

Vizepräsident Dr. Uwe Lehmann-Brauns**1fd. Nr. 8:**

Große Anfrage

**Flugrouten über Berlin –
Berliner Bürger fragen den Senat**

Große Anfrage der FDP Drs 16/3598

Zur Begründung der Großen Anfrage erteile ich zunächst der anfragenden Fraktion der FDP mit einer Redezeit von bis zu fünf Minuten das Wort. – Bitte schön, Herr von Lüdeke!

Klaus-Peter von Lüdeke (FDP):

Jetzt stehe ich schon wieder hier vorn. Deshalb habe ich gesagt, es sei zu Ende bis dahin. Nun kommen wir zu den Flugrouten.

Ich hätte gern meine Begründung damit angefangen zu rügen, dass der Regierende Bürgermeister es vorgezogen hat, zur Bambi-Verleihung zu fahren und ihm deshalb die Flugrouten nicht so wichtig sind. Nun hören wir aber gerade, dass unser ehemaliger FDP-Außenminister Hans-Dietrich Genscher den Millennium-Bambi bekommen hat,

[Andreas Gram (CDU): Hat er auch verdient!]

deshalb halte ich mich etwas zurück und rüge den Regierenden Bürgermeister nicht.

[Beifall bei der FDP]

Trotzdem rüge ich den Senat und muss sagen: Die Zeit des Herumlavierens ist wirklich vorbei. Der Senat muss jetzt dafür sorgen, dass es sofort ein transparentes Verfahren in Sachen Flugrouten gibt.

[Beifall bei der FDP]

Am 6. September veröffentlichte die DFS neue Flugrouten für den Flughafen BBI. Seit diesem Tag toben die Debatten nicht nur in der Berlin, sondern auch in Brandenburg. Es werden Bürgerinitiativen gegründet, die Bürgerinnen und Bürger recherchieren Fakten, demonstrieren Woche für Woche und dies tun sie aus Sicht meiner Fraktion zu Recht.

[Beifall bei der FDP]

Die Berliner FDP unterstützt diese öffentlichen Meinungsäußerungen ausdrücklich!

Am 18. Oktober hat die FDP in Zehlendorf eine Veranstaltung für die Berlinerinnen und Berliner gemacht, die von den Flugrouten im Südwesten betroffen sind. Daraus ist ein Dialog mit den Bürgern entstanden, dessen Ergebnis die heute vorgelegte Große Anfrage ist, deren Titel lautet: „Flugrouten über Berlin – Berliner Bürger fragen den Senat“. Fazit dieser erwähnten Veranstaltung ist, dass die Berlinerinnen und Berliner einen Anspruch auf klare Fakten haben. Sie wünschen ein transparentes Verfahren. Ich muss noch einmal deutlich sagen: Die Berliner, die bei uns waren, fordern keinen Baustopp für BBI, verlangen aber eine Optimierung der Flugrouten. Das gilt übrigens für den Westen und den Osten der Stadt. Wir brau-

chen optimale Flugrouten und keine vernachlässigten oder oktroyierte, so, wie es vorgesehen ist.

[Beifall bei der FDP]

Vizepräsident Dr. Uwe Lehmann-Brauns:

Herr von Lüdeke! Darf ich Sie einen Moment unterbrechen. – Darf ich die Herren am Rand des Plenarsaales bitten, ihre Unterhaltungen nicht fortzusetzen und dem Redner zuzuhören! – Bitte schön, Herr von Lüdeke!

[Beifall bei der FDP]

Klaus-Peter von Lüdeke (FDP):

Zu klären sind in diesem Zusammenhang aber auch die Verantwortlichkeiten. Da behauptet der Regierende Bürgermeister auf der letzten Demo in Lichtenrade, er habe nichts gewusst. Und auch die CDU will mit ihrer Vergangenheit – das haben wir heute schon an mancher Stelle gehört – nichts mehr zu tun haben.

[Andreas Gram (CDU): Es nutzt sich auch langsam ab!]

Da tut der CDU-Vertreter – ich weiß nicht, der Regierende Bürgermeister sprach von Herrn Lunatschek, ich glaube aber, dass er Luczak heißt – so, als habe ausgerechnet die CDU mit den Flugrouten überhaupt nichts zu tun gehabt. Vielleicht klären Sie den einmal auf, Herr Braun! Er verschweigt, dass der CDU-Regierende-Bürgermeister Diepgen und CDU-Minister Wissmann für die Entscheidung Schönefeld die Verantwortung tragen.

[Beifall bei der FDP]

Hier versucht sich nun die CDU einen schlanken Fuß zu machen.

[Michael Dietmann (CDU): „Schlanker Fuß“ ist genau das richtige Stichwort für die FDP!]

Hier muss der Regierende Bürgermeister zu seiner Verantwortung stehen, und hier muss auch die CDU zu ihrer Verantwortung stehen.

Ich zitiere aus einem Leserbrief aus der heutigen „Berliner Morgenpost“:

Die Herren der CDU, die damals in Gutsherrenmanier entgegen allen wissenschaftlichen, geografischen, umweltrelevanten und wirtschaftlichen Empfehlungen einfach den Standort Schönefeld festlegten, gehören ins Niemandsland.

[Beifall bei der FDP]

Seit 2000 sitzt Wowereit dem Aufsichtsrat der Flughafenholding vor, und Platzek ist sein Stellvertreter.

[Zuruf von Andreas Gram (CDU)]

Die Herren sind persönlich dafür verantwortlich, dass bereits vor der rechtskräftigen Baugenehmigung 800 Millionen Euro verbaut, ein Dorf um-

Klaus-Peter von Lüdeke

gesiedelt, 120 000 Einwendungen gegen das Projekt im Wesentlichen ignoriert und uneingeschränkter Nachtflug genehmigt wurde; dass Schallschutzzonen bewusst falsch ausgewiesen wurden, betroffene Bürger keinerlei finanzielle oder organisatorische Hilfe bei der Wahrung ihrer Rechte erhalten haben und das Bundesverwaltungsgericht eigentlich vor vollendete Tatsachen gesetzt wurde.

Das ist die Sache, die jetzt aufzuarbeiten ist, und die möchten wir mit unserer heutigen Großen Anfrage aufarbeiten. – Vielen Dank!

[Beifall bei der FDP]

Vizepräsident Dr. Uwe Lehmann-Brauns:

Das Wort zur Beantwortung der Großen Anfrage hat nunmehr Frau Senatorin Junge-Reyer. – Bitte schön!

Bürgermeisterin Ingeborg Junge-Reyer
(Senatsverwaltung für Stadtentwicklung):

Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Lassen Sie mich zunächst auf eine grundsätzliche Vorbemerkung eingehen, die schon häufig gemacht worden ist und schon häufig aus anderem Anlass diskutiert worden ist. Planungen von großen Infrastrukturprojekten sind zu Recht insbesondere dann eine Herausforderung in einer Gesellschaft, wenn wir uns – so wie hier – der Partizipation verschrieben haben und die Bürgerinnen und Bürger mit ihren Anregungen, mit ihren Bedenken und mit ihrer Betroffenheit ernst nehmen. Umso dringlicher ist es allerdings dann auch, dass die Verfahrensgrundlagen für solche Entscheidungen in sich logisch, nachvollziehbar und transparent gestaltet werden. Die Darstellung der Deutschen Flugsicherung vom 9. September zu den Flugrouten am BBI entspricht diesen Anforderungen in keiner Weise.

An einem Beispiel wird sehr schnell deutlich, wie nachvollziehbar wenig nachgedacht wurde. Der Vorschlag, der seit Anfang September auf dem Tisch liegt und sich eigentlich an den inzwischen bekannten Vorgaben einer Spreizung von 15 Grad orientieren soll, enthält eine Spreizung der Flugrouten für parallele Abflüge von 40 Grad – völlig unnötigerweise und unmotiviert, es sei denn, es steckt ein Motiv dahinter, das wir weder beurteilen noch vermuten können. Eine solche Routenführung würde völlig neue Gebiete mit ganz anderen Einwohnerzahlen belasten. Sie würden die vom Planfeststellungsverfahren angenommenen Schutzzonen erheblich infrage stellen. Weder vom Verfahren noch vom Ergebnis her ist dies hinzunehmen.

Sie haben sehr ausführliche Fragen gestellt, die ich jetzt nicht einfach abarbeiten will, sondern ich will mich auf die Blöcke beziehen, die Sie gebildet haben. Sie gehen zunächst auf die Geschichte der Entscheidung für den Standort Schönefeld ein. Viele erinnern sich. Es gab eine

intensive Debatte um den richtigen Standort, und vieles sprach damals für den Standort Sperenberg – vor allem vor dem Hintergrund von prognostizierten Passagierzahlen von 60 Millionen im Jahr. Danach war mit dem Raumordnungsverfahren 1994 ein Suchverfahren vorausgegangen, das die Berlin Brandenburg Flughafen Holding in den Jahren 1992 bis 1993 durchgeführt hatte, mit dem Ergebnis, dass von allen potenziellen Standortflächen im Umkreis von 60 km um Berlin Sperenberg und Jüterbog-Ost die am besten geeigneten waren. Schönefeld-Süd wurde in der Endauswahlphase zusätzlich in das Verfahren eingeführt.

Das vergleichende Raumordnungsverfahren – auch danach haben Sie gefragt – brachte das Ergebnis, dass sich die Standorte Jüterbog-Ost und Sperenberg als geeignet erwiesen hatten. Schönefeld-Süd wurde als nicht geeignet bewertet. Federführend für die Erarbeitung der landesplanerischen Beurteilung als Ergebnis des Raumordnungsverfahrens war damals das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Raumordnung des Landes Brandenburg.

Auf dem Weg zum Konsensbeschluss wurde dann allerdings die Zielstellung für den Flughafen reduziert. Es wurde zunächst als Grundlage die Kapazität der drei vorhandenen Flughäfen zugrunde gelegt. Etwa 20 Millionen Flugreisende pro Jahr waren die Grundlage. Der Konsensbeschluss – auf wesentliches Betreiben des damaligen Regierenden Bürgermeisters – sah dann eine qualifizierte Ertüchtigung von Schönefeld als künftigen Single-Standort unter weitestgehendem Einsatz von privatem Risiko- bzw. Beteiligungskapital und die Schließung von Tempelhof und Tegel vor. Bei dem Konsensbeschluss, einer politischen Richtungsentscheidung des damaligen Regierenden Bürgermeisters, wurde die gesetzlich vorgeschriebene Verfahrensweise einschließlich der erforderlichen Bürgerbeteiligung erst im Nachhinein durchgeführt. Dazu gehört das Planfeststellungsverfahren, zu dem Sie ebenfalls nachgefragt haben.

