

Konzept für eine nachhaltige Flughafenpolitik in Berlin

Immer „schneller, weiter und flexibler“ ist das Motto der heutigen Globalisierung. Durch eine aus den Rudern geratene internationalisierte Fertigungsstrategie werden immer mehr Verkehrsströme produziert. Mit dem Flugzeug werden Blumen, Tomaten, ganze Industrieanlagen, die neueste Sommermode oder Maschinenteile befördert. Alles muss in der heutigen „just-intime-Ideologie“ innerhalb weniger Stunden quer über den Globus geflogen werden.

Flugzeuge sind das umweltschädlichste Verkehrsmittel und werden trotzdem staatlich hoch subventioniert. Durch die hohen Wachstumsraten im Flugverkehr entwickelt sich der Flugverkehr zum immer größeren Klimakiller. Die klimaschädlichen Abgase beim Flugverkehr haben wesentlich stärkere Auswirkungen auf dem Treibhauseffekt wie die Abgase auf dem Boden. 14 Prozent der Klimalasten Deutschlands entfallen auf den Flugverkehr. Dennoch wird Fliegen jedes Jahr mit 11,5 Milliarden Euro subventioniert, mehr als jedes andere Verkehrsmittel. Flugzeuge sind die energieintensivste Art der Fortbewegung. Bei einer Bus- oder Bahnreise wird im Durchschnitt nur etwa ein Drittel der Energie verbraucht wie bei einer Flugreise auf der gleichen Strecke.

Anders als die Bahn ist der gewerbliche Flugverkehr sowohl von der Mineralölsteuer, von der Ökosteuerung und bei internationalen Tickets auch von der Umsatzsteuer befreit. Durch die Befreiung von der Mineralölsteuer und der Umsatzsteuer gehen der staatlichen Haushalten jährlich mehr als fünf Milliarden Euro verloren. Flugverkehr

schädigt das Klima. Allein in den letzten 15 Jahren sind die Kohlendioxid-Emissionen innerhalb der Europäischen Union im Flugverkehr um 70 Prozent gestiegen. Einen wichtigen Anteil an diesen massiven Steigerungen haben die boomenden Billigflieger.

Die gesamte Routenpolitik der großen Fluggesellschaften ist auf die Aufteilung von internationalen Flügen an wenigen internationalen Drehkreuzen wie Frankfurt, München, Amsterdam oder Paris ausgerichtet. Zu diesen Destinationen wird immer mehr Flugverkehr herangeführt, um die Flüge der einzelnen Fluggesellschaften dort zu bündeln und dann von diesen Destinationen die Zielflughäfen anzufliegen. Statt gemeinsam den kürzesten Flug zu planen und gemeinsam Flugzeuge zu vermarkten, werden die Gäste von Berlin nach London geflogen, um dann in den Süden weiterzufliegen. Dadurch werden große Mengen Kerosin verschwendet und der Klimakiller CO₂ freigesetzt.

Flugverkehr nimmt ständig zu

Fast jeder Dritte leidet in Deutschland unter Fluglärm. Trotzdem gehen Bundes- und Landesregierung weiterhin davon aus, dass der Flugverkehr immer weiterwachsen soll. Seit 1960 ist die Passagierleistung im Flugverkehr um jährlich ca. 9 Prozent gestiegen. Waren es 1970 noch etwa 500 Millionen Passagierkilometer, stieg diese Zahl bis 2005 auf 4,1 Milliarden Passagierkilometer an. Bis zum Jahr 2025 wird eine Steigerung auf 10,5 Milliarden Passagierkilometern prognostiziert.

Alleine von 2000 bis 2011 ist das Flugpassagieraufkommen um 46,6 Prozent angestiegen, die Luftfrachtmenge um 81,9 Prozent.

Die Zahl der Fluggäste einschließlich der Transitpassagiere auf den 27 größten deutschen Flughäfen hat sich 2011 um 5,3 Prozent auf 176,3 Millionen erhöht. Die Menge der Luftfracht einschließlich des Durchgangsverkehrs nahm um 4,8 Prozent auf 4,5 Millionen Tonnen zu. Insgesamt stieg die Zahl der Flüge um 3,7 Prozent in 2011 an.

Berlin hatte im Jahr 2010 ca. 22,3 Millionen Passagiere, davon 7,3 Millionen in Schönefeld und 15 Millionen in Tegel. Insgesamt gab es in Berlin 237 000 Flugbewegungen, die sich mit 77 000 Flugbewegungen auf Schönefeld und 160 000 Flugbewegungen in Tegel verteilten. Dies führte an den Berliner Flughäfen zu durchschnittlich 610 Flugbewegungen am Tag, davon 210 in Schönefeld und 440 in Tegel. Obwohl es in Tegel ein Nachtflugverbot von 23 bis 6 Uhr gibt, wurden im Jahr 2010 trotzdem 1 500 Flugbewegungen innerhalb des Nachtflugverbotsbereiches durchgeführt, das entspricht mehr als vier Flüge pro Nacht.

