

Antworten des CDU-Landesverbandes Brandenburg auf die Wahlprüfsteine des „Aktionsbündnis für ein lebenswertes Berlin-Brandenburg“ zur Landtagswahl 2019

1) Vor 7 Jahren haben sich 106332 Brandenburger WählerInnen in dem erfolgreichen Brandenburger Volksbegehren zur Durchsetzung eines landesplanerischen Nachtflugverbotes am Flughafen Berlin Brandenburg International (BER) für ein striktes Nachtflugverbot von 22:00 bis 6:00 Uhr am zukünftigen Flughafen BER entschieden. Die Ziele dieses Volksbegehrens wurden durch einen Parlamentsbeschluss des Brandenburger Landtages im Februar 2013 angenommen. Ein striktes Nachtflugverbot von 22 - 6 Uhr wurde bisher für den BER jedoch nicht gesetzlich festgeschrieben.

Werden Sie mit Ihrer Fraktion das strikte Nachtflugverbot von 22 - 6 Uhr als nicht verhandelbar in ein Koalitionspapier einbringen und festschreiben?

Die Landesregierung aus SPD und Linke hat sich im Jahr 2013 durch das angenommene Volksbegehren klar für ein konsequentes Flugverbot von 22 bis 6 Uhr ausgesprochen. Inzwischen ist die Position der Landesregierung darauf zusammengeschmolzen, dass zwischen 5 und 6 Uhr nur noch Interkontinentalflüge landen sollen. Das ist weit weg von der in Aussicht gestellten deutlichen Ausweitung des Nachtflugverbotes. Die über 100.000 Brandenburgerinnen und Brandenburger, die damals ihre Unterschrift geleistet haben, müssen sich dadurch getäuscht fühlen. Die Bürger vertrauen zu Recht darauf, dass die Landesregierung verlässlich und berechenbar agiert. Obwohl die CDU in der damaligen Diskussion eine andere Lösung favorisiert und vertreten hat, sehen wir auch die nächste Landesregierung und den Landtag politisch an die getroffene Zusage gebunden.

2) Der BER wurde als Regionalflughafen mit einer begrenzten Kapazität im Endausbau von 30 bis 33 Millionen Passagieren im Jahr konzipiert. Bereits heute werden im Ausbauprogramm „Masterplan BER 2040“ Planzahlen von 56 Millionen Passagieren pro Jahr genannt. Eine derartige Steigerung der Passagierzahlen und des damit verbundenen Flugverkehrs führt zu unvorhergesehenen Folgen für das Umland und einer unzureichenden Verkehrsinfrastruktur für die gesamte Region. Eine zusätzliche Abfertigungshalle befindet sich bereits in der Bauendphase.

Werden Sie mit Ihrer Fraktion eine Begrenzung des Ausbaus des BER an diesem Standort als unverzichtbar in einer Koalitionsvereinbarung festschreiben? Auf welche Anzahl von Passagieren pro Jahr werden sie den Ausbau begrenzen?

Die Bürgerinnen und Bürger unseres Landes haben ein Recht auf Mobilität. Dies schließt auch den Luftverkehr ein. Es ist aus unserer Sicht nicht angemessen, einen Teil der Bevölkerung durch eine Beschränkung der Passagierzahl vom Luftverkehr auszuschließen. Die Luftverkehrskapazitäten in der Region müssen entsprechend der tatsächlichen Nachfrage zur Verfügung stehen.

3) Vor mehr als 20 Jahren haben die beteiligten Landesregierungen von Berlin und Brandenburg sowie die Bundesregierung das Konzept eines Single Airports beschlossen. Die Entwicklung im Flugverkehr hat sich seitdem dramatisch verändert.

Sind Sie bereit vom Single Airport Konzept abzuweichen und ein neues Luftverkehrskonzept zu entwickeln?

