

16. Wahlperiode

Plenar- und Ausschussdienst

Wortprotokoll

Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr

13. Sitzung
3. September 2007

Beginn: 10.09 Uhr
Ende: 12.52 Uhr
Vorsitz: Dr. Thomas Flierl (Linksfraktion),
zeitweise Torsten Hilse (SPD)

Vor Eintritt in die Tagesordnung

Siehe Beschlussprotokoll.

Punkt 1 der Tagesordnung

Aktuelle Viertelstunde

Abgesetzt.

Punkt 2 der Tagesordnung

Antrag der Fraktion der SPD, der Linksfraktion
und der Fraktion der Grünen
Ablehnung der Zielsetzung des Volksbegehrens
"Tempelhof bleibt Verkehrsflughafen"
Drs 16/0624
Hierzu: Anhörung

[0077](#)

in Verbindung mit

Vorlage – zur Kenntnisnahme –
Stellungnahme des Senats zu dem Volksbegehren
„Tempelhof bleibt Verkehrsflughafen!“
Drs 16/0524
(auf Antrag der Fraktion der CDU)

[0065](#)

in Verbindung mit

Antrag der Fraktion der FDP
Gegen die Unvernunft und für den
Erhalt des Flughafens Tempelhof
Drs 16/0297

[0033](#)

in Verbindung mit

Antrag der Fraktion der CDU
Landesverfassung achten –
Ergebnis des Volksbegehrens zum
Flughafen Tempelhof abwarten
Drs 16/0525

[0063](#)

Vorsitzender Dr. Thomas Flierl: Ich gehe davon aus, dass es ein Wortprotokoll der Anhörung geben soll und weise darauf hin, dass die Anhörung in den Festsaal übertragen wird. Deswegen ist diese Kamera aufgebaut.

Ich begrüße sehr herzlich die Anzuhörenden Herrn Dipl.-Ing. Friedrich Stark von der Nachnutzungsiniziative Tempelhof, von der SPD-Fraktion benannt, Herrn Prof. Dr. Elmar Giemulla, von der Fraktion der FDP benannt, Herrn Christian Wiesenhütter, stellv. Hauptgeschäftsführer der IHK – er ist für Dr. Eric Schweitzer, Präsident der IHK, da –, von der CDU benannt, Herrn Rechtsanwalt Dr. Klaus-Martin Groth, von der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen benannt, und Herrn Thomas Maier, von der Linksfaktion benannt. Ich begrüße zudem Herrn Berhard Liscutin, Präsident, und Herrn Andreas Peter, Vorstandsvorsitzender von ICAT, Interessengemeinschaft City-Airport Tempelhof e. V. Herzlich willkommen!

Damit können wir in die Anhörung eintreten. Ich schlage vor, dass wir zunächst die Experten anhören – vielleicht in der Reihenfolge der Liste –, anschließend eine Fraktionsrunde machen und dann die Anzuhörenden darauf reagieren können. Wenn wir jetzt in eine Fraktionsrunde eintreten würden, würden wir vermutlich den Anzuhörenden sehr viel Zeit wegnehmen. – Herr Ueckert, bitte!

Rainer Ueckert (CDU): Wir haben uns vorhin schon kurz über den Ablauf unterhalten. Ich schlage vor, dass bei der Anhörung zunächst die ICAT vorträgt, weil das von allen Fraktionen gewünscht und der Antrag auf das Volksbegehr auch von der ICAT gestellt worden ist. Das sollten wir an die vorderste Position rücken. Ansonsten habe ich nichts dagegen, dass wir die Liste dann entsprechend der Aufstellung abarbeiten.

Vorsitzender Dr. Thomas Flierl: Herr Gaebler!

Christian Gaebler (SPD): Ich unterstütze das, weil der Antrag auf Einleitung eines Volksbegehrens die Grundlage der Sitzung ist. Dann sollten die Träger auch als Erste zu Wort kommen, und danach können die anderen Experten dazu Stellung nehmen. Die Fraktionen können dann in der Fraktionsrunde sowohl die Anträge begründen als auch Fragen stellen. Wir unterhalten uns oft genug über das Thema. Wir haben heute extra Externe eingeladen. Dann sollten sie auch zuerst zu Wort kommen.

