

**Zur Einreichung der Klage der NaturFreunde Berlin gegen das beschlossene Abflugverfahren für den Flughafen BER, erklärt der stellvertretende Landesvorsitzende Uwe Hixsch:**

## **Für eine nachhaltige und ökologische Verkehrspolitik in Berlin – Nein zum Ausbau des BER zu einem internationalen Drehkreuz**

**NaturFreunde bringen Klage gegen das beschlossene Abflugverfahren für den Flughafen BER ein**

**Berlin, 20. Juli 2012 – Immer „schneller, weiter und flexibler“ ist das Motto der heutigen Globalisierung. Durch eine aus den Rudern geratene internationalisierte Fertigungsstrategie werden immer mehr Verkehrsströme produziert. Mit dem Flugzeug werden Blumen, Tomaten, ganze Industrieanlagen, die neueste Sommermode oder Maschinenteile befördert. Alles muss in der heutigen „just-intime-Ideologie“ innerhalb weniger Stunden quer über den Globus geflogen werden.**

**Die NaturFreunde Berlin halten den durchgeführten Bau des Großflughafens Berlin-Brandenburg nicht als sinnvolle Bereicherung der Berliner Infrastruktur. Vielmehr ist der Großflughafen Teil der umweltzerstörenden Strategie einer aus den Fugen geratenen Globalisierung. Die NaturFreunde Berlin stellen sich in der Abwägung zwischen den Interessen des Großflughafens und seiner Betreiber auf der einen Seite und der massiven Beeinträchtigung von fast einer Millionen Menschen mit zusätzlichen Lärm, der Beeinträchtigung von Umwelt-, Naturschutz- und Erholungsgebieten und der Gefährdung eines der wichtigsten Wasserreservoirs von Berlin, auf die Seite der Menschen und der Natur. Die bisherigen Planungen für den Flughafen sind völlig ungeeignet und werden deshalb von den NaturFreunden aus umwelt- und menschenschützenden Erwägungen infrage gestellt.**

Die Naturfreunde Berlin e.V. setzen sich seit Jahren als anerkannter Umweltverband für eine Sicherung der Lebensqualität der Menschen und einen schonenden Umgang mit der Natur ein. Die Führung eines Abflugverfahrens über den Müggelsee widerspricht jeglichen naturschutzrechtlichen und –fachlichen Grundsätzen. Dies gilt vor allem im Hinblick darauf, dass ein Überflug der gesamten Müggelseeregion im Planfeststellungsverfahren nicht vorgesehen war. Es wurde angenommen, dieser Bereich liege „außerhalb der Vorhabensauswirkungen“. Dass nun das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung trotzdem eine solche Routenführung ausgewählt hat, ohne die nach vorrangigem europäischem Recht erforderliche Umweltverträglichkeitsprüfung sowie eine FFH-Verträglichkeitsprüfung durchzuführen, ist für uns völlig inakzeptabel.“

# Pressemitteilung



Landesverband Berlin e.V.  
20.07.2012 | Seite 2 von 5

Die Müggelseeroute ist für das Abflugverfahren für den Flughafen Berlin-Brandenburg völlig ungeeignet. Mit der Entscheidung des Bundesaufsichtsamtes für Flugsicherung Ende Januar 2012 wurde die Route ausgewählt, die fast eine Millionen Anwohnerinnen und Anwohner mit zusätzlichen Lärm neu belasten wird. Die NaturFreunde Berlin danken den Bürgerverein Friedrichshagen e.V., ohne dessen engagierte Arbeit die Einreichung der Klage nicht möglich gewesen wäre.

Lärm ist eine der Hauptursachen für Schlafstörungen und Krankheiten. Lärm kann Kinder in ihrer Entwicklung einschränken und terrorisiert weiträumig Berliner und Brandenburger Bürgerinnen und Bürger. In Deutschland leiden fast 40 Prozent der Bevölkerung unter Fluglärm. Dadurch nimmt das Risiko für Herz-Kreislaufkrankungen und Herzinfarkt zu. Gerade bei Kindern im Umkreis von Flughäfen wurden Konzentrations- und Lernschwierigkeiten nachgewiesen.

