

BERLIN BRAUCHT EINEN NEUEN, LEISTUNGS- UND AUSBAUFÄHIGEN FLUGHAFEN

Rede von Volker Ratzmann im Abgeordnetenhaus am 23.3.2006

Anrede,

das Land Berlin hat zusammen mit dem Land Brandenburg und dem Bund eine Planung für einen Single Airport – mit Erweiterungsmöglichkeiten – am Standort Berlin-Schönefeld erstellt. Die Planung war unzureichend. Das Bundesverwaltungsgericht musste nachhelfen. Das Gericht hat den Planern aufgegeben, den Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner zu verbessern. Aber: Jetzt herrscht Klarheit. Es gibt grünes Licht für den Bau. Das war ein Befreiungsschlag für dieses Vorhaben, für die Stadt und für die ganze Region, und das begrüßen wir.

Berlin braucht einen neuen, leistungs- und ausbaufähigen Flughafen. Das haben wir immer gesagt. Kein Drehkreuz, sondern einen Flughafen, der den Bedingungen der Region Rechnung trägt. Und wir sind nun mal nicht das Rhein-Main Gebiet – auch wenn hier manche gern so tun –, wir haben kein Einzugsgebiet wie Atlanta. Wir Grüne haben uns immer gegen die großkoalitionären Blümenträumen gewandt, ein Monster für 50 Millionen Fluggästen per annum zu bauen. Und das war richtig.

Auch wir wissen: Die Fliegerei ist in den vergangenen 50 Jahren explosionsartig gestiegen. 1953 gab es 70.000 Flüge, 1983 waren es schon 900.000, 2003 2,5 Millionen und 2013 rechnet man mit 4 Millionen. Daran kann man nicht vorbeigehen. Berlin hat zwar kein riesen Einzugsgebiet, aber Berlin hat riesen Anziehungskraft. Und darauf setze ich. Und die braucht Mobilität. Und die müssen wir gewährleisten. Und zwar so umweltschonend wie es nur geht. Wir haben nach wie vor was gegen die Stinker, die in riesigen Mengen Rohstoffe verbrennen und die Umwelt verpesten. Die Zukunft wird darin liegen, die Umweltverträglichkeit dieser Rohstoffvernichtungsmaschinen zu erhöhen, die Risiken zu minimieren und die Belastungen für die Ballungsräume herunterzuschrauben. Da muss man die Nase vorn haben, das ist die Herausforderung, darin liegt die Zukunft, auch für Berlin. Das wollen wir fördern.

Sie liegt nicht darin, den Fluggesellschaften jetzt schon in den Allerwertesten zu kriechen, das Nachtflugverbot aufzuweichen und die Ausnahmegenehmigungen für die Randzeiten quasi schon zu verteilen, nur weil die Airlines meinen, nur wo rund um die Uhr geflogen werden kann, wird gut geflogen und die Anwohner könnten auf ihre Nachtruhe verzichten. In Frankfurt, in München und in Düsseldorf gönnt man den Menschen ihre Nachtruhe – das muss auch hier klappen. Ich appelliere an die Verantwortung der Fluggesellschaften: Es muss auch in ihrem Interesse liegen, hier in Berlin zu zeigen, dass sie modernen Fluggastverkehr mit den berechtigten Interessen von AnwohnerInnen in einem Ballungsgebiet in Einklang bringen können, dass Sie in der Lage sind, Mobilität und Umweltschutz zu verbinden. Im Übrigen: Ich finde Air Berlin klingt nun mal besser als Air Leipzig, LTU setzt auf die Anziehungskraft Berlins, das sollten auch die anderen tun.

Für uns ist klar: Das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts muss nach Geist und Buchstaben, umgesetzt werden. Wir brauchen Verlässlichkeit sowohl gegenüber den Anwohnern, das sind wir ihnen schuldig. Die brauchen wir natürlich auch gegenüber den Fluggesellschaften. Und da sage ich auch in die andere Richtung: Wer hier meint, über das Urteil den Flughafenausbau noch zum Kippen zu brin-

gen, der wird sich getäuscht sehen. Der Flughafen ist eines der wichtigsten Infrastrukturprojekte der Region. Wir, Berlin, haben davon profitiert, dass so viele Menschen, so viele Touristen hier in die Stadt wollten und wollen. Das ist gut für die Stadt und für die ganze Region. Das gilt es zu nutzen, dieser Verantwortung muss man sich stellen. Und auch wenn wir alle wissen: Ein Airport ist nicht automatisch eine Jobmaschine und 40.000 Jobs sind wahrscheinlich auch zu hoch gegriffen – aber es wird neue Arbeitsplätze geben welche. Und die wollen wir haben. Dazu stehen wir.

