Rede von Kornelia Wehlan zum Tagesordnungspunkt 6 der Landtagssitzung am 26.01.2012

Herr Präsident! Verehrte Kolleginnen und Kollegen!
Die Debatte zum Tagesordnungspunkt, den umfassenden Lärmschutz der Anwohner am Flughafen Schönefeld betreffend, steht deutlich unter dem Eindruck der heutigen Festsetzung der Flugrouten durch das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung. Mit der Kenntnisnahme der Ergebnisse macht sich eine große Ernüchterung breit. Wer die Hoffnung hatte, dass die grundsätzlichen Regelungsbedarfe des Umweltbundesamtes Eingang in die Positionierung des Bundesaufsichtsamtes finden würden, sieht sich getäuscht. Benehmensherstellung à la Bundesaufsichtsamt heißt, dass man die Vorschläge einfach ignoriert und damit ablehnt.
DIE LINKE hatte an dem heutigen Tag eine andere Erwartung. Nämlich, dass das Bundesaufsichtsamt zu grundsätzlichen Regelungsbedarfen gegenüber dem Bundesgesetzgeber Stellung nimmt. Die Facharbeit zu den Regelungsbedarfen hat das Umweltbundesamt vollumfänglich auf über 100 Seiten geleistet.
Zu Recht wurde dort das völlige Nachtflugverbot herausgearbeitet. „Nur das würde den Umständen Rechnung tragen“, so das Umweltbundesamt, „dass Fluglärm krank macht“. Zudem seien viele Bürger über Jahre den Planfeststellungsunterlagen gefolgt und davon ausgegangen, nicht betroffen zu sein. Die Rede ist von massivem Vertrauensverlust, der entstanden ist. Folgerichtig macht das Umweltbundesamt in seinem Gutachten ein „Spannungsverhältnis“ zwischen Planfeststellung und Flugrouten-Festsetzung aus.
Als grundsätzlich fatal wird die Entscheidung für den Standort im Jahr 1996 beschrieben. Ja, der Standort ist der Grund allen Übels. „Damit sei in Kauf genommen worden“, so das Umweltbundesamt, „dass eine große Anzahl“ von Bürgern künftig Fluglärm ausgesetzt ist, ohne, dass die Flugroutenplanung daran noch etwas ändern könne. Herr Genilke, die Gemeinde Blankenfelde-Mahlow ist mit An- und Abflugrouten doppelt belastet. Das ist unvernünftig, und dabei bleibe ich auch.
Im mittlerweile veröffentlichen Urteil vom Oktober 2011 zum BBI/BER ist in den Randnummern 146 bis 161 die ganze Geschichte um die misslichen Routenfestlegungen noch einmal aufgeschlüsselt und wird „der Beklagte“ gerügt: „eine Flugroutenprognose in einer Planfeststellung (muss) von realistischen Annahmen ausgehen“ (Rn 55), so das Gericht und „die Planfeststellungsbehörde (durfte) nicht davon ausgehen, dass die DFS für den unabhängigen Bahnbetrieb parallele Abflugstrecken planen würde“ (Rn 159).

Falscher stadtnaher Standort, Fluglärm der krank machen kann, eine Planfeststellung, die nicht von realistischen Annahmen für Flugrouten ausgeht, massiver Vertrauensverlust und wie reagiert das Bundesaufsichtsamt auf diese Handlungsfelder? Nicht. Gar nicht.
- Keine Empfehlung an den Bundesgesetzgeber die Verfahren zur Planfeststellung und zur Festsetzung der Flugrouten von den Beteiligungs- und Mitwirkungsrechten der Bürgerinnen und Bürger her gesetzlich zu harmonisieren. Herr Genilke, auch an dieser Stelle: Das ist mehr als unvernünftig; Rangsdorf lässt grüßen.
- Keine Empfehlung an den Bundesgesetzgeber das Nachtflugverbot für alle deutschen Flughäfen bundeseinheitlich zu regeln, mit klaren Vorgaben bei stadtnahen Flughäfen.
- Keine Empfehlung an den Bundesgesetzgeber zur Veränderung des Lärmschutzgesetzes, um die Lärmschutzwerte in den Schutzzonen für stadtnahe Flughäfen abzusenken. Der Hintergrund dazu ist ausführlich im Gutachten des Umweltbundesamtes beschrieben. Mit der problematischen Standortentscheidung für Schönefeld in einer dicht besiedelten Umgebung war von vornherein klar, dass die Betroffenenzahl durch die Flugroutenplanung nicht wesentlich verringert werden kann. Und weil das so ist, wäre eine solche Empfehlung an den Bundesgesetzgeber zur Abmilderung der Belastungen für die Anwohner mehr als geboten.

