, Etagenlage, unruhige Verkehrslagen, nicht angepasste Freizeitmöglichkeiten. Seniorencitys sind ein Angebot an Senioren, die im dritten Lebensabschnitt in sicherer Umgebung mit angepassten Wohnmöglichkeiten, mit einem Serviceangebot und angepassten Freizeitmöglichkeiten. Sie sichern eine dem Alter entsprechende Selbstständigkeit in einem Lebensumfeld einer Wohngemeinschaft mit gleichartigen Bedürfnissen. Das vorhandene Angebot begnügt sich mit „heimgeprägten“ Einrichtungen.

### 3. Luftverkehr – Fakten und Perspektiven

#### Entwicklung des Luftverkehrs

Der Luftverkehrsstandort Deutschland zeichnet sich einerseits durch ein überdurchschnittlich dichtes dezentrales Flughafensystem aus. Es gibt wenige (2) internationale Großflughäfen in Deutschland, die in regelmäßig wiederkehrenden Abständen Verkehrsengpässe aufweisen. Andererseits gibt es eine Fülle von internationalen Flughäfen (21) und regionalen Flughäfen (37), die in der Regel kapazitive Überangebote aufweisen. Insgesamt weist das geplante dezentrale deutsche Luftverkehrssystem im Jahr 2020 eine planbare Kapazität von 6,5 Mio. jährlichen Flugbewegungen und rund 550 Mio. jährlichen Passagieren auf; dem steht eine prognostizierte Nachfrage von 3,5 Mio. Flugbewegungen und 309 Mio. Passagieren gegenüber (Masterplan Prognose für Deutschland).

Diesen Überkapazitäten stehen an den wesentlichen Standorten des Luftverkehrs Restriktionen gegenüber, die nach Auffassung der Luftverkehrswirtschaft den Standort Deutschland im internationalen Luftverkehr nicht nur benachteiligen, sondern zu erheblichen Aufkommensverlusten und damit zu wirtschaftlichen Nachteilen für den Wirtschaftsstandort Deutschland führen.

Bei genauerer Betrachtung sind die bestehenden Restriktionen an Flughäfen wie Frankfurt, Düsseldorf, Hamburg, Berlin etc. nachvollziehbar. Liegen diese Flughä-

fen doch innerhalb von Verdichtungsräumen mit allen Problemen der Verlärmung von über 1 Mio. Flughafennachbarn. Alle geplanten oder beantragten Ausbaumaßnahmen verschlimmern diese Situation trotz vielfältiger Maßnahmen des Lärmschutzes.

#### Die deutsche Luftverkehrswirtschaft

Argumente und Forderungen der deutschen Luftverkehrswirtschaft zeigen die zukünftigen Restriktionen für die Entwicklung dieses Wirtschaftszweiges deutlich auf. Im derzeitigen dezentralen deutschen Luftverkehrssystem sind Lösungen nicht möglich, diesen Forderungen und Anforderungen gerecht zu werden. Das BVBB-Konzept des „Zentralflughafens“ bietet die Möglichkeit einer Lösung und einer Abwendung von der „Kleinstaaterei“ der bisherigen nationalen Flughafenpolitik und Flughafenplanung.

Wird den Argumenten der deutschen Luftverkehrswirtschaft über die Bedeutung einer restriktionsfreien Anbindung der deutschen Volkswirtschaft an das internationale Luftverkehrsnetz gefolgt, muss dies bei der Entwicklung des deutschen Flughafensystems berücksichtigt werden. Die Umsetzung dessen kann nicht darin bestehen, die Flughäfen innerhalb von Verdichtungsräumen weiter auszubauen und Flughafennachbarn mit unabsehbaren gesundheitlichen und finanziellen Folgen zu belasten. Auch hinsichtlich der von der Luftverkehrswirtschaft geäußerten positiven Auswirkungen des Luftverkehrs auf

den Arbeitsmarkt müssen diese Folgen nicht gerade dort wirksam werden, wo es geringere Arbeitsmarktdefizite gibt.

#### Standortfragen

Trotz der dichten Besiedlung in Deutschland gibt es immer noch Räume, in denen Flughäfen als lärmintensive Einrichtungen errichtet und betrieben werden können. In der Regel stellen diese Räume und die benachbarten Räume Entleerungsräume (Bevölkerungsabwanderung) mit allen negativen wirtschaftlichen Entwicklungen dar. Der Standort Sperenberg, als vormaliger Militärflughafen der sowjetischen Streitkräfte, bietet alle Vorteile, die an die Anforderungen eines Zukunftsstandorts gestellt werden müssen.

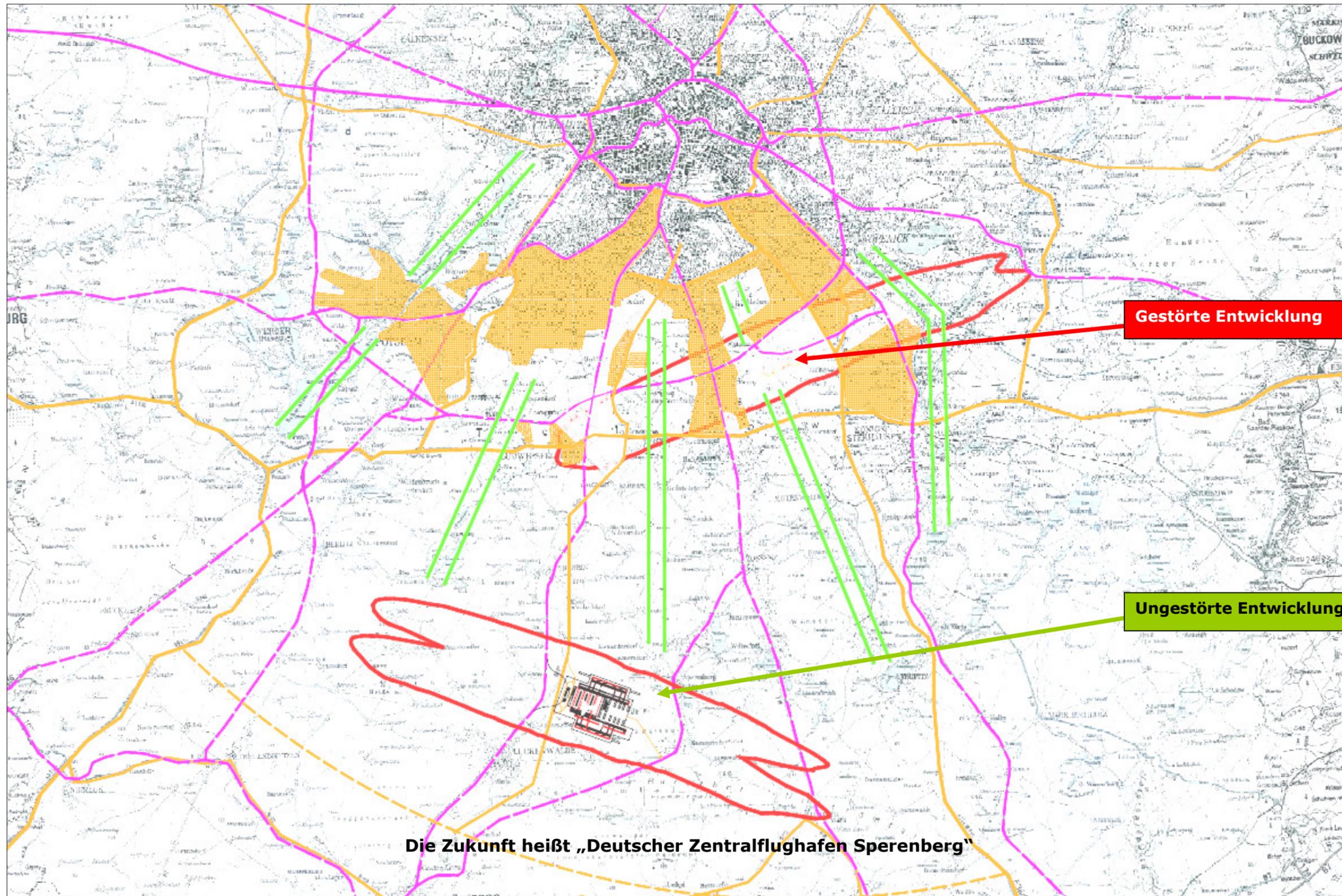
#### Herkunft des Passagier- und Frachtaufkommens und zurückgelegte Entfernungen

So sind 80% des Aufkommens am Flughafen Frankfurt exogenes Aufkommen. Dieses exogene Aufkommen setzt sich zusammen aus Umsteigeverkehr (70%) und aus Aufkommen aus einer Entfernung zum Flughafen von mehr als 100 km (30%). Die durchschnittlich zurückgelegte Entfernung pro Flugreise betrug in den vergangenen Jahren 1.900 km. Wird nur der interkontinentale Verkehr berücksichtigt, muss diese zurückgelegte Entfernung über 6.000 km gelegen haben. Ähnliches trifft für die Fracht zu. 1/3 der Luftfracht, hauptsächlich innereuropäisch, wird per Frachtersatzverkehr transportiert, 1/3 der

Luftfracht wird als Beifracht in Passagierflugzeugen transportiert und nur 1/3 der Fracht wird in reinen Frachtflugzeugen transportiert. Der Flughafen Frankfurt (Main) fertigt derzeit mehr als 60% des deutschen Frachtaufkommens ab. Nur 10% des Frachtaufkommens am Standort Frankfurt sind endogenes Aufkommen (bis 100 km), 90% des Aufkommens sind exogenes Aufkommen. Dies macht deutlich, dass auch bei der Fracht nicht die Nähe des Flughafenstandorts zum Aufkommen entscheidend ist, sondern die Leistungsfähigkeit des Standorts und die angebotenen Destinationen. Die angebotenen Destinationen ergeben sich nicht aus dem Standort, sondern durch Entscheidungen der Luftverkehrsgesellschaften. Günstige restriktionsfreie und entwicklungsfähige Standortbedingungen können so dazu beitragen, einen Standort außerhalb von Verdichtungsräumen als zentralen deutschen Flughafen zu entwickeln.

