

Seeking Environmental Justice

**An analysis of the moyenne-durée jurisprudence struggle on the airport Berlin
Brandenburg International (BER)**



Dr. Götz Kaufmann

Series of Papers: Environmental Justice and Sustainable Development

No 5

Authors:

Kaufmann, Götz & Huth, Johanna

Freie Universität Berlin

Email: goetz.kaufmann@fu-berlin.de, johanna.huth@fu-berlin.de

Editor:

Dr. Götz Kaufmann

Free University of Berlin

Email: goetz.kaufmann@fu-berlin.de

Introduction

In 2007 Horst-Dietrich Elvers (2007) intended to introduce environmental justice to the field of (environmental) sociology with a case study on the conflict at future airport Willi Brandt (BBI or BER¹) in Berlin-Schönefeld. Following Shrader-Frechette (2012) who distinguishes between *prima-facie* (based on secondary data) and *ultima-facie* (based on first hand data) researches.² In his research on the airport Willi Brandt or ‘Berlin Brandenburg International’ (BER), entitled ‘Environmental Justice as a Research Paradigm of Sociology’, he introduced his ‘process-related research paradigm’. The presented research analyzes *ultima facie* findings within the same paradigm (described below). In spite of the same research paradigm and the same research case, the current research has a slightly different focus. The first goal of Elvers’ *prima facie* evidence was to promote environmental justice as research paradigm to fill sociology’s research gap in environmental matters. Furthermore, he wanted to demonstrate the value of the paradigm for decision making processes by assuming the conflict as instrument of solution. Concluding, he asks for more empirical findings for fostering a theory dealing with the environmental justice concept.(Elvers, 2007, p. 41)

Following this hint, the presented paper adopted his process-related research paradigm to gather first hand data in order to re-evaluate Elvers’ findings and conclusions. Additionally, the research was interested in society’s sudden interest in the yearslong conflict at BER when the opening day was officially postponed for the fourth time³ in January 2013 after a leak in December brought the issue to public ears. The public debate surprisingly overlapped all other discourses at that time, but is still – until now – attention catching, even sometimes with little despair in the meantime as a new opening date remains elusive⁴ since none of the responsible state entities want to tie themselves down to a specific timeline. Spokesmen such as former governor of federal state of Brandenburg Mathias Platzeck repeatedly declared a new opening

¹ BER was set as official IATA code as BBI was already reserved for the Biju Patnaik Airport in India, although BBI was accidentally used. Thus, the article is going to refer to BBI as abbreviation for the airport Berlin Brandenburg International since it is still better known than BER.

² Adopted from the ethicists John Rawls (1971) and William David Ross (1930), Shrader-Frechette distinguishes between *prima facie* evidence and *ultima facie*. *Prima facie* evidence is preliminary evidence that establishes a presumptive claim due to the absence of first hand data. *Ultima facie* evidence is final-analysis evidence with base on specific, complete data. (Shrader-Frechette 2012: 133)

³ ZEIT ONLINE (2013b): Technikchef rechnet mit Flughafen-Eröffnung erst 2015, 17.01.2013, <http://www.zeit.de/wirtschaft/2013-01/berlin-flughafen-eroeffnung-platzeck>, 11.02.2014; Ad-hoc-news (2013): BERLIN/SCHÖNEFELD – DAS DESASTER UM DEN KÜNFTIGEN Neues Management soll Berliner Flughafen aus dem Chaos führen, 17.01.2013, <http://www.ad-hoc-news.de/neues-management-soll-berliner-flughafen-aus-dem-chaos--/de/News/24979717>, 22.01.2013

⁴ Heute (2013a): Pannen-Flughafen. Start in den Sternen, 22.01.2013, <http://www.heute.de/Pannen-Flughafen-Start-in-den-Sternen-26191782.html>, 22.01.2013

day will be set “in the next months”⁵, others argued it won’t be announced before mid-2014 or the earliest possible date would be end of March 2015.⁶ Former technique chief Horst Amann stated that autumn 2014 would be possible under ideal circumstances⁷, but the opening will more likely take place “in 2015”⁸. The responsible stakeholder from the Federal Government, the minister of transport at this time, estimated a start date in 2014 or 2015⁹, but most media refer to the year 2015¹⁰. The cacophonous information confusion in the public was augmented by the underlying scandal of increased cost the nearly bankrupt federal state of Berlin. Anger increased since Governing Mayor of Berlin, Klaus Wowereit was the chair of the supervisory board of the airport holding since 2006, thus assumed responsible. When he retreated from his position in January 2013 in consequence of the scandal¹¹, estimated additional costs¹² of about 300 million €¹³ increased the airport’s total costs to more than 5 billion €¹⁴ or at least 4.3 billion €¹⁵. This is about double as much as calculated in 2006 (2 to 2.4 billion €)¹⁶. It is told as “afterwit of history” that Wowereit regained position after being re-elected in 2013 and

⁵ Ad-hoc-news (2013): BERLIN/SCHÖNEFELD – DAS DESASTER UM DEN KÜNFTIGEN Neues Management soll Berliner Flughafen aus dem Chaos führen, 17.01.2013, <http://www.ad-hoc-news.de/neues-management-soll-berliner-flughafen-aus-dem-chaos--/de/News/24979717>, 22.01.2013

⁶ B.Z. (2013a): Flughafen BER wird frühestens 2015 eröffnet, 16.01.2013, <http://www.bz-berlin.de/service/flughafen-berlin-brandenburg/flughafen-ber-wird-fruehestens-2015-eroeffnet-article1622741.html>, 11.02.2014; cf. BILD (2013a): BER-Technik-Chef. Pannen-Flughafen startet frühestens 2015, 17.01.2013, <http://www.bild.de/news/inland/flughafen-berlin-brandenburg-international/ber-chaos-technik-vorstand-rechnet-mit-ber-start-erst-2015-28132542.bild.html>, 11.02.2014

⁷ Ad-hoc-news (2013): BERLIN/SCHÖNEFELD – DAS DESASTER UM DEN KÜNFTIGEN Neues Management soll Berliner Flughafen aus dem Chaos führen, 17.01.2013, <http://www.ad-hoc-news.de/neues-management-soll-berliner-flughafen-aus-dem-chaos--/de/News/24979717>, 22.01.2013

⁸ BILD (2013a): BER-Technik-Chef. Pannen-Flughafen startet frühestens 2015, 17.01.2013, <http://www.bild.de/news/inland/flughafen-berlin-brandenburg-international/ber-chaos-technik-vorstand-rechnet-mit-ber-start-erst-2015-28132542.bild.html>, 11.02.2014; B.Z. (2013b): Flieger starten hier erst im März 2015, 16.01.2013, <http://www.bz-berlin.de/service/flughafen-berlin-brandenburg/flieger-starten-hier-erst-im-maerz-2015-article1623052.html>, 10.02.2014; ZEIT ONLINE (2013b): Technikchef rechnet mit Flughafen-Eröffnung erst 2015, 17.01.2013, <http://www.zeit.de/wirtschaft/2013-01/berlin-flughafen-eroeffnung-platzeck>, 11.02.2014; Heute (2013b): Der Chef fliegt jetzt, Flugzeuge frühestens 2015, 22.01.2013, <http://www.heute.de/Der-Chef-fliegt-jetzt-Flugzeuge-fr%C3%BChestens-2015-26162166.html>, 22.01.2013)

⁹ ZEIT ONLINE (2013b): Technikchef rechnet mit Flughafen-Eröffnung erst 2015, 17.01.2013, <http://www.zeit.de/wirtschaft/2013-01/berlin-flughafen-eroeffnung-platzeck>, 11.02.2014

¹⁰ Ad-hoc-news (2013): BERLIN/SCHÖNEFELD – DAS DESASTER UM DEN KÜNFTIGEN Neues Management soll Berliner Flughafen aus dem Chaos führen, 17.01.2013, <http://www.ad-hoc-news.de/neues-management-soll-berliner-flughafen-aus-dem-chaos--/de/News/24979717>, 22.01.2013

¹¹ Heute (2013b): Der Chef fliegt jetzt, Flugzeuge frühestens 2015, 22.01.2013, <http://www.heute.de/Der-Chef-fliegt-jetzt-Flugzeuge-fr%C3%BChestens-2015-26162166.html>, 22.01.2013

¹² Ad-hoc-news (2013): BERLIN/SCHÖNEFELD – DAS DESASTER UM DEN KÜNFTIGEN Neues Management soll Berliner Flughafen aus dem Chaos führen, 17.01.2013, <http://www.ad-hoc-news.de/neues-management-soll-berliner-flughafen-aus-dem-chaos--/de/News/24979717>, 22.01.2013

¹³ ZEIT ONLINE (2013a): Berliner Flughafen-Eröffnung erneut verschoben, 07.01.2013, <http://www.zeit.de/wirtschaft/2013-01/berlin-flughafen-termin>, 11.02.2014

¹⁴ Ibid

¹⁵ SPIEGEL ONLINE (2013a): Flughafen-Skandal : Trittin wirft Wowereit "wurstige Unfähigkeit" vor, 07.01.2013, <http://www.spiegel.de/politik/deutschland/ber-eroeffnung-soll-erst-2014-sein-gruene-erhoehen-druck-auf-wowereit-a-876045.html>, 11.02.2014; ZEIT ONLINE (2013a): Berliner Flughafen-Eröffnung erneut verschoben, 07.01.2013, <http://www.zeit.de/wirtschaft/2013-01/berlin-flughafen-termin>, 22.01.2013

¹⁶ Heute (2013a): Pannen-Flughafen. Start in den Sternen, 22.01.2013, <http://www.heute.de/Pannen-Flughafen-Start-in-den-Sternen-26191782.html>, 22.01.2013

after his replacement, Governor Mathias Platzeck from federal state of Brandenburg, retreated due to health issues.¹⁷ With reference to an internal paper a ‘small BER opening’ was discussed as option to saving millions of euros. The German Air Navigation Services (*Deutsche Flugsicherung* [DFS]) in particular supported this (meanwhile abandoned) plan as media report¹⁸. In search of those responsible, the federal state governors of Berlin and Brandenburg faced no-confidence motions in the senate (Berlin) or parliament (Brandenburg) respectively since these two governments plus the Federal Government formally led the project. As the motions were declined, the societal debate grew further circling around the exploded costs. As the beginning of the project goes back to the 1990s after Germany’s reunification in 1991, media called to public mind the plan to abandon the two city airports in Tegel and Tempelhof¹⁹ by constructing a capital airport “as big as the airport in Chicago”²⁰. Since the end of the 1990s, the local neighborhood fought against this plan. Whereas the environmental movement at local used the public awareness to mark their viewpoint, public media discussed political responsibility in the context of Berlin’s financial situation and increasing costs.

Considering the societal debate, the research additionally aimed to reveal the characteristics of involved discourses in the field to structure the cacophony of voices. Based on Elvers’ judgement of the field as an example for environmental justice, focus of interest was the community level to understand the perceived problem set at local and to contrapose media discourses.

Methodologically, three semi-structured interviews were conducted with four stakeholders, one (1) local resident, two (2) representatives of the civil rights movement, and a (1) former manager of the Flughafen Berlin Brandenburg GmbH. The transcribed interviews and twenty-two (22) articles from twelve²¹ different news media sources were analyzed by Miles and Huberman (1994, pp. 245–261, 262–275, 246) noting patterns and themes. Themes and

¹⁷ SPIEGEL ONLINE (2013b): Hauptstadtflughafen: Airport-Aufseher genehmigen Mehdorns Testbetrieb. 16.08.2013. <http://www.spiegel.de/wirtschaft/soziales/hauptstadtflughafen-ber-aufseher-genehmigen-mehdorns-testbetrieb-a-917060.html>. 10.02.2014

¹⁸ BILD (2013b): Internes Gesellschafter-Papier. BER-Startbahn könnte schon dieses Jahr eröffnen, 17.01.2013, <http://www.bild.de/regional/berlin/flughafen-berlin-brandenburg-international/ber-startbahn-koennte-schon-dieses-jahr-eroeffnen-28143224.bild.html>, 11.02.2014

¹⁹ The airport Tempelhof was closed in the meantime of this struggle already on October 30, 2008 (Der Tagesspiegel 2008).

²⁰ Berliner Morgenpost (2012): Großflughafen BER - Protokoll eines Debakels. 24.07.2012, <http://www.morgenpost.de/flughafen-berlin-brandenburg/article108407106/Grossflughafen-BER-Protokoll-eines-Debakels.html>, 11.02.2014

²¹ News blog TELEPOLIS (2), ad-hoc-news (1), from boulevard press (4), Berliner Morgenpost (2), SPIEGEL ONLINE (4), DER SPIEGEL (1), DER TAGESSPIEGEL (2), HEUTE (2), N-TV (1), Süddeutsche (1), and ZEIT (2)

patterns were clustered (ibid., 1994, p. 249) and transformed into narratives with reference to the quantity of particular statements (ibid., 1994, pp. 252–253).

In the following, the paper will draw on background information of the airport to frame the context in which the research took place. This will include an overview on facts on airport BER in terms of history and stakeholder composition, considerations of environmental justice as research theme in terms of a theoretical classification in the field of sociology and its image in the German environmental regime, and the description of Elvers' process related research paradigm to analyze environmental justice conflicts. Following, based on discourse and context analysis from media and transcribed interviews, enriched by GIS data on environmental exposure, the research questions will be discussed and – last but not least – concluded.

Background

Airport BER facts

History of the airport

The environmental conflict at BER looks back to a *moyenne-durée* legal action of the citizen's right movement, but the airfield is much older. In October 1934, the Henschel-Flugzeugwerke GmbH (HFW) took over the expropriated land at Schönefeld in the interest of Nazi claimed 'national defense'. Until 1936, the production area was the main facility of HFW's aircraft production in Germany. (Materna, 2010) A training school for aircraft engine fitters was established nearby for students who joined the air force afterwards. (HNA Regiowiki 2013) After the war, the Soviet Military Administration in Germany used the field since 1946 for military usage and from 1947 on for civil air traffic of the Russian Aeroflot. In the following years, the airport was further developed and expanded. The expansion of the airport was due to the Four Power Agreement following World War II. Since all German air transport has been banned totally from Berlin due to the allies' access restrictions, the airport's location outside of Berlin allowed the East German airline Interflug to use and expand it to the main airport hub (*Zentralflughafen*) of the GDR in the following decades. From 1969 to 1990, the passenger transportation grew from one million to three million passengers with destination to fifty-three (53) destinations in four continents. Promoted by the leading party Socialist Unity Party of Germany as important GDR prestige project, the airport was designed for carrying up to eighteen million people per year. The southern part was

regularly used for military purposes by the National People's Army, which relocated one of its transport wings there.

Shortly after 1990, the Schönefeld airport's management was pooled into the Berlin Brandenburg Flughafen Holding AG (BBF)²² operating the airport only as regional and holiday airdrome in these years. According to long-standing Governing Mayor of Berlin Eberhard Diepgen, it is unclear who had the idea first to build the airport, but the idea took hold that Berlin needs a Super-airport. As Diepgen states, the idea turned into a conviction and no one even asked whether a city with three functioning airports actually needed a new one. He argued that only when it was too late people started telling about their knowledge of problems before the construction started.²³ The idea to build a 'super airport' (Eberhard Diepgen) goes back to the former CEO of Lufthansa (1982 to 1991) Heinz Ruhnau who developed it as part of the rebuilding East Germany (*Aufbau Ost*) vision.²⁴ He visited the airport of the Soviet occupation forces in Sperenberg, about 45 km south of Berlin. More than 5000 soldiers of the Red Army had been deployed there during the Cold War, so the infrastructure was already present, but the BBF thought otherwise. Its shareholders didn't think it would be a good idea to place the new airport nowhere in the former Federal Republic of Germany (FRG) where no one would find it on the map. Despite expert reports in favor of the Sperenberg location, the Federal Government decided in favor of the Schönefeld location²⁵. As Berlin had become capital of Berlin, a fast connection from the airport to the city of Berlin for commuting employees from ministries, still located in Bonn at that time, was required. Since the two federal states couldn't afford the costs of constructing an express train connection between Sperenberg and Berlin, the denial of the federal transport ministry to finance the railroad line buried the alternative Sperenberg location as alternative.²⁶ Thus, in early 1992, they bought roughly one hundred twenty hectares of farmland. As speculators learn of the sale, the price increased tremendously, to up to DM 350.- (Deutsche Mark) per square meter (about half billion DM in total). This left the BBF bankrupt before the construction even started. Consequentially, the federal states of Berlin and Brandenburg, and the Federal Government backed it up. Through this, the vision of a privately financed BBF died in the beginning of the project and politicians sought executives to build the airport.

²² The holding managed then all three airports (Schönefeld, Tegel, and Tempelhof) at that time. It contains governmental representatives of the two federal states of Berlin and Brandenburg, and the Federal Government.

²³ Berliner Morgenpost (2012): Großflughafen BER - Protokoll eines Debakels. 24.07.2012, <http://www.morgenpost.de/flughafen-berlin-brandenburg/article108407106/Grossflughafen-BER-Protokoll-eines-Debakels.html>, 11.02.2014

²⁴ Ibid.

²⁵ Ibid.

²⁶ Interview I: Ex-member of the airport holding's management board in the 1990s, 08.01.2013

When years of planning passed, the German government decided in 1996 to expand the Schönefeld airport to the Berlin Brandenburg International (BER). After two years, the Hochtief AG was awarded the contract in 1998. Directly after, rumors appeared that spoke of corruption when the contract was awarded; the Higher Regional Court (*Oberlandesgericht*) confirmed these indications of corruption. Following two congressional investigation committees (*parlamentarische Untersuchungsausschüsse*), the contract was cancelled in 2002 with no re-issuing of the tender. At this time, the contemporary consortium of the two federal states of Berlin and Brandenburg and the federal government was established. According to first planning, the airport was intended to be opened in 2007 with a carrying capacity of twenty million people, but the ground breaking ceremony only took place as recently as 2006. This was actually the first delay of the airport's opening, but wasn't considered as such in the press (DER SPIEGEL 2013: 20) since official planning hasn't been finalized and the date was rather informal²⁷. The new opening date now was October 30, 2011 at this time. From 2006 on, some external facts accompanied the airport construction aside the activities of growing environmental protests. The construction began without full financing with only a bridging credit of about € 350 million for the biggest construction plan in the former Eastern part of Germany²⁸. About three years later (2009), the BBF negotiated its 2.4 billion € credit finally during the flashpoint of the financial crisis, and no private investor was interested to finance the project anymore. Consequentially, credit institutes demanded bankable securities from the governmental stakeholders Berlin, Brandenburg, and the Federal Government²⁹. In June 25, 2010, the stakeholders announced that the assumed opening date of the airport (30.10.2011) would no longer be possible and must be postponed to June 3, 2012. Despite continuing technical problems during the construction work with smoke outlet, later evaluated as untested by the German TÜV, among others, the stakeholders of the holding indicated on May 8, 2012 that the postponed opening date will again not be possible even in face of additional charges of about € 300 million. On June 25, 2010 was told that permission by the regulating

²⁷ Notification: For future counting in the article, we will refer to the accepted counting in the media news due to the difference in nature of this delay compared to the future delays: The described incident, presumably due to corruption within the government, created the frame in which all further delays took place, but wasn't the cause of the delays. Even more, the first delay isn't related to the environmental justice issue in question. Since we are interested in testing whether the struggle at local can be called an environmental justice issue, the first delay is not relevant to be counted, but is to be considered rather as part of the analytical frames for the conclusion.

²⁸ Berliner Morgenpost (2012): Großflughafen BER - Protokoll eines Debakels. 24.07.2012, <http://www.morgenpost.de/flughafen-berlin-brandenburg/article108407106/Grossflughafen-BER-Protokoll-eines-Debakels.html>, 11.02.2014

²⁹ They must guarantee for 2.4 billion € and invest 40 million € by themselves. (ibid.)

administration be only a matter of form.³⁰ The new opening day was fixed at March 17, 2013.³¹ At the postponed day on May 8, the BBF fired both the planning society (*Planungsgesellschaft Berlin Brandenburg International*) PG BBI, a joint venture of the architect bureaus JSK and gmp, that worked on that planned and executed the airport project since 2004, and technique chief Manfred Körtgen³². When problems³³ and conflict continued, the BBF charged the PG BBI at court (record number 3 O 125/12, cf. DER SPIEGEL 2013) for breaching the contract due to incompetency and negligence. At September 4, 2012, the agreed opening day was postponed the third time and moved to October 27, 2013. Rumors in December 2012 created as mentioned the scandalous in early January 2013, when news media reported that the lastly announced opening ceremony must also be cancelled³⁴. As said, a new opening say wasn't announced. "Wir werden erst dann einen Zeitpunkt bestimmen, wenn wirklich erkennbar ist, dass die Sache so auf dem Weg ist, dass da wirklich nichts mehr schiefgeht" told Governing Mayor Klaus Wowereit to that issue.³⁵

Stakeholder Composition

Broadly, there are two stakeholder groups in this conflict: the supervising board of the executing BBF as part of the construction consortium and airports' operator and the affected communities. The supervisory board of the BBF has fifteen (15) members: Five (5) employee representatives and ten (10) lawful owners. The ten lawful owners are representatives of federal state of Berlin (4³⁶), federal state of Brandenburg (4³⁷), and the federal government

³⁰ Berliner Morgenpost (2012): Großflughafen BER - Protokoll eines Debakels. 24.07.2012, <http://www.morgenpost.de/flughafen-berlin-brandenburg/article108407106/Grossflughafen-BER-Protokoll-eines-Debakels.html>, 11.02.2014

³¹ B.Z. (2013b): Flieger starten hier erst im März 2015, 16.01.2013, <http://www.bz-berlin.de/service/flughafen-berlin-brandenburg/flieger-starten-hier-erst-im-maerz-2015-article1623052.html>, 11.02.2014

³² Berliner Morgenpost (2013): Technik-Chef Amann stellt neue BER-Mängelliste vor. Neben Schwierigkeiten mit der Brandschutzanlage macht Horst Amann auch organisatorische Defizite für die erneute Verschiebung verantwortlich, 18.01.2013, <http://www.morgenpost.de/flughafen-berlin-brandenburg/article112854937/Technik-Chef-Amann-stellt-neue-BER-Maengelliste-vor.html>, 11.02.2014

³³ Stern.de (2014): „SPIEGEL“: Ärger wegen Kabelkanälen am Flughafen BER. 19.01.2014. <http://www.stern.de/news2/aktuell/spiegel-aerger-wegen-kabelkanaelen-am-flughafen-ber-2084228.html>. 10.02.2014

³⁴ Rundfunk Berlin-Brandenburg rbb (2012a): Wowereit: Die Baukosten für den Flughafen sind gedeckt. 29.11.2012, http://www.rbb-online.de/themen/flughafen-ber/flughafen_ber/countdown/Streit_um_offene_BER-Rechnungen.html, 18.01.2013; ZEIT ONLINE (2013a): Berliner Flughafen-Eröffnung erneut verschoben, 07.01.2013, <http://www.zeit.de/wirtschaft/2013-01/berlin-flughafen-termin>, 11.02.2014

³⁵ DIE WELT (2014a): Wowereit setzt Amann mit kühlen Worten ab. 24.10.2013. <http://www.welt.de/wirtschaft/article121167583/Wowereit-setzt-Amann-mit-kuehlen-Worten-ab.html>. 10.02.2014

³⁶ Klaus Wowereit (SPD and Governing Mayor of Berlin, previous chair of the supervisory board), Frank Henkel (CDU and Senator of the Interior of Berlin), Dr. Margaretha Sudhof (Commercial Secretary to the Treasury of Berlin, and Michael Zehden (hotelier as representative for the economy)

³⁷ Mathias Platzeck (SPD, governor of Brandenburg and current chair of the supervisory board), Ralf Christoffers (LINKE and minister of economic affairs), Helmuth Markov (LINKE and Finance Minister), Günther Toppmann (chair of the *Deutsche Kreditbank* as representative for the economy)

(2³⁸).³⁹ Regarding the voting rights, the federal states Berlin and Brandenburg each hold a share of 37 %.⁴⁰ The federal government on the other side has a share of 26 %.⁴¹ The representative of the federal government is always the current minister of transport. Like the last chair of the supervisory board (see above), the CEO Rainer Schwarz was also dismissed in January, after months of critiques immediately effective after the fourth postponement⁴². Only Horst Amann who came from the Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide remained his position of technique chief until October 23, 2013 when he was fired by the BBF's board of directors and his competencies were pooled in the CEO position of Hartmut Mehdorn⁴³, former CEO of the *Deutsche Bahn* and Air Berlin, who holds position since then. The civil stakeholders in the field are multifaceted regarding social composition and location. The local residents at around BER airport are diverse and only partly organized in the civil rights' movement. Some of these are native East German inhabitants that live there since generations, others have migrated to the area within the last twenty (20) years after Germany's unification. As a matter of fact, numerous small NGOs have been founded by activists each representing their local community. Some of these just consist of a few persons, others contain larger groups. Additionally to the pure number of representations (i.e. on the internet), just a few are active. An exceptional matter of the environmental protest is its quasi exclusive usage of legal means to enforce their demands and carried out by middle class locals (Elvers 2007: 37). This is contrary to classical activities of environmental justice movements as research knows from the US. There, it consists in demonstrations of socially deprived groups which cannot afford the high costs of an environmental struggle. Residents around Tegel city airport would rather fit into the social cluster for deprived groups. The third civil group consists of the inhabitants close to the former, already closed city airport Tempelhof. In the last years after the closing, gentrification due to increasing rents followed

³⁸ Rainer Bomba (CDU and state secretary from the federal ministry of transport), Werner Gatzler (CDU and state secretary from the federal ministry of finances)

³⁹ (Heute 2013a)

⁴⁰ Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (2013): Beteiligungsstruktur, preview.berlin-airport.de/de/unternehmen/ueber-uns/unternehmensorganisation/beteiligungsstruktur/index.php, 11.02.2014

⁴¹ Ibid

⁴² Heute (2013b): Der Chef fliegt jetzt, Flugzeuge frühestens 2015, 22.01.2013, <http://www.heute.de/Der-Chef-fliegt-jetzt-Flugzeuge-fr%C3%BChestens-2015-26162166.html>, 22.01.2013; Ad-hoc-news (2013): BERLIN/SCHÖNEFELD – DAS DESASTER UM DEN KÜNFTIGEN Neues Management soll Berliner Flughafen aus dem Chaos führen, 17.01.2013, <http://www.ad-hoc-news.de/neues-management-soll-berliner-flughafen-aus-dem-chaos--/de/News/24979717>, 22.01.2013

⁴³ DIE WELT (2014b): BER-Aufsichtsrat setzt Technikchef Amann ab. 23.10.2013. <http://www.welt.de/wirtschaft/article121165288/BER-Aufsichtsrat-setzt-Technikchef-Amann-ab.html>. 10.02.2014

by displacement of poor residents from the area has been noted.⁴⁴ On the other hand, of no properly organized movement is known in Tempelhof and Tegel like in Schönefeld looking at effectiveness of activity. As Elvers (2007: 37) stresses, the argumentation Germany's former minister of the environment Jürgen Trittin became the starting point of future inhabitants around BER airport to perceive themselves as being discriminated for their East German origin. Due to these facts, the theoretical frame of environmental justice research will be discussed to deliver the academic constraints in which Elvers' assumptions will be analyzed,

Environmental Justice as a research theme

Theory Considerations on Environmental Justice as a research framework

Environmental Justice contains several partial conceptions as Schlosberg (2007), Schultz (2009), Maschewsky (2001), and Walker (2009) among others confirm. Basically, it consists in the concepts of environmental goods⁴⁵, environmental bads⁴⁶, and environmental risks⁴⁷ (Kaufmann, 2013a, p. 167). The emergence of the environmental justice movement in Germany does not bear many similarities to environmental justice movements in North America. In Germany, environmental justice didn't flow from the dissatisfaction of communities that feel discriminated against because of exposure to pollution. Rather, there is a rough institutional understanding, recognized from the American and Canadian debates since the 1980s. These debates refer strongly on environmental justice and racism claims (Gosine & Teelucksingh, 2008), historically targeting its beginning after the Love Channel incident (cf. Dobsen, 1998; T. H. Fletcher, 2003; T. Fletcher, 2002) and protests against illegal waste siting in Warren County (cf. Bullard, 1993). Environmental justice research examines not only marginalized racial or ethnic groups (native Americans, indigenous people, people of Afro-American or Aboriginal origin etc.), but also gender divides (Souza, 2008). Due to the history of the movement (Gosine & Teelucksingh, 2008), environmental justice research is 'bottom-up'— it focuses on the community level (Kameri-Mbote & Cullet, 1996) and an understanding of the 'environment' concept as a place where we "live, act and play" (Gosine & Teelucksingh, 2008, p. viii). The grassroots orientation of this research has established environmental justice research close to cultural studies but also close to studies on inequality, gender, sociology, and

⁴⁴ Der Tagesspiegel (2012): Brennpunkt der Gentrifizierung, 30.10.2012, <http://www.tagesspiegel.de/meinung/tempelhofer-feld-brennpunkt-der-gentrifizierung/7318814.html>, 11.02.2014

⁴⁵ Environmental goods are understood in terms of environmental benefits as well as of how and inasmuch certain groups can access the goods appropriate to their needs (Kaufmann, 2013a, p. 167).

⁴⁶ Environmental bads stand for environmental costs and burdens (Kaufmann, 2013a, p. 167).

⁴⁷ Environmental risks are highly connected to the second key term of Environmental Racism (Kaufmann, 2013a, p. 167). These risks represent the chance to suffer from environmental bads and not having access to the environmental goods. The accusation of racism draws on the assumed likeliness in research for people of color to be at risk involved within the latter aspect.

politics. As a general research framework, environmental justice refers to environmental racism in terms of statistical likeliness to face negative impacts in the respective environment (cf. Beck, 1986 among others). It is important to distinguish two possible answers to the revealed unequal distribution of environmental goods and bads. One is called the Not-In-My-Backyard (NIMBY) claim that came from the early days where Afro-American communities articulated the demand of replacement of waste sites that threaten their neighborhood. The second one is more critical and asks for Not-In-Anyone's-Backyard (NIABY). According to the latter answer, the solution must include the concerns of society as a whole. Environmental justice adds community as an autonomous actor to environmental research and makes social justice concerns part of the environmental research field (Kameri-Mbote & Cullet, 1996). The tremendous contribution of environmental justice research to sociology is tied to the social construction of the environment concept. This leads here to the understanding that environmental issues only exist as an environmental problem when the affected community perceives them as such, or the 'social nature' concept (cf. Kaufmann, 2013b).

The legal framework of environmental justice in Germany

In Germany, the opposite is the case. German legal history adopted the concept top-down, not bottom-up. The starting reference for German environmental justice is the principle of proportionality of any governmental intervention that interferes with fundamental rights as will be discussed in the following. Due to this adaptation approach, environmental racism (see above) never reached the same standing and relevance in Germany's environmental regime (in Foucault's meaning). Regardless institutionally dominated discourses today, the concept became part of several academic debates since the end of the 1990s. First academic discourses on environmental justice in Germany have been influenced by Diekmann et al. (1996, 2001) and Mielck et al. (2001). Then, the debate was pushed by Germany's leading environmental sociologist Joseph Huber (2001, 2002a, 2002b) and considered by Rink (2002), Elvers (2005, 2007, 2011), Köckler (2006, 2011), and Hornberg et al. (2011) among many others. Still and as can be seen looking at the listed literature, most of the German debates remain on the level of legal discourses and institutional debates such as the contribution of Elvers' process related research paradigm can show (see below). Consequentially, the current academic and societal discourse bases on the legal implementation of environmental justice with reference to German law. The concept's implementation ensued mainly in already existing right for life

and physical integrity according to art. 2 par. 2 GG⁴⁸ according to the *Eisenbahn-Bundesamt*⁴⁹. Even if article 2 belongs to the most important, as part of the first nineteen, articles in the GG, and therefore represents the fundamental rights, the legal framing of environmental justice concern in German law did not start with a need to create something fundamentally new but rather to readjust the existing legal framework. Here, the environmental asset ‘Human’ frames the problem for environmental justice consideration in the application of § 1⁵⁰, § 3 par. 1⁵¹, and § 50⁵² BImSchG⁵³, and their executive orders (Ibid). As dictated by the Federal Constitutional Court (BVerfG⁵⁴) in its 1971 decision on oil storage (Elvers, 2007, p. 27, note 9) such interventions must be appropriate, necessary and proportionate. German environmental justice research also refers to the debate on ‘limits to growth’ (Meadows, Meadows, Randers, & Behrens, 1972). Legal consideration of environmental regulations in the building code (BauGB⁵⁵) in 1987 was fostered by further amendments (in 1998, 2001, 2004, and 2007) in the following of the Aarhus Convention of 1998 (Baumgart, 2012, p. 271). Health issues as seen through spatial planning became a central issue in the environmental justice debate, with the legal implementation of the above named fundamental, federal right into the evaluation criteria for the seven environmental assets and (in brackets) their professional legal assessment standards⁵⁶: Flora and Fauna⁵⁷,

⁴⁸ The *Grundgesetz* (GG) is the Basic Law of the Federal Republic of Germany. Art. 2 also includes the objective-legal duty of governmental organs to protect such *Rechtsgut* and to prevent third party intervention (BVerfGE 56, 73 according to Eisenbahn-Bundesamt 2010: 117)

⁴⁹ Eisenbahn-Bundesamtes (2010: 117)

⁵⁰ § 1 purports the protection of men, animals and plants against damaging environmental impacts in case of licensable facilities.

