



Lärmschutz am BER konsequent umsetzen und Schutz der Anwohnerinnen und Anwohnern verbessern

Rede von Dagmar Enkelmann, 28. Juni 2013

Flughafen BER, Planfeststellungsbeschluss, Lärmgrenzwerte, Gesundheitsschutz

Beim Pleiten-, Pech- und Pannen-Airport BER erleben wir jetzt ein neues Kapitel. Schuld an dem Desaster sind nicht mehr Fehlplanungen, falsche politische Entscheidungen oder Aufsichtsräte, die lieber wegwahlsahen. Nein, Schuld sollen jetzt die Bürgerinnen und Bürger sein, genau gesagt: die Demokratie. Mit erstaunlicher Unverfrorenheit erklärte Finanzminister Schäuble jüngst, die Bürgerinnen und Bürger hätten einfach zu viele Wünsche beim Lärm- und Gesundheitsschutz. Der Chef des Hauptstadtflughafens schrieb in dieser Woche im „Handelsblatt“, bei Großprojekten dürften wir uns „kein X für ein U vormachen“.

Nein, auch wir meinen, wir sollten besser bei den Tatsachen bleiben. Wer hat denn versucht, wem beim BER ein X für ein U vorzumachen? Waren das die Bürgerinnen und Bürger selbst? Nein. Nehmen wir zum Beispiel den Skandal um das Baufeld Ost. Der

Ankauf von Flächen für eine Flughafenerweiterung 1992 kostete die öffentliche Hand damals – umgerechnet – mindestens 200 Millionen Euro. Dann wurden sie für die Flughafenplanung gar nicht gebraucht. Haben sich die Bürgerinnen und Bürger etwa gewünscht, das Land Brandenburg soll wertlose Flächen kaufen?

Oder nehmen wir das Raumordnungsverfahren zum heutigen BER-Standort. Bei diesem fiel Schönefeld glatt durch. Wie es dennoch zum politischen Entscheid für Schönefeld kam, konnten weder die Untersuchungsausschüsse des Landtags Brandenburg noch der laufende Berliner Untersuchungsausschuss aufklären. Klar ist nur: Die Bürgerinnen und Bürger waren daran nicht beteiligt. Trotz massiver Proteste entschied man über ihre Köpfe hinweg.

Auch die Bundesregierung machte sich lange ein X für ein U vor. Im Januar 1994 veranschlagte sie in ihrer Antwort auf eine von mir initiierte Kleine Anfrage zum „Projekt Großflughafen Berlin-Brandenburg“ 1994 – nachzulesen in der Drucksache 12/6547 – für 2010 ein Passagieraufkommen für den BER von 21 Millionen bis 25 Millionen. Weiter betonte die Bundesregierung damals, der Flughafen sei vor allem für den Raum Berlin-Brandenburg gedacht, und die „überregionale Drehkreuzfunktion“ sei untergeordnet. Die „verkehrs- und kostengünstigste Anpassungsmöglichkeit“, heißt es, sei der stufenweise Ausbau von Berlin-Schönefeld. Dieses Konzept wurde dann allerdings vom Bund in den Wind geschlagen. Bis heute träumt man von einem internationalen Drehkreuz für bis zu 40 Millionen Passagiere. Sind die Bürgerinnen und Bürger an diesem Wolkenkuckucksheim schuld? Nein.

Oder nehmen wir das Desaster um die mehrmals verschobene Eröffnung. Unterlagen aus dem Verkehrsausschuss des Bundestages belegen: Schon

vor Weihnachten 2011 ist klar gewesen, dass der notwendige vollautomatische Brandschutz nicht rechtzeitig zum ursprünglichen Eröffnungstermin 3. Juni 2012 fertig sein würde. Die Rote Ampel aber ging bei den Verantwortlichen erst Monate später an. Bis kurz vor Ultimo versuchten sie – wider besseres Wissen –, die Eröffnung auf Biegen und Brechen durchzuziehen. Die Brandschutztüren des neuen Großflughafens sollten von 700 „Brandportiers“ per Hand gesteuert werden. Was wie ein Witz anmutet, wurde allen Ernstes in Erwägung gezogen.

Haben die Bürgerinnen und Bürger mit ihren Wünschen die Brandschutzanlage außer Gefecht gesetzt? Nein.