Vorsitzender Dr. Thomas Flierl: Gut! Wir scheinen uns darüber einig zu sein. Dann bitte ich die Herren von ICAT zu beginnen. Wir hatten in dieser ersten Runde fünf bis zehn Minuten pro Anzuhörenden vorgesehen. Wir eröffnen unsere Anhörung, und ich bitte den Präsidenten oder den Vorstandsvorsitzenden, das Wort zu ergreifen.

Bernhard Liscutin (Präsident der Interessengemeinschaft City-Airport Tempelhof e. V.): Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren! Vielen Dank für die Einladung! Gestatten Sie mir, dass ich zunächst einmal für die Interessengemeinschaft City-Airport Tempelhof e. V. eine einleitende Feststellung zu dem ganzen Problem mache: Die mit dem Konsensbeschluss der drei Gesellschafter der Berlin-Brandenburg Flughafen-Holding am 28. Mai 1996 festgelegte Schließung des Verkehrsflughafens Tempelhof war eine eindeutig politisch motivierte Entscheidung, die schließlich im gemeinsamen politischen Landesentwicklungsplan Flughafenstandort – LEP FS – fortgeschrieben wurde. Weder nach den Vorgaben des Luftverkehrsgesetzes

noch des Planungsrechts würde die Planrechtfertigung für den Ausbau des Flughafens Schönefeld zum Verkehrsflughafen Berlin-Brandenburg International – das ist zumindest unsere Auffassung – durch einen dauerhaften Betrieb des Verkehrsflughafens Tempelhof gefährdet. Vielleicht darf ich hier aus einem Gutachten zitieren, dass Herr Prof. Ronellenfitsch für den ehemaligen Senator der Stadtentwicklung, Herrn Strieder, gemacht hat, und zwar am 3. März 2002:

Auf die dauerhafte Schließung des Verkehrsflughafens Tempelhof kommt es zur Rechtfertigung des Planfeststellungsbeschlusses für BBI nicht an.

Wohlgemerkt: Am 3. März 2002! Hinzu kommt: Die vorzeitige Aufgabe der Kapazitäten vor Inbetriebnahme des erweiterten Flughafens Berlin-Schönefeld wird weder im Planfeststellungsbeschluss für BBI noch mit dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes vom 16. März für die Rechtfertigung des Planfeststellungsbeschlusses als Voraussetzung verlangt. Es bleibt für uns nur, die mit dem Konsensbeschluss und bis in den LEP FS tradierte politische Fehlentscheidung mit dem politischen Mittel eines Volksbegehrens zu korrigieren. Die Interessengemeinschaft City-Airport Tempelhof, Trägerin des eingeleiteten und – wohlgemerkt – zugelassenen Volksbegehrens „Tempelhof bleibt Verkehrsflughafen. Der Senat wird aufgefordert, seine Schließungsabsichten aufzugeben.“, begründet ihre Forderung des dauerhaften Erhalts des Verkehrsflughafens mit ungefähr zehn Punkten, aus denen ich nur kurz zitieren will, um auf die Zeit Rücksicht zu nehmen.

Über die ideale Lage des Flughafens Tempelhof brauchen wir uns nicht zu unterhalten. Alle kennen sie. Wenn man das mit dem Text vergleicht, der im Planfeststellungsantrag und -beschluss für BBI drinsteht und ich „Schönefeld“ nur durch „Tempelhof“ ersetze, steht dort:

Der Flughafen Tempelhof ist verkehrsgünstig gelegen und bietet eine hohe Intermodalität mit verschiedenen Verkehrsträgern. Die Einbindung in ein leistungsfähiges Straßen- und Schienenverkehrsnetz mitten im Hauptaufkommensgebiet und Entscheidungszentrum der Bundesrepublik gewährleistet eine unübertreffbare Erreichbarkeit. Der Standort gewährleistet der Stadt Berlin auf Dauer einen erheblichen Wettbewerbsvorteil gegenüber anderen Wirtschaftsmetropolen Europas.

