

## Antworten der Parteien auf die Wahlprüfsteine des „Aktionsbündnis für ein lebenswertes Berlin-Brandenburg“ zur Landtagswahl 2019

Im nachfolgenden den könne Sie die Fragen des ABB anlässlich der Landtagswahl im Land Brandenburg 2019 und die Antworten von Bündnis 90/Die Grünen Brandenburg und Axel Vogel, CDU-Landesverbandes Brandenburg, Erik Stohn, SPD Generalsekretär für die SPD Brandenburg sowie DIE LINKE Brandenburg in tabellarischer Form nachlesen. Die Originalantworten finden Sie im Anhang.

Der FDP und die AfD wurden vom ABB die Fragen ebenso zugesendet – die Antworten blieben aus.

ABB Fragen:	GRÜNE	CDU	SPD	LINKE
<p>1. Vor 7 Jahren haben sich 106332 Brandenburger WählerInnen in dem erfolgreichen Brandenburger Volksbegehren zur Durchsetzung eines landesplanerischen Nachtflugverbotes am Flughafen Berlin Brandenburg International (BER) für ein striktes Nachtflugverbot von 22:00 bis 6:00 Uhr am zukünftigen Flughafen BER entschieden. Die Ziele dieses Volksbegehrens wurden durch einen Parlamentsbeschluss des Brandenburger Landtages im Februar 2013 angenommen. Ein striktes Nachtflugverbot von 22 - 6 Uhr wurde bisher für den BER jedoch nicht gesetzlich festgeschrieben.</p> <p><b>Werden Sie mit Ihrer Fraktion das strikte Nachtflugverbot</b></p>	<p><b>Wir fordern ein generelles Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr</b> und eine endgültige Absage an alle Pläne zu einer dritten Start- und Landebahn. Über dieses Ziel und den Weg dahin werden wir mit den möglichen Koalitionspartnern verhandeln.</p>	<p>Die Landesregierung aus SPD und Linke hat sich im Jahr 2013 durch das angenommene Volksbegehren klar für ein konsequentes Flugverbot von 22 bis 6 Uhr ausgesprochen. Inzwischen ist die Position der Landesregierung darauf zusammengeschmolzen, dass zwischen 5 und 6 Uhr nur noch Interkontinentalflüge landen sollen. Das ist weit weg von der in Aussicht gestellten deutlichen Ausweitung des Nachtflugverbotes. <b>Die über 100.000 Brandenburgerinnen und Brandenburger, die damals ihre Unterschrift geleistet haben, müssen sich dadurch getäuscht fühlen.</b> Die Bürger vertrauen zu Recht darauf, dass die Landesregierung verlässlich und berechenbar agiert. <b>Obwohl die</b></p>	<p>Wir haben das Volksbegehren für ein Nachtflugverbot am BER angenommen und uns seitdem für die Umsetzung der Forderungen des Volksbegehrens eingesetzt. Mitte August haben wir in den Verhandlungen mit den beiden anderen Gesellschaftern – der Bundesregierung und dem Land Berlin – einen wichtigen Erfolg erzielt: Die Gesellschafterversammlung hat der FBB-Geschäftsführung den Auftrag erteilt, ein Konzept zum besseren Schutz der Nachtruhe am BER zu erstellen. <b>Unter Beibehaltung der bestehenden Betriebspflicht am BER soll die FBB mit den Airlines in Verhandlung treten und prüfen, wie sich innerdeutsche Flüge in den morgendlichen Randzeiten von 5.00 Uhr bis</b></p>	<p>DIE LINKE. Brandenburg und die Linksfraktion im Landtag Brandenburg haben sich in den vergangenen Jahren wiederholt für mehr Nachtruhe am künftigen BER eingesetzt und immer wieder die Umsetzung des erfolgreichen Volksbegehrens bei der Landesregierung angemahnt. Die Beschlussfassung der Gesellschafterversammlung der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH vom 8. August 2019 mit dem Ziel, den Zeitraum von 05:00 bis 06:00 Uhr weitestgehend von Flugbewegungen freizuhalten, geht zurück auf das Agieren des Gesellschafters Brandenburg, vertreten durch den Finanzminister, Christian Görke (DIE LINKE). <b>Trotzdem sind wir insgesamt</b></p>