Die Bürgerinnen und Bürger von Berlin und Brandenburg wurden über die Müggelseeroute von Anfang an getäuscht. In den offiziellen Verlautbarungen gab es die Müggelseeroute überhaupt nicht. Noch im September 2010 fehlte die Müggelseeroute in den Vorschlägen der Deutschen Flugsicherung. Erst nach Abschluss der Diskussion in der Fluglärmkommission am 4.7.2011 wurde diese Route plötzlich aus dem Hut gezogen und von der DFS bekanntgegeben.

Bei allen Untersuchungen für den Planfeststellungsbeschluss für den neuen Großflughafen wurde eine Beeinträchtigung der Müggelseeregion definitiv ausgeschlossen und deshalb nicht näher betrachtet. Insbesondere wurde eine Verträglichkeitsprüfung der durch europäisches Recht geschützten Gebiete nicht durchgeführt. Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung wurde eine mögliche Beeinträchtigung der Gebiete ebenfalls ausgeschlossen und damit eine Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der jetzt infolge der Festsetzung des Abflugverfahrens SUKIP 1 B zu erwartenden Beeinträchtigung nicht vorgenommen.

Ein Grund dürfte darin liegen, dass den Betreibern des Flughafens klar war, dass durch die nun festgelegte Route mit einer ganz erheblichen Beeinträchtigung für die Schutzgüter Wasser und Grundwasser zu rechnen ist. Die NaturFreunde sehen die große Gefahr, dass es durch die nun festgelegte Müggelseeroute zu einer massiven Eintragung atmosphärischer Schadstoffe in die Gewässer der Müggelseeregion, insbesondere den Großen Müggelsee kommen wird.

## **FFH- und SPA-Gebiete durch Routenfestlegung massiv betroffen**

Nach den Vorgaben des europäischen Gemeinschaftsrechts ist vor der Zulassung eines Projekts zu prüfen, ob dieses ein europäisches Schutzgebiet erheblich beeinträchtigen könnte. Die aus Sicht der NaturFreunde Berlin bewusst nicht durchgeführten Untersuchungen sind deshalb nicht akzeptabel. Die NaturFreunde Berlin fordern, dass die Auswirkungen des Flugverkehrs auf diese hochsensiblen Gebiete geprüft und damit europäisches Rechte eingehalten werden muss.

Durch die Flugroutenführung des Abflugverfahrens SUKIP 1 B werden FFH- und SPA-Gebiete in ganz erheblichem Umfang überflogen werden. Bei Nutzung dieser Abflugroute werden insbesondere das FFH-Gebiet „Müggelsee-Müggelspree“, sowie das hierin eingeschlossene Vogelschutzgebiet, das FFH-Gebiet "Wasserwerk Friedrichshagen, das FFH-Gebiet „Wilhelmshagen-Woltersdorfer Dünenzug“ sowie das FFH-Gebiet "Teufelsseemoor Köpenick" in einer Höhe von 800-1200 m überflogen. Zu keinem Zeitpunkt vor Festsetzung des Abflugverfahrens, also weder im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens noch durch den Beklagten im Rahmen des Flugroutenfestsetzungsverfahrens wurden die nun anstehenden Beeinträchtigungen im Rahmen einer FFH-Verträglichkeitsprüfung untersucht.

## **Der neue Großflughafen Berlin-Brandenburg**

Die Berliner Flughäfen haben jedes Jahr neue Rekorde aufgestellt. Alleine im Jahr 2011 wurden über die Berliner Flughäfen über 24 Millionen Passagiere abgewickelt. Das entspricht für jede Berlinerinnen und Berliner etwa sieben Flüge im Jahr. Die Landesregierungen in Berlin und Brandenburg setzen weiterhin auf Wachstum: Der neue Großflughafen Berlin Brandenburg International (BER) ist heute bereits auf eine Kapazität von etwa 27 Millionen Passagieren pro Jahr ausgelegt.