Ziel einer nachhaltigen Flugverkehrspolitik muss sein, unnötige Flugbewegungen zu vermeiden und ordnungspolitische Rahmenbedingungen den Flugverkehr zu verringern. Mehr als 40 Prozent aller Personenkilometer im Weltflugverkehr werden über mittlere und kurze Distanzen durchgeführt.

In Berlin sind über 20 Prozent aller Ziele von den Berliner Flughäfen mit der Bahn heute schon in unter fünf Stunden Fahrzeit erreichbar, fast 45 Prozent aller Ziele in unter sieben Stunden Fahrzeit. Insgesamt sind etwa ein Drittel aller Starts und Landungen auf den Berliner Flughäfen Inlandsflüge mit einer kurzen und mittleren Distanz. Bei solchen kurzen Distanzen ist der CO₂-Ausstoß des Flugzeugs etwa siebenmal höher als mit der Bahn. Selbst am Flughafen in Frankfurt am Main machen die Kurzstreckenflüge unter 500 km etwa 40 Prozent der Starts und Landungen aus.

Deshalb fordern die NaturFreunde Berlin ein ökologisches und nachhaltiges Ausbauprogramm für die Bahnstrecken zwischen den Metropolen aufzulegen, in denen auch die östlichen Nachbarstaaten besser als bisher an das europäische Bahnnetz angeschlossen werden. Jedoch gilt auch beim Ausbau von Bahnstrecken, dass die zunehmende Verlärmung von Natur- und Wohnbereichen auf ein Minimum beschränkt werden muss. Grundsätzlich treten die NaturFreunde Berlin für ein Verbot von Kurzflügen unter 800 Kilometern ein, da hier die

ökologischen Schäden und der Zeitgewinn in keinem vertretbaren Verhältnis stehen.

Verkehrsplanungen müssen Auswirkungen auf Mensch und Umwelt berücksichtigen

Schon heute machen die CO₂-Emissionen des Luftverkehrs etwa fünf Prozent der globalen Klimawirkungen aus. Jedes Jahr nehmen die CO₂-Emissionen des Flugverkehrs um ca. 3,5 Prozent zu. Es ist zu erwarten, dass die Klimaauswirkungen durch den Luftverkehr in den nächsten Jahren die Auswirkungen des PKW-Verkehrs übersteigen werden. Wenn der Luftverkehr im gleichen Tempo weiterwächst, wird er sich bald zum Klimakiller Nr. 1 entwickelt haben.

Menschen in der direkten Flughafenumgebung sind während der Flugzeiten einem nicht akzeptablen Lärm ausgesetzt. Sie werden vor den Auswirkungen dieses gesundheitsschädlichen Lärms aber nicht ausreichend geschützt.

Lärm ist eine der Hauptursachen für Schlafstörungen und Krankheiten. Lärm kann Kinder in ihrer Entwicklung einschränken und terrorisiert weiträumig Berliner und Brandenburger Bürgerinnen und Bürger. In Deutschland leiden fast 40 Prozent der Bevölkerung unter Fluglärm. Dadurch nimmt das Risiko für Herz-Kreislaufkrankungen und Herzinfarkt zu. Gerade bei Kindern im Umkreis von Flughäfen wurden Konzentrations- und Lernschwierigkeiten nachgewiesen.

Landesentwicklungsplanung setzt falsche Akzente

In den Parteiprogrammen aller im Abgeordnetenhaus vertretenen Parteien wird eine ökologisch vertretbarer Verkehrspolitik für Berlin gefordert. Die Realität sieht jedoch anders aus: Statt sich für eine Verlagerung der Kurzstreckenflüge auf die Schiene einzusetzen und eine konsequente Reduzierung der Flüge durch die Verlagerung auf die Schiene zu forcieren, wird weiterhin der „Wachstumsmotor Flughafen“ beschworen. Keine der Landesregierungen in den letzten 20 Jahren hat sich konsequent für eine Einschränkung der Flugbewegungen in Berlin eingesetzt und eine Flughafenpolitik zum Abbau des Fluglärms und der Flugbewegungen betrieben.