Als CDU haben wir uns seit vielen Jahren für ein Gesamtkonzept für den Luftverkehr in der Region Berlin-Brandenburg ausgesprochen. Dazu gehört es beispielsweise, vorhandene regionale Landesplätze ebenfalls zu betrachten. Aus unserer Sicht ist es sinnvoll, den Luftverkehr langfristig am BER zu konzentrieren, gleichzeitig jedoch Kooperation mit regionalen Flugplätzen zu ermöglichen, um bestehende oder in Zukunft auftretende Defizite des BER, beispielsweise im Hinblick auf die Kapazität sowie Beschränkungen aus dem Nachtflugverbot, zu kompensieren. Hinzu kommt, dass wir für eine temporäre Offenhaltung des Flughafens Tegel auch über die Eröffnung des BER hinaus eintreten, bis die Kapazität am Flughafen BER dem tatsächlichen Bedarf entspricht

Nach den mehrmaligen Verschiebungen der Eröffnungstermine und einer enormen Serie von baulichen Mängeln hat es höchste Priorität, den Flughafen BER endlich fertigzustellen und schnellstmöglich zu eröffnen. Sollte der nun von der Flughafengesellschaft verkündete und von den im Land Brandenburg Verantwortlichen unterstützte Eröffnungstermin im Oktober 2020 erneut scheitern, kann nicht einfach zur Tagesordnung übergegangen werden. Sollte dieser Fall eintreten, ist eine ergebnisoffene und schonungslose Analyse notwendig, ob der Weiterbau noch sinnvoll ist oder eine alternative Vorgehensweise, wie beispielsweise ein Rückbau oder Abriss zu bevorzugen ist. Dabei wären dann die Gesamtkosten der verschiedenen Alternativen, wie beispielsweise auch die Kosten für Abrissarbeiten, zu vergleichen und in die Entscheidungsfindung mit einzubeziehen.

4) Es ist weltweit unbestritten, dass Fluglärm zu gesundheitlichen Schäden führt. Darüber hinaus sind stoffliche Emissionen der Flugzeuge (kanzerogene Substanzen, Ultrafeinstaub) für die Bevölkerung im Flughafen-nahen Umfeld gesundheitsgefährdend.

Welche Maßnahmen planen Sie, um eine Gesundheitsgefährdung der Bevölkerung im Umfeld des BER auszuschließen oder zu minimieren?

Die gesetzlichen Bestimmungen zum Schutz der Bevölkerung vor Emissionen sind vollumfänglich einzuhalten. Darüber hinaus gehende Bestimmungen, beispielsweise durch den Planfeststellungsbeschluss oder Gerichtsbeschlüsse zum Thema Fluglärm, sind ebenfalls ohne Abstriche umzusetzen. Ein absoluter Schutz vor jedweden zivilisationsbedingten Umwelteinflüssen ist weder im Umfeld des BER noch an einem anderen Ort im Land Brandenburg umsetzbar.

5) Frage Fliegen ist die umweltschädlichste Art sich fortzubewegen (s. Umweltbundesamt). Um den Flugverkehr zu begrenzen, müssen derzeitige Preisverzerrungen gegenüber anderen Verkehrsmitteln korrigiert werden.

Sind Sie bereit, sich für eine Besteuerung von Kerosin einzusetzen und die Subventionierung des Flugverkehrs durch die derzeitige Steuerfreiheit von Flugbenzin zu beenden? Sind Sie bereit, Flugverkehr mit einer CO₂ Abgabe zu belasten?

Luftverkehr ist eine zentrale Säule der Mobilität, deren Anteil an den weltweiten CO₂-Emissionen knapp 3 Prozent beträgt. Der Emissionshandel hat dazu geführt, dass seit 2012 sowohl der nationale als auch der innereuropäische Luftverkehr CO₂-neutral wachsen. In Form der Luftverkehrsteuer gibt es bereits eine deutschlandweite Sonderabgabe auf den Luftverkehr. Einen weiteren nationalen Alleingang in Form einer CO₂-Steuer betrachten wir daher nicht als sinnvoll. Restriktive ordnungspolitische Maßnahmen würden das Flugzeug zu einem Verkehrsträger nur für Wohlhabende machen. Diese unsoziale Politik lehnen wir ab. Vielmehr wollen wir durch eine Attraktivitätssteigerung des Bahnverkehrs mehr Fahrgäste auf innerdeutschen Strecken zum Umstieg auf die Bahn motivieren. Zudem unterstützen wir die deutsche Industrie bei der technologischen Weiterentwicklung im Hinblick auf emissionsfreie Mobilität in der Luft.