

V08 Aus Tegel lernen und Paris achten - Flugverkehr am zukünftigen BER begrenzen

Antragsteller*in: Janik Feuerhahn (KV Berlin-Pankow)

Tagesordnungspunkt: TOP 8 Verschiedenes

Status: Zurückgezogen

1 300.000 Berlinerinnen und Berlin im Norden warten sehnsüchtig auf den 31. Oktober 2020. Wenn
2 nichts mehr schief geht, eröffnet an diesem Tag der neue Hauptstadtflughafen BER und der
3 Flughafen Tegel schließt endgültig seine Tore. Berlin hat dem Flughafen Tegel einiges zu
4 verdanken und für Viele stellte er lange Zeit die Verbindung zur Welt sicher. Aber der
5 innerstädtische Flughafen ist auch ein Relikt vergangener Zeiten. Er bedeutete all die Jahre
6 auch: Lärm und Luftverschmutzung für hunderttausende Anwohner*innen in Reinickendorf,
7 Pankow, Spandau und Lichtenberg. Es ist gut, wenn das im Herbst 2020 zu Ende geht und Tegel
8 eine neue Zukunft als Greentech-Forschungsstandort und Wohngebiet Schumacher-Quartier
9 erhält. Wir setzen uns dafür ein, konsequenterweise die Hubschrauberstaffel der
10 Flugbereitschaft ebenfalls Ende Oktober 2020 zum BER umzuziehen und sie keinesfalls bis 2029
11 in Tegel zu belassen.

12 Der 31. Oktober 2020 soll eine Wendemarke werden. Nach zahlreichen erfolgreich absolvierten
13 Prüfungen und Tests, sehen die Zeichen für eine diesmal tatsächlich erfolgende Eröffnung
14 bislang verhalten positiv aus - aber wir glauben erst daran, wenn das erste Flugzeug
15 tatsächlich am BER startet, gerade weil noch immer zahlreiche Mängelpunkte in Arbeit sind.
16 Wir wollen unseren Blick dennoch bereits jetzt nach vorne werfen. Denn klar ist aus unserer
17 Erfahrung mit den Lärm- und Luftbelastungen in Tegel und vor allem in unserem Wissen um die
18 Klimaschäden durch das Fliegen, dass wir den Flugverkehr am BER für die Anwohner*innen und
19 zum Schutz unseres Klimas begrenzen müssen. Dafür setzen wir Grüne aus dem Norden uns
20 gemeinsam mit Grünen aus dem Süden weiterhin mit aller Kraft ein.

21 Derzeit fliegen von und nach Berlin ca 35 Mio. Fluggäste pro Jahr von Tegel und Schönefeld.
22 Wenn wir die Pariser Klimaziele und den Beschluss der Klimanotlage durch Senat und
23 Abgeordnetenhaus ernstnehmen, darf die Anzahl der Fluggäste nicht mehr deutlich zunehmen,
24 sondern muss sinken. Fliegen verbindet Menschen unterschiedlicher Kulturen und stärkt
25 wirtschaftliche Kontakte in ferne Regionen und das ist wichtig, aber es gibt viel zu viele
26 vermeidbare Inlandsflüge. Wir müssen alles daran setzen, diese zu reduzieren. Der
27 Planfeststellungsbeschluss für den BER erlaubt bis zu 425.000 Starts und Landungen pro Jahr,
28 das ergibt eine rechnerische Kapazität von bis zu 57 Mio. Passagieren pro Jahr. Damit
29 könnten wir Berlins Klimaziele abschreiben. Das ist das Gegenteil von Klimaneutralität und
30 würde das Pariser Klimaabkommen mit Füßen treten. Wir sollten alles daran setzen, dass der
31 Masterplan der Flughafengesellschaft für den weiteren Ausbau nicht notwendig wird. Der
32 erheblich steigende Zubringerverkehr zum BER hätte zudem vielfältige negative Folgen für die
33 Region und würde das Klimaproblem weiter verschärfen. Die CO2-Emissionen alleine durch den
34 Flugverkehr sind jetzt schon für 40% der Berliner CO2-Emissionen im Verkehr verantwortlich.

35 Das Hoffnungsvolle ist: Eine Reduktion der Flüge am zukünftigen BER erscheint realistisch
36 möglich, denn fast 40 Prozent aller Flüge ab Tegel sind innerdeutsche Kurzstreckenflüge nach
37 Frankfurt, München, Düsseldorf und in andere Städte. Dafür müssen wir gleich an mehreren
38 Stellschrauben ansetzen. Einige liegen in unmittelbarer Berliner Verantwortung, bei anderen
39 wollen wir von Berlin aus Initiativen für Veränderungen auf Bundesebene und in der EU
40 setzen.

