

**Kuhn** (GRÜNE): Ich frage den Regierenden Bürgermeister:  
Ist die Schließung des Flughafens Tegel abhängig von der bis dahin geschaffenen Abfertigungskapazität und dem Ausbau in Schönefeld? Ab welcher Kapazitätsgröße – 15 Millionen, 20 Millionen oder mehr Passagiere – wird Tegel geschlossen?

**Präsident Dr. Haase:** Herr Kollege! Ich weise darauf hin, daß wir diesen Tagesordnungspunkt nachher noch behandeln. – Gleichwohl möchte der Regierende Bürgermeister darauf antworten.

**Diepgen**, Regierender Bürgermeister: Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Herr Abgeordneter! Die Frage, zu welchem Zeitpunkt ein Flughafen in dem bisherigen Flughafensystem geschlossen werden kann, ist nicht daran festzumachen, welche konkrete Passagierzahl auf anderen Flughäfen, also hier konkret im Zusammenhang mit dem Neubau eines Singleflughafens Berlin International, gegeben ist. Die Frage hängt davon ab, welche Kapazitäten zu diesem Zeitpunkt benötigt werden. Die Frage der Schließung der anderen Flughäfen hängt davon ab, ob die Ausbauformen, das heißt, Bau von Start- und Landebahn, ergänzend oder neu zu dem, was im Augenblick in Schönefeld existiert, abgeschlossen sind.

So sieht der Senat den Zusammenhang. Ich hoffe, nein, ich bin sicher, daß das auch von der Flughafengesellschaft so gesehen werden wird und entsprechend die Planfeststellungsverfahren eingeleitet werden.

[S8]

**Präsident Dr. Haase:** Jetzt erhält Herr Abgeordneter Dr. Kaczmarczyk das Wort!

**Dr. Kaczmarczyk** (PDS): Ich frage den Regierenden Bürgermeister: Herr Diepgen, ist es richtig, daß die Vereinbarung mit Brandenburg und dem Bund über die Empfehlung des Standorts Schönefeld für einen Großflughafen und die dann folgende Schließung der Verkehrsflughäfen Tegel und Tempelhof insofern unredlich war, als der Flughafen Tegel überhaupt nicht geschlossen werden kann, weil die Bundeswehr eine Option darauf hat?

**Präsident Dr. Haase:** Zur Beantwortung – der Regierende Bürgermeister!

**Diepgen**, Regierender Bürgermeister: Herr Präsident! Herr Abgeordneter! Meine Damen und Herren! Ihre Frage beantworte ich mit einem Nein!

[S14]

[http://www.parlament-berlin.de/pari/web/wdefault.nsf/vFiles/D12-00127/\\$File/p13010.pdf](http://www.parlament-berlin.de/pari/web/wdefault.nsf/vFiles/D12-00127/$File/p13010.pdf)

**lfd. Nr. 31:**

**a) Drucksache 13/505:**

**Antrag der Fraktion der PDS über keinen Großflughafen  
in der Region Berlin-Brandenburg**

**b) Drucksache 13/514:**

**Antrag der Fraktion der PDS über Bericht über  
Lärmschutzmaßnahmen im Umfeld von Flughäfen**

**c) Drucksache 13/521:**

**Antrag der Fraktion der PDS über Reduzierung  
der Belastungen für Anwohner/-innen von Flughäfen**

verbunden mit

**Drucksache 13/540:**

**Antrag der Fraktion der GRÜNEN über über Flughafenstandort  
Berlin-Schönefeld**

Wird der Dringlichkeit des zuletzt genannten Antrages widersprochen?

– Das ist nicht der Fall.

Der Ältestenrat empfiehlt eine gemeinsame Beratung, nach unserer Geschäftsordnung fünf Minuten. Wortmeldungen: Für die Fraktion der PDS habe ich Herrn Kaczmarczyk. – Sie haben das Wort.

**Dr. Kaczmarczyk (PDS):** Herr Präsident! Meine Damen und Herren! In wenigen Monaten werden es sieben Jahre her sein, als ich mit meinem Nachbarn, unserem verehrten Kollegen Fritz Niedergesäß, in Bohnsdorf die Bürgerinitiative „Leben in Bohnsdorf“ ins Leben rief, weil wir glaubten, daß aus unseren einzelkämpferischen Maßnahmen gegen die menschenverachtende

Praxis des Flugbetriebs in Schönefeld – –

[Oh! von der CDU]

– Ich spreche noch von der DDR-Zeit, Herr Liepelt, es ist inzwischen schlimmer geworden! – Wir glaubten, daß wir nunmehr mit den neu gewonnenen Freiheiten und Rechten ohne weiteres jetzt eine verträgliche – eine anwohnerverträgliche – Lösung für den Flugverkehr erreichen könnten. Ich muß feststellen, daß in der Zwischenzeit unsere Situation nicht besser, sondern schlechter geworden ist.

