

POTSDAMER ERKLÄRUNG

VERBESSERUNG DER SITUATION DER BETROFFENEN ANWOHNER DES FLUGHAFENS BERLIN - BRANDENBURG

BESCHLOSSEN DURCH DEN LANDESVORSTAND DER CDU BRANDENBURG
AM 30. MÄRZ 2012 IN POTSDAM

Potsdamer Erklärung

Der Ausbau des Flughafens Berlin-Brandenburg ist das wichtigste Infrastrukturprojekt der Länder Brandenburg und Berlin. Mit ihm verbinden sich große Hoffnungen bzgl. der wirtschaftlichen- und verkehrlichen Entwicklung der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg. Gleichzeitig sind mit dem im so genannten Konsensbeschluss von 1996 festgelegten Standort Schönefeld erhebliche Probleme in Bezug auf die Fragen Raumverträglichkeit, Lärmschutz und Flughafenentwicklung verbunden.

Die Märkische Union möchte einen wirtschaftlichen Flughafen in Brandenburg. Dies kann jedoch nur gelingen, wenn die Bürger transparent und ehrlich in den Entwicklungsprozess mit einbezogen werden und jede Möglichkeit aktiv genutzt wird negative Folgen zu vermeiden bzw. zu verringern. Die Märkische Union versteht die betroffenen Anwohner als wichtige Partner für die zukünftigen politischen Entscheidungen und für die Entwicklung des Flughafenstandortes Brandenburg. Nur wenn der Wohlstand, die Lebens- und Umweltqualität sowie die Sicherheit auch der betroffenen Anwohner gewährleistet werden, hat dieser Flughafen eine erfolgreiche Zukunft.

Die Landesregierung ist schon lange in der Pflicht, sich für die Interessen der betroffenen Bürger einzusetzen. Das gilt auch, wenn ein Großprojekt im Sinne der Allgemeinheit umgesetzt wird und eine Minderheit dadurch Belastungen erfährt. Aber durch ihr ignoranten Verhalten und den Eindruck bewusster Täuschung hat sie das Vertrauen bei den Betroffenen verloren. Als eine gute und verantwortliche Landesregierung gilt es besser zu sein, als es das Gesetz erzwingt. Das „Auge zu und durch, solange kein Richter dazwischen geht“ der letzten linken Landesregierung ist davon meilenweit entfernt.

Deshalb fordert die Märkische Union die Landesregierung auf, alle verfügbaren kurz- und langfristigen Maßnahmen zur Verbesserung der Situation der betroffenen Anwohner des Flughafens Berlin-Brandenburg sofort bzw. nach Erarbeitung eines konkreten Zeitplans umzusetzen, außerdem muss die Landesregierung kritisch und ehrlich prüfen ob der Standort perspektivisch hergibt was sich alle versprechen. Einfach so zu tun, als gäbe es keinen künftigen Mehrbedarf und zu versprechen, dass ein Ausbau unterbleibt, ohne konkrete Alternativen zu schaffen, ist unehrlich und unsinnig.

Kurzfristige Maßnahmen zur Verbesserung der Situation der betroffenen Anwohner nach Inbetriebnahme des Flughafens Berlin-Brandenburg

I.

Bürgernähe und Transparenz

Im gemeinsamen Verständnis, dass die Weiterentwicklung der Region zu Gunsten aller hier Lebenden und Wirtschaftenden vordringliches Ziel ist und dies nur gemeinsam erreicht werden kann, hat sich die Märkische Union auf die folgenden Ziele und Maßnahmen verständigt und fordert die Landesregierung auf diese umzusetzen:

1. Der Klarstellungsantrag der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH (FBB) mit dem Ziel der Verschlechterung des Lärmschutzes wird abgelehnt: *Die eindeutig im Planfeststellungsbeschluss festgelegte 55-Dezibel-Lärmgrenze mit der Festlegung der Null Toleranz bei Überschreitungen wird umgesetzt.*

