

SCHALLSCHUTZ UND FLUGROUTEN

Jahrelang versuchte die Flughafengesellschaft die Vorschriften zu unterlaufen, indem sie Billigschallschutz plante und einbaute. Erst ein Gerichtsurteil zwang das Brandenburgische Infrastrukturministerium, den Flughafen zur Einhaltung des vorgeschriebenen Schallschutzniveaus zu veranlassen. Die EigentümerInnen von mehr als der Hälfte der Häuser im Tagschutzgebiet sollen anstelle baulicher Lärmschutzmaßnahmen nur eine Entschädigung von knapp einem Drittel des Verkehrswerts ihrer Immobilien erhalten. Die Bemessungsgrundlage für die Ermittlung des Verkehrswerts ist überdies zweifelhaft. Elf Jahre wurden die AnwohnerInnen auch über die Flugrouten getäuscht: Es war nie beabsichtigt, die im Planfeststellungsverfahren vorgelegten Routen umzusetzen, weil sie zu Kapazitätseinbußen führen. Der Lärmumgriff hat sich daher gegenüber der ursprünglichen Planung massiv vergrößert.

UNSERE FORDERUNGEN:

- Ehrlichkeit und Transparenz gegenüber SteuerzahlerInnen und AnwohnerInnen
- Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr umsetzen
- Schutz der Gesundheit geht vor Wirtschaftlichkeit
- Schallschutzprogramm ohne Abstriche rechtzeitig realisieren
- Deckelung des Flugbetriebs auf die vorgesehenen 360.000 Flugbewegungen im Jahr – deshalb keine dritte Start- und Landebahn
- Leistungsfähiger Bahnverkehr zur Reduzierung von Kurzstreckenflügen

FRAKTION AKTIV

Mit vielen Initiativen fordern wir im Landtag ein umfassendes Nachtflugverbot, konsequenten Schallschutz und mehr Transparenz bei den BER-Kosten. Um die Nachtruhe von 22 bis 6 Uhr durchzusetzen, muss auch die gemeinsame Landesplanung von Brandenburg und Berlin auf den Prüfstand. Mit der von uns und den bündnisgrünen Fraktionen im Bundestag und Berliner Abgeordnetenhaus beauftragten Studie zur Wirtschaftlichkeit des BER zeigen wir auf, wie die wachsenden Verluste für die öffentlichen Haushalte verringert werden können. Der BER hat nur als mittelgroßer Flughafen für das regionale Verkehrsaufkommen von Berlin und seinen engeren Verflechtungsraum eine Perspektive. Auch ein Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr ist dann ohne wirtschaftliche Nachteile möglich. Diesen Themen widmete sich auch unsere Flughafenkonferenz im Juni 2014. Wir diskutierten mit Fachleuten und der Bevölkerung zum Lärmschutz, die rechtliche Stellung der Betroffenen und die gesundheitlichen Auswirkungen von Fluglärm.

Mehr im Internet zum Thema Flughafen BER:

www.gruene-fraktion-brandenburg.de/ber

KONTAKT

Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
im Brandenburger Landtag
Alter Markt 1, 14467 Potsdam

Telefon 0331-966 1701
Fax 0331-966 1702
E-Mail info@gruene-fraktion.brandenburg.de

Diese Publikation enthält Informationen über die parlamentarische Arbeit der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und ist nicht zum Zweck der Wahlwerbung bestimmt.

V.i.S.d.P.: Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN im Brandenburger Landtag,
Frauke Zelt, Referentin für Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
Foto Innen: © Franziska Petruschke
Titelbild: © BackyardProductions - istockphoto.com
Stand: Juni 2014

Diese Publikation wurde klimaneutral produziert.



www.gruene-fraktion-brandenburg.de

NICHT SAU – BER!

**LÄRMSCHUTZ, GESUNDHEIT,
WIRTSCHAFTLICHKEIT:
WIE WEITER AM BER?**



VERKEHR

Mehrere geplatzte Eröffnungstermine und vielfachte Baukosten, versuchter Schwindel beim Schallschutz und ein nicht umgesetztes Volksbegehren für ein Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr, dazu das Desaster auf der Baustelle und das komplette Versagen an der Spitze der Flughafengesellschaft: Das größte Infrastrukturprojekt von Brandenburg und Berlin ist eine Serie von politischen Pannen.