Wir schöpften zwar noch einmal 1990 Luft, Herr Liepelt, als die große Koalition in ihrer Vereinbarung feststellte – einstimmig und einmütig –

[Dr. Heide (CDU): Wer konnte früher schon nach Mallorca fliegen?]

– Wissen Sie, Sie treffen mich nicht damit. Für solche dummen Zwischenrufe bin ich gewappnet, und deshalb fliege ich auch nicht; damit ich Ihnen nicht Rede und Antwort stehen muß, ob ich fliege oder nicht. Ich möchte Sie bitten, ein paar Minuten zuzuhören. Sie machen mir durchaus nicht den Eindruck eines Betroffenen, verehrter Kollege. – Wir schöpften noch einmal durchaus Hoffnung, als die große Koalition sich 1990 in ihrer Vereinbarung einigte, den innerstädtischen Flugverkehr der drei Flughäfen Tegel, Tempelhof und Schönefeld aus der Stadt heraus zu verlagern. Seitdem ist ein wundersames Abbröckeln dieser Koalitionsvereinbarung eingetreten.

Wir hätten ja vielleicht noch einmal Luft schöpfen können, als die Koalitionsvereinbarung vom 25. Januar dieses Jahres darauf

orientierte, die Option Sperenberg aufrechtzuerhalten und nur dem Zwischenausbau in Schönefeld zuzustimmen. Wiederum ist eine wundersame Entwicklung vonstatten gegangen.

[Zurufe von der SPD]

– Meine Damen und Herren von der SPD, Sie haben es wirklich nicht nötig, dazwischenzurufen. Sie sind der Umfaller des Jahres in dieser Flughafenfrage. Ich habe noch vor einigen Tagen mit Damen und Herren Ihrer Fraktion gesprochen, und da stand noch ein ehernes „Sperenberg“ geschrieben. Und heute sind Sie ein klägliches Häuflein der CDU hinterherlaufender Fraktionäre, die sich als Anhängsel in einer Flughafenfrage bis auf die Knochen blamiert haben.

[Beifall bei der PDS – Unruhe]

– Herr Borgis, ich habe aus Ihrer Fraktion mit dem seinerzeitigen verkehrspolitischen Sprecher Giesel gesprochen. Herr Giesel sagte, es sie gar keine Frage „ . . . daß wir auf ihrer Seite sind. – Hören Sie, die Mehrheit unserer Fraktion ist für einen Standort außerhalb der Stadt. Es rennen hier nur noch ein paar Wildschweine in meiner Fraktion herum, aber die schießen wir auch noch ab!“

[Zuruf von der PDS]

Ich sehe, Herr Borgis, das sich die Zahl der „Wildschweine“ nur noch vermehrt hat. – Ich habe seinerzeit Herrn Giesel angeboten, ihm beim Nachladen zu helfen, „beim Abschießen der Wildschweine“. Ich muß mir das sparen, da ich da wahrscheinlich nicht mehr nachkommen würde.

[Zuruf von der CDU]

– Ihre Zwischenrufe dokumentieren doch nur Ihr schlechtes Gewissen. Sie machen nichts weiter als Pfennigfucherei und Minutenklügelei. Darum geht es doch gar nicht bei dieser Flughafenfrage. Ich möchte Sie daran erinnern, daß unsere ursprüngliche und gemeinsame Auffassung darin bestand, die Menschen in dieser Stadt vor einem Flugverkehr zu schützen, der als Überbleibsel des Zweiten Weltkrieges und des kalten Krieges einfach nicht mehr zeitgemäß ist.

[Beifall bei der PDS]

Sie reden von Anreisezeiten, Sie reden von Kosten, Sie reden aber nicht von den gesundheitlichen Schäden, Sie reden nicht von den Toten, die an diesen Flughäfen zu verzeichnen sind. Schönefeld hat eine Bilanz von über 250 Toten in 40 Jahren zu verzeichnen.

[Anhaltende Unruhe bei der CDU]

Sagen Sie mir bitte einen einzigen Flughafen in der Bundesrepublik, der eine ähnliche Bilanz aufzuweisen hat. Sie können das nicht. Sie können nur dumme Zwischenbemerkungen machen **Dr. Kaczmarczyk** Vor wenigen Tagen haben Hunderte von Leuten – Anrainer –, die mit großer Hoffnung und Erwartung auf Ihre Reaktion heute gespannt sind, mich in das Rennen geschickt und gebeten: Sag den Leuten dort: Wir wollen geschützt werden. Wir wollen für den Flughafenverkehr eine künftig einvernehmliche und verträgliche Lösung, das heißt, eine ökologisch vernünftige, eine wirtschaftlich

und eine menschlich verträgliche Lösung.