2. Einrichtung eines Forums „Flughafen und Region“ / „Koordinierungsstelle“ in Anlehnung an das Wiener Modell: *Die gemeinsame Arbeit am Interessensausgleich aller Parteien steht im Vordergrund. Vorrangige Themen sind das aktuelle Fluggeschehen, die Ausbaupläne des Flughafens und die Auswirkungen für Gemeinden und Bürger. Unter dem Dach des Forums soll der Dialog zwischen der Region, den Betroffenen, ihren Bürgerinitiativen und der Luftverkehrswirtschaft geführt werden. Das Forum dient gleichzeitig als Monitoringstelle (s.u.) und steht den Betroffenen, Bürgerinitiativen und den Gemeinden um den Flughafen als kompetenter Ansprechpartner, den sie unbürokratisch kontaktieren können, zur Verfügung: zum Beispiel für:*
 - a. *Stand der Vorbereitung / Umsetzungsplanung eigener Schallschutzmaßnahmen*
 - b. *3 Tages Info über voraussichtliche Bahnbelegung und Betriebsrichtung (App)*
 - c. *Initiativen zum aktiven Lärmschutz*
 - d. *Etc.*

Es soll informieren und in Härtefällen im Sinne der Betroffenen vermitteln. (Zum Beispiel als unabhängiger Ansprechpartner zum Schallschutzprogramm.) Dazu soll das Forum kompetent ausgestattet werden und zum Beispiel in der Lage sein, die Kostenübernahmevereinbarungen zu überprüfen.

3. Einführung einer Lärmrente: *Die Landesregierung wird aufgefordert, sich als Gesellschafter der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH für die Zahlung einer Entschädigung (Lärmrente) für diejenigen Anwohner des Flughafens Berlin Brandenburg einzusetzen, die unverschuldet nicht fristgemäß mit Inbetriebnahme des Flughafens die Ihnen zustehenden Schallschutzmaßnahmen erhalten haben. Die Entschädigungszahlung soll mit Inbetriebnahme des Flughafens beginnen und so lange erfolgen, bis die jeweiligen Schallschutzmaßnahmen korrekt umgesetzt worden sind.*

II.

Verminderung der Auswirkungen des Fluglärms in der Region (passiver Schallschutz)

Insbesondere die vom Ausbau höchstbetroffenen Anwohner des Flughafens werden nicht allein durch Maßnahmen des aktiven Schallschutzes ausreichend entlastet werden können. Hier sollen zu den bisher umgesetzten und geplanten Maßnahmen weitere Maßnahmen des passiven Schallschutzes ansetzen:

1. Einrichtung eines freiwilligen Immobilienprogramms durch den Flughafen um die Lärmschutzzonen auszuweiten und Härtefälle durch geeignete Maßnahmen (z.B. Absiedlung, Kaufangebote, etc.) zu lösen.
2. Einrichtung eines Regionalfonds für Lärmschutzmaßnahmen für die betroffenen Anwohner: *Die FBB beteiligt sich abhängig von der Zahl der Flugbewegungen an dem Regionalfonds.*

Als weiteren Bestandteil des Regionalfonds stellt die ILB Darlehen zur Verfügung.

Darüber hinaus wird das Land gebeten, eine Beteiligung der im Saldo besonders begünstigten Umlandkommunen an der Finanzierung des Regionalfonds zu erreichen, etwa in Form der Abführung von Teilen des Gewerbesteuerertrages von Unternehmen mit flughafenbezogenen Geschäftstätigkeiten. Derzeit beträfe dies die Gemeinde Schönefeld.

Beginnend schon 2012 können etwa folgende Maßnahmen mittels Zuschuss oder Darlehen aus dem Regionalfonds finanziert werden:

Private Haushalte

Zuschüsse für ergänzende passive Schallschutzmaßnahmen, orientiert an den geltenden Lärmschutzzonen, z.B.

- Verbesserte Belüftungs-/Klimatechnik sowie Dämmschutz für private Wohngebäude
- Lärmsanierung an Dachgeschosswohnungen
- Umzugskostenbeihilfen für Private
- Wintergärten

Zinsverbilligte Darlehen können von der ILB gewährt werden, etwa für

- den Wertausgleich der Differenz zwischen Entschädigung für Altobjekt und Erwerbspreis eines vergleichbaren Objektes in weniger fluglärmbelasteten Zonen,
- Zwischenfinanzierungen und Vorfälligkeitsentschädigungen,

- die Belüftung/Klimatisierung von Wohnräumen, die nicht vorwiegend zum Schlafen genutzt werden.

Öffentliche Einrichtungen

Öffentliche Einrichtungen der Art, wie sie in Regionen von über 65 Leq zum Schutz von Gesundheit und Entwicklung ab-/umgesiedelt werden müssen können auch in übrigen Bereich der Schutzzonen zusätzliche Zuschüsse erhalten, wenn diese, z.B.

