

Beschluss des Landtages Brandenburg

Volksbegehren „Für eine Änderung des § 19 Absatz 11 des Landesentwicklungsprogrammes zur Durchsetzung eines landesplanerischen Nachtflugverbotes am Flughafen Berlin Brandenburg International (BER!)“

Der Landtag Brandenburg hat in seiner 71. Sitzung am 27. Februar 2013 zum TOP 6 folgende EntschlieÙung angenommen:

„I.

Der Landtag nimmt mit Respekt zur Kenntnis, dass die für ein Volksbegehren erforderliche Zahl der Unterschriften erstmals in Brandenburg erreicht wurde. Der Landtag bewertet das große Engagement der Bürgerinnen und Bürger sehr positiv. Das ist gelebte Demokratie. Es war richtig, dass der Landtag die Zugangsbedingungen für Volksbegehren verbessert hat.

II.

1. Die Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg braucht einen konkurrenzfähigen Flughafen, der im nationalen und internationalen Wettbewerb bestehen kann. Der neue Flughafen bleibt das zentrale Infrastrukturprojekt der Länder Berlin und Brandenburg. Er wird allein den notwendigen Flugverkehr bewältigen und mittelbar und unmittelbar viele tausend zusätzliche Arbeitsplätze schaffen - ‚gute Arbeit‘, die tausenden Familien in Brandenburg ein auskömmliches Leben ermöglicht. Die Zukunftsfähigkeit unseres Landes, der Wohlstand und die Lebenschancen der Menschen in unserem Land werden in den kommenden Jahrzehnten nicht zuletzt davon abhängen, dass in unserer Region ein moderner und leistungsstarker Flughafen existiert. Flughäfen sind heute überall auf der Welt entscheidende Motoren der wirtschaftlichen Entwicklung. Rund um große Flughäfen siedeln sich unter anderem Gewerbeparks, Logistikzentren und Unternehmen der Informationstechnologie an, ebenso Unternehmen der Luftfahrtbranche, hier bei uns bislang vor allem Rolls-Royce und MTU. Von dem schon heute erkennbaren zusätzlichen Wachstum wird ganz Brandenburg profitieren.
2. In seinen rechtlichen Rahmenbedingungen muss der Flughafen so abgesichert bleiben, dass er diese Aufgaben auch zukünftig erfüllen kann.

3. Ein Infrastrukturprojekt dieser Größe und Bedeutung bedarf der Akzeptanz möglichst vieler der Menschen, die in seinem unmittelbaren Umfeld leben. Überall in Europa zeichnen sich die Einzugsbereiche bedeutsamer Flughafenstandorte durch überdurchschnittlich wirtschaftliche Dynamik, Bevölkerungswachstum und vergleichsweise niedrige Arbeitslosenzahlen aus. Kennzeichnend für Flughafenstandorte sind allerdings zugleich auch Proteste von Anrainern beispielsweise im Hinblick auf Flächenverbrauch, Flugrouten, Fluglärm und hierbei insbesondere Nachtflüge. Die Gleichzeitigkeit von regionalem Nutzen und lokalen Nebenwirkungen ist für Flughäfen generell kennzeichnend. Dieser Zielkonflikt wird sich niemals ganz lösen lassen. Gerade deshalb kommt es darauf an, immer wieder darauf hinzuarbeiten, die aus dieser Konstellation erwachsenden Interessengegensätze so weitgehend wie nur möglich zum Ausgleich zu bringen, um ein einvernehmliches Miteinander von Flughafen und Anwohnern zu gewährleisten.

III.

Das Volksbegehren verfolgt das Ziel, im Verhandlungswege mit dem Land Berlin eine Änderung des Landesentwicklungsprogramms dahingehend herbeizuführen, dass ‚am Flughafen Berlin Brandenburg International (BER) Tagflug, aber kein planmäßiger Nachtflug stattfindet, um Lärmbetroffenheiten zu reduzieren‘.

