

Antrag

der Abgeordneten Albert Schmidt (Hitzhofen), Gila Altmann (Aurich), Rainer Steenblock, Franziska Eichstädt-Bohlig, Andrea Fischer (Berlin), Gerd Poppe, Helmut Wilhelm (Amberg) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Kein Großflughafen Berlin Brandenburg International (BBI)

Der Bundestag wolle beschließen:

Die Bundesregierung wird aufgefordert, über die Teilhaberrechte des Bundes an der Berlin Brandenburg Flughafen Holding GmbH (BBF) und über seine Vertretung im Aufsichtsrat der BBF die folgende Position durchzusetzen:

1. Von der Planung eines neuen Großflughafens BBI im Raum Berlin-Brandenburg wird Abstand genommen.
2. Der Flughafen Tempelhof wird kurzfristig, der Flughafen Tegel bis zum Jahr 2000 geschlossen.
3. Der Flugverkehr ist langfristig am bestehenden Standort Schönefeld abzuwickeln.

Bonn, den 7. Februar 1995

Albert Schmidt (Hitzhofen)
Gila Altmann (Aurich)
Rainer Steenblock
Franziska Eichstädt-Bohlig
Andrea Fischer (Berlin)
Gerd Poppe
Helmut Wilhelm (Amberg)
Joseph Fischer (Frankfurt), Kerstin Müller (Köln) und Fraktion

Begründung

1. Die Bedarfsprognosen, die den bisherigen Planungen zugrunde liegen, haben sich als völlig überzogen und unrealistisch erwiesen. Während die Flughäfen Frankfurt (+ 8 %) und München (+ 6 %) von 1993 auf 1994 eine erhebliche Zunahme an Fluggästen aufweisen, stagnierte die Fluggästeszah auf den

Berliner Flughäfen im selben Zeitraum: 9,8 Millionen in 1993, 10 Millionen in 1994. Von der bisher angenommenen Verdreifachung der Fluggästeszahls bis zum Jahr 2010 kann keinesfalls ausgegangen werden. Eine Überdimensionierung in der Planung würde einem zu erwartenden rechtlichen Angriff durch Betroffene nicht standhalten. So wurde z. B. auch der Planfeststellungsbeschuß für Hamburgs neuen Flughafen Kaltenkirchen unter Hinweis auf „Übermaßplanung“ gerichtlich aufgehoben.

2. Bis 2010 ist eine deutlich verbesserte Schienenanbindung Berlins mit erheblich verkürzten Reisezeiten zu erwarten, die vor allem für die Inlands- bzw. Kurzstreckenreisenden bis zu einer Entfernung von 600 Kilometern, die in Berlin 60 % des Fluggästaufkommens ausmachen, eine ökologisch und ökonomisch attraktive Alternative darstellt. Zu nennen sind in diesem Zusammenhang vor allem folgende Bahnstrecken:

Strecke	voraussichtliche Fertigstellung
über Magdeburg nach Hannover	1996
über Stendal nach Hannover	1997
über Büchen nach Hamburg	1997
über Leipzig nach Nürnberg/München (Anhalter Bahn)	1999
über Dresden, Prag, Wien nach Budapest	2002

Der „Umsteigeeffekt“ auf die Schiene wird sich verstärken durch die bis 2000 zu erwartende Veränderung der steuer- und verkehrspolitischen Rahmenbedingungen:

- Besteuerung des Flugbenzins durch Erhebung einer entsprechenden Mineralölsteuer,
- Einführung einer Mehrwertsteuer auf Flugtickets,
- Abschaffung der Duty-free-Shops (EU-Recht) sowie
- Abbau direkter staatlicher Zuwendungen für den Luftverkehr.

3. Das Festhalten an den Großflughäfenplänen würde für den Bund ein erhebliches finanzielles Risiko in Milliardenhöhe beinhalten. Bereits 1994 mußte das Stammkapital der BBF zur Abwehr eines drohenden Konkurses um 111 Mio. DM (Bundesanteil 29 Mio.) erhöht werden. Das Barclays-Gutachten (vom Gutachter der Gesellschafter der BBF Barclays de Zoete Wedd) ermittelte für den Bund einen Mindestanteil an den geschätzten BBI-Investitionskosten von 1,5 Mrd. DM. Im Vollzug dürfte sich diese Summe de facto mindestens verdoppeln. Private Investoren werden diese Kosten nicht übernehmen, wenn das Kriterium der Wirtschaftlichkeit der Projekte nicht nachhaltig gesichert ist.

Auch der Bundesrechnungshof hält es in seiner gutachtlichen Stellungnahme vom 20. Dezember 1994 „für nicht verantwortbar, auf dieser Grundlage einen Ausbau zu planen, der Risiken für die öffentlichen Haushalte in Milliardenhöhe beinhaltet“.

4. Ein neben Frankfurt und München drittes „Drehkreuz“ des deutschen Flugverkehrs in Form des geplanten BBI würde in

Konkurrenz zu den beiden genannten Flughäfen stehen, an denen der Bund beteiligt ist und zu deren Ausbaukosten er finanziell erheblich beigetragen hat. Der Bund würde gleichsam durch den BBI in Konkurrenz zu sich selbst treten, was zumindest so lange seinen eigenen Interessen zuwiderläuft, wie kein gültiges übergreifendes Flughafenkonzept vorliegt.

5. Selbst die CDU Berlins ist dabei, wie aktuelle Stellungnahmen zeigen, sich von den überzogenen BBI-Planungen zurückzuziehen und eine realistischere Position einzunehmen.
6. Unterstellt man ein Umsteigen der Kurzstreckenfluggäste auf die ausgebauten Schienenstrecken, verbleiben allenfalls ca. fünf Millionen Fluggäste pro Jahr im Fernverkehr. Dieser Anteil ist über den bestehenden Flughafen Schönefeld, der mit S-Bahn und ICE-Bahnhof hervorragend angebunden ist, ohne große Probleme zu bewältigen. Tempelhof (jährlich nur eine Million Fluggäste) und Tegel können daher kurz- bzw. mittelfristig geschlossen werden. Allenfalls kann in Schönefeld durch maßvolle Kapazitätsanpassungen eventuell steigenden Bedarfsentwicklungen begegnet werden.