⁵¹ § 3 par. 1 defines damaging environmental impacts as immissions that are geared to be a danger, a considerable disadvantage or a considerable harassment for the general public or the local neighborhood.

⁵² § 50 regulates by law to avoid damaging environmental impacts in areas that are exclusively or substantially defined as residential zone or otherwise worth being protected.

⁵³ *Bundesimmissionsschutzgesetz*

⁵⁴ *Bundesverfassungsgericht*

⁵⁵ *Baugesetzbuch*

⁵⁶ *Fachgesetzliche Bewertungsmaßstäbe*

⁵⁷ EU Council directives 79/409/EEC and 92/43/EEC (European Economic Community), § 1 No 3, § 2 par. 1 No 9, § 22 et seq., § 30, and § 39 BNatSchG (*Bundesnaturschutzgesetz*), § 12 and 13 BWaldG (*Bundeswaldgesetz*), [exemplary] § 19 WHG (*Wasserhaushaltsgesetz*) § 1 BImSchG (*Bundesimmissionsschutzgesetz*)

Soil⁵⁸, Water⁵⁹, Air and Climate⁶⁰, Region and Landscape⁶¹, and Culture and further material goods⁶², and Human, which has been outlined in advance (see above).⁶³

Description of and Methodological considerations on Elvers' research paradigm

As stated in the introduction, this paper is going to apply Elvers' developed process-related research paradigm (Elvers 2007: 28) to the same case (airport BER analyzed as an environmental justice issue) in order to ensure a maximum of coherence in the research results (comparability) and to analyze its applicability for environmental justice research. In addition, the article takes the thoughts of John Dryzek (2008) on critical policy analysis into consideration: "The impetus of critique is also toward evaluation and improvement, not just description and explication." (Dryzek, 2009, p. 195) Having in mind Dryzek's seven⁶⁴ "tasks for the analyst under the general heading of critique" (ibid., 2009, p. 200).

The following graphic represents the translated representation of Elvers model without modifications. According to the presented process, environmental justice is to be analyzed as a continuation of decision steps (1-4) and decision fields (a – o). The observation of environmental justice is not based on a discrete situation, but rather on continuing real processes of negotiated accommodations.

Graphic 1: Process-related research paradigm of environmental justice research

⁵⁸ EU Council directive 86/278/EEC, 91/271/EEC and 91/676/EEC, generally the BBodSchG (*Bundes-Bodenschutzgesetz*), the BBodSchV (*Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung*) from July 12, 1999, here in particular § 12 and supplement II, § 1 BNatSchG, § 1 par. 3 No 2 BNatSchG

⁵⁹ EPC (*Directive of the European Parliament and of the Council*), Water Framework Directive 2000/60/EC, EPC Groundwater Directive 2006/118/EC, EPC Drinking Water Directive 98/83/EC, § 57 WHG, § 1 BNatSchG, § 1 par. 3 No 3 BNatSchG, § 51 WHG, § 52 WHG, § 83 b WHG, and generally the AbwAG (*Abwasserabgabegesetz*)

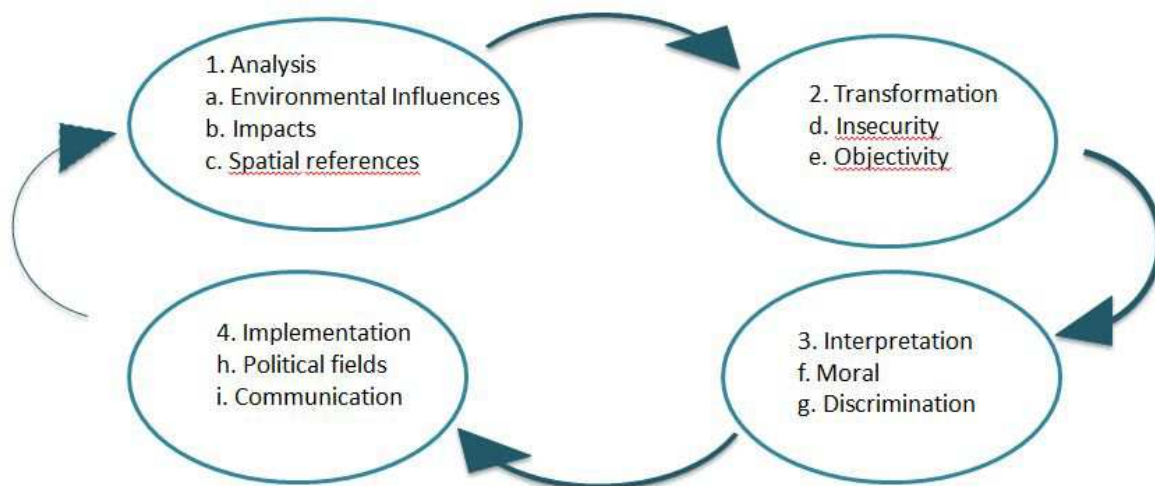
⁶⁰ International treaty LRTAP (Convention on Long-range Transboundary Air Pollution of November 13, 1979),

⁶¹ § 1 No 4 BNatSchG, § 1 par. 5 BNatSchG, § 22 et seq. BNatSchG

⁶² International treaty of World Heritage Convention in 1972, § 1 par. 4 No 1 BNatSchG, § 28 BNatSchG, Federal State Preservation of Historic Monuments Acts [differing by federal state], § 304 StGB (*Strafgesetzbuch*, criminal code)

⁶³ If not noticed otherwise, all references have been taken from the *Umwelt-Leitfaden* 2010.

⁶⁴ 1) explication of dominant meanings in policy content and process; 2) uncovering suppressed or marginalized meanings; 3) identification the agents of impairment that suppress alternative meanings (ideologies, dominant discourses, lack of information, lack of education, bureaucratic obfuscation, restrictions on the admissibility of particular kinds of evidence and communication, and processes designed to baffle rather than enlighten); 4) identification of the ways in which the communicative capacities of policy actors might be equalized; 5) evaluation of institutions in terms of communicative standards; 6) participation in the design of institutions that might do better; 7) criticism of technocratic policy analysis. (Dryzek, 2009, p. 200)



Elvers 2007: 28

The 'processual' aspect of the research paradigm consists on the assumption that the analysis follows four main steps. Two steps are abstract and contain Analysis (1) and Transformation (2), whilst the remaining two belong to the concrete field: Interpretation (3) and Implementation (4). The first phase of Analysis (1) is determined by defining the negative environmental impacts (field 1 a), the sphere of life (field b) and the referenced space (field c) of the research area. In the transformation phase (2), risks to or chances of consequences are calculated (field d) and the trustworthiness of institutions, knowledge, and information is reviewed (field e). From here, the core of environmental justice discourses can be found by the interpretation (3) of concrete consequences, in consideration of moral deliberation (field f) and [racial, social, gender etc.] discrimination (field m). Undertaken measures are located in the implementation phase (4). Policies (field n) and communication (field o) create the framework of a compromising solution. According to Elvers, these measures require a decision suitable to all stakeholders. Only if such an agreement could be found, 'one can speak about an environmentally just decision. If not, the decision-making process restarts under the condition of a possibly modified, environment related a-priori decision'. In the graphic, this is labeled by the non-bold arrow between steps D and A. (Elvers, 2007, p. 28)

Discussion

The following examination will start with technical data of the concerned area with the outlined legal base of environmental justice concerns in Germany in mind. Here, GIS data

will be used to analyze the ‘objective’⁶⁵ burdens at local in order to oppose these facts by social facts (*sozialen Tatbeständen*) from discourse analysis.

Noise exposure and distribution

Generally, the federal state of Berlin has a much higher population density with 3.927 per km² compared to Brandenburg that only has 84.6 per km² (Amt für Statistik Berlin-Brandenburg 2013). This difference is also evident by looking at the divergence of affected people in the case of each airport. The following figures show noise exposure at Tegel and BER and noise distribution at BER respectively based on data available at the geoinformation homepage of the Senate administration for city development and environment Berlin. By using the FIS-Broker (interdisciplinary information system) that is provided by the homepage abovementioned, selected data could be displayed in a map and downloaded. Additionally, a table of data calculates the number of affected people through exposure to different noise levels as consequence of air traffic in the surrounding if the airport is (Tegel) or will be (estimated, BER) operational. The determination of the three different noise levels for Tegel airport (>75, 75-67 and <67) is based on an Aircraft Noise Protection Act from 1971⁶⁶. Results of estimations for the BER airport were adapted to a reformulation of this Aircraft Noise Protection Act in 2007 that, inter alia, tightened limits for noise protection zones⁶⁷.

⁶⁵ The problem of objectivity through quantitative data cannot be addressed properly in this paper, but environmental justice continuously stresses the importance of perceived justice (Maguire & Lind, 2003) as relevant pattern often neglected by such analysis. Additionally, the methodological discourse is concerned since the beginning of environmental sociology, the times of the Chicago human ecology of Ezra Park (Kaufmann, 2013a, p. 112), with questions of evidence (Lieberson, 1992). Attempts to structure (King, Keohane, & Verba, 1994) have been responded by critiques on quantitative imperialism (Brady & Collier, 2010) and analyses of one-sided believe in nomothetic thinking in social sciences (Girtler, 2001).

⁶⁶ Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin (2011): Monitoring soziale Stadtentwicklung, http://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/basisdaten_stadtentwicklung/monitoring/download/2011/karten/Status_Dynamik_Index_LOR_2011.pdf, 11.02.2014

⁶⁷ Ibid.

Figure 1: Noise exposure Tegel vs. Schönefeld

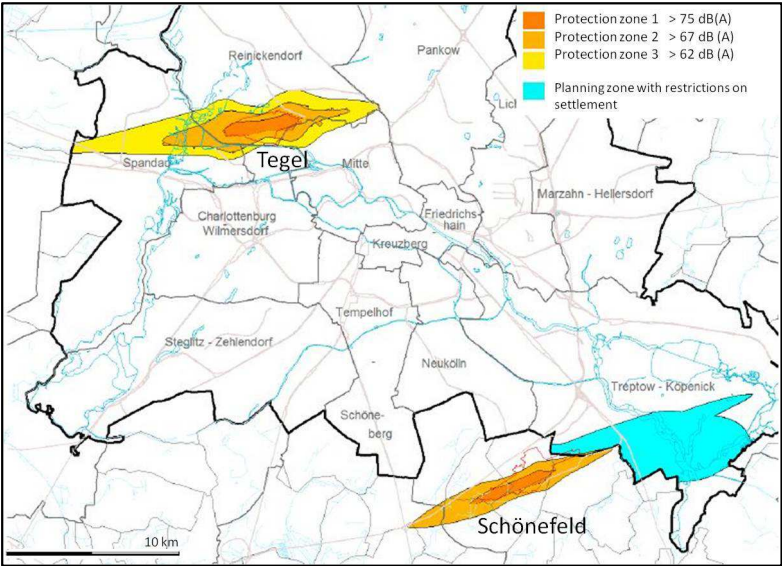


Figure 1: Noise distribution at the airport BER



SOURCE: Ministerium für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz Brandenburg 2012

As can be seen from the two figures above, the size of the noise exposing area is by far bigger in Tegel than it would be in BER if the calculation is still valid. In fact, doubts are suitable as calculated flight routes for BER (estimated) and Tegel are changing permanently thus, the given calculation cannot depict the current state but can only be accepted to show a general tendency. Particularly since the gathered data are all but new. Accepting the assumption of validity by tendency, the following table shows significant difference in number and sound levels.

Table 1

COMPARISON OF AFFECTED PEOPLE IN BERLIN AND BRANDENBURG

dB *	Tegel	dB **	BBI
Berlin	180,610	Berlin	12,900
> 75	460	> 75	0
67 – 75	24,650	65 - 75	0
< 67	155,500	< 65	12,900
Brandenburg		Brandenburg	26,100
> 75		> 75	0
67 – 75		65 - 75	300
< 67		< 65	25,800
Sum	180,610	Sum	39,000

* Continuous sound level caused by air traffic

** Noise index LDEN: reflects noise of 24 hours with a higher loading of noise during between 22 pm and 6 am

SOURCE: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt 2010b

As can be seen, real or possible flight paths affecting 180,610 residents around Tegel airport and would affect 39,000 residents around the BBI airport. Looking at the highest level of noise exposure, above 75 dB, no people are exposed around the BBI airport in contrast to 460 people around Tegel airport. This pattern continues through the following noise levels (67 dB - 75 dB impact 24.650 people at Tegel airport and 300 at the BBI airport respectively). Furthermore, the table shows that BER noise exposure affects more people living in Brandenburg (26.100) than in Berlin (12.900). According to these numbers, about twice as much people are affected in Brandenburg than in Berlin. In addition, strong varieties concerning the socio-economic state of residents living around both BBI and Tegel airports could be found. There were no comparable data on social class available including Berlin as well as Brandenburg, which reflects the general unsatisfactory situation of data availability regarding environmental justice in Germany⁶⁸. Consequently, Berlin and Brandenburg cannot be properly compared in a small spatial manner here. In the most general sense, residents in the two level zones with highest noise around Tegel airport are predominantly characterized by a low or very low social status complemented by some areas with a middle social status in

⁶⁸ Bundesamt für Strahlenschutz (BfS), Bundesinstitut für Risikobewertung (BfR), Robert Koch - Institut (RKI), Umweltbundesamt (UBA) (2011): „UMID: Umwelt und Mensch – Informationsdienst, Nr. 2“, <http://www.umweltbundesamt.de/umid/archiv/umid0211.pdf>, 25.01.2013, p. 10

the noise level zone with a sound level less than 76 dB⁶⁹. Looking at the social structure around the BER airport, we find considerable differences compared to Tegel. People with a middle or high social status mainly reside in areas affected by the BER⁷⁰ confirming Elvers' media analysis (Elvers, 2007, p. 37). Subsequently can be summarized that a greater share of affected people with a lower social status live on a higher noise level close to Tegel than the respective group around BER airport.

Discourse data analysis

First, relevant different discourse statements have been selected from the interviews, and then clustered. Each was assigned to at least one superior cluster representing the statement's content. The relevance of an assigned cluster, describing the statement, was categorized top-down into first, second and third order. Five main clusters could be identified: Politics, community, pollution, economy, inequality as well as facts. Furthermore, four subcategories were determined for a further classification: reachability and capacity belonging to the main cluster economy as well as planning, and law for the main cluster politics. These subcategories were presented in the second or third order only. Table 2 (below) shows a total number of 154 statements with more than half of it assigned to community or politics (27% each). The next most-important clusters were pollution (18%), economy (16%), and inequality (10%). 3% of the arguments were categorized as facts and not supporting any argument. The broad overview demonstrates a focus of the discourse on politics and community matters. They are perceived as the most crucial proportions other than pollution, economy and inequality in the BER conflict.

Table 2

CLUSTERING THE STATEMENTS					
Cluster	1rst Order	2nd Order	3rd Order	Sum	Sum [%]
Politics	38	3	1	42	27
Community	33	6	2	41	27
Pollution	23	2	2	27	18
Economy	23	0	1	24	16
Inequality	13	1	1	15	10

⁶⁹ Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin (2011): Monitoring soziale Stadtentwicklung, http://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/basisdaten_stadtentwicklung/monitoring/download/2011/karten/Status_Dynamik_Index_LOR_2011.pdf, 11.02.2014

⁷⁰ Landesamt für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz Brandenburg (2011): Tabelle zum Indikator: Sozialstatus, <http://www.gesundheitsplattform.brandenburg.de/sixcms/detail.php?gsid=bb2.c.479459.de>, 11.02.2014

Facts	5	0	0	5	3
Sum	135	12	7	154	100

Source: Johanna Huth

In the following, the total sum of data is discussed according to the outlined process-related research paradigm (Elvers, 2007, p. 28) comparing *prima facie* and *ultima facie* evidence. Additionally, further available governmental and BBF documents as well as legal documents relating to the dispute among other sources were used to perform the following discourse analyses.

Analysis (1)

Elvers' (*prima facie*) analysis actually started at the point when the 1995 founded citizens' rights association (*Verein*) began to put up resistance to the project, soon after the project was made public in the early 1990s. The association started with an evaluation of possibly negative impacts of the major airport on the communities at local and continued this to the level of coming up with proposals on their own (BVBB 2012).

This finding is relatively short⁷¹ compared to the elaborated controversy which was established after the leak in December 2012 and media response since January 2013 until now. As has been stated, the economic argument was predominantly mentioned in media discourse and also in the governmental attempted explanations. Thus, the economy cluster was selected for analysis here.

Table 3

PATTERNS OF THE ECONOMY CLUSTER

Cluster	1st Order	2nd Order	3rd Order	Sum	Sum [%]
Planning	0	10	0	10	47,62
Reachability	0	2	1	3	14,29
Community	0	2	0	2	9,52
Politics	1	0	1	2	9,52
Pollution	0	2	0	2	9,52
Capacity	0	1	0	1	4,76
Inequality	0	0	1	1	4,76
Law	0	0	0	0	0,00
Sum	1	17	3	21	100,00

⁷¹ Elvers' execution and application of his paradigm (Elvers, 2007, p. 36 et seq.) was problematic as he presented the application rather as an unstructured summary of arguments. Here, the paper uses the paradigm in more structured, step-by-step way.

Obviously, the majority of statements referring to “Economy” were, in a second order, assigned to the subcluster “planning” (47.62%). The second most common arguments were related to reachability (14.29%), followed by community, politics and pollution (9.52% in each cluster). Thus, economical interests have been perceived as crucial for choice of location, because Brandenburg and Berlin wanted to profit from the economic benefits expected with an airport. An additional reason for the choice of location was the reachability that would have required more financial investment for Sperenberg. As a consequence of the chosen location, the surrounding population is also affected economically: some profit for example due to employment while others are hit by decreasing property values. Concluding, two economical dimensions have been mentioned: firstly, economic interests of the states influencing the choice of location, and secondly, the fact of resulting economic affects that impact the local communities.

The following analysis will compile the case-related facts according to the three outlined fields: environmental influences, impacts, and spatial references.

Environmental Influences (a)

The citizens’ first argument was noise pollution and the concern of probable land depreciation due to their location in the air corridor, according to an interview by the director of the citizens’ rights movement *Bürgerverein Berlin Brandenburg* in 2006 (Berliner Morgenpost (2006): 12.03.2006. In: Elvers, 2007, p. 37). As side effects, higher costs of the extension to the universal commonality and expected increase of traffic have also been invoked. These two concerns touched both individual (noise and depreciation) and common (commonality cost increase and traffic growth) consequences as argument on the legal base. This actually strengthens the opponents’ position in the struggle since § 3 par. 1 BImSchG as defining law for the legally protected good human (see above) sees need for protection in particular if particular interests (like those of the neighborhood) and common goods (the needs of the general public) come together. Second legal argument referred to an expert testimony of a regional planning procedure (*Raumordnungsverfahren [ROV]*) in 1994 that revealed already that Sperenberg was the best option for the new airport, advocated by the Chamber of Industry and Commerce (IHK)⁷². Additionally, environmentalists argued in favor of protecting the nesting site of a rare species of cranes in Schönefeld. On the other side, environmentalists against the alternative location in Sperenberg saw an inappropriate disproportion to cut down 20 million trees to build the airport there. The more universal

⁷² Berliner Morgenpost (2012): Großflughafen BER - Protokoll eines Debakels. 24.07.2012, <http://www.morgenpost.de/flughafen-berlin-brandenburg/article108407106/Grossflughafen-BER-Protokoll-eines-Debakels.html>, 11.02.2014

argument against Sperenberg was that only the federal state of Brandenburg would economically benefit from the placement of the airport in that location. According to an expert report of the German Air Navigation Services (*Deutsche Flugsicherung* [DFS]) published in 1998, the citizens' rights movement argued that airplanes must change their flight path by 15 degrees if both runways of the airport are simultaneously in use. The argument based on the fact that different parts of Berlin are overflown than initially assumed. Thus, the whole investigatory process must be repeated.

Impacts (b)

Consequentially, health risks (noise exposure) and constraints in the standard of living (SOL) are analyzed as *Impacts* due to the construction permission. According to the *Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt*⁷³, the estimated aircraft noise at BER will also affect public buildings, in particular 23 schools and one hospital which is used as a retirement home.⁷⁴ The airport's impacts consequentially will endanger the most vulnerable parts of the society. As said at the beginning, the impact problem set is not only determined by 'objective' facts but also by perception. The interviewees give insights into the range of different perceived exposure or the priority that is given to current or future noise exposure. As the interviewed ex-employee of the airport holding told, "ich habe Ende der 80er Jahre auch mal in einer Einflugschneise von Tegel gewohnt und das waren auch noch andere Lärmpegel, die es dort gab." (Interview I) In the same way leads what was said by the local inhabitant who isn't organized in the protesting civil rights' movement, saying that she finds it a little bit pushing, „weil das natürlich gar kein Vergleich ist. Wenn man in Tempelhof oder Tegel wohnt, dann sieht man ja die Flugzeuge, die fliegen direkt über die Häuser. Das ist ja schon extrem laut. Und das wird bei uns ja nicht der Fall sein. Natürlich wird man das schon hören und natürlich denkt man vielleicht, schon wieder ein Flugzeug. Aber das ist ja jetzt nicht so, meiner Meinung nach, dass das eine Gesundheitsgefährdung ist.“ (Interview II) The representative from the citizens' right movement on the other side sees noise as important but by far not the only issue at local. „[W]ir haben nicht nur Lärm. Das ist sicher die Sache, die wir sofort wahrnehmen, die uns stört, durchaus schädlich für die Gesundheit ist. Trifft in dem Fall, wenn man nur das Thema Lärm betrachtet, primär, ich sag jetzt mal, auf der Ostseite des Flughafens Brandenburg, aber jetzt auf der Westseite, nee, auf der Westseite in Brandenburg direkt Blankenfelde Mahlow und auf der Ostseite dann Berlin, da hat man also keine Klassifizierung zwischen Brandenburgern und Berlinern jetzt, sondern da ist die

73 Senatsverwaltung für Stadtentwicklung. 2010b. „Umweltatlas Berlin“. http://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/umweltatlas/da706_03.htm#Tab1. 25.01.2013

⁷⁴ Unfortunately no comparable data have been available for the city airport Tegel.

Klassifizierung perfekt, da es so gelegt ist an den Rand, dass es nur die ostdeutschen Bürger trifft.“ (Representative 2, Interview III)

Spatial References (c)

This field refers to the local distribution pattern compared to other locations. The citizens' rights movement bases their argument on the specific spatial vulnerability. It deduces from that vulnerability the discrimination accusation. Actually two spatial references come into play: The local situation of people and their historical situation as East Germans. *Spatial References* therefore refer to a concept of environment and space that must be understood not only in its geographic dimension, but in its social dimension as a place where people live and work (Gosine & Teelucksingh, 2008, p. viii) too. According to the analytical examination, the conflict at BER fulfills many criteria of an environmental justice incident. First of all, unequal distribution of environmental burdens (field a: *Environmental Influences*) is perceived as unjust (perceived justice aspect to which is referred in field b: *Impacts*) and institutional discrimination of a local community located in the Ex-GDR (field c: *Spatial References*) is the case. Field b in particular also outlines the environmental risk argument of the evaluated *Environmental Influences* that have been marked as constitutive for the environmental conception. On the other side, the argument of possible noise exposure as a reasonable but not a unique characteristic. In terms of environmental justice, one must speak of a Not-In-My-Backyard (NIMBY) attitude rather than a Not-In-Anyone's-Backyard (NIABY) awareness (see above).

Transformation (2)

In the second step, the practical problem set must become evident by a *Transformation* of the analyzed arguments. The following fields d and e will describe the knowledge base on which the environmental justice argument of the community emerged.

Insecurity (d)

In this field, the environmental risk argument of field b is further strengthened by empirical evidence. Insecurity is created by the length of the conflict itself for all of the involved stakeholders. After about twenty years of planning procedure and the commencement of construction neither an opening day nor the final size of the airport has been decided. Additionally, even the final extent of future environmental effects (cf. field a) cannot be confirmed.

Objectivity (e)

Aside from *Insecurity* concerns, the objectification of the arguments and further existing empirical facts of negative impacts illustrate the principal characteristics of the conflicting interests. *Objectivity* as basis of knowledge on continuing noise exposure was drawn from researches of the acknowledged Robert Koch – Institut (2006: *Gesundheit in Deutschland*, Berlin. In: Elvers, 2007, p. 37), stating medical disorder, and the Umweltbundesamt (2004: *Umwelt und Gesundheit in Deutschland. Beispiele aus dem täglichen Leben*, Berlin. In: Elvers, 2007, p. 37) that recognized cardiovascular diseases as risk factor. Hints to negative influences on educational performances of the children have been stated as another objectively measured fact (Stansfeld et al., 2005 In: Elvers 2007, p. 37). In addition to the ‘scientific’ evidence was argued that 80% of all airplane accidents happen either immediately after departure or before landing (Elvers, 2007, p. 20). Even if the basis of the risk analysis became more specific, a concrete danger cannot be revealed. Consequentially the risk perception (see above Impacts b) remains the principle empirical fact.

More details on the perception becomes apparent when looking at the analysis of the following clusters on “pollution” and “community”. As shown in table 4 the majority of arguments that could be associated with more than just pollution are related to politics (33.33%) and planning (26.67%).

Table 1

PATTERNS OF THE POLLUTION CLUSTER

Cluster	1st Order	2nd Order	3rd Order	Sum	Sum [%]
Politics	2	3	0	5	33,33
Planning	0	4	0	4	26,67
Law	0	1	1	2	13,33
Community	0	0	1	1	6,67
Economy	1	0	0	1	6,67
Reachability	0	1	0	1	6,67
Inequality	1	0	0	1	6,67
Capacity	0	0	0	0	0,00
Sum	4	9	2	15	100,00

Source: Johanna Huth (cf. Methods)

One dominant argument in this pattern concerned the historical background of the airport Tegel that has been the main airport during the GDR era. Thus, this region always had to face aircraft noise. On the one hand, some arguments emphasize the substantial improvements regarding less noisy airplanes and stricter Air Noise Protection Acts as compared to the past.

To this argument is responded that similar air traffic as at the former airport Schönefeld is assumed whereas a two-minute stroke will rather be the fact. The second relevant pattern (due to its explanatory variance of the cluster's size) addressed the distribution of air traffic throughout society: everybody wants to fly but nobody is willing to suffer the impacts. Some statements suggested to spread the noise pollution on more shoulders or to involve the whole society in compensations as the fairest solution while others argue the best solution would be affecting a minimum number of people. A third pattern highlighted the soundproofing at the BER saying BBF had imposed on itself in their planning application even this was confirmed firstly by the plan approval authority in 2004 and finally by the Federal Administrative Court in 2006⁷⁵. Due to insufficient planning efforts and attempts to avoid a full implementation, some statements presumed that BBF's only intention was to use the initially-imposed soundproofing to justify the location choice of Schönefeld to the court, especially because the Schönefeld was otherwise considered as unsuitable (see above).

Table 2

PATTERNS OF THE COMMUNITY CLUSTER

Cluster	1st Order	2nd Order	3rd Order	Sum	Sum [%]
Inequality	4	1	0	5	35,71
Law	0	4	0	4	28,57
Economy	2	0	0	2	14,29
Politics	1	0	0	1	7,14
Planning	0	1	0	1	7,14
Pollution	1	0	0	1	7,14
Capacity	0	0	0	0	0,00
Reachability	0	0	0	0	0,00
Sum	8	6	0	14	100,00

Source: Johanna Huth (cf. Methods)

Here, statements related to community indicated a strong conjunction with inequality (35.71%) and law (28.57%). The majority of arguments touched the civil rights' movement and regional disparities as influencing decisions. According to the *prima facie* evidence analysis, the citizen rights' movement has been described as very successful due to the enforcement of a ban on night flights (Elvers, 2007, p. 38). As opposed to this assessment, representatives of the citizens' initiative estimated the success to be low measured against

⁷⁵ Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung Brandenburg/Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin (2008): Flughafenumfeld Berlin Brandenburg International (FU-BBI). Planungsatlas, http://gl.berlin-brandenburg.de/imperia/md/content/bb-gl/flughafenumfeld_bbi/planungsatlas_teil_a.pdf, 11.02.2014, p. 2

effort. To reason the failing achievement of their stated goal, shifting the BER to another location, they quoted the administrative and planning law in Germany: “Individual interests have to be subordinated to general public interest” (Interview III). Another aspect in this pattern was the competition between different citizens’ initiatives emerged with the discussion about flight paths corresponding to an official statement arguing “[p]eople want to fly but no noise”⁷⁶.

Interpretation (3)

According to Elvers (2007, p. 37), socio-economic cause-impact relationship interpretations don’t reach far enough due to a dominating middle class at local on the one hand and – nevertheless – an argumentation with reference to discrimination of being an East German citizen. The contradiction appears due to a lack of a socially deprived situation of the struggling community (see below *Discrimination*, field g). Moreover, the protesting community is not just constituted mainly by privileged middle class citizens but consists particularly in ex-constitutional judges, businessmen, and educated members of the bourgeoisie⁷⁷. As for the perceived discrimination of being East German as confirmed by an organized interviewee (see above, cf. Representative 2, Interview III), an obvious contradiction in perception also regarding this topic comes up. The interviewed local, not part of the protesting movement, argued contrary “in Kleinmachnow sind seit der Wende, ich glaube 70 oder 80 % der ehemaligen Bewohner mussten oder sind aus eigenen Stücken weggezogen und es sind eben neue hinzugezogen. Und die sind einfach größtenteils Wessis, sag ich mal. Aus Westdeutschland tatsächlich oder aus Berlin und das jetzt als Diskriminierung von Ostdeutschen zu bezeichnen, finde ich auch total übertrieben. Natürlich gibt es auch noch Teltow und Sternsdorf, das ist dann wieder eine andere Geschichte, da ist es auch ein bisschen anders mit der Zusammensetzung der Bewohner. Aber dem Argument kann ich nicht folgen.“ (Interview II) Hence, other forms of discrimination must derive beyond social status and origin based discrimination (field f) to give reasons to speak of an environmental justice issue at local.

Moral (f) and Discrimination (g)

In fact, Elvers reference to possible discrimination referred to the statement from former minister of the environment Jürgen Trittin. The argument is – as shown – disputed, but as a matter of fact, the decision to locate the airport wasn’t made in consideration of the

⁷⁶ ZEIT ONLINE (2012): Der Lärm der Mehrheit. Dürfen wir fliegen, wenn andere darunter leiden?, 18.02.2012, <http://www.zeit.de/2012/08/P-Fluglaerm>, 11.02.2014

⁷⁷ Interview I, 08.01.2013

inhabitants on equal footing (equality argument) as Elvers (Elvers, 2007, p. 37) continues. With reference to the perceived justice aspect of civic participation in this process he refers to a statement of the movement in 2006 where the organization told that “[r]egarding the question of equality must be stated that the whole civic participation law is a dumb fiction. The curse is the inexistence of instrumental equality.” (Interview in June 2006. In: Elvers, 2007, p. 38) Despite the cluster analysis, the underlying reasons for the location at airport Schönefeld might rather be located where Elvers’ *prima-facie* and chosen method couldn’t reveal it: the decision in favor of Schönefeld over of the Sperenberg was made based on the argument that an airport there, 40 kilometers away from Berlin, would require parliamentarians to travel unacceptably long by train all week.⁷⁸ Additionally, economic interests of the two involved federal states (Berlin and Brandenburg) aiming to strengthen their local economy by choosing the ‘best’ location is argued to be the socio-economic cause-impact related decision-making basis.

In the following, the inequality cluster was used to look at the character of the conflict in terms of ‘environmental racism’. The mentioned institutional discrimination can hardly be proven considering the undeniable successes the movement has had in the past. Thus, the following analysis approaches the open issue of facets of perceived inequality.

Table 3

PATTERNS OF THE INEQUALITY CLUSTER

Cluster	1rst Order	2nd Order	3rd Order	Sum	Sum [%]
Community	1	4	0	5	62,50
Economy	1	0	0	1	12,50
Reachability		1	0	1	12,50
Planning		1	0	1	12,50
Capacity		0	0	0	0,00
Politics		0	0	0	0,00
Law		0	0	0	0,00
Pollution		0	0	0	0,00
Sum	2	6	0	8	100,00

Source: Johanna Huth (cf. Methods)

As shown in table 6, there was a strong connection of statements referring to inequality as well as to community (62.5%). The perception of justice and inequality was already mentioned in the patterns of pollution.

⁷⁸ Interview I: Ex-member of the airport holding’s management board in the 1990s, 08.01.2013

Main argument in this pattern was that inequality leads to discrimination. Populations with high income and education can better deal with the political and legal system, and thus have a better chance in defending themselves in legal actions. In fact, the choice of location was made at a time when local residents have been ex-GDR citizens, and thus were just over a governmental change. Consequently, they were not very familiar with the legal functioning of the new system. This pattern has been regarded as repeated in the course of defining the flight paths. Some people affected by the flight paths and related aircraft noise regarded themselves as discriminated in comparison to citizens with higher incomes living in the south-west of Berlin whereas others could not define a specific social group being discriminated against by the BER. Civic participation was described as a ‘charade’, because there was only one decision possible after the policy decision has been made in 1996. As for the current situation, instrumental inequity can also be found within the current civil society. According to perceived and publicly considered discrimination, there are at least doubts that this factor still plays a major role.

Implementation (4)

At the fourth decision step the resistance movement itself and its attempts to stop or modify the project will be focused taking into consideration the interests of the other involved stakeholders.