Ziel der Regierungen ist dabei, Berlin neben München und Frankfurt zum dritten wichtigen Luftdrehkreuz in Deutschland auszubauen. Dieses Vorhaben werden sich die NaturFreunde Berlin offensiv entgegenstellen.

Dieses massive Wachstum der Berliner Flughäfen ist nicht notwendig. Fast 50 Flüge und damit etwa 8 Prozent aller Starts und Landungen gehen von Berlin nach Frankfurt am Main oder zurück. Frankfurt kann heute von Berlin aus bereits bequem in unter vier Stunden erreicht werden. Die Fahrtzeit mit der Bahn ist damit, rechnet man die lange Anreise an den neuen Flughafen und die Wartezeiten und Eincheckzeiten am Flughafen mit ein, nicht wesentlich länger als mit dem Flugzeug.

Insgesamt sind etwa ein Drittel aller Starts und Landungen auf den Berliner Flughäfen Inlandsflüge mit einer kurzen und mittleren Distanz. Bei solchen kurzen Distanzen ist der CO<sub>2</sub>-Ausstoß des Flugzeugs etwa siebenmal höher als mit der Bahn. Über 20 Prozent aller Ziele von den Berliner Flughäfen sind mit der Bahn heute schon unter fünf Stunden Fahrzeit, fast 45 Prozent aller Ziel unter sieben Stunden Fahrzeit erreichbar. Mit einem Ausbauprogramm für die Bahnstrecken, vor allem auch in die östlichen Nachbarstaaten könnte dieser Anteil noch deutlich gesteigert werden.

Der neue Großflughafen Berlin-Brandenburg ist Teil dieser Wachstumsstrategie für den Luftverkehr. Der Senat von Berlin und die Landesregierung von Brandenburg haben mit der

# Pressemitteilung



Landesverband Berlin e.V.

20.07.2012 | Seite 4 von 5

Grundsatzentscheidung, den Flughafen BER zu einem internationalen Luftfahrt Drehkreuz ausbauen zu wollen eine planerische und verkehrspolitische Fehlentscheidung getroffen.

Diese Entscheidung ist Teil der Landesentwicklungsplanung, welche die „Export-Basis-Strategie“ zugrunde legt. Die beiden Landesregierungen setzen vor allem auf die Möglichkeiten der Globalisierung und wollen den internationalen Handels- und Dienstleistungsexport fördern. Regionale Entwicklungschancen werden vernachlässigt und diesem Globalisierungswahn untergeordnet.

In Berlin und Brandenburg werden durch den Flughafen BER mehrere hunderttausend Menschen vom Nachtflug betroffen sein. Der Lärm durch die geplanten Nachtflüge ist gesundheitsgefährdend für viele Menschen. Deshalb besteht erheblicher Handlungsbedarf. Für die Interessen der großen Fluggesellschaften werden Menschen in ihren Grundrechten massiv eingeschränkt und das Recht auf Gesundheit gefährdet. Die NaturFreunde fordern die Berliner und Brandenburger Parteien auf, die Forderung nach einem generellen Nachtflugverbot zu unterstützen.

## **Folgen des zunehmenden Flugverkehrs**

Kein Verkehrsträger wächst so schnell wie der Flugverkehr. Seit 1960 ist die Passagierleistung im Flugverkehr um jährlich ca. 9 Prozent gestiegen. Waren es 1970 noch etwa 500 Millionen Passagierkilometer, stieg diese Zahl bis 2005 auf 4,1 Milliarden Passagierkilometer an. Bis zum Jahr 2025 wird eine Steigerung auf 10,5 Milliarden Passagierkilometern prognostiziert. Dieser Entwicklung wollen die NaturFreunde entgegenwirken. Heute erfolgen etwa 40 Prozent aller Personenkilometer im Weltflugverkehr über mittlere und kurze Distanzen.