Nach der Entscheidung, das Berliner Flughafensystem Tegel, Tempelhof und Schönefeld-Alt durch einen neuen Hauptstadt-Flughafen zu ersetzen, wurden 1994 in einem Raumordnungsverfahren drei Standorte auf ihre Tauglichkeit für den neuen Airport überprüft. Obwohl Schönefeld – vor allem wegen der dichten Besiedlung des Umfelds – dabei am schlechtesten abschnitt, entschieden sich Brandenburg, Berlin und der Bund 1996 für diesen Standort. Die Missachtung der Ergebnisse des Raumordnungsverfahrens war der Beginn einer langen Reihe von Fehlentscheidungen und Misserfolgen, die das Projekt jetzt an den Abgrund gebracht haben.

BER: DEM BEVÖLKERUNGSREICHEN STANDORT GERECHT WERDEN

Der bevölkerungsreiche Standort Schönefeld forderte seinen Tribut, der Flughafen musste genehmigungsfähig gemacht werden. Statt eines internationalen Drehkreuzes mit drei bis vier Start- und Landebahnen wurde ein mittelgroßer Verkehrsflughafen mit zwei Start- und Landebahnen für das regionale Verkehrsaufkommen von Berlin mit engerem Verflechtungsraum und einem Umsteigeanteil von 5 bis 10 Prozent beantragt und genehmigt. Die geradeaus verlaufenden, im An- und Abflug deckungsgleichen Flugrouten versprachen einen möglichst geringen Lärmumgriff – das heißt, die von Flugzeugen überstrichene Fläche wurde möglichst klein dargestellt. Den zunächst genehmigten 24-Stunden-Betrieb kassierte das Bundesverwaltungsgericht 2009 und verordnete eine Nachtruhe von 0 bis 5 Uhr mit weiteren Einschränkungen in den sogenannten Randstunden.



Der Versuch, private Investoren für den Bau und Betrieb des Flughafens am Standort Schönefeld zu gewinnen, scheiterte. Der Bau des Flughafens in Eigenregie der drei Gesellschafter Bund, Berlin und Brandenburg sollte damals noch 1,7 Milliarden Euro kosten und im Oktober 2011 fertig sein.

TERMINE, KOSTEN, KÖPFE: EINE UNENDLICHE GESCHICHTE

Ein Eröffnungstermin ist heute, im Jahr 2014, nicht in Sicht. Die Kosten für den Bau sind nicht bekannt – nur: sie steigen auf weit über 5 Milliarden Euro. Klar ist auch: Für jede Finanzspritze kommen die SteuerzahlerInnen auf. Allein die entgangenen Einnahmen und die Kosten für Unterhaltung schlagen Monat für Monat mit 35 Millionen Euro zu Buche. Das BER-Terminal wird bereits bei seiner Eröffnung zu klein sein. Dennoch träumen die BER-Verantwortlichen anscheinend weiter von einem Großflughafen und internationalen Drehkreuz. Dabei bedeuten Erweiterungen keine Verbesserung der Kostenstruktur, sondern nur eine größere Belastung aller Anliegergemeinden. Gegen den

Bau einer 3. Start- und Landebahn haben BürgerInnen im Frühjahr 2014 eine Volksinitiative gestartet. Während das Rollfeld noch auf Flieger wartet, rollen in der Flughafengesellschaft FBB Köpfe. Doch trotz mehrerer Wechsel im Aufsichtsrat und den Führungspositionen der FBB steht der Start des BER weiter in den Sternen.

HIMMLISCHE RUHE?

Mehr als 106.000 Menschen stimmten für ein Nachtflugverbot am BER von 22 bis 6 Uhr. Der Brandenburger Landtag nahm das Volksbegehren Anfang 2013 an und verpflichtete die Landesregierung zur Umsetzung. Nach einem Jahr Nichtstun scheiterte Ministerpräsident Dietmar Woidke 2014 in den Verhandlungen um das Nachtflugverbot mit Berlin. Er hatte mit einer voreiligen Offerte für eine freiwillig um eine Stunde erweiterte Nachtruhe von 5 bis 6 Uhr den Landtagsbeschluss nicht nur aufgeweicht, sondern auch ohne Not die Verhandlungsposition Brandenburgs geschwächt. Die rot-rote Regierung fährt damit das erste erfolgreiche Volksbegehren in der Geschichte Brandenburgs gegen die Wand.