Wir haben es hier in Tempelhof nicht mit einem Flughafen zu tun, der noch auf einer Fläche angelegt werden muss, sondern es ist alles da. Für die reibungslose Abwicklung eines regelmäßigen nationalen und internationalen Luftverkehrs sind alle erforderlichen Boden-, Verkehrs- und Flugbetriebseinrichtungen vorhanden und voll funktionsfähig, wobei ich ausdrücklich – das ist Thema der ICAT – dazu sage: Er ist in seiner Leistungsfähigkeit weder mit Tegel noch mit BBI zu vergleichen, denn schließlich gibt es in Tempelhof nur zwei Start- und Landebahnen, die nicht einmal 2 000 Meter lang sind, also von vornherein eine ganz bestimmte Begrenzung für die Nutzung dieses Flughafens auferlegen, d. h. also bestenfalls Regionalverkehrsflugzeuge bis 50 Tonnen mit einer Reichweite von maximal 1 000 Kilometern. Insofern kann er keine Konkurrenz zu BBI sein.

Akzeptanz und Umweltverträglichkeit: Der Verkehrsflughafen Berlin-Tempelhof wird wie kein anderer Flughafen in Europa von der überwiegenden Mehrheit der Anwohner und Bürger der Stadt seit Jahrzehnten angenommen und gebilligt. Nach regelmäßigen Umfragen und Untersuchungen ist immer wieder die Zustimmung der überwiegenden Mehrheit der Bevölkerung Berlins – bis zu 75 % – zum Erhalt des Verkehrsflughafens belegt worden. Abgesehen von den niedrigen, regelmäßig festgestellten Emissionswerten des An- und Abflugverkehrs fühlt sich der überwiegende Teil der anwohnenden Bevölkerung – 90 % – durch den Verkehr von und nach Tempelhof weder gestört noch belästigt. Das haben wir schon 1996, bevor die ICAT mit ihrer öffentlichen Arbeit begonnen hat, in einer wissenschaftlich fundierten repräsentativen Meinungsbefragung festgestellt, und die Meinungen haben sich – soweit wir es nachvollziehen können – bis heute nicht geändert.

Die immer wieder angeführte Gefahr eines Flugzeugabsturzes im An- und Abflugbereich ist keinesfalls zu belegen. In den Jahren von 1992 bis 2006 erfolgten auf dem Verkehrsflughafen Tempelhof 755 000 Starts und Landungen. Im gleichen Zeitraum gab es nur einen Flugszeugunfall beim Anflug auf Tempelhof am 24. Mai 2001 mit einem privat genutzten Flugzeug. Wenn wir das jetzt einmal in Vergleich zu Deutschland stellen: Im gleichen Zeitraum, von 1992 bis 2006, registrierten die deutschen Verkehrsflughäfen über 26 Millionen Starts und Landungen. Die amtlichen Akten der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchungen belegen für diesen Zeitraum nur vier Unfälle beim An- und Abflug zu einem deutschen Verkehrsflughafen,

nämlich Tempelhof am 24. Mai 2001, Hamburg im April 1998, Nürnberg im November 1998 und Friedrichshafen im Mai 1999. Bei all diesen Flugzeugunfällen an diesen Verkehrsflughäfen handelte es sich ausschließlich um private Flüge. Flugzeuge im Linien- bzw. Geschäftsreiseverkehr der allgemeinen Luftfahrt waren an diesen Unfällen in keinem Fall beteiligt.

Dann zur Emission: Eine gründliche wissenschaftliche Untersuchung im Auftrag der Fluglärmkommission des Verkehrsflughafens Frankfurt – den man wohl kaum mit Tempelhof vergleichen kann – aus dem Jahr 1996 kommt zu dem Ergebnis – ich zitiere –:

[...] dass in den Belastungen durch Schadstoffemissionen am Verkehrsflughafen Frankfurt/Main durch den Flugverkehr keine signifikanten komponentenspezifischen gesundheitsgefährdenden Belastungsschwerpunkte zu erkennen sind.

Unser Fazit: Das Verkehrsaufkommen am Verkehrsflughafen Tempelhof stellt weder eine Belästigung der Anwohner durch Flugzeuglärm noch eine erhöhte Gefahr durch Flugzeugabsturz noch eine Schädigung durch von Flugzeugen ausgehende Schadstoffemissionen dar.