Political fields (h)

One of the most pressing necessities in the field of political action would be an integrated environmental and social policy in order to achieve or at least enable the reconciliation of interests, which according to Elvers (2007, p. 38), is generally lacking.

Considering all three German political fields (federal, federal state, community) are involved with contradictive interests, plus an organized and a non-organized local part with different perceptions at local, the movements’ successes must be judged with caution. Beside the structural aspect of political order, different discourses due to different party affiliation (SPD governments in Berlin and Brandenburg versus CDU led Federal Government) also come into play as well. Thus, the local civil rights’ movement could realize considerable modifications by banning the night flights and postponing the opening, but no more. The used effective strategy against the BER opening is due to its legally based strategy deeply entangled with the political field and consequentially demands a deeper analysis of the German environmental regime than Elvers (2007) and the *ultima-facie* research have done. Consequentially, even if the airport will cost more than previous private investors had ever asked for, assumedly more

than 4 billion €⁷⁹, these arguments will have only the effect as arguments in governmental election campaigns (all stages) of different parties than for serious consideration of the damage to the common good. In fact, inner-governmental mismanagement (all three orders) has done more to prevent the finalization than the citizens' rights movement could have ever accomplished. More suitable alternatives in Sperenberg were aborted: "Dann gab es –also wie gesagt, immer mein Kenntnisstand – eine Intervention aus dem damaligen Bundesverkehrsministerium und vom damaligen CDU-Senat in Berlin, die dann meinten: ‚Moment mal, Sperenberg? Da müssten wir ja mit unseren Dienstwagen viel weiter rausfahren.‘ Dass da gesagt wurde, ja dann gibt's eine schnelle Eisenbahn und sowas, da wurde dann mehr oder weniger gesagt: ‚Wie, wir als Bundestagsabgeordnete mit der Eisenbahn fahren? Wovon träumt ihr denn, wenn es dunkel wird?‘ Ergo wurde Schönefeld auf Druck der Anteilseigner Berlin und Brandenburg mit auf die Liste gesetzt. Das hatte, also aus deren Sicht, einmal die praktischen Gründe: die wollten nicht so weit raus fahren. Aus Berliner Sicht natürlich auch noch den zusätzlichen Nebeneffekt durch die Nähe des Flughafens jetzt zur Landesgrenze Berlin, würden sich die positiven Auswirkungen, die man sich durch die wirtschaftliche Entwicklung dieses Geländes versprochen hat, natürlich auch auf Berlin ausstrahlen. Wenn das draußen in Sperenberg ist, kriegt das eigentlich nur Brandenburg ab."⁸⁰

Communication (i)

According to Elvers (2007, p. 38), the reciprocity of information provision is emphasized for the decision step on communication. Hereof, the government had fulfilled its legal obligation and the movement has made use of every possible legal tool to stop the construction. Even if the Federal Constitutional Court (*Bundesverfassungsgericht*) denied a full stop, its obligations (ban on night flights, bettering on noise protection), there was in Germany "wohl noch keine Bürgerinitiative gegeben, die so wohl organisiert gegen ein Verkehrsvorhaben zu Felde gezogen ist." (Ibid.) He concludes that the BER case stands for a stable process of negotiating and implementing environmental justice which would ideally continue until an all-satisfying solution could be found (ibid., 2007, p. 39). In the following, two further court decisions have been achieved by the citizens' rights movement up to the present day. First, the administrative appeals tribunal in Potsdam⁸¹ decided on June 15, 2012 in favor of the airport opponents that

⁷⁹ Berliner Morgenpost (2012): Großflughafen BER - Protokoll eines Debakels. 24.07.2012, <http://www.morgenpost.de/flughafen-berlin-brandenburg/article108407106/Grossflughafen-BER-Protokoll-eines-Debakels.html>, 11.02.2014

⁸⁰ Interview I: Ex-member of the airport holding's management board in the 1990s, 08.01.2013

⁸¹ Capital of federal state of Brandenburg

the acoustic protection must be improved⁸². This led – as mentioned – also to the delay of the opening day and the cost explosion. The second decision based on a finding in 1998. In that case, a representative of the organized community movement found in the administrative records information indicating that the planes will have to turn in an angle of 15° whilst starting and landing phase. This fact was not considered in the regional planning procedure (*Raumordnungsverfahren [ROV]*) in 1994 (Ministerium für Stadtentwicklung Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg, 2004, p. 220), which is why the movement went to court to get the whole investigation restarted. This claim was confirmed on June 25, 2010⁸³ and brought to court. Nevertheless the court didn't follow the decision and quashed the citizens' claim⁸⁴. This actually was the final defeat of the citizens' rights movement at court. In spite of the defeat, the community's *moyenne-durée* struggle though has now reached the supranational level of the European Union. According to information of the ARD, the airways of the BER airport, specified 26 January 2012, defy the existing directives 2011/92/EU of the European Parliament and of the council, and the council directive 92/43/EEC. As SPIEGEL ONLINE states, the Commission came to the conclusion that the paths must maybe be checked again since they cross an environmentally-protected area.⁸⁵ Michael Cramer, parliamentarian of the party *Die Grünen* in the European parliament at that time, states: "The fact that the EU commission is now thinking about the violation of a contract, demonstrates the gravity of the infringement. A renewed test of the airways could lead to plan changes and cost increase."⁸⁶

As addressed above, the communication gap between local neighborhood and political establishment on the one hand, and within the political establishment has not been focused *prima-facie* and *ultima-facie*. The double character of the communication pattern makes both analysis and judgment on the case even more complex. On the one hand, the interest of the two federal state actors from the opposition (social democrat party members) and their conservative counterpart from the federal government, particularly in face of the upcoming

⁸² Berliner Morgenpost (2012): Großflughafen BER - Protokoll eines Debakels. 24.07.2012, <http://www.morgenpost.de/flughafen-berlin-brandenburg/article108407106/Grossflughafen-BER-Protokoll-eines-Debakels.html>, 11.02.2014

⁸³ Ibid.

⁸⁴ cf. n-tv (2012): Richter sehen keine „Arglist“: Klage gegen BER abgeschmettert, 31.07.2012, <http://www.n-tv.de/politik/Klage-gegen-BER-abgeschmettert-article6853396.html>, 11.02.2014

⁸⁵ SPIEGEL ONLINE (2013a): Flughafen-Skandal : Trittin wirft Wowerit "wurstige Unfähigkeit" vor, 07.01.2013, <http://www.spiegel.de/politik/deutschland/ber-eroeffnung-soll-erst-2014-sein-gruene-erhoehen-druck-auf-wowerit-a-876045.html>, 11.02.2014

⁸⁶ SPIEGEL ONLINE (2013c): Streit über Flugrouten: Brüssel droht mit Verfahren gegen Berliner Flughafen, 10.01.2013, <http://www.spiegel.de/politik/deutschland/streit-ueber-flugrouten-eu-droht-mit-verfahren-gegen-berlins-flughafen-ber-a-876834.html>, 11.02.2014

federal election in 2013⁸⁷. The second characteristic of the communication pattern is based on the personality of federal state governments and the Federal Government as legal protectors of the legally protected good human (see above) and constructors in unison labels the communication frame between the local community and the governmental bodies. In addition to the already stated conflict of interests between different stakeholders within the supervising board, between the two federal states, between the Federal Government and the federal states, the role of the BER case for election campaigns, communication and power differences between the organized civil society and the local government, within the civil society (organized vs. non-organized), the communication gaps or differences also apply to the board's co-working with the investigation committee of federal state Berlin. Martin Delius, representative of the Pirate party in BER's investigation committee, criticized that they had to find the information the postponing of the opening day in the boulevard press⁸⁸. The concluding discussion will analyze the 'Political influence' cluster in the following.

Table 4

PATTERNS OF THE POLITICS CLUSTER

Cluster	1st Order	2nd Order	3rd Order	Sum	Sum [%]
Planning	0	20	1	21	50,00
Law	0	4	2	6	14,29
Pollution	3	0	2	5	11,90
Reachability	0	4	0	4	9,52
Capacity	0	3	0	3	7,14
Economy	1	0	1	2	4,76
Community	0	0	1	1	2,38
Inequality	0	0	0	0	0,00
Sum	4	31	7	42	100,00

Source: Johanna Huth (cf. Methods)

Half of the statements concerning politics could be also assigned to the planning subcluster. The main argument identified in this pattern was that the location's decision of Schönefeld resulted from a political consensus decision, although the different shareholders' opinions did

⁸⁷ The German regime is a parliamentary democracy. It bases on a federal structure of the country and contains sixteen (16) member states. The parliament forms the national government mostly by coalition of several parties whilst the sixteen (16) Minister-Presidents of the federal states form the Federal Council of Germany (FCD). The FCD must agree to every law that targets federal states. The relative autonomy of the federal states grants great power to the Minister-Presidents. The national government, on the other hand, controls most of the tax revenues and therefore indirectly influences the decision making process in the FCD. Whilst the ministers of the national government are bound to the policy-making power (*Richtlinienkompetenz*) of the chancellor, Minister-Presidents are more independent in their decisions regarding party affiliation among themselves.

⁸⁸ ZEIT ONLINE (2013a): Berliner Flughafen-Eröffnung erneut verschoben, 07.01.2013, <http://www.zeit.de/wirtschaft/2013-01/berlin-flughafen-termin>, 11.02.2014

not agree. This decision was based on political dynamics: at the beginning in the 1990s, Berlin and the Federal Government, both favoring the Schönefeld location, were ruled by the conservative Christian Democratic Union (CDU). In order to come to a decision, Brandenburg, under Social Democrat's governance (SPD) finally agreed to go along with their plan. Secondly, at the same time, the prime minister of Brandenburg headed the plan approval committee. Thus, after he publicly backed the consensus decision, there Schönefeld was the only remaining option. This is one of several examples of filling pertinent posts by high-level officials of the ruling party. Consequently, decisions and discussion may have been controlled and directed in a certain way.

Conclusion

Elvers argues after all that the BER case can be seen as a functional characteristic of the presented comprehension of environmental justice (Elvers, 2007, p. 39). On the other side, the socio-economic cause-impact relationship in terms of power was located and analyzed on the superstructure level: This would also speak against the given 'bottom-up', community based definition of the environmental justice concept (see above) In fact and as could be shown, the planning and construction of BER was a consequence of several political circumstances and dynamics. Nonetheless, Elvers takes the example of the conflict at the Schönefeld airport in Berlin, an unintended dialogue about the unfair perceived distribution of environmental goods and burdens started. The *prima facie* evidence result can therefore not be drawn from the fact that there was a discussion on environmental justice (*Umweltgerechtigkeit*) as a term, but due to the fact that each modification of the initial plan, like building freeze, construction delay or ban on night flights, must be understood as the result of one iteration of the negotiation process. Therefore, the *prima facie* conclusion states that the given case is indeed an environmental justice issue since it stands for a stable process of negotiation and realization of environmental justice even if no result was achieved in 2007 that satisfied both sides (Elvers, 2007, p. 39).

In the conducted *ultima facie* research on the contrary, the discourse analysis of the BER conflict revealed that there have been divergences on the assessments of burden, distribution of burden as well as justice as a result of different subjective perceptions. The BER conflict started with the choice of location that has been perceived as resulting from certain political configurations and economic interests rather than the application of objective appraisal criteria. This has also been indicated by the given statements, whose majority referred to the clusters of politics and economy. Following Elvers, the discourse analysis of the BER conflict

has confirmed that objectivity, as the only base of knowledge for evaluating impacts and risks concerning arguments for the Schönefeld location and the regulation of sound protection is leading to conflicts. The assessment of burdens, justice and fair share of the burdens varies significantly by different subjective perceptions. This is also shown by the fact that the analyzed movement was only formed because these residents felt personally threatened by the flight paths (NIMBY). The movement is motivated thus by specific self-serving interests. This is also indicated by differences within the citizens' movements and section 2 of their referendum that proposed to shift the night flights to other local airports.

Considering the population structure around BER, one can say that this region is predominantly populated by high and middle class residents to which Elvers isn't contrary as outlines.⁸⁹ Thus, there is no specific group that is socially disadvantaged at this local level. Comparing to Tegel both number of affected people and social state, the opening of BER will lead to an environmental improvement for many deprived people near Tegel.

Concluding, one must say that the BER conflict is an environmental justice conflict depending by the definition of the environmental justice concept. Looking at the facts and considering the theory considerations in this article, the answer is yes and no. BER hasn't such a conflict when looking at the characteristics of the fighting parties since the neighborhood isn't socially deprived and even the claim of being discriminated as East Germans is questionable believing that – as stated - 70% to 80% of the former East German inhabitants have left. In addition, the organization possesses resources to enforce their demands above societal average. Therefore, neither chance inequality nor environmental racism can really be applied to the affected people. Thus, the case can only be indirectly understood as an environmental justice conflict regarding the airport's opening delay. Over time, the character of the conflict shifted from a local struggle for the particular rights (NIMBY) to a purely jurisprudential struggle about corruption and mismanagement of publically financed and supervised construction projects. On the other side, the jurisprudential struggle was decided against the organized citizens' rights movement⁹⁰ as mentioned above. Thus, one can speak of an environmental justice case in terms of non-undertaken struggles or non-started conflicts at airport Tegel⁹¹.

⁸⁹ Landesamt für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz Brandenburg (2011): Tabelle zum Indikator: Sozialstatus, <http://www.gesundheitsplattform.brandenburg.de/sixcms/detail.php?gsid=bb2.c.479459.de>, 11.02.2014

⁹⁰ cf. n-tv (2012): Richter sehen keine „Arglist“: Klage gegen BER abgeschmettert, 31.07.2012, <http://www.n-tv.de/politik/Klage-gegen-BER-abgeschmettert-article6853396.html>, 11.02.2014

⁹¹ In fact, there are initiatives at airport Tegel but by far not as successful, powerful, and influential.

Generally, the answer to the research question depends by the definition of environmental justice concept. According to Elvers' definition, his proposed process-related research framework has proven itself a useful analytical tool to make the appropriate distinctions between the environmental justice case as a field of research and as a concrete conflict field as such. On the other hand, his approach of establishing an institutional frame to handle environmental conflicts must face two critiques after the *ultima facie* analysis: First, it sabotages the other goal of his article to strengthen awareness in environmental sociology regarding environmental justice as a new concept since an institutional framework in a top down manner does exist already as could be seen by looking at the legal environmental justice framework of the legally protected good human. This framework is by no means new and therefore it remains unclear how environmental sociology in Germany and worldwide can be get a proper direction when the 'new' bottom-up, community approach from environmental justice (Kaufmann, 2013a) is not adopted. The other critique goes in the same direction. Considering the initial intention of the presented article and the framing of environmental justice research against technocracy and accommodative research approaches (Dryzek, 2009, p. 191), Elvers assumes an environmental justice conflict at BBI where this should be the hypothesis. Due to this assumption more diversified findings could not be found. Thus, his research assumption must be seen as an obstacle to critically analyze the conflict and enrich findings. If environmental justice position itself not in a critical manner (cf. its location in the map Hopwood, Mellor, & O'Brien, 2005, p. 41), it is a useless concept as policy cycles without criteria on social inequality and optional institutional racism don't need a new concept to be successfully applied in the field of environmental governance. From perspective of this article, his assumptions for environmental justice could be falsified and his process-related research paradigm disqualified for the context of critical environmental justice research as an international demand (Gosine & Teelucksingh, 2008).

Literature

- Ad-hoc-news (2013): BERLIN/SCHÖNEFELD – DAS DESASTER UM DEN KÜNFTIGEN Neues Management soll Berliner Flughafen aus dem Chaos führen, 17.01.2013, <http://www.ad-hoc-news.de/neues-management-soll-berliner-flughafen-aus-dem-chaos--/de/News/24979717>, 22.08.2013
- Amerasinghe, M. / Farrell, L. / Jin, S. / Shin, N. / Stelljes, K. (2008): Enabling Environmental Justice. Assessment of Participatory Tools, Cambridge
- Amt für Statistik Berlin-Brandenburg (2013): „Bevölkerungsstand“, <http://www.statistik-berlin-brandenburg.de/BasisZeitreiheGrafik/Bas-Bevoelkerungsstand.asp?Ptyp=300&Sageb=12004&creg=BBB&anzwer=5>, 25.08.2013.
- B.Z. (2013a): Flughafen BER wird frühestens 2015 eröffnet, 16.01.2013, <http://www.bz-berlin.de/service/flughafen-berlin-brandenburg/flughafen-ber-wird-fruehestens-2015-eroeffnet-article1622741.html>, 11.02.2014
- B.Z. (2013b): Flieger starten hier erst im März 2015, 16.01.2013, <http://www.bz-berlin.de/service/flughafen-berlin-brandenburg/flieger-starten-hier-erst-im-maerz-2015-article1623052.html>, 11.02.2014
- Baumgart, S. (2012): Schutzgut Mensch – Überlegungen zur strategischen Verankerung von Gesundheitsbelangen in der Umweltprüfung; in: Bolte, G./Bunge, C./Homberg, C./Köckler, H./Mielck, A. (Eds): Umweltgerechtigkeit. Chancengleichheit bei Umwelt und Gesundheit. Konzepte, Datenlage und Handlungsperspektiven, pp. 271-282
- Beck, Ulrich (1986): Risikogesellschaft. Auf dem Weg in eine andere Moderne, Frankfurt/Main
- Berliner Morgenpost (2006): 12.03.2006. In: Elvers (2007): Umweltgerechtigkeit als Forschungsparadigma der Soziologie, in: Soziologie, 36 (4), p. 37
- Berliner Morgenpost (2012): Großflughafen BER - Protokoll eines Debakels. 24.07.2012, <http://www.morgenpost.de/flughafen-berlin-brandenburg/article108407106/Grossflughafen-BER-Protokoll-eines-Debakels.html>, 11.02.2014
- Berliner Morgenpost (2013): Technik-Chef Amann stellt neue BER-Mängelliste vor. Neben Schwierigkeiten mit der Brandschutzanlage macht Horst Amann auch organisatorische Defizite für die erneute Verschiebung verantwortlich, 18.01.2013, <http://www.morgenpost.de/flughafen-berlin-brandenburg/article112854937/Technik-Chef-Amann-stellt-neue-BER-Maengelliste-vor.html>, 11.02.2014
- BILD (2013a): BER-Technik-Chef. Pannen-Flughafen startet frühestens 2015, 17.01.2013, <http://www.bild.de/news/inland/flughafen-berlin-brandenburg-international/ber-chaos-technik-vorstand-rechnet-mit-ber-start-erst-2015-28132542.bild.html>, 11.02.2014
- BILD (2013b): Internes Gesellschafter-Papier. BER-Startbahn könnte schon dieses Jahr eröffnen, 17.01.2013, <http://www.bild.de/regional/berlin/flughafen-berlin-brandenburg-international/ber-startbahn-koennte-schon-dieses-jahr-eroeffnen-28143224.bild.html>, 11.02.2014

- Brady, H. E., & Collier, D. (2010). *Rethinking Social Inquiry. Diverse Tools, Shared Standards* (2nd ed.). Lanham, Boulder, New York, Toronto, Oxford: Rowman & Littlefield Publishers, Inc.
- Bullard, R. D. (1993): *Confronting Environmental Racism. Voices from the Grassroots*, Boston.
- Bundesamt für Strahlenschutz (BfS), Bundesinstitut für Risikobewertung (BfR), Robert Koch - Institut (RKI), Umweltbundesamt (UBA) (2011): „UMID: Umwelt und Mensch – Informationsdienst, Nr. 2“, <http://www.umweltbundesamt.de/umid/archiv/umid0211.pdf>, 25.08.2013.
- BVBB [Bürgerverein Berlin-Brandenburg e.V.] (2012): *Zentralflughafen für Deutschland. Die Alternative für ‚Berlin Brandenburg International‘ BBI – BER*, Mahlow.
- Colquette, Kelly Michele, and Elizabeth A. Henry Robertson (1991): *Environmental Racism. The Causes, Consequences, and Commendations*, *Tulane Environmental Law Journal* 5 (1), pp. 153- 207.
- DER SPIEGEL (2013): *Die Akte des Architekten*. No 3, 14.01.2013, pp. 18-22.
- Der Tagesspiegel (2008): *Countdown für Tempelhof. Zum Abschied ein voller Flughafen*, 06.10.2008, <http://www.tagesspiegel.de/berlin/countdown-fuer-tempelhof-zum-abschied-ein-voller-flughafen/1339916.html>, 11.02.2014.
- Der Tagesspiegel (2012): *Brennpunkt der Gentrifizierung*, 30.10.2012, <http://www.tagesspiegel.de/meinung/tempelhofer-feld-brennpunkt-der-gentrifizierung/7318814.html>, 11.02.2014.
- Diekmann, A./Jaeger, C.C. (Ed.) (1996): *Umweltsoziologie*; in: *Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie*, 36 (special issue), pp. 390-419; reprinted as monograph [1997]
- Diekmann, A./Preisendörfer, P. (2001): *Umweltsoziologie. Eine Einführung*, Reinbek at Hamburg.
- DIE WELT (2014b): *BER-Aufsichtsrat setzt Technikchef Amann ab*. 23.10.2013. <http://www.welt.de/wirtschaft/article121165288/BER-Aufsichtsrat-setzt-Technikchef-Amann-ab.html>. 10.02.2014.
- DIE WELT (2014a): *Wowereit setzt Amann mit kühlen Worten ab*. 24.10.2013. <http://www.welt.de/wirtschaft/article121167583/Wowereit-setzt-Amann-mit-kuehlen-Worten-ab.html>. 10.02.2014
- Dobsen, A. (1998): *Justice and the Environment, Conceptions of Environmental Sustainability and Theories of Distributive Justice*, Oxford.
- Dryzek, John (2009): *Policy Analysis as Critique*. In: Goodin, R.E./Rein, M./Moran, M.: *The Oxford Handbook of Public Policy*, Oxford, pp. 190-203.
- Elvers, Horst-Dietrich (2005): *Umweltgerechtigkeit (Environmental Justice). Integratives Paradigma der Gesundheits- und Sozialwissenschaften?*, UFZ Diskussionspapier 14/2005, pp. 1-41.
- Elvers, H. – D. (2007): *Umweltgerechtigkeit als Forschungsparadigma der Soziologie*, in: *Soziologie*, 36 (4), pp. 21-44.
- Elvers, Horst-Dietrich (2011): *Umweltgerechtigkeit*. In: Groß, Matthias: *Handbuch Umweltgerechtigkeit*, S. 464-484.

- Fletcher, T. (2002). Neighbourhood change at Love Canal. Contamination, evacuation, and resettlement. *Land Use Policy*, 19(4), 311–323.
- Fletcher, T. H. (2003). *From Love Canal to Environmental Justice. The Politics of Hazardous Waste on the Canada-U.S. Border* (p. 239).
- Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (2013): Beteiligungsstruktur, preview.berlin-airport.de/de/unternehmen/ueber-uns/unternehmensorganisation/beteiligungsstruktur/index.php, 11.08.2013.
- Girtler, R. (2001). *Methoden der Feldforschung* (4th ed., p. 198). Wien, Köln, Weimar.
- Gosine, A., & Teelucksingh, C. (2008). *Environmental Justice and Racism in Canada: An Introduction* (p. 153). Toronto: Edmond Montgomery Publications Limited.
- Heute (2013a): Pannen-Flughafen. Start in den Sternen, 22.01.2013, <http://www.heute.de/Pannen-Flughafen-Start-in-den-Sternen-26191782.html>, 20.09.2013
- Heute (2013b): Der Chef fliegt jetzt, Flugzeuge frühestens 2015, 22.01.2013, <http://www.heute.de/Der-Chef-fliegt-jetzt-Flugzeuge-fr%C3%BChestens-2015-26162166.html>, 21.09.2013
- HNA Regiowiki (2013): Henschel – Flugmotorenwerk. http://regiowiki.hna.de/Henschel_-_Flugmotorenwerk, 11.02.2014
- Hornberg, Claudia / Bunge, Christiane / Pauli, Andrea (2011): Strategien für mehr Umweltgerechtigkeit. Handlungsfelder für Forschung, Politik und Praxis, Bielefeld.
- Hopwood, B., Mellor, M., & O'Brien, G. (2005). Sustainable development: mapping different approaches. *Sustainable Development*, 13(1), 38–52. doi:10.1002/sd.244.
- Huber, J. (2001): Umweltbewegung. Vom Outsider-Protest zur Assimilation; in: *Ibid.: Allgemeine Umweltsoziologie. Forschungs- und Interventionsfelder der Umweltsoziologie*, 2, Wiesbaden, pp. 245-273.
- Huber, J. (2002a): Umweltsoziologie. In: Endruweit, G. & Trommsdorff, G. (Eds.): *Wörterbuch der Soziologie*, Stuttgart.
- Huber, J. (2002b): Environmental Sociology in Search for Profile. In: *Soziologie*, Vol. 31 (3), pp. 23 – 26.
- Interflieger (2013): Gründung der DEUTSCHEN LUFTHANSA und späteren INTERFLUG GmbH (Die ersten Jahre); http://www.interflieger.de/Geschichte%20INTERFLUG.htm#_Toc10221109, 11.02.2014.
- Interview I: Ex-member of the airport holding's management board in the 1990s, 08.01.2013.
- Interview II: local inhabitant close to the airport; not member of the citizens' rights movement, 10.01.2013.
- Interview III: two representatives of the citizens' rights movement, 14.01.2013.
- Kameri-Mbote, P., & Cullet, P. (1996). *Environmental Justice and Sustainable Development. Integrating Local Communities and Environmental Management*. Geneva. Retrieved from <http://www.ielrc.org/content/w9601.pdf>.

- Kaufmann, G. F. (2013a). *Environmental Justice and Sustainable Development. With a case study in Brazil's Amazon using Q Methodology* (3rd ed., p. 424). Saarbrücken: Südwestdeutscher Verlag für Hochschulschriften.
- Kaufmann, G. F. (2013b). From imaginary problem of “pollution” of a “clean” earth to the concept of “Social Nature.” In *Environmental Justice and Sustainable Development. With a case study in Brazil's Amazon using Q Methodology* (pp. 38–40). Saarbrücken: Südwestdeutscher Verlag für Hochschulschriften.
- King, G., Keohane, R. O., & Verba, S. (1994). *Designing Social Inquiry. Scientific Inference in Qualitative Research* (p. 247). Princeton, Chichester.
- Köckler, Heike (2011): MOVE. Ein Modell zur Analyse umweltbezogener Verfahrensgerechtigkeit. In: *Umweltpsychologie*, Vol. 15 (2), pp. 93-113
- Landesamt für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz Brandenburg (2011): Tabelle zum Indikator: Sozialstatus, <http://www.gesundheitsplattform.brandenburg.de/sixcms/detail.php?gsid=bb2.c.479459.de>, 11.02.2014.
- Lieberson, S. (1992). Einstein, Renoir, and Greeley: Some Thoughts about Evidence in Sociology: 1991 Presidential Address. *American Sociological Review*. doi:10.2307/2096141.
- Maguire, L. A., & Lind, E. A. (2003). Public participation in environmental decisions stakeholders, authorities and procedural justice. *International Journal of Global Environmental*, 3(2), 133–148.
- Materna, H. (2010). *Die Geschichte der Henschel Flugzeug-Werke A.G. in Schönefeld bei Berlin 1933 bis 1945*. Bad Langensalza.
- Miles, M. B., & Huberman, A. M. (1994). *Qualitative Data Analysis. An Expanded Sourcebook* (2nd ed., p. 338). Thousand Oaks, London, New Delhi.
- Meadows, D.H./Meadows, D.L. / Randers, J./Behrens, W.W. (1972): *The Limits to Growth. A report for the Club of Rome's project on the predicament of Mankind*, London
- Mielck, A. / Heinrich, J. (2001): 'Environmental Justice' (Umweltbezogene Gerechtigkeit): Faire Verteilung von Umweltbelastungen auf die verschiedenen Bevölkerungsgruppen, Neuherberg, S. 8-15; Köckler, Heike (2006): Wer verbirgt sich hinter dem Schutzgut Mensch?. Umweltbezogene Gerechtigkeit als eine Herausforderung für UVP/SUP. UVP-Report 20, 3, 105-110.
- Miles, Mathew B. & Hubermann, A.M. (1994): *Qualitative Data Analysis. An Expanded Sourcebook*, Thousand Oaks/London/New Delhi
- Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung Brandenburg/Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin (2008): Flughafenfeld Berlin Brandenburg International (FU-BBI). Planungsatlas, http://gl.berlin-brandenburg.de/imperia/md/content/bb-gl/flughafenfeld_bbi/planungsatlas_teil_a.pdf, 11.02.2014.
- Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg (2004): Planfeststellungsbeschluss Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld 44/1-6441/1/101 vom 13.08.2004, Potsdam.

- Ministerium für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz Brandenburg (2012): Ergebnisbericht zur Lärmkartierung (Datenbasis 2015), http://www.mugv.brandenburg.de/cms/media.php/lbm1.a.3310.de/lkart_2015_eddb_bericht.pdf, 25.08.2013.
- n-tv (2012): Richter sehen keine „Arglist“. Klage gegen BER abgeschmettert, 31.07.2012, <http://www.n-tv.de/politik/Klage-gegen-BER-abgeschmettert-article6853396.html>, 11.02.2014.
- Rink, D. (2002): Lebensstile und Nachhaltigkeit. Konzepte, Befunde und Potenziale, Opladen.
- Rundfunk Berlin-Brandenburg rbb (2012a): Wowereit: Die Baukosten für den Flughafen sind gedeckt. 29.11.2012, http://www.rbb-online.de/themen/flughafen-ber/flughafen_ber/countdown/Streit_um_offene_BER-Rechnungen.html, 18.09.2013.
- Rundfunk Berlin-Brandenburg rbb (2012b): Bericht listet Vielzahl von Baumängeln am BER auf. Lüftung undicht, Rolltreppen zu kurz. 23.12.2012, http://www.rbb-online.de/themen/flughafen-ber/flughafen_ber/countdown/kein_baufortschritt.html, 18.09.2013.
- Rundfunk Berlin-Brandenburg rbb (2013): BER-Eröffnung muss erneut verschoben werden. Rücktrittsforderungen nach Terminproblem. 07.01.2013, http://www.rbb-online.de/themen/flughafen-ber/flughafen_ber/countdown/zeitung__ber_eroeffnung.html, 18.09.2013.
- Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (2010a): Umweltatlas Berlin, http://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/umweltatlas/da706_01.htm#top, 11.02.2014.
- Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (2010b): Umweltatlas Berlin, http://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/umweltatlas/da706_03.htm#Tab1, 11.02.2014.
- Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin (2011): Monitoring soziale Stadtentwicklung, http://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/basisdaten_stadtentwicklung/monitoring/download/2011/karten/Status_Dynamik_Index_LOR_2011.pdf, 11.02.2014.
- Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin (2009): FIS-Broker, <http://fbinter.stadt-berlin.de/fb/index.jsp>, 11.02.2014.
- Shrader-Frechette, K. (2012). Nuclear Catastrophe, Disaster-Related Environmental Injustice, and Fukushima, Japan: Prima-Facie Evidence for Japanese „Katrina“. *Environmental Justice*, 5(3), 133–139.
- Souza, A. (2008). The Gathering Momentum for Environmental Justice in Brazil. *Environmental Justice*, 1(4), 183–188.
- SPIEGEL ONLINE (2012): Flughafen Berlin-Schönefeld: Bundesamt genehmigt umstrittene Flugrouten, 26.01.2012, <http://www.spiegel.de/reise/aktuell/flughafen-berlin-schoenefeld-bundesamt-genehmigt-umstrittene-flugrouten-a-811516.html>, 11.02.2014.
- SPIEGEL ONLINE (2013a): Flughafen-Skandal: Trittin wirft Wowereit "wurstige Unfähigkeit" vor, 07.01.2013, <http://www.spiegel.de/politik/deutschland/ber-eroeffnung-soll-erst-2014-sein-gruene-erhoehen-druck-auf-wowereit-a-876045.html>, 11.02.2014.

- SPIEGEL ONLINE (2013b): Hauptstadtflughafen: Airport-Aufseher genehmigen Mehdorns Testbetrieb. 16.08.2013. <http://www.spiegel.de/wirtschaft/soziales/hauptstadtflughafen-ber-aufseher-genehmigen-mehdorns-testbetrieb-a-917060.html>. 10.02.2014
- SPIEGEL ONLINE (2013c): Streit über Flugrouten: Brüssel droht mit Verfahren gegen Berliner Flughafen, 10.01.2013, <http://www.spiegel.de/politik/deutschland/streit-ueber-flugrouten-eu-droht-mit-verfahren-gegen-berlins-flughafen-ber-a-876834.html>, 11.02.2014.
- Stern.de (2014): „SPIEGEL“: Ärger wegen Kabelkanälen am Flughafen BER. 19.01.2014. <http://www.stern.de/news2/aktuell/spiegel-aerger-wegen-kabelkanaelen-am-flughafen-ber-2084228.html>. 10.02.2014
- Süddeutsche (2013): SPD diskutiert Wowereit Rücktritt, 09.01.2013, <http://www.sueddeutsche.de/politik/debakel-bei-berliner-flughafen-ber-spd-diskutierte-wowereit-ruecktritt-1.1568675>, 11.02.2014.
- TELEPOLIS (2013): Wowereit – Rücktritt auf Raten?, 08.01.2013, <http://www.heise.de/tp/blogs/8/153487>, 11.02.2014.
- ZEIT ONLINE (2012): Der Lärm der Mehrheit. Dürfen wir fliegen, wenn andere darunter leiden?, 18.02.2012, <http://www.zeit.de/2012/08/P-Fluglaerm>, 11.02.2014.
- ZEIT ONLINE (2013a): Berliner Flughafen-Eröffnung erneut verschoben, 07.01.2013, <http://www.zeit.de/wirtschaft/2013-01/berlin-flughafen-termin>, 11.02.2014.
- ZEIT ONLINE (2013b): Technikchef rechnet mit Flughafen-Eröffnung erst 2015, 17.01.2013, <http://www.zeit.de/wirtschaft/2013-01/berlin-flughafen-eroeffnung-platzeck>, 11.02.2014.

