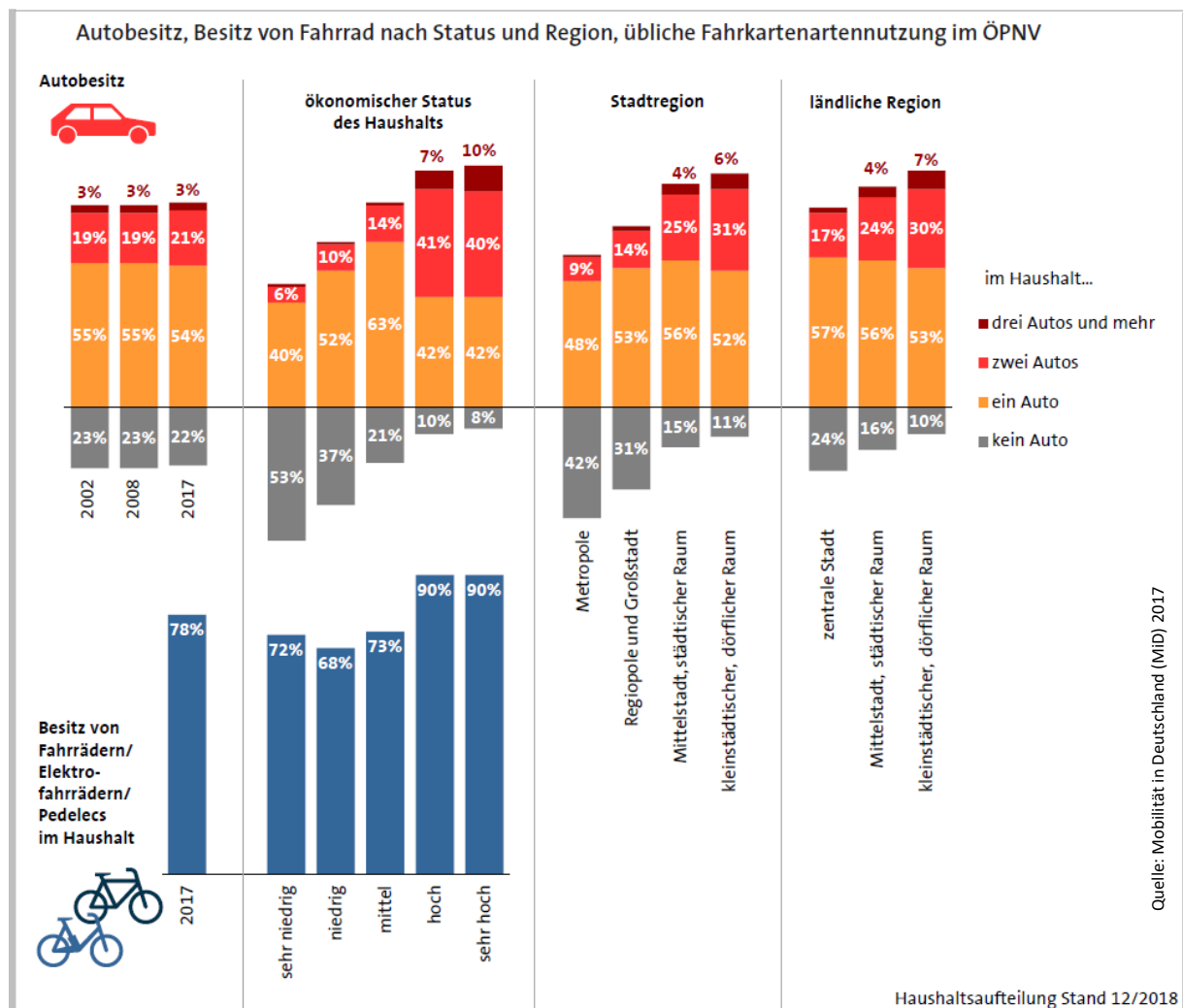


FAQ: Verkehrswende, Luftverkehr und Schallschutz im Umfeld des Flughafens BER

Warum streben wir eine Verkehrswende an?

Wir setzen uns für eine sozial-ökologische Verkehrswende ein, weil Mobilität für uns ein Grundrecht ist, das allen Menschen unabhängig vom Besitz eines eigenen Autos zu garantieren ist. Mehr als die Hälfte der einkommensärmsten Haushalte besitzen kein Auto. Sie sind einerseits auf günstige und verlässliche Mobilität mit Bahn und Bus angewiesen. Andererseits leiden diese Menschen am meisten unter Lärm, Abgasen und Verkehrsunfällen, weil sie (wiederum aus Kostengründen) öfter an stark befahrenen Straßen wohnen. Hinzu kommt, dass Kinder und Jugendliche, Menschen mit Behinderung sowie viele Seniorinnen und Senioren sich in einem auf das Auto ausgerichteten Verkehrssystem nicht unabhängig und selbstbestimmt bewegen können.