- zur Sicherstellung einer hinreichenden Belüftung/Klimatisierung öffentlicher Einrichtungen (wie z.B. Schulen, Kindergärten und U3-Betreuungseinrichtungen, Krankenhäuser oder Altenheime) durch geeignete technische Einrichtungen
- für Maßnahmen zur Schalldämmwirkung in bestehenden Bauten mit besonders schutzbedürftigen Einrichtungen (Prüfung, ggf. Nachrüstung)

III.

Reduzierung des Fluglärms und der Betroffenheit durch aktiven Schallschutz

Die Landesregierung wird aufgefordert mit Vertreter von FBB, DFS, Fluggesellschaften, BARIG, BMVBS und der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt (Berlin) Maßnahmen des aktiven Schallschutzes zu entwickeln und umzusetzen. **Am effektivsten ist es, den Fluglärm dort zu reduzieren, wo er verursacht wird: direkt an der Quelle selbst.** Dieses Ziel soll mit nachstehend beschriebenen Maßnahmen in einer gemeinsamen Anstrengung beschleunigt vorangebracht werden. Alle genannten Maßnahmen sind im Rahmen eines festen Zeitplanes vorbehaltlich der Beratungen in der Fluglärmkommission und der Festlegungen des Bundesaufsichtsamtes für Flugsicherung (BAF) sowie der Genehmigungsbehörden konsequent umzusetzen:

A) erweiterter Nachtschutz:

Die Landesregierung wird aufgefordert die jetzt bestehende Nachtschutzregelung zu überprüfen. Vor dem Hintergrund der Aufforderung des Umweltbundesamtes den Nachtflug zwischen 22 und 6 Uhr zu verbieten und der erwarteten Entscheidung zur Nachtflugregelung in Frankfurt am Main ist die Märkische Union der Meinung, dass es politisch richtig wäre an einem runden Tisch die derzeitige planfestgestellte Nachtflugregelung zu überprüfen.

B) Höher fliegen:

1. Point Merge in Kombination mit konstantem Sinkflug (Continuous Descent Operations, CDO): *Einrichtung eines neuen Verfahrens, in dem die Luftfahrzeuge schon in größeren Höhen kanalisiert und im konstanten Sinkflug trichterförmig zum Endanflug geführt werden. An einem bestimmten Punkt (Merge Point), außerhalb des Berliner Autobahnringes, werden die Flugwege hintereinander aufgereiht zusammengeführt, ähnlich einem Reißverschluss; dieses Verfahren wird eine Entlastung der zukünftigen Eindrehbereiche und der Gegenanflüge bewirken. Der Vorteil liegt aber nicht nur in der Lärmreduzierung bei den Anflügen, sondern auch bei den Abflügen - wenn die Maschinen in größerer Höhe anfliegen, können die startenden Flugzeuge auch schneller an Höhe gewinnen. Point Merge soll am Flughafen Berlin-Brandenburg beschleunigt geprüft und entwickelt werden, um möglichst zeitnah zu einer Einführung zu kommen.*
2. Konstanter Sinkflug (Continuous Descent Operations, CDO): *wann immer möglich, sollen Anflüge künftig als CDO geflogen werden.*

C) Lärmpausen schaffen:

1. Bevorzugte Bahnnutzung zwischen 5 und 6 Uhr und zwischen 22 und 24 Uhr: *In Anlehnung an das Dedicated Runway Operations (DROps) Verfahren in Frankfurt am Main muss zwischen 5 und 6 Uhr und zwischen 22 und 24 Uhr zur*

Lärminderung durch eine bevorzugte Startbahnnutzung und Flugroutennutzung eingeführt werden; Dadurch kann eine planbare 6-stündige Lärmpausen für die Schwerstbetroffenen geschaffen werden.

D) Leiser fliegen:

Stärkere Spreizung der Lärmentgelte: Die FBB überarbeitet die Lärmgebührenordnung mit dem Ziel, eine weitergehende Spreizung der Lärmentgelte mit schnellstmöglicher Wirkung, jedoch spätestens zum 01.06.2013. Hierzu beabsichtigen sie, lautere Flugzeuge stärker zu belasten und Anreize für den Einsatz leiserer Flugzeuge zu setzen. Zudem dürfen überdurchschnittlich laute Flugzeuge zwischen 22 und 06 Uhr nicht starten und landen, egal ob es sich um Propellermaschinen oder strahlgetriebene Flugzeuge handelt.