Appendix

Interview I: Ex-member of the airport holding's management board in the 1990s, 08.01.2013

Vielleicht fangen wir mit dem Thema an, gerade was auch die Umweltinitiativen angeht und speziell auch Leute, die jetzt dagegen klagen. Dieser Flughafen existiert –ich glaube seit den 20er Jahren des vorigen Jahrhunderts. Also diesen Flughafen gibt es schon sehr sehr lange. Der war früher der Betriebsflughafen der Henschelwerke und unter dem Alliierten-Vertrag gab es ja in Berlin letztendlich vier Flughäfen. Also jeder der Alliierten-Kräfte hatte einen Flughafen und die Russen haben eben halt Schönefeld bekommen - oder die Sowjetunion damals. Er war ja immer der Hauptflughafen der DDR, das heißt dort hat immer Flugverkehr stattgefunden und man muss auch sagen, wenn man mal speziell die Flugzeuge gehört hat, die damals geflogen sind, da sind einem wirklich teilweise die Ohren abgefallen. Also wenn so eine 2154, die hieß nicht umsonst Donnervogel, übers Haus ist, das war schon wirklich beeindruckend – das war tief beeindruckend.

Während dahingegen, also ich fahre jetzt jeden Morgen mehr oder weniger oben nach Reinickendorf raus zum Büro und komme dort über den Kurt-Schumacher-Platz, da kann man den Flieger ja fast anfassen und im Landeanflug hören. Finde ich jedenfalls, fällt er mir nicht großartig auf. Gut ich bin natürlich draußen auf der Straße unterwegs. Ist also was anderes, als wenn man in einem Haus wohnt. Aber das andere ist, ich habe Ende der 80er Jahre auch mal in einer Einflugschneise von Tegel gewohnt und das waren auch noch andere Lärmpegel, die es dort gab.

Und auch dieses Thema mit dem Kerosinregen, wovon immer geredet wird, also wenn eine Airline eins versucht zu verhindern, ist, dass sie irgendwo Kerosin verlieren – weil das kostet richtig Geld. Und wenn auch damit argumentiert wird, von wegen Benzin ablassen oder Kerosin ablassen, das wird niemals über einem bebauten Gebiet gemacht. Also das ist ein Notablass, der dann passiert. Solche Argumente halte ich einfach für Unfug, muss ich ganz ehrlich sagen.

Jetzt nochmal zurück zu dem Thema Flughafen Standort Schönefeld. Es wurde nach der Wende der Flughafen Schönefeld als FBS Flughafen Berlin Schönefeld GmbH mit der BFG zur Berlin Brandenburg Flughafen Holding AG zusammengefasst. Das war also eine große Holding, die die drei Flughäfen damals dann auch in Berlin verwaltet hat – also Tempelhof, Tegel und Schönefeld. Es war immer klar, dass die beiden innerstädtischen Flughäfen irgendwann mal die Kapazität nicht mehr haben, um eben den zu erwartenden Verkehr für die deutsche Hauptstadt aufnehmen können. Ergo sollte eben ein neuer Flughafen gebaut werden.

Auch mit der Begründung, dass, um in wirtschaftlich vertretbarem Umfang Verkehr zu generieren, man Umsteigeverkehr braucht. Und die vorhandenen Flughäfen waren alle drei, zumindest die beiden innerstädtischen Tegel und Tempelhof, nicht geeignet, ohne Probleme Langstreckenverkehr abzuwickeln. Das heißt also, wenn Sie Umsteigeverkehr generieren wollen, brauchen Sie immer den Kurzstreckenverkehr und dann die Langstrecken, die rein und raus gehen. Geschuldet der Tatsache, dass die Startlandebahnen zu kurz sind dafür. Also alles, was heute Nonstop in die USA geht von Tegel, fliegt mit reduzierter Last, weil die kommen nicht voll beladen/voll betankt raus, geht nicht. Die Startlandebahn ist zu kurz.

Ist das vielleicht auch ein Grund dafür, dass man nicht mehr 40 kg sondern nur noch 20kg mitnehmen kann?

Mag mit ein Grund sein. Hat aber wahrscheinlich eher den Grund, dass man die dafür gewonnenen 20 kg als Fracht weiterverkaufen kann.

Es wurde damals ein sehr ausführliches Auswahlverfahren für den Standort des neuen Flughafens durchgeführt. In dem ursprünglichen Auswahlverfahren stand Schönefeld nicht auf der Liste drauf. Schönefeld war von vorneherein ausgeschlossen worden, weil es zu sehr im dicht bebauten Gelände liegt.

Echt?

Ja, Schönefeld war nicht dabei.

Ok, was war gab es sonst?

Sperenberg, Jüterbog, ein paar Standorte im Norden. Also es gab deutlich weiter von Berlin entfernt verschiedene Standorte. Im Norden war relativ klar, dass das wahrscheinlich auch nicht wirklich was wird, weil da dann gleich ist dieses Biosphärenreservat Schorfheide und es mehr oder weniger ein Naturschutzgebiet ist. Die von Brandenburg präferierte Lösung damals war, entweder Sperenberg oder Jüterbog. Das war Militärübungsgelände und in Sperenberg gab es sogar einen Flughafen – nämlich einen Militärflughafen der Sowjets. Also da wäre einer gewesen. Es gibt auch im Norden einen Flughafen, der immerhin über eine 4 km Start- und Landebahn verfügt. Der war nach der Wende sogar kurzzeitig als Notlandeplatz für Spaceshuttles ausgewiesen, aufgrund der Startlandebahn, die dort existiert. Diesen Flughafen kennt kein Mensch mehr: Dölm. Das war der Hauptfrachtflughafen der Sowjetarmee. Im Süden von diesen Startlandebahnen liegt ein Ort, da haben damals 60.000-70.000 Personen gelebt, das ist heute eine Geisterstadt. Und auf der Startlandebahn macht jetzt BMW Fahrtests und solche Sachen. Ist schon spannend, wenn man am einen Ende von der Startlandebahn steht, kann man sich wirklich mit beiden Füßen aufs Gaspedal stellen – man hat 4 km schnurgerade Betonpiste, 30 m breit oder 36 m sogar.

Das heißt, diesen Flughafen gibt es nach wie vor, der verrottet vor sich hin?

Der existiert, der verrottet still vor sich hin. Also der direkte Nachbar ist wirklich dieses Biosphärenreservat, deswegen ist der auch nie wirklich berücksichtigt worden, weil er direkt an diesem Naturschutzgebiet dran liegt.

Ok, das damals gab es halt keine Umweltregularien und nach heutigen Umweltregularien darf er nicht benutzt werden?

Korrekt. Also wie gesagt, das war der Stand damals. Dann gab es –also wie gesagt, immer mein Kenntnisstand – eine Intervention aus dem damaligen Bundesverkehrsministerium und vom damaligen CDU-Senat in Berlin, die dann meinten: „Moment mal, Sperenberg? Da müssten wir ja mit unseren Dienstwagen viel weiter rausfahren.“ Dass da gesagt wurde, ja dann gibt’s eine schnelle Eisenbahn und sowas, da wurde dann mehr oder weniger gesagt: „Wie, wir als Bundestagsabgeordnete mit der Eisenbahn fahren? Wovon träumt ihr denn, wenn es dunkel wird?“ Ergo wurde Schönefeld auf Druck der Anteilseigner Berlin und Brandenburg mit auf die Liste gesetzt. Das hatte, also aus deren Sicht, einmal die praktischen Gründe: die wollten nicht so weit raus fahren. Aus Berliner Sicht natürlich auch noch den zusätzlichen Nebeneffekt durch die Nähe des Flughafens jetzt zur Landesgrenze Berlin, würden sich die positiven Auswirkungen, die man sich durch die wirtschaftliche Entwicklung dieses Geländes versprochen hat, natürlich auch auf Berlin ausstrahlen. Wenn das draußen in Sperenberg ist, kriegt das eigentlich nur Brandenburg ab.

Und das ist jetzt sozusagen Ihre Interpretation, oder gibt es da womöglich auch irgendwelche Dokumente, die das dann nochmal belegen, dass das Teil der Parlamentsdebatte war oder so was?

Müsste man nochmal nachforschen. Ich meine, das ist auch relativ offen damals diskutiert worden.

In der Presse?

Ja.

Und welches Jahr war das?

Das muss Anfang der 90er Jahre gewesen sein. Ich hab von ’92 bis ’96...das muss irgendwann in diesen Jahren gewesen sein.

In dem ursprünglichen Auswahlverfahren waren natürlich auch Umweltkriterien betrachtet worden. Aber hauptsächlich wurde natürlich betrachtet, wie dicht ist die Gegend besiedelt. Also es wurde schwerpunktmäßig Rücksicht genommen auf Anwohnerfragen. Und da wäre eben Schönefeld gegenüber anderen Standorten deutlich schlechter bewertet worden.

Letztendlich ist es dann Schönefeld geworden, weil dann solche Kriterien wie Anbindung, Schnelligkeit, von Berlin aus dorthin kommen dann eben hoch gewichtet worden sind.

Und in der Zeit war doch der Zuzug auch noch nicht so wie das heute ist. Das war ja damals...

Nee, damals war das Wiese mehr oder weniger. Also es gab als Ort im Osten des Flughafens Bohnsdorf, gibt's ja immer noch. Aber wie gesagt, die Bohnsdorfer kannten den Luftverkehr zu DDR-Zeiten, wo dann eben die Donnervögel drüber gedonnert sind. Und zu dem Thema Dietensee, ich weiß nicht, ob Sie dieses Dorf jemals in voller Pracht und Schönheit erlebt haben. Also meine ganz persönliche Meinung zu dem Thema ist, dass man den Dietenseern ja einen gefallen damit getan hat, dass man ihr Dorf plattgemacht und woanders wieder angesiedelt hat.

Ok, warum?

Also nach meinen persönlichen Dafürhalten war es ein absolut desolates DDR-Kaff. Es gab so einige Orte, wenn sie damals – also gleich nach der Wende hab ich relativ viel mal das Berliner Umland erkundet, was man ja vorher nicht konnte – und da ist man wirklich teilweise durch Orte gekommen, wo '44 die Zeit stehen geblieben ist. Da waren noch original Inschriften auf dem Kaufladen. Da war seit dem nichts mehr passiert.

Aber da lebten schon Leute?

Jaja, aber – ich sag mal – nur noch ein Drittel von denen, die da ursprünglich mal gelebt haben.

Das heißt, könnte man im Prinzip sagen, dass ein Entscheidungsgrund auch war sozusagen, dass es für die Leute, die dort lebten, erst mal keine große Umstellung war beziehungsweise durch die Regularien im Prinzip einen Vergleich zum Flughafen hatte, der vorher existierte?

Nee, da wär ich schon ein bisschen vorsichtiger. Also letztendlich war natürlich schon damit zur rechnen, dass der Verkehr deutlich zunimmt. Also zumindest die Anzahl der Flugbewegungen. Allerdings, was die Art des Verkehrs angeht – also angesichts des Fluggeräts und der Dauer der Belastung – das hätte sich sogar, gegenüber dem, was vorher war, verbessert. Weil 24h-Betrieb war ja zugelassen.

Es gibt eine Aussage von einem Bürgerrechtsvertreter, der damals sagte: Bürgerbeteiligung bei solchen Großverfahren ist eine dumme Fiktion – keine Waffengleichheit. Kann man sagen, dass das damals in der Zeit, wo das angefangen hat, eine Art top-down Entscheidung gewesen ist? Dass man dachte, ok die können sich eh nicht wehren?

Nee, dazu wars zu diesem Zeitpunkt schon fast zu spät. Es gibt eine Aussage, das kann man mittlerweile zitieren, weil er schon lange pensioniert ist, des damaligen technischen ...was

war der denn...ich sag jetzt mal Chefarchitekt und der meinte, man hätte unter DDR-Regie noch mit dem Bau anfangen sollen. Dann hätten wir Fakten geschaffen, dann hätte man sich das ganze Panfeststellungsverfahren sparen können.

Und es gab damals auch für den Flughafen komplett andere Planungen, als die heute existiert. Ursprünglich ist nämlich mal Aeroport de Paris, die auch so eine Beratungstruppe haben, mit beauftragt worden, eine Planung für einen neuen Flughafen in Berlin zu machen. In Schönefeld wohlgermerkt. Das war, ich muss mal sagen, architektonisch nicht genial, aber es war extrem praktikabel. Dafür ist ja damals auch das berühmt berüchtigte Baufeld Ost gekauft worden. Ich weiß nicht, ob Sie sich noch an diesen Skandal erinnern. Da ist eigentlich vollkommen überhastet, wohl auch aufgrund von Druck aus dem Aufsichtsrat durch die Geschäftsführung der BBF, Ackerfläche zu einem – damals muss man sagen – deutlich überhöhten Preis gekauft worden, weil es sozusagen Bauerwartungsland auf einmal war. Dadurch, dass dann die Planung geändert wurde, wurde auf einmal dieses Stück Acker nicht mehr gebraucht. Zu dem Zeitpunkt war es also wirklich verschwendete – ich weiß nicht wie viele Millionen dafür ausgegeben worden sind. Da ist dann auch ein Geschäftsführer entlassen worden. Es wurde damals allerdings schon relativ deutlich, dass sagte man dann auch in der Presse, der ist als Bauernopfer gegangen, weil eigentlich kam nämlich der Druck aus dem Aufsichtsrat.

Wie jetzt vielleicht bei Herrn Schwarz. Aber gut, wir sind ja noch in der Geschichte.

Wie gesagt, die neue Planung ist ja jetzt wieder von Gerkan, Marg und Partner gemacht worden, architektonisch wie immer bei Gerkan – finde ich – ein sehr schöner Entwurf. Was jetzt aber seit 2-3 Monaten auch durch die Presse geht, was einige Leute schon vor Jahren gesagt haben, dieser Flughafen ist bereits zu klein geplant. Der war schon von vorneherein zu klein.

Wann ist die erste Planung vorgelegt worden?

Also von Gerkan weiß ich gar nicht, wann der die vorgelegt hat. Also da war ich bereits nicht mehr beim Flughafen. Ich vermute mal, das muss Anfang der 2000er gewesen sein.

Also als Sie dabei waren, von Anfang '93 bis '96 da gab es bereits ein Modell. Wer nochmal von wem gemacht worden?

Von Aeroport Paris. Das ist der beratende Arm der Flughäfen Paris.

Das ist gut zu wissen. Und die hatten den Zuschlag auch bekommen und sollten auch ursprünglich das erst mal machen.

Nee, die hatten nur den Auftrag bekommen, entwickelt doch mal eine Grobplanung für einen Flughafen und das war also noch nicht bis an das Ende durchgeplant, das war eben – ich sag

immer – ein Konzeptentwurf: wie könnte denn so ein neuer Flughafen aussehen, den man auch modular erweitern kann.

Ok. Und gab's von vorneherein bei der ganzen Planungen die klassischen drei Akteure? Es gab staatliche Akteure und sozusagen Land Berlin, Land Brandenburg, Wirtschaft natürlich war involviert und Bürgerbeteiligung auch?

Bürgerbeteiligung, klar! Das ganz normale deutsche Planungsverfahren. Selbstverständlich wurden alle daran beteiligt.

Die Kommunen und so konnten sich alle damals äußern?

Obwohl natürlich zu dem damaligen Zeitpunkt, da man ja noch nicht in die Planfeststellung reingegangen ist sondern das eben nur so ein Konzeptentwurf war, war man eigentlich noch nicht so weit diese endgültige Bürgerbeteiligung zu machen. Das war also deutlich nach meiner Zeit, wo man auch den jetzt gebauten Entwurf von Gerkan, Marg und Partner hatte. Damit ist man dann wirklich endgültig in die Bürgerbeteiligung reingegangen.

Ok, also es gab wirtschaftliche Interesse, das und das brauchen wir, daraufhin hat das französische Planungsbüro einen Entwurf gemacht: so und so müsste das aussehen. Und das wurde dann auch akzeptiert?

Das wurde erst einmal eine mögliche Alternative, so wurde das gesagt. Und ist damit damals auch rumgereist und hat Werbung für den Flughafen Berlin gemacht.

Ah ok. Das heißt, da hat man erst mal gesagt, das hört sich gut an und hat das dann so weiterverkauft. Man hat dann Ackerland gekauft und einige Leute sind rum und haben gesagt: toll jetzt gibt es hier den BBI Airport. Und das fand dann drei Jahre lang statt? Von '93 bis '96?

Ja, das ist natürlich wieder eine klassische Sache hier in Deutschland bei Großbauprojekten, weil auch sehr viele Beteiligte dann dabei waren. Es wurde ewig hin und her diskutiert. Also bis dann endgültig auch die Entscheidung gefällt worden ist - das wird dann wirklich Schönefeld werden – ging ja auch erst mal eine ganze Weile ins Land. Und dann muss ich zu meiner Schande gestehen, weiß ich nicht mehr so ganz, wieso dann wirklich so eine extrem lange Verzögerung dazwischen war. Ich vermute mal, das ist aber eine grobe Vermutung von mir, dass eben – nee andersrum. Was keine Vermutung ist; die einzelnen Aufsichtsratsmitglieder von den drei Beteiligten waren sich eigentlich nie wirklich einig. Mit dem Ergebnis, dass für bei nicht öffentlichen Aufsichtsratssitzungen man sicher sein konnte, dass am nächsten Morgen irgendeiner das Hauptergebnis der Aufsichtsratssitzung der Presse lanciert hatte. Also man brauchte bloß am nächsten Morgen die Morgenpost zu kaufen, da stand alles drin, was man wissen wollte.

Da saßen aber eigentlich nur Land Brandenburg, Land Berlin und BUND?

Und die Arbeitnehmersvertreter.

Aber da saß sozusagen noch keiner von der Wirtschaft mit drin?

Nein, nicht in dem Sinne.

Das heißt, wo war die Hauptkonfliktlinie?

Die Hauptkonfliktlinie war zwischen – also was mein Eindruck war – zwischen Berlin und Bund auf der einen Seite und Brandenburg auf der anderen Seite. Weil die hatten ein gleiches Interesse, dass der Flughafen dicht an Berlin herankommt und Brandenburg hat mehr oder weniger mit Händen und Füßen dafür gekämpft, dass es Sperenberg wird.

Ok, weil die natürlich im Prinzip da eine Möglichkeit gesehen haben...

...die ganze Gegend zu fördern. Sperenberg hatte ein relativ massives Problem. Und zwar Sperenberg war seit Kaiserzeiten Artillerieübungsgelände. Es wurde auch aufgrund von Siedierung vermutet, dass da teilweise bis auf 20 m Tiefe Munition liegt. Und die Brandenburger haben gesagt: "Toll, die kriegen ein Gelände saniert." Man hätte das halt auf 20 m ausschachten müssen, die ganze Munition rausholen und einfach weitermachen können.

Also im Prinzip war das auch ein Kampf um BUND-Subventionen.

Und um im Grunde genommen Regionalförderung, weil das geht ja schon ziemlich so in das Kernland Brandenburg dann rein. Und es ist schon relativ weit von Berlin weg, aber auch noch relativ weit von den großen Städten aus Sachsen wie Leipzig und Dresden. Das heißt, dazwischen war eigentlich gar nichts. Da sind so kleine Städte wie Luckenwalde, Treuenbrietzen... da findet nichts statt. Also das einzige, was es dann immer mal gab, das war die berühmte berüchtigte Brandenburger Wandertrappe. Wissen Sie was eine Trappe ist? So ein großer Vogel ist das. Ist, nachdem eben hier in Deutschland die Wälder abgeholzt worden sind, aus Russland eingewandert. Dieser Vogel hat sich eben in Brandenburgs freien Flächen wohlfühlt mit dem Ergebnis, dass komischerweise dieser Vogel immer da auftaucht, wo ein Großbauprojekt geplant ist. Und da kann dann nicht gebaut werden. Es wurde dann schon wirklich – das ist jetzt ein bisschen sarkastisch - von der Planungswandertrappe geredet. Aber sei es drum.

Auch dieses berühmte Thema Anflugrouten. Klar, die waren zu der Zeit schon grob definiert worden, weil wenn Sie ein Startlandbahnsystem auslegen, dann braucht man bloß ein Lineal draufzulegen, um zu wissen, wo die Start- und Landerouten rüber gehen. Da ist nicht so viel Spielraum letztendlich. Ein Flieger, bei dem augenblicklichen An- und Abflugverfahren, ist ab einem bestimmten Punkt - und meines Erachtens ist der drei Meilen vor der Aufsetzschwelle – ist der Flieger gerade. Der darf keine Kurven mehr fliegen. Es ist zwar

technisch denkbar, aber im Augenblick wird das nicht gemacht. Das heißt, es ist schon relativ klar, wenn man sich einfach das Startlandebahnsystem anguckt, wo dann die Anflugrouten liegen. Erst zu einem Punkt, wo ich jetzt auch wieder behaupten würde, da ist der Flieger so hoch, also ob es dann wirklich einen noch ernsthaft stört – ich weiß nicht. Da fangen die dann an Kurven zu fliegen. Nach dem Start kann es ein bisschen schneller gehen, weil da machen die ja auch den meisten Krach, nur im Anflug, da haben sie eine relativ lange Flugbahn, die gerade rein geht. Aber dann sind sie auch relativ leise, weil dann die Flieger quasi segeln.

Als Sie 1996 die Flughafengesellschaft verlassen haben, haben Sie das dann noch weiter verfolgt?

Also ich habe leider über eine gewisse Zahl von Jahren nicht mehr wirklich weiter verfolgt, was denn da so passierte. Nur so ganz am Rande und hab mich nicht mehr wirklich um das Thema schwerpunktmäßig gekümmert. Erst jetzt, wo sie dann angefangen hatten mit dem Bauen und wo dann so die ersten Sachen auch vorkamen, hab ich mich mal wieder gekümmert – so nach dem Motto, was haben die denn eigentlich geplant. Und gut, ich war dann auch vier Jahre im Ausland und da habe ich das wirklich nur ganz am Rande mitbekommen. Aber vielleicht noch mal eine kleine sarkastische Bemerkung über die Planungsgenauigkeit hier in Deutschland. Ich hab eine Weile in Dubai gewohnt. In Dubai hat sich Emirates am Flughafen Dubai National ein neues Terminal gebaut. Gut, das ist ein sehr großes und sehr schönes Terminal, aber eben nur ein Terminal. Das war auch drei Jahre zu spät fertig. Also dieses Thema mit solchen Großbauprojekten und dass da Zeitverzögerungen eintreten, das ist keine berliner oder deutsche Marotte, das passiert letztendlich weltweit. Insbesondere dann, wenn Sie teilweise sehr hoch technisierte Gebäude bauen. Also es gibt auch dieses Beispiel aus Denver – jetzt weiß ich gar nicht mehr wie lange das her ist – wo es, glaub ich, drei Jahre gedauert hat, bis sie die Gepäckförderanlage in Griff hatten. Oder ich weiß nicht ob Sie noch – das war 2008 – wo das neue Terminal in Heathrow eröffnet wurde, wo dann erst mal zwei Monate lang das Chaos tobte, weil sie eigentlich das Terminal zu früh aufgemacht haben. Die hatten es nicht im Griff. Also die haben genau das gemacht, was sie sich in Schönefeld erst vorgestellt haben, es so zu tun.

Also mit den Männern, die dann immer da sind, um die Türen aufzumachen?

Also eine Beta-version des Terminals aufzumachen und dann mal gucken, was im Betrieb passiert und dann kriegen wir das irgendwie geregelt.

Sie haben da wirklich ein total spannendes Thema aufgeworfen. Nämlich die Frage, warum es diese Zeitverzögerung jetzt gibt. Ein Grundproblem der Verzögerung ist ja, dass man scheinbar mit unheimlich viel Leuten, Vertretern der Wirtschaft, Verträge geschlossen hat

und vor allem die haben mit Profit zu rechnen und deshalb gibt es jetzt Verluste. Das wären nämlich Schadenersatzforderungen Und das führt mich zu zwei Fragen: Also einmal ist die Frage sozusagen, es wird wohl gesagt, dass die Brandschutzverordnung nicht richtig umgesetzt worden war und die andere Sache war, die ebenfalls, aber separiert davon genannt wurde, mit dem Koffertransport, dass die Fließbänder da nicht richtig laufen. Also es gibt eine Diskussion – ich hab das jetzt nicht überprüft - aber es gibt ja Belege, die davon ausgehen, dass Großprojekte nie vernünftig finanziert geplant werden. Dass sozusagen diese Form von Verzögerung struktureller Natur ist, weil sozusagen dem Steuerzahler nicht auf einem Schlag sagen möchte, es gibt 5.2 Milliarden, sondern das eher so peux a peux...

Ich hab letztens im Radio einen schönen Spruch gehört: dieser Aussage werde ich nicht sehr heftig widersprechen. Also die Vermutung liegt nahe, dass solche weitestgehend aus öffentlichen Geldern finanzierten Großbauvorhaben prinzipiell zu billig oder mit zu wenig Budget geplant werden. So nach dem Motto, eine Nachforderung kriegen wir immer rein. Das hat nach meinem Dafürhalten zwei Gründe: man will den Steuerzahler nicht gleich von vorneherein reinen Wein einschenken. So nach dem Motto das Ding kostet nun mal 4 Mil. - Punkt, Feierabend. Das andere ist, es liegt in der deutschen öffentlichen Ausschreibungsvorschrift begründet. Man ist dort als öffentlich Ausschreibender nicht nur aufgefordert sondern verpflichtet, das wirtschaftlichste Angebot zu nehmen. Das wirtschaftlichste Angebot wird immer oder meistens als das billigste interpretiert, was nicht ganz korrekt ist. Aber es wird, weil die Leute, die die Entscheidung fällen auf der öffentlichen Seite, sind damit natürlich erst mal aus dem Schneider, weil sie gesagt haben: das wirtschaftlichste ist für mich das billigste. Dass da dann natürlich teilweise speziell Baufirmen sagen, wir bieten erst mal schön billig an, dann kriegen wir den Auftrag. Wenn wir da erst mal drin sind, kommen sie dann auch nicht mehr vorbei und dann stellen wir Nachforderungen. Damit hängt dann zusammen, dass auf der öffentlichen Seite oftmals die Leute, die die Ausschreibungen machen, so etwas sehr selten tun. Die Einkäufer von solchen Behörden kaufen gestern Bleistifte ein und morgen schreiben sie einen 50 Mio. Bau aus.

Ok, das heißt es gibt keine Experten?

Nein. Also manchmal. Was teilweise von öffentlicher Hand gemacht wird, habe ich sogar teilweise mein Geld mit verdient, ist, dass Sie als Berater eine solche Behörde unterstützen eine solche Ausschreibung durchzuführen. Und dann auch eine entsprechende Auswertung machen, wobei man dann als Berater auch in der Lage ist, dass man einen Vergabevorschlag macht und dem öffentlichen Auftraggebern sagt: Leute, wir haben hier jetzt fünf Angebote drin. Die teuersten lassen wir mal außen vor, die beiden preiswerteren gucken wir uns mal ein

bisschen näher an. Und dass man aber dann aufgrund von bestimmten Entscheidungskriterien sagt, wir nehmen nicht das billigste, sondern wir nehmen vielleicht das nächste oder sogar noch eins teurer. Dass man aber aufgrund von Kriterien begründen kann, warum das so ist. Das hat für den öffentlichen Auftraggeber den Vorteil, sie können auch gegenüber dem Rechnungshof sagen, wir haben hier einen Berater beschäftigt, der das und das gesagt hat. Damit ist er nämlich auch aus dem Schneider. Während, wenn das ein öffentlicher Ausschreiber selber macht und dann eben diese Entscheidung dann fällen muss, wie gesagt, gibt es eine Tendenz immer zum billigsten zu gehen.

Sie hatten ja im Vorgespräch nochmal gesagt, es gab ja den Vorschlag am Anfang an Hochtief den kompletten Flughafen zu vergeben. Nach meinem ganz persönlichen, jetzt nicht-Wirtschaftsmensch-Dafürhalten, bei so Großprojekten gibt es doch fast keinen rationalen Grund das einzeln zu vergeben und das dann auch noch nach eigener Koordination laufen zu lassen, wenn die Datenlage uns ja schon immer sagt, dass solche Großausschreiben eigentlich immer mit einer gewissen Form von Dilettantismus betrieben wird, weil die Leute, die es ausschreiben, eigentlich ein gewisses anderes Interesse verfolgen. Die wollen eigentlich am Schluss nicht von ihren Wählern in Haftung genommen werden, haben aber nicht wirklich, wie ein Unternehmer, das wirtschaftliche Interesse, dass sich das am Schluss rechnen muss, sondern wollen am Ende im Prinzip gut rauskommen. Was könnten denn die Gründe dafür sein, dass trotzdem relativ häufig immer wieder passiert?

Es gibt gerade im politischen Feld immer dieses Problem, wenn Sie das an einen Auftraggeber vergeben, dann schreit die lokale Wirtschaft auf: Ihr berücksichtigt uns ja nicht bei dieser schönen Ausschreibung. Und das sind natürlich potentielle Wähler, die dann auch entsprechend Stunk machen und entsprechend lautstark nach außen treten. Was jetzt im Augenblick auch dort in Schönefeld gelaufen ist, ist, dass man immer versucht hat, sozusagen die regionale Wirtschaft damit auch gleichzeitig damit zu fördern. Gut, es gibt ein paar Sachen, so große Firmen, um die man nicht drum herum kommt. So bestimmte Gewerke wie Siemens oder so, weil in dem Umfang z.B. so bestimmte Technik zu bauen, das kann halt niemand anderes als halt wirklich Großfirmen. Aber bei diesen ganzen Baugewerken, da hat man schon versucht, kleine Firmen mit einzubinden. Und ich sag jetzt mal, das ist wie einen Sack Flöhe hüten. Wenn sie da nicht eine absolut stringente Projektplanung haben und aus heutiger Sicht muss man sagen, die hat mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit gefehlt, dann kriegen Sie das nie in den Griff. Also ich zitiere jetzt quasi jemanden aus dem Flughafenumfeld, der mir mal erzählt hat, dass Mitte 2011 war am Flughafen eigentlich niemand in der Lage ihm zu sagen, wo das Projekt eigentlich steht. Es wusste niemand, weil

es fehlte eine übergeordnete Projektsteuerung. Und auch der, der eigentlich dafür eingestellt worden war, nämlich der Projektsteuerer, konnte ihm dazu keine Aussage geben. Also wie gesagt, das ist jetzt Hören-Sagen. Aber es war scheinbar wirklich so, es wusste keiner wirklich genau. Es war dann irgendwie dieses Prinzip Hoffnung, was dann galt. Nach dem Motto: Irgendwie werden wir das schon hinkriegen.

Ah ok, weil wir haben das ja jetzt auch in den Nachrichten gehabt – wer hat das nochmal gesagt? – das ist ja ganz grauenhaft, die Situation.

Amann. Gut, ich sag mal, der ist ja in einer Weise fein raus, weil er hat ja den Vorteil der späten Geburt, was das Projekt angeht. Der ist ja im Nachgang reingekommen und ich sag mal, das macht der natürlich, würde ich jetzt auch mal behaupten, zum Teil aus Eigenschutz, dass er sagt: Also Leute, das ist jetzt alles Murks, alles ganz ganz schlimm. Um letztendlich unter Umständen noch weitere Terminverzögerungen und Geldzunahmen auch damit begründen zu können. So nach dem Motto: Nie mein Problem, war schon alles vorher. Gut, ich denke mal die Fehler sind wahrscheinlich wirklich vorher gemacht worden. Also, nach meinem Dafürhalten lag das Übel ganz am Anfang in diesem Projekt begründet.

Verschwörungstheoretiker mögen ja irgendwie mutmaßen, dass es vielleicht auch damit etwas zu tun hat ein Projekt so aufzusplitten, dass man bestimmte Auftragnehmer bevorzugen kann, wenn alles so unübersichtlich ist.

Nee, das war sogar das Ding, was sie bei dem einen gesagt haben, ihr habt den jetzt bevorzugt. Nein nein, Verschwörungstheoretiker haben noch eine ganz andere Theorie. Herr Ramsauer, der ja aus Bayern stammt, sorgt dafür, dass dieser Flughafen nicht fertig wird, damit der Flughafen München weiter blüht und gedeiht.

Aber liegt das tatsächlich am BUND, dass es nicht weitergeht?

Nein.

Ok, das ist also etwas weit hergeholt?

Je nachdem, wem Sie jetzt gerade Glauben schenken. Also in der deutschen Politik halte ich nichts für unmöglich.

Ich habe noch eine andere Frage und zwar geht es um die Bedeutung der Bürgergesellschaft. Ich meine, Sie haben die jetzt nicht direkt erlebt, eher am Rand. Teilen Sie sozusagen, das ist aus dem bekannten Artikel von Elvers, dass die Aufhebung des 24/7 Betriebs der bedeutendste Erfolg war? Würden Sie sagen, dass das überhaupt ein Erfolg der Bürgerbewegung war oder ist das auf andere Ursachen zurückzuführen?

