

Unterstützen Sie die Volksinitiative "Für eine Änderung des § 19 Abs. 11 des Landesentwicklungsprogramms zur Durchsetzung eines landesplanerischen Nachtflugverbots am Flughafen Berlin Brandenburg International (BER)"!

NACHTFLUG STÖRT DEN SCHLAF UND GEFÄHRDET DIE GESUNDHEIT:

Das Umweltbundesamt bewertet den wissenschaftlichen Erkenntnisstand aufgrund einer aktuellen Studie aus dem Jahr 2010:

„Für Herz- und Kreislauferkrankungen ist nachgewiesen: Im Vergleich zu Personen, die keinem Fluglärm ausgesetzt sind, steigt das Erkrankungsrisiko betroffener Personen mit zunehmender Fluglärmbelastung. Auch bei psychischen Erkrankungen findet sich ein relevanter Befund: Bei Frauen sind die Erkrankungsrisiken für Depressionen signifikant erhöht.

Diese Ergebnisse stehen im Einklang mit der vorausgegangenen „Arzneimittelstudie“ des UBA, die höhere Medikamentenverschreibungen bei Personen nachwies, die nächtlichem Fluglärm ausgesetzt sind. Eine große Studie im Umfeld verschiedener europäischer Flughäfen (HYENA-Studie) aus dem Jahr 2008 stellte ebenfalls fluglärmbedingte Gesundheitsrisiken fest: Personen, die verstärkt vom Nachtfluglärm betroffen sind, weisen häufig höhere Blutdruckwerte auf, als Menschen in ruhigeren Wohngebieten.“

Auch das Bundesverwaltungsgericht hat sich eindeutig dazu bekannt, dass eine Gesundheitsgefährdung von Lärmbetroffenen unterbleiben muss (Urteil vom 21.3.1996 Az.4 C 9.95):

„Diese Verpflichtung trifft ihn [den Staat, Anm. der Verf.] erst recht, wenn der Eingriff auf seinem eigenen Verhalten beruht. Dabei kann sich der Staat nicht ohne weiteres mit vorhandenen Erkenntnisdefiziten „entschuldigen“. Dies ist bereits dann nicht zulässig, wenn die Risiken einer Gesundheitsbeeinträchtigung bereits als solche bekannt sind. Die Gesundheitsschädlichkeit muß nicht erst bewiesen werden, um eine Regelungspflicht des Staates auszulösen. Auch Gesundheitsgefährdungen – werden sie erkannt oder als im Risikobereich liegend für hinreichend wahrscheinlich angesehen – verpflichtet zu Handeln. Auch hier mögen vielfache Erkenntnisdefizite bestehen. Der Staat muss ihnen – etwa bei der Festsetzung von Grenzwerten – durch Sicherheitsmargen zu begegnen suchen.“

Dennoch hält die Brandenburgische Landesregierung im Planergänzungsverfahren für den Flughafen Schönefeld bis zu 113 Flüge in einer Nacht für zulässig. Hiergegen sind Klagen vor dem Bundesverwaltungsgericht eingereicht. Die Brandenburgische Landesregierung fühlt sich durch ihre eigene gesetzliche Regelung im § 19 Abs. 11 Landesentwicklungsprogramm, (LePro), die für die Länder Berlin und Brandenburg gilt, in ihrem großzügig nachtflugfreundlichen Handeln zum Nachteil der vom nächtlichen Fluglärm gepeinigten Bevölkerung bestätigt.

Die Volksinitiative wendet sich gegen diese gesetzliche Regelung und zwingt in der Folge die Landesregierung die Landesentwicklungspläne Flughafenstandortsicherung wie auch den Landesentwicklungsplan Berlin Brandenburg zu überarbeiten, da in diesen Plänen von einer Zulässigkeit des Nachtflugs ausgegangen wird.