Im Rahmen der Erstellung der Planfeststellungsunterlagen wurden Prognosewerte für den BBI ermittelt. Die Passagierentwicklung würde sich auf der Basis der damaligen Annahmen in einer Breite von etwa 19 bis 30 Millionen bewegen, und die Flugbewegungen würden demnach bis auf etwa über 300 000 innerhalb von 14 Jahren steigen. Heute wissen wir, dass die Zahl der Passagiere zum Start des BBI auf etwa 27 Millionen angesetzt werden kann.

Sie haben auch danach gefragt, wie es mit der Planfeststellung weiterging. Inzwischen hat sich zu diesen Fragen das zuständige Ministerium in Brandenburg öffentlich erklärt. Ich will hier nicht umfangreich zitieren, aber Ihnen wenige Absätze aus den Darstellungen des Brandenburger Ministeriums zur Verfügung stellen. Die Ministerienvertretung des MIL in Brandenburg stellt in etwa Folgendes dar: Das zeitlich vorgelagerte Planfeststellungsverfahren in der Zuständigkeit der Landesplanfeststellungsbehörde entscheidet, und zwar auch damals bereits – danach hatten Sie ebenfalls gefragt – über die Zu-

Bürgermeisterin Ingeborg Junge-Reyer

lässigkeit des Bauwerks einschließlich der Start- und Landebahnen. Vielfältige Aspekte der Raumordnung, des Natur- und Umweltschutzes, des Bedarfs, der Lärmauswirkungen sind geprüft worden. Grundlage dafür war eine vorläufige Planung der An- und Abflugverfahren. Die endgültigen An- und Abflugverfahren sind nach den Vorarbeiten der Deutschen Flugsicherung durch eine Rechtsverordnung des Bundes festzulegen. Auch dies noch einmal zu den Basisinformationen, die anlässlich der Darstellung des Planfeststellungsverfahrens zur Verfügung gestellt wurden.

Im Einzelnen – und Sie haben danach gefragt, wie sich die Situation damals dargestellt hat – hatte mit einem Schreiben vom Oktober 1997 die Planfeststellungsbehörde das Bundesverkehrsministerium darum gebeten, einen ersten Planungsentwurf für die Flugrouten vorzulegen und die notwendigen Fluglärmrechnungen durchzuführen. Die ersten Planungen der Deutschen Flugsicherung wurden im Dezember 1997 vom Bundesministerium für Verkehr vorgelegt. Sie sahen ausdrücklich keine Divergenz der Abflugrouten und kein Überfliegen Berlins vor. Mit Schreiben vom Mai 1998 wurde dann von der Deutschen Flugsicherung eine überarbeitete Grobplanung vorgelegt, die wiederum einen Divergenzaspekt nicht enthielt.

Erstmals mit dem Schreiben vom 20. August 1998 wies die Flugsicherung darauf hin, dass es in Verkehrsspitzenzeiten für das gleichzeitige, parallele Abfliegen erforderlich sein könnte, eine Divergenz von 15 Grad einzuführen. Mit dem Schreiben, das Sie zitiert haben, bestätigte dann die Deutsche Flugsicherung gegenüber der Planfeststellungsbehörde, dass die den Flughafenplanungen zugrunde liegenden Flugstrecken grundsätzlich den Planungen der Deutschen Flugsicherung entsprächen. Ein Hinweis auf mögliche Abflugverzögerungen bei Spitzenzeiten bei fehlender Divergenz war enthalten. Außerdem wurde darauf hingewiesen, dass die Festlegung des für die Inbetriebnahme des neuen Bahnsystems notwendigen Flugverfahrens erst kurz vor Betriebsaufnahme unter Berücksichtigung der aktuellen Verkehrssituation, des Umweltschutzes und der sich ändernden navigatorischen Möglichkeiten erfolgen könnte.

Ich habe hier nicht wörtlich das MIL zitiert, aber das Schreiben, auf das Sie sich ebenfalls beziehen, hat damals den Mitgliedern der Arbeitsgruppe „An- und Abflugrouten“ – auch den Berliner Mitgliedern dieser Arbeitsgruppe – vorgelegen.

In das Planfeststellungsverfahren ist dann die Grobplanung des Bundesministeriums für Verkehr inklusive der Ergänzungen der Deutschen Flugsicherung in der Fassung der Antragstellung der Flughafengesellschaft vom 17. Dezember 1999 eingegangen. Zwischenzeitliche Umplanungen wurden nicht vorgelegt. Das mit dem Antrag eingereichte Flughafenkonzept ist daher im Planfeststellungsbeschluss unverändert übernommen worden. Er griff die Problematik des nachgeschalteten Flugroutenverfahrens auf und wies ausdrücklich auf die unterschiedlichen

Zuständigkeiten hin. Inzwischen sind die Formulierungen häufig veröffentlicht worden, sodass ich auf ein ausführliches Zitat der Formulierung im Planfeststellungsbeschluss verzichten. Nur so viel soll gesagt werden: Es wurde dargestellt, dass die verbindliche Festlegung der An- und Abflugverfahren durch Rechtsverordnung vor Inbetriebnahme der neuen Start- und Landebahn erfolgen sollte.

Die Beteiligung der Berlinerinnen und Berliner, nach der Sie gefragt haben, war selbstverständlich möglich. Im Jahr 2000 fand ein Anhörungsverfahren für die beiden Vorhaben, Ausbau Flughafen Schönefeld und Flughafenerschließung durch Fern- und S-Bahn, statt. Vom 15. Mai bis zum 15. Juni 2000 lagen die Planfeststellungsunterlagen in Berlin und Brandenburg aus, in Berlin in den Bezirken Treptow-Köpenick, Neukölln und Tempelhof. Dem war eine entsprechende Bekanntmachung vorausgegangen.

Zu weiteren Fragen, die Sie zu diesem Verfahren gestellt haben. Zu dem Stellenwert des gemeinsamen Landesentwicklungsplans und der Flughafenstandortentwicklung antworte ich wie folgt: Ja, im Planfeststellungsverfahren waren maßgebliche Kennzahlen definiert, die auch Grundlage des Landesentwicklungsplans, des LEP FS, geworden sind. Darüber hinaus kann ich Ihnen sagen, dass dieser Bauhöhenbereich von der endgültigen Richtung der Flugrouten unabhängig ist. Der Bauhöhenbereich spielt immer dann eine Rolle, wenn im unmittelbaren Abflugbereich – und in diesem Abflugbereich ist zunächst geradeaus zu fliegen – Bauhöhenbegrenzungen definiert werden müssen –, was nur in den ersten wenigen hundert Metern beim Abflug der Fall ist.

Sie haben nach vielen technischen Einzelheiten und nach der Vergangenheit gefragt. Ich bitte Sie herzlich, zur Kenntnis zu nehmen, dass ich mich leider nicht mehr an jede Jahreszahl erinnere, in der wer auch immer Senator, Senatorin, Abgeordneter, Fraktionsvorsitzender oder Ähnliches im Land Berlin gewesen ist. Ich bin ganz sicher, dass Sie über ein entsprechendes Archiv verfügen und sich die Namen schon selbst herausgesucht haben.

Lassen Sie uns gelegentlich mit rhetorischen Fragestellungen spielen, aber lassen Sie mich dann auch ganz ernsthaft sagen: Ich nehme mit großem Interesse zur Kenntnis, dass Ihre Große Anfrage offensichtlich zum Ziel hat, insbesondere die CDU in diesem Hause für ihre Vergangenheit zu desavouieren – etwas, was in den derzeitigen politischen Diskussionen und bei der Nähe, die Sie sonst zueinander haben, interessant ist.

[Beifall bei der SPD und der Linksfraktion]

Erst in den Fragen 19 bis 21, meine Damen und Herren von der FDP, kommen Sie zu den Perspektiven in der derzeitigen Diskussion. Deshalb noch einmal ganz grundsätzlich: Bei der Festlegung der Flugrouten zum BBI, aber auch überall woanders in der Welt muss Folgendes gelten: Sicherheit und die weitgehende Minimierung von Lärmbelastung sind Maßstab für die Entscheidung über die Flugrouten. Erst danach geht es um den Gesichtspunkt

Bürgermeisterin Ingeborg Junge-Reyer

der Wirtschaftlichkeit für alle Beteiligten. Um Missverständnisse zu vermeiden, will ich sehr deutlich sagen: Wir wollen einen wirtschaftlich erfolgreichen, leistungsfähigen Flughafen, der seine Kapazitäten voll ausnutzt. Wenn es allerdings um Sicherheit und Lärmschutz geht, sind diese Interessen der Sicherheit und des Lärmschutzes vorrangig.

[Beifall bei der SPD und der Linksfraktion]

Kenndaten für den Flugbetrieb im Vergleich der bisherigen Planungen und des Vorschlags der Flugsicherung vom 6. September sind von der Flugsicherung bisher nicht ermittelt worden. Zu einer solchen Bewertung und zu einem solchen Vergleich würde zunächst die grundsätzliche Frage gehören, ob man sich überhaupt mit den hier definierten Flugrouten, die am 6. September vorgestellt worden sind, auseinandersetzen muss. Ich stelle sie grundsätzlich infrage. Deshalb gehört vor die Definition der Kennziffern zum Vergleich zum Beispiel der Wirtschaftlichkeit und Auslastung des Flughafens die Beantwortung verschiedener Fragen, die der Senat bereits im September und Oktober für die Fluglärmkommission definiert hatte. Unter anderem muss geklärt werden, in welchem Umfang und bei welcher Auslastung ein Parallelbetrieb tatsächlich nötig ist. Inzwischen hat die Flughafengesellschaft im Rahmen einer Presseerklärung, ich glaube, zum Beginn dieser Woche, geantwortet, allerdings ist dieses noch nicht in eine nähere Betrachtung der Deutschen Flugsicherung eingegangen. Es muss geklärt werden, wie Alternativen aussehen, die sich bei Parallelbetrieben auf die vorgesehenen 15 Grad beschränken müssen. Solche Alternativen sind ebenfalls noch nicht von der Deutschen Flugsicherung vorgelegt worden.

Welche anderen Routen führen zu einer möglicherweise wesentlich geringeren Belastung von Siedlungsgebieten, ohne die Flugsicherheit zu beeinträchtigen? – Auch diese Frage hat die Deutsche Flugsicherung mitgenommen.

Muss es überhaupt eine Neuausrichtung der nördlichen Abflugrichtung nach Westen geben? – Wir erwarten von der Deutschen Flugsicherung hierzu abgewogene Stellungnahmen. Selbstverständlich muss die Deutsche Flugsicherung ihre Vorschläge rechtfertigen. Wenn sie dies nicht schlüssig tun kann, werden wir gegebenenfalls eigene Bewertungen beauftragen. Ich bin sicher, dass es sich hier lohnt, sich nicht nur auf das zu verlassen, was uns vorgerechnet wird. Deshalb haben wir als Senat beschlossen, gegebenenfalls Geld in die Hand zu nehmen, um Gegengutachten oder andere Bewertungen in die Lärmkommission einbringen zu können, und auch, um die Vorschläge aus den vielen Bürgerinitiativen prüfen und aufgreifen und die Frage stellen zu können, ob man sich in hinreichendem Umfang mit diesen Vorschlägen auch von Fachleuten auseinandersetzt.