Aus der Sicht der Raumordnung und aus regionalwirtschaftlicher Sicht bietet sich der Standort Sperenberg geradezu als zentraler deutscher Luftverkehrsstandort an. Selbst bei den Lärmauswirkungen eines Flughafenstandorts mit fast 1. Mio. Flugbewegungen (Fbw) pro Jahr und 125 Mio. Pax/a werden maximal 3.500 bis 4.000 betroffene Flughafennachbarn innerhalb der nach FluglSchG relevanten Lärmzonen leben. Während am Standort Schönefeld bei nur 0,5 Mio. Fbw und 45 Mio. Pax/a mehr als 160.000 Betroffene gezählt werden.

## 4.Sperenberg - raumverträglicher, nachhaltiger und zukunftsfähiger Flughafenstandort für Deutschland



## Drehkreuz für die Welt

Seitens der Luftverkehrswirtschaft wurde in den vergangenen Jahren in verschiedenen Kampagnen immer wieder der „Standortnachteil“ des Luftverkehrsstandorts Deutschland gegenüber den europäischen Nachbarn, vor allem aber gegenüber den geplanten Großflughäfen auf der arabischen Halbinsel und in der Volksrepublik China thematisiert. Dabei blieben die unterschiedlichen politischen Systeme und die anders gelagerten raumordnerischen Grundlagen unberücksichtigt.

Während auf der arabischen Halbinsel neue Flughäfen konfliktfrei in der Wüste entstehen, liegen die deutschen Flughäfen, die mehr als 90% des deutschen Luftverkehrsaufkommens abwickeln, innerhalb oder am Rande von Verdichtungsräumen und sind nur unter Inkaufnahme raumordnerischer Konflikte entwickelbar. Dies führt zwangsläufig mit zunehmendem Verkehrsaufkommen wie bei den europäischen Nachbarflughäfen entweder zu Verkehrsbeschränkungen oder aber zur Notwendigkeit der Lärmverteilung durch konvergierende Pistensysteme. Dabei sind die Möglichkeiten der Lärmverteilung durch konvergierende Pistensysteme in den Verdichtungsräumen enge Grenzen gesetzt.

Damit Deutschland in dem von der Luftverkehrswirtschaft immer wieder beschworenen Konkurrenzkampf mithalten kann oder sogar eine führende Rolle übernimmt, bedarf es eines leistungsfähigen, entwickelbaren und mit geringen Raum-

ordnungskonflikten ausgestatteten Flughafenstandortes. In Deutschland stehen für einen solchen Flughafenstandort nur wenige dünn besiedelte Flächen zur Verfügung. Der Standort Sperenberg ist ein solcher Standort. Hier kann ein deutsches Drehkreuz für den Weltluftverkehr entwickelt werden.

## Passagierverkehr

Während der Standort Schönefeld spätestens bei 45 Mio. Passagieren pro Jahr an die Grenze der Raumverträglichkeit kommen dürfte und zusätzliche Kapazitäten nicht mehr bereitgestellt werden können, bietet der Standort Sperenberg ausreichende Flächenreserven, um jeglichen Zuwachs aufzunehmen. Unterstellt wird in diesem Konzept, dass der Flughafenstandort Berlin-Brandenburg nicht, wie mit Schönefeld geplant, nur 10% des deutschen Luftverkehrsaufkommens abwickelt, sondern zukünftig – der Bedeutung der Hauptstadt entsprechend – rund 40% des deutschen Luftverkehrsaufkommens abwickeln wird. Dabei wird unterstellt, dass statt 5 bis 10 % - wie für den Standort Schönefeld geplant – am Standort Sperenberg 50 % des Aufkommens weltweiter Umsteigeverkehr sein wird. Die Flughäfen München, Frankfurt und Düsseldorf werden Zubringerflughäfen zum deutschen Zentralflughafen am Standort Sperenberg. Von hier aus werden in dichter Frequenz alle Regionen in Europa und auf allen Kontinenten erschlossen. Wegen seiner günstigen Umsteigezeiten am Tage – in der Nacht wird im Flugzeug geschlafen – bietet der Standort Sperenberg erhebliche Vor-

teile für den Umsteigeverkehr gegenüber der Konkurrenz auf der arabischen Halbinsel.

## Die Fracht braucht Sperenberg

„Die Fracht braucht die Nacht“ - dieser Schlachtruf der deutschen Luftverkehrswirtschaft kann am Standort Sperenberg in ganzer Breite umgesetzt werden. Die Luftverkehrswirtschaft kann den Beweis dieser Aussage antreten. Die nun erwarteten Zweifel, dass der Standort zu weit weg vom Hauptaufkommensgebiet liege, ist unbegründet. Bei den vier großen deutschen Frachtflughäfen kommen durchschnittlich nur 10% des Frachtaufkommens aus dem originären Einzugsbereich. Bei der Fracht ist die Lage des Standorts zum Hauptaufkommen irrelevant, relevant sind die angebotenen Transportkapazitäten und Frachtraten. Die Einbindung in das interkontinentale Luftpostnetz kann restriktionsfrei erfolgen.

## Wartungsschwerpunkt

Ausreichende Flächenreserven stehen zur Verfügung, am Standort Sperenberg einen Wartungsschwerpunkt für alle Wartungsarbeiten zu errichten. Vor allem bietet der Standort aus der Sicht der Luftverkehrswirtschaft den unbedingten Vorteil, dass ein ungehinderter 24-Stunden-Betrieb möglich ist. Damit können die an anderen deutschen Standorten vorhandenen Restriktionen zugunsten des Luftverkehrs überwunden werden. Im Verbund mit dem SLP Schönefeld kann ein Forschungs-, Entwicklungs- und Erprobungszentrum des deutschen Luftverkehrs errichtet werden.