Die überdurchschnittlich lauten Flugzeuge sind zu ermitteln. Die Liste ist auf Basis der Lärmesswerte eines Jahres zur durchschnittlichen Lärmbelastung eines An- bzw. Abfluges des entsprechenden Luftfahrzeuges zu erstellen. Die Berechnung wird im 1. Halbjahr des Folgejahres durchgeführt und mit Wirkung ab 1.7 werden die überdurchschnittlich lauten Luftfahrzeuge rechtlich festgeschrieben.

Freiwillige Vereinbarung zwischen Flughafen und Airlines: Über die technische Schallschutznachrüstung von Maschinen – wie in Frankfurt am Main gängige Praxis – hat auch die FBB auf die Airlines einzuwirken und diese zu drängen, das eingesetzte Fluggerät mit jeder zumutbaren Schallschutzrüstung zu versehen, die verfügbar ist.

E) Intensivierung Forschung:

Deutliche Aufstockung des Budget der Fluglärmkommission u.a für Gutachten.

F) Kontinuierliche Optimierung von Flugverfahren

Flugverfahren / Flugrouten sind kontinuierlich zu verbessern, wobei die klare Reihenfolge gilt, dass nach der Sicherheit der Lärmschutz und erst danach weitere Kriterien beachtet werden. Die Beschlusslage der Fluglärmkommission Besiedlungsbereiche und Naherholungsgebiete / Erholungsgebiete zu umfliegen, ist zu beachten. Die Möglichkeiten aus neuen technischen Verfahren insbesondere auch bei Landeanflügen sind zu nutzen. Die von der Fluglärmkommission, Betroffenen und Bürgerinitiativen ausgegebene Leitlinie, jeden vermeidbaren Überflug innerhalb des Berliner Autobahnringes zu vermeiden bzw. diese so kurz als möglich zu gestalten, ist zu beachten.

G) Lärmmonitoring:

2. Monitoring: Sowohl die Einhaltung von Flugwegen und Flughöhen als auch die „noise performance“ der verschiedenen Fluggesellschaften werden einem umfassenden Monitoring unterzogen, letzteres auf der Basis von Lärmess-Ergebnissen. Durch die periodische Veröffentlichung der Ergebnisse wird ein weiterer Anreiz für lärmarmes Fliegen geschaffen. Die Monitorings werden durch das UBA und das MUGV sowie durch das Forum „Flughafen und Region“ / Koordinierungsstelle permanent erfolgen.

- 3. Aufbau eines Systems von Messstellen um zeitnah den tatsächlichen Fluglärm in der Region zu erfassen zu können.*
- 4. Festlegung von Sanktionen bei festgestellten Überschreitungen von Grenzwerten*

Die Landesregierung und die Flugwirtschaft werden aufgefordert den Fluglärm bzw. die Betroffenheit gegenüber dem für 2015-2020 prognostizierten Wert deutlich zu reduzieren. Die Reduzierung des Fluglärms bzw. der Betroffenheit werden in diesem Sinne als ein permanenter Prozess verstanden, zu dem sich Luftverkehrswirtschaft und Landesregierung verpflichtet fühlen. Die Märkische Union fordert die Landesregierung auf bis zum Ende des Jahres einen Vorschlag zur Umsetzung der Maßnahmen auszuarbeiten, der die Betroffenheit der Bevölkerung ausreichend berücksichtigt und der im Einklang mit dem Planfeststellungsbeschluss steht.

Langfristige Maßnahmen zur Verbesserung der Situation der betroffenen Anwohner nach Inbetriebnahme des Flughafens Berlin-Brandenburg

Die Landesregierung wird aufgefordert, unverzüglich ein Konzept für eine zu erwartende Erweiterung der Luftverkehrskapazitäten für die Region Berlin-Brandenburg vorzulegen. Darin soll insbesondere geklärt werden, wie sich der Luftverkehr entwickelt und wann die Kapazitätsgrenze erreicht ist.

1. Abkehr vom Single Airport Konzept: *Durch die aktuelle Beschlusslage, eine Kapazitätsausweitung über die bestehende 2. Start- und Landebahn hinaus auszuschließen, ergibt sich bei den gegenwärtigen Wachstumsprognosen zwangsläufig eine Abkehr vom Single Airport Konzept.*
2. Bis zur Vorlage dieses Konzeptes darf es keine endgültigen Entscheidungen zur Nachnutzung potenzieller Ergänzungsstandorte geben.