

ANTWORTEN VON:

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Brandenburg

Wahlprüfstein AKTIONSBÜNDNIS *für ein lebenswertes* BERLIN-BRANDENBURG

1. Frage

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?

Antwort: Wir fordern ein generelles Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr und eine endgültige Absage an alle Pläne zu einer dritten Start- und Landebahn. Über dieses Ziel und den Weg dahin werden wir mit den möglichen Koalitionspartnern verhandeln.

2. Frage

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?

Antwort: Ja, das wollen wir in Koalitionsverhandlungen erreichen. Die Ausbaupläne lehnen wir ab, da der Flughafen durch Bevölkerungs- und Siedlungsentwicklung faktisch immer mehr innerstädtisch wird und dies auch aus klimapolitischen Erwägungen inakzeptabel wäre. Das Wachstum des Luftverkehrs in der Hauptstadtregion hat aufgrund massiver Anwerbung von Billig-Airlines bisher immer alle Prognosen übertroffen.

Wir wollen dieser Entwicklung nicht tatenlos gegenüberstehen, sondern den Flugverkehr auf das nötige Maß begrenzen. Das Projekt Masterplan 2040 lehnen wir ab. Der BER darf im dichtbesiedelten Gebiet nicht für 55 Millionen Passagiere ausgebaut werden, weder mit noch ohne Planfeststellungsverfahren. Bei Kapazitätsengpässen müssen die Start- und Landerechte marktwirtschaftlich versteigert werden. Die Offenhaltung von Tegel ist für uns keine Option.

3. Frage

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 abzukehren und ein neues Luftverkehrskonzept zu entwickeln?

Antwort: Wir wollen den Luftverkehr in der Hauptstadt-Region begrenzen und nicht auf viele weitere Orte verteilen. Deswegen halten wir am Single Airport Konzept in Berlin-Brandenburg fest. Für Ostdeutschland insgesamt fordern wir aber ein neues Luftverkehrskonzept, auch um die Region Berlin-Brandenburg zu entlasten.

4. Frage

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?

Antwort: Alle betroffenen Haushalte müssen den Schallschutz gemäß den Schutzziele des Planfeststellungsbeschlusses erhalten. Wir wollen außerdem die Anhebung der Kappungsgrenze von 30% des schallschutzbedingten Verkehrswertes ab welcher nur finanziell entschädigt wird. Wir wollen außerdem eine Härtefallregelung und eine stärkere Belastung lauter Flugzeuge bei den Start- und Landegebühren. Das Abweichen von den vorgesehenen Flugrouten muss die absolute Ausnahme bleiben.

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?

Antwort: Ja. Wir sind nicht nur bereit dazu, sondern kämpfen dafür. Sowohl aus ökologischen Gründen, als auch aus wettbewerbspolitischen Gründen im Verkehrssektor.