## Landseitige Aktivitäten

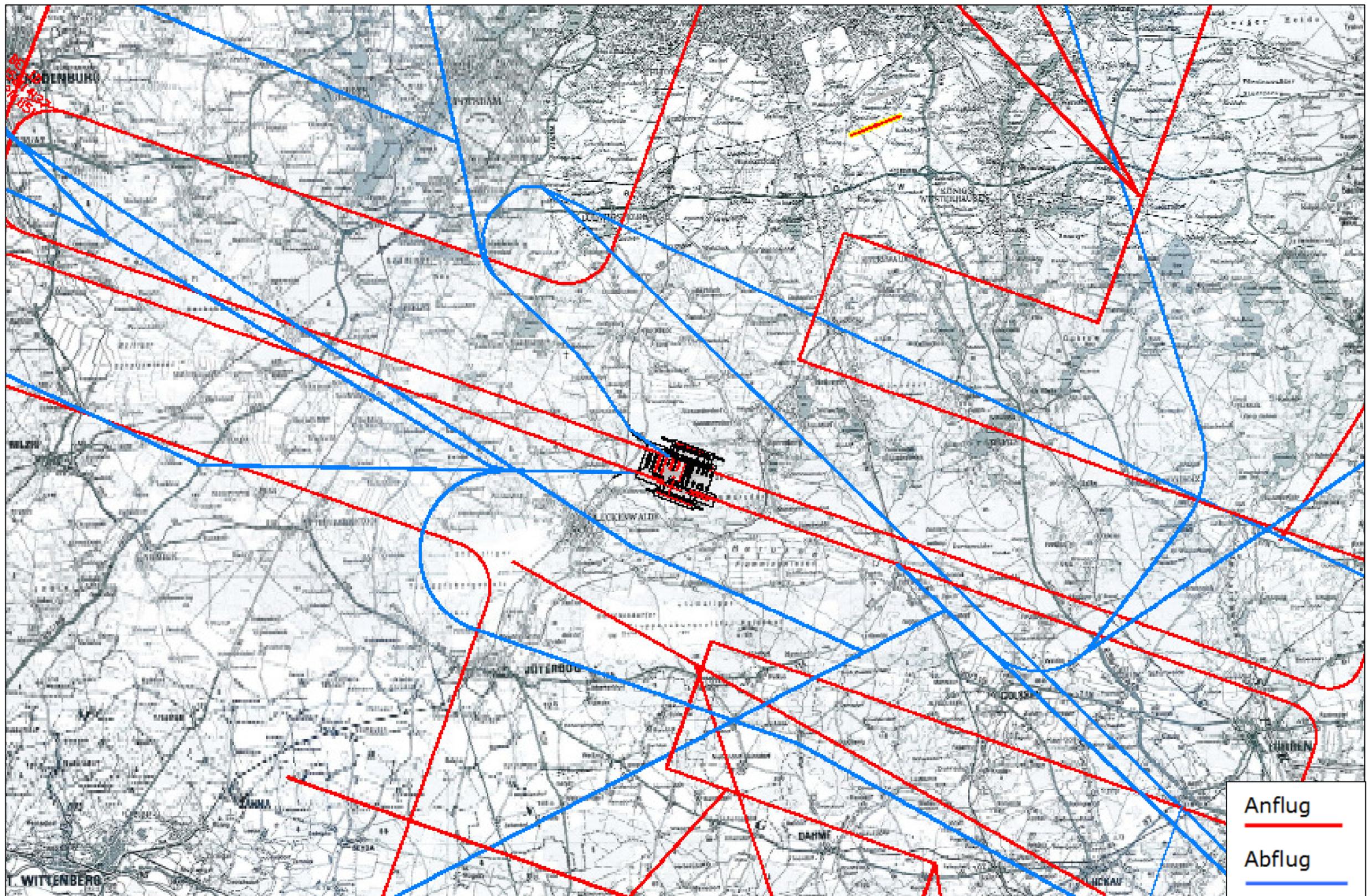
Landseitige Aktivitäten können bedarfsgerecht entwickelt werden. Andererseits bietet die direkte und schnelle Anbindung an den Berliner Hauptbahnhof, die direkte und schnelle Anbindung an den Messe-, Kongress- und Forschungsstandort Schönefeld eine hohe Attraktivität.

## Arbeitsplätze und regionalwirtschaftliche Effekte

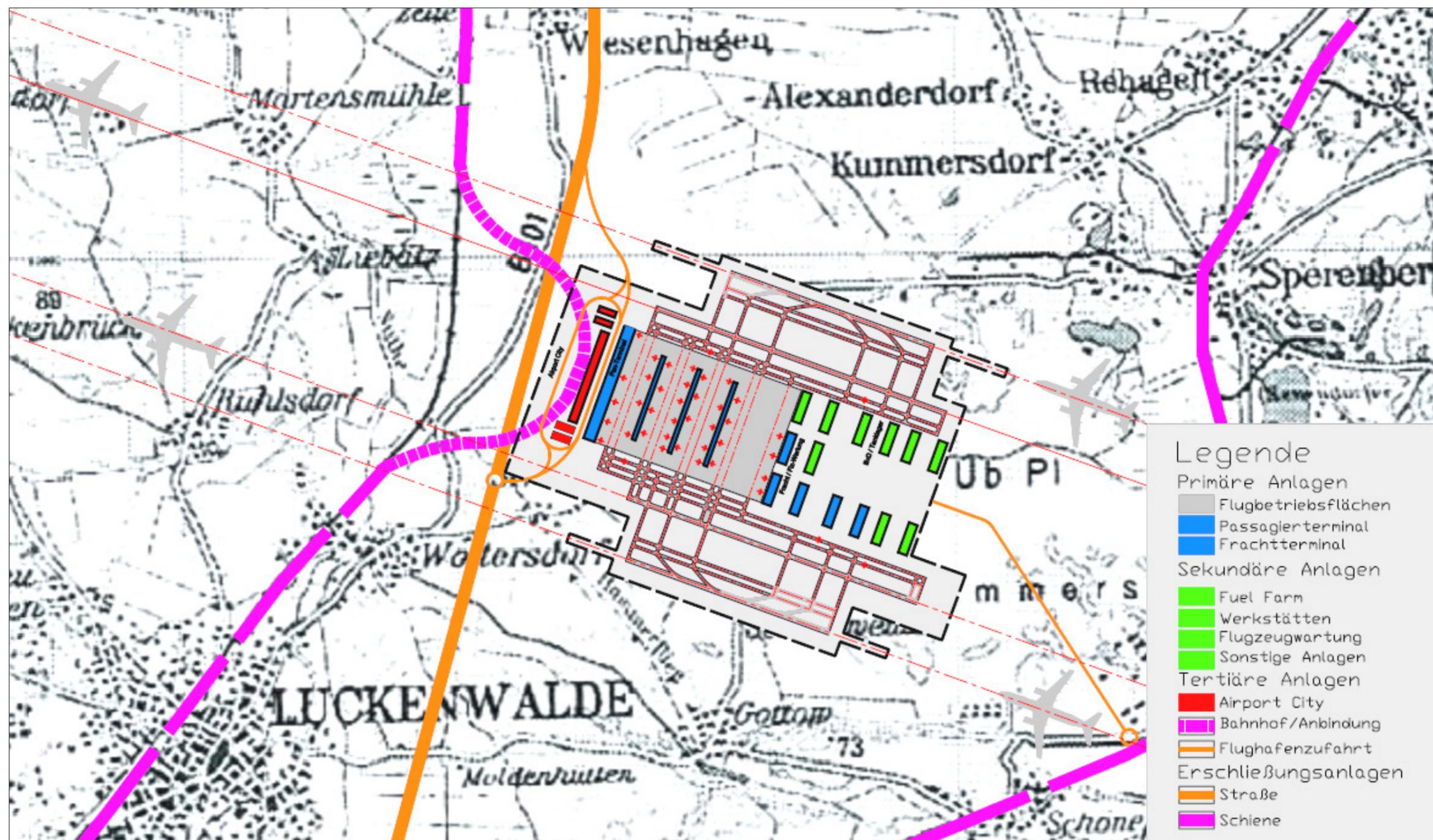
Zweifellos lösen Flugbewegungsaufkommen, Passagieraufkommen und Frachtaufkommen Arbeitsplatzeffekte aus. Dabei muss aber beachtet werden, dass die Dienstleistung Luftverkehr kein Treiber wirtschaftlicher Entwicklung ist, sondern als Indikator, vielleicht sogar als Frühindikator einer wirtschaftlichen Entwicklung anzusehen ist.

Dabei ist auch wichtig, dass die an einem Standort durch den Luftverkehr realisierten Arbeitsplatzeffekte nicht ein weiteres Mal an einem anderen Standort verwirklicht werden können. Es gibt national ein bestimmtes Verkehrsaufkommen, das sich auf alle Flughäfen verteilt. Wenn es mehr Flughäfen gibt, steigt damit nicht das Aufkommen, sondern das prognostizierte oder reale Aufkommen verteilt sich auf das „Mehr“ an Flughäfen. Deshalb ist auch bei den von der Luftverkehrswirtschaft vorgelegten regionalwirtschaftlichen Effekten Vorsicht geboten.

### Mögliche An- und Abflugrouten Zentralflughafen Sperenberg



### 5. Layout Zentralflughafen für Deutschland in Sperenberg



## Der Standort

Sperenberg bietet mehrere wesentliche Vorteile für die Luftverkehrswirtschaft gegenüber allen anderen Luftverkehrsstandorten in Deutschland an:

### Die dünne Besiedlung

ermöglicht mit relativ geringen finanziellen Aufwendungen die Umsiedlung der von Fluglärm Betroffenen. Dies wiederum ermöglicht dem Flughafenbetreiber, einen

### 24-h-Flugbetrieb

anzubieten. Damit wird nach Ansicht der deutschen Luftverkehrswirtschaft ein wesentliches Kriterium für die Konkurrenzfähigkeit des Luftverkehrsstandorts Deutschland ermöglicht. Es ist nun an der Luftverkehrswirtschaft, durch Unterstützung eines raumordnerisch und regionalwirtschaftlich 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 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. t 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 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 entwi-

ckelt, dass er im internationalen Konkurrenzkampf unter den weltweit zehn größten Flughäfen positioniert wird und konkurrenzfähig ist. Ein unbeschränkter Nachtflugbetrieb erfüllt 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 (Bevölkerungsbewanderung) des südlich-westlichen Brandenburgs (Jüterbog, Luckenwalde) profitieren. Die wesentliche Ansiedlung von Arbeitsplätzen wird aber an der Erschließungsachse entlang der B101 zwischen Berlin und dem Flughafenstandort entste-

hen, 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 dem dargestellten 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. 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 Flughafen-Standort 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 Ver-

flechtungsraum von Bedeutung, sondern auch für den äußeren Entwicklungsraum.