<p><b>von 22 - 6 Uhr als nicht verhandelbar in ein Koalitionspapier einbringen und festschreiben?</b></p>		<p><b>CDU in der damaligen Diskussion eine andere Lösung favorisiert und vertreten hat, sehen wir auch die nächste Landesregierung und den Landtag politisch an die getroffene Zusage gebunden.</b></p>	<p><b>6.00 Uhr vermeiden lassen.</b> Das Konzept soll außerdem die Weiterentwicklung der Entgeltordnung der FBB beinhalten und in Absprache mit der Flugsicherung lärm mindernde Regelungen im Flugbetrieb enthalten. <b>Wir stehen zum Parlamentsbeschluss von 2013 und werden uns auch in der kommenden Wahlperiode für mehr Nachtruhe am BER einsetzen.</b></p>	<p><b>mit der bisherigen Umsetzung des erfolgreichen Volksbegehrens unzufrieden und halten an der Zielstellung fest, ein Nachtflugverbot am künftigen BER von 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr umzusetzen.</b></p>
<p><b>2. Der BER wurde als Regionalflughafen mit einer begrenzten Kapazität im Endausbau von 30 bis 33 Millionen Passagieren im Jahr konzipiert. Bereits heute werden im Ausbauprogramm „Masterplan BER 2040“ Planzahlen von 56 Millionen Passagieren pro Jahr genannt. Eine derartige Steigerung der Passagierzahlen und des damit verbundenen Flugverkehrs führt zu unvorhergesehenen Folgen für das Umland und einer unzureichenden Verkehrsinfrastruktur für die gesamte Region. Eine zusätzliche Abfertigungshalle befindet sich bereits in der Bauendphase.</b></p>	<p>Ja, das wollen wir in Koalitionsverhandlungen erreichen. Die Ausbaupläne lehnen wir ab, da der Flughafen durch Bevölkerungs- und Siedlungsentwicklung faktisch immer mehr innerstädtisch wird und dies auch aus klimapolitischen Erwägungen inakzeptabel wäre. Das Wachstum des Luftverkehrs in der Hauptstadtregion hat aufgrund massiver Anwerbung von Billig-Airlines bisher immer alle Prognosen übertroffen. Wir wollen dieser Entwicklung nicht tatenlos gegenüberstehen, sondern den Flugverkehr auf das nötige Maß begrenzen. Das Projekt Masterplan 2040 lehnen wir ab. Der BER darf im</p>	<p>Die Bürgerinnen und Bürger unseres Landes haben ein Recht auf Mobilität. Dies schließt auch den Luftverkehr ein. Es ist aus unserer Sicht nicht angemessen, einen Teil der Bevölkerung durch eine Beschränkung der Passagierzahl vom Luftverkehr auszuschließen. Die Luftverkehrskapazitäten in der Region müssen entsprechend der tatsächlichen Nachfrage zur Verfügung stehen.</p>	<p>Nach dem höchstrichterlich bestätigten Planfeststellungsbeschluss für den BER ist die Kapazität des Flughafens auf 360.000 Flugbewegungen im Jahr festgeschrieben. Einen Ausbau des BER über diese Kapazität hinaus wird es nicht geben. Den Bau einer dritten Start- und Landebahn lehnen wir ab.</p>	<p>Mit Blick auf den stattfindenden Klimawandel und die beschlossenen nationalen und internationalen CO<sub>2</sub>-Einsparungsziele ist offenkundig, dass auch der Verkehrssektor seinen Beitrag leisten muss. Das schließt natürlich den Flugverkehr ausdrücklich mit ein. Auch aus diesem Grund setzt sich DIE LINKE bereits seit mehreren Jahren für ein Verbot von Kurzflügen mit weniger als 500km ein. Darüber hinaus bleiben wir bei unserem Standpunkt, keine dritte Startbahn am BER zu genehmigen. Zudem kämpft DIE LINKE für die Einführung einer europaweiten Kerosinsteuer. Gelingt das nicht, muss eine</p>

