

Berlins Traum vom Drehkreuz

Vom langen Weg zum neuen Hauptstadtflughafen. Die Vorbereitungen für den Berlin Brandenburg International (BBI) dauern schon mehr als ein Jahrzehnt.

Quelle: Diese Chronik basiert auf einem Text der Nachrichtenagentur dpa vom 1. Januar 2006, die hier um Fakten aus dem eigenen Archiv ergänzt bzw. korrigiert wurde. Im Internet existiert außerdem eine ausführlichere „BBI-Chronique scandaleuse“ der Bürgerinitiative BVBB.

3. Oktober 1990:

Im Rahmen des Beitritts zur Bundesrepublik Deutschland der aus der DDR hervorgegangenen neuen Länder wird auch die geteilte Stadt Berlin wiedervereinigt und hat damit 3 Zivil-Flughäfen.

18. Dezember 1991:

Gründung der „Berlin Brandenburg Flughafen Holding“ (BBF). Gesellschafter sind die Länder Berlin und Brandenburg mit jeweils 37 % sowie der Bund mit 26 %.

Januar 1992:

Beginn der Planungen und Standortsuche für den Flughafen BBI.

Mai 1994:

Eröffnung des Raumordnungsverfahrens für den Flughafen. Geprüft werden dabei die Standorte Schönefeld, Sperenberg und Jüterbog-Ost.

26. Mai 1996:

Die BBF-Gesellschafter vertreten durch den Regierenden Bürgermeister Eberhard Diepgen (Berlin), den Ministerpräsidenten Manfred Stolpe (Brandenburg) und Bundesverkehrsminister Matthias Wissmann (Bund) setzen sich über die Erkenntnisse der Experten hinweg und entscheiden sich politisch für den BBI-Standort Schönefeld am Berliner Stadtrand – nicht für Sperenberg, wie es die Fachleute empfohlen hatten. Sie vereinbaren im Gegenzug eine Schließung der innerstädtischen Flughäfen Tegel und Tempelhof. Berlin soll einen ‚Single-Airport‘ erhalten.

November 1997:

Sieben Konsortien aus dem In- und Ausland erklären ihr Interesse am Bau und Betrieb des neuen Flughafens.

Juni 1998:

Zwei Konsortien reichen Angebote ein: Eine Gruppe um den Immobilienkonzern IVG und eine Gruppe um den Baukonzern Hochtief.

31. März 1999:

Den Zuschlag für den Bau und die private Finanzierung des Flughafens erhält das Konsortium unter der Führung der Hochtief AG, wogegen unterlegene Konsortien erfolgreich klagen.

November 1999:

Beim Brandenburgischen Landesamt für Verkehr und Straßenbau geht der Planfeststellungsantrag ein.

Oktober 2000:

Nach längerem Rechtsstreit einigen sich Hochtief und IVG auf einen Vergleich. Übrig bleibt ein Konsortium unter dem Namen „BBI Partner“.

April 2001:

Beginn der öffentlichen Anhörungen mit Gemeinden, Ämtern und Bürgerinitiativen. Es liegen 134.000 Einwendungen gegen die BBI-Planungen vor.

Juli 2001:

Das Konsortium gibt sein Angebot zur Privatisierung der Flughafen-Holding BBF und zur Privatfinanzierung des Flughafens ab. Darüber kommt es zum Streit.

Februar 2003:

Nach mehrmaliger Fristverlängerung rückt ein unterschriftsreifer Vertrag in greifbare Nähe. Der Bund und die Länder Berlin und Brandenburg können sich mit dem Konsortium aber letztendlich nicht einigen.

Mai 2003:

Die BBI-Privatisierung wird endgültig abgebrochen. Das Projekt soll nun in öffentlicher Regie weiterverfolgt werden.

13. August 2004:

Zum Abschluß des Genehmigungsverfahrens gibt der Planfeststellungsbeschuß des Brandenburger Verkehrsministeriums grünes Licht: Der BBI darf unter Auflagen am Standort Schönefeld in Stadtnähe gebaut werden. Mit dem Bau soll Anfang 2006 begonnen werden. [x]

Oktober 2004:

Beim Bundesverwaltungsgericht in Leipzig reichen Anwälte der Ausbaugegner 3.300 Klagen gegen die Baugenehmigung ein. Insgesamt werden es dann sogar rund 4.000 Klagen. Damit rollt der größte Verwaltungsrechtsstreit auf die Planer zu. [01]

Februar 2005:

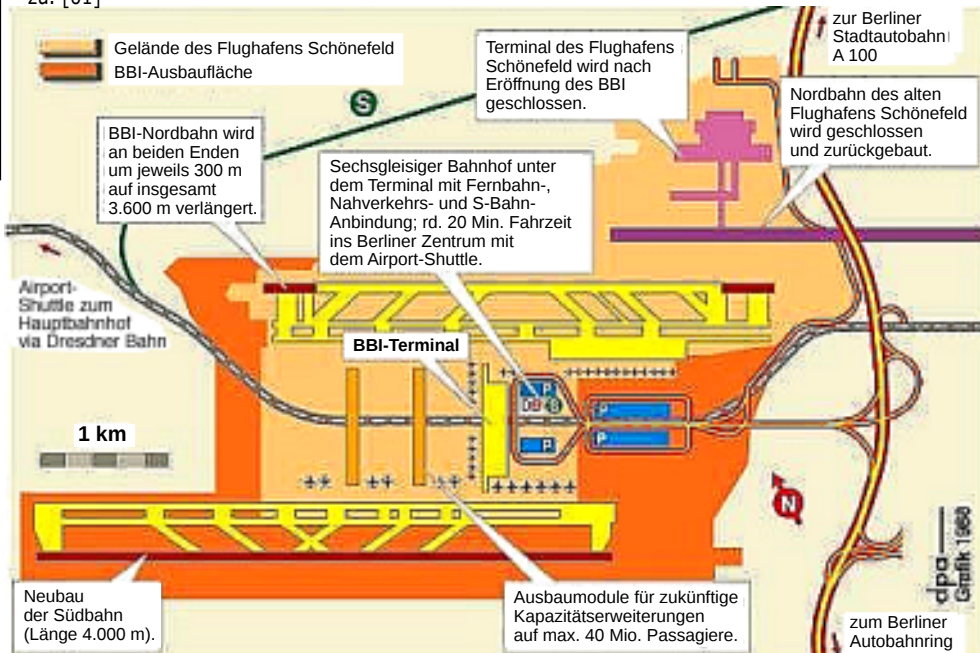
Das Oberverwaltungsgericht Frankfurt (Oder) erklärt den „Landesentwicklungsplan Flughafens-tandortentwicklung“ (LEP) für nichtig, der als eine der Grundlagen für die gesamte Ausbauplanung gilt. Geklagt hatten betroffene Gemeinden.

April 2005:

Das Bundesverwaltungsgericht gibt Eilanträgen mehrerer Anwohner statt und verhängt einen weitgehenden Baustop bis zu seiner endgültigen Entscheidung. Zulässig sind lediglich Bauvorbereitungen. [02]

Januar 2006:

Das Land Brandenburg fällt dadurch auf, daß es im nachhinein das Recht zu im Planfeststellungsbeschuß vom Sommer 2004 begangenen Fehlern passend gemacht hat, weshalb die Kläger eine



▲ **Plan des Großflughafens Berlin Brandenburg International (BBI) in Schönefeld. Der neue Flughafen liegt im Land Brandenburg südlich des vorhandenen DDR-Airports.** (Grafik: 2005 – dpa)

Verschiebung der Hauptverhandlung beantragen. [x]

Anfang Februar 2006:

Das Bundesverwaltungsgericht lehnt Anträge der Klägeranwälte ab, das Hauptverfahren zu verschieben.

7. Februar 2006:

Die mündliche Verhandlung zu Deutschlands größtem Verwaltungsgerichtsprozeß beginnt in Leipzig vor dem Bundesverwaltungsgericht. Ein Urteil über die 4 Musterklagen wird für März 2006 erwartet.

16. März 2006:

Das Bundesverwaltungsgericht verkündet um 11 Uhr in Leipzig das Urteil, wonach der Großflughafen am Standort Schönefeld mit massiven Lärmschutz-Auflagen gebaut werden kann. Für den BBI-Betrieb verhängte das Gericht ein Nachtflugverbot (0–5 Uhr) sowie Einschränkungen für die Nacht-randzeiten (22–24 Uhr und 5–6 Uhr). Geplant war ein 24-Stunden-Betrieb.

16. März 2006:

Nur wenige Minuten nach dem Vortragen der Urteils-Begründung tickert per E-Mail die Hurra-Meldung des BBI-Betreibers ein. Die Flughafen-gesellschaft BBF teilt darin auch mit: „30. Oktober 2011 – Eröffnung des BBI.“

Juni 2006:

Der BBI-Flughafen wird vorläufig keinen Anschluß an das U-Bahnnetz erhalten. Denn eine Verlängerung der Linie U 7 von Rudow bis zum BBI müßte das Land Berlin bezahlen. Allerdings wird die Trasse baurechtlich als eine „ferne Option“ für eine solche zusätzliche Anbindung freigehalten.

15. Juni 2006:

Das Bundesverwaltungsgericht legt die schriftliche Begründung seines Urteils vor. [x]

17. Juli 2006:

Die klagenden BBI-Gegner legen Verfassungsbeschwerde in Karlsruhe ein. [x]

5. September 2006:

Offizieller Baubeginn des BBI in Schönefeld mit dem 1. Spatenstich im Beisein des Regierenden Bür-

Der Luftverkehrsstandort Berlin

Aus: Der Tagesspiegel, Berlin, 5. Februar 2006.

BERLIN (tso/dpa). Der neue Hauptstadt-flughafen Berlin Brandenburg International (BBI) soll auf dem Gelände des jetzigen Flughafens Schönefeld südöstlich der Metropole entstehen. Zum Start ist eine Kapazität von 22 Millionen Passagieren vorgesehen, die auf bis zu 40 Millionen Reisende erweitert werden kann. Die Kosten werden auf rund 2 Milliarden Euro veranschlagt. Die Eröffnung ist Ende 2011 geplant – im Gegenzug sollen die innerstädtischen Berliner Flughäfen Tegel und Tempelhof schließen.