Nun kurz zu der Planrechtfertigung: Die Planrechtfertigung für BBI basiert zunächst einmal wesentlich auf den Verkehrsprognosen, die in den letzten 90er Jahren angestellt worden sind. Die Zuwachsrate der drei Berliner Flughäfen sind dergestalt, dass abzusehen ist, dass spätestens im nächsten oder übernächsten Jahr bei dem vorhandenen Ausbau der drei Flughäfen keine Kapazitäten mehr vorhanden sind – weder in Tegel noch in Schönefeld und in Tempelhof schon gar nicht. Das heißt: Der Ausbau einer der drei Flughäfen – da kommt nur Schönefeld in Frage – zu einem leistungsfähigeren Flughafen mit einem höheren Verkehrsaufkommen sowohl in Flugzeugbewegungen als auch Passagieren ist dringend erforderlich und unvermeidbar. Das ist die erste Planrechtfertigung für BBI. Das Bundesverwaltungsgericht sagt:

Das Ausbauvorhaben am Standort Schönefeld ist angesichts der prognostizierten Verkehrsentwicklung und im Hinblick auf die angestrebte Ersetzung der Flughäfen Tegel und Tempelhof vernünftigerweise geboten und damit fachplanerisch gerechtfertigt.

Alle drei Gesichtspunkte, die Verkehrsprognose – die ich gerade näher geschildert habe –, die Umweltbelastung und das Sicherheitsrisiko, sind nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts jeder für sich geeignet, den Neu- oder Ausbau eines Flughafens zu rechtfertigen. Wir stützen uns in unserer Argumentation für den Erhalt des Flughafens Tempelhof auf die Verkehrsprognosen, die in der Zwischenzeit durch die Realität längst überholt sind. Die dem Planfeststellungsantrag und -beschluss zugrunde liegende Verkehrsprognose beruht auf tatsächlich abgewickelten Fluggast- und Flugbewegungszahlen der drei Berliner Flughäfen bis zum Jahr 1996.

Die daraus ermittelte Hochrechnung weist für das Jahr 2007 17 Millionen und für das Jahr 2023 30 Millionen Fluggäste aus. Das war die Basis für die Planrechtfertigung BBI.

Vorsitzender Dr. Thomas Flierl: Herr Liscutin, ich muss Sie bitten, zum Schluss zu kommen.

Bernhard Liscutin (Präsident der ICAT): Ja! – Die tatsächliche Verkehrsentwicklung geht schon heute über die Prognose von 1996 hinaus, und es ist anzunehmen, dass die Verkehrsentwicklung auf den drei Berliner Flughäfen noch weitergeht und die Maximalzahlen weit überschritten werden. Das heißt mit anderen Worten: BBI wird zum Eröffnungszeitpunkt vor allen Dingen in den Spitzentunden keine Kapazitäten haben. Deshalb – das ist unsere Auffassung – muss unbedingt schon von vorn herein an eine sinnvolle flugbetriebliche, betriebswirtschaftlich vertretbare Ergänzung des Flughafens BBI gedacht werden, ohne neue Investitionen an irgendeinem der Standorte oder irgendeinem neuen Standort vorzunehmen, und in Tempelhof braucht nichts investiert zu werden als Flughafen. – Damit möchte ich schließen.

Vorsitzender Dr. Thomas Flierl: Vielen Dank, Herr Liscutin, für Ihre Stellungnahme! – TV Berlin möchte hier Fernsehaufnahmen machen. Ich darf formell die Zustimmung des Ausschusses einholen. – Das ist erfolgt, und TV Berlin darf Aufnahmen machen. – Herr Stark, Sie haben das Wort.

