

Rede von Thomas von Gizycki zu: Antrag "Neuer Anlauf für ein konsequentes Nachtflugverbot am Flughafen BER" (TOP 15 der 59. Plenarsitzung)

Neuer Anlauf für ein konsequentes Nachtflugverbot am Flughafen BER

Sehr verehrte Frau Präsidentin!

Liebe Kolleginnen und Kollegen!

Liebe Damen und Herren an den Bildschirmen!

Ja, auch ich hatte mich erst einmal auf die Genese dieses Volksbegehrens vorbereitet, aber das hatten wir jetzt schon ausführlich. Deshalb lasse ich das einfach jetzt hier weg. Auch darauf, dass die Ausnahmen weitgehend ausgenutzt werden und es trotz der Einschränkungen immer noch zu einer unerträglich hohen Zahl an Nachtflügen kommt, hatte unter anderem Herr Walter hingewiesen; auch dazu führe ich jetzt nicht weiter aus. Dass es sich dabei im Wesentlichen um Postflüge handelt, wissen wir inzwischen auch.

Was wissen wir noch nicht? Dass wir mit dem Entschließungsantrag diese Position unterstützen und natürlich an dem Thema weiter festhalten, versteht sich von selbst. Ich stelle mir aber die Frage: Warum können die Nachtflüge angesichts des coronabedingt drastisch gesunkenen Passagieraufkommens nicht auch tagsüber, jedenfalls solange Slots frei sind, stattfinden? „Nein, das geht nicht“, sagt die Flughafengesellschaft und erklärt, dass wegen der Umlaufpläne der Maschinen eine Verlegung der Flüge schon wegen der Verfügbarkeit des Flugzeugs nicht möglich sei. Außerdem fände ein Flug ja genau zu der geplanten Zeit statt, weil es dafür eine Nachfrage gebe, und die an den Tagesrandzeiten koordinierten Frachtflüge seien wegen der kurz getakteten Lieferketten auch zwingend notwendig und die Grundlage beispielsweise für das Onlinegeschäft. Auch darüber haben wir uns eben hier ausgetauscht.

Das mag natürlich im Sinne der Kunden, also der Airlines und der Logistiker, so sein, im Sinne der Anlieger rund um den Flughafen ist das aber sicherlich nicht. Ein Kompromiss zwischen dem wirtschaftlich Gewollten und dem gesundheitlich Erforderlichen scheint mir also dringend geboten. Immerhin gibt die Flughafengesellschaft ja zu, dass sie sich bisher gar nicht bemüht hat, tagsüber mehr Verkehr abzuwickeln; das zumindest berichtet „Der Tagesspiegel“. In der Richtung geht also noch was.

Dass Fluglärm krank macht, haben wir hier eben schon ausführlich diskutiert. Deswegen ist es nötig, hier etwas zu tun. Aber es gibt Hoffnung: Aufgrund des technologischen Fortschritts bei Triebwerken und der Aerodynamik sowie neuer Anflugverfahren werden die Flugzeuge immer leiser. So liegt der Geräuschpegel der jüngsten Modelle Airbus A 350 und Boeing 787 rund 80 % unter dem der ersten Düsentriebwerke. Und der Hersteller der weltweit am häufigsten betriebenen Flugzeugfamilien Airbus A 320 und Boeing 737 bringt gerade eine neue Generation auf den Markt, deren sogenannter Lärmteppich gegenüber den jüngsten Modellen noch einmal um bis zu 50 % kleiner ist.

Bei Rolls-Royce in Dahlewitz tüfteln derzeit rund 100 Ingenieure am Triebwerk der Zukunft; Rolls-Royce verspricht mit dem UltraFan noch weniger Lärm und Verbrauch. Geplant ist der größte Entwicklungsschritt seit der Einführung der Mantelstromtriebwerke, und zwar soll das Triebwerk so weit sein, wenn der Flughafen BER wieder seine ursprüngliche Passagierzahl erreicht hat. Bis dahin könnten diese Nachtflüge doch ruhig am Tag

stattfinden. Da ist also Licht am Ende des Tunnels. Wir können den Flughafen mit seinen Anwohnern und den Anforderungen des modernen Klimaschutzes wenigstens teilweise versöhnen.

Wir sind angetreten, dieses Land zu erneuern. Da brauchen wir jetzt auch einen wirksamen Schritt hin zu mehr Nachtruhe am Flughafen. Deswegen freuen wir uns auf die Gespräche zwischen den Landesregierungen in dieser Sache.

Ich empfehle die Zustimmung zum Entschließungsantrag.

- Herzlichen Dank.

Weiterführende Informationen

•

[Entschließungsantrag der SPD-Fraktion, der CDU-Fraktion und der Fraktion
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN](#)