Und wir wollen diesen Flughafen auch – um das hier mal ganz deutlich zu sagen, Herr Dr. Lindner –, um endlich den Flughafen Tempelhof binnen Jahresfrist schließen zu können und um auch spätestens bei Eröffnung des BBI den Flughafen Tegel los zu werden. Es ist doch abenteuerlich, wie Sie mit Ihrer Affenliebe zu den Privatfliegern die Steuerzahler melken wollen. Sie wollen ein Relikt des Kalten Krieges erhalten, nur weil ein paar aerophile Geschäftsflieger mit ihren Pipers und Gulfstreams zu faul sind, 20 Minuten mit der s-Bahn zu fahren. Und dafür sollen wir alle – ohne was davon zu haben – ein paar Millionchen im Jahr hinblättern. Keine, aber wirklich keine der großen Städte, die Sie so gern zum Vorbild nehmen, leistet sich das. In Paris fahren Sie eine Stunde zum Flughafen, in London auch, selbst in Ihrem geliebten München ist man 50 Minuten unterwegs. Und Amsterdam hat den Flughafen auch nicht zwischen den Grachten – und die wissen warum. Wir wollen nicht erleben, dass hier einer runter kracht. Sie, Herr Lindner, mögen es ganz schön finden, wenn beim Einschweben gleich noch Sight seeing geboten wird. Aber die Leute in der Einflugschneise finden das gar nicht lustig. Da können Sie kein Stück Wäsche auf die Leine hängen, das ist schwarz von den Abgasen der Stinker. Aber so was interessiert die Möchtegern-Champus-Fraktion ja nicht, die lässt ja waschen. Wir waschen nicht nur selber, wir wollen auch, dass die Anwohner ohne Angst, dass da mal einer runterkracht, leben können. Und deshalb muss Tempelhof so schnell wie möglich geschlossen werden, legen Sie los, Herr Wowereit, es ist höchste Zeit.

Meine Damen und Herren,

das Bundesverwaltungsgericht hat die Hürden für den Flughafen hoch gesetzt. Das wird Geld kosten. Berlin hat bereits 79 Millionen Euro an Eigenkapital eingesetzt und wird noch 150 Millionen Euro einsetzen müssen. Für das Flugfeld Ost, das kein Mensch braucht, wurden 77 Millionen Euro in den Sand gesetzt. Die Zeitungen sind voll von schlechten Nachrichten über ausbleibende Flugzeuge, verlorene Chancen und sinkende Einnahmen trotz steigender Passagierzahlen. Da stellt sich die Frage, wie wird das Projekt finanziert, wie werden die Kredite – immerhin fast 2 Milliarden Euro – refinanziert. Und es stellt sich außerdem die Frage: Wie werden die zusätzlichen Maßnahmen – bisher waren es 200 Millionen Euro, jetzt sollen nochmals 100 Millionen dazu kommen – finanziert, wer bringt die Kosten dafür auf:

- Soll BBF einen höheren Anteil aus seinem Gewinn beisteuern?
- Schießen die Gesellschafter – also wir – Geld nach?
- Sollen wir noch mehr Geld aufnehmen ?
- Oder specken wir ab und bauen kleiner und kostengünstiger?

Unsere Antwort ist klar. Wir präferieren das Abspecken, auch vor dem Hintergrund der Prognosen, die jetzt kommen, und wir stecken das Geld, das wir jetzt noch nach Tempelhof schieben lieber in die Finanzierung der Lärmschutzmaßnahmen für Schönefeld. Jetzt geht es darum, den Flughafen in Schönefeld zu bauen – sauber finanziert, so umweltverträglich wie es nur geht. Es ist in unser aller Interesse, wenn die Welt in Berlin sauber und leise landen kann.