Darüber hinaus hat der Senat am letzten Montag eigene Anträge in die Fluglärmkommission eingebracht. Wir haben der Fluglärmkommission folgende Anträge übergeben: Erstens wird die Deutsche Flugsicherung beauftragt, für Alternativrouten zum Vorschlag der Deutschen

Flugsicherung eine vergleichende Bewertung im Hinblick auf die technische Realisierbarkeit, die Lärmbelastung und die Effizienz vorzunehmen. Abflugverfahren gemäß Planfeststellung mit parallelen Abflugrouten sollen zunächst geprüft werden, Zuordnung aller Startvorgänge zu einer Start- und Landebahn und aller Landevorgänge zu einer anderen Start- und Landebahn.

Für wesentlich halte ich vor allen Dingen den zweiten Auftrag, nämlich zu prüfen, ob die Abflugstrecke der Nordbahn als Westabflugroute gemäß Planfeststellung bei gleichzeitiger Divergenz von der Südbahn um 15 Grad nach dem Vorschlag der Deutschen Flugsicherung gestaltet werden kann und wie im weiteren Routenverlauf eine weitestmögliche Umfliegung dicht besiedelter Gebiete erfolgen kann. Der Regierende Bürgermeister hat heute in der Beantwortung einer mündlichen Anfrage bereits auf diese Möglichkeit hingewiesen und dargestellt, dass es hier nicht darum geht, einfach andere Betroffenheiten zu erzeugen, sondern darum, eine Belastung, die nach den neuen Vorschlägen absehbar eintreten soll, so weit wie möglich zu reduzieren. Es müssen Alternativen für ein Abflugroutenkonzept gefunden werden, die die Lärmbelastung gegenüber dem vorgestellten Entwurf deutlich reduzieren.

Ein weiterer Antrag des Landes Berlin gemeinsam mit den obersten Immissionsschutzbehörden des Landes Brandenburg sieht vor, dass die Deutsche Flugsicherung gebeten wird zu prüfen, ob die lärmrelevante Höhe der sogenannten En-Route Clearance, also der Entlassung eines Flugzeugs auf einer vorgegebenen Flugroute und der Freigabe in den freien Luftraum, grundsätzlich erhöht werden kann. Damit soll erreicht werden, dass eine verbindliche Einhaltung der vorgegebenen Flugrouten ab einer bestimmten Höhe nicht schon mit der Folge verlassen werden kann, dass frühzeitig Lärm unkontrolliert, ungesteuert und nicht nach der vorgegebenen Route zu der Bevölkerung hinabsinkt.

Der Senat setzt sich für die außerordentlich ernsthafte Prüfung durch die Deutsche Flugsicherung ein und wirbt in der Fluglärmkommission für die Mehrheit für die Berliner Anträge. Ich appelliere deshalb auch an die Mitglieder der Fluglärmkommission, sich gemeinsam an übergeordneten Gesichtspunkten, wie zum Beispiel dem Gesichtspunkt der geringsten Belastung der Bevölkerung, zu orientieren und sich für Anträge zu entscheiden, die dann die Deutsche Flugsicherung zwingen, sich ernsthaft mit ihnen auseinanderzusetzen. Wenn es in der Fluglärmkommission nicht erreicht werden kann, dass man ein einheitliches Bild mindestens bei den Prüfaufträgen und den Anträgen abgibt, dann hat die Deutsche Flugsicherung mehr Möglichkeiten, solche Anträge, solche Vorschläge nicht ernst zu nehmen. Ich glaube, dass auch die Flughafengesellschaft sehr deutlich darauf hingewiesen hat, dass die Deutsche Flugsicherung an anderen großen Flughäfen die Vorschriften mit einem ganzen Bündel maßgeschneiderter Routenführungen ausführt, um die spezifischen Anforderungen vor Ort zu berücksichtigen.

Bürgermeisterin Ingeborg Junge-Reyer

So gibt es andere und individuell gestaltete Abflugrouten an den Flughäfen in Frankfurt, München und Düsseldorf. Denselben Anspruch auf die individuelle Gestaltung solcher Routen erheben wir für den Flughafen BBI.

Die Deutsche Flugsicherung, aber auch das Bundesministerium sind aufgefordert, sich ernsthaft mit den Vorschlägen auseinanderzusetzen, die wir gemacht haben. Es kommt hier darauf an, Menschen von der drohenden Lärmbelastung wieder zu befreien. Deshalb gilt für die Vorschläge der Deutschen Flugsicherung vom 6. September dieses Jahres: Alles zurück auf Anfang! Bitte noch einmal neu nachdenken! – Vielen Dank!

[Beifall bei der SPD –
Vereinzelter Beifall bei der Linksfraktion]

Vizepräsident Dr. Uwe Lehmann-Brauns:

Vielen Dank! – Das Wort hat jetzt mit einer Redezeit von bis zu zehn Minuten der Herr Abgeordnete von Lüdeke von der FDP-Fraktion.

Klaus-Peter von Lüdeke (FDP):

Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Frau Senatorin! Ich hatte eigentlich eine längere ausführlichere Rede vorbereitet, weil ich zumindest davon ausgegangen bin, dass Sie wenigstens auf einen Teil der von uns gestellten Fragen, die mit Zahlen verbunden sind, eingehen werden.

[Christian Gaebler (SPD): Wenn Sie die Zahlen schon kennen, wieso fragen Sie dann?]

Ich muss sagen, ich bin mehr als enttäuscht. Wir haben nun hier keine Fleißarbeit gemacht, um allgemeine Antworten zu bekommen, sondern wir wollten einiges konkret von Ihnen wissen. Das bleiben Sie uns schuldig. Ich kann Ihnen ankündigen: Wir werden dieses Protokoll mit der heutigen Antwort auf unsere Große Anfrage publizieren.

[Heiterkeit bei der SPD –
Zuruf von Michael Dietmann (CDU)]

Sie lachen, Herr Gaebler! Da gibt es gar nichts zu lachen. Ich glaube, die Bürgerinitiativen werden sich wundern, was Sie da auf die Fragen antworten. Ich habe Ihnen gesagt, dass wir das, was bei uns angelandet ist, und es ist eine Menge angelandet, in die Große Anfrage eingebracht haben. Wir werden das publizieren, wie ernst Sie die Fragen der Bürger in diesem Zusammenhang nehmen.

[Beifall bei der FDP]

Wenn man es verfolgt, sieht man, dass jede Tageszeitung mehr veröffentlicht, als Sie zu der Großen Anfrage zu sagen hatten. Allein eine kompetente Journalistin der „Berliner Morgenpost“, Frau Schoelkopf, hat mehr über die einzelnen Bereiche zu berichten, als Sie es gerade hier getan haben. Ich habe ja nichts dagegen, dass Sie allgemein gestellte Fragen allgemein irgendwie zu beantworten und wegzuräumen versuchen. Aber wenn hier bei der Entscheidung für Schönefeld 1996 die Frage gestellt wird:

Welche Kenndaten (Anzahl Start- und Landebahnen, maximale Flugbewegungen pro Stunde und Jahr (bei abhängigem und unabhängigem Betrieb der Start- und Landebahnen)) wiesen die drei Berliner Flughäfen bis zur Schließung Tempelhofs insgesamt auf?

dann kann man doch wohl von Ihrem Senat eine Antwort darauf und vernünftige Zahlen bekommen. Oder ist Ihnen das auch nicht möglich?

[Beifall bei der FDP]

Das ist doch enttäuschend, wenn Sie nicht einmal das wissen. Ich kann Ihnen schildern, da gab es 1998 einmal eine Einladung der Berliner Flughafengesellschaft. Der sind die Chefs der damaligen Flughafengesellschaften gefolgt. Dort hat der damalige Vorsitzende der Flughafengesellschaft, Herr Dr. Herberg, geschildert, wie man sich vorstellt, wie das dann mit BBI so laufen soll. Und im Rahmen dieser Sitzung im Sommer 1998 ist die Frage von einem kompetenten Chef einer Flugesellschaft hier in Berlin gestellt worden. Der hat dem ganz klar gesagt: Ihre drei, vier, fünf Start- und Landebahnen, die wir zurzeit im System haben, bringen soundso viele Flugbewegungen in der Spitze. Ihre zwei Start- und Landebahnen, die Sie in BBI produzieren, bringen knapp über die Hälfte. Jetzt stellen Sie uns doch bitte dar, wie Sie diesen Kapazitätsengpass, der damals schon ersichtlich war, ausfüllen werden! – Da kriegte er zur Antwort – Sommer 1998: Das machen wir ganz einfach, das machen wir mit Parallelstarts und abknickenden Flugrouten. Dafür gibt es Zeugen, dass das damals thematisiert wurde. Jetzt frage ich mich natürlich, nachdem die CDU zu dem Zeitpunkt auch schon Wahrnehmungsstörungen hat – immerhin waren Sie damals im Aufsichtsrat, ich glaube, das war Herr Senator Klemann von der CDU, der im Aufsichtsrat war,

[Andreas Gram (CDU): Sehe ich aus wie Klemann?
Er spricht mich die ganze Zeit an!]

ich glaube, auch Frau Fugmann-Heesing von der SPD war im Aufsichtsrat –, es muss sich doch herumgesprochen haben, dass dieses thematisiert wurde.

Übrigens zur Erinnerungsnachhilfe noch: Moderiert wurde diese ganze Veranstaltung von keinem Geringeren als Herrn Burkhard Kieker, heute BTM. Vielleicht fragen Sie einmal nach, er kann sich bestimmt an diese Diskussion noch gut erinnern, weil alle erschrocken waren, dass plötzlich über die Kapazität geredet wurde; das nur nebenbei.

[Beifall bei der FDP]

Das zieht sich hier wie ein roter Faden durch, auch die Flugrouten 1998: Welche Kenndaten hatten Sie denn? Oder bei der Planfeststellung 2004:

Welche Kenndaten (Anzahl Start- und Landebahnen, maximale Flugbewegungen pro Stunde und Jahr (bei abhängigem und unabhängigem Betrieb der Start- und Landebahnen)) wurden im Planfeststellungsbeschluss berücksichtigt?

Klaus-Peter von Lüdeke

Was sind denn das für welche? Das geht bis zu Ihrer Finanzierung. Wie haben Sie denn den Flughafen überhaupt finanziert, wenn Sie keine Kennzahlen dafür hatten? Sie machen uns hier wirklich etwas vor. Das sind wir hier als Opposition nicht bereit zu akzeptieren, was uns hier vorgemacht wird.