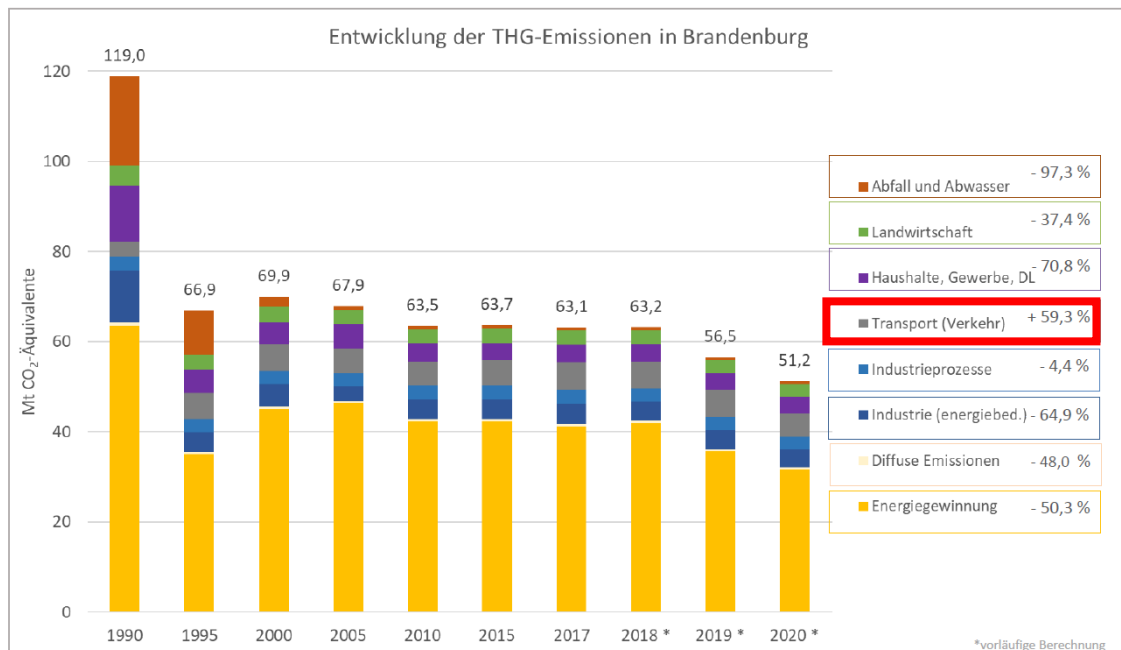
Obendrein hat der Verkehrssektor als einziger Bereich bisher keinen Beitrag zum Klimaschutz geleistet. Im Gegenteil: Allein in Brandenburg sind die CO₂-Emissionen des Verkehrs seit 1990 um fast 60 Prozent angewachsen. Der Löwenanteil der klimagefährdenden Emissionen geht auf das Konto des Straßenverkehrs (> 70 Prozent). In Brandenburg wollen wir deshalb den Verkehrsanteil des Umweltverbunds (= ÖPNV, Fahrrad, Zu-Fuß-Gehen) bis 2035 auf rund 80 Prozent verdoppeln. Das entspricht der Forderung der von uns unterstützten, erfolgreichen Volksinitiative „Verkehrswende Brandenburg jetzt“.



Treibhausgasemissionen Brandenburg



Entwicklung der THG-Emissionen



Wie kann das funktionieren?

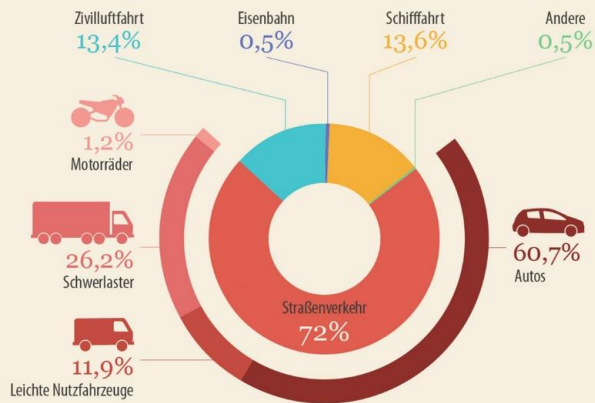
Das ist zu erreichen, indem wir Verkehr vermeiden, verlagern und verbessern (die sog. „drei V’s der Verkehrswende“).

Verkehr vermeiden wir durch eine gute öffentliche Daseinsvorsorge in allen Landesteilen, d.h. kurze Wege zur Schule, zum Arzt, zum Sportverein oder ins Kino. Durch die Förderung regionaler Wirtschaftskreisläufe kann zudem Güterverkehr auf langen Strecken reduziert werden.