## 6. Luftverkehrsstandorte Sperenberg und Schönefeld im Vergleich

### Standort Sperenberg

Der Standort Sperenberg als der stadtfremere Standort mag auf den ersten Blick zu weit entfernt vom Hauptaufkommen liegen. Fakt ist, dass im Verhältnis zu der Reisedstrecke die vordergründigen Anreisefahrten in Deutschland für die Mehrzahl der Passagiere unter 40 km liegen. Dies trifft tatsächlich jedoch nur auf Regionalflughäfen und „mittelgroße“ Flughäfen zu, die ausschließlich der Versorgung des lokalen Marktes dienen. Bei den Großflughäfen Frankfurt, München und Düsseldorf wird das Hauptaufkommen des Passagierverkehrs aus exogenem Aufkommen (>100 km Entfernung) und aus Umsteigeverkehr (2020: FRA 54%, MUC 45%) generiert. Für diese Aufkommen ist ein stadtnaher Flughafen der falsche Standort (LEP FS).

Der Standort Sperenberg bietet alle Vorteile die ein leistungsfähiger und nachhaltig ausbaubarer Standort für einen Großflughafen benötigt. Die aus dem Flugbetrieb entstehenden Lärmbelastungen sind gering, Umsiedlungen oder Absiedlungskosten werden etwa 3% bis 4% der Gesamtinvestition ausmachen; ein Kostenanteil, der allein am Standort Schönefeld für passiven Lärmschutz ausgegeben werden muss.

Darüber hinaus bietet der Standort alle Vorteile eines international konkurrenzfähigen

Großflughafens und erfüllt alle Forderungen der Luftverkehrswirtschaft nach ungehindertem Flugbetrieb.

Ein Standort Sperenberg wird zur Neuordnung des dezentralen deutschen Flughafensystems führen. So können die Kosten passiver und aktiver Schallschutzmaßnahmen an allen Flughafenstandorten dramatisch zurückgenommen werden und womit die internationalen Flughäfen in Deutschland und damit auch der Luftverkehr nicht mit den sonst durch den Luftverkehr entstehenden exorbitanten externen Kosten belastet werden. Ein Großflughafen Sperenberg wird dazu beitragen, das deutsche Flughafensystem wirtschaftlich betreiben und auf Subventionen durch die Anteilseigner verzichten zu können.

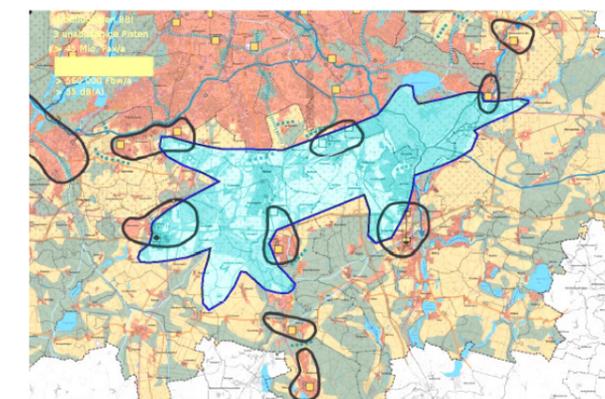
Am Standort Sperenberg und damit in der Region Berlin/Brandenburg werden die großen deutschen Luftverkehrsgesellschaften ihren Sitz nehmen und damit den Standort Sperenberg stärken. Der Flughafenstandort Sperenberg wird deutsches, europäisches und interkontinentales Drehkreuz für den Passagier- und Frachtverkehr. Die Entwicklung zu einem weltweit bedeutenden Wartungszentrum ist möglich. Diese Potenziale gilt es zu nutzen und damit das dezentrale deutsche Flughafensystem im intendierten Sinne der Luftverkehrswirtschaft im interkontinentalen Luftverkehrsmarkt konkurrenzfähig zu machen.

### Standort Schönefeld

Der Flughafen Schönefeld und die sich daraus ergebenden Fluglärmwirkungen orientieren sich in Ost-West-Ausrichtung. Diese durch das Parallelbahnsystem vorgegebene Ausrichtung der Lärmwirkungen wird östlich und westlich des Flughafenstandorts durch Siedlungsbänder unterbrochen, die in Nord-Süd-Ausrichtung entlang der Haupterschließungsachsen verlaufen. Ebenso liegen zwischen diesen Siedlungsbändern bedeutende Frei- und Naherholungsflächen des Berliner Ballungsraums. Eine Weiterentwicklung des Flughafenstandorts über die bisher betrachteten 30 Mio. Passagiere oder 360.000 jährlichen Flugbewegungen führt unweigerlich zu einer weiteren Störung der vorgenannten Siedlungs-, Freiraum- und Naherholungsflächen.

Schon eine überschlägige Analyse zeigt, dass eine bedarfsgerechte Weiterentwicklung des Flughafenstandorts, über das genehmigte Parallelbahnsystem hinaus, nur durch eine südlich anzusetzende Entwicklung stattfinden kann. Damit aber würden wichtige Siedlungsentwicklungsflächen an den Haupterschließungsachsen der S- und R-Bahn zwischen dem Berliner Stadtrand und der südlich verlaufenden A10 sowie zwischen Erkner im Osten und dem Autobahndreieck Drewitz im Westen jeglicher Siedlungsentwicklung entzogen. Damit aber würde die im Westen nicht mögliche

Siedlungsentwicklung Berlins zusätzlich im Süden unterbunden und die Entwicklungskapazitäten Berlins ausschließlich auf die sehr begrenzten Flächenreserven nördlich und östlich Berlins begrenzt. Eine bedarfsgerechte Erweiterung des Flughafens auf 45 Mio. Passagiere und 540.000 jährliche Flugbewegungen würde dazu führen, dass die in der nachfolgende Abbildung blau schraffierte Fläche zusätzlich – zur gelb schraffierten Fläche für 30 Mio. Pax/a – verlärmert würde.



Die vorstehende Abbildung verdeutlicht die raumordnerische Problematik eines Flughafenstandorts Schönefeld für eine nachhaltige Entwicklung des Raums und des Flughafens (Großflughafen). Diese, in der bisherigen Raumordnung ungelöste Problematik, macht deutlich, dass der Standort Schönefeld für einen Großflughafen nur dann geeignet ist, wenn die raumordnerischen Ziele des LEP für den südlichen engeren Verflechtungsraum aufgegeben 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 und mehr dB(a) belastet sind, vorprogrammiert. Ebenso vorprogrammiert sind gesundheitliche Schäden der dort lebenden Menschen. Sie können mit sogenannten passiven Schallschutzmaßnahmen nicht geschützt werden. Sie werden zu einem Leben in schallisolierten Wohnungen, Kinderhorten und Schulen verurteilt, da es gibt keinen außengeschützten Aufenthaltsraum mehr gibt. Absiedlungsmaßnahmen an anderen nationalen und internationalen Flughafenstandorten belegen den Zwang von Absiedlungsmaßnahmen 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 Schmöckwitz im Osten des BBI. (Siehe Grafik gelb Markierung)