Man muss sich das nur einmal vorstellen: Zum ersten Mal in der Geschichte der Bundesrepublik klagten Bürgerinnen und Bürger sowie betroffene Gemeinden beim Lärmschutz nicht gegen, sondern auf Einhaltung eines Planfeststellungsbeschlusses. Und sie setzten sich am Ende vor Gericht durch. Alles klar, nimmt man dann als Bürgerin oder Bürger an. Aber weit gefehlt.

Anstatt das Urteil des Oberverwaltungsgerichts auf Punkt und Komma umzusetzen, wird es vom Geschäftsführer des Flughafens infrage gestellt. Erneut sollen Wirtschaftlichkeit und Gewinne vor Lärm- und Gesundheitsschutz gehen. Das ist nicht zu akzeptieren.

Wer aus dem Desaster nunmehr den Schluss zieht, es sei genug mit Lärmschutz und Bürgerbeteiligung, begeht den nächsten groben Fehler und sorgt für weitere Verzögerungen und Kosten. Umgekehrt wird ein Schuh daraus: Die berechtigten Forderungen der Bürgerinnen und Bürger sind endlich umzusetzen. Für die Linke führt kein Weg daran vorbei, den Grenzwert von 55 Dezibel am BER ohne Wenn und Aber anzuerkennen und umzusetzen. 55 Dezibel am Tage

sind für uns übrigens auch der Grenzwert, der bundesweit an neuen Flughäfen gelten soll. Nachts sollen 45 Dezibel im Wesentlichen nicht überschritten werden. Für bestehende Flughäfen verlangen wir 60 Dezibel am Tage bzw. 45 Dezibel nachts. Selbstverständlich gilt es überall, den Schallschutz auf Heller und Pfennig auszufinanzieren.

Den Bürgerwillen anzuerkennen bedeutet für uns auch, das erfolgreiche Brandenburger Volksbegehren für ein umfassendes Nachtflugverbot umzusetzen. Daran kommt auch der Anteilseigner Bund nicht vorbei.

Dafür hat die Brandenburger Landesregierung mit ihrem entschlossenen Bekenntnis zu umfassenden Lärmschutz gesorgt. Es liegt jetzt am Bund, ob diese rot-rote Forderung in der Gesellschafterversammlung mehrheitsfähig wird und entsprechende Beschlüsse gefasst werden. Der Bund entscheidet nunmehr, ob von der Flughafengesellschaft weiter ein Konfrontationskurs gefahren oder endlich auf die Menschen in der Region zugegangen wird. Dabei sollten alle Verantwortlichen inzwischen eine einfache Lektion gelernt haben: Der Flughafen braucht nicht nur eine funktionsfähige Infrastruktur, sondern auch ein friedliches Miteinander im Umfeld. Wann wird dem Schallschutzprogramm endlich das gleiche Gewicht beigemessen wie der Inbetriebnahme des Flughafens? Wie vieler Klagen und Volksbegehren bedarf es noch, bis sich der Bund den Initiativen Brandenburgs anschließt und der anerkannte Lärmschutz endlich auf den Weg kommt?

□

Der Bund ist jetzt am Zug. Das haben wir in unserem Antrag klar und deutlich aufgezeigt. Nur mit einer entschlossenen Mehrheit in der Gesellschafterversammlung können die Verhältnisse in der FBB endlich wieder geradegerückt werden.

Man hatte in den letzten Monaten viel zu oft den Eindruck, dass hier der Schwanz mit dem Hund wedelt. Bestes Beispiel ist das Gerede Hartmut Mehdorns über eine dritte Start- und Landebahn. Das hat nicht nur die Bürgerinnen und Bürger verunsichert, sondern ist schon als Provokation gegenüber dem Aufsichtsrat aufzufassen. Es darf daran erinnert werden, dass Rot-Rot in Brandenburg den Bau einer weiteren Bahn kategorisch ausgeschlossen hat.

Um es für alle Beteiligten noch einmal auf den Punkt zu bringen: Erst wenn der Flughafen wirklich ein guter Nachbar ist, kann er auch wirtschaftlich erfolgreich sein. In diesem Sinne muss jetzt alles getan werden, um den Menschen in der Region Berlin-Brandenburg ihren rechtmäßigen Schallschutz zukommen zu lassen und für eine ungestörte Nachtruhe zu sorgen.