Ich ende mit meiner Sache, dass ich Ihnen sage: Wir setzen Ihnen eine Nachfrist von zwei Wochen, unsere Fragen hier ordentlich zu beantworten. Wir gehen davon aus, in zwei Wochen bekommen wir hier ordentliche Antworten. Ich kann Ihnen sagen, wir werden sonst andere Schritte gehen, bis zum Berliner Verfassungsgericht,

[Beifall und Heiterkeit von Sven Kohlmeier (SPD)]

und lassen das klären. Das drohe ich Ihnen hier an. Ich bitte, diese Sache nachzuarbeiten. Mehr will ich hier heute nicht sagen. – Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit!

[Beifall bei der FDP]

Vizepräsident Dr. Uwe Lehmann-Brauns:

Vielen Dank! – Das Wort für die SPD-Fraktion hat der Kollege Gaebler.

Christian Gaebler (SPD):

Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Nach dem relativ trockenen Vortrag der Senatorin dachte ich, jetzt kommen wir doch langsam in den Karnevalsbeginn mit dem 11. 11., Herr von Lüdeke. Das hatte schon solche Züge. Es war ein bisschen wirr für eine Büttrede, aber dicht dran. Denn das, was Sie hier behaupten, dass Sie hier mit dieser Anfrage die Interessen der Bürgerinnen und Bürger vertreten, ist doch hochgradig lächerlich.

Erstens machen Sie hier zu einer Uhrzeit, wo die Öffentlichkeit in der Regel nicht mehr da ist, diese Anfrage. Wie Sie mir vorhin gesagt haben: Sie müssten das unbedingt machen, weil Sie nämlich Bürger eingeladen hätten, die das alle sehen wollten. Nun zählen wir einmal durch: Eins, zwei, drei – nein, Entschuldigung, Sie sind ja Mitarbeiter des Hauses –

[Andreas Gram (CDU): Das sind auch Bürger!]

also: eins, zwei Bürger. Das entspricht zwar ungefähr Ihren Umfrageprozenten bei den Wahlen, aber das sind doch nicht die Bürger, die alle unter den Flugrouten leiden, das wäre schön, wenn das nur zwei Leute wären. Insofern ist es doch ein Hokuspokus, den Sie hier betreiben, lächerlich! Gehen Sie doch mit Ihrer Anfrage nach Hause, und lesen Sie sie noch einmal selbst durch!

[Björn Jotzo (FDP): Unglaublich! Was erzählen Sie eigentlich für einen Schrott?
Es geht um Flugrouten, Herr Gaebler!]

– Entschuldigen Sie, Herr Jotzo! Ich versuche zu verstehen, was Sie eigentlich wollen.

[Beifall bei der SPD]

Das ist mir in den letzten 15 Minuten nicht gelungen. Sie stellen hier verwirrte Fragen. Sie fragen den Senat ernsthaft:

Welche Kenndaten

– das haben Sie ja selbst vorgelesen –

Anzahl Start- und Landebahnen, maximale Flugbewegungen pro Stunde und Jahr ...

– Jahreszahlen nennen Sie nicht. Meinen Sie jetzt seit Beginn der Flugbewegungen in Berlin, seit 1928? Oder was wollen Sie da wissen?

wiesen die drei Berliner Flughäfen bis zur Schließung Tempelhofs insgesamt auf?

Was hat das mit den Flugrouten zu tun, lieber Herr von Lüdeke? Das verstehe ich nicht, das müssen Sie mir einmal erklären.

[Beifall bei der SPD –

Björn Jotzo (FDP): Vielleicht, welche Flugbewegungen man braucht!]

Vielleicht hätten Sie lieber die Frage stellen sollen, wo zu Ihrem geliebten Flughafen Tempelhof die Flugzeuge entlangeflogen sind, in welcher Höhe, mit welcher Lärmbelastung.

[Beifall bei der SPD]

Das fragt hier niemand. Das interessiert die Bürger aber.

[Björn Jotzo (FDP): Dann sagen Sie es ihnen doch!]

– Herr Jotzo! Bleiben Sie doch ganz ruhig! Ich habe Herrn von Lüdeke auch ganz entspannt zugehört, jetzt müssen Sie das bei mir auch machen. So ist das hier.

[Zurufe]

Weiter mit Ihren Fragen: Ich frage mich – der Bürger Gaebler fragt jetzt hier einmal –,

[Heiterkeit bei der SPD]

was macht eigentlich ein gewisser Peter R., Hauptberuf Bundesverkehrsminister, in einer übrigens nicht nur von der CDU getragenen Bundesregierung, nein, auch die FDP soll dem Vernehmen nach immer noch an dieser Regierung beteiligt sein, Herr von Lüdeke?

[Dr. Fritz Felgentreu (SPD): Nur ein Gerücht!]

Was ich mich dann auch frage: Es gibt drei Herren, einen gewissen Holger Krestel, vielleicht einigen noch bekannt, einen gewissen Lars Lindemann, eher unbekannt,

[Martina Michels (Linksfraktion): Bauer Lindemann!]

und vielen hier bekannt, Dr. Martin Lindner, die sitzen im Deutschen Bundestag für die FDP. Da hätten sie die Chance, die Fragen der Bürger direkt an den zuständigen Bundesverkehrsminister zu stellen, Herrn Peter Ramsauer. Warum machen Sie das denn nicht? Warum langweilen Sie uns hier mit einem Fragekonvolut, das überhaupt nichts mit dem Thema zu tun hat, das Sie an jemanden stellen, der gar nicht zuständig ist für die Flugrouten, Herr von Lüdeke?

Christian Gaebler

[Beifall bei der SPD –
Vereinzelter Beifall bei der Linksfraktion]

Zuständig ist nämlich, wenn ich Ihnen mal so viel Nachhilfeunterricht geben darf, nach § 27a der Luftverkehrsordnung – lesen Sie sie durch, kann man im Internet aufrufen – das Luftfahrtbundesamt – und sonst niemand. Dort steht es im Absatz 2. Die ist in der Lage, durch Rechtsverordnung Flugrouten festzusetzen, nicht der Berliner Senat, nicht die Landesregierung von Brandenburg, auch nicht die Flughafengesellschaft, auch nicht der Bürgermeister von Steglitz-Zehlendorf oder von Schönefeld – nein! Die Deutsche Flugsicherung arbeitet das dem Luftfahrtbundesamt zu;

[Björn Jotzo (FDP): Sie bauen den Flughafen einfach so!]

und da wird es dann festgelegt, und die Verordnung wird vom Bundesverkehrsminister festgesetzt, Herrn Peter Ramsauer, CSU, von Ihnen mit ins Amt gebracht und deswegen doch eigentlich als Erster von Ihnen zu befragen.

[Beifall bei der SPD und der Linksfraktion –
Christoph Meyer (FDP): Warum gibt Berlin eigentlich Geld aus für den Flughafen?]

Jetzt noch weiter zu diesem Peter Ramsauer, wie gesagt von Ihnen mit ins Amt gebracht und offensichtlich nicht gefragt. Dieser Peter Ramsauer hat nun ein Machtwort gesprochen. Nach sechs Wochen Flugroutendiskussion in der Stadt hat Ramsauer festgestellt, da gibt es eine Diskussion. Und in dieser Diskussion will er jetzt auch mitreden. Deshalb meldet er sich zu Wort und sagt: Das ist ja alles ganz unglaublich, was ich da lese. Das ist erst mal katastrophale Öffentlichkeitsarbeit der Deutschen Flugsicherung, die wie gesagt dem Bundesverkehrsminister Ramsauer untersteht. Dann ist es sowieso nicht nachzuvollziehen, warum man denn einen Parallelverkehr auf diesem Flughafen machen will. – Peter Ramsauer bzw. sein Staatssekretär sitzt im Aufsichtsrat dieser Flughafengesellschaft, die Bauherr, Antragsteller und alles für diesen Flughafen ist, wo das eigentlich auch immer einer der Hauptgründe für die Neuinvestition war. Gut, Parallelverkehr muss man sich noch mal angucken. Was passiert denn jetzt nach diesem Machtwort?

[Lars Oberg (SPD): Nix!]

Nach diesem Machtwort folgt erst mal ganz konsequent: Die Deutsche Flugsicherung stellt sämtliche Kommunikation ein und die Arbeit auch. Sie geht nicht mehr in die Lärmschutzkommission, sie sagt gar nichts mehr, sondern sie sagt: Das ist mir jetzt egal, soll der Minister alleine machen – vielleicht, ich weiß es nicht.

Die Bürgerproteste sind nachvollziehbar, aber die Zielperson ist doch eindeutig verfehlt. Und was ich auch merkwürdig finde, ist diese seltsame Wandlung, das merkt man teilweise auch bei den Demonstrationen, dass dort sehr viele Tempelhof-Freunde jetzt auf einmal zu Flugroutengegnern werden. Darüber, denke ich, muss

auch vor Ort mal diskutiert werden, wie das denn zusammenpasst. Ich glaube, hier gehört insgesamt ein bisschen mehr Ehrlichkeit in die Diskussion. Und ich glaube, es gibt auch keine Berlinerinnen und Berliner erster und zweiter Klasse. Dass die Berliner CDU jetzt auf einmal aufwacht, wo sich in Wannsee Bürgerinitiativen gründen, das ist bezeichnend. Es geht nicht darum, dass die doofen Ossis froh sein sollen, dass sie jetzt auch reisen dürfen und sich deshalb nicht über Fluglärm beschweren dürfen. Und wenn die schlaunen Wessis dabei ertappt werden, dass sie den Fluglärm in den Osten abschieben, dann ist das ganz schlimm. So kann es nicht sein, sondern wir müssen sehen, dass wir für alle Berlinerinnen und Berliner und auch für alle Bewohnerinnen und Bewohner des Umlandes die bestmögliche Lösung finden. Dafür müssen die Flugrouten gemacht werden.

[Beifall bei der SPD und der Linksfraktion]

An der ersten Stelle steht natürlich die Sicherheit, an zweiter Stelle der Lärmschutz, und zwar für alle, egal, ob sie in Wannsee, Kleinmachnow, Mahlow, Schönefeld, Köpenick oder Müggelheim wohnen.

[Zuruf von der SPD: Lichtenrade!]

– Oder in Lichtenrade. Das muss hier auch noch mal deutlich festgehalten werden. Das kommt mir in der ganzen Diskussion viel zu kurz, übrigens gerade vonseiten der Parteien, ich kann es nicht oft genug sagen, die diesen Bundesverkehrsminister ins Amt gebracht haben, nämlich CDU und FDP.

