

1  
2  
3 **Antrag der SPD-Rangsdorf an den Unterbezirksparteitag**  
4  
5

6 **Der SPD-Unterbezirksparteitag möge den folgenden Text zur Weiterleitung an den**  
7 **SPD-Landesparteitag beschließen:**  
8  
9

10 **BBI: Vorrang für Lärmschutz und Gesundheit**  
11

12 Zu einer Hauptstadtregion gehört eine leistungsfähige Infrastruktur. Und ein internationaler  
13 Flughafen ist für die Region in der er entsteht selbstverständlich immer auch ein wichtiges  
14 Infrastrukturprojekt. Die Erkenntnis, dass der Standort Schönefeld gegenüber Sperenberg  
15 definitiv eine falsche Entscheidung war, hat sich im Laufe des letzten Jahres durchgesetzt –  
16 aber sie kommt zu spät: mit dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts für den Bau des  
17 Flughafens Schönefeld muss dieser als Realität hingenommen werden.  
18

19 Für die Anwohner der Umlandgemeinden nicht hinzunehmen ist hingegen, dass die mit dem  
20 Flughafen verbundene Verlärmung ihrer Wohn- und Lebenswelt im „Wildwuchs“ entsteht,  
21 überspitzt formuliert, eher an den Wahlkampfinteressen einzelner Politiker orientiert als an  
22 der täglichen Nachtruhe einiger Hunderttausend Menschen.  
23

24 Die Proteste und die Verärgerung dieser Menschen bei der Diskussion zur Festlegung der  
25 An- und Abflugverfahren am Flughafen Berlin-Brandenburg International BBI sind nicht nur  
26 verständlich, sie sind auch berechtigt. Die Bürgerinnen und Bürger verlangen zu Recht Lärm  
27 vermeidende Flugkorridore. Und es darf beim Lärmschutz keine Bürgerinnen und Bürger  
28 erster und zweiter Klasse geben.  
29

30 Das Verfahren zur Festlegung der Flugkorridore muss klaren Zielen folgen: An erster Stelle  
31 steht die Flugsicherheit. Dann folgen Lärmvermeidung und Nachtflugverbot. Die  
32 Wirtschaftlichkeit des Flughafens darf bei der Festlegung der Flugverfahren kein vorrangiges  
33 Ziel sein. **Die Interessen der Bürgerinnen und Bürger rund um den BBI müssen höher**  
34 **gestellt sein, als die der Wirtschaftsunternehmen, zu denen nicht zuletzt der Flughafen**  
35 **selbst gehört.**  
36

37 Der Verunsicherung in der Bevölkerung, die seit dem 6. September 2010 besteht, als ohne  
38 Abstimmung mit den Gesellschaftern des Flughafens BBI die DFS erste Routenvorschläge  
39 vorgelegt hat, ist bis heute politisch nicht begegnet worden. Die Landespolitik positioniert  
40 sich nicht eindeutig und unmissverständlich und verstärkt damit den Vertrauensverlust, den  
41 es insbesondere bei den Menschen und in den Gemeinden gibt, denen ein Jahrzehnt lang  
42 „Nichtbetroffenheit“ attestiert, zumindest aber suggeriert worden war.  
43

44 Wenn das Land Brandenburg jedoch im Interessenausgleich mit Berlin und der DFS  
45 bestehen will, braucht es eine klare Positionierung.  
46

47 **Flugsicherheit**  
48

49 Einen vollständigen und umfassenden Schutz gibt es nicht, jedoch trägt die Verringerung des  
50 Überflugs größerer Wohnsiedlungen zur Risikominimierung bei.  
51

52 **Lärmvermeidung**  
53

54 Die grundsätzliche Entscheidung muss darin liegen, eine geringstmögliche Belastung für die  
55 Bevölkerung in der betroffenen Region zu erreichen. Dort wo Menschen belastet werden,  
56 muss durch aktiven und passiven Lärmschutz und durch Entschädigungen abgeholfen  
57 werden.  
58  
59  
60

61

## 62 **Nachtflugverbot**

63

64 Generelles Nachtflugverbot vom 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr. Die gerichtliche Überprüfbarkeit des  
65 Rotenvorschlags auf die Frage nach der Unzumutbarkeit des Fluglärms nach § 29 b Abs. 2  
66 LuftVG ist zu gewährleisten.

67

## 68 **Vertrauensschutz / Transparenz**

69

70 Die Hauptstadtregion ist nicht nur ein Wirtschaftsmotor, sondern ungebrochen auch  
71 Zuzugsregion in einem Land, das darüber hinaus von Bevölkerungsrückgang  
72 gekennzeichnet ist. Diese Dynamik darf nicht verspielt werden. Viele Menschen haben auf  
73 die Informationen aus dem Planfeststellungsverfahren vertraut, als sie sich in der  
74 Randregion um Berlin angesiedelt haben. Sie haben auf die getroffenen Entscheidungen  
75 vertraut. Dieses Vertrauen muss bei weiteren Festlegungen besonders berücksichtigt  
76 werden.

77

78 Um das Verfahren zur Festlegung der An- und Abflugrouten für alle Betroffenen transparent  
79 zu gestalten, ist eine nachvollziehbare Entscheidungsgrundlage zu den Lärmauswirkungen  
80 bezogen auf die Gesamtregion zu erstellen.

81

## 82 **Wirtschaftlichkeit**

83

84 Bei den wirtschaftlichen Interessen sind nicht nur die der Fluggesellschaften zu betrachten.  
85 Die Interessen der Bürgerinnen und Bürger müssen im Interessenausgleich höher bewertet  
86 werden. Zur Wirtschaftlichkeitsbetrachtung gehört auch die Frage nach den Kosten für den  
87 Lärmschutz. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens sind erhebliche Gelder für den  
88 Lärmschutz der betroffenen Anwohner zugesichert worden. Dieser Topf müsste bei einer  
89 erheblichen Abweichung von den im Planfeststellungsverfahren festgelegten Routen neu  
90 gefasst werden. Die Gewährung großzügiger passiver Schallschutzmassnahmen und  
91 Entschädigungsleistungen sowie Umsiedlungsmaßnahmen bei unverträglichem Lärm  
92 müssen finanziert werden und Teil der Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen sein. Die Einführung  
93 des Wiener Modells (eine Abgabe des Flughafens pro Passagier am Tag als Ausgleich für  
94 die Anrainerkommunen) muss geprüft werden. Auf den unabhängigen Parallelflug ist zu  
95 verzichten, wenn er der Hinderungsgrund für die verträgliche Routengestaltung  
96 entsprechend der oben aufgeführten Bedingungen ist. Eine Drehkreuzfunktion erhält der  
97 Flughafen BBI entsprechend der früheren Erklärungen der Betreiber nicht. Planungen für  
98 eine dritte Startbahn lehnt die SPD kategorisch ab.