Mit einer der Gründe, warum damals gesagt wurde, es sollte ein weiter entfernt liegender Flughafen gebaut werden, war nämlich, dass dort an vielen ein 24/7 Betrieb möglich ist. Es

wurde von vorneherein immer gesagt, wenn ihr den Flughafen in Schönefeld baut, könnt ihr den Nachtflug vergessen. Das war von vorneherein klar. Wie weit jetzt dieser night curfew geht, von wann bis wann, das ist ein anderes Thema. Aber es war zumindest den Planern damals klar, wenn man denn in Schönefeld baut, können sie den Nachtflug vergessen.

Ah ok, Sie würden aber schon sagen, dass die Berliner Landesregierung und der BUND zusammen, die haben im Prinzip Interesse gehabt, Berlin als Hauptstadt wirtschaftlich zu entwickeln und haben das dann entsprechend billigend in Kauf genommen, dass man hier wahrscheinlich scheitert mit diese Ansatz.

Wobei man sich natürlich auch wirklich ernsthaft überlegen muss, inwieweit so eine Nachtfluggenehmigung wirklich notwendig ist für einen wirtschaftlichen Betrieb eines Flughafens. Was jetzt natürlich gesagt wird, dass, damit haben die Planer allerdings nicht mit gerechnet, weil night curfew bedeutet ja, dass nur eine ganz geringe Anzahl von Flügen ja immer noch durchgeführt werden kann innerhalb der Nachtstunden. Also klassischer Weise sind das Postflüge, so ein paar Frachtflüge oder verspätete Flüge von Fluggesellschaften, die an diesem Flughafen ihre Heimatbasis haben. Also die können immer irgendwie nachts kommen. Es gibt so Sonderregelungen. Was jetzt gesagt wird, dass wirklich null, nichts, niente, gar nichts mehr fliegen darf, das ist etwas, das neu ist. Das hat es vorher noch nie gegeben.

Und wie glauben Sie, dass das möglich war? Geht dieser Präzedenzfall auf die Bürgerinitiative zurück?

Und natürlich auf die Gerichte. Letzten Endes ist das ja per Gericht entschieden worden, dass es so ist.

Was glauben Sie, warum das früher nie so entschieden wurde? Hat sich die Rechtslage geändert oder glauben Sie, dass die Bürgerinitiative so effektiv dagegen gekämpft hat?

Nee, ich würde mal sagen, da hat sich wahrscheinlich die Denke der Richter verändert.

Wenn Sie an die Bürgerbewegung selber denken, würden Sie sagen, dass es da eine Unterscheidung gibt zwischen den Leuten, die jetzt in der Bürgerinitiative sind und auch anderen Anwohnern oder den vorherigen Anwohnern?

Sie haben bei so einem Flughafen immer auch den Streit innerhalb der umliegenden Gemeinden, weil es gibt einen ganz gerüttelten Prozentsatz von Leuten, die von diesem Flughafen leben. Die entweder direkt an dem Flughafen arbeiten oder indirekt von dem Flughafen profitieren. Also auch der Bäcker in Bohnsdorf profitiert letztendlich von dem Flughafen, weil dadurch eben auch Leute leben und arbeiten damit in Bohnsdorf. Weil der Weg ist eben kurz zur Arbeitsstätte. Auf der anderen Seite sind es dann, das ist jetzt vielleicht

ein bisschen böswillig ausgedrückt, eben die Zugereisten, die dort eben Grundstücke gekauft haben, weil sie billig waren. Immer ein Gedenk auch der Tatsache, wir wissen ja alle, da ist ein Flughafen als Nachbar und der wird ausgebaut. Das klassische Beispiel aus der Vergangenheit ist zum Beispiel der Flughafen Düsseldorf. Nördlich des Flughafen Düsseldorfs gab es einige Grundstücke, die wurden für einen Spottpreis verkauft. Da haben Leute gebaut, Häuschen hingestellt und fünf Jahre später haben sie gegen den Flughafen geklagt. So, hoppala, mein Nachbar auf der anderen Seite des Zaunes ist ein Flughafen und da fliegen Flugzeuge und das macht Krach. Wo ich auch sagen muss, Leute, das habt ihr bitteschön vorher gewusst.

Ihrer Meinung kann man an dem Zuzug der Anwohner auch sehen, dass wurde zu relativ billigen Preisen verkauft, weil sozusagen klar war, da kommt ein Flughafen...

Das war ein Grund, zum anderen hat man eben auch diese extrem lange Dauer, die sie ja jetzt gebraucht haben, um den Flughafen auch wirklich zu bauen aus welchen Gründen jetzt auch immer, haben natürlich die umliegenden Gemeinden gesagt, wir müssen ja irgendetwas für unsere Gemeinde tun und haben eben Baugebiete ausgewiesen. Die waren dann schön erschlossen, dicht an Berlin dran, ist ja voll im Speckgürtel, damit hatten die natürlich schon eine relativ attraktive Lage – teilweise noch direkt mit S-Bahn Anbindung und solche Sachen. Also von daher ist das natürlich schon attraktiv. Aber bitteschön, diese Diskussion, dass der Flughafen dort gebaut wird, ist ja nicht erst seitdem sie da wirklich bauen, sondern diese Diskussion existiert schon seit 20 Jahren. Also sich jetzt davon überrascht zeigen, dass da jetzt Flugzeuge drüber fliegen, die auch mal ein bisschen Krach machen, das halte ich für geheuchelt. Meine ganz persönliche Meinung zu diesem Thema.

Aber die eigentliche Frage ist doch wirklich, warum dauert das so lange. Also selbst für ein öffentliches Bauvorhaben ist das doch wirklich schon sehr lange jetzt, oder?

Dieses Thema Flughafen ist immer so ein ganz heikles Thema, interessanterweise. Es wird ja auch immer gesagt, von wegen Eisenbahn ist umweltfreundlicher. Rechnen wir doch mal zusammen, wie viel Fläche so eine Strecke von Berlin nach Frankfurt in Anspruch nimmt. Einfach die Schiene. Da kommt schon ganz schön was zusammen. Das sind 600 km, ich sag mal 50 m breit, das ist schon richtig Fläche. Das ist aber über eine große Strecke verteilt, deswegen fällt es nicht so auf. Auch ein Zug macht barbarisch Krach, wenn man es wirklich genau nimmt und ein Zug fährt direkt in die Innenstadt rein. Also macht der auch da Krach. Es gibt zum Beispiel auch so eine interessante Sache, da noch zu Zeiten, wo es Tempelhof gab, wurde von der Flughafen Holding ein Ingenieurbüro beauftragt, nochmal Fluglärmmessungen durchzuführen. Dieses Ingenieurbüro hatte teilweise Schwierigkeiten den

Fluglärm aus dem Autolärm rauszufiltern. Weil ringsum Tempelhof herum sind ja Columbiadamm, dann kommt noch die S-Bahn und die Autobahn, da ist so viel Autolärm und diese kleinen Turboprop-Maschinen sind wirklich im Prinzip so leise. Die hatten Schwierigkeiten mit technischen Mitteln den Fluglärm rauszufiltern.

Ok, das ist also auch ein Unterschied zu Schönefeld natürlich. Weil das führt uns eigentlich zum letzten Teil meiner Frage, diese Konzeptionalisierung von Umweltgerechtigkeit, wobei der Begriff auch ein bisschen fehlleitend ist. Es müsste eigentlich Umweltungerechtigkeit heißen, das ist eigentlich die Problematik. Denn da geht es darum: wir haben bestimmte Lärmbelastung, wir haben Umweltverschmutzung, aber bestimmte Sachen sind sozial ungerecht verteilt. Die, die sozusagen sozial bessergestellt sind, profitieren mehr und zahlen den geringeren Preis an Umweltverschmutzung. Die Frage, die sich sozusagen daraus ergibt, das hatten wir auch in dem Kurs zur Diskussion, auf der einen Seite ist es doch so, dass in Tegel ganz besonders eine viel größere Anzahl von Menschen betroffen ist und auf der anderen Seite sind natürlich auch die Mieten da günstig. Ich zum Beispiel wohne in Neukölln, keine fünf Minuten von Tempelhof entfernt und die ganze Zeit ist schon die Diskussion, ob Mieten nicht jetzt bald mal erhöht werden, wenn man wirklich einen Nutzen dafür gefunden hat. Nehmen wir das jetzt mal als ganz grobe Linie für Umweltgerechtigkeit als Begriff, wie beurteilen Sie die Gesamtkonstellation mit dem BBI?

Im Prinzip würde ich dieser Aussage schon zustimmen. Das heißt, wenn Sie entsprechenden Einfluss haben, aus welchen Gründen auch immer, finden solche Gruppen, die den nötigen Einfluss haben, natürlich immer Mittel und Wege ihren Einfluss so geltend zu machen, dass bestimmte Entscheidungen in eine bestimmte Richtung gelenkt werden. Bei diesem Flughafen jetzt, sind es natürlich zwei Sachen im Grunde genommen, die da jetzt zum Tragen kommen. Das wird wahrscheinlich einmal so sein, ja. Auf der anderen Seite aber wiederum komme ich nochmal auf mein altes Argument zurück: diesen Flughafen hat es schon mittlerweile seit fast 100 Jahren gegeben. Das heißt man weiß, der Nachbar ist ein Flughafen, das ist kein Friedhof.

Aber gibt es da Leute, die wissen das nicht?

Das ist eben das erstaunliche dabei. Man muss einfach nur mal auf den Stadtplan gucken, dann weiß man das.

Wohlgemerkt, die Frage ist jetzt, auch so ein bisschen auch Henne-Ei.

Es gibt diese Diskussion gerade in Berlin über Gentrification, die Vertreibung sozusagen. Gentrification ist auch ein Umweltgerechtigkeitsproblem. Sozusagen unter dem Begriff Umwelt ist eben nicht nur rein ökologisch, sondern auch ein Platz an dem wir leben und

arbeiten und so weiter und wer soll wo leben. Und Berlin hat ja keinen sozialen Wohnungsbau mehr richtig. Also sozusagen die ganze Frage, könnte man tatsächlich davon sprechen, dass dieser Widerstand der Bürgerbewegung eine Umweltgerechtigkeitsbewegung ist?

Meine ganz persönliche Meinung, möchte ich gerne nochmal betonen. Gibt sicherlich ganz unterschiedliche Gründe, warum sich Leute so engagieren. Es gibt einige, die nach meinem Dafürhalten, ganz opportunistisch davon ausgehen, wenn ich nur genug Krach mache, bekomme ich Geld vom Flughafen. Es gibt andere, die sagen wahrscheinlich wirklich ehrlich nach dem Motto: es haben schon mein Vater und meine Mutter in diesem Haus gelebt und ich will da nicht raus. Also bitteschön sorgt dafür, dass ich hier weiter leben kann. Das gibt's auch. Und dann gibt es eben solche Leute, die ein Vehikel suchen, um sich selber zu profilieren und da natürlich ein hervorragendes Vehikel gefunden haben. Es gibt da so einige Personen, die schon öfter bei so unterschiedlichen Dingen auftauchen, wo man sagt, Leute, eigentlich benutzt ihr jetzt etwas, um für euch selber etwas zu erreichen. Also ich denke mal, da gibt es ganz unterschiedliche Beweggründe an dieser Stelle.

Und wenn Sie einen prädominant ausmachen müssten?

Ja ich denke mal bei der großen Masse wird es wahrscheinlich schon sein, um ihren Status quo zu erhalten. Das heißt im Augenblick ist es ja ganz nett da unten zu wohnen. Man hat immer mal wieder ein bisschen Flugverkehr aber nicht gerade großartig und man hat sich jetzt mittlerweile ganz nett dran gewöhnt. Ist ja auch sehr angenehm, man hat zum erschwinglichen Preis auch sein Häuschen da unten hin gebaut und versucht jetzt natürlich das, was man dort jetzt hat, zu erhalten. Vielleicht sogar wider besseren Wissens, dass man sich das ja irgendwie auch selber eingebrockt hat. Aber das ist eine sehr menschliche Reaktion an der Stelle.

Es geht ja auch nicht um irgendwelche Boulevard-Presse-Verurteilungen. Ich meine, selbst wenn man da hin gezogen ist, weil es ein günstiges Schnäppchen war, hat man sich da was erträumt. Auch berechtigt. Darum geht es eher darum sich ein Bild zu machen.

Ich hab noch eine letzte Frage. Sie sind ja auch ein bisschen älter, kenne ja auch sozusagen noch die Vergangenheit in Deutschland mit den ganzen Umweltbewegungen. Würden Sie sagen, dass diese Bürgerrechtsbewegung eine typische, atypische oder typisch deutsche Umweltbewegung ist? Oder würden Sie sagen, das ist überhaupt keine Umweltbewegung?

Ich glaube nicht, dass es eine typisch deutsche Bewegung ist. Also sie ist wahrscheinlich typisch für Gesellschaften, die, wie soll ich sagen, eine gewisse Tradition mit Demokratie haben. Wo man also auch als Bürger gewohnt ist, sich an bestimmten Dingen, die einen persönlich angehen, in irgendeiner Form auch zu beteiligen. Man muss, wie soll ich sagen, als

Bürger ein gewisses Erwachsenenstadium erreicht haben, um mit solchen Dingen dann eben anzufangen. Es gibt Länder, die diese Tradition eben nicht haben, da haben Sie auch solche Bewegungen eher seltener. Wobei man auch in diesen westlichen Staaten, wo ich solche Bewegungen festmachen würde, natürlich mittlerweile auch in der pavlovischen Bedürfnispyramide verdammt weit oben angekommen ist. Das heißt mit dem Kram, denn jetzt die Leute im arabischen Frühling propagieren, auf diesen Ebenen ganz unten, da bewegen wir uns nicht mehr. Das heißt also, sie kämpfen um ganz andere Werte, als um das nackte Überleben. Wenn es den Leuten nämlich wirklich schlecht gehen würde, dann würden die sagen: ein Flughafen, ich begrüße dich mit Kusshand, weil du bringst Arbeitsplätze, ich verdiene mein Geld da...aber dadurch, dass eben diese ebene längst verlassen worden ist, von allen, die da unten in der Gegend wohnen, hat man natürlich auf einmal ganz andere Kriterien mit denen solche Dinge bewertet werden.

Das ist genau auch der kritische Punkt, den ich gerne in den Kontext von Westdeutschland stellen möchte. Der ganze Umweltbewegungscharakter wird ja oftmals charakterisiert als sehr institutionell in Deutschland. Also sehr wenig aus dem grassroots Basisbewegungen kommend. So meinte ich auch die zweite Seite der Frage, kann man sagen, dass vielleicht es vielleicht ein typisch deutscher Auswuchs einer Umweltbewegung ist. Weil da finden ja jetzt keine Besetzungen des Flughafens statt und so weiter, sondern es wird auf dem legalen Wege sehr erfolgreich und professionell agiert. Wie würden Sie diese Umweltbewegung charakterisieren? Würden Sie sagen, es ist eher institutionell oder vielleicht eine neue Form der grassroots in Deutschland?

Ja gut, jetzt könnte man philosophieren über das Wesen der Deutschen. Ich sag jetzt mal, die Deutschen haben verdammt wenig Erfahrung mit Revolution. Also bis man einen Deutschen ernsthaft auf die Straße bringt, da muss schon wirklich viel passieren. Und es sind im Grunde genommen, auch immer Minderheiten, die so etwas tun. Klar, es gibt dann diesen schwarzen Block, der eigentlich demonstriert der Randalen wegen, weil es so schön Krach macht. Gut, es gab die 68er-Bewegung, die ja wirklich was bewegen wollte, aber auch da war es, würde ich behaupten, eine soziologisch eng abgegrenzte Gruppe, die das gemacht hat. Im Gegensatz zu Frankreich. Wobei, die Franzosen haben – und da denke ich an die großen Städte – ganz andere Probleme. Ich sag mal in Paris die Bonlieus und solche Dinge. AN der Stelle können wir ja froh sein, dass wir so schnell unsere Kolonien losgeworden sind. Ich sag mal, alle alten Kolonialmächte haben ganz andere Schwierigkeiten an der Stelle. Ich hab eine ganze Menge englische Bekannte, die legen Wert darauf, dass sie Engländer sind und keine Briten, wenn Sie da manchmal so mitkriegen, worüber die sich einen Kopf machen, das ist vollkommen

harmlos, was hier in Deutschland passiert. Von daher bin ich da mit Ihnen, wenn ein Deutscher demonstriert, dann läuft das eigentlich immer in geregelten Bahnen. Das wird vorher angemeldet und wenn da was bei passiert, sind das immer irgendwelche Leute, die sich auf diesen Zug quasi aufsatteln und irgendwie aus dieser eigentlich sehr geregelten Veranstaltung dann was umgedrehtes machen. Aber die eigentlichen Veranstalter versuchen das immer alles in sehr geregelten Bahnen zu machen.

Also würden Sie sagen, das ist eine eigentlich sehr typische deutsche Umweltbewegung?

Eigentlich schon. Wobei man natürlich ehrlicherweise auch sagen muss, wie Sie gerade richtig feststellten, man ist damit sehr erfolgreich. Man hält sich an die Spielregeln, die allgemein gelten. Das heißt der andere kann auch nicht mit dem Finger auf dich zeigen: Ihr seid ja illegal. Nein, das geht alles den Weg der Gerichte, wir haben teuer bezahlte Anwälte und ist alles wunderschön...Und so lange Sie in den allgemein akzeptierten Spielregeln sich bewegen, können sie sich natürlich auch sicher sein, dass die Erfolge, die sie erreicht haben, auch Bestand haben.

Wobei, das ist jetzt ein ganz anderes Thema, hier weil Sie gerade sagen andere Länder andere Probleme. Ich hab einige Weile in den Emiraten gewohnt. Dort ist der Inländeranteil irgendetwas zwischen 10 % und 15 %. 85 % der Bevölkerung des Landes sind keine Emiratis. Die Emiratis sind im eigenen Land eine verschwindende Minderheit und es geht dann soweit, wenn man in ein Restaurant geht, nicht mal mehr in Arabisch bestellen kann, weil der Ober versteht kein Arabisch. Weil der kommt dann aus den Philippinen oder Thailand oder sonst woher. Vielleicht kann er noch Urdu verstehen, dann kommt er nämlich aus Pakistan. Sowa muss man sich hier in Deutschland natürlich auch mal vorstellen bei der Diskussion von wegen Überfremdung.

Interview II: local inhabitant close to the airport; not member of the citizens' rights movement, 10.01.2013

Erst mal ist ja die Frage bei unserem Artikel, ob man bei dem BBI Flughafen überhaupt von Umweltgerechtigkeit sprechen kann. Und da würde ich gerne von Ihnen wissen, was für Sie Umweltgerechtigkeit ist oder eben Umweltschutzgerechtigkeit.

Ok, das ist eine gute Frage. Darüber habe ich jetzt noch nicht nachgedacht. Ich muss gestehen, dass ich das Wort bewusst erst gehört habe, als ich mich mit dir (Götz Kaufmann) darüber unterhalten habe. Na ich denke, dass es darum geht was an Umwelt, also Boden, da ist, dass nicht nur die Reichen, sag ich jetzt mal, die guten Plätze und die Armen die schlechten Plätze haben. Also mal so ganz profan gesagt. Und da geht es natürlich auch um Lärm und Verschmutzung und sowas alles. Das wäre jetzt meine einfache banale Erklärung.

Würden Sie denn denken, dass der BBI Konflikt auch Teil einer Umweltschutzgerechtigkeit ist? Weil es geht ja auch um die Verteilung von Lärm.

Ich denke das eher nicht, weil...es kommt darauf an. In Kleinmachnow, wo ich wohne, denke ich, dass die Leute, die dort wohnen, den Flughafen sehr stark nutzen. Das sind eben alles Leute, die ständig unterwegs sind, ständig fliegen, für viel Geld in den Urlaub fahren. Und das sind ausgerechnet die, die am lautesten schreien. Das finde ich ein bisschen schwierig. Vor allem, weil es ja meiner Meinung da nicht darum geht, die Kinder können nicht lernen in der Schule, weil es zu laut ist. Weil so laut wird es ja nicht. Es geht eigentlich darum, dass die Grundstücke an Wert verlieren und deswegen halt das große Geschrei. Die sind ja alle erst vor kurzen, also in den letzten 20 Jahren, dahingezogen und haben viel Geld ausgegeben für ihre Grundstücke und ihre Häuser und wollen jetzt eben nicht, dass da ein Wertverlust entsteht. Also ich glaube, dass das der Hauptgrund für den großen Aufschrei ist.

Also Sie würden dann schon auch einschätzen, dass die Leute sich schon bewusst waren, dass es eine Region mit Flughafen ist, wo eventuell auch der BBI gebaut wird?

Also das glaube ich eher nicht. Also ich glaube nicht, dass da jemand drüber nachgedacht hat. Denn, obwohl man ja, so wie ich das gehört habe, eigentlich schon lange wusste, dass die Flugstrecken darüber gehen sollen, hat sich keiner bevor er irgendwas gekauft hat das angeguckt. Ich glaube das war nicht so bewusst. Und da haben sich viele wahrscheinlich auch über sich selber geärgert, dass sie sich da nicht vorher schlau gemacht haben. Und da war ja immer diese Aussage, ihr habt uns betrogen, weil ihr uns das nicht vorher gesagt habt. Und das ist eben die Frage, inwieweit man hätte sich selber informieren können und müssen. Ob das wirklich vorher nicht bekannt gemacht oder gelogen wurde, das habe ich nicht im Kopf.

Wie sind Sie über den Flughafen informiert worden?

Aus der Presse. Das, was man eben so gelesen hat. Und dann gings auch gleich los: Ja, wir müssen Initiativen gründen und so. Das betrachte ich immer mit etwas Abstand, sowas.

Also Sie sind nicht selber in einer Initiative aktiv?

Also ich war auch schon mal auf so einer Demo, weil ich mir da die Vorträge anhören wollte. Da kommen ja dann auch immer Leute hin, die ein bisschen was erzählen. Aber ich hab zum Beispiel jetzt nicht bei der Unterschriftengeschichte mitgemacht. Mein Mann, ja.

Dann bekommt man ja wahrscheinlich auch viel mit von der Bürgerinitiative, wenn man dort vor Ort wohnt.

Ja, es hängen eben überall Plakate, es wird immer dazu aufgerufen. Und dann, was ich eben so ein bisschen anstrengend finde, ist, dass überall so große Plakate hängen: Unsere Kinder, die Kindergärten werden überflogen und die Schulen werden überflogen. Das finde ich übertrieben. Ich denke nicht, dass das so starken Einfluss hat.

Also denken Sie, dass der Konflikt schon auch ein bisschen produziert wird?

Auf jeden Fall.

Ok. Trittin hat ja die Schließung der städtischen Flughäfen damit begründet, also Tegel und Tempelhof, wegen des Gesundheitsrisikos durch die Lärmbelastung. Das war ja dann für die Bürgerbewegung auch der Aufhänger sich diskriminiert zu fühlen, weil sie aus dem Osten der Stadt kommen und jetzt halt ausgewählt werden, um belastet zu werden durch Lärm. Haben Sie von dieser Argumentation was mitbekommen?

Also von der Argumentation schon, aber das finde ich auch total übertrieben, weil das natürlich gar kein Vergleich ist. Wenn man in Tempelhof oder Tegel wohnt, dann sieht man ja die Flugzeuge, die fliegen direkt über die Häuser. Das ist ja schon extrem laut. Und das wird bei uns ja nicht der Fall sein. Natürlich wird man das schon hören und natürlich denkt man vielleicht, schon wieder ein Flugzeug. Aber das ist ja jetzt nicht so, meiner Meinung nach, dass das eine Gesundheitsgefährdung ist. Und das andere Argument ist ja, in Kleinmachnow sind seit der Wende, ich glaube 70 oder 80 % der ehemaligen Bewohner mussten oder sind aus eigenen Stücken weggezogen und es sind eben neue hinzugezogen. Und die sind einfach größtenteils Wessis, sag ich mal. Aus Westdeutschland tatsächlich oder aus Berlin und das jetzt als Diskriminierung von Ostdeutschen zu bezeichnen, finde ich auch total übertrieben. Natürlich gibt es auch noch Teltow und Sternsdorf, das ist dann wieder eine andere Geschichte, da ist es auch ein bisschen anders mit der Zusammensetzung der Bewohner. Aber dem Argument kann ich nicht folgen.

Und wissen Sie etwas über den Flughafen, wie der in DDR Zeiten genutzt wurde und wie da die Lärmbelastung war?

Nein, das weiß ich nicht. Das habe ich auch erst im Gespräch mit Herrn Kaufmann vor kurzem erfahren.

Die Flughafengegnerbewegung wurde ja schon als die erfolgreichste Bürgerinitiative bezeichnet, die gegen ein Verkehrsvorhaben vorgeht. Worin sehen Sie den größten Erfolg der Flughafengegner?

Das kann ich gar nicht beantworten, weil ich ehrlich gesagt gar nicht so richtig weiß, was es für Erfolge gab bis jetzt.

Und über die Organisationsstruktur?

Also vermutlich ist die Bewegung auch deswegen so erfolgreich, weil in Kleinmachnow eine Menge Leute wohnen, die irgendwo Einfluss haben und wenn die was sagen, trifft das auf offene Ohren oder zumindest wird da dann mal hingehört, weil es Leute sind mit Namen oder ehemalige Verfassungsrichtern oder so. vermutlich ist es deswegen auch so erfolgreich, kann ich mir vorstellen. Weil die genau wissen, wie man solche Sachen angeht, da sind viele Rechtsanwälte dabei. Und die können sich natürlich gut organisieren.

Weil ein Vertreter der Bürgerinitiative meinte, dass Bürgerbeteiligung bei solchen Großverfahren eine dumme Fiktion sei, weil es keinen Waffengleichstand gäbe. Aber jetzt in dem Fall, hat das ja schon auf jeden Fall Gehör gefunden, diese Bürgerbewegung.

Und das ist vielleicht der Grund, weil eben auf beiden Seiten Leute sitzen, die wissen, wovon sie reden. Die vor allem auch von der rechtlichen Seite her wissen, wie man Sachen formuliert, wie mans anpackt und an wen man sich zuerst wendet und so. Deswegen ist es da vielleicht auch eher so.

Also würden Sie schon sagen, dass das Machtverhältnis jetzt in dem Fall nicht so unausgeglichen ist?

Genau, ja.

Kaufmann: Also eine Frage, die mir noch eingefallen ist. Du wohnst da jetzt eine geraume Zeit. Wie lange wohnst du da jetzt in etwa schon?

13 oder 14 Jahre.

Also dein Mann ist dort aufgewachsen?

Ja, der wohnt da seit 35 Jahren.

Ok, also auch noch zu DDR-Zeiten?

Ja, der ist dort zur Schule gegangen.

Ok, und hast du da irgendwie Kontakte zu den Nachbarn? Du sagst 70-80% Wessis, ok. Würdest du sagen, gibt es zwei verschiedene Communities?

Ja, also die vermischen sich natürlich gezwungener Maßen. Vor allem eben, weil es glücklicherweise so viele Kinder gibt und die gehen zusammen zur Schule und bei den Kindern merkt man das ja überhaupt nicht. Aber es gibt eben schon die, vor allem auch die älteren, die dann nach der Wende, als es um die ganzen Verfahren um die Grundstücke ging...da gabs eben auch einen großen Verein, der sich gegründet hat, also auch eine Bürgerinitiative im Grunde, der bei diesen ganzen Rückübertragungsansprüchen den Leuten geholfen hat das abzuwickeln. Und das ist eben so eine Gemeinschaft, die, ich kann das so schwer sagen...das sind halt die alten Kleinmachnower, die kennen die Geschichte, die kennen sich untereinander ganz intensiv und da ist ein ganz starkes Netzwerk und das ist eben bei den neu Zugezogenen eher nicht so, weil viele davon total nach Berlin orientiert sind. Wobei sie auch größtenteils in Berlin arbeiten und vorher in Berlin gewohnt haben.

Und wenn du dich jetzt erinnerst an diese Demonstration, wo du hingegangen bist, hast du da die Leute gesehen, die sich da alle untereinander kannten, die alten Machnower?

Beide, es sind beide. Das ist jetzt wieder nur ein Eindruck, aber dass die neu Zugezogenen das ganze etwas lauter angehen. Das die da eben etwas stärker vertreten sind. Aber ich kenn auch einige, gerade so diejenigen, wo ich eben schon gesagt habe, die sich da kurz nach der Wende engagiert haben, also Alteingesessene, die sich da auch mit engagiert haben.

Und jetzt dein ganz persönlicher Eindruck, du hast immerhin 13 Jahre da tagein tagaus die Leute gesehen. Es gibt den klassischen Begriff der Wendeverlierer. Würdest du sagen, dass Wendeverlierer, egal wo sie jetzt ursprünglich herkomme, wohnen die da in dem Gebiet, wo du wohnst?

Nein.

Ist natürlich auch ein Stigmata, also Leute, die klassischerweise nach der Wende diskriminiert wurde, aus welchen Gründen auch immer...

Also es ist natürlich vom Empfinden her so, ich kenn einige Leute, die das durchmachen mussten und wir sind davon auch betroffen, obwohl es bei uns nicht so dramatisch ist, die ihr Haus verloren haben, in dem sie vielleicht 40-50 Jahre gewohnt haben. Oder die ihr Grundstück sozusagen nochmal neu kaufen mussten, so wie es bei uns der Fall ist, dass man eine Einigung mit den Vorbesitzern treffen musste. Die fühlen sich teilweise natürlich, also gerade wenn die Eltern eben schon da waren, schon so ein bisschen als Verlierer, weil die dann im höheren Alter nochmal einen Kredit aufnehmen mussten und so. Die sind teilweise schon relativ verbittert. Dass die das jetzt so sehen, dass sie jetzt wieder die Benachteiligten sind, das könnte natürlich sein, dass es daher kommt das Argument.

Johanna: Eine Frage wäre noch, ob für Sie die Bürgerbewegung eine typisch deutsche Umweltbewegung ist, wie sie agiert.

Schwer zu sagen. Typisch ist es, denke ich, eher nicht. Bei einer typischen grassroots Bewegung ist es ja eher so, dass viele junge Leute dabei sind, die sich dann, sag ich mal, auch körperlich engagieren. Die sich irgendwo anketten, also das, was dann in den Medien auch immer so sehr gezeigt wird. Das ist in diesem Fall nicht so, weil die Kleinmachnower, das sind so mittel alte Leute, die auch eher später Kinder gekriegt haben und sich dort niedergelassen haben. Und deswegen würde ich sagen, dass es nicht ganz so typisch ist, wenn ich das jetzt mal so vergleiche mit irgendwelchen Atomkraftprotesten. Kenne ich auch, weil mein Vater im Atomkraftwerk gearbeitet hat. Vielleicht stehe ich deshalb auch solchen Geschichten eher ein bisschen mit Abstand gegenüber, weil ich natürlich auch immer beide Seiten gesehen habe. Also auch, wie mit welchen schlechten oder dünnen Argumenten oft argumentiert wird, die einfach nicht stimmen und so – also von Seiten der Bewegung, welche auch immer das jetzt sein mag.

Kaufmann: Du bist ja fast meine Generation der 70er...

76.

*Das heißt du hast also auch die ganze 80er Jahre westdeutsche **KBB Joint**....*

Ja genau, mein Vater hat halt in Brunsbüttel im Atomkraftwerk gearbeitet und da hab ich auch mein Praktikum gemacht und kenn so ein bisschen, wie funktioniert überhaupt ein Kernkraftwerk, was ja die meisten gar nicht wissen und solche Sachen. Und deswegen habe ich immer beide Seiten gehört, auch wie von Seiten der Behörden teilweise Mist gemacht wurde und so. Deswegen bin ich immer etwas skeptisch gewesen und musste dann natürlich auch immer viel mit meinen Klassenkameraden argumentieren.

Die Frage zielt so ein bisschen darauf, ja stimmt, ist es eine typische Protestbewegung und ist es auf eine Art und Weise typisch deutsch. Und da ist jetzt die Frage, ist die Art und Weise, wie jetzt damit umgegangen wird, auf eine bestimmte Art und Weise nicht typisch deutsch, weil es doch sehr mainstream und legislativ ist.

Ja, man hält sich an die Regeln.

Es gibt natürlich auch diese Militanten. Und die Frage, man kennt ja Umweltbewegungen, gerade wenn man auch nach Südamerika schaut, die teilweise schon sehr militant sind. Ist das vielleicht auch typisch deutsch, dass es diese Art und Weise ist: so, jetzt wird erst mal alles angemeldet, die Demonstration..

Wenn man das von der Seite betrachtet, auf jeden Fall. Man versucht trotzdem immer noch, sich an einen Tisch zu setzen und drüber zu reden und so. Da gibt es natürlich auch ein paar, die das nicht wollen. Aber ja.

Das führt uns nämlich zur weiteren Frage noch. Gibt es ein Problembewusstsein in Kleinmachnow, dass der Umstand, dass der Flughafen eben nicht eröffnet wird, in Berlin dazu führt, dass viel mehr Leute von Umweltbelastungen auch viel stärker betroffen sind?

Tja, das weiß ich nicht. Das ist ein Punkt, den ich auf jeden Fall ganz wichtig finde, weil ich denke, wenn wirs bei uns nicht machen, dann sind es eben die anderen, diejenigen, die sich eben nicht so wehren können. Und das finde ich ungerecht an der Sache. Wenn es irgendeine kleine Gemeinde auf dem platten Lande, sag ich mal, ist, irgendwo in Brandenburg, wo nur alte Leute wohnen, die werden sich wahrscheinlich nicht so wehren können. Aber ich glaube nicht, dass das vordergründig in den Köpfen der Leute ist. Das ist meine Einschätzung. Es gibt bestimmt einige, die drüber nachdenken, aber da ist man sich schon selbst der Nächste.