[Beifall bei der SPD und der Linksfraktion]

Jetzt fragt Bürger Gaebler weiter: Was macht eigentlich Ex-Bürgermeister Diepgen? Er erklärt in der Zeitung, die neuen Sicherheitsbestimmungen seien entweder verschlafen worden, oder die Verantwortlichen steckten den Kopf bewusst in den Sand. Es hätte noch umgeplant werden können. – Ich weiß nicht, worauf er sich da bezieht. Falls es das Schreiben der Flugsicherung von 1998 ist, in dem die Problematik der Parallelstarts angesprochen wird: Erstens ergeben sich daraus nicht die heutigen Flugrouten. Zweitens: Das Schreiben ist vom 26. Oktober 1998. Wer war denn damals eigentlich Regierender Bürgermeister und Aufsichtsratsvorsitzender? – Ich glaube, es war ein gewisser Eberhard Diepgen. Insofern, es gibt ja im Moment eine gewisse Mode der Selbstkritik, aber dass das so deutlich und öffentlich gemacht wird, ehrt Herrn Diepgen fast schon wieder. Er hat bloß leider den Namen dessen nicht ausgesprochen, der im Zweifelsfall zu der Zeit etwas verschlafen haben könnte.

Aber ich will Ihnen doch so weit noch helfen, dass ich sage: In diesem berühmten § 27a Luftverkehrsordnung, den Sie mal in Ruhe lesen sollten, steht, dass vom Luftfahrtbundesamt per Rechtsverordnung diese Flugverfahren festgelegt werden. Das kann nicht Gegenstand einer Planfeststellung oder Flugplatzgenehmigung sein, sondern muss jederzeit optimiert werden können. Das stand übrigens auch im Planfeststellungsbeschluss auf Seite 631 unter dem Punkt 10.1.8.1.5 Festlegung der An- und Abflugwege:

Christian Gaebler

Die verbindliche Festlegung der An- und Abflugwege geschieht durch Rechtsverordnung und wird erst kurz vor Betriebsbeginn der neuen Start- und Landebahn erfolgen. Zuständig sind das Luftfahrtbundesamt und bei Eilbedürftigkeit die Flugsicherung.

Nicht der Berliner Senat, nicht die Landesregierung von Brandenburg und schon gar nicht die Flughafengesellschaft. Übrigens auch nicht Herr Eberhard Diepgen, so viel zu seiner Ehrenrettung.

Liebe Kolleginnen und Kollegen von der FDP! Ihre Fragen helfen den Bürgern nicht viel weiter, uns helfen sie auch nicht viel weiter. Was uns weiterhelfen würde, wäre tatsächlich, wenn die Deutsche Flugsicherung endlich zu dem bewährten Verfahren zurückkehrt, dass sie auf Grundlage der ursprünglich geplanten Flugrouten guckt, was es an Optimierungsbedarf gibt, was muss man mehr an Parallelverkehr machen, z. B. 15 Grad nach Süden abknicken, was übrigens relativ wenig Leute belastet; wie kann ich die Routen noch optimieren, sodass vorhandene Belastungen reduziert werden, aber nicht neue geschaffen oder gar erhöht werden.

Wir glauben, der neue Flughafen in Schönefeld ist das wichtigste Infrastrukturprojekt in Ostdeutschland. Schon heute sind seine positiven Auswirkungen auf Wirtschaft und Arbeitsmarkt in der Region spürbar. Die Fertigstellung im Jahr 2012 steht für uns außer Frage. Wir sollten jetzt daran arbeiten, dass dieser Flughafen durch eine gute Planung auch dieser Flugrouten, durch eine schnelle Fertigstellung eine größtmögliche Akzeptanz bekommen kann, damit auf dem Flughafen dann auch alles funktioniert. Der Regierende Bürgermeister Wowereit hat seit seinem Amtsantritt dieses ganze Projekt Flughafen in geordnete Bahnen gelenkt und konsequent vorangetrieben.

[Christoph Meyer (FDP): Genau deswegen auch die Verzögerung!]

Er wird das auch weiterhin machen, auch hinsichtlich dieser Flugrouten. Da wird er sich auch von einzelnen Buhrufen und dummen Fragen von der FDP nicht abhalten lassen. Die wichtige Frage für die Bürger ist: Wie sehen die Flugrouten aus? Hier muss schnell von der Flugsicherung etwas auf den Tisch. Und das muss dann tatsächlich bestmögliche Lärmschutzanforderungen erfüllen. Alles andere ist Theaterdonner in einem heraufziehenden Wahlkampf. Aber das wird Ihre drei Prozent nicht mehr. – Vielen Dank!

[Beifall bei der SPD und der Linksfraktion]

Vizepräsident Dr. Uwe Lehmann-Brauns:

Das Wort für eine Kurzintervention hat der Kollege von Lüdeke.

Klaus-Peter von Lüdeke (FDP):

Herr Gaebler! Das war ja nun wahrhaft unterirdisch. Aber ich will auf Ihre Unflätigkeiten hier überhaupt nicht eingehen. Es ist einfach unflätig. Da werden ordentliche und seriöse Fragen aufbereitet und gestellt, und die werden nicht beantwortet. Das ist Fakt. Wir haben uns vorhin unterhalten, da hatten Sie komischerweise damit gar keine Probleme. Aber plötzlich machen Sie da ein Problem, weil Ihre Senatorin die Fragen nicht beantwortet. Das finde ich ein bisschen eigenartig, was Sie da bringen.

[Beifall bei der FDP]

Auch den Minister Ramsauer hier zu beschimpfen, ist auch nicht gerade – –

[Christian Gaebler (SPD): Habe ich gar nicht beschimpft!]

– Natürlich! Sie haben gesagt, hier – – Da ist der Herr Wellmann hingegangen, hat sich bemüht – muss man ja mal sagen –, mit der Bürgerinitiative mit Herrn Ramsauer ins Gespräch zu kommen. Wir selbst sind mit dem Parlamentarischen Staatssekretär Mücke in Verbindung getreten, haben uns mit dem getroffen, also das nur zu der Frage, was denn eigentlich unsere Bundestagsabgeordneten oder Leute, die da Zugang haben, was die denn getan haben.

[Lars Oberg (SPD): Nix!]

Die haben auch was getan. Wir sind nicht gleich an die Presse damit gegangen, aber letztlich gibt es in allen Richtungen Initiativen, weil wir uns im Gegensatz zu Ihnen über die Bürger Gedanken machen. So ist die Geschichte.

[Beifall bei der FDP]

Aber Sie haben ja scheinbar sogar vergessen, dass Sie Gesellschafter von BBI sind. Dass Sie in Ihrer Gesellschafterstellung von all diesen Fragen keine Ahnung haben, das ist wirklich erschreckend und lässt befürchten, dass Sie da einen gigantischen Flop in den märkischen Sand mitfinanzieren. Denn ich kann das überhaupt nicht verstehen, dass Sie ohne Grundlage von Zahlen, das macht kein Investor der Welt, eine derartige Investition angehen. Das verwundert mich doch schon ziemlich stark, zumal Sie auch noch den Aufsichtsratsvorsitzenden stellen.

[Beifall bei der FDP]

Im Übrigen muss ich noch mal sagen: Hören Sie auf, hier die Bürger zu beschimpfen. Da kommen Sie mit Ihrer Kamelle, dass die ehemaligen Tempelhof-Befürworter nun gemeinschaftlich gegen BBI kämpfen. Ich weiß nicht, wo Sie diese Weisheit herhaben, auf jeden Fall ist sie Nonsense, genauso wie die Darstellung eines bestehenden Ost-West-Konflikts Nonsense ist. Es gibt weder einen Konflikt zwischen Ost und West noch zwischen Brandenburg und Berlin. Die Leute wollen einfach Ihre Flugrouten nicht, und dafür sind Sie verantwortlich. Und da ist es schon erschreckend, dass Sie bis heute nicht in der Lage sind, die entsprechenden Fragen, die sich daraus ergeben, zu beantworten.

Klaus-Peter von Lüdeke

[Beifall bei der FDP]

Damit Sie auch noch eins dazu – Ihr DFS-Schreiben, das Sie zitieren, ist vom Oktober. Wenn Sie mal Frontal 21 verfolgt haben, die auch schon dieses Thema aufgenommen haben, dann werden Sie feststellen, dass die ein Schreiben nicht vom Oktober, sondern vom 20. Juni zitieren. Und dieses Schreiben vom 20. Juni ist Bestandteil des Planfeststellungsantrags, nur mal so nebenbei. Und da stehen diese Flugrouten drin. Vielleicht machen Sie sich mal schlau, ehe Sie weiter solche Sachen hier erzählen, die einfach nicht wahr sind.

[Beifall bei der FDP]

Vizepräsident Dr. Uwe Lehmann-Brauns:

Vielen Dank! – Das Wort für die CDU-Fraktion hat der Herr Abgeordnete Michael Braun.

Michael Braun (CDU):

Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Ich glaube, zu so später Stunde so wichtige Debatten zu führen, ist schwierig. Man sieht auch an den Debattenbeiträgen, da kann schon mal einiges durcheinanderkommen, was Zuständigkeiten, Fach- und Rechtsaufsichten angeht und wer nun für was zuständig ist.

[Zurufe von der SPD]

Aber zurück zu den Fragen der FDP und deren Beantwortung: Ich finde, die Fragen der FDP mögen historisch interessant sein, so richtig weiterhelfen tun sie nicht.

[Heiterkeit bei der SPD]

Denn worum geht es? – Erstens: Die Entscheidung zugunsten des Single-Flughafens BBI Schönefeld ist gefallen. Kein Politiker, der ernst genommen werden will, kann und darf diese Entscheidung heute infrage stellen. Für die Zukunft Berlins und der gesamten Region ist der Bau, der im Übrigen bald fertiggestellt sein wird, notwendig.

Zweitens: Viele Bürger, gerade auch die in den Bürgerinitiativen organisierten, wissen dies genau. In vielen Gesprächen, die ich geführt habe, wurde mir von den Bürgerinitiativen auch immer wieder versichert, sie wollten den Flughafen nicht infrage stellen. Sie fordern allerdings zu Recht, dass so viele Bürger in der Region wie möglich vom Lärm verschont werden. Und diese Forderung ist berechtigt.

Drittens: Die Entscheidung zugunsten des Standorts Schönefeld ist auch deshalb getroffen worden, weil dieser Standort am Rande der Stadt Berlin liegt. Niemand ist damals bei der Entscheidung davon ausgegangen, dass der Flughafen außerhalb Berlins liegt, die Flugzeuge aber über Berlin fliegen und die Berliner den Fluglärm abbekommen.

[Jutta Matuschek (Linksfraktion):
Eine Lebenslüge!]

Von den Sicherheitsrisiken ganz zu schweigen! Und ich unterstelle, auch der Senat von Berlin. Nicht anders ist seine Begründung der amtlichen Information zum Volksentscheid „Tempelhof bleibt Verkehrsflughafen“ am 27. April 2007, dort übrigens Seite 11, zu verstehen – dort heißt es wörtlich: Die Wahl des stadtnahen Standorts Schönefeld für den zukünftigen Flughafen BBI nur wenige Kilometer südlich von Tempelhof rechtfertigt sich auch juristisch erst durch die Entlastung der innerstädtischen Bevölkerung von Lärm und Umweltbelastungen und Sicherheitsrisiken, wie sie durch die Schließung der Flughäfen Tempelhof und Tegel erreicht werden.

