

Antrag

der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Zwingende Öffentlichkeitsbeteiligung bei Anträgen der FBB GmbH auf BER-Ausbau

Der Landtag stellt fest:

Die von der FBB GmbH am 21.11.2017 für den BER vorgestellte Masterplanung 2040 sieht eine Kapazitätserweiterung am Standort Schönefeld in mehreren Schritten auf ca. 55 Mio. PAX pro Jahr vor. Eine solche Entwicklung wird durch den bestehenden Planfeststellungsbeschluss vom 13. August 2004 nicht gedeckt und stellt demgegenüber fast eine Verdopplung der Passagierabfertigung dar. Eine hierdurch deutlich zunehmende Verkehrs- und Fluglärmbelastung hätte erhebliche Auswirkungen auf die Anlieger und wird der Lage des Flughafens an seinem stadtnahen Standort nicht gerecht.

Der Landtag möge beschließen:

Die Landesregierung wird aufgefordert, über die gemeinsame obere Luftfahrtbehörde Berlin Brandenburg (LuBB) sicher zu stellen, dass Anträge der FBB GmbH über den weiteren Ausbau der Kapazitäten des BER nur über ein Planfeststellungsverfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung erfolgt. Außerdem ist dabei über die Festlegung von Lärmobergrenzen sicher zu stellen, dass auch unabhängig von einer Erweiterung der Kapazitäten des BER nicht mehr, sondern tendenziell weniger Fluglärm verursacht wird.

Jegliche Kapazitätserweiterung hat dabei aus eigener Finanzkraft der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH ohne Inanspruchnahme öffentlicher Mittel zu erfolgen.

Begründung:

Der Masterplan 2040 soll nach heutigem Stand Schritt für Schritt umgesetzt werden und daher ohne eine entsprechend umfangreiche Öffentlichkeitsbeteiligung und Umweltverträglichkeitsprüfung erfolgen.

Der Masterplan 2040 stellt einen Gesamtplan der Flughafengesellschaft zum Ausbau des BER dar. Ziele sind, gegenüber der Grundlage des Planfeststellungsbeschlusses (PFB) für den BER, eine Verdopplung der Passagierabfertigung und deutlich mehr Flugbewegungen. Die kapazitive Grundlage für die Lärmberechnungen im PFB für den BER sind 30 Mio. Passagiere und 360.000 Flugbewegungen im Jahr. Der Masterplan 2040 sieht hingegen eine Kapazität von etwa 55 Mio. Passagieren und über 400.000 Flugbewegungen im Jahr vor.

Für diese Erweiterungen sind laut Masterplan 2040 neue Abfertigungsgebäude, Veränderungen an den luftseitigen Anlagen und eine Erweiterung des Flughafengeländes (im Bereich Selchow) notwendig. Der Ausbau wird daher Auswirkungen auf Dritte außerhalb des Flughafengeländes nach sich ziehen. Zum einen wird durch die erhöhte Nutzung durch Passagieren und Mitarbeiter*innen gegebenenfalls ein Ausbau der Verkehrsanbindung - und Infrastruktur des Flughafens nötig. Zum anderen wird sich das erhöhte Luftverkehrsaufkommen durch mehr Lärm auf die Anwohner*innen auswirken.

Um diese Auswirkungen gerecht abwägen zu können, sollte die Öffentlichkeit in einem Planungsverfahren über das Gesamtvorhaben „Masterplan 2040“ beteiligt werden.

Die Notwendigkeit eines Planfeststellungsverfahrens im Falle einer Umsetzung des „Masterplans 2040“ hatten in einer Anhörung des Hauptausschusses des Berliner Abgeordnetenhauses am 9. Mai 2018 der Luftfahrtexperte Prof. Dr. Elmar Giemulla und Dr. Stefan Paetow einhellig betont.

Grundsätzlich sollten die Anwohner*innen des BER durch den Ausbau des BER aber nicht mehr, sondern tendenziell weniger Fluglärm ausgesetzt werden. Dass dies möglich ist, hat die Vereinbarung über Lärmobergrenzen am Flughafen Frankfurt/Main, trotz Kapazitätsausbau, gezeigt.

Ziel der Lärmobergrenze ist es, die Lärmbelastung auf einen für den BER festzulegenden Maximalwert zu beschränken. Der Maximalwert orientiert sich am derzeitigen erwarteten Lärmniveau im höchst belasteten Bereich. Dieses Lärmniveau soll dauerhaft nicht überschritten werden. Dazu wird die Fläche, in der die Lärmbelastung besonders hoch (Höchstbelastung) ist, begrenzt und darf in Zukunft nicht mehr wesentlich größer werden. Das wiederum liefert Anreize dafür, die Flugbewegungen leiser abzuwickeln, was der gesamten Region, auch den durch Lärm „nur“ hochbelasteten Bereichen, zugutekommt. Das Instrument der Lärmobergrenze stellt damit einen eigenen Anreiz für die Luftverkehrswirtschaft dar, alle Möglichkeiten der Lärmreduzierung zu nutzen. Um das sicherzustellen, brauchen wir eine Planung unter Öffentlichkeitsbeteiligung und festgelegte Lärmobergrenzen mit klaren Kontrollmechanismen.