Ok, also solche Diskussionen hast du auch nicht mitbekommen?

Nee, hab ich nicht mitbekommen.

Der Begriff gentrification, sagt der dir was?

Nicht so richtig.

Das heißt eigentlich nur Verdrängung aus Wohnraum aufgrund von sozialer...

Ah ok, ja das ist ja gerade ganz groß.

Hat diese Art von Diskussion jemals eine Rolle gespielt? Und die Frage sozusagen, wer darf eigentlich in welchen Bezirken wohnen? Also weil das scheint ja auch für mich eine der Kritiken. Die Leute sind dort zugezogen und du sagst, die wurden nicht richtig informiert und die wollten ihr idyllisches ruhiges Leben haben und zack, plötzlich ist da ein Flughafen. Da denken die sich naja, das wollte ich aber nicht haben. Gibt es da sozusagen Stimmen die sagen: ok, wir leben jetzt schon in einem schön idyllischem Dorf und es gibt ganz viele Leute, die leben in Berlin und Wedding viel schlechter?

Das weiß ich nicht, das kann ich nicht so genau sagen. Aber da müsstet ihr wahrscheinlich nochmal mit jemand ein Interview führen, der in Kleinmachnow irgendwie in der Bewegung drinnen ist. Die können das wahrscheinlich besser beantworten.

Willst du am Schluss vielleicht noch was sagen zur aktuellen Entwicklung?

Also im Grunde kann ich eigentlich nur sagen, eigentlich brauchen wir uns gar nicht aufregen. Der Laden wird sowieso nicht eröffnet. Das ist so der erste Gedanke, der einem morgens immer durch den Kopf geht, wenn man die Zeitung öffnet. Im Grunde ist, wie jetzt nach und nach so rauskommt, was alles schief gelaufen ist, dann passt das auch zusammen mit der

Informationspolitik zum Beispiel und mit allem. Das Ganze ist irgendwie rund, indem, dass es total unrund ist. Von Anfang an schlecht angefasst. Ansonsten bleibt abzuwarten, ob irgendwann mal eröffnet wird. Es gibt ja in Prag, glaube ich, einen Flughafen, der wird gebaut seit 20 Jahren und wurde bis jetzt nicht eröffnet.

Johanna: Ich hätte noch eine Frage zu dem Volksbegehren. Da war ja der zweite Passus, dass Nachtflüge nach Cottbus oder Hardenberg verlegt werden sollten. Wie können die Anwohner damit argumentieren, weil sie ja selber nicht belastet werden wollen, aber scheinbar auch kein Problem haben, wenn zum Beispiel die Leute in Cottbus Flugverkehr haben.

Also wie gesagt, da ist sich irgendwie jeder selbst der Nächste. Wenn ich mir auch so angucke, wie – das ist gemein – aber in Kleinmachnow gibt es eben und das merkt man besonders, wenn man anfängt in der Schule ein bisschen aktiv zu sein als Elternsprecher oder wie auch immer. Viele Leute, die dort leben, sind, wo die Eltern tierische Karrieretiere sind und die Mütter, die gehen wirklich über Leichen teilweise. Das merkt man dann eben auch an den Kindern. Also morgens fährt da der Mercedes vor die Schule und parkt erst mal quer auf der Feuerwehreinfaahrt und nimmt den ganzen Kindern die Möglichkeit, da mit dem Fahrrad vorbeizukommen und so. Ich glaube wirklich, dass wenn man in einem bestimmten Bereich in einer Firma ankommt, muss man mega egoistisch sein und das ist mein Eindruck bei vielen, die dort hingezogen sind. Die erst mal so wirklich: ich komme an erster Stelle. Das ist wahrscheinlich sehr oberflächlich betrachtet, aber grundsätzlich habe ich den Eindruck schon ziemlich stark. Aber ich hab auch nicht so viel verglichen, ich habe nie in Berlin gelebt. Ich bin Hamburg direkt nach Kleinmachnow gekommen. Ich hab eben auch, dadurch, dass mein Mann aus dem Osten kommt und ganz viele Freunde in Potsdam hat, habe ich in Kleinmachnow festgesellt, dass die Ostdeutschen so extrem viel offener großzügiger sind, was Teilen von Zeit und alles eigentlich angeht. Das fand ich so toll. Also Hamburg hat ja auch nette Menschen, aber – ich weiß nicht, wie das in Berlin ist – aber das fand ich so total bemerkenswert und das ist in Kleinmachnow eben immer weniger geworden, weil sich das mehr vermischt hat.

Kaufmann: Dadurch, dass das weniger adaptiert wurde oder dass die weggezogen sind, die so drauf waren?

Indem die weggezogen sind. Es sind eben nicht mehr viele.

Das konntest du 13 Jahre jetzt verfolgen, das wurde immer weniger und auch Leute die du kanntest weggezogen sind?

Ja schon, teilweise auch nur einen Ort weiter und eben auch einige, die wirklich weg mussten, weil das Haus dann weg war und sich dann irgendwo in Brandenburg was Kleines gesucht haben. Das waren auch eher ältere Leute aus dem Bekanntenkreis der Mutter meines Mannes.

Johanna: Kennst du den auch Personen, die sich freuen, dass es den Flughafen gibt. Jetzt zum Beispiel wegen Arbeitsplätzen oder Wirtschaftswachstum?

Nee, gar nicht. Also natürlich redet man drüber uns sagt, Mensch eigentlich ist das doch super, dass das da jetzt stattfindet. Und meine Meinung ist ja, man hätte ne schöne Straße nach Leipzig bauen können und hätte da den Flughafen einfach noch etwas ausgebaut. Da wäre das Thema gar nicht aufgekommen. So eine Schnellbahn oder so was. Aber das habe ich aus unserem Bereich nie gehört, dafür sind wir auch zu weit weg. Da müsstet ihr mal in Schönefeld nachfragen. Die sehen das vielleicht auch ein bisschen anders.

Interview III: two representatives of the citizens' rights movement, 14.01.2013

Johanna Huth: Vielleicht können wir ja da weiter machen, was Sie eben meinten, dass es schon auch danach ausgesehen hat, dass die Flugrouten schon auch danach ausgesucht wurden,

Representative 1: Das Problem ist eher, dass, sagen wir mal im südlichen westlichen Teil von Berlin, sag ich jetzt mal, wenn man nach Wannsee runter guckt, Zehlendorf, eine relativ starke Bürgerschaft lebt, die gut gebildet ist, die einen guten finanziellen Hintergrund hat, die in den Parteien das auch schaffen eher Einfluss zu nehmen. Und beim Flughafen ist es ja gelungen. Also die ehemalige Flugroute, die den Westen Berlins relativ stark beeinträchtigt, die ja im ersten Vorschlag der deutschen Flugsicherung vorgelegt wurde, durch öffentliche Diskussion, durch Empörung, Aufsehen in der Medienberichterstattung...dass man es letztendlich geschafft hat, diese Route zu kippen zu Gunsten derjenigen, die im Südwesten von Berlin leben und zum Nachteil derjenigen, die weiter südlich in Brandenburg wohnen. Das war eine Flugroute, die gerade für Blankenfeld und Mahlow eine erhebliche Entlastung gebracht hätte, da es nicht so direkt überflogen wurde, weil die wurde mehr an der Stadtgrenze entlang gelegt. Das sind dann von hier etwa 3 km. Während die Route, die da jetzt abschließend genommen werden sollte, hier wird nach Kilometern gearbeitet, ja ich weiß die genaue Zahl nicht mehr...

Representative 1: Wir hatten ja das das Thema. Sie fragten eingangs, nach Bevölkerungsgruppen, denen man das eher zumutet solche Belastungen auszuhalten. Ich sagte, das könnte Ost-West sein. Ein anderes Thema war eben auch, dass Bevölkerungsgruppen, die einkommensschwach sind, das eher zumutet als welchen, die einkommensstärker sind und eine höhere Bildung haben, weil man da eben befürchtet, dass sie sich besser wehren können, dass sie besser mit dem System umgehen können, mit der Gerichtsbarkeit, mit dem politischen System und wissen, wie sie sich zu wehren haben. Und das war aus meiner Sicht ursprünglich keine Frage des Standortes, da war der Konflikt eher Ost-West. Nach dem Motto: Mit den Osis kann man's machen und bei den Flugrouten hat sich das in abgeschwächter Form wiederholt. Danach wird auch mit eine Rolle gespielt haben, dass also einerseits die Politik aus Brandenburg aus meiner Sicht versagt hat, da hätte Platzeck auch durchaus mal mehr sagen können. Herr Wowereit befand sich ja bekanntlich im Wahlkampf und das spielte sicherlich mit 'ne Rolle. Und jetzt im Aufsichtsrat merkt man das ja auch wieder, dass sie sich gegenseitig in die Hände spielen und da muss man dann unterstellen, dass Herr Platzeck seinen Parteilfreund Wowereit nicht in die Suppe spucken wollte, was den Wahlkampf betrifft. Dieses ganze Gemengelager hat dann sicher dazu

geführt, dass wir hier sozusagen beim Lärm nicht begünstigt wurden und sozusagen geopfert wurden dafür.

Johanna Huth: Aber in der Lärmkommission sind auch Bürgervertreter drin?

Representative 1: Ja, da sind die Gemeinden vertreten in der Lärmkommission. Ja das ist aber auch so, das hat wieder viel mit Politik zu tun als das dann losging. Viele meinen, die betroffen sind, es gibt ja keine Differenzierung der Betroffenheit in der Fluglärmkommission. Jeder der dann schreit, der ist betroffen, ist dann sozusagen auch, ich weiß nicht, am Anfang waren da acht Kommunen vertreten in der Kommission. Mit dem Aufschrei und der Flugroutendiskussion hat man das dann um etliche Kommunen erweitert. Also es gab ja praktisch gleiches Stimmrecht überall. Man hat sozusagen die Leute, die am stärksten betroffen sind, die vorher schon in der Fluglärmkommission waren, renumisiert. Und dann kriegen Sie keine Mehrheiten mehr zu Stande. Und das hat auch ein Problem gezeigt wirklich mal, wobei ich sagen muss, Fluglärmkommission ist ja nicht mein Thema. Aber es gibt keine klaren Regeln, wer gehört eigentlich in die Fluglärmkommission rein. Der Bereich dessen, was an betroffenen Kommunen da ist, kann man scheinbar relativ frei wählen, weil jeder, der laut schreit, hat scheinbar eine reale Chance dort reinzukommen. Und so ist es eben passiert, dass aus einem relativ kleinem Kreis über Jahre hinweg, die Fluglärmkommission von 8 Gemeinden bestimmt wurde, dass auf einmal etliche Gemeinden mehr, die also bis runter nach Potsdam nachher, sozusagen mit gleichem Stimmrecht in der Fluglärmkommission vertreten sind. Und dann hat man eben auch, das weiß ich relativ genau, weil der Vorsitzende der Fluglärmkommission hat dann auch hier in Blankenfelde die Zettel abgegeben, der Herr Habermann, der ja sehr engagiert erläutert wird, der hat das Handtuch geworfen, weil ihm das zu viel war. Und dann hat man jemand aus dem politischen Apparat, aus dem Behördenapparat, die Frau Schreiber, nee Schneider heißt die glaub ich, aus Potsdam, die da im Infrastrukturministerium ist, die eigentlichen Übeltäter, weil die die Planfeststellung erlassen haben, die hat man dann als Vorsitzende ernannt. Und damit ist das Ding also jetzt auch voll auf politischer Schiene und man kontrolliert die Diskussionen und hat die Mehrheitsverhältnisse so gestaltet, dass sie im Sinne derjenigen, die das Projekt befürworten, die Diskussionen so führt und diese dann auch so abgeschlossen werden.

Representative 2: Obwohl die Fluglärmkommission hat nur einen empfehlenden Charakter...

Representative 1: Ja, von denen darf man nicht so viel erwarten, das stimmt schon. Die Deutsche Flugsicherung holt von denen eine Stellungnahme ein, bewertet sie und Rahmen eines Abhebungsvorgangs entscheidet sie, wie man mit der Stellungnahme umgeht. Die

können auch sagen:“Uns sind andere Aspekte wichtiger“, muss sich also nicht unbedingt dran halten.

Aber bei der endgültigen Festlegung der Routen wurde dem Vorschlag der Lärmkommission ja schon gefolgt, oder?

Representative 2: Also eine endgültige Festlegung der Routen gibt es bisher nicht. Also es gibt eine, aber die Frage ist, ob sie überhaupt Bestand haben wird.

Representative 1: Also eigentlich, wenn der Flughafen jetzt im Sommer in Eröffnung gegangen wäre, da gab's schon Flugrouten, die wären fest gewesen vom Bundesaufsichtsamt. Das ist ein Rechtsakt im Grunde genommen, den kann man beklagen und der wird auch beklagt momentan von der Gemeinde hier. Da ist von Südmannkurven und Hoffmannkurven die Rede und so weiter. Jeder Hobbypilot, der jetzt irgendwie davon betroffen ist, kommt da mit Vorschlägen. Und jede Gemeinde verspricht sich natürlich was davon. Während die Hoffmannkurve eben auf Ostseite zum Beispiel Zeuthen entlasten würde, weiter südlich belastet sie wieder andere. Das ist ständig ein Hauen und Stechen. Aber wie gesagt, es gibt festgesetzte Flugrouten. Das eine Thema ist, es gibt Klagen dagegen. Wobei da muss man auch sagen, die Chance so eine Klage zu gewinnen, ist relativ gering.

Representative 1: Noch ganz aktuell: Könnte sich an den bereits festgesetzten Flugrouten noch was ändern? Weil, das haben Sie ja vielleicht auch mitbekommen, häufig eigene Initiativen zusammen, in diesem Fall die ??? Initiative am Müggelsee und Rangsdorf auch, das sind also die, die eigentlich durch die Flugroutendiskussion erst wach geworden sind und bei dem Aspekt: „wir wollen Vertrauensschutz. Das war nicht Bestand der Planfeststellung, da waren die Routen geradeaus gewesen. Wir bestehen jetzt auf Vertrauensschutz und die Flugrouten müssen so geändert werden, dass wieder geradeaus geflogen wird. Die haben es nur geschafft das n Brüssel durchzubringen mit der Umweltverträglichkeitsprüfung. Die haben sich beschwert, dass ihr Schutzgebiet von europäischem Rang durch die Veränderung der Flugrouten überflogen wird und rein formal wäre dazu eine Umweltverträglichkeitsprüfung notwendig. Die ist durch die EU-Richtlinien bestimmt und in deutsches Recht implementiert. Die haben sich da halt durchgesetzt, haben es quasi geschafft, das Representative 1: Wunder herbeizuführen. Ich bin da etwas skeptisch, sag ich mal, weil gefordert wird ja nur, dass man eine Prüfung vornimmt, das Ergebnis kann immer das Gleiche sein, wie wir es jetzt haben und da wird Brüssel sich mit Sicherheit nicht einmischen, weil ich selber da auch mal im Rahmen der Planfeststellung auch mal eine Beschwerde gemacht habe zur fehlenden Alternativenprüfung auch im Hinblick auf die Umweltverträglichkeitsprüfung und mich auch durchgesetzt habe. Da mussten dann also wirklich Unterlagen ausgelegt

werden und eine Anhörung, aber das Ergebnis stand schon vorher fest. Da geht es im Wesentlichen um die Standorte Sperenberg und ???.

Representative 1: Das war dann auch noch so eine Sache, weil die Unterlagen manipuliert wurden. Wir hatten die Beschwerde aufgesetzt, die Unterlagen lagen aus für die Bevölkerung zur Einsicht. Kennen Sie vielleicht, man kann eine Einwendung erheben in Schriftform bei der Behörde, in dem Fall Landesamt für Bauen....damals Hoppegarten in Berlin. Und die sammeln das dann die extremen Argumente raus, erstellen einen so genannten Anhörungsbericht, der findet dann Eingang zur mündlichen Anhörung. Dann kann man sich im Rahmen der mündlichen Anhörung auch nochmal beteiligen. Das ist sozusagen das Verwaltungsverfahren, nachdem so eine Entscheidung vorbereitet wird, indem man die Belange der Anwohner erfasst, hört, bewertet und je nachdem zu ´ner Gesamtentscheidung kommt.

Representative 1: Aber ich komme wieder vom Thema ab. Wo waren wir denn stehen geblieben? Ach ja, die Unterlagen, die lagen dann eben aus und da hatten wir Leute vom Verein, die zeitgleich bei der gemeinsamen Landeplanung Akteneinsicht gemacht haben in Potsdam. Haben, und da lagen, weil das Bestandteil der Unterlagen war, auch die Unterlage, die gerade in der Auslegung war für Zehntausende von Leuten und die waren da zwei Stunden zusammen mit dem Anwalt und sind dann raus gekommen, da war auch jemand aus Diedersdorf, das ist ein Ort weiter, der Karsten Hahns. Also der war Ortsteilbürgermeister zu der Zeit und kannte die Unterlagen vielleicht auch genauer. Also das was er da gelesen hat, ist nicht das, was er im Ort ausliegen hat, ja. Das konnte auch keiner so richtig glauben und da haben wir dann später nochmal einen Anwalt hingeschickt und haben Akteneinsicht gefordert, haben wir auch bekommen. Und siehe da, wenn man das 1:1 verglichen hat, gab´s doch deutliche Abweichungen. Und die Abweichungen waren so, dass was dort in den Unterlagen war, war sozusagen die Erstfassung und obwohl es ja eine Alternative, zwischen Schönefeld und Sperenberg, und obwohl es ja seitens des Formfehlers der Flughafengesellschaft ist das ja erstellt worden, eine Alternative zu Schönefeld zeigen sollte, kam zwischen den Zeilen ziemlich deutlich raus, dass Schönefeld natürlich ein kritischer Standort ist und man Sperenberg schon bevorzugen könnte. Jetzt kann man nur spekulieren, was dabei passiert ist. Aber ich vermute mal, dass es zu der Entscheidung gekommen ist auf politischer Ebene, so kann man so nicht auslegen, das muss angeschärft werden zu Gunsten Schönefelds, da hat man das dann eben noch ein bisschen modifiziert und zur Auslage gebracht. Da gab´s dann Theater, wie das eben immer so ist. Wenn die sich in ´ne Ecke gedrängt fühlen, dann gab es

eine pauschale Begründung: „das ist eine Erstfassung, die ist gar nicht zur Einsicht vorgesehen...“. Aber da sieht man eben, wie manipuliert wird.

Representative 1: So jetzt der letzte Punkt, kommen wir zu den Flugrouten. Das was er vielleicht sagen wollte, er kommt auch gleich zu Wort, ist, dass die Flugrouten von Natur aus, von ihrem Charakter, so wie es im Recht angelegt ist, ist das nicht unbedingt immer etwas, was Bestand hat. Also die Deutsche Flugsicherung kann jederzeit daher gehen und es liegt in ihrem Ermessen. Wenn sie meint, die Flugrouten günstiger gestalten zu können, das also machen kann, festsetzen kann. Soweit ich weiß, ich hab das mal vom Dr. Siebeck gehört, der die Gemeinde hier vertritt und der kommt aus München und sagt, der Flughafen ist '92 eröffnet worden und in den letzten 20 Jahren etwa sind 6 mal die Flugrouten geändert worden. Ich weiß nicht, ob das das ist, was du sagen wolltest. Aber das ist vielleicht der Widerspruch. Zu sagen, es gibt schon festgesetzte Routen, sonst kann der Flughafen nicht in Betrieb gehen, die werden nach Rechtsverordnung festgesetzt. Die finden dann sicher auch Eingang in...die müssen elektronisch erfasst werden für Flugleitsysteme...

Representative 2: Ja genau. Es gibt Flugrouten, ohne jetzt noch weiter ins Detail zu gehen, aber das Entscheidende ist eben die Veränderung. Die Frage ist nur, woher kommt die Veränderung, also welche Szenarien könnte man durchspielen, die zu so einer Veränderung führen. Und ein klassisches Szenario ist die Sicherung, die Sicherheit und hier gibt es durchaus interessante Aspekte, die da in Betracht kommen. Die Rechtslage, von der eingangs geredet wurde, ist das Entscheidende, was auch Umweltgerechtigkeit vielleicht angeht. Wo dann aus Berlin heraus organisiert wurde, dass die Flugrouten, die ursprünglich gerade gingen an der Südbahn, weit tiefer abknicken, weit tiefer an Brandenburg. Da haben wir zum Beispiel das Rangsdorfproblem. Was man jetzt an diesem Abknicken sieht, dass dadurch erst möglich wurde, dass Rangsdorf sich beschwert. Dass es da durchaus sicherheitstechnische Aspekte gibt bei einer geraden Flugroute bei einer bestimmten Last, so dass man sagen kann, dass an der Nordbahn der politische Verkauf – ich sage politisch – in Richtung Wannsee und so weiter, dass die geradeaus fliegen können, dass das nicht lange Bestand haben wird. Es ist abzusehen, dass es dort auch zu Änderungen kommen muss, kommen wird. Spätestens dann, das ist auch ein wichtiger Aspekt, der Flughafen...es gibt eine so genannte Last, die jeder Flughafen aufnehmen kann. Die Last ist in zwei Richtungen, einmal gibt es die Last über die Start- und Landebahn – über den Verkehr – und dann gibt's eine Last aufgrund von Abfertigungsmöglichkeiten und Werkzeuge. Wir berücksichtigen mal nicht die Last, die durch Abfertigungswerkzeuge, also Personenbeförderungen basiert, sondern nur die durch An- und Abflug. Und da kommt man relativ schnell an dem Flughafenstandort zu der

Tatsache, dass eine dritte Start- und Landebahn her muss. Sie ist zwingend erforderlich. Ergibt sich jetzt weniger aus der Fluganzahl, also von der Kapazität her könnte der Flughafen nicht viel mehr bewerkstelligen, das Problem ist, wir haben ja nur einen einzigen Flughafen und das heißt, dort muss sämtlicher Flugverkehr abgewickelt werden. Die unterschiedlichen Flugzeuge haben unterschiedliche Geschwindigkeiten, unterschiedliche Baujahre, starten unterschiedlich steil in den Himmel und so weiter...das heißt, man kann die derzeitige Last, die in Berlin derzeit da ist, gar nicht auf zwei Start- und Landebahnen abwickeln. Das ist ganz plausibel. Das heißt, wir brauchen eine weitere Landebahn und die kommt dann unterhalb der südlichen Landebahn vielleicht einen halben Kilometer. Und wenn man das weiß, dann weiß man auch, dass schon aus dem Aspekt heraus, dass man noch eine weitere Landebahn braucht, diese Routen überhaupt nicht festgesetzt sind. Die sind ja im Grunde nur für den Betriebsstart. Und dieser politische Aspekt, den Flughafen sozusagen so weit zutreiben, um ich quasi festzunageln. Deswegen habe ich auch ein Riesenproblem damit, das allein zurückzuführen auf die Mächtigkeit einer bestimmten Personengruppe. Im Grunde genommen kann man, wenn man das noch etwas weiter fast, aber nur um jetzt das Thema Flugrouten abzuwickeln, dass die Bevölkerung möglichst naiv gehalten werden soll, um nicht zu erfahren, was eigentlich die Tatsache ist. Wie gesagt, spätestens die dritte Start- und Landebahn muss kommen.

Gibt es da irgendwo Planungsunterlagen zu?

Representative 2: Ja, das ist öffentlich bekannt worden, durch Zufall hat sich da ein Architekt verquatscht.

Representative 1: Ja der Herr Gerkan war das.

Representative 2: Ja und es liegen auch noch weitere Informationen vor, die diese These manifestieren. Also da gibt es auch schon Informationen, wo die Start- und Landebahn platziert wird – wahrscheinlich platziert wird.

Johanna: Das wäre dann auch wieder weiter drinnen im Land Brandenburg?

Representative 2: Das ist zwar weiter im Land Brandenburg, beeinflusst aber die Flugrouten da.

Representative 2: Mir ist eigentlich ganz wichtig, um auch das Thema von dem Flughafen noch etwas weiter zu fassen. Weil Umweltgerechtigkeit, Umwelt ist nicht nur, das ist das, woran ich mich störe hier beim Thema Umweltgerechtigkeit, wir haben nicht nur Lärm. Das ist sicher die Sache, die wir sofort wahrnehmen, die uns stört, durchaus schädlich für die Gesundheit ist. Trifft in dem Fall, wenn man nur das Thema Lärm betrachtet, primär, ich sag jetzt mal, auf der Ostseite des Flughafens Brandenburg, aber jetzt auf der Westseite, nee, auf

der Westseite in Brandenburg direkt Blankenfelde Mahlow und auf der Ostseite dann Berlin, da hat man also keine Klassifizierung zwischen Brandenburgern und Berlinern jetzt, sondern da ist die Klassifizierung perfekt, da es so gelegt ist an den Rand, dass es nur die ostdeutschen Bürger trifft. Also auf der Ostseite die Brandenburger, die ehemaligen aus den neuen Bundesländern, und in Berlin die aus dem Ostvierteln.

Representative 2: Was mich eigentlich viel mehr nervt, ist ein anderes Thema. Es werden Schadstoffe emittiert. Und der Verein kann sich das natürlich nicht leisten eine Schadstoffanalyse zu machen, das ist unheimlich teuer. Aber es wurde mal so eine Schadstoffuntersuchung gemacht, die konnten nachweisen, dass die Schadstoffe, die in der Luft sind, etwa 25 km um den Flughafen, dabei ist jetzt gar nicht unbedingt wichtig wo lang die Flugzeuge fliegen, sich wie so eine Glocke 25 km um den Flughafen legt. Und 25 km Entfernung, da sind wir dann auch in Berlin drinnen, das ist dann Stadtzentrum. Und dann ist für mich die Frage, ok, ich kann eine eindeutige Festlegung der Umweltgerechtigkeit in Richtung Ost oder auch West nicht machen. Eigentlich kannst du hier nicht differenzieren, wenn man jetzt den Aspekt mit den Flugrouten weg lässt. Aber dass die Bevölkerung über diese Problematik des Flughafens, der so dicht an die Stadt gebaut wird, überhaupt nicht aufgeklärt wird. Umso kritischer ist nämlich diese Umweltverträglichkeitsprüfung, die durchgeführt wurde, da stellt sich mir schon direkt die Frage, ohne, dass ich da viel Grundwissen habe, eigentlich kann sie nicht korrekt durchgeführt worden sein. Mir haben noch einen weiteren Aspekt, den ich gerne in den Bereich der Schadstoffe einsortieren möchte. Auch wieder die Fragestellung gegenüberstellen. Ich sage das Thema der Wasserversorgung in Berlin. Da gibt es auch einen Videobeitrag zu von BBB TV. In der Umweltverträglichkeitsprüfung oder auch in der Klage, die jetzt derzeit aufgrund der Flugrouten geführt wird, gibt es das Thema der Schadstoffe und des Wassers. Man muss wissen, dass der Bereich um den Müggelsee herum (beschreibt an einer Karte alte Flugrouten und wo der Müggelsee ist), diese Gebiet, also nicht nur der Müggelsee selbst, sondern auch drum herum, sind wichtige Versorgungsquellen für das Berliner Wasser. Das betrifft jetzt im Grunde wieder Gesamtberlin und nicht nur Ost oder West. Politisch kann man es schön in die Schiene schieben: „Ah, es trifft ja nur die Ostdeutschen, das könnte man durchaus da heraus lesen. Oder wir könnten mal so tun, als wäre es so. ich sag jetzt mal, um wieder zwei Welten aufzubauen, nach dem Motto Feinde und Herrscher, damit die sich bekriegen und mitbekommen, dass sie nicht alle im selben Boot sitzen.

Johanna: Ich habe noch eine Frage zur Bewohnerstruktur. Würden Sie denn sagen, dass die meisten Leute hier auch aus Ostdeutschland kommen? Ich dachte, dass sich das relativ durchmischt hätte mit der Zeit.

Also Statistiken liegen mir jetzt keine vor, ich kann jetzt nur aus eigenen Erfahrungen reden. Also ich würde mal sagen, so ein Fünftel sind auf jeden Fall aus den neuen Bundesländern oder aus Ostberlin. Habe ich jetzt so mitbekommen.

Johanna: und würden Sie jetzt sagen, dass man von einer Diskriminierung der Ostdeutschen reden kann? Weil hier ja dann auch viele aus Westdeutschland leben.

Representative 2: Jein. Guter Punkt. Als die Standortentscheidung gefällt wurde, war für diejenigen, die es zu diesem Zeitpunkt zumindest optisch sich betroffen gefühlt haben, waren es die Ostdeutschen. Und die Formulierung, die: „Mit denen kann man’s ja machen“ ist nicht ganz abwegig, da sie ja im Prinzip grad einen Systemwechsel hinter sich hatten. Das heißt, die kannten sich zum größten Teil, jetzt keine Verallgemeinerung, aber zum größten Teil schon, nicht mit den rechtlichen Möglichkeiten aus, die man durchführen kann. Ein ganz wichtiger Aspekt, um diesen Standort an dieser Stelle überhaupt durchzukriegen. Dazu auch nochmal der Hinweis, die Genehmigung oder die Betriebsgenehmigung für den Flughafen Schönefeld, wurde nach der Wendezeit auf einem Segelflugplatzgenehmigungsschein drauf geschrieben. Die wurde sozusagen hinten rum schnell erwirkt, damit der Flughafen als Standort über die Wende sozusagen gerettet wurde. Auf diesem Blatt Papier, das ist ein ganz seltsames Dokument, kann man sich sicher auch im Internet ansehen, wird damit auch der 24-Stunden Betrieb, der eigentlich hätte, wie man ja in Tegel sieht oder an Tempelhof sieht, eigentlich an so einem stadtnahen Flugplatz überhaupt gar nicht genehmigt werden dürfen. Unter Bundesdeutschem Recht, also theoretisch ist es möglich, praktisch wurde es dadurch, dass innerhalb der Wendezeit dort, um diesen Flugplatz zu sichern.

Johanna: Aber zu DDR-Zeiten gab es einen 24h-Betrieb?

Representative 2: Muss ich passen, weiß ich gar nicht. Man muss dazu immer ein bisschen vergleichen. 24h-Betrieb zu DDR-Zeit oder 24h-Betrieb eines Großstadtflughafens – das sind Welten. Das kann man gar nicht vergleichen. Richtig ist, zu dieser Zeit waren natürlich auch die Flugzeuge wesentlich lauter, aber wir reden hier über eine Konzentration im Zwei-Minuten-Takt. Das sind völlig andere Sachen. Das ist so, als würde man eine Dorfstraße vergleichen mit einer Autobahn und dann sagen: „Naja, aber ihr hattet doch auch schon vorher an der Dorfstraße Autoverkehr.“

Johanna: Wie sah das mit dem Schallschutz aus, mussten die Menschen hier sehr darum kämpfen oder wurde von Anfang an gesagt: „Wir bauen hier einen Flughafen, aber macht euch keine Sorgen, ihr bekommt auch guten Schallschutz“?

Representative 2: Auch ein sehr schönes Beispiel. Auch hier ist der Betrug relativ deutlich klar. Der Flughafenstandort ist theoretisch nicht umsetzbar, nicht haltbar. Die Umsetzung des Flughafenstandortes wurde nur dadurch möglich, dass der Flughafen sich selbst Auflagen erteilt hat. Und diese Auflagen dann im Planfeststellungsbeschluss sich wiederfinden bezüglich des Schallschutzes. Das ist eine Grundlage. Diese Auflagen ermöglichen erst diesen Standort. Die Auflagen, die dort enthalten sind, klassisch dieses eine Beispiel zum 55 Dezibel-Gesetz, ich weiß nicht, ob Sie davon schon mal gehört haben, die maximal nicht überschritten werden darf. Diese Regel wurde ja gezielt von dem Flughafen unterwandert. Das heißt, der Wert von der Planfeststellung, der wurde damit quasi nicht erreicht im Schallschutz. Jetzt kommt der nächste Schritt, nachdem festgestellt wurde, dass diese 55 Dezibel gar nicht eingehalten werden mit dem derzeitigen Schallschutzprogramm, kam diese 0,5 oder 0,49 Regelung, mit der hat man versucht mathematisch, ich sag jetzt mal mehr oder weniger um den Wortlaut gerecht zu werden, aus dem Hintergrund aber nicht ne 0,4 oder 0,49 oder 0,5, damit man sich das mal ein bisschen vorstellt, ich sag naja, mal ein halbes Flugzeug am Tag kommt. Man muss da immer vorsichtig sein, diese Berechnung, die dort angewendet werden, das sind so genannte Mittelwerte. Das heißt, wenn sie ´ne Gewehrkanone neben sich zu stehen haben, da kann ich pro Tag nur drei Mal abfeuern und dann sind sie taub, aber im Grunde genommen steht das überhaupt nicht zur Debatte, wenn man das betrachtet auf den ganzen Tag, haben sie fast keinen Ausschlag. Und genau das wirkt jetzt in diesem Schallschutzprogramm mit diesen 0,49 Regelungen. Das ist der nächste Betrug, der da stattfindet, weil man versucht das irgendwie durchzudrücken, um das Schallschutzprogramm durchzusetzen und das ist der Clou an der ganzen Kiste, von einem Schallschutzprogramm, bei dem man heute davon ausgeht, dass es gar nicht umsetzbar ist.