<p><b>Werden Sie mit Ihrer Fraktion eine Begrenzung des Ausbaus des BER an diesem Standort als unverzichtbar in einer Koalitionsvereinbarung festschreiben? Auf welche Anzahl von Passagieren pro Jahr werden sie den Ausbau begrenzen?</b></p>	<p>dichtbesiedelten Gebiet nicht für 55 Millionen Passagiere ausgebaut werden, weder mit noch ohne Planfeststellungsverfahren. Bei Kapazitätsengpässen müssen die Start- und Landerechte marktwirtschaftlich versteigert werden. Die Offenhaltung von Tegel ist für uns keine Option.</p>			<p>nationale Besteuerung eingeführt werden. All diese Vorschläge führen zu einer notwendigen Begrenzung des Flugverkehrs.</p>
<p><b>3. Vor mehr als 20 Jahren haben die beteiligten Landesregierungen von Berlin und Brandenburg sowie die Bundesregierung das Konzept eines Single Airports beschlossen. Die Entwicklung im Flugverkehr hat sich seitdem dramatisch verändert.</b></p> <p><b>Sind Sie bereit vom Single Airport Konzept abzuweichen und ein neues Luftverkehrskonzept zu entwickeln?</b></p>	<p>Wir wollen den Luftverkehr in der Hauptstadt-Region begrenzen und nicht auf viele weitere Orte verteilen. Deswegen halten wir am Single Airport Konzept in Berlin-Brandenburg fest. Für Ostdeutschland insgesamt fordern wir aber ein neues Luftverkehrskonzept, auch um die Region Berlin-Brandenburg zu entlasten.</p>	<p>Als CDU haben wir uns seit vielen Jahren für ein Gesamtkonzept für den Luftverkehr in der Region Berlin-Brandenburg ausgesprochen. Dazu gehört es beispielsweise, vorhandene regionale Landesplätze ebenfalls zu betrachten. Aus unserer Sicht ist es sinnvoll, den Luftverkehr langfristig am BER zu konzentrieren, gleichzeitig jedoch Kooperation mit regionalen Flugplätzen zu ermöglichen, um bestehende oder in Zukunft auftretende Defizite des BER, beispielsweise im Hinblick auf die Kapazität sowie Beschränkungen aus dem Nachtflugverbot, zu kompensieren. Hinzu kommt, dass wir für eine temporäre Offenhaltung des Flughafens Tegel auch über die Eröffnung des BER hinaus eintreten, bis die</p>	<p>Wir sehen ein großes Potenzial beispielsweise des Flughafens Neuhardenberg im Bereich der Allgemeinen Luftfahrt (General Aviation), nicht jedoch im Linienverkehr. Die Landesplanung legt fest, dass Linienverkehr nur am BER stattfindet. Eine Änderung der Landesplanung halten wir aufgrund der Leistungsfähigkeit des BER derzeit nicht für sinnvoll.</p>	<p>Die Welt hat sich in der Tat in den vergangenen 20 Jahren verändert. Der BER ist als ein Single-Flughafen geplant. Zum jetzigen Zeitpunkt sehen wir noch keine Notwendigkeit der Planungsveränderung. An der beabsichtigten Schließung des Flughafens Tegel halten wir fest. Wenn der BER in Betrieb und Tegel geschlossen ist und es ausreichend Erfahrungen mit dem Flughafen BER gibt, können wir uns eine Debatte über die Notwendigkeit möglicher Ausweichflugplätze vorstellen.</p>