- a) Der Landtag erwartet, dass die Landesregierung zügig entsprechende Verhandlungen mit dem Land Berlin aufnimmt. Dabei nimmt der Landtag die Einschätzung der Landesregierung zur Kenntnis, dass eine Änderung des Landesplanungsstaatsvertrages keine rechtlichen Auswirkungen auf den geltenden Planfeststellungsbeschluss hätte. Dieser ist bestandskräftig.
- b) Der Landtag ist der Auffassung, dass es allerdings nicht bei der bloßen Annahme des Volksbegehrens bleiben kann, da dadurch allein in tatsächlicher und materieller Hinsicht kein Erfolg im Sinne von weiteren Verbesserungen für die Nachtruhe der Anwohnerinnen und Anwohner erreicht werden kann. Deshalb wird die Landesregierung gebeten, sich beim Land Berlin und dem Bund als Mitgesellschaftern der Flughafengesellschaft dafür einzusetzen, dass die Betriebszeiten für planmäßige Flüge verkürzt werden. Hier ist aus rechtlicher Sicht zu berücksichtigen, dass die Planergänzung von 2009 nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts von 2011 bestandskräftig ist und einer Änderung enge Grenzen gesetzt sind, weil Interessen der Flughafengesellschaft selbst sowie eine Fülle von weiteren Unternehmen wie etwa der Fluglinien betroffen sind, die ebenfalls eigene Rechte geltend machen können. Insofern bedarf es eines Antrages der Flughafengesellschaft selbst (der wiederum nur mit Zustimmung der drei Gesellschafter möglich ist), um angesichts der Ausgangslage überhaupt eine gewisse Aussicht auf Erfolg zu haben. Auch dann dürfte ein solches Verfahren langwierig und auch voraussichtlich Gegenstand von Gerichtsverfahren sein.

- c) Der Landtag wird die Landesregierung auch weiterhin in ihrem Bemühen unterstützen, europa- und deutschlandweit ein einheitliches Nachtflugverbot für Flughäfen zu schaffen. Nur durch eine einheitliche Lösung können die erheblichen wirtschaftlichen Nachteile ausgeglichen werden, die mit einer einseitig für den Flughafen BER geltenden Nachtflugbeschränkung verbunden wären.
- d) Über diese Schritte hinaus müssen erneute und weitergehende Initiativen unternommen werden, um die Fluglärmbelästigung vor allem für das unmittelbare Umfeld, aber auch darüber hinaus noch weiter zu reduzieren. Der Landtag spricht sich daher dafür aus, dass jetzt vor allem solche Maßnahmen angegangen werden, die bis zur Eröffnung des Flughafens BER in die Tat umgesetzt werden können. Hier ist den Überlegungen verstärkt nachzugehen, die zum Betrieb des Flughafens bereits auch in der Fluglärmkommission eine Rolle gespielt haben. Denkbar ist zum Beispiel eine Übertragung des sogenannten Tegeler Modells, das für Wochenenden und Feiertage mit 8 000 Fuß größere Höhen vorschreibt, ab denen die Flugzeuge die vorgegebenen Routen verlassen können. Verbesserte Sinkflugregelungen oder auch solche von verkürzten Endanflugkorridoren sind genauso einzubeziehen wie zeitliche Benutzungsbeschränkungen für einzelne Start- und Landebahnen, entweder generell oder alternierend. Auch ein ‚Flugrouten-Switching‘ nach Münchener Vorbild sollte geprüft werden. Hierzu sollen die Landesregierung und die Flughafengesellschaft nochmals gegenüber der Deutschen Flugsicherung wie dem Bundesamt für die Flugsicherung initiativ werden.

IV.

Der Landtag Brandenburg hat bereits in der Vergangenheit mehrfach bewiesen, dass er das Schutzbedürfnis der Anwohnerinnen und Anwohner sehr ernst nimmt. Unter anderem ist in diesem Sinne zu nennen:

- Es wurde durchgesetzt, dass der planfestgestellte Schallschutz realisiert und damit das bundesweit umfassendste Lärmschutzprogramm gewährleistet wird.
- Der Bau einer dritten Start- und Landebahn wurde per Landtagsbeschluss ausgeschlossen.
- Die Deutsche Flugsicherung wurde aufgefordert, alle lärmindernden Gestaltungsmöglichkeiten auszuschöpfen und ausreichend Personal vorzuhalten, damit effektive lärmminimierende An- und Abflugrouten umgesetzt werden können.
- Es wurde ein Gesundheitsmonitoring beschlossen, damit gesundheitliche Auswirkungen des Flughafenbetriebs untersucht werden können. Besonderes Augenmerk soll dabei auf Kindern und Jugendlichen liegen.

- Der Landtag hat alle Bemühungen der Landesregierung unterstützt, um einen gerechten Ausgleich für die vom Betrieb des Flughafens ausgehenden Belastungen für die direkten Anwohner zu finden.
- Die Landesregierung wurde vom Landtag aufgefordert, auf Bundesebene alle Gesetzesinitiativen und Bestrebungen zu unterstützen, die auf einheitliche und weitergehende Nachtflugbegrenzungen gerichtet sind. Initiativen, die zu einer Aufweichung der geltenden gesetzlichen Nachtflugbeschränkungen führen, werden abgelehnt.“

Fritsch
Der Präsident