

Klimaschutz, Lärmschutz und Wirtschaftlichkeit - den BER weiter kritisch begleiten

Der BER ist noch nicht einmal fertig, da gab es bereits zwei landesweite Volksbegehren, die sich ihm widmeten. Das Volksbegehren für ein Nachtflugverbot brachte es auf über 100.000 Amtseintragungen, das Volksbegehren gegen eine dritte Startbahn auf über 50.000. Bündnis 90/Die Grünen Brandenburg haben beide Begehren unterstützt und setzt sich auch zukünftig für die darin formulierten Ziele ein. Der BER benötigt unbedingt eine Weiterführung der kritischen Begleitung durch Bürgerinnen und Bürger, Verbände und bündnisgrüne Politik.

Der ohnehin hohe Handlungsdruck für den Luftverkehr ist durch das Klimaschutzabkommen von Paris noch einmal gestiegen. Über 60 Prozent der Klimabelastungen des Verkehrssektors aus der Region Brandenburg-Berlin lagen 2012 beim von hier „verursachten“ Luftverkehr. Die Klimaziele von Bund und Land sind mit einem unendlichen Wachstums des Luftverkehrs schlicht nicht erreichbar.

In der Nachhaltigkeitsstrategie des Landes spielt der Flughafen bislang keine Rolle. Aktuell erarbeitet die Landesregierung ein Mobilitätskonzept, in dessen bisherigen Eckpunkten der Flughafen ebenfalls keine Rolle spielt. Das Wort Klimaschutz taucht erst gar nicht auf.

Wir fordern dagegen ein Mobilitätskonzept, welches den Flughafen mitbetrachtet. Eine Reduzierung von Umweltbelastungen wie Lärm und Klimafolgen muss darin als übergreifendes Ziel formuliert und Maßnahmen davon abgeleitet werden.

Dazu gehört die Internalisierung der externen Kosten. Kurzfristig sollen deshalb die CO₂ Emissionen aus dem Betrieb des Flughafens und damit die Klimawirkung sämtlicher Flüge von und zum BER durch CO₂-Kompensationsmaßnahmen nach Gold-Standard neutralisiert werden. Eine verbindliche Lärminderungsstrategie für den BER und eine bessere Anbindung Brandenburgs an das Fernverkehrsnetzes der Deutschen Bahn müssen auch in das Mobilitätskonzept aufgenommen werden.

Wir wollen einen Hauptstadtflughafen, der von 22 bis 6 Uhr eine Nachtruhe hält und mit zwei Start- und Landebahnen auskommt.

Für die direkt betroffenen Anwohner, die durch den Flughafen unzumutbar belastet werden, wollen wir einen finanziellen Ausgleich, wie es beispielsweise am Flughafen Wien praktiziert wird.

Die Flughafengesellschaft hat in den vergangenen Jahren hohe Verluste ausgewiesen müssen. Für einen wirtschaftlichen BER muss es eine glaubwürdige und transparente Kehrtwende der

Landesregierung weg von einer drohenden Dauersubventionierung des BER hin zu einem kostendeckenden Betrieb geben.

Dazu fordern wir:

1. Die im Vergleich viel zu niedrigen Start- und Landegebühren müssen erhöht werden.
2. Entgelte sollten stärker pro Start statt pro Passagier erhoben werden, um das Auslastungsrisiko vom BER auf die Fluggesellschaften zu übertragen.
3. Unterschiedliche Gebühren zu unterschiedlich stark nachgefragten Tageszeiten, sollen zu einer gleichmäßigeren Auslastung der Infrastruktur im Tagesgang und damit zum Abbau der Mittagsspitzen führen. Im Zweifel soll der Handel von Landungsrechten zu Spitzenzeiten möglich sein.
4. Die lärmabhängigen Entgeltanteile sollen erhöht und stärker gespreizt werden und in den Randzeiten angehoben werden. Rabatte für Fluggesellschaften, die eine Übernachtung induzieren, sollen abgebaut werden.
5. Das Geschäftsfeld Flugbetrieb soll getrennt wirtschaften, um Quersubventionierung des Flugverkehrs durch den Non-Aviation-Bereich zu vermeiden.