

Antwort auf die Wahlprüfsteine des Aktionsbündnisses für ein lebenswertes Berlin-Brandenburg

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 LINKE. Brandenburg und die Linksfraktion im Landtag Brandenburg haben sich in den vergangenen Jahren wiederholt für mehr Nachtruhe am künftigen BER eingesetzt und immer wieder die Umsetzung des erfolgreichen Volksbegehrens bei der Landesregierung angemahnt. Die Beschlussfassung der Gesellschafterversammlung der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH vom 8. August 2019 mit dem Ziel, den Zeitraum von 05:00 bis 06:00 Uhr weitestgehend von Flugbewegungen freizuhalten, geht zurück auf das Agieren des Gesellschafters Brandenburg, vertreten durch den Finanzminister, Christian Görke (DIE LINKE).

Trotzdem sind wir insgesamt mit der bisherigen Umsetzung des erfolgreichen Volksbegehrens unzufrieden und halten an der Zielstellung fest, ein Nachtflugverbot am künftigen BER von 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr umzusetzen.

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?

Mit Blick auf den stattfindenden Klimawandel und die beschlossenen nationalen und internationalen CO₂-Einsparungsziele ist offenkundig, dass auch der Verkehrssektor seinen Beitrag leisten muss. Das schließt natürlich den Flugverkehr ausdrücklich mit ein. Auch aus diesem Grund setzt sich DIE LINKE bereits seit mehreren Jahren für ein Verbot von Kurzflügen mit weniger als 500km ein. Darüber hinaus bleiben wir bei unserem Standpunkt, keine dritte Startbahn am BER zu genehmigen. Zudem kämpft DIE LINKE für die Einführung einer europaweiten Kerosinsteuer. Gelingt das nicht, muss eine nationale Besteuerung

eingeführt werden. All diese Vorschläge führen zu einer notwendigen Begrenzung des Flugverkehrs.

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?

Die Welt hat sich in der Tat in den vergangenen 20 Jahren verändert. Der BER ist als ein Single-Flughafen geplant. Zum jetzigen Zeitpunkt sehen wir noch keine Notwendigkeit der Planungsänderung. An der beabsichtigten Schließung des Flughafens Tegel halten wir fest. Wenn der BER in Betrieb und Tegel geschlossen ist und es ausreichend Erfahrungen mit dem Flughafen BER gibt, können wir uns eine Debatte über die Notwendigkeit möglicher Ausweichflugplätze vorstellen.

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 Umsetzung des durch mehrere höchstrichterliche Urteile planfestgestellten Schallschutzes für die Anwohnerinnen und Anwohner bleibt eine der Hauptaufgaben der kommenden Jahre. Eine Erhöhung des dafür zur Verfügung gestellten Budgets in Höhe von 730 Mio. € würde an der LINKEN nicht scheitern.

Darüber hinaus ist es Aufgabe der Flughafengesellschaft die Start- und Landegebühren für die Flugzeuge so zu gestalten, dass leise Maschinen deutlich begünstigt werden. Entsprechend Vorhaben sind bereits angekündigt.

5. 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?

Ja, DIE LINKE setzt sich für die Einführung einer Kerosinsteuer ein.

Ja, DIE LINKE steht für eine CO₂-Abgabe.