Friedrich Stark (Nachnutzungsinitiative Tempelhof): Sehr geehrte Abgeordnete! Sehr geehrte Damen und Herren! Mein Name ist Friedrich Stark, und ich wohne mit meiner Familie in Neu-Tempelhof. Ich wurde eingeladen als Vertreter der neu gegründeten Bürgerinitiative Nanu Thf – Nachnutzung Flughafen Tempelhof. Im Internet können Sie sich gern auf der Homepage www.flughafennutzung.de über unsere Arbeit erkundigen. Uns gibt es seit April dieses Jahres, und wir sind eine Kerngruppe von inzwischen 10 bis 15 Leuten. Wir kommen alle aus der Nachbarschaft des Flughafens, und dies macht auch einen der wesentlichen Beweggründe aus, sich zu einer Bürgerinitiative zusammenzuschließen.

Im Frühjahr 2007 zeigte der öffentliche Diskurs – insbesondere in den Medien – ein fast schon beängstigendes Ausmaß an Stimmen für den Weiterbetrieb des Flughafens. Die Lufthoheit über dem Flugfeld von Tempelhof gehörte den Flughafenbefürwortern. Die Politik war auf Tauchstation. Paroli gab es nicht. Und auffällig war, dass die Zukunft des Flughafens auf einer übergeordneten Ebene diskutiert wurde und die Nachbarschaften und Nachbarbezirke wenig oder gar nicht darin vorkamen. Und Herr Mehdorn, der immer noch nicht den Hauptbahnhof zu Ende gebaut hat, wollte bei Lauder/Langhammer als Hauptmieter für den Flugbetrieb sorgen. Doch von seinem Vorstandskollegen, Herrn Dr. Siebert, wurde mir persönlich nach einer Lobbyveranstaltung auf Anfrage, ob er denn nun wirklich so viel Fläche benötigen würde, wörtlich geantwortet:

Wir haben Herrn Langhammer gesagt, dass wir nur sehr wenig Fläche benötigen. (...) Im Grunde genommen würden wir am liebsten ein kleines Gebäude neben das Flughafengebäude setzen und einen Zaun darum ziehen.

Ich denke, dass sich bei den Vorstellungen im Konzept jeder weitere Lackmustest nach einem Ankermieter erübrigkt. Und an der Stelle bin ich jetzt ein bisschen Stolz über die Politik und die Senatsverwaltung, dass sie diesem Investor nicht auf den Leim gegangen ist. Da habe ich in meiner langjährigen Praxis als Stadtplaner, Projektentwickler und Sachverständiger für die Immobilienbewertung schon andere Sachen erlebt.

Unüberhörbar war hierbei die Stimmungsmache einer Interessengemeinschaft von Flughafenbefürwortern – eine Gruppe von Flugunternehmen in Begleitung von „Westalgiern“ – vor allem bei FDP und CDU, die sogar meinen, die rechtlichen Grundlagen für den Weiterbetrieb mit einem Berliner Volksbegehren schaffen zu können. – Also jede Demokratie hat ihre Irrlichter, die unterwegs sind. Neu ist nur, dass diese über Medien verkünden, dass sie bis zum Oktober nächsten Jahres einen Fahrplan haben. Aber sagen Sie uns doch bitte hier und heute, wie sie eine gemeinsame Landesplanung Berlin-Brandenburg ändern wollen, wenn Sie doch nur die Berliner zu einem Volksbegehren aufrufen können. Das Volksbegehren führt in eine Sackgasse, und Sie machen das sehenden Auges.

Zu dem Stichwort Westalgie möchte ich an dieser Stelle anfügen: Jeder weiß von Ihnen, wie nostalgische Vorstellungen und Schwärmerien bisweilen noch ein mildes Lächeln hervorrufen, das sich dann verzieht, wenn eine Larmoyanz ausbricht und dann der Wiederaufbau der Mauer herbeiwünscht wird. Diese Form

hat aus meiner Sicht jetzt ihr seelenverwandtes Spiegelbild auf der westlichen Seite gefunden mit der Forderung nach dem Weiterbetrieb des Flughafen Tempelhof. Das ist pure Westalgie, verschleierte Subventionsmentalität, und das ist ein Nachhängen von lieb gewonnenen Vorstellungen, für die bei den Veränderungen in unserer Metropole und in unserer Gesellschaft kein Platz mehr ist.