[Zuruf des Abg. Borgis (CDU)]

– Sie sind nicht so berühmt wie Churchill, aber ich möchte ihn trotzdem in diesem Zusammenhang zitieren. Churchill hat einmal am Rande seines Manuskripts notiert: „Argumente schwach, lauter reden.“ – Herr Borgis! Sie können so laut reden, wie Sie wollen: Sie werden nichts an Durchschlagkraft in Ihrer Rede und Ihrer Argumentation hinzugewinnen!

**Stellv. Präsident Führer:** Herr Abgeordneter, Sie müssen dann zum Schluß kommen!

**Dr. Kaczmarczyk (PDS):** Verehrte Damen und Herren! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Ich bitte Sie, in der Flughafenfrage die Dinge vom Kopf wieder auf die Füße zu stellen. Es geht nicht darum, daß irgendein Urlauber zweimal im Jahr zwei Minuten früher am Flughafen ist. Es geht einfach darum, daß die Menschen und ihre Belange geschützt werden, daß in das jetzige System Lärmschutzmaßnahmen eingeleitet werden, und es geht darum, den Ausbau des Flughafens Schönefeld zu verhindern. Ich bitte Sie herzlich: Überdenken Sie das zum Wohl der Menschen! Lassen Sie endlich die Pfennigfuchseri, und denken Sie daran, daß die Menschen zu schützen sind. – Danke schön!

[Beifall bei der PDS – Borgis (CDU): Herr Präsident!

Wir sind keine Wildschweine! Wir verwahren uns dagegen!]

**Stellv. Präsident Führer:** Sie waren ja auch nicht angesprochen.

– Herr Abgeordneter Kaczmarczyk! Ich weiß nicht, wen Sie in welcher Fraktion mit „Wildschwein“ betitelt haben, aber wenn Sie dann im Anschluß wieder von den „lieben Kollegen“ sprechen, widerspricht sich das. Ich rüge den ersten Ausdruck!

[Beifall bei der CDU –

Wieland (GRÜNE): Das war ein Zitat von Herrn Giesel!]

Das Wort hat der Abgeordnete Kaczmarek!

**Kaczmarek (CDU):** Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Zum Anteil von gewissen Tiersorten in den unterschiedlichen Fraktionen möchte ich mich nicht äußern. Ich bin nur der Meinung: lieber Wildschwein als Blindschleiche! Wer nämlich nicht erkennt, welche Vorteile eine Großflughafen-Entscheidung für den Raum Berlin und Brandenburg hat, den kann man tatsächlich nicht anders bezeichnen. Herr Kollege, wenn Sie sagen, Sie fliegen nicht, dann kann ich Ihnen nur widersprechen: Was Sie hier geleistet haben, ist ein bemerkenswerter geistiger Tiefflug.

[Beifall bei der CDU – Zurufe von der PDS]

Insofern muß ich Ihnen widersprechen: Sie fliegen schon, aber ein Höhenflug war es leider nicht.

Erstens bin ich der Meinung, daß die Entscheidung zum Großflughafen Schönefeld ein Beweis dafür ist, daß Regierung und Koalition handlungsfähig sind und auch realistische Entscheidungen treffen, die finanzierbar und letztendlich auch politisch durchhaltbar sind.

[Zuruf des Abg. Cramer (GRÜNE)]

Zum Thema „Großflughafen – Notwendigkeit oder nicht“: Der Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen beschäftigt sich mit

dieser Frage. Es ist nur eines festzuhalten: Alle ernst zu nehmenden Experten

[Wieland (GRÜNE): Ha, so wie Sie offenbar!]

– nicht die selbsternannten Experten, Herr Wieland, sondern wirkliche Experten –

[Frau Künast (GRÜNE): Was sind Sie denn?]

haben zweifelsfrei eine Steigerung von 11 auf 23 Millionen Passagiere für die Region Berlin anerkannt.

[Wieland (GRÜNE): „Zweifelsfrei“! Die stimmen nie, die Prognosen!]

Insofern ist die Notwendigkeit eines Flughafenstandorts, eines neuen Flughafenstandorts, eines Großflughafenstandorts unbestritten.

Zu den PDS-Anträgen möchte ich mich nicht weiter äußern.

Wer den Großflughafen grundsätzlich ablehnt und das damit begründet, daß er im Interesse der Menschen handelt, dem kann ich nur sagen: Die Menschen in dieser Region müssen arbeiten, um leben zu können. Ein Großflughafen bringt Tausende, Zehntausende Arbeitsplätze. Wer darauf verzichten will und behauptet, dieses im Interesse der Menschen zu tun, dem kann ich das nicht abnehmen.

