

Großflughafen BBI

Anrainer wollen gegen Nachtflüge klagen

20. Oktober 2009, 21:01 Uhr

Bis zu 103 Flugzeuge sollen am künftigen Großflughafen BBI in der Zeit von 22 bis 6 Uhr abgefertigt werden können. Damit hat sich die Zahl der maximal möglichen Nachtflüge noch einmal erhöht. Der Wirtschaft geht das nicht weit genug. Die Umlandgemeinden kündigen dagegen eine Klage an.



Foto: dpa-Zentralbild

Voraussichtlich bis zu 103mal pro Nacht werden Flugzeuge den neuen Großflughafen BBI in Schönefeld durchschnittlich ansteuern oder von ihm starten

Am künftigen Großflughafen Berlin Brandenburg International (BBI) in Schönefeld könnte es in Spitzenzeiten bis zu 103 Flugbewegungen pro Nacht geben. Das sieht ein Planergänzungsbeschluss zum Lärmschutzkonzept vor, den Brandenburgs Infrastrukturminister Reinhold Dellmann (SPD) jetzt in Potsdam vorstellte. Dies sind noch einmal acht Flüge in Spitzenzeiten mehr, als zuletzt berechnet.

Nach dem Beschluss soll es in der Kernzeit der Nacht von 0 bis 5 Uhr zwar ein weitgehendes Flugverbot geben – mit Ausnahmen für Post- und Regierungsmaschinen. In den sogenannten Randzeiten von 22 bis 24 Uhr und von 5 bis 6 Uhr werden jedoch Flüge zugelassen. Für die Zeiten jeweils eine halbe Stunde vor und nach der Kernzeit sollen die Airlines Kontingente erhalten, um die Zahl der Flugbewegungen möglichst gering zu halten.

Durchschnittlich geht der Planbeschluss von 77 Flugbewegungen je Nacht zwischen 22 und 6 Uhr aus. In den verkehrsreichsten sechs Monaten des Jahres wird der Durchschnitt der Flugbewegungen bei 84 pro Nacht liegen. In „typischen Spitzen“ – wie zu Beginn der Sommerferien – könnte die Zahl bis auf 103 wachsen. Derzeit gibt es auf den Flughäfen Tegel und Schönefeld durchschnittlich 42,5 Flugbewegungen je Nacht.

Das Bundesverwaltungsgericht hatte 2006 den Bau des BBI in Schönefeld unter Auflagen genehmigt. Dazu gehört ein Nachtflugverbot zwischen 0 und 5 Uhr. In der Zeit von 22 bis 24 Uhr und von 5 bis 6 Uhr dürfe es nur Ausnahmen geben, wenn der Flugbetrieb sich aus nachvollziehbaren Gründen nicht während des Tages abwickeln lasse. Sollte in den Randzeiten geflogen werden, müsse das sorgfältig abgewogen werden, urteilten die Richter.

Aufgrund des Urteils führte das Ministerium das ergänzende Planfeststellungsverfahren durch. Dellmann sagte, in den Randzeiten gebe es einen begründeten Bedarf für Flüge. Er gehe davon aus, dass die Regelungen vor Gericht Bestand haben. Er lobte den Beschluss als ausgewogenen Mittelweg zwischen den Anwohnerinteressen und wirtschaftlichen Plänen des Flughafens. Er gehe allerdings davon aus, dass Anwohnergemeinden gegen den Beschluss klagen. Falls es Klagen dagegen gebe, werde erneut das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig entscheiden. Ein abschließendes Gerichtsurteil werde dann wohl Ende 2010 oder Anfang 2011 kommen. Zwischen 22 und 23 Uhr sei kein beschränktes Kontingent vorgesehen.

16.500 Anwohner können Entschädigung verlangen

Die Schwelle für eine Entschädigung sei von 65 auf 62 Dezibel reduziert worden, sagte Dellmann. Dadurch sei die Zahl der Anwohner, die Anspruch auf Entschädigungen haben, von 4400 auf 16.500 gestiegen. Außerdem wird das Nachtschutzgebiet vergrößert. So haben jetzt 470 Haushalte zusätzlich Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen. Die Flughafengesellschaft sieht 140 Millionen Euro für Schallschutz und Entschädigungen vor.

Der Sprecher der Berliner Flughäfen, Ralf Kunkel, sagte in einer ersten Reaktion: „Kurzfristig ist das in Ordnung, langfristig ist das für uns ein Hemmschuh.“ Durch die steigenden Passagierzahlen werde auch der Bedarf an Nachtflügen in die Höhe gehen. Wenn die Obergrenze an Flügen den sogenannten Randzeiten der Nacht erreicht sei, werde das ein Problem.