Nichts von all dem findet sich in den heutigen Festlegungen des Bundesaufsichtsamtes wieder. Und nach den Äußerungen des Bundesverkehrsministers Ramsauer erschließt sich auch warum. Schließlich ist das Bundesaufsichtsamt dem Bundesverkehrsminister unterstellt. Und dieser nahm zuerst einmal die Anwohner der Flughäfen mit in die Pflicht. Die Lärmschutzinteressen müssten zwar gewahrt werden, sagte er am Dienstagabend in Berlin bei einer Veranstaltung des Flughafenverbands ADV. „Aber unser Wohlstand ist ohne Risiken und Nebenwirkungen nicht zu haben." Diese Nebenwirkungen sind aber die Betroffenen - berechtigterweise - nicht mehr bereit zu tragen. Ich denke, auch das ist ein Signal an Politik, das man mindestens beachten sollte.

Verehrte Kolleginnen und Kollegen, Sie wissen, dass 2005 das Lärmschutzgesetz durch die damalige rot-grüne Bundesregierung geändert wurde. Hier wurden die Grenzwerte für Lärmschutzzonen abgesenkt, Lärmschutzbereiche erweitert und Verschärfungen der zulässigen Lärmpegel am Tag und in der Nacht verfügt. Die Kritiker nannten damals das Gesetz unzureichend. Beispielsweise bemängelte der BUND, dass es nur einen Minimalschutz der Flughafenanwohner geben soll, das Gesetz zur tatsächlichen Lärmminderung aber nicht beitrage und es ein Mangel sei, dass das Gesetz kein Nachtflugverbot regelt.
Das Gesetz kam damals nach einjährigem Streit zwischen dem Umwelt- und Verkehrsministerium zustande. Gegenstand waren die in Rede stehenden Mehrkosten für die Flughafenbetreiber von 600 Millionen Euro. Herr Trittin sah damals im Gesetz auch einen Faktor zur Verfahrensbeschleunigung. So würde eine Überforderung der Wirtschaft durch Übergangsregelungen bis 2011 vermieden. Der Ausbau von großen Flughäfen wie Frankfurt/Main, Leipzig, Köln oder Berlin-Schönefeld werde durch das neue Gesetz nicht erschwert. Schade, kann ich da nur sagen. Grundsätzliche Regelungsbedarfe für stadtnahe bzw. dicht besiedelte Gebiete waren damals schon gegeben.
Verehrte Kolleginnen und Kollegen, die Diskussion von damals hat uns heute eingeholt. Ein Lärmschutzgesetz, welches dem Gesundheits- und Lärmschutz gesetzlich Vorrang einräumt, würde uns unsere heutige Debatte wesentlich erleichtern.
DIE LINKE unterstützt die Intentionen der vorliegenden Anträge und verweist auf den Beschluss des Landtages im Dezember 2011 „Schutzbedürfnisse der Bürger ernst nehmen – 3. Start- und Landebahn verhindern". Wir bekräftigen die Erwartung, dass die Flughafengesellschaft alles tut, um die Akzeptanz des Flughafens bei den Umlandgemeinden und Anwohnern zu verbessern und verloren gegangenes Vertrauen zurückzugewinnen. Die aktuelle Diskussion gegen die durch die Raumordnungsbehörde des Landes Brandenburg beauflagte Durchsetzung des baulichen Schallschutzes am Tag trägt dieser Erwartung in keiner Weise Rechnung. Der Planfeststellungsbeschluss ist nicht beliebig auslegbar. Diese Erwartung ist eine, die wir heute hier über alle Fraktionen im Landtag hinweg gemeinsam formuliert haben, und ist, denke ich, ein deutliches Zeichen an die Gesellschafter und den Aufsichtsrat.
Der Landtag hat die Landesregierung bereits im Dezember 2011 aufgefordert, darauf hinzuwirken, dass ein Obmann eingesetzt wird, der bestehende Konflikte bei der Durchsetzung des Schallschutzprogramms aus der Sicht der Anwohner gegenüber der FBB moderiert und zu ihrer Lösung beiträgt. In Anbetracht des Eröffnungstermins und der aktuellen Problemlage bei der Umsetzung des Schallschutzprogramms ist hier schnelles Handeln gefordert.
- Wir erwarten von der Flughafengesellschaft, dass sie alles tut, damit vor Inbetriebnahme des BER ein umfassender Schallschutz der Anwohner gesichert ist. Das Schallschutzprogramm endet nicht, wenn eine Summe X erreicht ist, die die FBB dafür kalkuliert hat. Das Schallschutzprogramm endet dann, wenn die berechtigten Ansprüche der Bürgerinnen und Bürger erfüllt sind.

Hier unterstützen wir ausdrücklich die Herangehensweise der Landesregierung. Es ist dafür Sorge zu tragen, dass die Antragsberechtigten für Schallschutzmaßnahmen, die ab laufendem Betrieb des Flughafens BER unverschuldet keinen Schallschutz erlangen konnten, eine Entschädigung wegen gesundheitsschädigender Lärmemission erhalten. Die in Rede stehende Möglichkeit einer Lärmrente ist in die Ausschussdiskussion einzubeziehen. Der Klageweg muss den Betroffenen erspart bleiben.