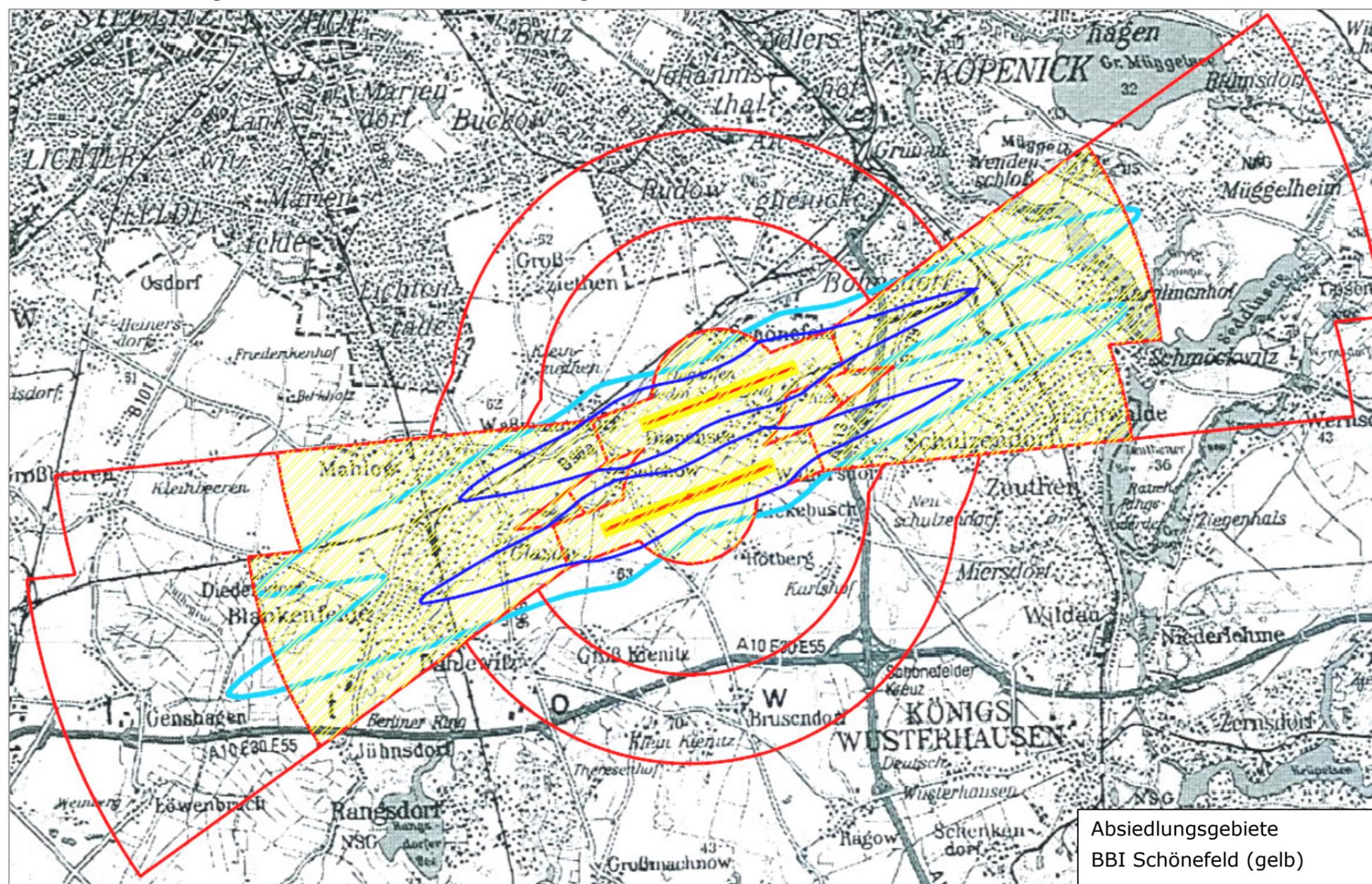
## Absturzrisiko BBI Schönefeld und Zentralflughafen Sperenberg im Vergleich

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.

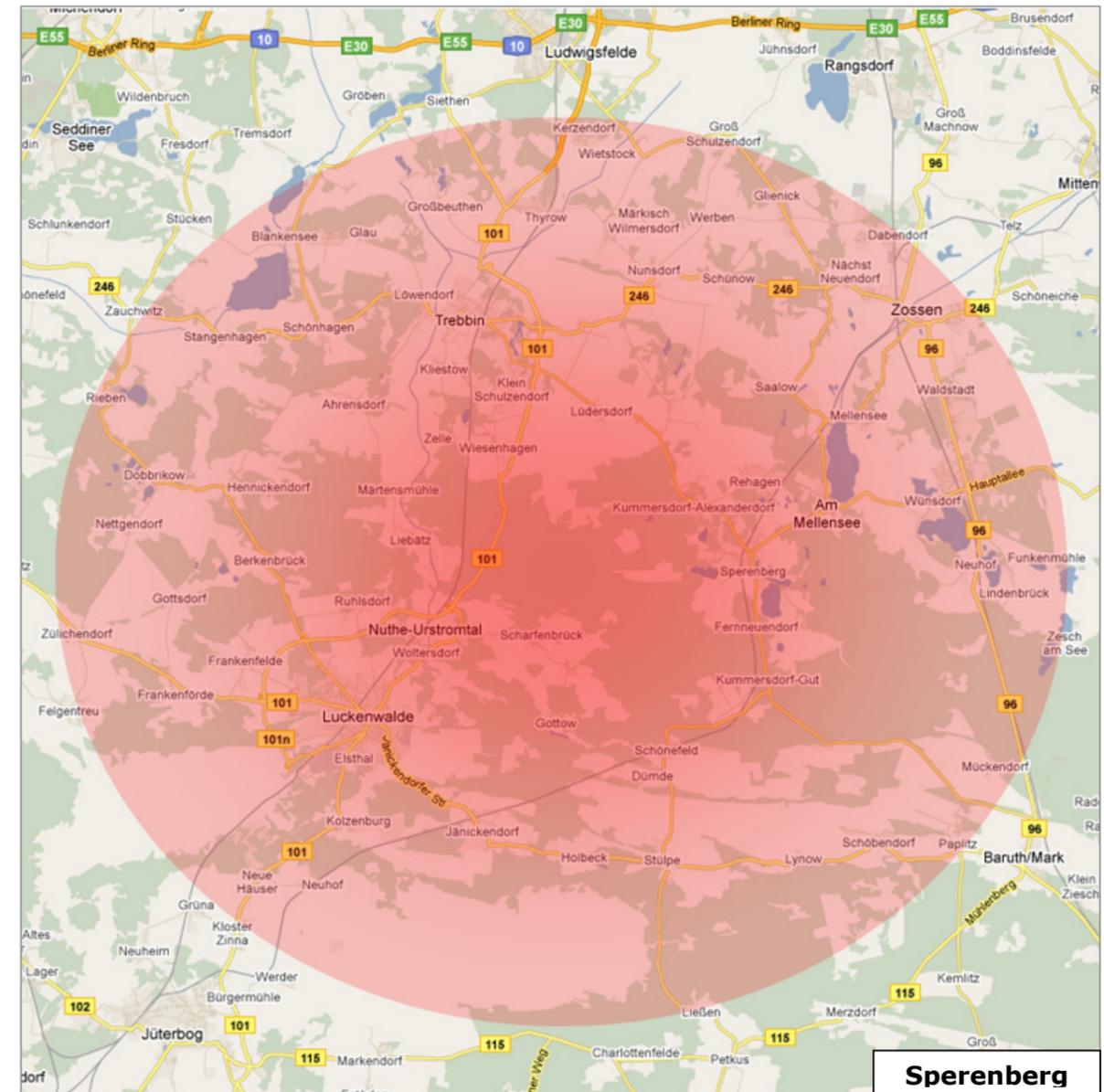
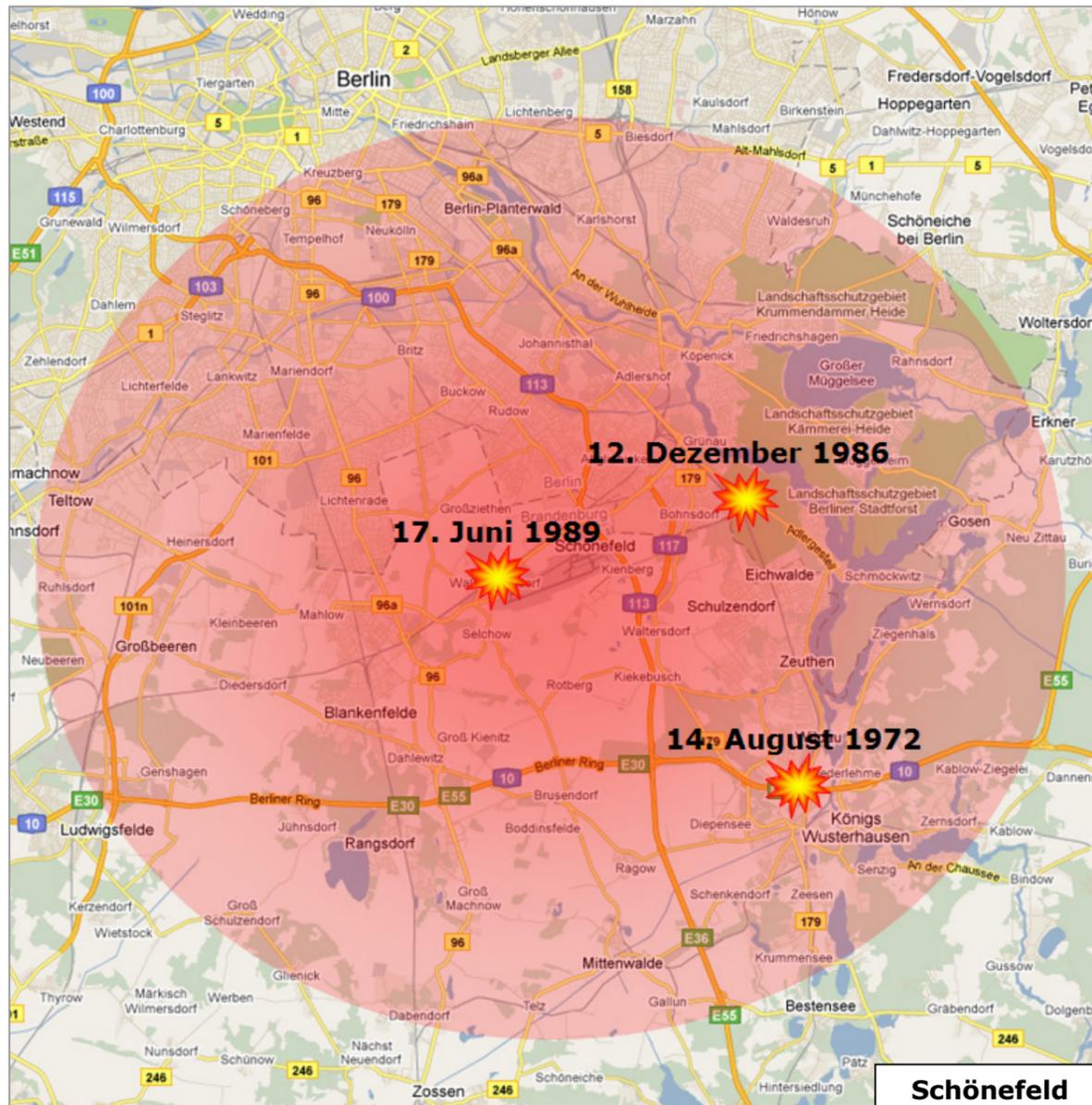
Alle Flugzeugabstürze, weltweit, in den letzten 50 Jahren zeigen präzise die Absturzorte im Umkreis von Flughäfen. Diese Absturzstellen sind zu 90% dem Umkreis einer 12 Meilenzone um die Start- und Landebahnen der Flughäfen zuzuordnen.

