

Position der SPD Brandenburg zur Diskussion über die Flugrouten des BBI

Der Flughafen Berlin-Brandenburg ist das wichtigste Infrastrukturprojekt Ostdeutschlands. Die Hauptstadtregion ohne einen Flughafen ist nicht vorstellbar. Es gehört zur Wahrheit dazu, dass die brandenburgische SPD sich vor 1996 für Sperenberg und nicht für Schönfeld eingesetzt hat. Nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts für den Bau des Flughafens Schönfeld ist dieser Standort aber Realität.

Die Proteste und die Verärgerung vieler Menschen bei der Diskussion zur Festlegung der Abflugverfahren am Flughafen Berlin-Brandenburg International (BBI) sind berechtigt. Die Bürgerinnen und Bürger verlangen zu Recht lärmvermeidende Flugrouten rund um den BBI.

Das Verfahren zur Festlegung der Flugrouten muss klaren Prioritäten folgen: An erster Stelle steht die Flugsicherheit, danach die Lärmvermeidung (inkl. des Nachtflugverbotes) und an dritter Stelle die Wirtschaftlichkeit. Dies gilt sowohl für die Fluggesellschaften als auch für den Flughafenbetreiber und für die Deutsche Flugsicherung. Der Schutz der Bürgerinnen und Bürger vor Lärm muss höher gestellt sein, als die Wirtschaftsinteressen aller Beteiligten.

Die am 6. September 2010 ohne Abstimmung mit den Gesellschaftern des Flughafens BBI durch die DFS vorgelegten Routenvorschläge und die Diskussion um die Routenvorschläge haben zu erheblichem Vertrauensverlust der Bevölkerung in die Aus- und Zusagen der Politik und der Behörden geführt.

Wenn das Land Brandenburg im Streit um den Interessenausgleich mit Berlin und der DFS bestehen will, braucht es eine eindeutige Positionierung.

Dabei müssen mehrere Prämissen Beachtung finden:

Flugsicherheit

Einen vollständigen und umfassenden Schutz gibt es nicht, jedoch trägt die Verringerung des Überflugs von größeren Wohnsiedlungen zu einer Risikominimierung bei.

Lärmvermeidung

Die grundsätzliche Entscheidung muss darin liegen, eine geringstmögliche Belastung für die Bevölkerung in der betroffenen Region zu erreichen. Dort wo Menschen belastet werden, muss durch aktiven und passiven Lärmschutz und Entschädigungen abgeholfen werden.

Nachtflugverbot

Wir fordern ein generelles Nachtflugverbot von 24.00 Uhr bis 5.00 Uhr. Es darf keine Aufweichung der Regelungen bei den Nachtflügen nach § 29 b Luftverkehrsgesetz (LuftVG) geben, wie sie von der Bundesregierung aus CDU/CSU und

FDP laut Koalitionsvertrag geplant sind. Die gerichtliche Überprüfbarkeit des Routenvorschlags auf die Frage nach der Unzumutbarkeit des Fluglärms nach § 29 b Abs. 2 LuftVG ist zu gewährleisten.

Darüber hinaus fordern wir die Landesregierung auf, ein Nachtflugverbot für die Nordbahn in der Zeit von 22.00 Uhr bis 24.00 Uhr und von 5.00 Uhr bis 6.00 Uhr zu prüfen.

Vertrauensschutz / Transparenz

Die Hauptstadtregion ist nicht nur ein Wirtschaftsmotor, sondern ungebrochen auch Zuzugsregion. Diese Dynamik darf nicht verspielt werden. Viele Menschen haben auf die Informationen aus dem Planfeststellungsverfahren vertraut, als sie sich in der südlichen Randregion um Berlin angesiedelt haben. Dieses Vertrauen muss bei weiteren Festlegungen berücksichtigt werden.

Um das Verfahren zur Festlegung der Abflugrouten für alle Betroffenen transparent zu gestalten, ist eine nachvollziehbare Entscheidungsgrundlage zu den Lärmauswirkungen bezogen auf die Gesamtregion zu erstellen.

Gesundheit

Die Landesregierung wird aufgefordert bei regionalen und regelmäßigen Untersuchungen auch das Thema „Lärmauswirkung“ zu berücksichtigen. Hierdurch können neue Erkenntnisse zu den Folgen von Fluglärm gewonnen und auf dieser soliden, aussagekräftigen und unabhängigen Basis Handlungsstrategien zum besseren Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm erarbeitet werden.

Umlandzusammenarbeit des Flughafens

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens sind erhebliche Gelder für den Lärmschutz der betroffenen Anwohner zugesichert worden. Die Gewährung großzügiger passiver Schallschutzmassnahmen und Entschädigungsleistungen, ggf. einzelne Umsiedlungsmaßnahmen bei unverträglichem Lärm muss Teil der Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen sein. Die Mittel für den Schallschutz und für Entschädigungen müssen ausreichend bemessen sein. Wir sprechen uns für die Einführung des Wiener Modells (eine Abgabe des Flughafens pro Passagier am Tag als Ausgleich für die Anrainerkommunen) aus. Auf den unabhängigen Parallelflug ist weitgehend zu verzichten.

Wir fordern die Landesregierung auf, auf der Grundlage der in diesem Papier formulierten Forderungen die Arbeit der Fluglärmkommission bei der Erarbeitung der Routenvorschläge zu unterstützen.

Eine Abweichung von den Flugrouten ist erst in 40 km Entfernung und einer Höhe von 10.000 bis 12.000 Fuß zulässig.

Die Brandenburger SPD sieht es als ihre Aufgabe, Rahmenbedingungen zu schaffen, die den betroffenen Bürgerinnen und Bürgern in Brandenburg helfen. Uns ist bewusst, dass es am Ende jedoch eine Lösung geben muss, die für Berlin und Brandenburg akzeptabel ist. Dazu braucht es den Dialog.