Der Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen ist einer dieser vermeintlichen –

**Stellv. Präsident Führer:** Herr Abgeordneter, gestatten Sie eine Zwischenfrage?

**Kaczmarek (CDU):** Nein!

[Zuruf der PDS: Verwirrt nur!]

– listigen Anträge, der wohl Sand in das Koalitionsgetriebe streuen soll. Das ist ja sehr nett gedacht. Er beruht aber auf einigen Fehleinschätzungen.

[Wieland (GRÜNE): Wie kommen Sie denn darauf?]

Der Senat soll sich für den Singlestandort Schönefeld einsetzen.

Das macht er doch. Dafür brauchen Sie keinen Antrag zu stellen. Das hat er bekundet. Und die Frage, wann man Tegel und Tempelhof schließen kann, die gehen Sie ja hier sehr dynamisch an.

Möglichst schon in diesem Jahr soll damit angefangen werden. Ich kann nur sagen: Das Risiko, dem wir uns aussetzen, ist,

daß wir nicht Verfahrensbeteiligte oder Träger des Verfahrens sind, sondern wir müssen auf Brandenburg vertrauen und darauf hoffen, daß das Land Brandenburg das Verfahren sachgerecht durchführt. Ich habe daran keinen Zweifel. Aber es ist immer gut,

wenn man sich auch für die Situation, daß das vielleicht nicht so ernsthaft betrieben wird, eine Option offenhält. Nicht daß wir,

wenn wir den Großflughafen haben, noch zusätzliche Flughäfen bräuchten in der Stadt – ganz gewiß nicht. Aber das Scheitern des Planfeststellungsverfahrens – was ich nicht hoffe, aber vielleicht

hat der eine oder andere in Brandenburg Bedarf zum Nachkarten – muß man möglichst verhindern und dann auch in solchen Entscheidungen flankieren.

Nun ist in diesem Antrag auch die Frage gestellt worden, ob man solch einen Großflughafen überhaupt benötigt. Wir hätten überall leere Slots. So voll wie in Frankfurt sei es nicht. Das ist ja

alles richtig.

[Beifall des Abg. Cramer (GRÜNE)]

Nur, Herr Cramer, warum haben wir denn diese Probleme in Berlin, und warum haben wir sie insbesondere in Schönefeld? –

Weil wir keinen Umsteigeverkehr haben. Umsteigeverkehr haben wir nicht, und zwar aufgrund der Zersplitterung der Flughafenlandschaft in Berlin. Wenn wir einen Großflughafen haben, werden wir auch den Umsteigeverkehr haben. Dann werden wir diese Zahlen erreichen. Und dann brauchen wir natürlich auch eine zweite Start- und Landebahn. Da helfen uns Ihre Argumente mit den Abfertigungsgebäuden nicht weiter. Um Umsteigeverkehr zu realisieren, brauchen wir das.

[Cramer (GRÜNE): Ach! Das haben die Münchner auch gedacht!]

**Kaczmarek**

Wir wollen eben nicht die Sackgasse Berlin, die gewissermaßen aus Frankfurt angeschlossen wird, sondern wir wollen einen Großflughafen mit Umsteigeverkehr. Frankfurt ist voll, Frankfurt ist zu. Nun ist die Frage: Wer bekommt den Flugverkehr, der dort von Frankfurt aus abfließt? Bekommt ihn Leipzig-Schkeuditz oder bekommt ihn vielleicht der Großraum Berlin? Da sage ich ehrlich: Es ist für die Region Berlin – auch für die Arbeitsplätze und den Wirtschaftsstandort Berlin – die wichtigste Entscheidung, daß wir diesen Flugverkehr dann auch bekommen.

Ich sage noch eines: Ihr Antrag ist sehr gegenwartsbezogen.

Sie haben, wenn Sie die Zahlen da nennen, durchaus recht. Nur: Wir machen nicht nur Politik für heute.

[Cramer (GRÜNE): Nein! Sie machen Politik von gestern!]

Eine Investition dieser Größenordnung werden wir natürlich zukunftsicher planen. Und die Zukunft sieht nun einmal anders aus. Die wirtschaftliche Entwicklung dieser Stadt und die wirtschaftliche Entwicklung Osteuropas – und dafür soll dieser Flughafen letztlich ein entscheidender Anlaufpunkt sein – wird hoffentlich dynamisch sein. Dann werden wir Zahlen haben, von denen wir heute sicherlich noch nicht einmal zu träumen wagen. Wir werden Ihrem Änderungsantrag sicherlich so nicht zustimmen. Wir brauchen eine zukunftsichere Entscheidung. Wir haben dafür die ersten Weichen gestellt. Wir brauchen natürlich auch Entscheidungen zur vernünftigen Verkehrsanbindung dieses neuen Großflughafens.