Vor dem Hintergrund der dichten Besiedlung 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 Meilenzone um den Standort Sperenberg ist unvergleichbar dünn besiedelt und ohne Menschenansammlungen.



Absiedlungsgebiete BBI Schönefeld (gelb)

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



## 7. Das Konzept

### Grundsätze

Bei dem vorgestellten Konzept hat der BVBB die Forderungen der Luftverkehrswirtschaft nach einem konkurrenzfähigen Luftverkehrsstandort berücksichtigt. So werden die Belange der Menschen, von Fluglärm und Umweltverschmutzung verschont zu werden, sicher gestellt. In einem wegweisenden Konzept werden die Belange der Ökologie, des Schutzes vor Fluglärm und der Ökonomie in Übereinstimmung gebracht. Aus Sicht des Umweltverbandes BVBB gibt es zwischen dem Ruhebedürfnis der Menschen und den Anforderungen des Natur- und Landschaftsschutzes keinen Widerspruch.

In dem vorliegenden Konzept geht es vordergründig darum, die Belange der Umgebungsbevölkerung des Standorts Schönefeld gegen die Belange des Natur- und Landschaftsschutzes in der Umgebung des Standorts Sperenberg auszutauschen und den Belangen des Menschen Vorrang einzuräumen. Diesem vordergründigen Eindruck muss deutlich widersprochen werden. Es gilt, den Ausgleich zwischen den Gesundheitsanforderungen der Menschen und den ökologischen Bedürfnissen der Region mit den widerstreitenden Interessen der Wirtschaft in Übereinstimmung zu bringen.

Im Konfliktfall sind Bewertungen vorzunehmen und die Möglichkeiten des Ausgleichs zu diskutieren.

### Antworten

Soweit es in einem Konzept möglich ist und mit den Mitteln eines Umweltverbandes darstellbar, hat der BVBB versucht, in diesem Konzept wesentliche Fragen der Raumentwicklung in Berlin-Brandenburg anzusprechen, Lösungsmöglichkeiten aufzuzeigen, um so eine nachhaltige Raumentwicklung zu ermöglichen.

Das vorgestellte Nachnutzungskonzept für den Standort Schönefeld zeigt die Entwicklungspotenziale für die Berliner Messe auf. Mitte Februar 2011 führte die Messe selbst aus, dass Erweiterungsflächen benötigt werden und diese am Standort Schönefeld vorhanden seien. Statt einer zweigeteilten Messe bietet das Konzept des BVBB einen entwicklungs- und zukunftsfähigen Messestandort an. Ein Messestandort in Verbindung mit der ILA, dem Luftfahrtmuseum, einem SLP, zwei Bahnhöfen für S-Bahn, R-Bahn und Fernbahn mit Anschluss an den Deutschen Zentralflughafen - Sperenberg-internationalen und die Berliner City.

Weitere wirtschaftliche Aktivitäten auf dem mehr als 1.400 ha großen Areal mit vorhandener und nutzbarer Infrastruktur sind möglich. Der Standort Sperenberg (mehr als 3000 ha) bietet dazu - aus heutiger Sicht - unerschöpfliche Entwicklungsreserven für einen international konkurrenzfähigen Großflughafen.

### Chancen

Das vorgestellte BVBB-Konzept bietet die Chance, für Deutschland einen internationalen Großflughafen zu entwickeln, der sich im Konkurrenzkampf mit anderen Großflughäfen behaupten wird und jederzeit erweiterbar ist.

Das BVBB-Konzept bietet die Chance, das ursprüngliche Konzept der privatfinanzierten Investition und den privaten Betrieb eines Großflughafens zu realisieren. Die von privaten Betreibern erwartete Verzinsung des Anlagekapitals kann mit diesem Projekt ohne Einschränkung realisiert werden.

Das BVBB-Konzept weist Wege zur Nachnutzung des Standorts Schönefeld auf, die eine wirtschaftliche Weiternutzung der bisherigen Investitionen sichern und die Entwicklungspotenziale des engeren Verflechtungsraums unterstützen.

Das BVBB-Konzept unterstützt die landesplanerische Zielsetzung der dezentralisierten Konzentration mit enormen raumwirtschaftlichen Auswirkungen in dem südlichen äußeren Entwicklungsraum des Landes Brandenburg.

Das BVBB-Konzept hebt die Schwächen des bisherigen Schönefeld-Konzepts auf und bietet der Hauptstadtregion ein langfristig wirksames Entwicklungspotenzial.

### Luftverkehr in Deutschland

Dreh- und Angelpunkt dieses Konzepts ist die Forderung der deutschen Luftverkehrswirtschaft nach einem international konkurrenzfähigen Luftverkehrssystem (siehe ADV Positionspapier vom 12. Januar 2010). 80% des deutschen Luftverkehrsaufkommens werden über sechs internationale Flughäfen abgewickelt, deren Lage innerhalb von Verdichtungsräumen Flugbeschränkungen erforderlich machen. Flugbeschränkungen, die von der Luftverkehrswirtschaft als existenzgefährdend und im internationalen Konkurrenzkampf als schädlich beschrieben werden. Der internationale Konkurrenzkampf findet nicht zwischen mehreren Tausend weltweiten Flughäfen, sondern zwischen einigen wenigen zentralen Kristallisationspunkten des Luftverkehrs statt. Während Flächenstaaten wie die USA, China, Russland oder Brasilien über mehrere Großflughäfen verfügen, ist bei den dazu flächenmäßig kleinen europäischen Staaten ein Großflughafen je Land ausreichend, die Anbindung an das internationale Luftverkehrsnetz und die Konkurrenzfähigkeit des Marktes (ADV) zu sichern.

Der Standort Sperenberg bringt alle Vorteile eines unbeschränkt konkurrenzfähigen Großflughafens und erfüllt uneingeschränkt die Forderungen der deutschen Luftverkehrswirtschaft.

## 8. Raumordnerische Perspektiven des Standorts Sperenberg

### Luftseite

Mit dem Standort Sperenberg als internationaler Großflughafen und der gleichzeitigen Entwicklung des Standorts Schönefeld als Sonderlandeplatz, Messe- und Kongressstandort, Standort für Forschung, Entwicklung und Erprobung, einem international konkurrenzfähigen Gesundheitszentrum und der Verbindung über ein leistungsfähiges Schienennetz wird nicht nur der südliche engere Verflechtungsraum zum Entwicklungsraum, sondern gleichzeitig auch der südlich äußere Entwicklungsraum.

Nicht mehr nur 30 Mio. Passagiere mit entsprechendem Bewegungsaufkommen können am Luftverkehrsstandort Berlin-Brandenburg in Schönefeld abgefertigt werden (10% des deutschen Luftverkehrsaufkommens), sondern 40% des deutschen Luftverkehrsaufkommens können am Standort Sperenberg abgewickelt werden. Damit wird der Standort Berlin-Brandenburg zum bedeutendsten deutschen Luftverkehrsstandort. Nicht mehr die Nähe zum Hauptaufkommensgebiet ist der Standortvorteil, sondern das vielfältige und an 24 Stunden uneingeschränkt mögliche Luftverkehrsangebot zieht die Nachfrage nach Berlin.

Berlin als deutsche Luftverkehrsdrehscheibe wird sich mit dem Standort Sperenberg etablieren.

### Landseite

Die Verlagerung des Luftverkehrs zum Standort Sperenberg eröffnet dem südlichen engeren Verflechtungsraum neue Entwicklungsperspektiven für Siedlungsentwicklung, Erholungsraum und gewerbliche Entwicklungsflächen entlang der Haupterschließungsachsen der Schiene und der Straße.