Johanna: Ok und warum nicht?

Representative 2: Weil die Kosten für die Umsetzung dafür so groß sind, das geht in die Milliarden. Die in dem roten Bereich, kann man da relativ gut sehen, dass man eigentlich Gebiete absiedeln müsste, um diesem Schallschutz gerecht zu werden. Und dann denken wir jetzt noch an eine dritte Start- und Landebahn, müsste man im Endeffekt den gesamten südlichen Bereich umsiedeln. Das ist bekannt, das ist kein Geheimnis, dass das so ist, sondern wieder versucht die Politik die Öffentlichkeit hinters Licht zu führen. Dass einem gar nicht so richtig bewusst wird, was da eigentlich geschieht. Ist das eine Frage der

Umweltgerechtigkeit? Ich weiß nicht so richtig, also ich denke eher, also ich kann da keine Bevölkerungsgruppe ausmachen. Ja ok, in dem Fall ist es Brandenburg, aber es würde auf der anderen Seite auch Berlin treffen, kann ich nicht sagen. Trifft es nur die Ostdeutschen, kann ich auch nicht sagen. Aber eigentlich ist bei allen Flugrouten, unter Berücksichtigung der dritten Start- und Landebahn, auch Lichtenrade betroffen. Deshalb ist das immer so ein bisschen...aber es sind nur wenige, die davon betroffen sind...

Johanna: Aber würden sie trotzdem sagen, dass Ihre Bürgerinitiative erfolgreich ist oder was würden Sie als Ihre Haupterfolge ausmachen? Hatten Sie viele Erfolge?

Representative 1: Wenige. Ja wenige, muss ich leider sagen, wenn ich das nüchtern betrachte. Das liegt an dem System, wie in der Deutschen Bundesrepublik geplant wird, wie die Rechtsprechung dazu ist. Ja ok, die Einschränkung des Nachtverkehrs haben wir erreicht. Aber ich finde das eine ziemlich widersprüchliches Urteil. Auf der einen Seite zu sagen: „Hm, ok, die ganze Nacht durchfliegen können wir wohl nicht, da haben wir dann Probleme mit dem Gesundheitsschutz. Also deshalb sagen wir mal, natürlich auch mit Ausnahmen, aber in der Kernzeit von 12-5 Uhr hat Ruhe zu sein.“ Gleichzeitig aber mit dem gleichen Urteil genau das zu sagen, 5 Stunden müssen reichen. Das passt doch irgendwie nicht zusammen. Entweder kann ich sagen, ok, der Lärm ist nicht so problematisch, dann könnte ich eigentlich rund um die Nacht fliegen, dann stört mich eigentlich so gut wie keinen, zumindest nicht so, dass Grundrechte unzulässig beansprucht würden der Anwohner. Oder aber es ist doch ein Problem und dann kann ich das nicht nur auf 5 Stunden reduzieren. Oder auch nicht auf 7 Stunden. Ich kann ja nicht ins Bett gehen nach dem Fluglärm. Wenn die da die Bürgersteige hochklappen und sagen, jetzt geh aber ins Bett. Mal abgesehen davon, dass es ja Bevölkerungsgruppen gibt, die schutzbedürftiger sind.

Representative 2: Diese Bevölkerungsgruppen besonders, muss dann auch besonderer Schutz in den Räumen zukommen. Wo man sich wirklich fragt, was soll das.

Representative 1: Die Frage war, was wir erreicht haben. Und das ist natürlich, gemessen an dem Aufwand, den wir betrieben haben, ist das eben relativ wenig. Wir wollten eigentlich, das muss man ehrlich sagen, wir wollten den Standort weg haben. Das ist auch nicht aus der Luft gegriffen, sondern aus der Historie heraus eine realistische Forderung gewesen. Weil, Herr Platzek ist zwar heute in aller Munde in den letzten Tagen, aber...Sie sind noch was jünger, Sie wissen das vielleicht nicht...wir hatten also die Wende gehabt und kam die Diskussion sofort mit dem Flughafen. Ein großer Flughafen für Berlin und dann gab's ein Raumordnungsverfahren. Dazu muss man sagen, dass im Luftrecht, wenn ich ein Planfeststellungsverfahren machen will, das Luftrecht fordert, die Belange der Raumordnung

zu prüfen. Also wie ordnet sich das in den Raum ein, Bevölkerung spielt eine Rolle, Naturschutz unter Umständen. Und das macht man typischerweise in einem Raumordnungsverfahren und das hat man auch in Brandenburg gemacht. 1994 hat man hier den Standort untersucht, um zu dem Ergebnis zu kommen, damals unter Verfügung des derzeitigen Umweltministers, das war Herr Platzeck, dessen Unterschrift steht auch auf dem Votum des Raumordnungsverfahrens, das gesagt hat, Schönefeld ist ungeeignet. Das Votum war ziemlich eindeutig. Jüterbog Ost war bedingt geeignet, Sperenberg war nur bedingt geeignet, Schönefeld war nicht geeignet.

Representative 1: Da muss man dazu sagen allerdings, damals im Nachwendehype dachte man ja auch, Berlin wird Weltstadt. Wird's ja auch ein bisschen, man muss ja schon sagen, hat sich ganz gut entwickelt. Hat mit dem Flughafen geplant in drei Aufbaustufen. Zwei Start- und Landebahnen für 360.000 Flugbewegungen im Jahr für etwa 30 Mio. Passagiere. Das ist etwa das, was wir jetzt in Schönefeld haben. Zweite Ausbaustufe mit der dritten Bahn sind dann 450.000 Flugbewegungen und ne dritte Ausbaustufe ab 60 Mio. Passagieren. Und von da kommt eben auch schon aus der Planung her, dass man schon eben auch Vorlagen hatte für eine dritte Bahn, die jetzt möglicherweise realistisch ist, weil ja doch das Luftverkehrsaufkommen in Berlin deutlich über der Prognose gelegen hat.

Johanna: Nach dem Raumordnungsverfahren, was ja gegen Schönefeld gesprochen hat. Warum wurde Schönefeld dann durchgesetzt?

Representative 1: Das war eine politische Entscheidung. Also damals hatten wir, das sind die auch noch heute, drei Gesellschafter, das sind die Länder Berlin und Brandenburg zu jeweils 37% und der Bund mit 26%. Der hat also eine Sternimmunität, ohne den Bund geht nichts. Wenn der sagt Nein, dann sind bestimmte Beschlüsse nicht durchsetzbar. Und dann muss man die politische Situation sehen, '96 war das, der so genannte Konsensbeschluss, der dann Schönefeld politisch festgesetzt hat, trotz des Raumordnungsverfahrens, was zwei Jahre vorher stattgefunden hat. Die politische Situation war die, dass Helmut Kohl regierte, ok das wusste man, der Bundesverkehrsminister war von der CDU. Die politische Situation in Berlin war, dass der Herr Diepgen regierte mit ebenfalls CDU und Brandenburg Manfred Stolpe regierte, SPD. Brandenburg wollte Sperenberg haben. Muss man zu wissen: ehemaliger Militärflughafen von dem die Russen '94, glaub ich, abgezogen sind. Liegt mitten im Wald. Und da kommt noch, was ich eingangs sagte, dieser Konflikt Ost und West, kann man sich heute gar nicht mehr vorstellen. Ich erlebte auch die Wendezeit und noch Jahre danach. Westberlin hatte einen gewissen Status, dadurch dass es eingemauert war, es war hip oder schick vielleicht auch da zu wohnen, die Welt guckte auf einen, auf die Armen vielleicht. Und

alles andere war der Osten. Wie es so schön heißt, aus Westberliner Sicht damals lag Schönefeld deutlich in der Pampa. Das ist schon zu weit für jemand, der sozialisiert ist bei 30 Jahren Mauerbau, eingeengt war. Da war Osten schon weit, weil man über die Grenze und die Grenzkontrolle musste, das hatte aber auch mit der Psychologie zu tun und mit der Rolle, wie Westberliner sich selber verstanden haben. Die Stimmung damals plus formale Gründe, dass man sagte die Verkehrsanbindung nach Sperenberg ist teurer, weil es auch weiter entfernt ist. Man könnte Gegenargumente bringen...da haben dann sozusagen die Gesellschafter sich versammelt und beschlossen: „Ok, wir präferieren Schönefeld.“ Brandenburg ist da überstimmt worden, ich glaube ja persönlich hat das auch etwas mit der Mentalität mit Herrn Stolpe zu tun, der ein Mann ist, der so sehr auf Konsens aus ist, von seiner Psyche her. Ja und auch diese harten politischen Auseinandersetzungen, die wir heute haben, die gab´s damals ja im Osten nicht, wenn man einigermaßen angepasst war an das System. Und er war immer der, der sehr ausgleichend war von seiner ganzen Mentalität her. Das war einer, der sagte: „Eh der Flughafen überhaupt nicht kommt, soll er eben nach Schönefeld“. Das ist ein Gesellschafterbeschluss. Der hat rechtlich überhaupt keinen Wert. Rechtlich interessant ist die Planfeststellung, aber das ist ein behördliches Verfahren. Jetzt können Sie sich das ja weiter ausmalen. Wenn einer der Gesellschafter, der eben die Grundsatzentscheidung, auch wenn die vielleicht gegen seine eigene gefallen ist, diese aber mitgetragen hat es muss Schönefeld sein, wenn der dann auch der Planfeststellungsbehörde in Potsdam vorsitzt. Also das ist ja schon an sich eine Interessenkollision....etwa gleichbedeutend wäre, wenn jemand Richter ist, sich einer Vergehens schuldig gemacht hat und jetzt wechselseitig einmal auf der Anklagebank und einmal da vorne auf der Richterbank sitzt und gleichzeitig beide Positionen einnehmen soll. Das würde ja nie funktionieren. Aber so ist es hier und deshalb ist das Verfahren aus unserer Sicht ein komplett politisches. Am Anfang stand die politische Grundsatzentscheidung, also so viel zum Thema Alternativenprüfung und so, deshalb hatte man ja hier auch in der Umweltverträglichkeitsprüfung keine Alternativen, weil man sich festgelegt hatte. Das ist wieder eine Widersprüchlichkeit, die man so mitbekommt über die Jahre, auch mit der Manipulation, dass natürlich die Sache so gedreht wird, dass am Ende nun mal das gewünschte Ergebnis rauskommt. Ich kann das auch Nachvollziehen, ja, wenn ich die Interessenlage sehe, kann ich Nachvollziehen, dass das so funktioniert. Was ich nicht nachvollziehen kann und will oder was ich nicht akzeptiere, das ist die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes. Dass die also die gesamte Problemlage des Standortes gesehen haben, mit der dichten Bevölkerung und aber das ganze Verwaltungsrecht und Planungsrecht so beweglich ist, dass man sozusagen alles begründen kann. Und aber die Richter gerade die

Problematik des Standortes gesehen haben und dann ganz lapidar gesagt haben: „ Die Frage des Standortes entzieht sich der Nachprüfbarkeit des Gerichts.“ Das fand ich dann schon sehr fragwürdig bei der Entscheidung. Aber ich weiß auch nicht, ob ich Sie damit überfordere.

Johanna: Nein. Also die Richter haben letzten Endes nicht über den Standort geurteilt?

Representative 1: Geurteilt haben die schon. Klar, wir sind die Verlierer, wir werden immer sagen, das Gericht hat nicht richtig geurteilt, aber da muss man jetzt zu sehr ins Planungsrecht einsteigen.

Representative 1: Aber wir hatten eben das Raumordnungsverfahren, das ist immer projektbezogen. Ja, '94 das Ergebnis ist klar. Und in der Planfeststellung habe ich das Recht des Raumordnungsverfahrens, bin aber nicht zwingend gefordert, ich kann davon abweichen von dem Urteil, muss das aber gut begründen können. Nun hat man ein gewisses Problem gesehen, dann ist man sozusagen auf 'nen anderen Trichter gekommen. Jedenfalls im Raumordnungsgesetz geregelt: ich kann unter bestimmten Umständen auf die Durchführung des Raumordnungsverfahrens im Projekt verzichten, wenn die Belange der Raumordnung auf andere Weise geprüft wird. Und da kommen jetzt die Landesentwicklungspläne. Berlin und Brandenburg, das ist auch so ein Thema, betreiben ja eine gemeinsame Landesentwicklungspolitik, das ist einmalig in Deutschland, da gibt's 'nen Staatsvertrag zwischen den beiden Ländern. In Fragen der Raumordnung, die eben solche Projekte betreffen, werden gemeinsam im Einvernehmen gelöst. Die sitzen, glaube ich, in Großglienicke die Behörde. Und nun hat man gesagt „Gut, irgendwie muss man das Problem mit dem Raumordnungsverfahren lösen., das fällt uns sonst vor Gericht noch auf die Füße. Das ist ja schon ein starkes Argument, früher hat man gesagt Schönefeld ist nicht geeignet und jetzt sagen wir: ist geeignet, bester Standort sozusagen. Da hat man eben so 'ne Raumordnungspläne über 10-15 Jahre geschrieben. Da schreibt man sozusagen die Perspektive auf, wie sich der Raum entwickeln soll. Man strukturiert so das ganze Gebiet in bestimmte Zentren, eigentlich ein ziemlich technokratischer Vorgang. Und ist dann eben auf die Idee gekommen, das gibt das ROG eben her, das Ziel der Raumordnung ist verbindlich. Jeder, der sozusagen eine Planung macht, muss sich an dieses Ziel halten. Das ist keine Vorgabe in dem Sinne, ich muss da was machen, aber wenn ich mal was machen will, dann muss ich mich daran halten. Und da hat man den Standort in Schönefeld festgeschrieben. Deshalb hat man auch in der Planfeststellung keine Alternativenprüfung gemacht, obwohl das mit europäischem Recht in dem Sinne kollidiert, da kommt jetzt wieder Umweltverträglichkeitsprüfung und so weiter.

Johanna: Du wolltest eben noch was sagen zu den Kosten, oder?

Representative 2: Bei den Kosten, weil es relativ aktuell ist. Das ist nicht ganz so sinnlos das Konzept, was wir haben. Wir haben ein Konzept entworfen 2010, das ist veröffentlicht worden, mit der wir darstellen wollten und auch gemacht haben, wir haben das überprüfen lassen, dass man den Flughafen Schönefeld, der in der damaligen Ausbaufigur von 2010 hätte anders entwickeln können und den Flughafen neu in Sperenberg bauen.

Representative 2: Ein ganz wichtiger Punkt dabei sind die Kosten. Die Begründung, warum der Sperenberger Flughafen nicht bebaut wurde war ja und das ist auch nur eine politische Begründung, dass die Verkehrsanbindung für Sperenberg zu teuer gewesen wäre. Die Verkehrsanbindung nach Sperenberg aus heutiger Sicht würde ungefähr 1.5, sagen wir mal 2 Mil. kosten. Zufälligerweise ist das die Zahl, die so teuer durfte der Flughafen Schönefeld maximal werden. Man sieht das so schön in den Medien, wie das thematisiert wird. Dass die Planer selber festgestellt haben, dass die Kosten explodieren und niemals einzuhalten sind und das aber immer politisch unter dem Deckel gehalten wurde. Das geht ja mittlerweile viel weiter als das, was wir hätten 2010 absehen können. Das Ding ist einfach mal komplett verplant worden und muss komplett neu geplant werden. Im Grunde genommen heißt das nichts anderes, ich meine die 2 Betonlandebahnen könnte man vielleicht noch aufheben, aber der gesamte Flughafen, die gesamte Fläche muss neu orientiert und neu aufgesetzt und geplant werden. Da kann man sagen, dann lass uns den doch dann endlich an den richtigen Standort bauen. Die Kosten, nur damit man ein Gefühl dafür bekommt, würden wir Sperenberg heute anfangen, würde man 1-2 Mrd. für die Verkehrsanbindung brauchen und 4 Mrd. für den Flughafen. Die könnten, im Gegensatz zu Schönefeld, der könnte niemals privatisiert werden, allein wegen des Konfliktpotentials, was sich da angesammelt hat. Die 4 Mrd. in Sperenberg könnten durch private Investoren gestemmt werden. Jetzt überlegen wir, wir haben derzeit 2 Mrd. die der Flughafen mehr kostet. Die Mehrkosten schwanken zwischen 6 und 13 Mrd. Euro, genau sagen kann das keiner, weil keiner weiß, was für Baumängel dort existieren. Also 6 – 13 Mrd. wird er vielleicht Kosten. Was bereits verbaut wurde, da sind wir bei 3 Mrd. das heißt wir müssten jetzt für Schönefeld nochmal 3 Mrd. oben drauf legen. Das ist jetzt nur für die Baumängel, da reden wir noch nicht von einem erweiterten Ausbau oder einer dritten Start- und Landebahn. Die ganzen Kosten müssen auch wieder rein gewirtschaftet werden, was an diesem Standort gar nicht Möglich ist. Das heißt, der Druck, diese Kosten irgendwie zu erwirtschaften, egal wie, steigt und geht immer zu Lasten der lokalen Bevölkerung. Und ob das gerecht ist, weiß ich nicht.

Johanna: Wie meinst du den Zusammenhang zwischen der Erwirtschaftung der Mehrkosten und den Druck oder die Belastung für die lokale Bevölkerung?

Representative 2: Man kann an einem Flughafen den Umsatz, die gewinnen ja primär nur durch Luftverkehr. Da es für mich derzeit noch keinen umweltschonenden Flugverkehr gibt, kann es nur zu Lasten der Umwelt gehen. Wenn man das betrachtet, dieser Kostendruck der entsteht, umweltpolitisch, was da passiert, finde ich, ist das eigentlich nicht zu verantworten.

Representative 2: Unser Konzept betrachtet einen Zentralflughafen. Wenn wir Schönefeld derzeit betrachten, ist der nur für den regionalen Verkehr, an den regionalen Bedarf geordnet. Das heißt, dass die Kosten, die entstehen von evtl. 10 Mrd. Euro, die müssen auch regional aufgebracht werden. Das ist zur Refinanzierung. Während ein Zentralflughafen ganz andere Kapazitäten hat und sich auch mit Frankfurt und München messen könnte und dort auch Entlastung bringt. Damit relativiert sich jetzt die Summe von 4 Mrd. sehr deutlich.

Representative 2: Kommt ein weiterer Umweltaspekt dazu. Hier hätten wir die Möglichkeit durch eine Zentralisierung des deutschen Luftverkehrs durch mehrere Standortinitiativen die Wege auch zu verkürzen auf einen zentralen Standort. Der dann auch gut zu erreichen wäre mit der Bahn, sodass man den innerdeutschen Flughafenverkehr wirklich nur noch für diese Strecken macht, wo man mehr als 500 km Entfernung hat. Die Standort München wären völlig ungeeignet für einen deutschen Zentralflughafen. Aber aus dieser Sicht wird das nicht mal thematisiert, nicht mal berücksichtigt, dass man sowas auch machen könnte. Und nochmal zum Umweltaspekt, vielleicht schießen sie sich da auch ein bisschen ins eigene Fleisch, weil sie die Umweltbelastungen ihrer eigenen Bevölkerung aufhalsen.

Representative 1: ich wollte da nochmal anschließen. Das, was ich vorhin gesagt hatte, dass die Entscheidung von 1996 eine politische Entscheidung war. Der Bund, der ist ja nicht nur in Berlin Mitgesellschafter, sondern auch in München. Der Flughafen München ist ja zu einer Zeit eröffnet worden, als hier die Diskussion um den Flughafen in Berlin nach der Wende los ging. Und ich glaube, der Bund wollte keine Konkurrenz zu den starken Drehkreuzen Frankfurt und vor allem nicht zum sich im Aufbau befindlichen Drehkreuz in München. Deshalb wollte man den, sag ich jetzt mal etwas kleiner haben den Flughafen. Denn ich sagte ja vorhin im Raumordnungsverfahren hatte man eigentlich die Perspektive, dass die vier Start- und Landebahnen und man hat dann gesagt, plant die mit drei und die dritte braucht ihr nur für die Perspektive. Das hat man damals gesehen, weshalb man eigentlich nur diesen ersten Ausbaustufe mit 2 Start- und Landebahnen detailliert untersucht hat nach den Kriterien der Raumordnung. Begründung, warum Schönefeld, nicht Sperenberg usw. Vielleicht, dass Sie auch verstehen, das hat eine gewisse Geschichte, wenn die Leute heute sagen: „Ihr tut uns hier Unrecht, das ist ein Flughafen, der uns noch viel Leid bringen wird“, zumindest was die Anwohner betrifft und dann immer auf Sperenberg verwiesen wird. Wie gesagt, es gab in

Deutschland dieses Standortverfahren und Raumordnungsverfahren und Schönefeld ist regelmäßig hinter runter gefallen. Das zweite, was ich sagen wollte, das Urteil der Richter mit dem Standort, das entziehe sich ihrer Nachprüfbarkeit, das haben die natürlich nicht einfach so gesagt. Sondern das ging in Richtung der Landesentwicklungs- und Raumplanung, Ziele des Raumes und verbindliche Vorgaben. Die Richter haben nämlich eigentlich gesagt: „Na wenn die Politik sich über ein Ziel der Raumordnung schon verbindlich auf einen Standort festgelegt hat, dann haben wir das als Richter nicht mehr zu überprüfen. Also damit haben wir damals nicht gerechnet, also die haben schon, denk ich mal, die Probleme gesehen, wollten sich dazu nicht äußern...Wobei, da sind wir jetzt in der Politik. Aber das muss ich wirklich mal loswerden. Ich muss Ihnen was erzählen, was ich so selbst mit erlebt habe. Der Planfeststellungsbeschluss musste am 13. August 2004 erlassen werden. Das heißt im September wurde in Brandenburg gewählt, Herr Platzeck war Ministerpräsident und man wollte natürlich auch einen Erfolg. Fünf Tage vor der Wahl macht sich das gut Eine Woche später kam die Financial Times Deutschland, die es jetzt gar nicht mehr gibt, für einen exklusiv Bericht. Eine Woche später am 20.08 Gericht: Stoppt Schönefeld nicht. Zu dieser zeit gab es noch nicht einmal eine Klage. Es gab Ankündigungen zu Initiativen, die verbreitet wurden, möglicherweise werden wir klagen. Aber den Richtern lag noch nicht eine Klage vor. Und trotzdem haben die sich sehr detailliert ausgelassen über mögliche Erfolgsaussichten. Also man glaube nicht, dass das Projekt noch scheitern wird, allenfalls theoretische Chancen hätte es, aber kann man sich eigentlich nicht vorstellen. Und dann hat sie noch, aufgrund der hohen Lärmschutzaufgaben, könnte die Flughafengesellschaft ja selber gegen den Planfeststellungsbeschluss vorgehen. Die hat also raschläge noch an die Flughafengesellschaft verteilt. Da ging bei uns natürlich ziemlich das Theater los. Ich persönlich habe dann, das weiß ich noch ziemlich genau, an die Financial Times geschrieben an Jens Klusman, so hieß der Chefredakteur, er solle sich doch mal bessere Journalisten aussuchen, weil ich mir das überhaupt nicht vorstellen konnte, dass das oberste deutsche Verwaltungsgericht oder ihre Sprecherin so etwas verkündet. Ich konnte mir das nicht vorstellen. Auch, weil die das ja gar nicht nötig haben zu reden. Heute fehlt mir jeglicher Respekt vorm Gericht. Ich weiß nicht, aber ich vermute das ist Gesprächsstoff auf den Fluren gewesen, dieses Projekt spiegelt sich in den Medien wieder und man hat sich dann schon mal darüber unterhalten, da kommen dann wie wir immer so ein paar dusselige Kläger, dazu muss man wissen, 10 % aller Klagen haben Erfolg beim Obersten Verwaltungsgericht, 90 % werden abgewiesen. Und die hat das in einer gewissen Naivität, weil sie gar nicht gespürt hat, was sie damit anrichten kann, hat sie das einfach jemanden in die Feder diktiert. xxxxxxxxPresse Widerrufungbla, wurde

abgelehnt, weiter drauf bestanden, dann hat Präsident vom Gericht bei ihm angerufen und gebeten diese Forderung zurückzunehmen.

Johanna: Haben Sie diesen Artikel irgendwo?

Representative 1: Ja, den habe ich, allerdings nur mit copy und paste, ich weiß nur nicht mehr genau wo. Der Klusman schrieb mir dann auch drei Stunden später, nachdem ich meine Wut in diese 10 Zeilen gepackt habe: „Ja sehr geehrter Representative 1“ und so weiter, „also alles, was wir da geschrieben haben, ist wahr. Wir waren selber erstaunt über die Offenheit des Gerichtes. Jens Hatler hat zwei Telefoninterviews am Vortag geführt gehabt“ und so weiter und so fort. Der hat das also nochmal bestätigt, das ist echt ein Ding.

Representative 1: So, zum Verwaltungsrecht, da wollte ich noch zwei Punkte sagen. Vom Grundsatz her ist das Verwaltungsrecht in Deutschland so konzipiert, dass sozusagen jeglicher behördlicher Entscheidung haftet von vorneherein der Vorteil an, dass sie fürs Allgemeinwohl ist. Und da klagen in der regel Privatpersonen, so wie wir, die organisiert sind. Dann sind das Privatinteressen, den haftet sozusagen der Makel an, das sind Einzelinteressen und in der vorherrschenden Denkschule des Verwaltungsrecht und Planungsrechts in der deutschen Bundesrepublik, die Gerichtsbarkeit hat also Einzelinteresse dem Allgemeinwohl unterzuordnen. Damit wird das alles erklärt, deswegen gewinnt man gerade in Planungsentscheidungen gerade mal 10 % aller Klagen. Ob das so richtig ist, aus meiner Sicht ist das eine Denkweise eines Obrigkeitsstaates. Und da sind dann komplett Fragen ausgeklammert wie im Raumordnungsverfahren, Lärmbelastung, Anzahl der Betroffenen. Normalerweise gibt es ja auch mehrere Instanzen, die auch überprüfen, ob ein Urteil rechtskonform ist. Hier habe ich nur eine, die da oben im vierten Senat, fünf Richter sitzen da im Bundesverwaltungsgericht für Fragen mit dem Flughafen. Wie Könige, es gibt keine anderes Gericht mehr, was da drüber entscheidet. Die kann auch keiner entlassen, die sind im Olymp der Gerichtsbarkeit, die haben auch kein Karrierestreben mehr, man kann gar nicht höher steigen. Und das ist ´ne blöde Situation. Normalerweise gibt mehrere Rechtszyklen, es eine untere Instanz, die so genannte Tatsacheninstanz, die steigt sehr detailliert in das Verfahren ein. Beweisanträge, Termine vor Ort wenn das nötig ist, also friemeln das bis ins letzte Detail eigentlich auf. Und darüber sind nur noch Revisionsinstanzen. Revisionsinstanz ist eigentlich, es wurde ein Urteil auf einer vorigen Instanz gefällt und ich bin damit nicht einverstanden. Und ein ganz kleiner Ausschnitt spezieller Rechtsfrage, die lege ich sozusagen der Revisionsinstanz vor. Das sind von Haus aus eigentlich Richter, die sich auf der Ebene der Tatsachen gar nicht mehr damit beschäftigen. Und die höchste Revisionsinstanz ist nun mal das Bundesvereinsgericht, die

sind also im Rechtsolymp was die Verwaltungsgerichtsbarkeit betrifft. Die sollen eigentlich nur noch durch die Revisionsurteile dafür sorgen, dass über alle Gerichte in der Bundesrepublik die Rechtsprechung einheitlich ist und dass sie Vorgaben machen, wie andere Richter das zu beachten haben. Das ist also ein ganz kleiner Ausschnitt dessen, was normalerweise das ganze Recht ausmacht. Da können Sie nicht das ganze Verfahren aufbröseln, sondern Sie müssen irgendeine Rechtsfrage da rauspopeln, von der Sie meinen, die müsste man jetzt nochmal tiefgründiger aus dem Winkel der Rechtstheorie nochmal betrachten. Und jetzt das Bundesverwaltungsgericht, das eigentlich nie vorgesehen ist eine Tatsacheninstanz zu werden, sozusagen die Mühlen der ersten Instanz, die werden jetzt sozusagen gleichzeitig Tatsachen- und Revisionsinstanz und müssen sich mit Dingen beschäftigen, mit denen sie sich die ganze Geschichte über normalerweise noch nie beschäftigt haben. Vielleicht als Richter damals als die angefangen haben. Und müssen solche Riesenverfahren mit Riesenunterlagen auseinanderpopen und ich glaube, dass für die Richter ist das enorm viel Arbeit und sich sozusagen die Arbeit in dem Sinne einfach machen, indem sie gar nicht mehr so tief die Dinge erörtern wollen, sondern recht grundsätzlich betrachten. Weil sie eben von ihrer ganzen Veranlagung nie eine Tatsacheninstanz waren.

Johanna: ich würde gerne nochmal auf die Bürgerbeteiligung eingehen. Wurden Sie da irgendwie beteiligt und wenn ja, wie?

Representative 2: Ich würde gerne nochmal auf unser Nachnutzungskonzept eingehen. Weil wir als Bürgerverein, im Gegensatz zur Politik, ja in dem ganzen BBI-Skandal die einzigen sind, die irgendeine Perspektive haben. Also ich finde das ist ein ganz ganz wichtiger Aspekt, weil das schon weiter geht, als womit sich Bürgerinitiativen eigentlich beschäftigen. Das geht viel weiter, als jetzt nur ein regionales Problem aufzulösen, weil das viel flächendeckender ist, dieses Konzept. Das war mir nur wichtig, dass das mit auftaucht in den Ergebnissen.

Representative 1: Thema Bürgerbeteiligung. Die ist gesetzlich geregelt, dass die Bürger zu beteiligen sind. Ein direkter Ausschuss, bzw. ein Anrecht auf gesetzliche Behörden im Grundgesetz enthalten ist, der das dann ausführt in speziellen Gesetzen. Hierfür ist das im Wesentlichen im Verwaltungsverfahrensgesetz Brandenburg. Das regelt unter anderem auch die Beteiligungsrechte der Planfeststellungsverfahren üblicherweise geht das so los dass die Pläne aus zu legen der Vorhabenträger der das Projekt durchführen will, muss Pläne bearbeiten. Auf den Plänen müssen die Auswirkungen des Projektes dargestellt werden. Gutachtenkarten müssen die Auswirkungen darstellen, die von dem Projekt ausgehen. Die Unterlagen werden dann ausgelegt, vier Wochen normalerweise und dann kann man sich das angucken. Dann hat man zwei Wochen Zeit eine sogenannte Einwendung zu schreiben. Für

das sogenannte Einbandschreiben. Da kann also jeder kommen und sagen ich bin damit nicht einverstanden, ich bin herzkrank oder sonst was, ganz persönlich kann das ausfallen. Und die Einwände werden von der Anhörungsbehörde gesammelt. Wichtig ist, dass man eine Einwendung macht, wenn man später klagen möchte, sonst ist das Verfahren abgeschlossen, wenn keiner eine Einwendung macht. Wir haben uns da ja beteiligt an dem Verfahren hier. In dem Fall hat man einen externen Dienstleister, wir hatten welche aus Baden-Württemberg mit herangeholt, die sozusagen die Argumente heraus extrahieren sollten, tabellarische Übersichten erstellen und einen Anhörungsbericht der da sozusagen auch schriftlich einen Text zusammenfasst, was denn nun für oder gegen ein Projekt vorgetragen wird. Da fällt dann dieser Anhörungsbericht aus und er dient auch Und die Anhörungsbehörde führt eine Anhörung durch. Da werden dann über Wochen, da gibt es eine Tagesordnung und einen Ablauf, wer wann wen sprechen will, das ist dann der Vorhabensträger, die Einwenderer und die Rechtsbeistände, bei denen, die sich das leisten können. Dann geht man eine Art Diskussion und Schlagabtausch und die Anhörungsbehörde ist diejenige, die das alles leitet und jetzt die Pflicht hat die mündlichen Ergebnisse zusammenzutragen und am Ende macht sie diesen Anhörungsbericht. Da steht dann eben ganz formal nur drin der Einwenderer sagt, das Flugfeld muss wo anders liegen. Das ist dicht besiedelt, das kann man nicht über einem dicht besiedelt Gebiet machen oder manche haben gesagt, sie sind herzkrank. Bestimmte einzelne Fälle, wo welche mit Attesten vorstellig geworden sind, da können spezielle Schutzmaßnahmen angeordnet werden. Das geht dann an die Planfeststellungsbehörde, das sind diejenigen die dann später den Bescheid, die Genehmigung, zu erstellen haben, und die haben die rechtliche Pflicht, darin einfließen zu lassen, was die Anhörungsbehörde ermittelt hat. Und entweder sagt sie dann, das wäre der Idealfall bei unserem Flughafen gewesen, dieses Projekt ist so nicht realisierbar. Aber da hatten wir ja die politische Konstellation, der Eigentümer ist gleichzeitig jemand, der der Planfeststellungsbehörde vorsteht, das kann halt nicht funktionieren. Und die ganzen höheren Beamten kommen in der Regel auch aus der regierenden Partei.