**Stellv. Präsident Führer:** Herr Abgeordneter, Sie müssen zum Schluß kommen!

**Kaczmarek (CDU):** Herr Präsident! Der letzte Satz! – Dazu gehört die A 113 genauso wie die Flughafenbahn und eine sichere IC- und ICE-Anbindung und nicht zuletzt auch die U 7-Verlängerung in Neukölln. – Vielen Dank!

[Beifall bei der CDU]

**Stellv. Präsident Führer:** Bevor ich das Wort dem Abgeordneten Cramer gebe, möchte ich die Vergleiche mit Blindschleichen rügen. Wir sollten miteinander anders umgehen als in der Tiersprache.

[Beifall bei der PDS]

Nun hat das Wort der Abgeordnete Cramer!

**Cramer** (GRÜNE): Herr Präsident! Meine Damen und Herren!

Wir haben keinen listigen Antrag gestellt, sondern wir haben einen Antrag gestellt, um das Wortgeklingel, was uns in den letzten Tagen um die Ohren geschlagen worden ist, zu überprüfen, ob die Worte den Taten entsprechen, ob es wirklich um einen Singleflughafen geht, und vor allen Dingen ob die Schließung der innerstädtischen Flughäfen Tempelhof und Tegel ernst gemeint ist. Deshalb unser Antrag!

Wir begrüßen es, daß sich die Regierungschefs von Berlin und Brandenburg zusammen mit dem Bundesverkehrsminister darauf geeinigt haben, einen Großflughafen in Sperenberg nicht zu bauen, weil damit eines der größten ökologischen Zerstörungswerke nicht realisiert wird.

[Beifall bei den GRÜNEN]

Dazu absolute Zustimmung, Herr Kollege Böger! Wunderbar, daß Sie heute strahlen, aber vielleicht hätten Sie das auch in den letzten Monaten schon absehen können, daß die Option Sperenberg nicht realitätstüchtig war.

**Stellv. Präsident Führer:** Herr Cramer, gestatten Sie eine Zwischenfrage des Abgeordneten Kaczmarczyk?

**Cramer** (GRÜNE): Nein, ich habe nur fünf Minuten Zeit.

Aber die zweite Frage ist: Was passiert in Schönefeld? Wir haben uns seit Jahren dafür eingesetzt – auch für einen Single-Airport in Schönefeld –. Die Frage ist aber: Was passiert dort? Wir wollen keinen Großflughafen in den märkischen Sand setzen: weder in Sperenberg noch in Schönefeld.

[Beifall bei den GRÜNEN und der PDS]

Heute konnten wir im „Landespressedienst“ lesen, daß der Flughafen Tempelhof mit Abschluß des Planfeststellungsverfahrens geschlossen werden soll und daß Sie die Bedingung zur Schließung von Tegel an die Errichtung der zweiten Start- und Landebahn knüpfen. Diese Bedingung – die letzte – bedeutet faktisch, daß Sie davon ausgehen, in den nächsten 20, 30 Jahren zwei Flughäfen zu haben, nämlich Schönefeld und Tegel, und ich möchte Ihnen auch belegen, warum.

[Frau Dr. Zillbach (SPD): Genau eben nicht!

Sie haben das nicht richtig gelesen!]

Berlin hat im Gegensatz zu Frankfurt – das haben wir auch in dem Antrag dargelegt – einen Einzugsbereich von etwa 6 Millionen Einwohnern und nicht von 20 Millionen. Die Entwicklungen kurz nach der Wende, als würde Berlin ganz schnell wachsen, als hätten wir einen Flugverkehr von 60 Millionen Passagieren im Jahr, sind Legenden gewesen; sie hatten und haben mit der Realität überhaupt nichts zu tun.

[Dr. Borghorst (SPD): Die sind doch längst überholt!]

Berlin stellt sich völlig anders dar. Während in Frankfurt, Herr Kollege Borghorst, jeder Slot heiß begehrt ist, werden Sie hier wie warme Semmeln angeboten, und Sie kriegen Sie dennoch nicht los. Die Hälfte in Schönefeld liegt brach, und es wäre

selbstverständlich möglich, daß Sie Ihr Versprechen, das Sie fünf Jahre lang der Bevölkerung in Berlin gegeben haben, mit Abzug der Alliierten 1994 den Flughafen in Tempelhof zu schließen, sofort wahr machen, denn die 800 000 Fluggäste pro Jahr lassen sich sofort und problemlos auf Schönefeld verlagern.