Dem fremdbestimmten Treiben wollen wir, die Bürgerinitiative Nanu Thf, jetzt entgegenwirken. Wir Anrainer und Nachbarn des Flughafens wollen uns einen Teil der Lufthoheit zurückholen und bei der Gestaltung des Areals mitwirken. Von den Volksvertretern unserer Stadtteile fordern wir mehr Engagement in der Sache, wenn es um die Flughafenöffnung für die Bevölkerung geht. Dabei ist in unserer Diskussion die Einstellung des Flugverkehrs und die Öffnung des Geländes für die Bevölkerung von Berlin Konsens und der Ausgangspunkt für die weiteren Überlegungen zu diesem Areal: Jetzt starten und landen die Ideen für den Bürgerpark und neuen Stadtteil „Neutempelkreuz“. Ein neuer Stadtteil, der die drei Alt-Bezirke Neukölln, Tempelhof und Kreuzberg über eine gemeinsame „grüne Lunge“ verbindet, entsteht. Die Berliner erhalten ein neues Angebot für Wohnen, Arbeiten und Freizeit. Ein milliardenschweres Investitionsvolumen wirdangeschoben. Zukunftsorientierte Antworten auf Fragestellungen der Gegenwart sollen in einer Internationalen Bauausstellung und Gartenausstellung gegeben und nachher auch gelebt werden. Die Politik sollte sich frühzeitig ihrer planerischen Instrumente und Institutionen bewusst werden, dieses Areal zu gestalten. Als eine Initialzündung für die Öffnung des Areals und dessen Umgestaltung fordern wir einen „Tag des offenen Feldes“.

Die bisherige Diskussion um den Flughafen Tempelhof wird mehr von außen kommenden Interessen gesteuert, als von Anwohnern des Flughafens Tempelhof geführt. Dieser Fehlentwicklung muss entgegengesteuert werden. Die Bedeutung des „Tempelhofer Feldes“ für das Leben in der Stadt und deren angrenzende Wohnbezirke ist bisher nicht erlebbar und kann von ihren Bewohnern nur geahnt werden. Hier gibt es einen deutlichen Nachholbedarf, der durch die Öffnung des Flugfeldes am Wochenende befriedigt werden soll. Die Vorstellungskraft muss noch entwickelt werden, die Gestaltungskraft wird sich dann daraus ergeben. Die „Bürgerinitiative Nanu Thf“ schlägt deshalb vor, dass nach der Sommerpause an einem Wochenende das Flughafenfeld in den dafür geeigneten Zaunbereichen wie eine öffentliche Parkanlage geöffnet wird: vom Sonnenaufgang bis zum Sonnenuntergang. Dabei soll es nicht zu einer „Rummelveranstaltung“ kommen, die von der Besonderheit des Feldes ablenkt, sondern das „Tempelhofer Feld“ selbst soll im Mittelpunkt stehen.

Die Initiative der Senatsverwaltung, einige hundert Berliner mit dem Bus über das Gelände zu karren, ist nett gemeint, verfehlt aber doch ihre Wirkung. Um dieses Areal zu begreifen, muss man es schon zu Fuß oder meinetwegen mit dem Fahrrad erlebt haben, sonst redet man zwangsläufig wie ein Blinder von der Farbe. Als der Flughafen noch militärisches Sperrgebiet war, gab es einen Tag der Offenen Tür, von den Alliierten veranstaltet und von Tausenden besucht. Sicherheitsbedenken wurden überwunden – weil Herr Schwarz vom Flughafenvorstand hier immer anführt, dass dies nicht möglich sei – trotz der militärischen und zivilen Nutzung. Und bei einem neuerlichen Ereignis, dem Red Bull Air Race, kamen ebenfalls Tausende, und auch hier, Herr Schwarz, konnten Sicherheitsbedenken überwunden werden. Geben Sie also bitte endlich Ihre Blockadepolitik auf und unterstützen Sie das Vorhaben „Tag des offenen Feldes Tempelhof“.

