

Antrag

AntragsstellerIn: KV Dahme-Spreewald, KV Dahme-Spreewald, KV Dahme-Spreewald

Gegenstand: **BER: Anwohner und Klima schützen-
Dauersubvention vermeiden**

1 Antragstext

2 Während die Baustelle des BER wieder einmal im Dauerchaos versinkt und ihren Ruf
3 als die größte Steuergeld-Vernichtungsmaschine Brandenburgs festigt, plant die
4 Landesregierung bereits jetzt den massiven Ausbau. Der Aufsichtsrat der
5 Flughafengesellschaft hat den Bau zweier weiterer Terminals für den BER und die
6 Aufnahme weiterer Kredite beschlossen. In den nächsten 20 Jahren soll Schönefeld
7 schrittweise zu einem Mega-Airport für 50 Millionen Passagiere pro Jahr
8 ausgebaut werden.

9 Diese Luftverkehrs-Politik der rot-roten Landesregierung wird von einem
10 falschen, unreflektierten Wachstumsdenken getrieben, das seine geistigen Wurzeln
11 in den 70er und 80er Jahren des vergangenen Jahrhunderts hat. Dagegen will
12 Bündnis 90 / Die Grünen Brandenburg ein modernes Mobilitätskonzept, das den
13 Anforderungen des 21. Jahrhunderts, dem Zeitalter der Dekarbonisierung
14 entspricht.

15 Brandenburg braucht nicht so viel Flugverkehr wie möglich, sondern so viel wie
16 nötig. Dazu
17 ist ein Bündel von Maßnahmen erforderlich, die wirtschaftlich sind, die Anwohner
18 entlasten und das Klima schützen:

19 **Die Beschränkung auf zwei Start- und Landebahnen muss gesetzlich verankert**
20 **werden. Bündnis 90 /Die Grünen Brandenburg unterstützt deshalb das Volksbegehren**
21 **gegen die 3. Start- und Landebahn am BER. Die Kapazität darf am BER nicht höher**
22 **sein, als die 30 Millionen Passagiere, die dem Planfeststellungsbeschluss zu**
23 **Grunde gelegt wurden.**

24 **Die Landesregierung muss die Verlagerung der Kurzstreckenflüge auf die Bahn**
25 **aktiv moderieren und zusammen mit der Flughafengesellschaft, den Airlines und**
26 **der Bahn einen Stufenplan zur Verlagerung der Kurzstreckenflüge entwickeln.**

27 Die Landesregierung muss sich auf Bundesebene für das Ende der Subventionierung
28 des Luftverkehrs einsetzen.

29 Die Entgeltordnung für den BER muss so gestaltet werden, dass die gesamten
30 Kosten des Flughafens von seinen Nutzern getragen werden.

31 Die Flughafengesellschaft muss ein Geschäftsmodell entwickeln und verfolgen, das
32 den rechtlichen Vorgaben des Landesentwicklungsplanes entspricht und allein auf
33 den regionalen Bedarf von Brandenburg und Berlin ausgerichtet ist.

34 Die Verantwortung für die Umsetzung des baulichen Lärmschutzes soll von der
35 Flughafengesellschaft auf eine unabhängige Einrichtung übertragen werden.

36 Im Rahmen der nationalen Ordnung des Luftverkehrs muss auch für Ostdeutschland
37 eine umfassende Lösung erarbeitet werden.

38 **1. Gesetzliche Beschränkung des BER auf zwei Landebahnen und 360.000**
39 **Flugbewegungen im Jahr.**

40 Der BER liegt im südlichen Berliner Speckgürtel, einem dicht besiedelten Gebiet,
41 das Bestandteil einer der größten Ballungsräume Deutschlands ist. Der Flughafen
42 wird dort gebaut, wo Brandenburg am dichtesten bewohnt ist und wo ein starker
43 Bevölkerungszuwachs stattfindet. Das der Standort Schönefeld falsch gewählt
44 wurde, ist unbestritten. Bereits die Inbetriebnahme des BER wird durch die
45 gravierende Zunahme an Flugbewegungen und die massive Verlärmung auch bislang
46 ruhiger Gebiete für viele Menschen eine Belastung jenseits des Zumutbaren
47 bedeuten. Jetzt plant die Flughafengesellschaft zwei weitere Terminalgebäude und
48 einen Ausbau des BER auf eine Kapazität von 40 Millionen Passagieren pro Jahr
49 und gibt den Bedarf einer Kapazität von 50 Millionen Passagieren für das Jahr
50 2035 an. Damit wäre der BER deutlich größer, als der Großflughafen München jetzt
51 ist.

