



OV Kleinmachnow, OV Michendorf, OV Schwielowsee, OV Stahnsdorf, OV Teltow, OV Werder, UBV Potsdam-Mittelmark

Antrag für den Unterbezirksparteitag der SPD Potsdam-Mittelmark am 17.09.2011

Landesentwicklung, Infrastruktur und Verkehr

Der Unterbezirksparteitag der SPD Potsdam-Mittelmark möge den folgenden Antrag beschließen und zum Landesparteitag der SPD Brandenburg weiterleiten.

Die SPD-geführte Landesregierung und die Landtagsfraktion werden aufgefordert unverzüglich darauf hinzuwirken, dass das im Planergänzungsbeschluss „Lärmschutzkonzept BBI“ vom 20. Oktober 2009 für die Zeit von 23.30 Uhr bis 5:30 Uhr ausgesprochene grundsätzliche Nachtflugverbot auf die Zeit von 22:00 Uhr bis 6:00 Uhr ausgeweitet wird und dass bewohnte und touristische Gebiete bei An- und Abflügen verbindlich umflogen werden. Ferner ist die Notwendigkeit eines unabhängigen Parallelbetriebes zu prüfen. Die Empfehlung der Fluglärmkommission vom 9. Mai 2011 mit der Flugroute auf der Nordbahn in Richtung Westen geradeaus bis außerhalb des Autobahnringes (mit einer Umfliegung Ludwigsfeldes) und sodann außerhalb des Autobahnringes und westlich der Autobahndreiecke Potsdam und Werder (sog. Variante 8) ist umzusetzen. Ähnliche Flugrouten sollen auch für die Anflüge gelten, wobei in jedem Fall das sogenannte CDA-Verfahren (Continuous Descent Approach) verbindlich festzuschreiben ist. Die Flugverfahren müssen bis zu einer Entfernung von 40 km und bis zu einer Höhe von mindestens 10.000 Fuß verbindlich sein (siehe Landesvorstandsbeschluss vom 10. Januar 2011). Zusätzlich sind alle lärmindernden Gestaltungsmöglichkeiten bei den An- und Abflügen auszuschöpfen (siehe Matthias Platzeck in der PNN vom 14. Mai 2011). Des Weiteren soll eine Abgabe pro Ticket nach dem „Wiener Modell“ eingeführt werden, die zweckgebunden den am stärksten vom Fluglärm betroffenen Gemeinden zur Verfügung

gestellt wird, um Lärmschutzmaßnahmen und in Extremfällen Umsiedlungsmaßnahmen zu ergreifen.

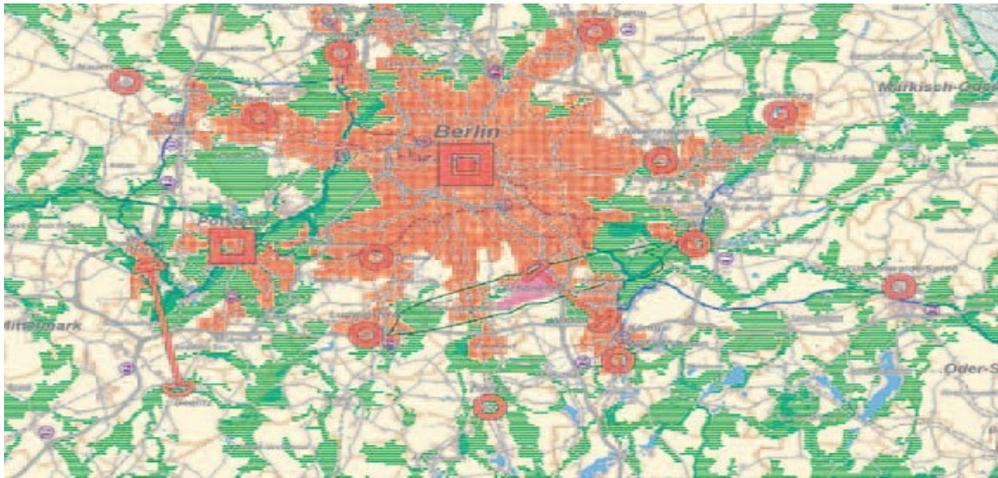
Begründung:

Die Entscheidung für Schönefeld war die Entscheidung für einen begrenzten Standort

1996 verständigten sich der Bundesminister für Verkehr, der Regierende Bürgermeister von Berlin und der Ministerpräsident des Landes Brandenburg nach langjährigen Abstimmungsgesprächen auf den Standort Schönefeld. Der damalige Ministerpräsident Manfred Stolpe hat im Interview mit der Berliner Zeitung am 26. Mai 2011 die Entscheidung als einer „Kapitulation“ gleichkommend bezeichnet. Man habe damals den Flughafen von sechs auf zwei Start- und Landebahnen verkleinert. Damit habe man den entscheidenden Standortvorteil für Sperenberg beseitigt. Sperenberg sei ein Standort für 100 Jahre gewesen. Der Flughafen BBI wurde hingegen „begrenzt“ geplant: Nach der Planaussage des Landesentwicklungsplans Flughafenstandortentwicklung (LEP FS) ist der Flughafen Berlin-Schönefeld zur Deckung des nationalen und internationalen Luftverkehrsbedarfs der Länder Berlin und Brandenburg weiterzuentwickeln. Nach dem Planfeststellungsbeschluss sollte der für die Region Berlin/Brandenburg ermittelte Verkehrsbedarf bei einem Umsteigeverkehr von höchstens 10% gedeckt werden.

Kein internationales Drehkreuz

Wer damals begrenzt geplant hat, weil er die Stadtnähe gesucht hat, darf sich heute nicht beschweren, wenn er keinen Großflughafen bekommt. Der Flughafen liegt mit seinen An- und Abflugrouten quer zu den in Nord-Süd-Richtung verlaufenden vier wichtigsten Siedlungsachsen Brandenburgs. Die wirtschaftlich stärkste Region Brandenburgs und zugleich eine der reizvollsten darf nicht verlärmert werden. Deswegen fordert der UB Potsdam-Mittelmark: Kein internationales Drehkreuz! Kein Großflughafen!



## Landesentwicklungsplan Berlin – Brandenburg (LEP B-B)

### Kein Nachtflug

Die Start- und Landebahnen des Flughafens BBI zielen unmittelbar auf das wenige Kilometer entfernte Blankenfelde-Mahlow bzw. die gedachte Verlängerung der Start- und Landebahnen führt unmittelbar an Schulzendorf und Eichwalde vorbei. Die Lärmbelastungen für diese Anrainergemeinden sind unzumutbar. Hier herrscht unbedingter Handlungsbedarf. Dementsprechend hat das Bundesverwaltungsgericht den Flughafen BBI nur mit der Auflage eines Nachtflugverbots zugelassen. Das Nachtflugverbot legt die Landesregierung nach ihrem eigenen(!) Ermessen fest. Die vom Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung am 20. Oktober 2009 erlassene eingeschränkte Regelung, die nur ein Nachtflugverbot zwischen 23.30 Uhr und 5:30 Uhr vorsieht, kann jederzeit verschärft werden, da sie aufgrund mehrerer vor dem Bundesverwaltungsgericht anhängiger Klagen noch nicht rechtskräftig ist. Sie kann auch deshalb verschärft werden, weil BBI noch nicht befliegen wird und daher noch kein schutzwürdiges Vertrauen der Fluggesellschaften entstanden ist. Bei der zu erlassenden Neuregelung dürfen lediglich einige Ausnahmen für das Starten oder Landen von verspäteten oder verfrühten Flügen, deren planmäßige Ankunfts- oder Startzeit vor 22:00 Uhr oder nach 6:00 Uhr liegt, vorgesehen werden. Ein Airbus A 380 verursacht in Blankenfelde einen Einzelschallpegel von 97 dB (A) (Quelle, Abschätzung der Fluglärmbelastung, MIL, 1. November 2010). Das entspricht dem Lärm eines vorbeirasenden Güterzuges in 5m Entfernung. Wir fordern: Das Nachtflugverbot muss zum Schutze der Kinder und Jugendlichen in Blankenfelde-Mahlow, Schulzendorf, Eichwalde und zum Schutz aller Menschen in den Landkreisen Dahme-Spreewald, Teltow-Fläming, Potsdam-Mittelmark und in den Städten Berlin und Potsdam ohne wenn und aber von 22-6 Uhr gelten.