[Beifall bei den GRÜNEN]

Deshalb steht in unserem Antrag: Schließen Sie Tempelhof Ende des Jahres, möglicherweise auch zum nächsten Flugplan. Aber schließen Sie Tempelhof, das ist sofort möglich, die Kapazitäten in Schönefeld sind da.

[Beifall bei den GRÜNEN]

Was ist mit Tegel? – Auch uns ist klar, daß man realitätsgerecht Tegel nicht sofort schließen kann, denn die Flughafenkapazität hängt nicht davon ab, ob wir zwei, drei oder vier Start- und Landebahnen haben, sondern sie hängt davon ab, wieviel Abfertigungskapazitäten existiert. Der Flughafen Düsseldorf hat eine Start- und Landebahn und hat um die Hälfte mehr Abflugkapazitäten als wir in Berlin auf 3 Flughäfen. Dort werden etwa 15 Millionen Fluggäste abgefertigt, in Berlin sind das auf allen drei Flughäfen nur 11 Millionen. Deshalb müßten Sie die Errichtung der notwendigen Abfertigungskapazitäten in Schönefeld an die Bedingungen für die Schließung von Tegel koppeln. Denn die zweite Start- und Landebahn wird in den nächsten 20, 30 Jahren – wenn überhaupt – völlig überflüssig sein, und ich will Ihnen auch sagen, warum: Berlin unterscheidet sich nämlich nicht nur durch die Umsteigeflüge von Frankfurt. In Frankfurt ist jeder zweite Flug ein Umsteigeflug, hier nur jeder 5. In Berlin haben wir 60 % Kurzstreckenflüge unter 600 Kilometern, und die werden zu einem großen Teil auf die Schiene verlagert. Wenn um die Jahrtausendwende die Schienenverbindungen von und nach Berlin fertig sind, wird dieser Flugverkehr reduziert, und wenn Sie dann Schönefeld maßvoll ausgebaut haben, wäre im Jahr 2000 die Möglichkeit, Tegel zu schließen, wenn Sie es wollen. Dadurch, daß Sie aber nicht auf die Abfertigungskapazitäten gesetzt haben, sondern im Grunde der CDU nachgekommen sind – Landowsky, der den Flughafen Tegel halten will, läßt grüßen –, haben Sie es an die zweite Start- und Landebahn gekoppelt. Für diesen Ausbau wird es keine Notwendigkeit geben, weil der Flugverkehr eher sinkt, als das er auf 15 oder 20 Millionen Fluggäste steigt. Deshalb haben Sie mit Ihrem Beschluß und **Cramer** Ihrer Zustimmung, Herr Kollege Borghorst und Herr Kollege Böger, zementiert, daß es in dieser Stadt zwei Flughäfen gibt, nämlich Schönefeld und Tegel. Das verurteilen wir auf das Schärfste.

[Zurufe der Frau Abg. Dr. Zillbach (SPD)]

Sie haben keine Konzeption, außer daß das Größte für Berlin gerade gut genug ist, ohne Rücksicht auf Verluste.

[Beifall bei den GRÜNEN – Dr. Borghorst (SPD):

Das Beste ist gut genug! – Zuruf von der CDU:

Stricken Sie mal wieder! Das können Sie besser!]

**Stellv. Präsident Führer:** Für die SPD-Fraktion hat das

Wort Frau Abgeordnete Meißner!

**Frau Meißner** (SPD): Sehr geehrter Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Herr Cramer! Ich muß Ihnen erst einmal sagen: Lesen Sie den Pressedienst richtig. Darin steht – ganz richtig – „nach dem Bau der zweiten Start- und Landebahn“. Aber nach dem Bau der zweiten überhaupt, die dann existieren soll, und das ist natürlich der Neubau der ersten Start- und Landebahn, der da gemeint ist.

[Zurufe der Abgn. Cramer (GRÜNE) und Wieland (GRÜNE)]

Herr Kaczmarczyk! Ich habe mich gefragt, zu welchem Antrag Sie eigentlich gesprochen haben. Denn der Antrag der PDS lautet doch, daß der Ausbau der Kapazitäten des Flughafens Schönefeld nicht durchgeführt wird. Das heißt also, der gesamte Flugverkehr soll über diese Start- und Landebahn abgewickelt werden und geht dann weiterhin über Bohnsdorf. Das konnte ich jetzt nicht nachvollziehen. – Keine Zwischenfrage, die Zeit ist kurz.

[Kaczmarczyk (PDS):

Ich wollte auf Ihre Frage antworten!]