52 Der Abwägung des Planfeststellungsbeschlusses wurde dagegen eine Kapazität von
53 360.000 Flugbewegungen im Jahr und 30 Millionen Passagieren pro Jahr zu Grunde
54 gelegt. Da schon die ursprünglich geplante Größe des BER sich nicht mit dem
55 Standort verträgt, darf ein weiterer Ausbau aus Sicht von Bündnis 90 / Die
56 Grünen auf keinen Fall erfolgen.

57 Für die prognostizierten 50 Millionen Passagiere würde die Kapazität zweier
58 Start- und Landebahnen nicht ausreichen, auch wenn von der Flughafengesellschaft
59 und der Landesregierung Anderes behauptet wird. Beispielsweise wurde die 3. Bahn
60 des Großflughafens München bereits bei deutlich weniger als 40 Millionen
61 Passagieren geplant und genehmigt.

62 Für das Planfeststellungsverfahren und die Genehmigung einer 3. Start- und
63 Landebahn wäre in Brandenburg derzeit keine Zustimmung des Parlaments
64 erforderlich. Dies ist ein weiteres Argument für eine gesetzliche Regelung, wie
65 sie im Volksbegehren gefordert wird.

66 **2. Kurzstreckenflüge auf die Bahn verlagern.**

67 Das Flugzeug ist das klimaschädlichste Verkehrsmittel. Im innerdeutschen
68 Flugverkehr werden pro Personenkilometer beim Fliegen ca. 20mal mehr
69 klimaschädliches CO2 freigesetzt als beim Bahnfahren.
70 Viele Ziele der Kurzstreckenflüge sind mit der Bahn innerhalb von 4 Stunden gut
71 erreichbar. In der Gesamtreisezeit von City zu City ist die Bahn dem Flugzeug
72 dabei ebenbürtig. Derzeit entfallen mindestens 60 000 Flüge pro Jahr vom und zum
73 BER auf solchen Kurzstrecken. Eine Verlagerung dieser Flüge auf die Bahn
74 verringert den Bedarf an Luftverkehrskapazität am BER deutlich. Außerdem dient
75 diese Maßnahme den globalen Klimaschutzzielen und bedeutet weniger Lärm für die
76 BER-Anwohner.

77 Auch laut Landesentwicklungsplan Flughafenstandortentwicklung soll der Anteil
78 des Kurzstreckenluftverkehrs zugunsten des Eisenbahnfernverkehrs stark
79 verringert werden. Leider ist nicht erkennbar, dass die rot-rote Landesregierung
80 dieses sinnvolle Ziel des Landesentwicklungsplanes umsetzt. Das muss sich
81 ändern.

82 **3. Klimaschutz ernst nehmen.**

83 Die stetige Zunahme des Luftverkehrs ist im Wesentlichen auf staatlich
84 geförderte Wettbewerbsverzerrungen zurückzuführen. Allein in Deutschland werden
85 die Airlines durch den Verzicht auf Kerosinsteuer und Mehrwertsteuer bei
86 internationalen Flügen mit 10 Milliarden Euro im Jahr subventioniert. Diese
87 Subventionen sind ungerecht gegenüber den anderen Verkehrsträgern, die Mineral-,
88 Mehrwert- und Ökosteuern zahlen müssen. Die einseitigen Befreiungen müssen daher
89 beendet werden. Außerdem muss der Luftverkehr effektiv und wirksam in den
90 Emissionshandel einbezogen werden. Diese Maßnahmen müssen auf nationaler und
91 europäischer Ebene erfolgen.

92 **4. Kostendeckende Gebühren**

93 Die Subventionierung des klimaschädlichsten Verkehrsmittels und der dazu nötigen
94 Einrichtungen ist mit einem modernen Mobilitätskonzept nicht vereinbar.
95 Künstlich niedrige Preise schaffen falsche Anreize, die dem Klimaschutz
96 widersprechen. Subventionen für den BER widersprechen außerdem den
97 Wettbewerbsleitlinien der EU und belasten die Steuerzahler, die ja Eigentümer
98 des Flughafens sind.