Darüber hinaus bieten die Entwicklungsachsen von Berlin entlang der Schienenstränge nach Sperenberg und nach Luckenwalde als verbindendes Element zwischen dem engeren Verflechtungsraum und dem äußeren Entwicklungsraum erhebliche Entwicklungspotenziale für Erholung und Naturschutz, aber auch für Siedlungsentwicklung und neue Gewerbestrukturen.

Die erheblich größeren Verkehrspotenziale des Standorts Sperenberg werden den Gesamttraum zwischen Berlin, Wittenberg und Cottbus prägen und entwickeln.

Der Ausbau des Schienen- und Straßennetzes wird nicht nur Erschließungseffekte für den Flughafenstandort haben, sondern für den Gesamttraum. Durch eine gleichgewichtige Verteilung der Arbeitsplätze wird eine volkswirtschaftlich sinnvolle Nutzung der Verkehrsinfrastruktur erreicht.

### Gewerbliche Entwicklungsbänder

Entlang der in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Haupterschließungsachsen (Straße, Schiene) können die im Planungsatlas angedachten Entwicklungsbänder über den Berliner Autobahnring hinaus in Richtung Süden entwickelt werden.

### Regionale Erholungsräume

Neben den unmittelbar an Berlin angrenzenden Naherholungsräumen bietet das Berliner Umland zahlreiche Gelegenheiten regionaler und überregionaler Erholungsräume. Dabei liegt der Schwerpunkt dieser regionalen Erholungsräume im Norden und Südosten Berlins. Aber auch der südliche äußere Entwicklungsraum bietet zahlreiche und vielfältige Erholungsräume an. Durch einen Großflughafen Sperenberg wird in Ost-West-Richtung ein etwa 40 km langer und 6 km breiter Sperrriegel den darunter liegenden Raum der Nutzung als regionaler Erholungsraum entziehen. Die jedoch nördlich und südlich dieses Riegels liegenden Räume werden durch den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur verbessert, an das regionale und überregionale Verkehrsnetz angebunden und können damit verstärkt für die Nutzung als regionaler Erholungsraum bereitgestellt werden.

### Zusammenfassende raumordnerische Bewertung des Flughafenstandorts Sperenberg

Durch die Entwicklung und den Ausbau des Standorts Sperenberg als zentraler internationaler Großflughafen für Deutschland kann unterstellt werden, dass 2/3 des deutschen Frachtaufkommens, 40% des deutschen Passagieraufkommens und 30% des deutschen Flugbewegungsaufkommens über diesen Flughafenstandort abgewickelt werden. Die Ausrichtung des Flughafens (11/29) stellt die Nutzbarkeit des Flughafens bei mehr als 95% der möglichen 8.760 Betriebsstunden sicher.

Aufgrund seines bedeutenden Verkehrsaufkommens wird der Flughafenstandort und seine Umgebung ein erheblich größeres Arbeitskräftepotenzial bei den direkten, den indirekten, den induzierten und den katalytischen Arbeitskräften entwickeln als dies ein „mittelgroßer“ Flughafen trotz näherer Lage zum Aufkommensgebiet je könnte.

Die Entwicklung gewerblicher Bänder wird durch die bessere Verkehrsinfrastrukturausstattung auch für den äußeren Entwicklungsraum an Bedeutung und Potenzial gewinnen. Trotz dieser dominierenden Verkehrsinfrastrukturen bietet dieser Raum auch weiterhin ein erhebliches Potenzial für regionale Erholungsräume.

## 9. 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 Hauptstadt-Region, jedoch ohne eine Entwicklung zum Großflughafen. Die bisher geplante Kapazität von 370.000 jährlichen Flugbewegungen und 30 Mio. Passagieren, verbunden mit einem Nachtflugverbot, sollte nicht überschritten werden. Teile der nachfolgend beschriebenen Nutzungen können 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 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 Bodbahn) und

das Baufeld Ost für die Nutzung als neuer Messe- und Kongressstandort entwickelt werden. Durch die Vermarktung des bestehenden Messegeländes am Funkturm kann sowohl die erforderliche Fläche übernommen und neue Anlagen entwickelt werden.

#### 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. Der Standort Schönefeld wird der Kern einer positiven Standortentwicklung sein.

#### Gesundheitszentrum

Dieses Gesundheitszentrum mit Anschluss an den SLP kann, bei absehbarer Fertigstellung des Zentralflughafens in Sperenberg am, Standort Schönefeld schrittweise realisiert werden.

#### Öffentliche Nutzung

Die am Flughafenstandort Schönefeld für die öffentliche Nutzung vorgesehenen Flächen bleiben auch beim Nachnutzungskonzept für die öffentliche Nutzung 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.

#### Flughafen Sperenberg

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 verfügt der Zent-

ralflughafen Sperenberg über eine jährliche Gesamtkapazität von 950.000 Flugbewegungen und 125 Mio. Passagieren.

#### 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 das vorgenannte originäre Passagieraufkommen zu dimensionieren.

Ein Bahnshuttle zwischen Berlin-Hbf. und Sperenberg und zwischen dem neuen Bahnhof Schönefeld und dem Standort Sperenberg wird ein dezentrales Check-in ermöglichen.

#### 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 ge-

führt 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 R-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**

Der Flughafenstandort bewirkt mit der Erschließung, dem Flughafengelände und dem Betrieb Eingriffe in Fauna, Flora und Landschaftsbild. Diese Eingriffe können langfristig nachhaltig durch entsprechende Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in der Umgebung des Flughafens ausgeglichen werden.

## 10. Kosten, Finanzierung und Vermarktung des Projekts

### Übergangszeit Schönefeld

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

### 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. Auf-

gabe des Investors, der den Zuschlag erhalten hat, wird es sein, Finanzierung, Genehmigungsverfahren, Bau und Betrieb dieses DZB zu übernehmen. Das vorgestellte Flughafenlayout kann in Abschnitten 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.

### Erschließung

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 ausgebaut 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.

### 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.

Hinsicht der Lärmbelastung wurde die Orientierung des Pistensystems so gewählt, dass eine Belastung weitestgehend vermieden werden konnte. Innerhalb der Zone von 55 dB(A) Tag wurden 3.800 betroffene Bewohner gezählt, die abgesiedelt werden sollten. Damit keine weiteren Betroffenen durch die Flugroutenführung entstehen, sind in Verlängerung der Startbahnen Funknavigationsanlagen vorgesehen, um eine Spreizung der Abflugrouten zu vermeiden.