[Dr. Fritz Felgentreu (SPD): Völlig korrekt!]

Viertens: Darauf haben sich die Bürger in Berlin verlassen. In der Ursprungsplanung, die auch an die Menschen in der Region verteilt wurde, war von gleichzeitigen Starts auf beiden Bahnen mit abknickenden Routen nicht die Rede. Auch wenn die geradeaus führenden Abflugrouten nach Westen damals nicht formal im Plan festgestellt worden sind, wurden sie von der Flughafengesellschaft immer so kommuniziert. Bis vor wenigen Wochen hat man diese Routen noch an die Bürger verteilt. Auch der Flugsimulator am BBI basiert auf den ursprünglichen Geradeausflugrouten. Selbst das Lärmschutzprogramm ist auf dieser Grundlage konzipiert und gestartet worden. Man darf sich also nicht wundern, wenn die Berliner damals und auch heute auf diese Flugrouten vertraut haben.

Fünftens: Ich kenne viele in der Region – und nicht nur in Berlin –, die im Vertrauen auf diese Flugroutenplanung persönliche Lebensentscheidungen getroffen haben. Viele haben sich vor dem Erwerb von Grundstücken, Eigentumswohnungen oder vor dem Anmieten von Wohnungen persönlich über die Flugroutenplanung informiert, beim Fluglärmsimulator am BBI oder durch Auskünfte bei den Gemeinden. Viele Bürger haben es sich z. T. schriftlich geben lassen, dass die Gemeinden nicht überflogen werden. Andere, z. B. in Mahlow und Blankenfelde, haben Lärmschutzmaßnahmen finanziert bekommen, und zwar in einer Größenordnung von 140 Millionen Euro.

Sechstens: Verkehrsminister Ramsauer hatte recht, wenn er Verlässlichkeit politischer Entscheidungen fordert. Wie anders sollte Vertrauen in die Politik hergestellt werden?

Siebtens: Ich habe selbst eine Kundgebung gemeinsam mit den Bürgerinitiativen auf dem Hermann-Ehlers-Platz in Steglitz organisiert. Ich war auf vielen Kundgebungen. Ich habe festgestellt, dass die Vertreter der Bürgerinitiativen nicht nur gut informiert waren, manchmal besser als die Vertreter der Deutschen Flugsicherung oder der Fluglärmkommission, sondern dass sie vor allen Dingen rational und überzeugend argumentierten. Ich habe aber auch feststellen müssen, dass das Vertrauen in Politik und v. a. in die handelnden Politiker gering ist. Oft musste nur irgendein Politikername fallen, schon gab es gellende Pfiffe. Das betrifft uns alle, ob Rot, Schwarz, Gelb, Grün. Da wird nicht differenziert in Regierung und Opposition.

Michael Braun

Da wird erwartet, dass alle gemeinsam für die Bürger die beste Lösung erzielen.

Achtens: Eine alte ostasiatische Weisheit besagt, dass man kein Vertrauen erhält, wenn man kein Vertrauen gibt. Im nächsten Jahr werden wir in Berlin wählen. Schon bei der letzten Wahl hatten wir eine sehr geringe Wahlbeteiligung von nur 59 Prozent. Die Stadt hat große, auch einschneidende Entscheidungen zu treffen. Ohne die Unterstützung der Bürger, ohne ihr Mitmachen und ohne ihre Akzeptanz werden wir die Probleme der Stadt nicht lösen können. Deshalb will die CDU die Bürger mehr in politische Entscheidungen einbeziehen, ihr Engagement für die Stadt nutzen und mit ihnen um die jeweils beste Lösung ringen.

Neuntens: Was ist zu tun? – Verkehrsminister Ramsauer hat sich geäußert. Damit hat sich der Bund festgelegt, einer der drei Gesellschafter. Herr Wowereit hat auf der Kundgebung letzten Montag in Lichtenrade deutlich gemacht, dass auch er den Lärmschutz für wichtiger hält als die Wirtschaftlichkeit. Er hat weiter erklärt, dass es von der Nordbahn keine abknickenden Flugrouten geben soll. Wir finden das richtig. Wir fordern jetzt allerdings von ihm Handeln. Ich fordere Herrn Wowereit auf, seine Aufgabe als Gesellschafter der Flughafengesellschaft wahrzunehmen, als Vorsitzender des Aufsichtsrats eine Sitzung einzuberufen und gemeinsam mit dem Bund dafür zu stimmen, dass es bei den alten Flugrouten bleibt. Ich weiß von der Deutschen Flugsicherung, dass sich diese einem solchen Wunsch der Flughafengesellschaft nicht verweigern wird. Wenn die Flughafengesellschaft die alten Flugrouten bei der Flugsicherung bestellt, bekommt sie sie auch. Herr Wowereit, der jetzt leider nicht mehr da ist, der Ball ist in Ihrem Feld, Sie können jetzt handeln, und wir messen Sie daran!

Abschließend erlauben Sie mir noch eine persönliche Bemerkung: Ich freue mich ausdrücklich über das Engagement der Bürger. Viele von ihnen sind jetzt politisch infiziert worden. Ich wünsche mir, dass sich viele von ihnen auch nach einer Rückkehr zu den alten Flugrouten weiter politisch engagieren, gleich in welcher Partei, am liebsten natürlich in der CDU.

[Lars Oberg (SPD): Um Gottes willen!]

Ich habe in der ganzen Kampagne viele kluge und politisch begabte Bürger kennengelernt. Es muss unser aller Aufgabe sein, sie für unser Gemeinwesen als politisch Aktive zu gewinnen. – Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit!

[Beifall bei der CDU]

Präsident Walter Momper:

Die Große Anfrage ist damit begründet, beantwortet und besprochen.

[Zurufe]

– Was, Frau Matuschek, Sie wollen auch noch? – Ach, das ist hier falsch gestrichen. Ich dachte, es sei schon so schön.

[Zuruf von Jutta Matuschek (Linksfraktion)]

– Nein, wir wollen Sie aber hören! Sie haben das Wort, Frau Matuschek!

[Zuruf von der CDU]

– Vielleicht wollen nicht alle Frau Matuschek hören, das stimmt, aber die Mehrheit ja und ich auch. – Deshalb, bitte, Frau Matuschek!

[Beifall bei der Linksfraktion]

Jutta Matuschek (Linksfraktion):

Vielen Dank, Herr Präsident! – Meine Damen und Herren! Herr Braun! Niemand außer Ihnen hat offensichtlich unterstellt, dass der neue Flughafen nur mit Senkrechtstartern zu betreiben ist.

[Andreas Gram (CDU): Die Idee ist nicht schlecht!]

Denn das unterstellen Sie, wenn Sie meinen, dass man zu dem neuen Flughafen am Rande der Stadt praktisch nur im Senkrechtflug hin- und wegkommen könnte.

[Andreas Gram (CDU): Der Herr Präsident hört nicht zu!]

Und im Übrigen, um in Ihrem Bild zu bleiben, der Ball liegt bei der Flugsicherung und beim Bundesminister für Verkehr, Herrn Ramsauer.

[Beifall bei der Linksfraktion und der SPD]

Ich erlaube mir, in meiner spätabendlichen Rede sieben Bemerkungen vorzunehmen. Das Erste: Ja, man muss noch einmal über den Standort reden. Die Standortfestlegung durch den sogenannten Konsensbeschluss war eine rein politische Machtdemonstration der CDU. Das muss man immer wieder sagen.

[Vereinzelter Beifall bei der SPD]

Es war keine Entscheidung für den Standort auf der Grundlage einer abgewogenen Planung. Der Konsensbeschluss war weit vor einem Planfeststellungsbeschluss, und es war übrigens ein Beschluss, bei dem ausschließlich der Grundsatz galt: Wirtschaftlichkeit oder Versprechen auf wirtschaftlichen Erfolg vor Lärmschutz. Denn es ging damals darum, einen Standort zu finden, der attraktiv genug für private Investoren ist, denn die sollten das Ding bauen. Es ging darum, ein Versprechen für privat zu erzielende Renditen als obersten Grundsatz durchzusetzen. Es ging dann erst darum, tatsächlich Lärmentlastungen für die Berlinerinnen und Berliner hinzubekommen. Das war der Grundsatz dieses Konsensbeschlusses. Da beißt die Maus keinen Faden ab. Das ist der Grundfehler dieser Standortsuche gewesen.

Die Standortsuche wurde anschließend, nach Abspecken dieses Projekts, durch ein rechtsstaatliches Plan-

Jutta Matuschek

feststellungsverfahren untermauert, und in diesem rechtsstaatliches Planfeststellungsverfahren gab es 135 000 Einwendungen. Das ist ein Zeichen dafür, dass auch die Anwohnerinnen und Anwohner sehr wohl begriffen haben, dass sie die Belastungen abkriegen werden, die mit Entlastungen von Tegel und Tempelhof verbunden sind. Das ist auch Wahrheit. Aber das Ergebnis des Planfeststellungsbeschlusses ist eben auch: Im Saldo werden 200 000 Berlinerinnen und Berliner, Brandenburgerinnen und Brandenburger durch diesen neuen Standort vom Fluglärm entlastet. Hinter dieses Ergebnis des Planfeststellungsbeschlusses darf auch keine Flugroutenfestlegung zurückfallen. Das ist Grundsatz, und der muss auch bestehen bleiben.

[Beifall bei der Linksfraktion –
Beifall von Christian Gaebler (SPD)
und Dilek Kolat (SPD)]

Zweitens: Wir haben seit dem 20. Oktober 2009 ein ergänzendes Planfeststellungsverfahren zu Ende geführt mit einem ergänzenden Planfeststellungsbeschluss. Der wurde notwendig, weil die Lärmbetroffenheiten in dem ursprünglichen Planfeststellungsverfahren nicht zufriedenstellend geregelt werden konnten. Dann kam noch die Nachtflugregelung dazu. Dieser ergänzende Planfeststellungsbeschluss sieht vor, dass zwischen 0.00 Uhr und 5.00 Uhr ein absolutes Nachtflugverbot herrscht und weiter herrschen muss und dass die Lärmschutzzonen ausgedehnt werden mussten und nunmehr für 26 000 Haushalte Lärmschutzmaßnahmen anzuordnen und in einem Gesamtvolumen von 140 Millionen Euro zu finanzieren sind. Dieses Ergebnis darf auch nicht konterkariert werden, sondern es muss noch mal anhand der tatsächlichen Flugrouten, die dann durch das Bundesamt festzulegen sind, überprüft werden.

