

Antrag

der Abgeordneten Dr. Dagmar Enkelmann und der Gruppe der PDS

Verzicht auf den geplanten Bau eines Großflughafens Berlin-Brandenburg-International

Der Bundestag wolle beschließen:

Die Bundesregierung wird aufgefordert, innerhalb der Berlin-Brandenburg-Flughafen-Holding folgende Ziele zu verfolgen:

- Auf die Planung eines Großflughafens Berlin-Brandenburg-International wird verzichtet.
- Der Flugverkehr wird über die bestehenden Standorte Tegel und Schönefeld abgewickelt, wobei Tegel in Abhängigkeit von einer Reduktion des Kurzstreckenflugverkehrs bis zum Jahr 2005 geschlossen wird.
- Der Flughafen Tempelhof wird kurzfristig geschlossen.
- Die Start- und Landekapazität des Flughafens Schönefeld wird nicht erweitert, die Abfertigungskapazitäten werden bedarfsgerecht ergänzt.
- Vorrangig werden die entsprechenden verkehrspolitischen Bedingungen geschaffen, um den Kurzstreckenflugverkehr durch die Bahn zu ersetzen.

Bonn, den 9. Mai 1995

Dr. Dagmar Enkelmann
Dr. Gregor Gysi und Gruppe

Begründung

Die für die Konzipierung eines Großflughafens angenommene Bedarfsentwicklung ist nicht realistisch. Für ein weiteres Luftkreuz in Deutschland (nach Frankfurt/Main und München II) gibt es keinen Bedarf. Bis zum Jahr 2010 wird es zudem zu einer deutlichen Verbesserung der Schienenanbindung Berlins mit erheblich verkürzten Reisezeiten kommen, so daß der Kurzstreckenflugverkehr unter 600 km zunehmend von der Bahn übernom-

men werden kann. Damit würden 60 % der derzeitigen Luftverkehrsnachfrage in Berlin entfallen. Die verbleibenden vier Millionen Fluggäste könnten über die bestehenden Start- und Landekapazitäten in Schönefeld abgefertigt, die Flughäfen Tempelhof (sofort) und Tegel (etwa 2005, in Abhängigkeit von der Bahn-Entwicklung) geschlossen werden.

Sogar ohne Neubaustrecken könnte das derzeitige DB AG-Schiennetz mit Hilfe EDV-gesteuerter Zugfolgesysteme bis zu 40 % mehr Zug-Kapazität aufnehmen. Flughäfen-Neu- oder -Ausbauten müssen daher volkswirtschaftlich unter allen Umständen in ihrer Bedarfsnotwendigkeit daran gemessen werden, ob nicht die Schiene im Wettbewerb so viel größere und attraktivere Verkehrsangebote schafft, daß für die zusätzlichen Flughafen-Kapazitäten nicht mehr genügend Marktnachfrage besteht.

Die Ungefug-Studie zur Flughafen-Kapazitätsentwicklung in Deutschland bis zum Jahr 2010 erstellt z.B. für die Flughäfen Berlin, Düsseldorf, Frankfurt, Hamburg, Köln/Bonn und München zusammengerechnet Prognosen, nach denen es im Jahr 2010 eine Überkapazität zwischen 268 000 und 497 000 Starts geben wird. Es bedarf also genauer Marktanalysen, bevor weitere Investitionen im Flughafen-Bereich getätigt werden. Ein einfaches Fortführen des Wachstumsdenkens ist angesichts der hohen Kosten, die in diesem Bereich den öffentlichen Händen entstehen, sowie aus klimapolitischen Gründen nicht zu vertreten.

Die in den letzten Jahren eingetretenen Verluste für die BBF (allein in Tempelhof in den Jahren 1991 bis 1994 waren es 90 Mio. DM) haben zu hohen Ausgleichskosten für das Land Berlin geführt. Diese Entwicklung wird durch die zu erwartenden Veränderungen der steuer- und verkehrspolitischen Rahmenbedingungen (z. B. Besteuerung von Flugbenzin) verstärkt werden.

Anlage

Analyse Flughafen-Entwicklung Deutschland

Tabelle BER3 Voraussichtliche Slot-Kapazität (Starts) im Jahr 2010 im Vergleich zu 1990

(Basis: im Vergleich eigene Wachstumsprognose und dazu vom Flughafen geschätzte Start-Zahlen)

Flughäfen Berlin

Eigene Wachstumsprognose dieser Studie:

	Prognose 1 (Tab. BER1)	Prognose 2 (Tab. BER2)
Zahl der gewerblichen Starts 1990	50 649	50 649
davon in % einsparbar durch Eisenbahn, Ausbau ATC, Einsatz Großraumgerät *)	84,33 %	62,10 %
verbliebe 1990 freie Restkapazität *)	42 712	31 451
verbliebe 1990 tatsächliche Zahl Starts*)	7 937	19 198
Vom Flughafen geschätzte Start-Zahlen **):		
Zahl der gewerbl. Starts 2010**)	190 000	190 000
davon in % einsparbar durch Eisenbahn, Ausbau ATC, Einsatz Großraumgerät	84,33 %	62,10 %
verbliebe 2010 freie Restkapazität	160 227	117 990
verblieben 2010 real anfallende Starts	29 773	72 010

*) Unter der theoretischen Voraussetzung, daß das in 2010 vorhandene HGV-Schienennetz bereits in 1990 bestehen würde, daß die Flugsicherung des Jahres 2010 bereits 1990 bestünde, daß im erwarteten Maße Großraumgerät des Jahres 2010 bereits 1990 Kleingerät ersetzen könnte. Details siehe Tabellen BER1 und BER2.

**) In diesem Fall eigene Schätzung aufgrund Startbahn-Kapazität, inkl. des gesamten ersetzbaren Verkehrs.

(Quelle: Hans-Georg Ungefug, Überlegungen und Berechnungen zur Flughafen-Kapazitätsentwicklung in Deutschland bis zum Jahr 2010, Frankfurt/Main 1991)