– Nein, Sie brauchen darauf nicht zu antworten. Aber Sie wissen, auch ich wohne dort in der Einflugschneise, und Ihre Ausführung zu dem viel stärker gewordenen Fluglärm kann ich nicht teilen. Ihr Antrag, keinen Großflughafen in der Region Berlin-Brandenburg, meine Damen und Herren von der PDS, ist ja ein Aufguß aus der letzten Legislatur. Schon damals versuchten Sie, die Hauptstadt und die Region Berlin-Brandenburg von der übrigen Welt abzukoppeln, und das empfinde ich als eine Provinzposse. Wir haben heute in den Flughäfen Berlins 11 Millionen Passagiere zu verzeichnen, ganz abgesehen von den Frachten. Wie wollen Sie denn die heute schon vorhandenen Passierzahlen dritteln, um sie von den vorhandenen Kapazitäten in Schönefeld abfertigen zu können? Sollen Bezugsscheine für Flugtickets ausgegeben werden, dann sollten sich die Bürger wohl wieder bei der Polizei drängeln, die ein Reisebegehren ausgiebig prüft und die Genehmigungen erteilen wird? – Ich denke, diese Zeiten sind Gott sei Dank vorbei.

Im Gegensatz zu Ihnen hat sich die SPD immer für die Schließung aller Verkehrsflughäfen in und um Berlin – Schönefeld eingeschlossen – ausgesprochen und gefordert,

[Beifall bei der SPD]

daß die Region einen Single-Standort im Umland erhält. Sperenberg halten wir für den ökonomisch und ökologisch vernünftigen Standort, weil er optimale Entwicklungschancen, größere Flexibilität im Flugbetrieb und geringere Belastungen für die Bevölkerung bedeutet.

[Dr. Kaczmarczyk (PDS): Hören Sie doch auf, einen solchen Unsinn zu erzählen!]

Wir befinden uns mit unserem Standpunkt in guter Gesellschaft mit der IHK, den Arbeitgeberverbänden, den Gewerkschaften und der Lufthansa, was schon eine seltene Symbiose ist. Die Berliner SPD ist auch weiterhin der Meinung, daß Sperenberg

die wirtschaftliche und strategische richtige Entscheidung gewesen wäre.

[Beifall bei der SPD]

Die Empfehlung des Bundesverkehrsministers Wissmann, des Ministerpräsidenten Stolpe und des Regierenden Bürgermeisters, den Standort Schönefeld zum neuen Flughafen Berlin-Brandenburg international auszubauen, wird von der Berliner SPD nicht begrüßt. Letztendlich war die Machtposition der Bundesregierung, die die Finanzierung einer Bodenverkehrsanbindung Sperenbergs verweigert, ausschlaggebend.

[Beifall bei der SPD]

Brandenburg mußte einlenken, da das Land sich nicht in der Lage sieht, die Verkehrsverbindung zu finanzieren, und Berlin kann das natürlich auch nicht. Wir bedauern diese Entwicklung außerordentlich, besonders für die Bevölkerung im Südosten Berlins.

[Beifall bei der SPD]

Im Gegensatz zur PDS sind wir aber nicht der Meinung, nun gar nichts zu tun und die Menschen und Frachten per Verordnung vom Flugverkehr abzukoppeln. Wir verstehen Verkehrsverlagerung als Angebot an die Reisenden, die nach einem attraktiven Ausbau der Schienenwege die Vorteile von Kurzstreckenreisen mit der Bahn selbst erkennen und nutzen sollen.

[Beifall bei der SPD]

Das entbindet uns aber nicht von der Notwendigkeit, einen Flughafenstandort für Berlin-Brandenburg zu finden, der den prognostizierten Verkehr von nunmehr 15 Millionen Fluggästen – manche sprechen auch von 23 Millionen – aufnimmt. Oberstes Gebot für die Berliner SPD war seit dem Fall der Mauer die kurz und mittelfristige Schließung der städtischen Flughäfen. Wir halten es für unerlässlich, daß endlich überhaupt eine Standortentscheidung getroffen wird,

[Beifall bei der SPD]

auch wenn wir überzeugt sind, daß der Standort Schönefeld sowohl für die umliegenden Bewohner als auch wirtschaftspolitisch die schlechtere Variante ist. Das wurde bereits im Raumordnungsverfahren Brandenburg festgestellt, obwohl es neuerdings auch andere Gutachten gibt.

**Stellv. Präsident Führer:** Frau Abgeordnete, kommen Sie bitte zum Schluß!

**FrauMeißner** (SPD): Die Berliner SPD hält es für unverzichtbar, daß diese Entscheidung am 24. Juni gefällt wird, damit weiterer wirtschaftlicher Schaden von der Region abgewendet wird. Wir halten es für erforderlich, daß die Planung in Schönefeld so ausgerichtet wird, daß die Belastungen für die Bevölkerung so weit wie möglich verringert werden. Tempelhof und Tegel müssen vollständig geschlossen werden. Letzteres auch an die Adresse von Herrn Landowsky, der nun leider nicht da ist.