Verringerung der Lärmbetroffenheit durch ein landesplanerisches Nachtflugverbot

In der Erwägung, dass der Flughafen Berlin Brandenburg International (BER) wie kaum ein anderer deutscher Flughafen von Siedlungsgebieten umgeben ist, die

sowohl direkt vor Kopf der Start- und Landebahnen liegen (Siedlungsachsen an der Görlitzer- und Dresdener Bahn)

als auch sich in dicht besiedelten Bezirken Berlins und Gemeinden Brandenburgs befinden,

und dass Gesundheitsbeeinträchtigungen der Bewohner dieser Siedlungsgebiete durch Nachtflug ausgeschlossen werden müssen,

möge der Landtag beschließen, die Landesregierung aufzufordern, in Verhandlungen mit dem Land Berlin einzutreten, um den Staatsvertrag vom 7. August 1997 über das gemeinsame Landesentwicklungsprogramm der Länder Berlin und Brandenburg und über die Änderung des Landesplanungsvertrages, geändert durch Staatsvertrag vom 5. Mai 2003, wie folgt zu ändern:

„Der im Gesamtraum Berlin-Brandenburg bestehende Bedarf an Luftverkehrskapazitäten soll derart gedeckt werden, dass am Flughafen Berlin Brandenburg International (BER) Tagflug aber kein planmäßiger Nachtflug stattfindet, um Lärmbetroffenheiten zu reduzieren.“

„Dabei soll der nationale und internationale Luftverkehrsanschluss für Berlin und Brandenburg nicht allein auf den Ballungsraum Berlin konzentriert werden.“

Dieser Gesetzestext ersetzt Satz 1 und 2 des in den Ländern Berlin / Brandenburg gültigen § 19 Abs.11 LePro (Landesentwicklungsprogramm). Satz 3 und Satz 4 des § 19 Abs.11 LePro entfallen.

BEGRÜNDUNG

Die bisher geltende Fassung des § 19 Abs. 11 LePro ist eine der Rechtsgrundlagen sowohl für den Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg LEP BB als auch für die luftrechtliche Fachplanung. Der bisherigen Fassung von § 19 Abs. 11 LePro entnehmen Landesentwicklungsplan und Fachplanung die Legitimation, durch Schaffung eines nächtlichen Kapazitätsangebots an die Luftverkehrswirtschaft das Ruhebedürfnis der betroffenen Bevölkerung dem wirtschaftlichen Profit der – im Eigentum der öffentlichen Hand befindlichen – Flughafengesellschaft und der Luftverkehrsgesellschaften zu opfern. Dem schiebt die Volksinitiative durch die Neufassung des Gesetzestextes einen Riegel vor.

Gemäß dem Landesentwicklungsplan LEP BB hat dieses Gesetz weiterhin Gültigkeit und gibt Vorgaben sowohl für zukünftige Landesentwicklungspläne wie auch für die luftverkehrsrechtliche Fachplanung.

Der Volksinitiative liegen neuere Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung und über Art und Umfang der durch Flugroutenfestsetzungen betroffenen Siedlungsgebiete zu Grunde. Durch die Formulierung, dass kein planmäßiger Nachtflugbetrieb am Flughafen Schönefeld stattfinden soll, wird sichergestellt, dass sich das Nachtflugverbot auf den gewerblichen Flugverkehr bezieht und andere Flüge (Not- und Rettungsflüge etc.) nicht ausgeschlossen werden sollen. Die Sätze 3 und 4 des § 19 Absatz 11 LePro sind planerisch nicht mehr erforderlich.

Die beabsichtigte Neuregelung macht es ferner möglich, nächtliche Flugbewegungen insbesondere im Charter- und Pauschalreiseverkehr auch an anderen Standorten durchzuführen.

Zu Verspätungsregelungen und detaillierten luftverkehrsrechtlichen Regelungen fehlt es an einer Zuständigkeit des Landesgesetzgebers. Zumindest würde dieser Regelungsinhalt nicht in die Kompetenz der Landesplanung fallen.

Die Volksinitiative beabsichtigt nicht die Wiederinbetriebnahme bzw. die Aufrechterhaltung der Flughäfen Tempelhof und Tegel.