Lärm reduzieren und den Empfehlungen der Fluglärmkommission folgen

In der Sitzung vom 9. Mai 2011 hat sich die Fluglärmkommission dafür ausgesprochen, die Flugroute auf der Nordbahn in Richtung Westen geradeaus bis außerhalb des Autobahnringes (mit einer Umfliegung Ludwigfeldes) und sodann außerhalb des Autobahnringes und westlich der Autobahndreiecke Potsdam und Werder zu führen (sog. Variante 8). Die Flugrouten sollen bis zu einer Höhe von 10.000 Fuß verbindlich sein. Ministerpräsident Matthias Platzeck hat gefordert diese Empfehlungen umzusetzen. Zusätzlich müssen die Flugverfahren auch bis zu einer Entfernung von 40 km verbindlich sein, da andernfalls andere von der Fluglärmkommission abgelehnte Flugrouten befliegen werden könnten. Dies würde die Stadt Potsdam, die Gemeinden Teltow, Kleinmachnow und Stahnsdorf, die Havelseen-Gemeinden und den Berliner Südwesten von Fluglärm verschonen. Zwar werden die Flugrouten durch das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung durch Rechtsverordnung festgelegt. Wir fordern die Landesregierung jedoch auf, sich über ihre Vertreter im Aufsichtsrat dafür einzusetzen, dass die Flughafengesellschaft als Betreiber des Flughafens auf entsprechende Flugrouten hinwirkt. Die Flughafengesellschaft steht im ausschließlichen Eigentum der Länder Brandenburg, Berlin und der Bundesrepublik. Infrastrukturpolitische und gesundheitspolitische Erwägungen können, ohne Rücksicht auf privates Kapital nehmen zu müssen, umgesetzt werden.



Empfehlung der FLK (rot) – Vorstellung der DFS (blau) Quelle: Gemeinde Kleinmachnow

Ausgleich für die am stärksten betroffenen Gemeinden

Der gewählte Standort für den Flughafen BBI in Schönefeld ist verantwortlich für eine starke Belastung der direkt vor den Start- und Landebahnen liegenden Gemeinden. Die vom Flughafenbetreiber aufgewendeten Mittel sind nicht ausreichend, um den dort wohnenden Menschen einen möglichst großen Lärmschutz zu gewährleisten. Die Ticketabgabe nach dem „Wiener Modell“ soll den Gemeinden in zweckgebundener Form die finanziellen Mittel zur Verfügung stellen, um erweiterte Lärmschutzmaßnahmen und in Extremfällen auch

Umsiedlungsmaßnahmen durchzuführen. Insbesondere für Schulen, Kindertagesstätten, Krankenhäuser und Senioreneinrichtungen sind solche Maßnahmen in hohem Maße erforderlich.

Sicherheit geht vor!

Das Havarierisiko durch abstürzende Flugzeuge ist zwar gering, aber es existiert! Abstürze über dicht besiedeltem Gebiet mit schwerwiegenden Folgen ereignen sich von Zeit zu Zeit. Auch dies spricht dafür, den An- und Abflugverkehr für BBI soweit wie möglich außerhalb des Autobahnringes zu führen. Damit wäre auch die zusätzliche Gefährdung der Bevölkerung durch den Überflug des gänzlich ungesicherten Forschungsreaktors Wannsee vom Tisch.