Stattdessen war und ist die Luftverkehrspolitik der Regierungen in Berlin und Brandenburg auf Expansion und deutlich steigende Passagierzahlen ausgelegt. In der Landesentwicklungsplanung gehen die Regierungen davon aus, dass der Flughafen BER „steigenden Luftverkehrsverbindungsbedarf des Gesamttraumes Berlin-Brandenburg nachhaltig Rechnung“ tragen muss. So ist die Zahl der Passagiere an den Flughäfen der Hauptstadtregion in Tegel und Schönefeld im Jahr 2011 erstmals über 24 Millionen angestiegen.

Paragraph 2 des Landesentwicklungsplan 2007 schreibt: „Die Wachstumschancen der Hauptstadtregion liegen insbesondere in der Metropole Berlin, den räumlichen und sektoralen Schwerpunkten Brandenburgs mit besonderem wirtschaftlichen oder wissenschaftlichen Potenzial und dem Flughafen Berlin Brandenburg International mit seinem Umfeld.“ Die Landesentwicklungsplanung (LEP) setzt damit einseitig auf den Flughafen als Wachstumsmotor ohne dies zu hinterfragen.

In den Begründungen zum LEP werden zu § 2 ausgeführt: „Bedeutende Wirtschaftsimpulse werden in diesem Zusammenhang vom Flughafen Berlin Brandenburg International erwartet. Die mit der Attraktivitätsverbesserung im internationalen Standortwettbewerb verbundene Steigerung von Unternehmensumsätzen durch verbesserte Absatzbeziehungen und eine höhere Investitionsbereitschaft, beispielsweise im Handels- und Dienstleistungssektor, tragen zur Schaffung von Arbeitsplätzen bei, die nicht nur dem engeren Flughafenumfeld zugutekommen, sondern sich auch auf die gesamte Hauptstadtregion auswirken.“

Die NaturFreunde Berlin halten diese Entwicklung für nicht zukunftsweisend und erwarten von den Landesregierungen in Berlin und Brandenburg, dass sie dieser ökologischen Fehlentwicklung aktiv entgegenwirken:

Flughafen BER – von Anfang an eine Fehlplanung

Die NaturFreunde Berlin halten den durchgeführten Bau des Großflughafens Berlin-Brandenburg am jetzigen Standort nicht als sinnvolle Bereicherung der Berliner Infrastruktur. Die NaturFreunde Berlin stellen sich in der Abwägung zwischen den Interessen des Großflughafens und seiner Betreiber auf der einen Seite und der massiven Beeinträchtigung von fast einer Millionen Menschen mit zusätzlichen Lärm, der Beeinträchtigung von Umwelt-, Naturschutz- und Erholungsgebieten und der Gefährdung eines der wichtigsten Wasserreservoirs von Berlin, auf die Seite der Menschen und der Natur. Die bisherigen Planungen für den Flughafen sind völlig ungeeignet und werden deshalb von den NaturFreunden aus umwelt- und menschenschützenden Erwägungen infrage gestellt.

Ziel einer nachhaltigen Flughafenpolitik für Berlin muss die Einschränkung von Flugbewegungen sein. Flugverkehr auf Kurzstrecken

ist abzulehnen. Auch eine ständig zunehmende Verlagerung von Fracht auf den Luftverkehr ist aus ökologischen Gründen nicht akzeptabel.

Die NaturFreunde lehnen Debatten nach dem „Sankt-Florians-Prinzip“ für Flughafenkonzepte und Flugrouten ab. Alle Entscheidungen für Standorte und für Flugrouten müssen nach den Grundlagen der Minimierung von Belastungen für Mensch und Natur getroffen werden. Hierfür ist ein breiter Bürgerdialog zur Findung einer vertretbaren Lösung notwendig. Verkehrspolitik muss partizipatorisch und demokratisch weiterentwickelt werden. Dies gilt gerade auch für Entscheidungen, die mit dem Luftverkehr zu tun haben.

Die NaturFreunde fordern die Landesregierungen in Berlin und Brandenburg auf, alle Planungen für einen Hauptstadtflughafen mit den Erkenntnissen der letzten Jahre abzugleichen und unter diesen Gesichtspunkten zu prüfen. Auf jeden Fall muss durch eine Kooperation zwischen den Flughäfen Berlin, Leipzig, Frankfurt und Köln, das Flugverkehrsaufkommen an allen Standorten deutlich gesenkt werden. Bei der Standortwahl haben die Verantwortlichen die Argumente der Gegner eines Flughafens BER am jetzigen Standort nicht aufgenommen. Dadurch wurden Fehlinvestitionen vorgenommen, die einzig durch die Fehlentscheidungen der letzten Landesregierungen zu verantworten sind. Beim jetzigen Standort BER kann ein Betrieb nur mit deutlichen Auflagen genehmigt werden: Keine Nachtflüge, deutliche Reduzierung des Flugaufkommens, deutliche Reduzierung der Frachtflüge, kein Ausbau des Flughafens BER für Billigfluglinien, Aufgabe der Planungen für ein internationales Luftverkehrskreuz BER. Stattdessen höchstwertige Lärmschutzvorschriften für die Triebwerke, Förderung des Lärmschutzes für alle Betroffenen.