Die gesamte Routenpolitik der großen Fluggesellschaften ist auf die Planung von wenigen internationalen Drehkreuzen wie Frankfurt, München, Amsterdam oder Paris ausgerichtet. Zu diesen Destinationen wird immer mehr Flugverkehr herangeführt, um die Flüge der einzelnen Fluggesellschaften dort zu bündeln und dann von diesen Destinationen die internationalen Flughäfen der Welt anzufliegen. Statt gemeinsam den kürzesten Flug zu planen und gemeinsam Flugzeuge zu vermarkten, werden die Gäste von Berlin nach London geflogen um dann in den Süden weiterzufliegen. Dadurch werden große Mengen Kerosin verschwendet und der Klimakiller CO<sub>2</sub> freigesetzt.

Flugzeuge sind das umweltschädlichste Verkehrsmittel und werden trotzdem staatlich hoch subventioniert. Durch die hohen Wachstumsraten im Flugverkehr entwickelt sich der Flugverkehr zum immer größeren Klimakiller. Die klimaschädlichen Abgase beim Flugverkehr haben wesentlich stärkere Auswirkungen auf dem Treibhauseffekt wie die Abgase auf dem Boden. 14 Prozent der Klimabelastungen Deutschlands entfallen auf den Flugverkehr. Dennoch wird Fliegen jedes

# Pressemitteilung



Landesverband Berlin e.V.

20.07.2012 | Seite 5 von 5

Jahr mit 11,5 Milliarden Euro subventioniert, mehr als jedes andere Verkehrsmittel. Flugzeuge sind die energieintensivste Art der Fortbewegung. Bei einer Bus- oder Bahnreise wird im Durchschnitt nur etwa ein Drittel der Energie verbraucht wie bei einer Flugreise auf der gleichen Strecke.

Anders als die Bahn ist der gewerbliche Flugverkehr sowohl von der Mineralölsteuer, von der Ökosteuerung und bei internationalen Tickets auch von der Umsatzsteuer befreit. Durch die Befreiung von der Mineralölsteuer und der Umsatzsteuer gehen der staatlichen Haushalten jährlich mehr als fünf Milliarden Euro verloren. Flugverkehr schädigt das Klima. Alleine in den letzten 15 Jahren sind die Kohlendioxid-Emissionen innerhalb der Europäischen Union im Flugverkehr um 70 Prozent gestiegen. Einen wichtigen Anteil an diesen massiven Steigerungen haben die boomenden Billigflieger.

## **Die NaturFreunde Berlin setzen sich für eine grundsätzlich neue Verkehrspolitik ein und fordern**

- ein generelles Verbot von Kurzflügen unter 800 Kilometern;
- die massive Einschränkung der Versendung von Waren per Luftfracht;
- die Einführung einer Luftverkehrsabgabe, welche die realen sozial-ökologischen Kosten des Luftverkehrs widerspiegelt;
- ein generelles Nachflugverbot an allen Flughäfen weltweit;
- die Einführung einer Steuer auf Kerosin in allen europäischen Staaten; als ersten Schritt die Einführung einer Kerosinsteuer in Deutschland;
- die Beendigung des massiven Ausbaus der europäischen Großflughäfen und eine generelle Umsteuerung in der Verkehrspolitik der Europäischen Kommission;
- den Abbau aller direkten und indirekten Subventionen für den Flugverkehr;
- die Aufhebung der Umsatzsteuerbefreiung im grenzüberschreitenden Flugverkehr
- eine deutliche Verschärfung der Grenzwerte für den Lärmschutz von Anwohnerinnen und Anwohnern von Flughäfen;
- eine verbindliche Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung bei der Auswahl der Flugrouten;
- eine verbindliche Durchführung einer FFH-Verträglichkeitsprüfung vor der Festsetzung einer Flugroute.

---

12.699 Zeichen mit Leerzeichen – freigegeben

**Rückfragen bitte an**  
NaturFreunde Deutschlands  
Landesverband Berlin

**Uwe Hixsch**  
Stellv. Landesvorsitzender  
(0176) 62 01 59 02  
[hixsch@naturfreunde.de](mailto:hixsch@naturfreunde.de)