Damit wird gleichzeitig die Verlagerung erleichtert, weil Wege bis zu 5 km gut und bequem zu Fuß oder mit dem Fahrrad bewältigt werden können. Dafür braucht es natürlich sichere und attraktive Rad- und Gehwege. Ohne Unterstützung des Bundes werden unsere Städte und Gemeinden diese nicht herstellen können. Das gilt auch für eine flächendeckende Mobilitätsgarantie mit Bahnen und Bussen. Dafür wollen wir stillgelegte Bahnstrecken wiederbeleben und Straßenbahn- und Busnetze so ausbauen, dass jede Gemeinde während der Hauptverkehrszeit (6 bis 22 Uhr) mindestens im Stundentakt angebunden ist. In dicht besiedelten Gebieten braucht es natürlich deutlich engere Takte, wie den 10 Minutentakt auf

CO2-EMISSIONEN DES VERKEHRS IN DER EU

Aufschlüsselung der Emissionen nach Verkehrsträgern (2016)



Quelle: Europäische Umweltagentur



der S46 (Königs Wusterhausen – Berlin). Damit die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel attraktiver und für alle erschwinglich wird, wollen wir stufenweise die Fahrpreise senken – bis hin zum Nulltarif für alle. Güterverkehr auf langen Strecken sollte so umfassend wie möglich von der Straße und aus der Luft auf die Schiene verlagert werden. Wo es keinen direkten Gleisanschluss gibt, sollte die Abholung vom Startpunkt einer Sendung und die Feinverteilung von der Bahn zum Zielort mit kleineren Transportfahrzeugen (wo möglich Lastenräder) erfolgen.

Dort, wo auf ein Kraftfahrzeug nicht verzichtet werden kann, muss der Benzin- oder Dieselantrieb durch einen Elektromotor ersetzt werden. Hier kann

das Prinzip „teilen statt besitzen“ die Auslastung und damit Ökobilanz der Fahrzeuge verbessern, die natürlich mit regional erzeugtem Ökostrom zu laden sind.

Welche besondere Rolle spielt der Luftverkehr?

Wie hoch sind die Emissionen meiner Urlaubsreise? (kg CO₂-Äquivalent)

● Zug ● Auto ● Flugzeug



Quelle: Agora Verkehrswende (2020)

Nach dem Straßenverkehr und der Schifffahrt ist der Luftverkehr in der EU die klimaschädlichste Transportform. 13,4 Prozent der CO₂-Emissionen gehen auf das Konto dieses Verkehrsträgers. Hinzu kommt, dass die Treibhausgase von Flugzeugen in großer Höhe ausgestoßen werden, was die Klimawirkung enorm steigert. Im Vergleich der Verkehrsmittel schneidet das Flugzeug obendrein besonders schlecht ab. Der CO₂-Fußabdruck pro Person ist bei einer innerdeutschen Flugreise rund fünfmal so hoch wie bei einer Bahnfahrt. Bei einem Mittelstreckenflug (bis 3000 km) wird pro Kopf immerhin noch fast viermal so viel CO₂ ausgestoßen wie bei einer Bahnreise auf gleicher Distanz. Wie eine Anfrage der Linksfraktion im Bundestag ergab, können schon heute bis zu 95 Prozent aller innerdeutschen Flüge durch eine Bahnfahrt von maximal sechs Stunden ersetzt werden. 42 Prozent der Inlandsflugstrecken sind mit der Bahn sogar in maximal vier Stunden zu bewältigen – mit dem aktuellen Fahrplan. DIE LINKE setzt sich deshalb für ein Verbot von Flügen bis 500 km ein, deren Ziel per Zug in maximal fünf Stunden erreichbar ist.

Wie positionieren wir uns zu Nachtflügen am BER?