Die Vereinigung der Unternehmerverbände in Berlin und Brandenburg wertete den Beschluss als positives Standort-Signal. Der Geschäftsführer von easyJet Deutschland, Thomas Haagensen, lobte einen in seinen Augen guten Kompromiss, bemängelte aber die Deckelung der Randzeit-Flüge. „Im Fußball würde man sagen: UEFA-Cup erreicht, jedoch knapp an der Champions League vorbeigeschrammt.“ Die Industrie- und Handelskammer Berlin wie auch die Berlin Tourismus Marketing Gesellschaft halten den Beschluss allerdings für nicht weitgehend genug.

Umlandgemeinden kritisieren Beschluss

Mit dem Beschluss ist die Anzahl der Flüge in Spitzennächten noch einmal gestiegen – so wie es die Bürgermeister der Flughafen-Kommunen befürchtet hatten. Der Vorsitzende der Schutzgemeinschaft Umlandgemeinden, Herbert Burmeister, kündigte den Gang vors Bundesverwaltungsgericht an. Die Nachtflugregelung sei eine „absolute Enttäuschung“ und berücksichtige in keiner Weise die Lärmschutzinteressen der Anwohner.

Auch der Landeschef von Bündnis 90/Die Grünen Axel Vogel kritisierte den Beschluss als völlig unakzeptabel. „Damit werden die schlimmsten Befürchtungen wahr. Schlimmer hätte der Planergänzungsbeschluss nicht ausfallen können. Für die Lebensqualität der BBI-Anrainer hat er verheerende Auswirkungen. Ihr Anrecht auf eine möglichst ungestörte Nachtruhe wird den wirtschaftlichen Ansprüchen hinangestellt“, sagte Vogel. Der Bürgermeister der Anrainergemeinde Blankenfelde/Mahlow, Ortwin Baier (SPD) sagte, er habe den Verdacht der Korruption in der Behörde, weil der Beschluss so einseitig wirtschaftlichen Interessen nachkomme.

Gutachten ging von 95 Nachtflügen aus

Ein Gutachten des Münchner Beratungsunternehmens Intraplan Consult GmbH hatte zuletzt von bis zu 95 nächtlichen Flügen gesprochen. Die Studie war vom brandenburgischen Infrastrukturministerium in Auftrag gegeben worden.

In dem Gutachten wurden die 71 Starts und Landungen als nächtlicher Durchschnittswert im Jahr 2020 bezeichnet. In einer „typischen Spitzennacht“ könne auch mit 95 nächtlichen Flugbewegungen gerechnet werden – aber eben nicht mit 103. Von den 71 Starts und Landungen pro Nacht sollten laut dem Gutachten rund 40 Flüge (56,7 Prozent) auf die Zeit zwischen 22 und 23 Uhr entfallen. Mit 17 Flügen (24,1 Prozent) sollte zwischen 23 und 24 Uhr zu rechnen sein, und zwischen 5 und 6 Uhr morgens noch einmal mit knapp zehn Starts und Landungen (13,2 Prozent). In der kritischen Zeit zwischen 0 und 5 Uhr ermittelt das Gutachten rund vier Flugbewegungen (6 Prozent).

Die Flughafengesellschaft hatte aufgrund der Wünsche der Airlines 87 Flugbewegungen in der Zeit von 22 bis 0 und 5 bis 6 Uhr beantragt. Nach Angaben von Flughafensprecher Ralf Kunkel sind zwei Drittel der Starts und Landungen für den Zeitraum von 22 bis 23 Uhr vorgesehen.

Das Ministerium musste zwischen dem Lärmschutzbedürfnis der Anwohner und den wirtschaftlichen Interessen von Airlines und Flughafen abwägen. Grundlage dafür sind die Vorgaben des Bundesverwaltungsgerichts. Die Schutzgemeinschaft der Umlandgemeinden hatte Anfang Oktober angekündigt, dass sie einen Klagegrund sehen, sollte der Planfeststellungsbeschluss das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts ohne schlüssige Erklärung missachtet haben.

Der längst überfällige Planergänzungsbeschluss war am Dienstag überraschend verkündet worden. Ursprünglich war er für den Spätsommer angekündigt. Nicht einmal die betroffenen Kommunen waren über den Termin zuvor in Kenntnis gesetzt worden. Man hatte den letzten Tag der rot-schwarzen Legislaturperiode offenbar gewählt, um die Koalitionsverhandlungen zwischen SPD und Linken nicht zu belasten. Schließlich war die Linke vehement für ein rigides Nachtflugverbot eingetreten. Dellmann wies dies als Spekulation zurück. „Die Entscheidung ist frei von Politik gefallen“, sagte er.

Schutzgemeinschafts-Vorsitzender Burmeister nannte es eine „bodenlose Frechheit“, dass die Landesregierung es nicht für nötig gehalten habe, die Kommunen über den Termin zu informieren.

[ddp/dpa/schoe/hed](#)