		<p>Kapazität am Flughafen BER dem tatsächlichen Bedarf entspricht. Nach den mehrmaligen Verschiebungen der Eröffnungstermine und einer enormen Serie von baulichen Mängeln hat es höchste Priorität, den Flughafen BER endlich fertigzustellen und schnellstmöglich zu eröffnen. Sollte der nun von der Flughafengesellschaft verkündete und von den im Land Brandenburg Verantwortlichen unterstützte Eröffnungstermin im Oktober 2020 erneut scheitern, kann nicht einfach zur Tagesordnung übergegangen werden. Sollte dieser Fall eintreten, ist eine ergebnisoffene und schonungslose Analyse notwendig, ob der Weiterbau noch sinnvoll ist oder eine alternative Vorgehensweise, wie beispielsweise ein Rückbau oder Abriss zu bevorzugen ist. Dabei wären dann die Gesamtkosten der verschiedenen Alternativen, wie beispielsweise auch die Kosten für Abrissarbeiten, zu vergleichen und in die Entscheidungsfindung mit einzubeziehen.</p>		
<p>4. Es ist weltweit unbestritten, dass Fluglärm zu</p>	<p>Alle betroffenen Haushalte müssen den Schallschutz gemäß</p>	<p>Die gesetzlichen Bestimmungen zum Schutz der Bevölkerung vor</p>	<p>Das Schallschutzprogramm am BER wird weiter fortgesetzt. Im</p>	<p>Die Umsetzung des durch mehrere höchstrichterliche</p>

<p><i>gesundheitlichen Schäden führt. Darüber hinaus sind stoffliche Emissionen der Flugzeuge (kanzerogene Substanzen, Ultrafeinstaub) für die Bevölkerung im Flughafen nahen Umfeld gesundheitsgefährdend.</i></p> <p><b>Welche Maßnahmen planen Sie, um eine Gesundheitsgefährdung der Bevölkerung im Umfeld des BER auszuschließen oder zu minimieren?</b></p>	<p>den Schutzzielen des Planfeststellungsbeschlusses erhalten. <b>Wir wollen außerdem die Anhebung der Kappungsgrenze von 30% des schallschutzbedingten Verkehrswertes ab welcher nur finanziell entschädigt wird. Wir wollen außerdem eine Härtefallregelung und eine stärkere Belastung lauter Flugzeuge bei den Start- und Landegebühren. Das Abweichen von den vorgesehenen Flugrouten muss die absolute Ausnahme bleiben.</b></p>	<p>Emissionen sind vollumfänglich einzuhalten. Darüber hinaus gehende Bestimmungen, beispielsweise durch den Planfeststellungsbeschluss oder Gerichtsbeschlüsse zum Thema Fluglärm, sind ebenfalls ohne Abstriche umzusetzen. Ein absoluter Schutz vor jedweden zivilisationsbedingten Umwelteinflüssen ist weder im Umfeld des BER noch an einem anderen Ort im Land Brandenburg umsetzbar.</p>	<p>Flughafenumfeld finden regelmäßige Ultrafeinstaubmessungen statt. Die Messstelle ist in den deutschen Messstellenverbund German Ultrafine Aerosol Network eingebunden. Im Juni 2018 hat die FBB erstmalig einen umfassenden Luftgütebericht veröffentlicht. Das Ministerium für Ländliche Entwicklung, Umwelt und Landwirtschaft hat ein vom Landesamt für Umwelt zu begleitendes Gutachten „Entwicklung eines Messkonzeptes mit dem Ziel der Erzeugung einer qualitätsgesicherten Datenbasis für ultrafeine Partikel insbesondere in der Gegenüberstellung von unterschiedlich belasteten Gebieten im Land Brandenburg“ in Auftrag gegeben. Von diesem Gutachten erwarten wir Hinweise zu Maßnahmen, mit denen eventuell bestehende Gesundheitsrisiken minimiert werden können.</p>	<p>Urteile planfestgestellten Schallschutzes für die Anwohnerinnen und Anwohner bleibt eine der Hauptaufgaben der kommenden Jahre. Eine Erhöhung des dafür zur Verfügung gestellten Budgets in Höhe von 730 Mio. € würde an der LINKEN nicht scheitern. Darüber hinaus ist es Aufgabe der Flughafengesellschaft die Start- und Landegebühren für die Flugzeuge so zu gestalten, dass leise Maschinen deutlich begünstigt werden. Entsprechend Vorhaben sind bereits angekündigt.</p>
<p><b>5. Fliegen ist die umweltschädlichste Art sich fortzubewegen (s. Umweltbundesamt). Um den Flugverkehr zu begrenzen, müssen derzeitige</b></p>	<p>Ja. Wir sind nicht nur bereit dazu, sondern kämpfen dafür. Sowohl aus ökologischen Gründen, als auch aus wettbewerbspolitischen Gründen im Verkehrssektor.</p>	<p>Luftverkehr ist eine zentrale Säule der Mobilität, deren Anteil an den weltweiten CO<sub>2</sub>-Emissionen knapp 3 Prozent beträgt. Der Emissionshandel hat dazu geführt, dass seit 2012</p>	<p>Um den Luftverkehr gerecht zu besteuern, setzen wir uns bei der Bundesregierung und der EU für den Ausbau der Luftverkehrsteuer und die Besteuerung des Kerosins ein.</p>	<p>Ja, DIE LINKE setzt sich für die Einführung einer Kerosinsteuer ein. Ja, DIE LINKE steht für eine CO<sub>2</sub>-Abgabe.</p>