41 Damit weiterhin alle Berlinerinnen und Berliner ihre Wunschziele schnell und bequem
42 erreichen, ist es notwendig, viel mehr schnelle Bahnverbindungen zu großen Städten zu

43 schaffen. Die neue Verbindung nach München zeigt das Potenzial und ein Blick nach Frankreich
44 verdeutlicht, dass es noch schneller gehen kann. Die derzeitige Reisezeit nach Frankfurt,
45 Köln/ Bonn und Stuttgart ist einfach zu lang, auch nach Hamburg könnte es deutlich schneller
46 gehen. Um auch innerhalb Europas mit der Bahn schnell und gut ans Ziel zu kommen, fordern
47 wir den Ausbau eines europäischen Nachtzugnetzes und ein europaweites Bahnbuchungsportal.

48 Der Preis macht die Musik, und Fliegen ist wegen der offenen und versteckten Subventionen
49 oft viel zu billig. Der Preis fürs Fliegen muss die wahren Kosten zeigen, inklusive der
50 schädlichen Umweltauswirkungen. Daher fordern wir: Kerosin-Besteuerung einführen,
51 außereuropäische Flüge in den Emissionshandel einbeziehen und dem CO₂-Ausstoß einen Preis
52 geben, der seine wirklichen Schäden abbildet. Ein realistischer Preis fürs Fliegen hilft
53 beim Umstieg auf die Bahn. Außerdem wollen wir Anreize für den Einsatz sparsamerer und
54 leiserer Flugzeuge durch die Gestaltung der Entgeltordnung des BER setzen. Damit fördern wir
55 weniger schädlichen Flugverkehr und reduzieren die Lärmbelastung der Anwohner*innen. Darüber
56 hinaus fordern wir, die Anzahl der Slots durch Begrenzung des Koordinationseckwerts der max.
57 Starts und Landungen pro Stunde zu verringern, um den maximal möglichen Flugverkehr direkt
58 einzuschränken.

59 Preise setzen Anreize. Wir wollen aber auch das ökologische Bewusstsein der Flugreisenden
60 schärfen und fordern, dass alle Fluggesellschaften am zukünftigen BER ihre Reisenden
61 umfassend über die durch ihren Flug verursachten CO₂-Emissionen informieren. Darüber hinaus
62 wollen wir alle Fluggesellschaften, die am BER Flüge starten verpflichten, mindestens
63 sämtliche durch diese Flüge entstehenden CO₂-Emissionen, möglichst aber alle ihre
64 verursachten CO₂-Emissionen, zu kompensieren.

65 Aus den leidvollen Jahrzehnten mit Tegel haben wir gelernt, wie wertvoll und wie wichtig für
66 unsere Gesundheit ruhige Morgen- und Abendstunden sind. Störungen der Nachtruhe durch
67 Fluglärm haben gravierende gesundheitliche Auswirkungen – von Herz-Kreislaufkrankungen bis
68 zu Depressionen. Zum Schutz der Gesundheit und zum Erhalt der Lebensqualität der
69 Anwohnerinnen und Anwohner am zukünftigen BER fordern wir ein Nachtflugverbot von 22.00h bis
70 6.00h morgens. Zudem wollen wir für Starts und Landungen in den frühen Morgen- und den
71 späten Abendstunden deutlich höhere Flughafengebühren, um Anreize für andere Reisezeiten zu
72 setzen. Abflüge und Landungen nach Ende der Betriebszeit in den Nachtstunden werden wir nur
73 in extremen Ausnahmefällen zulassen und mit hohen Gebühren belasten. Darüberhinaus wollen
74 wir eine Gewinnabschöpfung bei Fluggesellschaften prüfen, die regelmäßig verspätet landen,
75 so wie Hamburg es bereits praktiziert.

Unterstützer*innen

Reinhard Koppenleitner (KV Berlin-Reinickendorf); Conrad Schmidt (KV Berlin-Pankow); Nicole Holtz (KV Berlin-Reinickendorf); Barbara Boeck-Viebig (KV Berlin-Reinickendorf); Arturo Buchholz-Berger (KV Berlin-Pankow); Daniela Billig (KV Berlin-Pankow); Ralf Lottes (KV Berlin-Pankow); Katharina Weske (KV Berlin-Reinickendorf); Peer Rust (KV Berlin-Reinickendorf); Jörg Barnstedt (KV Berlin-Pankow); Daniel Freudl (KV Berlin-Pankow)