Berlin lebt seit Jahrzehnten mit gleich 3 Flughäfen aus den Tagen der deutschen Teilung: Tegel, Schönefeld und Tempelhof. An den 3 Standorten zusammen wurden im vergangenen Jahr 17,2 Millionen Passagiere abgefertigt – ein Rekord. Prognose für 2006: Mehr als 18 Millionen. In Deutschland liegt die Hauptstadt damit auf Platz 3 hinter Frankfurt/Main und München.

Schönefeld, ehemaliger Zentralflughafen der DDR, liegt 18 Kilometer von der Stadtmitte entfernt. Für den Ausbau zum BBI soll die bisherige südliche Start- und Landebahn von 3.000 auf 3.600 Meter verlängert werden. Die nördliche Piste verschwindet. Dafür soll eine neue zweite Start- und Landebahn von 4.000 Metern entstehen. Zwischen den künftigen Parallelbahnen ist ein zentrales Terminal geplant, das im Untergeschoss einen Bahnhof für den Nah- und Fernverkehr (ICE) bekommt.

Laut Finanzierungskonzept steuern die Länder Brandenburg und Berlin je 159 Millionen Euro und der Bund als dritter Gesellschafter 112 Millionen Euro zum Projekt bei. Die Flughafengesellschaft trägt einen Eigenanteil von 440 Millionen Euro. Der Rest [von rund 1,1 Mrd. Euro] soll über Kredite finanziert werden.

germeisters Klaus Wowereit, Ministerpräsident Matthias Platzeck, Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee und Bahn-Chef Hartmut Mehdorn. In nur gut 5 Jahren soll der Großflughafen in Betrieb gehen.

Juni 2007:

Mit dem Bau der Rollbahnen wird begonnen.

23. Mai 2008:

Die dicht an der Ostseite des BBI vorbeiführende Teltowkanal-Autobahn A 113 ist nun durchgehend vom Dreieck Neukölln am Stadtring (A 100) bis zum südlichen Berliner Ring (A 10) befahrbar. Damit ist die Auto-Anbindung des BBI bereits 3 1/2 Jahre vorzeitig fertig.

Mitte 2008:

Der Rohbau des BBI-Tunnelbahnhofs ist fertig.

2. Juli 2008:

Baubeginn des BBI-Hauptterminals, das über dem unterirdischen Bahnhof und zwischen den beiden Start- und Landebahnen entsteht.

7. Juli 2008:

Die BBI-Gesellschafter Berlin, Brandenburg und der Bund beschliessen, die erforderliche Bürgschaft für die Kredite von 80 % auf 100 % der benötigten Summe zu erhöhen, um Kosten zu sparen.

Sommer 2008:

Es steht nun fest, daß der BBI-Flughafen bei seiner für Ende 2011 geplanten Eröffnung ohne eine schnelle Bahnanbindung zum Hauptbahnhof auskommen muß. Denn die Strecke der Dresdner Bahn wird voraussichtlich erst 2015 für den Airport-Shuttle betriebsbereit sein.

xxx 2008:

(weiteres folgt).

30. Oktober 2011:

Geplante Eröffnung des neuen Flughafens Berlin Brandenburg International (BBI).

Mehr zu diesem Thema:

- [01] [23.10.2004: Sonnenaufgang überm BBI?] (khd-Page)
URL: <http://www.khd-research.net/Welcome/News11.html#8>
- [02] [29.04.2005: BBI Schönefeld droht das Aus] (khd-Page)
URL: <http://www.khd-research.net/Welcome/News12.html#4>
- [03] [29.12.2005: Der BBI-Prozess — Dokumentationen] (khd-research)
URL: http://www.khd-research.net/Bln/Ex/BBI_Der_Prozess_1.html
- [04] [07.04.2006: Der Bau des BBI — Dokumentationen] (khd-research)
URL: http://www.khd-research.net/Bln/Ex/BBI_Der_Bau_01.html
- [00] [00.00.0000: xxx] (xxx)

Das Hauptportal des „khd-research.net“ ist im Internet erreichbar unter der Adresse: <http://www.khd-research.net/>.

Erscheinungsorte sind San José (USA) oder Toronto (Canada). Herausgeber der Publikationen ist: Dipl.-Ing. K.-H. Dittberner, Berlin. Es gilt der Disclaimer.

Der hier im PDF-Format präsentierte Haupt-Artikel wurde erstmals im Rahmen der Dokumentationen der »khd-Page« am 6. Januar 2006 veröffentlicht. Alle im Text unterstrichenen Begriffe sind im Original (im Internet) mit Links (Verweisen) versehen, die zu weiterführenden Informationen im Weltwissensnetz führen.

Die Artikel-Archivierung ist unter folgendem Pfad (URL) erfolgt: http://www.khd-research.net/Bln/Ex/BBI_Der_Prozess_1.html#DPA_1.