## Anhang

### Dokumentation

#### Chronik – Kurzfassung: Schritte zum BBI-Schönefeld

1. In Zusammenhang mit den Chancen der Wiedervereinigung Deutschlands schwärmte das politische Berlin von einem Großflughafen der Superlative mit internationalem Format. Die Orientierung war der Flughafen in Chicago/USA. (Quellen: zahlreiche Veröffentlichungen in der Presse).
2. Der Bürgerverein Brandenburg Berlin e.V. (BVBB) plädierte 1998 für den Bau eines Großflughafens am Flughafenstandort Sperenberg. (Quellen: BVBB-INFO Nr.1 und ff). Damit wurde dokumentiert, dass der BVBB seit Beginn der Diskussion um einen neuen Großflughafen Befürworter und nicht, wie propagandistisch diskriminierend immer unterstellt wird, ein Gegner des BBI-Projektes war und ist.
3. Ausgelöst durch den Kauf des sogenannten „Baufeldes-Ost“ durch Berlin und Brandenburg (Kosten ca. 250 Mio. EURO) Anfang der 90er Jahre begannen rund um den ehemaligen DDR-Flughafen in Schönefeld die Grundstücksspekulationen. Zu Recht gingen die zahlreichen Spekulanten davon aus, dass insbesondere der Senat von Berlin befangen war und alles tun würde, um den Standort für einen Großflughafen durchzusetzen.
4. Die Flughafengesellschaft „Berlin-Brandenburg Flughafenholding GmbH (BBF; gegründet im Dez. 1991) gab Gutachten zur Standortsuche und zur Standortwahl in Auftrag. Resultat war das Gutachten „Ergebnisse zur Standortsuche“ (Juni 1993). Vorausgegangen waren Suchverfahren im Auftrag der BBF, des Landes Brandenburg und des Senats von Berlin. Nach den geprüften Kriterien Umwelt, Wirtschaftlichkeit, Verkehrsanbindung, technische Flughafenplanung, Raumentwicklung wurde der Standort Sperenberg (LK Teltow Fläming, Militärflughafen der Sowjetunion) in der Reihenfolge von 6 untersuchten Standorten die Nr. 1. Der Senat von Berlin hatte durchgesetzt, auch den Standort Schönefeld als „Sonderfall“ zu bewerten. Die Gutachter stuften diesen „Sonderfall“ als Rangplatz Nr. 7 ein. Das Ergebnis wurde so kommentiert: „Die BBF schließt sich nach intensiver Prüfung und zusätzlichen Abwägungen zu den Inhalten der Gutachten diesem Ergebnis an“ (Quelle: Ergebnis der Standortsuche, BBI, 1993). Im Klartext: Sperenberg „Ja“ – Schönefeld „Nein“.
5. Zur raumordnerischen Absicherung eines Großflughafenstandortes legte die Landesregierung von Brandenburg 1994 die Ergebnisse einer umfangreichen Prüfung möglicher Standorte vor. Ergebnis: Der Standort Sperenberg war Nr. 1. Der Standort „Schönefeld“ wurde als ungeeignet klassifiziert. Er fiel in allen Punkten der gleichen Prüfkriterien durch, die auch dem Standortsuchergebnis der BBF zugrunde lagen. Ausdrücklich wurde festgestellt, dass der Standort Schönefeld wegen der zu erwartenden Belastung des Schutzgutes „Mensch“ und wegen mangelnder Entwicklungsfähigkeit unvertretbar wäre. (Quelle: ROV 1994)
6. Entgegen allen gutachterlichen Erkenntnissen und dem den Standort Schönefeld ablehnenden Votum der Brandenburgischen Landesregierung erzwangen der Senat von Berlin und der Bund als Teileigentümer der BBF 1996 eine Standortentscheidung zugunsten des nach allen Prüfkriterien durchgefallenen Standortes „Schönefeld“. In einem sogenannten politischen „Konsensbeschluss“ wurde mit Zustimmung des Landes Brandenburg festgelegt, dass Schönefeld als „Single-Airport“ der Standort für einen Großflughafen der Region Berlin Brandenburg werden sollte (Quelle: Konsensbeschluss 1996). Warum das Land Brandenburg entgegen eigenen Erkenntnissen diesem Beschluss ohne Not zugestimmt hatte, kann bis heute nicht eindeutig erklärt werden. Weder der Bund noch der Senat von Berlin hatte eine Rechtsposition, das Land zu zwingen, auf seiner Landesfläche einen Großflughafen zu bauen und damit alle Folgen von Finanzierungsverpflichtungen einschließlich für die Schutzgüter „Mensch und Natur“ zu übernehmen. Der verantwortlichen Landesregierung war klar, dass sie mit der Entscheidung „Schönefeld“ zugunsten Berlins diese Folgen auf die eigene Bevölkerung und ihre Gemeinden und Landkreise übernahm.
7. Im Sinne des Konsensbeschlusses begann nun eine Umsetzungsphase, die von Pleiten, Pech und Pannen bestimmt war. Ein trauriger Höhepunkt in diesem Prozess war die gescheiterte Privatisierung von Bau und Betrieb des Großflughafens. Es gab nur noch zwei mögliche Investoren (HOCHTIEF und IVG), die bereit waren, in Verhandlungen über die im Konsensbeschluss festgelegte Privatisierung einzutreten. Im März 2003 mussten dann die Gesellschafter (vertreten durch den Regierenden Bürgermeister von Berlin Wowereit/SPD und den Ministerpräsidenten des Landes Brandenburg Stolpe/ SPD) verkünden, dass die Verhandlungen zu ihren Lasten gescheitert sind. Ergebnis des Scheiterns waren auch ca. 50 Mio. Euro Konventionalstrafe für Auslagen zur

- Vorbereitung der Verhandlung an die Bieter.
8. Aufgrund der Fortsetzung von Pleiten, Pech und Pannen und der Nichteinhaltung des für 2004 geplanten Termins zur Inbetriebnahme des BBI in Schönefeld veröffentlichte der BVBB im Jahre 2003 ein Memorandum (Quelle: [www.bvbb-ev.de](http://www.bvbb-ev.de)). Inhaltliches Ziel des Memorandums ist ein umfassendes Konzept zur Unternehmensstruktur einer privatisierten Flughafengesellschaft und zu einem Neuanlauf für den Bau in Sperenberg. Wie alle vorherigen Versuche des BVBB, die Entscheidungen zum Bau eines Großflughafens von der sachfremden politischen Entscheidung des „Konsensbeschlusses“ endlich auf den Weg einer Sachorientierung zu befördern, wurde auch dieses Memorandum von allen politisch Verantwortlichen ignoriert.
9. Schon bis zur gescheiterten Privatisierung (2003) hatten die politisch Verantwortlichen aus dem selbst angerichteten Dilemma ihrer Planung nichts gelernt. Zahlreiche Proteste des BVBB, Erkenntnisse aus Anhörungen (2001), Prozesse vor Gerichten bis hin zu den Klagen vor dem Bundesverwaltungsgericht im März 2006 gegen den am 13. August 2004 erlassenen Planfeststellungsbeschluss bestimmten die Schritte zum BBI. Im Laufe des zweiten Halbjahres 2011 wird die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichtes zum ergänzenden Planfeststellungsbeschluss „Nachtflug“ erwartet. Selbst das gescheiterte Nachtflugbegehren hat nicht zur Einsicht in die Notwendigkeit geführt, dass ein Großflughafen, mit einer Lebenszeit von über 75 Jahren, nur auf der Grundlage der Sachorientierung gebaut werden kann.
10. Als vorläufig letzter Termin (vorhergehende: 2004; 2007; 2010/11) zur Inbetriebnahme wird jetzt der Termin Juni 2012 propagiert. Unter welchen Bedingungen die Inbetriebnahme erfolgt, ist bei der Festlegung von An – und Abflugrouten ebenso offen wie eine rechtskräftige Nachtflugregelung. Von diesen Regelungen hängen die Entwicklung zum Großflughafen mit Drehkreuzfunktion (HUB) ebenso ab wie von der möglichen Kapazität des Betriebs und den ungeklärten Fragen der Wirtschaftlichkeit.

## Die Kernforderungen der „Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV)“

Das Konzept „Zentralflughafen für Deutschland - Nachnutzung des BBI-Schönefeld“ hat seine Begründung auch in den Forderungen der „ADV“.

In einem Positionspapier vom 12. Januar 2010 formuliert die Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV), dass die Entscheidungen des BVerwG zu den Flughafenverfahren Berlin und Leipzig erhebliche Zweifel an der Objektivität des BVerwG aufkommen lassen.

So sei den Entscheidungen zu entnehmen, dass das Gericht keine gleichberechtigte Abwägung zwischen betrieblichen und wirtschaftlichen Interessen und den Lärmschutzgesichtspunkten getroffen habe. So begründet das Gericht, dass die Lärmschutzinteressen der Flughafenanwohner schwerer wiegen als die „weltwirtschaftlichen Verflechtungen Deutschlands, und allein der Nachtflug mehr als 100.000 Arbeitsplätze sichere“.

Die ADV kommt zum Ergebnis, dass Nachtflugverbote die wirtschaftlichen Entwicklungschancen des Standorts Deutschland hemmen und Arbeitsplätze weit über die Luftverkehrswirtschaft hinaus gefährden. Nach Angaben der ADV finden 66% der Frachtflugbewegungen in Deutschland

in der Nacht statt<sup>1</sup>. Flugzeuge müssen wirtschaftlich optimal ausgelastet werden. So liegen wichtige Ferienflugregionen<sup>2</sup> für die Flugzeugrotation in einem Entfernungsbereich, der auch die Nutzung der Flughäfen in den Tagesrandzeiten, je nach Ausgestaltung auch in der Kernnacht, erforderlich macht.

Ausreichende Betriebszeiten sind die Voraussetzung dafür, dass Fluggesellschaften ihre Flotten auch auf Flughäfen mit hoch ausgelasteten Start- und Landebahnen stationieren.

Dem unbestrittenen Schutzbedürfnis der Bevölkerung werde ausreichend durch passiven Schallschutz Rechnung getragen. So haben die deutschen Flughäfen inzwischen etwa 470 Mio. € für passiven Schallschutz aufgewendet<sup>3</sup>.

Die ADV den bedarfsgerechten Ausbau der Flughafeninfrastruktur. Außerdem erfolgten umfangreiche Zahlungen für Außenwohnbereichsentschädigungen, obwohl in der Nacht Außenwohnbereiche üblicherweise nicht genutzt werden. Diese Tatsache macht Nachtflugbeschränkungen überflüssig.

---

<sup>1</sup> Anmerkung: Fast 70% des Frachtaufkommens wird nicht in Frachtflugzeugen transportiert!

<sup>2</sup> Anmerkung: In Ferienflugzeugen wird keine Fracht transportiert!

<sup>3</sup> Anmerkung: Die Flughäfen müssen nur den Schallschutz in der Tag-Schutzzone 1 und der Nacht-Schutzzone bezahlen. Wenn die Zahl der ADV stimmt, müssen laut Fluglärmschutzgesetz die Flughafenanwohner mehr als 2,3 Mrd. € für ihren passiven Schallschutz aufwenden!