Die NaturFreunde Berlin fordern:

- Der Flughafenstandort muss auf den Prüfstand. Die Parlamente von Berlin und Brandenburg müssen noch einmal grundsätzlich entscheiden, wie die Flughafenplanung für die Region Berlin/Brandenburg auf eine vertretbare Grundlage gestellt werden kann.
- Die Flughafenplanungen und die Landesentwicklungsplanung für die Region Berlin-Brandenburg müssen grundsätzlich überarbeitet werden. Ziel muss eine Reduzierung von Passagier- und Frachtaufkommen im Flugverkehr in der Region Berlin-Brandenburg sein.
- Der Ausbau des Flughafen BER zum dritten internationalen Drehkreuz in Deutschland ist abzulehnen. Stattdessen muss Berlin einen Nachhaltigkeitsplan zur Einschränkung von Flugbewegungen auf das Notwendige entwickeln.
- Bei Berliner und Brandenburger Flughäfen muss ein grundsätzliches Nachtflugverbot in der Zeit von 22 bis 6 Uhr gesetzlich festgeschrieben werden.
- Alle Anwohnerinnen und Anwohner an Flughäfen müssen eine volle Kompensation für Wertverluste und Schäden erhalten, die durch Flughäfen entstehen.
- Die Lärmbelastung müssen auf ein Minimum für die Bevölkerung reduziert werden. Alle Betroffenen von Fluglärm müssen ein Recht auf den bestmöglichen Schutz vor Fluglärm erhalten. Die Vorgaben des Oberverwaltungsgerichts, dass in geschlossenen Räumen

keine Lärmbelästigung über 45 db auftreten darf, muss durch passiven Lärmschutz umgesetzt werden.

- Der Luftverkehr muss auf das ökonomisch und ökologisch notwendige beschränkt werden. Verkehrsbewegungen die mit der Bahn abgewickelt werden können, müssen zukünftig durch eine Förderung von Bahnverbindungen zwischen den Metropolen sichergestellt werden.
- Alle Flugbewegungen, die sie einzig auf ökonomisch bedingte Lufttransporte zur Zusammenführung von Passagieren einer Fluggesellschaft beziehen, müssen in Zukunft durch ein Konzept der Zusammenarbeit der verschiedenen Luftfahrtgesellschaften zur Minimierung von Flügen ersetzt werden.
- Flüge von und nach Berlin sollten durch ein nachhaltiges Verkehrskonzept in Zusammenarbeit mit den Flughäfen Leipzig und Frankfurt abgewickelt werden. Dadurch können bei allen drei Flughäfen die Lärmbelastung deutlich gesenkt werden. Voraussetzung dafür ist, den konsequenten Ausbau der Bahn zwischen den Städten. Für Berlin sind schnelle Zugverbindungen nach Hamburg, Köln, Frankfurt, Prag, Warschau mit vernünftigem Investitionsaufwand umzusetzen.
- Die deutliche Erhöhung der Start- und Landegebühren für den Flughafen BER, die sich mindestens an den Standards des Flughafen Frankfurt am Main orientieren.

Die NaturFreunde Berlin setzen sich für eine grundsätzlich neue Verkehrspolitik ein und fordern:

- ein europaweites Verbot von Kurzflügen unter 800 Kilometern;
- die deutliche Einschränkung der Versendung von Waren per Luftfracht;
- die Einführung einer Luftverkehrsabgabe, welche die realen sozial-ökologischen Kosten des Luftverkehrs widerspiegelt;
- eine europaweite Einführung von lärmabhängigen Start- und Landegebühren, die die Landung von lärmintensiven alten Maschinen auf europäischen Flughäfen unterbindet;
- ein generelles Nachflugverbot an allen Flughäfen weltweit;
- die Einführung einer Steuer auf Kerosin in allen europäischen Staaten; als ersten Schritt die Einführung einer Kerosinsteuer in Deutschland;
- die Beendigung des Ausbaus der europäischen Großflughäfen und eine generelle Umsteuerung in der Verkehrspolitik der Europäischen Union;
- den Abbau aller direkten und indirekten Subventionen für den Flugverkehr;
- die Aufhebung der Umsatzsteuerbefreiung im grenzüberschreitenden Flugverkehr
- eine deutliche Verschärfung der Grenzwerte für den Lärmschutz von Anwohnerinnen und Anwohnern von Flughäfen.