

Axel Vogel

**Rede zum CDU-Antrag Entwicklungspotenziale des Luftverkehrs in der  
Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg, 22.02.2012**

Sehr geehrter Herr Landtagspräsident,  
liebe Kolleginnen und Kollegen,  
liebe Bürgerinnen und Bürger,

der Willy-Brandt-Flughafen Berlin-Brandenburg bindet 2,5 Milliarden Euro. 2,4 Milliarden Euro der Investitionen sind per Kredit bei Banken aufgenommen. Sie werden in Höhe von 880 Millionen Euro vom Land Brandenburg mit verbürgt, und das Land Brandenburg ist mit 158 Millionen Euro Eigenkapital an der Flughafengesellschaft beteiligt. Ab dem 4. Juni dieses Jahres wird der tägliche Betrieb des Flughafens neben den laufenden Kosten auch für die Abschreibungen aufkommen müssen, und vor allen Dingen: Er wird auch Zins und Tilgung finanzieren müssen.

Frau Ludwigs Aussagen zu der dilettantischen Begleitung des Flughafenprojekts teile ich ausdrücklich. Aber dazu muss man nur einmal in den Landesrechnungshofbericht 2011 hineinsehen, wo man das auch unmittelbar ablesen kann. Anscheinend hat niemand der Abgeordneten außer mir den Businessplan und den Prüfbericht der Betriebsprüfungsgesellschaft gelesen, ansonsten wüssten Sie, dass wir bis 2030 Jahresverluste schreiben werden - trotz der sehr optimistischen Prognosen über die Flugverkehrsentwicklung – und dass wir eine Akkumulation von Verlusten haben werden, die dazu führt, dass das Eigenkapital möglicherweise aufgezehrt wird, und wir in eine Diskussion kommen, nach der wir, um eine Insolvenz durch Überschuldung abzuwenden, diesen Flughafen kontinuierlich aus dem Landeshaushalt mitsubventionieren müssen.

Deswegen müssen wir diskutieren, wie wir den Flughafen in einer kleineren Dimension wirtschaftlich betreiben können. Wir brauchen keine Scheindebatte über einen Ergänzungsflughafen zu führen, weil wir letztendlich kein Geld haben werden, um neben der

Erhaltung des Flughafens Schönefeld, der uns noch teuer genug kommen wird, auch noch einen zweiten Flughafen oder eine dritte Startbahn an irgendeinem anderen Ort zu finanzieren.

Es ist bedauerlicherweise so - man kann das wahrhaben wollen oder nicht – dass uns bei der Entscheidung über den Standort des Flughafens allein die Höhe der Investitionen an den Standort Schönefeld bindet und keine Möglichkeit besteht, einen Flughafen Berlin 11 zu bauen, der entweder parallel zu Berlin I geführt wird oder eventuell sogar Berlin I ablösen soll. Das ist schlicht die Wahrheit. Die Diskussion über potenzielle Ergänzungsstandorte führt in die Irre; das hat Gregor Beyer sehr gut und ausführlich dargestellt.

Ich möchte nur auf eines hinweisen: Es wurde eine kleine Anfrage an die Landesregierung gerichtet. Es gibt 43 Fluglandeplätze in Brandenburg, wobei Sperenberg darin schon gar nicht mehr enthalten ist. Wenn man über "potenzielle" redet, frage ich: Wo ist da die Grenze? Ist es am Ende das ganze Land Brandenburg, das einem vollständigen Entwicklungsstopp unterzogen werden soll? - Deswegen sage ich, Frau Ludwig, Sie meinen nicht alle potenziellen Ergänzungsstandorte, Sie meinen eigentlich Sperenberg, und so kann man es dann auch einfach formulieren. Die Wachstumsräume werden nicht aufgehen. Das hat nicht nur etwas mit der Schieflage von Air Berlin oder der Abhängigkeit vom Non-Aviation-Bereich zu tun, sondern es hat etwas mit Emissionshandel im Flugverkehr, Kerosinsteuer und Luftverkehrssteuer zu tun. Das wurde gerade von der Kollegin angesprochen, wobei - nur ein Hinweis - allein diese Miniluftverkehrssteuer von 8 Euro pro Passagier bzw. Passagierin im innereuropäischen Raum schon dazu geführt hat, dass Ryanair 1 Million PassagierInnen weniger vom Flughafen Frankfurt-Hahn an transportiert. Insofern, denke ich, brauchen wir uns keine großen Gedanken darüber zu machen, wie wir zügig 360.000 Flugbewegungen - das ist die Obergrenze - mit 45 bis 48 Millionen PassagierInnen erreichen; darauf hat Frau Kircheis schon hingewiesen.

Worauf es uns ankommt, ist, dass das Betriebskonzept auf das urban geprägte und bevölkerungsreiche Umfeld des Flughafens ausgerichtet wird, dass sich auch die

Entwicklungsziele daran ausrichten, dass hier Menschen unmittelbar betroffen sind. Deshalb ist für uns klar, dass wir dafür sorgen müssen, dass der Flughafenbetrieb auf die Maximalzahlen beschränkt wird. Das bedeutet, dass auch die bestehenden Steuerungsmöglichkeiten, zum Beispiel über Landegebühren - das ist das eine -, aber eben auch die Zurverfügungstellung von Slots genutzt werden. Von daher ist ganz klar: Wir brauchen keine dritte Startbahn. Wir können das ausschließen. Dazu steht morgen auch ein Antrag auf der Tagesordnung. Wir werden dazu eine namentlich Abstimmung beantragen, um zu sehen, wer sich hier im Landtag generell und ausdrücklich gegen eine dritte Startbahn an dem Flughafen positioniert.

Natürlich sind wir für Konsequenzen im Lärmschutz. Frau Ludwig hat es auch angesprochen: Das Gutachten des Umweltbundesamtes legt ein konsequentes Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr nahe. Daher wäre es eigentlich an der Zeit, dass auch die CDU mit uns gemeinsam einstimmig für ein konsequentes Nachtflugverbot stimmt.

Vielen Dank!