

## **BER: Anwohner und Klima schützen- Dauersubvention vermeiden!**

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

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

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

- Die Beschränkung auf zwei Start- und Landebahnen muss gesetzlich verankert werden. Bündnis 90 /Die Grünen Brandenburg unterstützen deshalb das Volksbegehren gegen die 3. Start- und Landebahn am BER. Die Kapazität darf am BER nicht höher sein als die 30 Millionen Passagiere, die dem Planfeststellungsbeschluss zu Grunde gelegt wurden.
- Die Landesregierung muss die Verlagerung der Kurzstreckenflüge auf die Bahn aktiv moderieren und zusammen mit der Flughafengesellschaft, den Airlines und der Bahn einen Stufenplan zur Verlagerung der Kurzstreckenflüge entwickeln.
- Die Landesregierung muss sich auf Bundesebene für das Ende der Subventionierung des Luftverkehrs einsetzen.

- Die Entgeltordnung für den BER muss so gestaltet werden, dass die gesamten Kosten des Flughafens von seinen Nutzern getragen werden.
- Die Flughafengesellschaft muss ein Geschäftsmodell entwickeln und verfolgen, das den rechtlichen Vorgaben des Landesentwicklungsplanes entspricht und allein auf den regionalen Bedarf von Brandenburg und Berlin ausgerichtet ist.
- Die Verantwortung für die Umsetzung des baulichen Lärmschutzes soll von der Flughafengesellschaft auf eine unabhängige Einrichtung übertragen werden.
- Im Rahmen der nationalen Ordnung des Luftverkehrs muss auch für Ostdeutschland eine umfassende Lösung erarbeitet werden.

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

Der BER liegt im südlichen Berliner Speckgürtel, einem dicht besiedelten Gebiet, das Bestandteil einer der größten Ballungsräume Deutschlands ist. Der Flughafen wird dort gebaut, wo Brandenburg am dichtesten bewohnt ist und wo ein starker Bevölkerungszuwachs stattfindet. Da der Standort Schönefeld falsch gewählt wurde, ist unbestritten. Bereits die Inbetriebnahme des BER wird durch die gravierende Zunahme an Flugbewegungen und die massive Verlärmung auch bislang ruhiger Gebiete für viele Menschen eine Belastung jenseits des Zumutbaren bedeuten.

Jetzt plant die Flughafengesellschaft zwei weitere Terminalgebäude und einen Ausbau des BER auf eine Kapazität von 40 Millionen Passagieren pro Jahr und gibt den Bedarf einer Kapazität von 50 Millionen Passagieren für das Jahr 2035 an. Damit wäre der BER deutlich größer als der Großflughafen München jetzt ist.

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

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

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

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

Das Flugzeug ist das klimaschädlichste Verkehrsmittel. Im innerdeutschen Flugverkehr werden pro Personenkilometer beim Fliegen ca. 20mal mehr klimaschädliches CO<sub>2</sub> freigesetzt als beim Bahnfahren.

Viele Ziele der Kurzstreckenflüge sind mit der Bahn innerhalb von vier Stunden gut erreichbar. In der Gesamtreisezeit von City zu City ist die Bahn dem Flugzeug dabei ebenbürtig. Derzeit entfallen mindestens 60.000 Flüge pro Jahr vom und zum BER auf solchen Kurzstrecken. Eine Verlagerung dieser Flüge auf die Bahn verringert den Bedarf an Luftverkehrskapazität am BER deutlich. Außerdem dient diese Maßnahme den globalen Klimaschutzzielen und bedeutet weniger Lärm für die BER-Anwohner.

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

## **3. Klimaschutz ernst nehmen.**

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

## **4. Kostendeckende Gebühren**

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

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

Die Funktion eines großen internationalen Luftdrehkreuzes ist mit dem Standort Schönefeld nicht vereinbar. Diese Aussage findet sich sowohl im Landesentwicklungsplan, im Planfeststellungsbeschluss, als auch im Urteil des Bundesverwaltungsgerichts. Diese gesetzlichen Grundlagen wurden von der brandenburgischen Landesregierung ignoriert. Hier muss es eine

Rückbesinnung zu den geltenden Vorgaben geben.

## **6. Luftverkehrskonzept für Ostdeutschland.**

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

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

## **7. Lärmschutz endlich umsetzen**

Während die Wachstumspläne der Flughafengesellschaft immer weiter wachsen, geht es beim Lärmschutz nur im Schneckentempo voran. Das bisherige Vorgehen zeigt, dass der bauliche Schallschutz unter der Leitung der Flughafengesellschaft bis zur voraussichtlichen Eröffnung nicht fertig sein wird.

Die Umsetzung des baulichen Schallschutzes gemäß Planfeststellungsbeschluss muss deshalb von einer unabhängigen Stelle geleitet werden, wie es im Fluglärmgesetz beschrieben ist. Auch außerhalb der ausgewiesenen Schutzgebiete muss der bauliche Schallschutz der zur Einhaltung der Schutzziele erforderlich ist vor Inbetriebnahme, auf unbürokratische Weise erstattet werden.

Im Flughafenumfeld findet immer noch ein starkes Bevölkerungswachstum statt und der Bedarf an sozialer Infrastruktur steigt. Die betroffenen Kommunen sehen sich vielfach gezwungen, diese Einrichtungen in den besonders stark verlärmten Bereichen zu bauen oder zu erweitern.

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

In einer Bundesratsinitiative muss sich Brandenburg außerdem für eine Verbesserung der Rechte der Flughafenanwohner einsetzen.

Dazu gehören:

- Die Einführung von Lärmobergrenzen für Flughäfen, die jährlich schrittweise abgesenkt werden.

- Die Erstellung eines effektiven und verbindlichen Lärminderungskonzeptes unter Beteiligung der Fluglärmkommission. Eine Anpassung der Regelungen im Luftverkehrsgesetz an die EU-rechtlichen Vorgaben der Lärminderungsplanung.
- Berücksichtigung der neuesten medizinischen Erkenntnisse bei der Festlegung von Flugrouten.
- Eine Umweltverträglichkeitsprüfung und die Beteiligung der Öffentlichkeit bei der Festlegung von Flugrouten.
- Die Stärkung der Rolle des Umweltbundesamtes bei der Festlegung von neuen Flugrouten. (Einvernehmen statt Benehmen).
- Die Abwägungskriterien bei der Festlegung von Flugrouten benennen und dem Lärmschutz nach der Sicherheit den höchsten Stellenwert geben.
- Die Einzelfreigaben begrenzen. Keine regelhaften Ausnahmen, die zu faktischen, aber nicht lärmüberprüften Flugrouten führen.
- Den Anspruch auf Bezahlung des passiven Schallschutzes vor Inbetriebnahme der Flugrouten