

DIE LINKE.

Fraktion im Kreistag Teltow-Fläming

Rede von Roland Scharp zum Tagesordnungspunkt Flugrouten am BBI am 1. November 2010 vor dem Kreistag

Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren,
der vorliegende Antrag ist notwendig, er zeigt Möglichkeiten auf den jetzt entstandenen Konflikt um die Flugrouten im Sinne der betroffenen Bürgerinnen und Bürger zu lösen und wird deshalb von unserer Fraktion befürwortet.

Gleichzeitig wird aber auch deutlich, dass eine einmal unter Ignorierung aller Bedenken getroffene Fehlentscheidung weitere Fehlentscheidungen nach sich zieht. Der so genannte Konsensbeschluss der Herren Wissmann und Diepgen (beide CDU) und Stolpe (SPD) aus dem Jahre 1996 den BBI am Standort Schönefeld zu bauen, war ein Fehler. Der denkbar ungünstigste Standort, insbesondere für die Schutzgüter Mensch und Natur, wurde politisch entschieden. Diese Standortentscheidung hat die PDS damals abgelehnt und auch für das Agieren der LINKEN heute, im Rahmen der aktuellen Debatte zu den Flugrouten, ist diese damalige Entscheidung der Grund allen Übels.

DIE LINKE hält die Standortentscheidung für das im dicht besiedelten Speckgürtel Berlins liegende Schönefeld weiterhin für falsch. Festzuhalten ist aber auch, dass mit dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 16.03.2006 die Rechtmäßigkeit des BBI bestätigt wurde. Der Forderung nach einem Baustopp des BBI kann DIE LINKE nicht folgen. Insoweit stand und steht für uns die Aufgabe, die Folgen dieser Standortentscheidung für die vom BBI betroffenen Menschen so gering wie möglich zu halten.

Da können die im Antrag formulierten Schritte helfen, die LINKE geht aber noch weiter.

Es steht außer Frage, das oberste Prinzip ist die Flugsicherheit. Daran wird niemand rütteln. Gleichbedeutend aber sind alle Möglichkeiten auszuschöpfen und Varianten zu prüfen, um die Lärmbelastung zu minimieren. Ein wirkliches „Bündnis am Boden“ muss endlich her, getragen von den Bürgerinnen und Bürgern, betroffenen Gemeinden, der Flughafengesellschaft und der

Landesregierung (Fachministerium). Lärmschutz muss zur Chefsache werden! Letztendlich wird das der Gradmesser für Politik und für die Akzeptanz des BBI in der Region sein.

Natürlich sind klar die Verantwortlichkeiten zu benennen, die Vorbereitung und Festsetzung der Flugrouten gehört in die Verantwortung des Bundes. Die Bundesebene muss diese wahrnehmen. Es ist ein Unding, dass bis heute nicht bekannt ist, an welchem Ort, in welcher Höhe, mit welcher Häufigkeit und mit welchem Lärmpegel ein Territorium real belastet ist. Das schürt Ängste und Unsicherheit. Deshalb müssen die genauen Daten auf den Tisch!

In diesem Zusammenhang gestatten Sie mir ein Zitat aus einer Presseerklärung der Schutzgemeinschaft der Umlandgemeinden Flughafen Schönefeld e.V., die das Problem der Verantwortlichkeiten treffend beschreibt:

Zitat:

„Die Schutzgemeinschaft Umlandgemeinden Flughafen Schönefeld e.V. weist ausdrücklich darauf hin, dass es nicht zu den Aufgaben der Fluglärmkommission (FLK) zählt, alternative Flugroutenvorschläge für den BBI zu entwickeln.

*Vielmehr ist die Flugsicherungsorganisation (Deutsche Flugsicherung GmbH – DFS) gemäß §32b Luftverkehrsgesetz (LuftVG) verpflichtet, der FLK über die aus Lärmschutzgründen oder zur Verringerung der Luftverunreinigung durch Luftfahrzeuge beabsichtigten Maßnahmen zu unterrichten. Bereits hieraus ergibt sich der unmissverständliche Wille des Gesetzgebers, dass die für die Sicherheit des Flugbetriebes zuständige DFS der eindeutigen Verpflichtung unterliegt, bei ihren Planungen und im Rahmen der Genehmigungsverfahren selbst dafür Sorge zu tragen, dass Lärmschutz und Umweltschutz bei der Erarbeitung von Flugrouten ein besonders hohes Gewicht beigemessen wird. Dies wird durch die Vorschriften des §1 der Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) noch untermauert, welche auch beim Betrieb eines Luftfahrzeugs eine Reduzierung des Lärms auf das für eine ordnungsgemäße Führung oder Bedienung **unvermeidbare Maß** fordert.*

Der Fluglärmkommission fällt in diesem Verfahren lediglich das Recht zu, zu den Vorschlägen der DFS Stellung zu nehmen. Sie ist darüber hinaus berechtigt, (weitere) Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung gegen Fluglärm oder zur Verringerung der Luftverunreinigung durch Luftfahrzeuge in der Umgebung des Flugplatzes vorzuschlagen, allerdings ohne einen Rechtsanspruch auf Umsetzung dieser Maßnahmen zu haben.“

Zitat Ende

Ein weiterer wirksamer Schritt wäre das Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr. Wenn klar ist, dass weit mehr als die 45.000 Einwohner im Tagschutz- und Nachtschutzbereich betroffen sind, ist

die wirtschaftliche Komponente des BBI in dieser Art unseres Erachtens nicht mehr aufrecht zu erhalten. Ein Vergleich der Landesbehörde mit der Schutzgemeinschaft Umlandgemeinden im aktuellen Klageverfahren zur Sicherung des Nachtflugverbots wäre ein richtiger Schritt.

Letztendlich könnten (mindestens) die beiden Gesellschafter – die Länder Berlin und Brandenburg, sich die Selbstverpflichtung auferlegen, den neuen Flughafen erst dann in Betrieb zu nehmen, wenn klar ist, dass die Flugrouten ein Maximum an aktivem Schallschutz für die vom Fluglärm betroffenen Menschen garantieren.

Mit diesen Forderungen befinden wir uns ebenfalls im Einklang mit der Schutzgemeinschaft.

Wenn jetzt Herr Ramsauer, ich stelle fest wieder ein Unionsmann, in einer Art verzweifelter Basta-Geste eine Rückkehr zu den vorherigen Flugrouten fordert, zeugt das nicht nur von inhaltlicher Unkenntnis (es gab bisher nur Lärmschutzkorridore und Tag- und Nachtschutzgebiete) sondern auch von erheblichen Defiziten im Demokratieverständnis und bei der Abgrenzung von Aufgabengebieten. Die Deutsche Flugsicherung ist bei der Erarbeitung ihrer Vorschläge unabhängig und nicht an Weisungen gebunden. Hier wäre ein Dialog von Herrn Ramsauer mit den betroffenen Kommunen und Bürgern sicher sehr lehrreich.

Sehr geehrte Abgeordnete,

wir stellen fest, dass schon der Ansatz der Deutschen Flugsicherung in der Reihenfolge Sicherheit, Wirtschaftlichkeit, Bürgerinteressen zu entscheiden, falsch ist. Die berechtigten Forderungen der Anwohner auf einem weitest gehenden Schutz vor Lärm, Gesundheitsschäden und Umweltverschmutzung sind vor den Faktor Wirtschaftlichkeit zu stellen. Dieser Logik folgend sprechen wir uns für die Festlegung zueinander abhängiger Starts und Landungen aus um so einen Beitrag zu aktivem Lärmschutz zu leisten.