Representative 1: Und die müssen das mit in die Genehmigung einfließen lassen. Das ist extrem paragrafisch. Das ist an diesem Standort nicht realisierbar oder Schallschutzmaßnahmen erlassen, wie in dem Fall das Lärmschutzkonzept, Beschränkungen des Flugs vielleicht und dann geht das eben in den sogenannten Planfeststellungsbeschluss, das ist 2004 sozusagen erlassen worden. Da ist dann defacto eine Anhörung die Bürgerbeteiligung verteilt also mit dem Anhörungsverfahren. Wenn der Anhörungsbericht fertig ist, ist das nur noch Sache der Planfeststellungsbehörde, die beteiligt keine Bürger mehr, also wenn man

will, beginnt dann die Bürgerbeteiligung mit den rechtlichen Auseinandersetzungen. Allerdings ist da das Ende nicht offen, so wie auch die Vorzeichen auch schon dargelegt hatten. Vor allem bei so Großprojekten, wo die politische Entscheidung schon gefallen ist. Das ist das Gleiche wie bei der A100 in Berlin, die wird nicht anders verlegt werden. Das ist alles schon ziemlich fest. Solange man da nicht mit schwerwiegenden Argumenten kommt. Dann sagt man eben, du als Einzelperson musst das jetzt ertragen im Sinne des Allgemeinwohls.

Johanna: Also würden Sie auch dem zustimmen, dass hat ein Vertreter der Bürgerinitiative so geäußert, dass die Bürgerbeteiligung bei solchen Großprojekten reine Fiktion ist?!

Representative 1: Ja das ist eine reine Fiktion. Da muss man sehen, wir haben das Grundgesetz, deswegen habe ich damit begonnen, dass verbietet Willkürentscheidungen, dass heißt ich muss angehört werden. Genauso wenn ich angeklagt bin muss ich auch angehört werden. Muss ja eine Stellungnahme dazu abgegeben können. Es kann ja nicht jemand was behaupten und mich dazu nicht anhören. Das wäre sozusagen Willkür. Und letztendlich ist das eben das Anrecht auf rechtliches Gehör, dass ganz grundgesetzliche im Grundgesetz ist. Die Konkretisierung im Planungsverfahren habe ich ja eben geschildert. Das ist die Spezialisierung auf die Planungsverfahren.

...

Representative 1: Also nach unserer Erfahrung war das alles eine Phrase, nach der politischen Grundsatzentscheidung von 1996 konnte es nur eine Entscheidung geben.

Johanna: Wie würden Sie denn den Erfolg ihrer Bürgerinitiative erklären?! Sie sind in den Medien also die erfolgreichste Bürgerinitiative beschrieben worden, die je gegen ein Verkehrsvorhaben vorgegangen ist! Und man hat ja auch recht viel über Sie in den Medien gehört!?

Representative 2: Naja, recht viel würde ich jetzt nicht so sagen.

Representative 1: Das liegt vielleicht auch daran, dass es sich hier um ein Großprojekt handelt, was ja in den Medien gehypt wurde als größtes Infrastrukturprojekt in Europa. So ist das verkauft worden, das macht man ja auch bewusst. Das bringt 40.000 Arbeitsplätze mehr, das ist Bestandteil der Auseinandersetzung. Wodurch auch versucht wird, Mehrheiten zu organisieren. Wir waren natürlich über Jahre, ich will nicht sagen die Einzigen, aber mit Abstand die größte Bürgerinitiative. Wir hatten also 2006 zwischendurch 2500 bis 3000 Mitglieder, heute sind wir lange nicht mehr so viele, was auch daran liegt, dass nach der Urteilsverkündung von 2006 viele resigniert haben. Und dann sind auch Leute weggezogen. Aber nichts desto trotz für eine Bürgerinitiative ziemlich groß denke ich.

Representative 2: Ich denke ein wichtiger Aspekt ist die Frage der Betroffenheit. Wir reden jetzt auch über Gebiete, die innerhalb des blauen Gebietes liegen, also eher eine mittlere Betroffenheit haben. Deutlich wird es in Kleinmachnow. Ich denke mit den Flugrouten hat man schon auch versucht so eine Variante hinzubekommen, damit die sehr einkommensstarken und intellektuellen Gruppen nicht so stark betroffen werden.

...

Representative 2: Man muss aber auch ein bisschen differenzierter betrachten, was die Häufigkeit, die Art der Berichterstattung in den Medien angeht, da habe ich die andere Erfahrung gemacht, dass das eigentliche Thema, nämlich die Auswahl des Standortes, nicht thematisiert wurde. Als das Thema mit den Flugrouten hier so hochgekocht ist, hat man das sehr schön gesehen, da ging es aber nur um die Flugrouten. Es ging immer nur um die Flugrouten, aber nie um den Standort an für sich. Das hat sich mittlerweile ein bisschen geändert. Da mussten sich die Bürgerinitiativen aber auch in das Sachthema einarbeiten. Wir haben etwas ein Halbes bis ein Jahr gebraucht, um uns in die Sachlage einzuarbeiten und die Sachkenntnisse zu erlangen. Der Verein war erst 2011 soweit zu erkennen, ja bbb tv hat Recht, das eigentliche Kernproblem ist die Auswahl des Standortes an für sich. Und jetzt kocht sich das weiter hoch. Also 2011 und 2012 ist das Thema sehr deutlich in den Medien gewesen, das geben ich Ihnen Recht, wobei ich sagen muss, es gab eine Medienkampagne für rund 1 Millionen, die rund um den Flughafen gestartet wurde. Das war für uns muss ich sagen, auch ein bisschen ein Geschenk, weil der Bürgerverein niemals das Geld hätte aufbringen können für so eine Medienkampagne und um die Sachfragen in die Medien zu transportieren. Da hat der Flughafen sich quasi auch ins eigene Fleisch geschnitten. Und die Diskussion, die erst auf Grund der Baumängel entstanden ist, spielt uns jetzt wieder in die Karten, weil unser Thema der Frage nach dem richtigen Standort jetzt erst richtig transparent wird.

Und da stellt man jetzt fest, so deutlich es eigentlich gesagt werden müsste, wird es von Seiten der Politik nicht. Und das ist unser Vorteil als Bürgerverein, dass wir uns da frei artikulieren können und es gibt mittlerweile auch einige wenige Zeitschriften, die das dann so veröffentlichen.

Representative 1: Wir werden ja auch oft als die Hardcore-Bürgerinitiative beschreiben. Das hängt auch zusammen mit der Geschichte, wir sind die Größten, wir sind die Ältesten, das hat sich dann etwas zersplittert, was die Bürgerbewegung betrifft, als das mit den Flugrouten losging. Da sind die Initiativen wie die Pilze aus dem Boden geschossen. Weil jeder

irgendeine Betroffenheit für sich sah. Aber jeweils unter einem anderen Aspekt, was ich eben sagte. Von wegen Thema Vertrauensschutz. Wir sagen immer, die Flugrouten, die könnt ihr drehen und wenden wie ihr wollte, wenn du sie wegdiskutierst, dann hat sie jemand anderes. Deswegen beteiligen wir uns auch an dieser Diskussion gar nicht. Wir wollen den Standort weg haben, das ist vielleicht auch ein bisschen utopisch. weil der Standort ist ja mittlerweile in Beton gegossen. Aber langfristig wollen wir für die nächsten 10-20 Jahre eine Entwicklung losstreten, dass über einen neuen Standort nachgedacht wird, der eben weitaus erträglicher ist, und zwar für die Menschen ist erster Linie. Je weiter ich raus gehe ins Land, habe ich die Naturschutzproblematik stärker, als wenn ich näher an der Stadt bin, dann muss man eben wissen, worauf man sich einlassen will. XXX und will man da in den Zeiten des demographischen Wandels, das ist ja nun bekannt eigentlich, dass wir aussterbende Städte im Osten haben in Zeiten des Geburtsratenrückgangs und der Diskussion, ob man es sich überhaupt noch leisten kann, von der Infrastruktur her so kleine Ort zu halten XXXX . Und das ist das Prinzip des Nachnutzungskonzepts! Das hängt auch mit der Geschichte des Planfeststellungsverfahrens zusammen, wo Sperenberg ja der Favorit war. Also ich persönlich will man da nicht so festlegen, es gibt ja auch gerade in Hamburg die Diskussion mit XXX Büttel (Internet), und warum nicht ein Flughafen in der Mitte zwischen Hamburg und Berlin mit guter Schienenanbindung?! Das muss man halt sehen ob man da eine große freie Fläche findet, wo man keine Leute wenigstens in einem Bereich von 20km findet, die betroffen sind. Da wird es dann vielleicht vereinzelt welche geben, aber nicht in dem Maße, dass man so eine Lösung anstrebt.

Representative 1: Also wenn wir auch das Thema Umweltgerechtigkeit kommen, gerade im Bezug auf Belastung durch Lärm, dann wäre es am besten, wenn der ganzen Gesellschaft etwas von der Belastung übertragen würden. Das Ergebnis ist ja jetzt aber so, alle wollen fliegen, auch wahrscheinlich die, die betroffen sind. Aber es gibt nur einen ganz kleinen Personenkreis, der massivste Belastungen und Einschränkungen seiner Lebensqualität hat. Die ganze Lebensplanung wird unter Umständen in Frage gestellt, man wird gezwungen umzuziehen, sein Lebensmittelpunkt zu ändern, gerade wenn man jünger ist, wird man das vielleicht in Erwägung ziehen. Steuern sind da angenehmer, weil die zahlen wir alle irgendwo. Da muss man jeder mit einem kleinen Betrag, das kann man ausrechnen, das sind beim Flughafen vielleicht 70-75 Euro pro Person, das sind also keine tausende Euro. Das wäre das Äquivalent zu dem Lärm sozusagen. Es werden also sozusagen tausende von Euro von mir in Anspruch genommen, aber alle fliegen. Das finde ich ungerecht!

Johanna: Für Sie wäre also der optimalste Standort, wo am wenigsten Menschen belastet werden?!

Representative 1: Ich weiß nicht ob Sie das wissen ,dafür muss man sich damit etwas befasst haben, aber wenn man sich die Flughafenplanung anguckt in den letzten 20 Jahren, dann ist das in der Regel eines Ballungszentrums, aber so im Schnitt 40-50km außerhalb des Stadtzentrums. Das kommt ja nicht von ungefähr, das man Mitter der 90er auch Standorte im Blick hatte, die bis zu 60km weiter außerhalb lagen. Und so sind Jüterburg und Sperenberg entstanden.

Representative 2: Ich habe da mal so eine Map gemacht, die kann man sich auch im Internet angucken, wo wie unterschiedlichen Standorte drin sind, das kann man sich anzeigen lassen in Google Earth. Ich hab ein bisschen so die Siedlungsflächen nachmarkiert. Ich habe das für Sperenberg und Schönefeld gemacht, da kann man das relativ gut abgleichen. Da waren dann auch noch die anderen Standorte bei und man sieht dann relativ schnell, der am besten geeignetste ist in Jüterbog Ost. Das sehe ich ziemlich schnell auch ohne dass ich ein Raumordnungsverfahren mache.

Representative 1: Natürlich vertreten wir auch unsere eigenen Interessen, das will ich ja auch gar nicht abstreiten. Ich bin hier aufgewachsen und ich will hier auch alt werden. Meine Familie wohnt hier, das liegt irgendwie nah, dass ich da auch eigen Interessen habe. Nur ich habe das Glück sage ich mal, dass, obwohl ich eigene Interesse verfolge, auch die rationalen Gründe für meine Ansicht sprechen. Und eins hatten wir eben, wenn man sich Internationale Flughäfen im Vergleich anschaut, dann ist das niemals in Stadtrandlage.

Representative 2: Ich möchte noch einen Punkt sagen. In unserem Nachnutzungskonzept ist auch enthalten diese Thematik, welche ich....Wenn man sich diese Gebiete anguckt innerhalb der roten Linien, mit den extrem betroffenen Personen, das heißt die gesundheitsschädigenden Zonen, sollten nicht bewohnt werden. Da gibt es auch nationale und internationale Festlegungen, die sogenannte Fünf-Meilen-Regel und die waren schon zum Zeitpunkt der Planung bekannt. Wurde aber ignoriert XXXX Man sieht aber sehr deutlich, dass sich andere Länder daran halten und an diesem Standort überhaupt nicht daran gehalten wurde. Wenn man München betrachtet, da gab es ja auch sehr viele Bürgerinitiativen, wenn man die beiden Flughäfen vergleicht, sieht man relativ schnell, dass sich in München relativ schwer damit getan wird, einen Alternativstandort zu finden. Weil das Problem in München ist, dass es relativ flächendeckend besiedelt ist, auch außerhalb mit den kleinen Ortschaften. Das ist das Problem in München, man hätte bauen können wo man will, man hätte nie eine geeignete Fläche gefunden. Und das ist in Berlin überhaupt nicht der Fall, da ist es völlig anders. Hier

wohnen insgesamt 7500 Menschen, die betroffen wären, das kann man auch mal runter brechen auf die einzelnen Ortschaften. Ich habe mir auch noch einmal versucht anzuschauen ob es da irgendwelche geschichtsträchtigen Orte gibt, es gibt vielleicht ein Kläckerdorf, was vielleicht geschichtsträchtig sein könnte, hat aber nicht diese Tragweite: Okay, man muss unbedingt darauf achten, dass in diesem Bereich keine Umsiedlung stattfindet. Ich sage nicht, dass eine Umsiedlung eine feine Sache ist, oder dass sich irgendjemand freut, dass er jetzt woanders hinziehen muss, vor allem bei älteren Herrschaften, die wir da ja durchaus haben. Und wenn man jetzt sieht, wie viel Geld sinnlos verbraten wird, und man sich die Situation anguckt, könnte man schon überlegen, dass man diesen Menschen dann Entschädigungen anbietet. Das sehe ich einfach diesen Aspekt zu sagen, das muss dann die ganze Gesellschaft tragen. XXXX

Representative 1: Zum Thema Gerechtigkeit. Wenn man die Mehrheit fragt, ob sie hier wohnen wollen, sagen sie natürlich Nein! Aber die Gesellschaft ist nicht bereit, dann wenigstens das Geld dann in die Hand zu nehmen und zu sagen, damit die, die da jetzt wohnen, ich geb dir jetzt einen anständigen Betrag, damit du wenigstens ohne Verlust wo anders hinziehen kannst, so schwer mir das fallen würde. Aber nein, die Gesellschaft nimmt in Kauf, dass das Immobilienbesitzer massiv, dass die Immobilien massiv an Wert verlieren. Die Gesellschaft nimmt in Kauf, dass die Leute einkaserniert werden in ihren eigenen Wohnungen durch den Schallschutz. Bei dem Außenbereich gibt es ja keine Grenzwerte und es ist kurios zu sagen, die Grenzwerte stehen für alle ein, auch im Innenbereich, also es darf nur so und so laut werden. Aber die praktische Folge daraus für den Alltag der Leute ist, sich so wenig wie möglich draußen aufzuhalten und das finde ich krank so was.

Representative 2: Und wir reden auch dabei über Kinder! Da wohnen nicht nur erwachsene Leute, die mit fünf Stunden Schlaf mal gerade so auskommen könnten. Nein, wir reden über Kinder!!

Representative 1: Ich möchte auch nicht neben einer Autobahn wohnen, würde mir auch nicht gefallen. Allen anderen auch nicht, aber alle wollen Auto fahren. Sind aber nicht bereit, die wenigen, die es besonders betrifft, dafür dann auch zu sagen, in einer gewissen ausgleichenden Gerechtigkeit, dass ihnen etwas zukommt, damit ihnen ihr schweres los, was sie durch die Planung bekomme, sozusagen gemindert wird. Diese Denkweise gibt es überhaupt nicht in der Gesellschaft heutzutage. Bei Fluglärm nicht, bei Straßenbauprojekten nicht, überhaupt nirgendwo. Und das ist auch ein Thema der Gerechtigkeit. Wie kann man die Gesellschaft eigentlich dazu bewegen.... die sind alle geizig die Leute! Der Egoismus schlägt das völlig durch und zwar von der breiten Masse.

Representative 2: Ich persönlich habe andere Erfahrungen gemacht, ich sehe das nicht so. Ich sehe das eher so, dass es medial anders verkauft wird. Das ist eher das Problem. Ich sag jetzt mal der Verkehrslärm, nicht nur Fluglärm, ich habe nicht das Problem, dass dort Schallschutzwände stehen. Ich finde es eher völlig unverständlich, wenn sie nicht gestellt werden. Ich finde das völlig unverständlich, dass eine neue Autobahn gebaut wird und dort nicht Vorkehrungen zum Schutz der Bürger durchgeführt werden, so ist meine persönliche Meinung. Und jetzt kommt der Clou der ganzen Sache, dass der Schallschutz medial so verkauft wird: Wir tun ja was für die Leute. Aber das ist völliger Irrsinn mit 55db, einer Lautstärke wo man sich überlegen muss, dass die zulässig ist und das ist völliger Irrsinn, da würde jeder Normalbürger ausflippen bei. Wenn man dann hört wie das so medial verkauft wird, dieser strengere Schallschutz. Das ist einfach per Planfeststellungsverfahren so festgelegt worden, das ist kein strengerer Schallschutz. Aber so wird dem Leuten suggeriert, wir haben etwas getan, wir haben, wie teuer wird's werden, ich sag mal 1 Milliarde, bis jetzt sind vielleicht 250 Mio. dafür eingeplant. Und um Gottes Willen, der Schallschutz wird teurer. Man muss sich überlegen, dass der Flughafen mit 2 Milliarden geplant wurde, jetzt kostet er vier Milliarden und da ist der Schallschutz noch nicht mit drin. Und vier Milliarden wurden sinnlos verballert, aber wenn es dann um den Schallschutz geht, wird auf die große Tränendrüse gedrückt und dann wird versucht an der geldschraube zu drehen. Aber das ist nicht die Schuld des Bürgers. Es war nicht der Bürger, der sich hingezogen hat und gesagt hat: „Nein, wir wollen das Geld lieber für eine dritte Start- und Landebahn ausgeben, oder was auch immer.“. Der Bürger würde sich schon dafür entscheiden, bin ich der Meinung, zum Schutze des Bürgers. Die Frage ist nur, wie bekommt er es vermittelt. So wie es derzeit in den Medien vermittelt wird, kann er keine richtige Entscheidung treffen. Weil die denken, dass ist toll.

Johanna: Also Sie sagen, dass etwas, was eh durch das Planfeststellungsverfahren festgelegt wurde, verkauft wird als ein Entgegenkommen?!

Representative 1: Ja genau! Was da passiert ist, kann man sich gar nicht vorstellen. Es geht um ein spezielles Kriterium des Schallschutzes im sogenannten Planschutzgebiet. Es gibt den sogenannten Maximalpegel als Zusatzkriterium und der besagt, dass in bestimmten Räumen, das hängt von der Nutzung ab, Wohnräume, Schlafräume aber Küche zum Beispiel nicht. Und da ist jetzt auch die Frage, eine Wohnküche, was ist das eigentlich?! Das sind aber diese Diskussionen, die die Leute hier ständig führen mit dem Flughafen, das ist also nicht so, dass der mit Geld herkommt. Wir kriegen hier Dinger eingebaut, die der Flughafen finanziert, aber wir kriegen kein Geld auf die Hand. Was ist jetzt eigentlich sagen wollte, das

Maximalpegelkriterium besagt eben, im bestimmten Räumen darf es nicht lauter als Pegel A sein. Das hat der Flughafen selber in seinem Antrag auf Planfeststellung 1999 so beantragt. Hat die Planfeststellungsbehörde 2004 bestätigt und das Bundesverwaltungsgericht 2006 per Urteil nochmal bestätigt. Und der Flughafen hat ursprünglich gesagt, da ist sozusagen per Urteil und Genehmigungsbeschluss nichts anderes festgelegt worden, als das was der Flughafen selber beantragt hat. Und er hat für den gesamten Schallschutz 150 Mil. Euro eingeplant. Und jetzt stellt man fest, dass gerade dieses eine Kriterium sehr schwer zu erfüllen ist, nur mit sehr hohen baulichen Aufwänden, die entsprechend teuer sind. Und die sind so teuer, dass man auf eine andere Regel des Planfeststellungsbeschlusses zurückgreift und sagt, wenn also die Schallschutzmaßnahme mehr als 30% des Verkehrswertes der Immobilie betragen, einschließlich des Grundstückes, nicht nur des Hauses, das drauf steht, Haus und Grundstück also zusammen, dann müsste man sozusagen keinen Schallschutz einbauen, das steht da wirklich so drinnen, sondern dann könnte man den Eigentümer in bar abfinden mit den 30%. Das heißt dieses Kriterium, das er gemacht hat als Schutzkriterium, und ich behaupte immer, man ist da über das gesetzliche Maß des Schutzes hinaus gegangen um den politischen Standort Schönefeld vor Gericht, also um die Richter damit zu ködern und wollte sich danach gar nicht daran halten. Man stellt jetzt fest bei 80% Planschutzgebiet, bei 14.000 Wohnungen, bei 11.000 kann ich das von tollen Lärmexperten entwickelte Schutzkonzept gar nicht umsetzen sondern es greift die 30% Kappungsgrenze, ab dem die Leute in bar zu entschädigen sind und dann müssen sie selber gucken, wie sie den Schutz damit erreichen. Und deshalb kostet der gesamte Lärmschutz bei konkreter Umsetzung nicht wie geplant 140 Millionen, sondern 750 Mio. nach Aussagen des Flughafens. Das hat Schwarz auch selber gesagt, erstmalig vor einem knappen Jahr beim Infrastrukturausschuss im Landtag in Brandenburg, wo er angehört wurde. Das haben sie aber gewusst, nach dem Urteil, dass es teurer wird, weshalb sie klammheimlich die ganzen Berechnungen, die der Flughafen machen konnte, zu ihm damit ins Ingenieurbüro, das nimmt das alles auf, dass man schlichtweg abgewichen ist von der Regelung und gesagt hat, ich kümmere mich damit jetzt nicht darum, dass das nicht überschritten werden darf. Das darf sechs Mal überschritten werden, haben wir an anderen Flughäfen auch, deshalb kümmert mich nicht das, was ich beantragt habe, deshalb kümmert mich nicht, was die Behörde per Bescheid festgelegt hat, es kümmert nicht das, was das Verwaltungsgericht festgelegt hat. Ich lege das jetzt erst mal heimlich für mich fest bis die Initiativen dahinter gekommen sind. Um diese 750 Mio. nicht zahlen zu müssen. Man kann sich vorstellen, dass in den letzten 6 Jahren nicht eine Immobilie von Privatperson nach den Vorgaben des Planfeststellungsbeschlusses voll geschützt ist.

Representative 1: Das hatten wir voriges Jahr, das haben sie vielleicht mitbekommen, Obergerverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg, da gab es ja Klagen, in dem Fall hatte ein anderer Verein obsiegt. Haben also dem Flughafen mächtig auf die Finger geklopft, haben gesagt, dass er die Auflagen des Planfeststellungsverfahrens systematisch verfehlt hat, so steht das im Urteil drinnen. Nach sechs Jahren sagt ein Gericht, sechs Jahre läuft das Schallschutzprogramm nicht, im Grunde ist das ein Fall für den Staatsanwalt, im Grunde genommen ist das Betrug. Da müssen sie sehen, wer im Aufsichtsrat drin sitzt. Das wissen Sie ja, Herr Wowereit, Herr Platzeck und so weiter

Johanna: Ich habe noch eine Frage zu den verschiedenen Bürgerinitiativen?! Würden Sie sagen, dass schon eine gewisse Rivalität zwischen den einzelnen Vereinen besteht, weil keiner den Fluglärm und die Flugrouten bei sich haben möchte.

Representative 1: Ja, die gibt es! Und zwar seitdem die Flugrouten bekannt sind. Und der Konflikt ist genau der, wie ich vorhin schon sagte, die die jetzt merken, dass sie neu betroffen sind und jetzt erst merken, sie könnten durch die Veränderungen der Flugrouten betroffen sein, ziehen sich auf den sogenannten Vertrauensschutz zurück. Das heißt also abknickende Flugrouten, die für das Hauptbelastungsgebiet eine Entlastung bringen würden, diese Entlastung möchte man den Schwerstbetroffenen nicht zumuten, weil man selber eben nicht belastet werden will. Deshalb sagte ich vorhin auch, wir beteiligen uns an dieser Flugroutendiskussion nicht, das ist linke Tasche, rechte Tasche. Lange Zeit war es so, dass wir dadurch relativ isoliert waren, aber es gibt inzwischen Initiativen, vorrangig auf Ostseite, zum Beispiel Zeuthen, die eher auf unsere Linie schwenken und sagen, wir können ja diskutieren wie wir wollen, letztendlich trifft es immer einen. Und eigentlich ist der Standort falsch! Es gibt auch ein Bündnis, das ist das Aktionsbündnis Berlin-Brandenburg hier, die jetzt auch beim Volksbegehren erfolgreich waren. Dort gibt es Sprecher, ich sage mal starke Persönlichkeiten, die immer noch auf dieser Nummer fahren, die ich eingangs gesagt habe: wir wollen weniger den Standort in Frage stellen, weil der ist in Beton gegossen, das schaffen wir jetzt eh nicht mehr und so weiter, sondern wir bestehen jetzt darauf nach Planfeststellung gab es gerade Routen und wir wollen jetzt also auch, dass zu den alten Routen zurück gekehrt wird. Das ist die gewisse Rivalität, aber wir merken und das ist jetzt nicht nur daher gesagt, dass Initiativen erkennen, dass der Weg eigentlich nicht zielführend ist, wenn man auf eine Verlagerung der Flugrouten besteht. Dieser Trend zu unserer Linie ist auch stärker geworden durch das Volksbegehren. Da gibt es nämlich auch Probleme innerhalb der vielen Initiativen. Weil da gibt es nicht nur ein reines Nachflugverbot, sondern da gibt es auch den Passus 2 drin.

Johanna: Ja genau! Davon habe ich gehört

Representative 1: Ah das haben sie schon mitbekommen! Wo auch immer man das hinmacht, Ziel ist, Flugverkehr auf bereits bestehende Standorte umzulagern! Da sind wir wieder bei der Grundsatzfrage, was ich eben sagte, wenn eben alle fliegen wollen, dann sollen auch möglichst viele die Lasten tragen. Und auf je mehr Schultern ich das verteilen kann, die Lasten, idealer Weise auf alle, was natürlich nicht geht, weil irgendwo muss der Flughafen ja stehen. Aber es ist doch eine Art des Prinzips, wenn ich Flugverkehr, der sonst hier stattfinden würde, auf verschiedene Flughäfen verteile. Damit werden zwar mehr Leute belastet, aber nicht in dem Maße wie das sonst hier stattfinden würde. Das ist sozusagen eine untergeordnete Belastung. Also alle wollen fliegen, dann sollen auch möglichst viele die Belastung tragen. Das ist der Passus 2 von der Idee her, und da gibt es jetzt härtere Auseinandersetzungen.

Representative 1: Wir sind der Meinung, wir haben das auch mal prüfen lassen durch unseren Rechtsbeistand und er sagt, Passus 2 ist Bestand der Gesamtkonzeption des Volksbegehrens. Wir haben zwar jetzt ein 5 stündiges Nachtflugverbot, aber es ist ja nicht ausgeschlossen, dass durch eine Planänderung später jemand sagt: Ich muss in der Nacht fliegen. Und dann ist das Argument, das genau an diesem Standort in Schönefeld zu machen, das wiegt umso stärker, je weniger Möglichkeiten man hat über andere Flugplätze zu verreisen. Und von daher besteht die Gefahr, dass das eigentliche Ziel, die Ausweitung des Nachtflugverbots, in längerer Perspektive in einer späteren Planänderung konterkariert wird, weil ein Nachtflugbedarf herangetragen wird an den Flughafen. Könnte eher dazu führen, dass das Nachtflugverbot verkürzt wird, weil es eben keine anderen Möglichkeiten gibt. Das werden nicht alle Gesellschaften sein, vielleicht ein oder zwei, und der könnte man das eben zumuten zu einem anderen Standort zu gehen, der weitaus weniger Belastung mit sich bringt, weil er weiter im Land liegt und weniger dicht besiedelt ist. Aber wenn ich diesen Standort nicht habe, dann ist die Konsequenz daraus, ich kann das nur hier an diesem Standort machen, deswegen muss ich das Nachtflugverbot aufweichen. Das sagt unser Rechtsbeistand. Und jetzt gibt's relativ viele Initiativen, die, ja, uns nicht gemieden haben, aber sich da schon eine Spaltung abzeichnet, weil ein Teil der Initiativen diese Aufweichung des Volksbegehrens und gerade den Wegfall von Passus 2 nicht tolerieren wollen. Das ist ein mühseliger Weg, aber was bei den Flugrouten, da waren wir sehr isoliert teilweise, haben uns an den Diskussionen nicht beteiligt, gibt's ja mittlerweile schon Initiativen, die sagen: ja es bringt alles nicht. Jett haben wir den nächsten Schub durch das Volksbegehren, wo auch wieder welche abspringen, die sagen so läuft's nicht und den Standort als solchen in Frage stellen. Steht auch hinter dem

Passus 2. Nicht grundsätzlich den Standort in Frage zu stellen, aber zumindest an andere Stelle auch Flugverkehr zuzulassen. Also da gibt es schon Quengeleien und Streitereien. Ja das läuft nicht immer reibungslos und es gibt da auch Auseinandersetzungen. Ich sag mal, jede Initiative hat auch ihre Alpatiere, die hat man auch in der Politik, die da auch die Linie vorgeben wollen. Aber die Tendenz ist eher so, dass unsere Linie verstärkt angenommen wird.

Representative 2: Es ist auch wichtig, welche politische Interessen es gibt, die über den Umweg der Bürgerinitiative publiziert werden. Da muss man abwägen, wenn man mit anderen Bürgerinitiativen zusammenarbeitet oder eben nicht. Mir ist es immer sehr wichtig den Kern der Interessenslage der einzelnen Initiativen zu finden. Und da gibt es aufgrund der Situation unterschiedliche Interessen, das ist völlig normal. Wichtig ist und das ist eigentlich der Tenor, dass die Faktenlage erkannt wird und die ist eindeutig, das ist per Gericht in diese Richtung gelaufen. Unsere Forderungen sind einfach nur eine Konsequenz daraus.

Representative 1: Ich gebe ja zu, dass es utopisch klingt den Flughafen zu verlagern. Aber wenn man gerade jetzt in den Medien guckt, da gibt es vereinzelt Medien, die auch diese Frage stellen: Wollen wir da noch 1-2 Milliarden investieren oder wollen wir nicht doch lieber das Geld sparen und nochmal über einen Standort nachdenken. Da gab's im Inforadio ein Interview dazu, der Tagesspiegel hat eine entsprechende Diskussion aufgemacht...klar, man spürt auch immer noch gewisse Vorbehalte, aber seit einer Woche werden solche Fragen in den Medien gelegentlich Öffentlich diskutiert.

Johanna: Aber grundsätzlich würden Sie es schon befürworten, die innerstädtischen Flughäfen zu schließen und einen Flughafen außerhalb der Stadt zu eröffnen?

Representative 2: Jein.

Johanna: Aber Sie sehen schon die Problematik, dass in der Stadt weitaus mehr Menschen betroffen sind?

Representative 2: Ja, also das Konzept, ich kann Ihnen das gerne auch mal mitgeben, sieht auch einen sehr starken Sonderflugplatz vor. Wichtig ist das zum Beispiel für Rettungsflüge, die schnell zu Krankenhäusern kommen müssen. Da bieten sich solche Standorte wie Tegel oder Schönefeld auf jeden Fall an. Die sind nicht ganz so weit, nicht ganz so dicht besiedelt, nah am Stadtring, also die Transportmöglichkeiten sind da. Und es gibt eigentlich immer zwei Dinge, auch einen Rückfall für Notfallsituationen. Und dieses Konzept ist für Schönefeld überhaupt nicht da. Also wir haben zwar noch Flughäfen in Brandenburg, die notfalls auch angeflogen werden können, die lang aber nicht so stadtnah sind, wie es für diese Art sein müsste. Bei Sperenberg muss man immer vorsichtig sein mit schnellen Bewegungen und so

weiter. Aber für den normalen Flugverkehr ist Sperenberg wesentlich einfach zu erreichen als Schönefeld, Medial nie verkauft, das ist den meisten Leuten nicht bekannt, dass das so ist. Und bei Sperenberg hätte man dann als Alternative dazu Tempelhof aufgelassen, weil zentraler geht es ja eigentlich nicht.

Johanna: Aber da wohnen ja schon auch viele Leute in unmittelbarer Nähe!

Representative 2: Wir reden ja nicht von einem Zentralflughafen, über einzelnen Luftverkehr und kleinere Flugzeuge. Das ist sicherlich auch eine Belastung, aber nicht so, dass man sagt: oh mein Gott, dieser Lärm. Und ich sag mal so, in einer Stadt wie Berlin wo jetzt eh ein gewisser Lärmpegel existiert, ist das jetzt nicht so der ausschlaggebende Punkt. Nachtflüge wären an diesem Standort natürlich absolutes Tabu, genau wie es auch in Schönefeld ein absolutes Tabu sein müsste.

Johanna: Ok, ich habe soweit jetzt eigentlich keine weiteren Fragen mehr.

Representative 1: Oft werden wir ja gefragt, ich stell die Frage jetzt mal selber, ob wir das glauben, dass wir das hinbekommen. Das kann man so natürlich jetzt nicht sagen, aber ich sage mal so, wenn man mir jetzt sagt, dass Brandenburger Tor wird abgerissen, dann würde ich das nicht glauben. Aber wahrscheinlich hätte 1988 auch nicht daran geglaubt, dass die Mauer fällt, wenn mich jemand danach gefragt hätte. Insofern, auch wegen der ganzen Querelen, die sich da jetzt abspielen, sehe ich schon eine gewisse Chance. Ich kann auch die Skeptiker verstehen, aber die Hoffnung stirbt zum Schluss, sag ich mal.