Wir schlagen vor, dass das Land Berlin als der größte Eigentümer des Feldes bei dem ersten Ereignis als Veranstalter auftritt: Schirmherr sollte der Bürgermeister von Berlin sein. Der Staffelstab sollte für folgende „Parköffnungen“ jeweils an die Anrainerbezirke Neukölln, Kreuzberg-Friedrichshain und Tempelhof-Schöneberg in den folgenden Jahreszeitenwechseln weitergegeben werden. Vier Öffnungen bis zur vollständigen Schließung und dann Öffnung des Areals sollten so möglich sein.

Zur Öffnung des Geländes möchte ich nur so viel anmerken: Mit der Entwidmung des Geländes fällt das Areal unter das Berliner Naturschutzgesetz. Nach den §§ 35 ff. hat dann die Bevölkerung das Recht, das Gelände uneingeschränkt zu betreten. Dieses Recht ist einklagbar! Politik und Verwaltung sind gut beraten, den Bewohnern die Fläche so schnell wie möglich zugänglich zu machen. Auf diesem Weg hoffen wir, dass die besondere Qualität des „Tempelhofer Feldes“ verstärkt in die Wahrnehmung von Bewohnern der Stadt und insbesondere der Politik genommen wird und die Qualität der Entwicklung besser abgesichert ist.

Ich möchte an dieser Stelle enden und für Ihre Aufmerksamkeit, die Möglichkeit, unsere Initiative vorzustellen, danken und habe drei Bitten: Erstens: Unterstützen Sie bitte unsere Idee „Tag des offenen Feldes“. Zwei-

tens: Stellen Sie sich bitte den drängenden Fragen unserer Zeit – Klimawandel, Mobilität in der Stadt, Zivilgesellschaft u. a. – und lassen Sie Antworten in die Gestaltung des Flughafenareals mit einfließen. Und drittens: Bitte haben Sie keine Angst vor uns. Arbeiten Sie mehr mit den Nachbarschaften und letztlich Ihrer Bevölkerung und Wählern zusammen. – Danke!

Vorsitzender Dr. Thomas Flierl: Vielen Dank, Herr Stark, für Ihre Stellungnahme! – Ich darf jetzt Herrn Prof. Giemulla nach vorn bitten. Bitte, Sie haben das Wort.

Dr. Elmar Giemulla: Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren! Als Jurist ist man gewohnt, sich um Objektivität zu bemühen, das will ich auch heute versuchen, wobei ich nicht verhehlen will, dass ich zu Tempelhof natürlich auch eine eigene Meinung habe – ich bin gespannt, ob Sie die im Laufe der Zeit herausfinden. Ich habe meine Überlegungen in zwei Aspekte unterteilt, nämlich zunächst einmal die Frage: Darf Tempelhof geschlossen werden, rechtlich gesehen, darf das geschehen? Nicht politisch, bitte. Und die zweite Frage daran anschließend, umgekehrt: Darf Tempelhof weiter betrieben werden? Also, stehen rechtliche Bedenken dagegen, dass Tempelhof weiter betrieben werden würde?

Zunächst zu der Frage: Darf Tempelhof geschlossen werden? Diese Frage kann man nicht trennen von der Frage, wann konkret Tempelhof geschlossen werden soll und ob das denn möglich ist. Wir haben hier zwei Zeitpunkte ins Auge zu fassen, die beide diskutiert werden, nämlich einmal die Schließung vor Inbetriebnahme von BBI und natürlich die Schließung mit Inbetriebnahme von BBI. – Erster Punkt – Schließung vor Inbetriebnahme von BBI: Wir müssen die Situation betrachten und diejenigen, die von dieser Situation rechtlich betroffen sind: Das sind die am Flughafen Tempelhof operierenden kleinen Fluggesellschaften, die sich – wie auch große – zum Glück auf das Recht am eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb berufen können, d. h. auf ihr Lebenswerk, auf die Investitionen, die unter Umständen dadurch gefährdet werden, wenn Tempelhof vor Inbetriebnahme von BBI geschlossen wird. Warum sollte das geschehen? – Schlicht und ergreifend deswegen, weil diese Fluggesellschaften, die wohl dann nicht mehr – zumindest nicht alle – in Tegel angesiedelt werden können für die Zwischenzeit, dann auf eine Baustelle umgesiedelt werden, weit weg von der Stadt, jedenfalls weitaus weiter weg von der Stadt als diejenigen, die von Tegel abfliegen. Wir müssen es hier im Vergleich sehen. Die Zumutungen, die man Leuten auferlegt, sind nicht absolut zu werten. Wenn man allen dieselbe Zumutung auferlegt, ist der Wettbewerbsnachteil nicht mehr zu erkennen. Wenn man einigen Zumutungen auferlegt, die im Vergleich zu den anderen zu messen sind, dann redet der Jurist von einem Sonderopfer, das ist dann ein Eingriff in das Recht am eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb. Tegel einerseits und evtl. die kleineren Fluggesellschaften andererseits auf einer Baustelle in Schönefeld/BBI, eine Benachteiligung, die sogar zum Konkurs führen kann. Ich halte das für rechtswidrig, für verfassungswidrig.