99 **5. BER darf kein Drehkreuz werden**

100 Die Funktion eines großen internationalen Luftdrehkreuzes ist mit dem Standort
101 Schönefeld nicht vereinbar. Diese Aussage findet sich sowohl im
102 Landesentwicklungsplan, im Planfeststellungsbeschluss, als auch im Urteil des
103 Bundesverwaltungsgerichts. Diese gesetzlichen Grundlagen wurden von der
104 brandenburgischen Landesregierung ignoriert. Hier muß es auf eine Rückbesinnung
105 zu den geltenden Vorgaben geben.

106 **6. Luftverkehrskonzept für Ostdeutschland.**

107 Die Luftverkehrspolitik ist in Deutschland Angelegenheit der Bundesländer, die
108 sich vor allem als Konkurrenten sehen und gegensätzliche Interessen verfolgen.
109 Diese Konkurrenzsituation war eine wesentliche Ursache für den Bau des BER am
110 falschen Standort.

111 Hier ist ein Umdenken zu einer geordneten Politik notwendig, welche den
112 Luftverkehr auf nationaler Ebene regelt und Synergien fördert. Dabei muss in
113 besonderem Maße auf die Menschen und den Klima- und Umweltschutz Rücksicht
114 genommen werden. Im Rahmen eines solchen, noch zu schaffenden nationalen
115 Luftverkehrskonzeptes muss auch für Ostdeutschland eine mittel- und langfristige
116 Perspektive entwickelt werden.

117 **7. Lärmschutz endlich umsetzen**

118 Während die Wachstumspläne der Flughafengesellschaft immer weiter wachsen, geht
119 es beim Lärmschutz nur im Schneckentempo voran. Das bisherige Vorgehen zeigt,
120 dass der bauliche Schallschutz unter der Leitung der Flughafengesellschaft bis
121 zur voraussichtlichen Eröffnung nicht fertig sein wird.
122 Die Umsetzung des baulichen Schallschutzes gemäß Planfeststellungsbeschluss muss
123 deshalb von einer unabhängigen Stelle geleitet werden, wie es im Fluglärmgesetz
124 beschrieben ist.

125 Auch außerhalb der ausgewiesenen Schutzgebiete muss der bauliche Schallschutz
126 der zur Einhaltung der Schutzziele erforderlich ist vor Inbetriebnahme, auf
127 unbürokratische Weise erstattet werden.
128 Im Flughafenumfeld findet immer noch ein starkes Bevölkerungswachstum statt und
129 der Bedarf an sozialer Infrastruktur steigt. Die betroffenen Kommunen sehen sich
130 vielfach gezwungen, diese Einrichtungen in den besonders stark verlärmten
131 Bereichen zu bauen oder zu erweitern.

132 Innerhalb der Fluglärmzone darf es nur dann Ausnahmegenehmigungen für den Bau
133 von schützenswerten Einrichtungen wie Kindergärten, Schulen und Altenheimen
134 geben, wenn der Flugbetrieb beschränkt wird und Rücksicht auf die sensiblen
135 Einrichtungen genommen wird.

136 In einer Bundesratsinitiative muss sich Brandenburg außerdem für eine
137 Verbesserung der Rechte der Flughafenanwohner einsetzen.
138 Dazu gehören:
139 - Die Einführung von Lärmobergrenzen für Flughäfen, die jährlich schrittweise
140 abgesenkt werden.
141 - Die Erstellung eines effektiven und verbindlichen Lärminderungskonzeptes
142 unter Beteiligung der Fluglärmkommission. Eine Anpassung der Regelungen im
143 Luftverkehrsgesetz an die EU-rechtlichen Vorgaben der Lärminderungsplanung.
144 - Berücksichtigung der neuesten medizinischen Erkenntnisse bei der Festlegung
145 von Flugrouten.
146 - Eine Umweltverträglichkeitsprüfung und die Beteiligung der Öffentlichkeit bei
147 der Festlegung von Flugrouten.
148 - Die Stärkung der Rolle des Umweltbundesamtes bei der Festlegung von neuen
149 Flugrouten. (Einvernehmen statt Benehmen).
150 - Die Abwägungskriterien bei der Festlegung von Flugrouten benennen und dem
151 Lärmschutz nach der Sicherheit den höchsten Stellenwert geben.
152 - Die Einzelfreigaben begrenzen. Keine regelhaften Ausnahmen, die zu faktischen,
153 aber nicht lärmüberprüften Flugrouten führen.
154 - Den Anspruch auf Bezahlung des passiven Schallschutzes vor Inbetriebnahme der
155 Flugrouten