P44-002 Projekt 44: Lärm von Flugzeugen und Autos: Mehr Ruhe für Berliner*innen

Antragsteller*in: Cordelia Koch (KV Pankow)

Änderungsantrag zu P44

Von Zeile 2 bis 5:
Lärm macht krank und beeinträchtigt unsere Lebensqualität. ~~Wenn~~Erst wenn der BER öffnet, sind in Tegel ~~zwar~~ hunderttausende Berliner*innen vom Fluglärm befreit~~, gleichzeitig werden aber im~~.Diese Menschen sind dem Fluglärm schon seit 10 Jahren schutzlos ausgesetzt - sie haben eine sofortige Verbesserung ihrer Lebenssituation verdient! Wir lassen die vom Fluglärm betroffenen nicht länger allein. Wir wollen einen Lastenausgleich für die Lärmbelastung, der allen Menschen in den betroffenen Gebieten sofort zu Gute kommt. Wir wollen daher Projekte, die die Lebenssituation der vom Fluglärm betroffenen Menschen verbessern, aus einem Berliner Lärmausgleichsfonds nach dem Wiener Finanzierungsmodell fördern. Im Berliner Süden werden viele Menschen neu oder stärker von Lärm betroffen sein. Wir sorgen für ihre Entlastung indem wir das Schallschutzprogramm, aber auch das Nachtflugverbot zwischen 22.00

Begründung

Für die Idee eines Lärmausgleichsfonds gibt es internationale und deutsche, sogar Berliner Vorlagen.

Zum Beispiel in Frankfurt bietet die Fraport den Eigentümer*innen freiwillig aus ihrem Lärmausgleichsfonds einen finanziellen Ausgleich für die Lärmbelastung an, wenn diese sich im Grundbuch zur Duldung des Flughafenbetriebs verpflichten.

Für den BER[1] wurde schon ein Ausgleichsfonds vorgeschlagen. Vier Brandenburger Gemeinden haben den Ausgleichsfonds gefordert. Auch die CDU-Fraktion des Berliner Abgeordnetenhauses tat dies am 16.11.2010 (Drucksache 16/3638) in ihrem Antrag: „Mehr Lebensqualität für alle Berlinerinnen und Berliner durch bürgerfreundliche Flugrouten und bessere Lärmschutzmaßnahmen im Zusammenhang mit dem Bau des neuen Großflughafen in Schönefeld (BBI)“.

Doch anders als die CDU wollen wir keine zusätzliche Entschädigung für Eigentümer*innen. Denn das Fluglärmschutzgesetz greift zu Gunsten der Eigentümer*innen ab dem 7. Juni 2017 auch für den Flughafen TXL.[2] Unabhängig von den juristischen Klimmzügen des Senats, diese Frist des Fluglärmschutzgesetzes auf 2019 auszudehnen, werden rund 200.000 Haushalte, ca. 300.000 Menschen Anspruch auf sogenannten passiven Lärmschutz wie schalldichte Fenster haben. Mieter haben aber keinen eigenen Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen nach dem FluglärmschutzG, nur Eigentümerinnen.

Die Zahl der vom Lärm Betroffenen, nämlich alle, die in den Einflugschneisen leben, ob Eigentümer oder Mieterin, ist also noch weit höher. Diesen Menschen wollen wir ein Angebot machen, das ihre Lebenssituation verbessert. Hinzu kommt: Die Menschen sind dem Fluglärm in der Einflugschneise von TXL schon 10 Jahre lang schutzlos ausgesetzt.

Wir glauben dem Senat nicht mehr: Wer vier Mal die Eröffnung des BER verspricht, hält auch die fünfte Eröffnung nicht ein. Wir lassen die vom Berliner Fluglärm betroffen Menschen mit dem Dilettantismus des Senats nicht weiter allein.

Wir wollen die Lebenssituation der Menschen sofort verbessern. Wir wollen einen Lärmausgleichsfonds zur Finanzierung von Projekten wie neuen Schulklos, einem barrierefreien Zugang zur U-Bahn oder die Pflege des Mauerradwegs; Projekte, die das Leben sofort leichter und schöner machen. Als

Lastenausgleich für die vergangenen 10 Jahre und für jeden weiteren Tag, den TXL über den erklärten Eröffnungstermin des BER im Jahr 2017 hinaus offen bleibt. Die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB) macht mit dem Betrieb von TXL Gewinne. Wir wirken darauf hin, dass die FBB dem Wiener Finanzierungsmodell folgt: Über das Flugentgelt zahlt jeder Flugpassagier einen Betrag von 0,20 € (nachts in Höhe von 0,60 €), der direkt an den Ausgleichsfonds abgeführt wird. Verwaltet wird die zweckgebundene Vermögensmasse von den Stadträten für Stadtentwicklung in den vom TXL-Fluglärm betroffenen Bezirken.

[1] Dialogforum Airport Berlin Brandenburg (einer Kommunikationsplattform der Landkreise und Kommunen im Flughafenumfeld und des Flughafenbetreibers und seiner Gesellschafter).

[2] Das FluglärmschutzG (Neugefasst durch Bek. v. 31.10.2007) ging davon aus, dass (vor allem) Tegel bis 2017 geschlossen sein würde und sieht deshalb vor: „Für einen Flugplatz nach Absatz 1 ist kein Lärmschutzbereich festzusetzen oder neu festzusetzen, wenn dieser innerhalb einer Frist von zehn Jahren nach Vorliegen eines Festsetzungserfordernisses nach den Absätzen 4 und 5 geschlossen werden soll und für seine Schließung das Verwaltungsverfahren bereits begonnen hat.“