<p><i>Preisverzerrungen gegenüber anderen Verkehrsmitteln korrigiert werden.</i></p> <p><b>Sind Sie bereit, sich für eine Besteuerung von Kerosin einzusetzen und die Subventionierung des Flugverkehrs durch die derzeitige Steuerfreiheit von Flugbenzin zu beenden? Sind Sie bereit, Flugverkehr mit einer CO2 Abgabe zu belasten?</b></p>		<p>sowohl der nationale als auch der innereuropäische Luftverkehr CO<sub>2</sub>-neutral wachsen. In Form der Luftverkehrsteuer gibt es bereits eine deutschlandweite Sonderabgabe auf den Luftverkehr. Einen weiteren nationalen Alleingang in Form einer CO<sub>2</sub>-Steuer betrachten wir daher nicht als sinnvoll. Restriktive ordnungspolitische Maßnahmen würden das Flugzeug zu einem Verkehrsträger nur für Wohlhabende machen. Diese unsoziale Politik lehnen wir ab. Vielmehr wollen wir durch eine Attraktivitätssteigerung des Bahnverkehrs mehr Fahrgäste auf innerdeutschen Strecken zum Umstieg auf die Bahn motivieren. Zudem unterstützen wir die deutsche Industrie bei der technologischen Weiterentwicklung im Hinblick auf emissionsfreie Mobilität in der Luft.</p>	<p>Der CO<sub>2</sub>-Ausstoß muss einen Preis bekommen. Da es nicht für alle Produkte sofort eine umweltfreundliche Alternative gibt, wird es darauf ankommen, wie eine CO<sub>2</sub>-Bepreisung umgesetzt wird. Bürger mit geringem Einkommen und Pendler in den ländlichen Regionen Brandenburgs dürfen nicht belastet werden. Wer wenig CO<sub>2</sub> verbraucht, soll auch profitieren. Die CO<sub>2</sub>-Bepreisung im Verkehrs- und Gebäudebereich hängt maßgeblich davon ab, welche Maßnahmen auf Bundesebene getroffen werden. Wir rechnen mit einer Entscheidung Ende September 2019.</p>	
---	--	--	--	--