

Die Belastungen durch den neuen Großflughafen in Schönefeld begrenzen

Die Lärm- und Schadstoffbelastungen durch den Flugverkehr sind für erhebliche Teile der Bevölkerung in Brandenburg nur schwer erträglich - nicht nur, aber insbesondere in der Umgebung der Flughäfen Schönefeld und Tegel. In der Umgebung des neuen Großflughafens (BBI) in Schönefeld kommen massive wirtschaftliche Belastungen durch die Wertminderung der Grundstücke hinzu.

Auch global betrachtet ist der Flugverkehr ein erhebliches Problem. Denn er trägt durch den Ausstoß von Kohlendioxid und die Wolkenbildung in großen Höhen in überdurchschnittlichem Maße zum Klimawandel bei. Daher ist es geboten, den Flugverkehr insgesamt wieder zu vermindern. Dazu setzen wir uns weiter für einen ostdeutschen Flughafenverbund mit Halle/Leipzig ein, um bestimmte Flugverbindungen für die gesamte Region gemeinsam anbieten und so den Flugverkehr in Schönefeld vermindern zu können.

Die Entscheidung für den Bau von Schönefeld als einzigen internationalen Flughafen für Berlin und Brandenburg (BBI) ist gefallen, auch wenn wir uns für eine andere Planung eingesetzt haben. Wichtig ist es nun, den Lärmschutz für die AnwohnerInnen zu verbessern. Dabei muss die Begrenzung der Auswirkungen für die AnwohnerInnen auf ein erträgliches Maß Vorrang haben vor der Wirtschaftlichkeit des Flughafenbetriebes. Der Schutz der AnwohnerInnen darf nicht der Gewinnmaximierung geopfert werden.

Im Umfeld des BBI sind entsprechend der EU-Umgebungslärmrichtlinie Lärmaktionspläne auszuarbeiten und umzusetzen. Aufgrund seiner siedlungsnahen Lage sind für Schönefeld ein absolutes Nachtflugverbot, Steilstartverfahren, Lärm mindernde Landeverfahren und Lärmkontingentierungen notwendig. Im Raum Schönefeld muss eine regelmäßige Feinstaub- und Stickoxiderfassung eingerichtet werden, um die Einhaltung der EU-Vorgaben für die Luftreinhaltung kontrollieren zu können. Eine stärkere lärm- und emissionsabhängige Spreizung der Landegebühren muss Entlastung für die AnwohnerInnen schaffen. Daneben müssen die Investoren den AnwohnerInnen Lärmschutzmaßnahmen an ganzen Gebäuden finanzieren.

Diese unabdingbaren Anforderungen des Lärm- und Immissionsschutzes zeigen, dass es unrealistisch ist, den BBI - wie im Entwurf für das Flughafenkonzept des Bundes vorgesehen - mit voller Kapazität zu betreiben. Damit erscheint auch ein wirtschaftlicher Betrieb unrealistisch. Hier zeigt sich die Unverantwortlichkeit der überzogenen Planungen des Bundes und der Länder Berlin und Brandenburg beim BBI.

Die Fehlplanungen setzen sich beim Anschluss des BBI an das Bahn- und das S-Bahnnetz fort. Sie sind ein Armutszeugnis für die Bahn, Brandenburg und Berlin. Dabei ist es erforderlich, dass der Flughafen zügig nicht nur per Autobahn, sondern auch umweltverträglich und kostengünstig mit S- und Regionalbahn erreicht werden kann, um Autoverkehr vermeiden zu können.

Vierzehn Verkehrslandeplätze sind verkehrspolitisch unsinnig. Die Betreiberkonzepte für die Geschäfts- und Sportfliegerei müssen selbsttragend sein - Zuschüsse der öffentlichen Hand darf es für Verkehrslandeplätze nicht mehr geben. Billigflieger dürfen auch in Zukunft nicht auf diese Flugplätze ausweichen können. Die Anflugverfahren bei Verkehrslandeplätzen

müssen Naturschutzbelange berücksichtigen (z.B. in Schönhagen, Teltow-Fläming). Für Wasserlandeplätze darf das Land keine Genehmigungen erteilen. Motorisierte Touristenflüge sollten aufgrund der unzumutbaren Lärmbelastung nicht möglich sein.