K-2-790-2 Berlin neu denken – eine Metropole für Mensch und Natur

Antragsteller*in: Thomas Rost (KV Berlin-Reinickendorf)

Änderungsantrag zu K-2

Von Zeile 715 bis 727:
~~Auch der Berliner Flugverkehr ist stark zurückgegangen. Hier findet ein struktureller Wandel hin zu weniger schädlichen Kurzflügen im Inland und innerhalb Europas statt. Wir werden diesen Strukturwandel hin zur Reduzierung klimaschädlicher Flüge politisch befördern. Flugzeuge sind mit Abstand die klimaschädlichsten Verkehrsmittel. Zudem ist die Lärmbelastung für Anwohnende von Flughäfen enorm. Deshalb befürworten wir ein Nachtflugverbot am neuen Flughafen Berlin Brandenburg (BER) zwischen 22 und 6 Uhr. Darüber hinaus setzen wir uns dafür ein, dass die Start- und Landegebühren an ökologische und lärmbelastende Faktoren geknüpft werden. Öffentliche Mittel zur Finanzierung einer kostspieligen Erweiterung des BER ohne wirtschaftliche Grundlage lehnen wir ab. Der Flughafenbetreiber sollte zukünftig sämtliche Betriebs- und Investitionskosten aus eigener Kraft stemmen. Eine dritte Start- und Landebahn darf es nicht geben. Stattdessen setzen wir uns auf Bundesebene für einen Ausbau der Nachtzug-Verbindung ein. Berlin soll Nachtzug-Drehkreuz werden.~~

Flugzeuge sind mit Abstand die klimaschädlichsten Verkehrsmittel. In Berlin ist der CO2-Ausstoß des Luftverkehrs bis einschließlich 2019 gegenüber 1990 um mehr als das Dreifache gestiegen. Das ist die höchste Steigerung im Verkehrssektor. Aus klimapolitischer Sicht ist es erfreulich, dass der Berliner Flugverkehr durch die Corona-Pandemie sehr stark zurückgegangen ist. Dies ist jedoch nicht nachhaltig. Von vielen Interessengruppen wird für die Zeit nach Corona ein Anknüpfen des Flugverkehrs an die früheren jährlichen Steigerungsraten angestrebt. Dieses Wachstum müssen wir zugunsten des Klimas beenden.
Wir werden durch Einflussnahme im Bund und in Europa darauf einwirken, dass ein grundsätzlicher Strukturwandel hin zur deutlichen Reduzierung klimaschädlicher Flüge politisch befördert und die steuerliche Bevorzugung des Flugverkehrs beendet wird.
Innerhalb der Berliner Zuständigkeit für die FBB (Flughafengesellschaft) und für den BER treten wir dafür ein, dass Flüge innerhalb Deutschlands, also auch vom und zum BER, eingestellt werden. Die Bahn als ökologische Alternative muss zu diesem Zweck massiv ausgebaut und beschleunigt werden. Dafür werden wir auch in Zusammenarbeit mit DB Netz AG das Berliner Fernstreckennetz weiter ertüchtigen. Dies wird einem europaweit zu entwickelnden Nachtzug-Programm zugutekommen, für das wir uns auf Bundesebene einsetzen. Berlin soll Nachtzug-Drehkreuz werden.
Wegen der enormen Lärmbelastung für Anwohnende von Flughäfen befürworten wir ein Nachtflugverbot am neuen Flughafen Berlin-Brandenburg (BER) zwischen 22 und 6 Uhr.
Wir setzen uns dafür ein, dass in die Start- und Landegebühren alle ökologischen, lärm- und klimabelastenden Faktoren eingerechnet werden. Der Flughafenbetreiber muss spätestens ab dem Ende der kommenden Legislaturperiode bis auf Weiteres sämtliche Betriebs- und Investitionskosten aus eigener Kraft stemmen und seine Einnahmen entsprechend gestalten. Eine Subventionierung des Flughafens durch die öffentlichen Haushalte sowie eine Erweiterung des BER in jeder Hinsicht lehnen wir ab, weil all dies die Klimakrise unumkehrbar verstärken würde.

Begründung

Im Flugverkehr hat kein Strukturwandel stattgefunden, wie der Ursprungstext unterstellt. Das Gegenteil ist der Fall, lediglich unterbrochen durch die Corona-Pandemie. Dieser Umstand muss allerdings jetzt genutzt werden, um den Strukturwandel einzuleiten. Dazu gehören v.a. Flug-Ticketpreise, die nicht durch Subventionen der öffentlichen Hand direkt oder indirekt und nicht durch Aussparung der

Umwelt- und Klimakosten der Fliegerei verbilligt sind. Es kann auch nicht sein, dass die FBB am Tropf der Steuerzahler*innen hängt, auch derjenigen, die sich Flugreisen nie leisten können oder wollen. Dies kann nur zurechtgerückt werden, wenn die Flughafengesellschaft sich finanziell selbst trägt, was durch eine Verteuerung der Lande- und Startgebühren zu einer Verteuerung der Flug-Ticketpreise und damit auch zu einer Reduzierung des Flugverkehrs führen dürfte. Aber klar muss auch sein: Es darf keine Erweiterung des BER geben, wie es schon vor Corona geplant war.

Unterstützer*innen

Christiane Heider (KV Berlin-Reinickendorf); Reinhard Koppenleitner (KV Berlin-Reinickendorf); Katharina Weske (KV Berlin-Reinickendorf); Ellen von Tayn (KV Berlin-Reinickendorf); Barbara Boeck-Viebig (KV Berlin-Reinickendorf); Heiner von Marschall (KV Berlin-Reinickendorf); Andreas Rietz (KV Berlin-Reinickendorf)