[Beifall bei der SPD]

Die Verkehrsverbindung muß wirklich vom Bund finanziert werden. Das betrifft die Anbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln,

wie schienengebundene Expressverbindung – U7- und die Einbindung des Flughafenbahnhofs an das IC- und ICE-Fernverkehrsnetz. Der Bund muß weiterhin sicherstellen, daß die A 113 in Alt-Glienicke in Tunnellage geführt wird. Wir werden das alles noch im Ausschuß diskutieren, und ich bin sicher, daß wir den Antrag ablehnen.

**Stellv. Präsident Führer:** Frau Abgeordnete, die Redezeit ist zu Ende!

**Frau Meißner (SPD):** Gut! – Ich denke, daß wir auch die anderen Anträge im Ausschuß auf Seriosität prüfen werden. – Danke!

[Beifall bei der SPD]

**Stellv. Präsident Führer:** Weitere Wortmeldungen liegen nicht vor, die Redezeiten sind auch erschöpft.

[http://www.parlament-berlin.de/pari/web/wdefault.nsf/vFiles/D12-00127/\\$File/p13010.pdf](http://www.parlament-berlin.de/pari/web/wdefault.nsf/vFiles/D12-00127/$File/p13010.pdf)

**Mündliche Anfrage Nr. 11  
des Abgeordneten Vollrad Kuhn (GRÜNE) über  
Flughafen-Holding BBF als Faß ohne Boden**

Ich frage den Senat:

1. Trifft es zu, daß die Überbrückung bis zur geplanten Privatisierung der Flughafen-Holding BBF für die BBF-Gesellschafter eine teure Angelegenheit wird, und welche Vorsorge hat der Senat getroffen, um einen Konkurs der BBF, insbesondere verursacht durch die Spekulationsverluste beim Grundstückskauf im Baufeld Ost, bis dahin auszuschließen?
2. Wer kommt letztendlich für diese Verluste auf, und wie hoch sind die Kosten, die auf Berlin durch den geplanten Verzicht auf Rückzahlung der an die BBF gewährten Gesellschafterdarlehen zukommen? Wurden diese bereits haushaltsmäßig berücksichtigt?

**Antwort der Senatsverwaltung für Finanzen vom 10. Juni  
1996**

Im Namen des Senats von Berlin beantworten wir Ihre nicht erledigte Mündliche Anfrage gemäß § 51 Abs. 5 der Geschäftsordnung des Abgeordnetenhauses wie folgt:

Zu 1:

Grundsätzlich ist zu sagen, daß die Lösung der finanziellen Probleme bei der Berlin Brandenburg Flughafen Holding GmbH (BBF) im Rahmen der Gesamtverantwortung nur einvernehmlich durch die drei Gesellschafter Berlin, Brandenburg und Bund möglich ist. Der Entscheidungsspielraum des Senats ist insofern begrenzt.

Da der Zeitpunkt und der Umfang der Privatisierung der BBF noch nicht feststehen, ist derzeit keine Aussage über die sich bis dahin ergebende finanzielle Situation der Gesellschaft und damit über die möglicherweise erforderlichen Leistungen der Gesellschafter möglich.

Momentan ist nach Auskunft der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft eine Konkursgefahr nicht gegeben. Die Gesellschafter

wären jedoch wie in der Vergangenheit in der Lage, einer solchen Gefahr durch geeignete Maßnahmen (z. B. weitere Darlehnsu mwandlungen in Eigenkapital) zu begegnen.

Zu 2:

Die Verluste der BBF sind grundsätzlich von der Gesellschaft zu tragen. Sollte zur angestrebten Privatisierung jedoch eine Entschuldung erforderlich werden, werden sich die Gesellschafter im Rahmen ihrer Anteilsverhältnisse zu beteiligen haben. Zusätzliche Kosten entstehen dem Land Berlin durch den Rückzahlungsverzicht bzgl. der der BBF gewährten Darlehen nicht. Da bei der Darlehns gewährung zu erkennen war, daß Zins und Tilgungsleistungen von der BBF in absehbarer Zeit nicht erbracht werden können, wurden entsprechende Einnahmen weder in den Haushaltsplänen noch in der Finanzplanung veranschlagt, so daß sich das Haushaltsergebnis durch die Maßnahmen nicht verschlechtert.

Dr. F u g m a n n - H e e s i n g

[http://www.parlament-berlin.de/pari/web/wdefault.nsf/vFiles/D12-00127/\\$File/p13010.pdf](http://www.parlament-berlin.de/pari/web/wdefault.nsf/vFiles/D12-00127/$File/p13010.pdf)