Dritte Bemerkung: Fluglärmsgesetz. Wir haben leider erlebt, dass auch zu Zeiten rot-grüner Regierung im Bund das Fluglärmsgesetz, das nach wie vor Grundlage all dieser Festlegungen ist, nicht reformiert wurde, obwohl es damals zu rot-grünen Zeiten ein Schwerpunktthema der Regierungstätigkeit auf Bundesebene war. Es ist nicht reformiert worden, und deswegen ist es nach unserem Empfinden nach wie vor unzureichend, um tatsächlich Lärmschutz zu gewähren und nicht den Schutz des Lärmemittenten vor die berechtigten Anwohnerinteressen, die die Belastungen tragen, zu stellen. Das ist ein Manko. Ich sage das nur der Ehrlichkeit halber. Ich werfe es euch nicht vor, liebe Freunde von den Grünen, wenn man nicht durchsetzen konnte, was man wollte.

Aber, was erleben wir jetzt auf der Bundesebene? Was finden wir in der jetzigen Koalitionsvereinbarung? – Da finden wir ein Aufweichen dieses unzureichenden Fluglärmsgesetzes, mit der Absicht, das Nachtflugverbot noch weiter zu verwässern. Das, meine Herren von der CDU und der FDP, ist auch Ihre ganz persönliche Schuld. Warum gehen Sie nicht zu Ihren Kollegen auf Bundesebene und sagen ihnen: Könntet ihr mal bitte aufhören mit diesem Unsinn, dieses unzureichende Fluglärmschutzgesetz auch noch zu verwässern? Könntet ihr es nicht bitte mal

ein bisschen verschärfen zum Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner?

[Beifall bei der Linksfraktion –
Björn Jotzo (FDP): Ist schon längst vom Tisch!]

Viertens: Die Flugsicherung handelt verantwortungslos – es ist schon gesagt worden – mit ihrer Erklärung Anfang September, danach das Abtauchen. Genauso verantwortungslos handelt übrigens auch ein Bundesverkehrsminister, der ankommt und Machtworte spricht und danach eigentlich auch gar nichts mehr macht. Die deutsche Flugsicherung tritt hier auf mit dem, was der Bürger Behördenwillkür nennt. Das muss ein Ende haben – ein Ende haben durch das tatsächliche Eingreifen des Bundesverkehrsministers.

[Beifall bei der Linksfraktion]

Dann will ich etwas zu der Fluglärmskommission sagen. Die ist jetzt durch die von den geplanten neuen Flugrouten betroffenen Gemeinden aufgestockt worden. Das ist richtig. Aber was ist das für ein Bild, dass innerhalb der Fluglärmskommission einige Gemeinden gegen die Ausweitung klagen? Was ist das für ein Bild, wenn der Chef der Fluglärmskommission ganze Bevölkerungsteile von bestimmten Ortschaften regelrecht beschimpft? Was ist das für ein Bild von einer Fluglärmskommission, die die Interessen der Region gegenüber der Flugsicherung und dem Bundesamt für Flugwesen vertreten soll? Das kann so nicht weitergehen!

Was die Bürgerinnen und Bürger von der Fluglärmskommission erwarten, ist erstens, dass sie tatsächlich alle Vorschläge zur Optimierung von Flugrouten prüfen lässt, und dass sie zweitens gegenüber der Bundesebene und der Flugsicherung geschlossen auftritt und damit auch tatsächlich eine Entlastung für die Anwohnerinnen und Anwohner, so weit es irgendwie geht, durchsetzt und sich nicht zerfleischt. So würde man nicht weiterkommen. Das gehört dann auch zur Transparenz, die von den Bürgerinnen und Bürgern zu Recht eingefordert wird – Transparenz darüber, wie viele Menschen konkret von welcher Lärmbelastung, in Dezibel gemessen, in welcher Flughöhe betroffen sind.

Natürlich muss eine – Experten kennen das – 100:100-Regelung bei der Berechnung der Lärmbetroffenheit unterstellt werden. Es muss auch ein Ausweis erfolgen, welcher Höchstpegel und welcher Dauerschallpegel der Lärmbetroffenheit zu erwarten sind. Auch das sind Spitzfindigkeiten für manche, aber das sind die tatsächlichen, konkreten Betroffenheiten. Darüber Transparenz, Offenheit und Ehrlichkeit zu erlangen, ist Aufgabe der Fluglärmskommission. Darum soll sie sich kümmern und nicht zwei Stunden über eine Tagesordnung reden und dann unverrichteter Dinge auseinandergehen.

Sechste Bemerkung: Der ergänzende Planfeststellungsbeschluss hat auch festgelegt, dass die Anträge auf Schallschutzmaßnahmen von den Anwohnerinnen und Anwohnern einzureichen sind, übrigens bis fünf Jahre nach Betriebsaufnahme des BBI. Das müssen die Bürgerinnen

Jutta Matuschek

und Bürger wissen, und sie müssen auch wissen, dass nicht nur diejenigen, die in der farblich gekennzeichneten Fluglärmschutzzone wohnen, solche Anträge stellen können und müssen – damit sie an das Geld herankommen –, sondern auch Bürgerinnen und Bürger, die außerhalb dieser Zone wohnen, können diese Anträge stellen. Dann können sie auch entsprechende Anträge auf Lärmschutzmaßnahmen in einem Verfahren über die konkrete Lärm-betroffenheit, die durch die Betreiber des Flughafens nachgewiesen werden muss, stellen. Das müssen die Bürgerinnen und Bürger wissen. Da sollte von der Fluglärmkommission auch mehr Aufklärung betrieben werden.

[Beifall bei der Linksfraktion]

Ich komme damit zum Fazit: Wir brauchen also weiterhin Transparenz. Wir brauchen weiterhin auch Fairness gegenüber Anwohnerinnen und Anwohnern. Dazu gehört auch die Aussage: Die höchste Fluglärmbelastung ist nach wie vor in Bohnsdorf, in Müggelheim, in Eichwalde und in Blankenfelde-Mahlow, dann irgendwann kommt auch mal Wannsee dran. Aber die unmittelbar Betroffenen sind in diesen genannten Ortschaften.

Präsident Walter Momper:

Wenn Sie bitte zum Ende kommen würden!

Jutta Matuschek (Linksfraktion):

Ich bin auch beim Letzten. – Wir brauchen Offenheit über die tatsächlichen Flugrouten. Wir brauchen eine Flexibilisierung der Flugroutenkonfiguration. Dazu müssen die entsprechenden Unterlagen erstellt und veröffentlicht werden. Und wir brauchen ein ganz konsequentes Nachtflugverbot, das dann auch durchgesetzt werden muss.

[Beifall bei der Linksfraktion]

Präsident Walter Momper:

Danke schön, Frau Kollegin Matuschek! – Jetzt kommt eine Kurzintervention von Herrn von Lüdeke. – Bitte schön, Herr von Lüdeke!

Klaus-Peter von Lüdeke (FDP):

Ich möchte nur kurz auf einen Aspekt eingehen, den Frau Matuschek vorgetragen hat, damit es keine Legendenbildung gibt. Es ist ein Ammenmärchen, dass CDU und FDP eine Aufweichung des Nachtflugverbots planen. Wir hatten Kontakt mit unserem parlamentarischen Staatssekretär Mücke.

[Uwe Doering (Linksfraktion): Nein, nicht möglich!]

Weil die Leute diese Frage beschäftigt, wollten wir von ihm wissen, wie es darum steht. Er hat uns verbindlich erklärt, dass das vom Tisch ist. Das ist kein Thema mehr. Hören Sie auf, das weiter zu verbreiten! Erwähnen Sie das nicht immer wieder.

[Beifall bei der FDP]

Das würde zudem jedes Gericht sofort einkassieren. Das wissen Sie genau.

Noch ein Hinweis zum Lärmschutz: Die Bürger wollen keinen Lärmschutz, sondern andere Flugrouten.

[Uwe Doering (Linksfraktion): Dann sind andere betroffen! Was ist mit denen?]

– Denen hilft ein Lärmschutz nicht. Optimieren und verbessern Sie die Flugrouten! Das verlangen die Bürger von Ihnen. Tun Sie das in einem transparenten Verfahren, das die Bürger auch verstehen! Dann werden Sie auch keine Probleme mit der Realisierung von BBI haben. Nehmen Sie die Bürgerwünsche ernst, und tun Sie nicht so, als wären die alle doof!

[Beifall bei der FDP]

Präsident Walter Momper:

Die Kollegin Matuschek möchte nicht replizieren. – Dann haben Sie das Wort, Frau Hämmerling. – Bitte schön!

Claudia Hämmerling (Grüne):

Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Frau Senatorin Junge-Reyer! Antworten haben wir heute nicht gehört, nur Ausreden. Ich finde, dass die Menschen zu Recht sauer sind. Über Nacht sind neue Flugroutenpläne aufgetaucht, obwohl diese Rechtsänderung seit 1998 im Raum stand. Es ist richtig, dass wir seinerzeit die große Koalition hatten, aber ich begreife nicht, wie man einen internationalen Großflughafen planen kann, ohne die Rechtsgrundlage dafür zu kennen. Das einzige, was ich aus Ihren heutigen Beiträgen herausgehört habe, Frau Senatorin, ist, dass es eine Arbeitsgemeinschaft gab, in die Berlin eingebunden wurde und die über die Flugrouten informiert war. Aber wofür werden die Planungs- und Verwaltungsstäbe von BBI und in der Senatskanzlei bezahlt, wenn sie dieses Wissen nicht in die Planungen einbeziehen? Das neue EU-Recht gilt seit 2004, und erst 2010 fließen diese neuen Regelungen klammheimlich in die Flugroutenpläne ein, die die DFS vorgelegt hat. Niemand sagt, warum das so war. Es ist kein Wunder, dass die Betroffenen sich verschaukelt fühlen. Das ist ein Vertrauensbruch, der nicht wiedergutzumachen ist.

[Beifall bei den Grünen]

Es kommt noch besser: Am Montag hat die RBB Abendschau die Lichtenrader Demo gegen Flugrouten übertragen. Da sagte Herr Wowereit zu den aufgebrachten Bürgerinnen und Bürgern, ökonomische Belange von Fluggesellschaften, von Flughafengesellschaften seien nachrangig. Das hat er aber ganz anders gemeint, als es sich anhört. Dazu komme ich gleich noch.