Die PDS hat die Entscheidung für die Gemeinde Schönefeld als Standort des neuen Hauptstadtflughafens stets abgelehnt, weil durch dessen Lage im unmittelbaren Berliner Umland von Anfang an eine erhebliche Belastung der Anwohnerinnen und Anwohnern durch Fluglärm zu erwarten war. Wir konnten uns seinerzeit mit dieser Position nicht durchsetzen, haben aber stets darauf gedrungen, dass dann zumindest ein strenges Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr verhängt wird. Diese Forderung wurde durch das in Brandenburg im Jahr 2012 erfolgreich abgeschlossene Volksbegehren untermauert. Der Landtag hat diesem Volksbegehren (auf unser maßgebliches Betreiben hin) am 27.02.2013 zugestimmt. Leider war das parallel in Berlin laufende Volksbegehren nicht erfolgreich und verfehlte die erforderliche Anzahl an Unterschriften. Deshalb stimmt das Land Berlin bislang einem strengen Nachtflugverbot am BER nicht zu. Weil auch die Bundesregierung ein solches ablehnt, fehlt gegenwärtig eine Mehrheit unter den drei Flughafengesellschaftern, das Nachtflugverbot durchzusetzen. Seit der Inbetriebnahme des BER im vergangenen Oktober zeigt sich – trotz der niedrigeren Flugzahlen in Folge der Corona-Pandemie – bereits sehr deutlich die erhebliche Belastung für die Anwohnerinnen und Anwohner. Ein erneuter Anlauf, mit Berlin und der Bundesregierung über das Nachtflugverbot zu verhandeln, ist deshalb angezeigt. Dafür setzt sich die Linksfraktion im Landtag Brandenburg ein. Ob diese Forderung erfolgreich sein wird, hängt nicht zuletzt vom Ausgang der Bundestagswahl und der Abgeordnetenhauswahl in Berlin ab. DIE LINKE tritt zu beiden Wahlen mit der klaren Forderung nach einem konsequenten Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr an.

Wie kann der Schallschutz im BER-Umland verbessert werden?

Das Schallschutzprogramm des Flughafens BER weist nach wie vor erhebliche Mängel auf. Beispielsweise wurden seit dessen Start vor einigen Jahren die Erstattungspauschalen nicht an die Preissteigerungen im Baugewerbe angepasst. Außerdem ist, trotz regelmäßigen Beratungsangeboten, die Antragstellung und Umsetzung baulicher Maßnahmen für viele Betroffene sehr aufwändig und kompliziert. Wir fordern hier eine Vereinfachung, in dem den Anspruchsberechtigten z.B. freigestellt wird, ihre Maßnahmen selbst zu organisieren, mit selbstgewählten Firmen umzusetzen und sich die Kosten anschließend erstatten zu lassen. Alternativ könnte ein „Rundum-sorglos-Paket“ angeboten werden, bei dem die Planung und Umsetzung nach standardisierten Kriterien von vertraglich durch die Flughafengesellschaft gebundenen Firmen erledigt wird.

Ein weiteres Problem ist, dass der Anwendungsbereich für die Schallschutzmaßnahmen auf Grund theoretischer Lärmszenarien vor Inbetriebnahme des BER festgesetzt worden ist. Seit der Flughafen am Netz ist, zeigt sich, wie die Praxis von diesen theoretischen Annahmen abweicht. Die versprochenen Lärmmessungen sind unverzüglich durchzuführen und der Lärmschutzbereich großzügig auszuweiten, wenn der „weltbeste Schallschutz“ (Matthias Platzeck) kein leeres Versprechen bleiben soll.

Was hat es mit der aktuellen Flugrouten-Diskussion um Zeuthen, Eichwalde und Schulzendorf auf sich?

Seit der BER im Oktober 2020 eröffnet wurde, sind diese Gemeinden unerwartet stark von Fluglärm betroffen. Sie gehören nicht zum Geltungsbereich des BER-Schallschutzprogramms. Begründet wurde das mit einer besonderen Festlegung der Flugrouten. Um eine zu starke Belastung der drei Kommunen bei Starts in Richtung Osten zu vermeiden, wurde hierfür die sog. „Hoffmannkurve“ festgesetzt. Ein direkter Überflug über das Siedlungsgebiet soll davon abweichend nur in Ausnahmefällen erlaubt sein. In der Praxis zeigt sich jedoch, dass insbesondere die Billigairline „Easyjet“ regelmäßig von dieser Vorgabe abweicht. Dafür werden technische Gründe angeführt. Diese stehe jedoch im Widerspruch dazu, dass andere Fluggesellschaften und auch „Easyjet“ selbst mit baugleichen Maschinen bereits die „Hoffmannkurve“ geflogen sind. Der mutmaßlich wahre Grund scheint zu sein, dass der kürzere Direktüberflug Zeit und Treibstoff spart, also für die Airline günstiger ist. Für uns ist klar: Das geht gar nicht! Politische Versprechen sind einzuhalten. Die Gesundheit der Menschen darf nicht den Profitinteressen von Fluggesellschaften geopfert werden.



Welche Rolle die Aufsichtsbehörden (namentlich die Deutschen Flugsicherung und das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung) spielen und welche Reglementierungsinstrumente diesen gegenüber den Luftfahrtunternehmen zur Verfügung stehen, ist aktuell nicht ganz klar. Auf Antrag der Linksfraktion müssen beide Behörden am 16.09.2021 im Verkehrsausschuss des Landtags Rede und Antwort stehen.

Fritz R. Viertel

Referent für Landesentwicklung, Raumordnung,
Stadtentwicklung, Bauen, Wohnen, Infrastruktur und Verkehr

Stand: 01.09.2021