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

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

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

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

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

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

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

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

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

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