Dann haben Herr Ramsauer und Sie, Frau Senatorin Junge-Reyer, gefordert, auf Parallelstarts zu verzichten. Das ist eine klare Ansage. Wir finden weniger Flugverkehr klasse. – Ökonomische Belange sind nachrangig. – Bundesregierung und Fachbehörde sind im Einklang. Maß-

Claudia Hämmerling

gebliche Politiker bekennen unter dem Druck des Bürgerprotestes, dass wir eigentlich gar nicht so viel Flugverkehr brauchen und der Lärmschutz wichtiger ist. Wir Grünen sehen den Flugverkehr grundsätzlich kritisch und hätten den Flughafen gerne von Anfang an eine Nummer kleiner gehabt. Statt des internationalen Luftdrehkreuzes, von dem Sie geträumt haben, mit seinen wirtschaftlichen und finanziellen Risiken, wollten wir einen modernen und wirtschaftlichen Flughafen für die Region. Natürlich begrüßen wir den Verzicht auf Parallelstarts, aber wir haben Zweifel, meine Damen und Herren – insbesondere hier rechts im Haus –, dass Sie bei dieser Forderung bleiben, wenn der wirtschaftliche Druck wächst und der Bürgerprotest abnimmt.

Ein Indiz für unser berechtigtes Misstrauen liefert der BBI-Aufsichtsratsvorsitzende Wowereit und sein Geschäftsführer Schwarz. Beide erklären, dass die Wirtschaftlichkeit von BBI Vorrang haben muss und Parallelstarts nötig sind. Das ist das genaue Gegenteil von dem, was unser meinungsrotierender Bürgermeister, das frisch gekürte Ehrenmitglied des Protests der Bürgerinnen und Bürger den Demonstranten in Lichtenrade suggerieren will. Das ist bittott.

[Beifall bei den Grünen]

Es war immer erklärtes Ziel von CDU, SPD und FDP, BBI zu einem internationalen Luftdrehkreuz zu entwickeln. Deshalb werden 2,5 Milliarden Euro verbaut. Deshalb gibt es zwei Start- und Landebahnen. Wir trauen Ihnen nicht, wenn Sie versprechen, den Flugverkehr zugunsten des Lärmschutzes dauerhaft einzuschränken.

[Christian Gaebler (SPD): Das hat auch niemand behauptet!]

Ich sage Ihnen auch warum, Herr Gaebler. Ich habe in den Parlaments- und Bundesratsprotokollen nachgelesen. Ich fange mal mit der SPD an. Vor vier Wochen – in der Zeit, als der Bürgerprotest richtig tobte – haben Sie sich der Bundesratsinitiative von Rheinland-Pfalz gegen die Flugabgabe angeschlossen. Der Grund war das sinkende Flugverkehrsaufkommen. Vier Wochen später erklärt der Regierungschef dann das Gegenteil, indem er sagt, die ökonomischen Belange von Fluggesellschaften sind nachrangig.

[Christian Gaebler (SPD): Fluggesellschaften nicht Flughafengesellschaften!]

Die SPD sendet zwei völlig gegensätzliche Botschaften aus. Die eine lautet: Wir wollen maximalen Lärmschutz. Die andere lautet: Wir wollen maximale Wirtschaftlichkeit. Damit kommen Sie nicht durch. Damit sind Sie unglaubwürdig.

[Beifall bei den Grünen]

Präsident Walter Momper:

Frau Kollegin Hämmerling! Gestatten Sie eine Zwischenfrage von Herrn Gaebler?

Claudia Hämmerling (Grüne):

Ja, natürlich!

Präsident Walter Momper:

Bitte, Herr Gaebler!

Christian Gaebler (SPD):

Liebe Kollegin Hämmerling! Gestehen Sie mir zu, dass es einen Unterschied zwischen Fluggesellschaften und Flughafengesellschaften gibt und sich deswegen die Worte des Regierenden Bürgermeisters nicht widersprechen?

[Beifall von Markus Pauzenberger (SPD)]

Präsident Walter Momper:

Bitte, Frau Kollegin Hämmerling!

Claudia Hämmerling (Grüne):

Darauf gehe ich gerne ein: Es geht es um das, was mit dieser Botschaft suggeriert wird. Die Leute draußen hören, ökonomische Interessen sind nachrangig, und der Rest des Satzes kommt nicht mehr an. Zweitens ist die Bundesratsinitiative nicht auf den Flughafen gerichtet, sondern auf die Wirtschaftlichkeit der Flughafengesellschaften. Da müssen Sie schon einen Unterschied machen, Herr Gaebler!

[Christian Gaebler (SPD): Sie machen ja keinen, ich mache ihn!]

Ich komme zur CDU: Am 23. August 2006 haben Sie den Senat in einem Antrag aufgefordert, eine Gebührenstruktur zu entwickeln, die das Wachstum des Flugverkehrs erhöht. Im Klartext: Sie wollen mehr Flugverkehr mit allem, was daran hängt. – Jetzt bringen Sie einen Antrag mit dem Titel ein: Fluglärm in allen Teilen Berlins verhindern. – Na toll! Mehr Flugverkehr, aber bitte ohne Lärm in Berlin und ohne Parallelstarts und alle An- und Abflüge über Brandenburg. Wie stellen Sie sich das vor? Wie soll Berlin bei dieser Strategie vom Lärm verschont bleiben? Senkrechtstarter? – Das ist doch Quatsch. Das wird Ihnen niemand abnehmen. Ich finde diese Haltung im Übrigen auch schäbig gegenüber den Brandenburgern. Sie wollen, dass der Flugverkehr den Nachbarn übergeholfen wird, weil die ihr Wahlrecht jenseits von Berlin ausüben, weil das nicht ihr Klientel ist. Für solche Anträge wird sich Ihre Schwester-CDU in Brandenburg herzlich bedanken.

[Andreas Gram (CDU): Und Bruder-CDU! So viel Zeit muss sein!]

Zur Anti-Ökopartei der uneingeschränkten Vielfliegerei und der Kernkraftlobbyisten: 2006 sagte Fraktionschef Lindner – ich zitiere aus dem Plenarprotokoll –:

Es muss das Ziel der Berliner Verkehrspolitik sein, so viel Flugverkehr wie möglich nach Berlin zu holen.

Claudia Hämmerling

Das geht nach dem selben Prinzip, wie dem der CDU: Wasch mir den Pelz, aber mach mich nicht nass. Beide Hände in der Kasse und gleichzeitig rufen: Haltet den Dieb! – Das ist keine ehrliche Politik. Sagen Sie, was Sie wirklich wollen!

[Beifall bei den Grünen]

Jetzt zur Politik der Grünen: Auf Bundesebene fordern wir die Kerosinsteuer, damit Bahnfahren attraktiver wird und die umweltbelastende und klimazerstörende Vielfliegerei aufhört. In Berlin haben wir verschiedene Initiativen ergriffen, um die wirtschaftlichen Risiken von BBI beherrschbar zu machen, und wir haben Anträge für ein uneingeschränktes Nachtflugverbot gestellt. Unsere Anträge sind von allen anderen Fraktionen hier im Haus abgelehnt worden.

[Christian Gaebler (SPD): Zu Recht!]

Der Standort Sperenberg hat sich nicht durchgesetzt, aber immerhin sind die Menschen in Tempelhof und Tegel jetzt von Fluglärm entlastet. Genau deshalb, Herr Gaebler, ist es selbstverständlich, dass die Sicherheitsrisiken und der Fluglärm nicht einfach über die Gropiusstadt und den Hahn-Meitner-Reaktor verlagert werden dürfen. Selbstverständlich müssen die Menschen im Süden vor Lärm und Flugrisiken geschützt werden und selbstverständlich muss es da auch ein Nachtflugverbot geben.

[Christian Gaebler (SPD): Sie waren doch nie für Sperenberg!]

Die Flugrouten müssen an der Stadt vorbei, über siedlungsärmere Gebiete geführt werden, auch wenn die Wege dann länger werden und auch wenn Fliegen teurer wird – sogar dann, wenn die CO₂-Emissionen höher werden.

[Christoph Meyer (FDP): Aha! – Unruhe]

– Ich kann immer lauter sprechen als Sie, wenn ich dichter an das Mikrofon gehe.

[Vereinzelter Beifall bei den Grünen –
Christian Gaebler (SPD): Aber nur, wenn Sie etwas Wichtiges zu sagen haben!]

Diese Entscheidung fällt uns nicht leicht, aber sie ist alternativlos, weil die falsche Standortentscheidung nicht rückholbar ist. Für uns gilt: Sicherheit und Lärmschutz für Menschen haben immer Priorität vor allen anderen Gütern.

[Vereinzelter Beifall bei den Grünen]

Wir fordern Sie auf, meine Damen und Herren von SPD, von FDP und CDU: Seien Sie ehrlich zu den Menschen!

[Christoph Meyer (FDP): Sie aber auch!]

Wecken Sie keine Erwartungen, die Sie am Ende nicht erfüllen können oder wollen!

[Christoph Meyer (FDP): Sie waren nie für Sperenberg!]

Wir nehmen Ihnen nicht ab, dass Sie die wirtschaftliche Kapazität des Flughafens nicht ausnutzen würden, wenn

der Bedarf da wäre. Heute geben Sie dem Druck der Protestierenden nach, und morgen beugen Sie sich dem Druck der Wirtschaft. Das kennen wir. Deshalb: Wir wollen Transparenz auch für den Fall von Parallelstarts – und das, obwohl wir sie eigentlich nicht möchten. Die Menschen haben ein Recht auf Berechenbarkeit und auf Klarheit.

Den Berlinerinnen und Berlinern sage ich: Halten Sie durch, und protestieren Sie friedlich weiter, bis die Flugroutenplanung Ihnen höchstmöglichen Schutz garantiert! Und vor allem: Lassen Sie sich nicht gegeneinander auspielen!

[Beifall bei den Grünen]

Am Ende muss ein Kompromiss gefunden werden.

[Beifall bei den Grünen]

Es muss einen Kompromiss geben, denn einen anderen Flughafenstandort mag man sich wünschen,

[Andreas Gram (CDU): Lassen Sie doch Tegel offen!]

finanzierbar ist er nicht. Der alte Beschluss ist leider nicht rückholbar.

[Beifall bei den Grünen]

Präsident Walter Momper:

Danke schön, Frau Kollegin Hämmerling! – Jetzt sehe ich keine weiteren Wortmeldungen mehr, so sehr ich mich auch umblicke. Die Große Anfrage ist damit begründet, beantwortet und besprochen.

Die Tagesordnungspunkte 9 bis 14 stehen auf der Konsensliste. Tagesordnungspunkt 15 war die Priorität der Fraktion der Grünen unter Tagesordnungspunkt 4.2. Die Tagesordnungspunkte 16 bis 20 stehen wiederum auf der Konsensliste.

Ich komme somit zur

lfd. Nr. 21:

Beschlussempfehlung

Berlin dankt Bärbel Bohley und verleiht ihr posthum die Ehrenbürgerwürde!

Beschlussempfehlung Kult Drs 16/3586
Antrag der CDU Drs 16/3453

Hierzu liegt ein Änderungsantrag der Fraktion der FDP vor mit der Drucksachennummer 16/3453-1.

Bisher liegt die Wortmeldung von Frau Eichstädt-Bohlig vor. Sie hat dazu das Wort. – Bitte, Frau Eichstädt-Bohlig!