Ich habe die Unterlagen durchgesehen, die mir zugesandt wurden. Vor allen Dingen ist mir die Vorlage des Senats von Berlin an das Abgeordnetenhaus aufgefallen, Drucksache 16/0524. Da ist verschiedentlich Bezug genommen auf den Landesentwicklungsplan und natürlich auch auf den Konsensbeschluss. Der erste sieht ja vor, dass Tempelhof mit bestandskräftigem Planfeststellungsbeschluss geschlossen wird – das ist sicherlich vor Inbetriebnahme von BBI. In dieser Vorlage ist der Landesentwicklungsplan zitiert, und zwar mit der Aussage, dass darin stehen soll, dass die Schließung von Tempelhof spätestens mit Inbetriebnahme von BBI zu erfolgen habe, was naturgemäß suggeriert, dass das vorher möglich ist. Lesen Sie bitte den Landesentwicklungsplan Ziel 1, Sie werden dieses „spätestens“ dort nicht finden. Ich zitiere wörtlich – Z 1 Satz 2:

Mit Inbetriebnahme der Kapazitätserweiterung am Standort Schönefeld sind die Flugplätze Berlin-Tegel und Tempelhof zu schließen und ihre Fläche einer anderen Nutzung zuzuführen.

„Mit Inbetriebnahme der Kapazitätserweiterung am Standort Schönefeld“ – das ist noch nicht der Fall. Jedenfalls, soweit es um die Schließung vor Inbetriebnahme von BBI geht, eine eindeutige Rechtswidrigkeit.

Schließung mit Inbetriebnahme: Das mag dann zwar dem Landesentwicklungsplan Ziel 1 entsprechen, dennoch wird es zu ähnlichen Rechtsverletzungen kommen, wenn die kleinen Fluggesellschaften dorthin umziehen müssen. Der Vorteil, den sie für ihre spezielle Klientel haben, relativiert sich sehr stark. Es ist nicht auszuschließen, dass die Kundschaft abrückt und dass es dann zum Konkurs einzelner Fluggesellschaften kommen wird – also eine Rechtsverletzung zumindest nicht auszuschließen.

Zweiter Punkt: Darf Tempelhof weiter betrieben werden? – Das setzt den politischen Willen voraus, das zu tun. Das ist nicht etwas, was der Jurist erörtern könnte, sondern nur die Frage noch mal, ob es rechtlich möglich ist. Umgekehrt gewendet: Steht etwas rechtlich entgegen? – Der Landesentwicklungsplan – ich zitiere Satz 1 von Ziel 1 – sagt zunächst:

Zur Deckung des nationalen und internationalen Luftverkehrsbedarfs der Länder Berlin und Brandenburg ist der Flughafen Berlin-Schönefeld weiterzuentwickeln.

Der Jurist weiß, dass Ziele und Aussagen in Zielen von Landesentwicklungsplänen verbindlich sind. Das heißt, die Verwaltung ist daran gebunden, zur Deckung des nationalen und internationalen Luftverkehrsbedarfs den Flughafen weiterzuentwickeln.

Aus Satz 2, den ich gerade schon zitiert habe, hört man gerne heraus, dass Tempelhof und Tegel zu schließen sind – was ja so auch wörtlich genau darin steht. Die Frage ist nur: Ist das genauso verbindlich wie der erste Satz? Meine Antwort: Nein! Verbindlichkeiten und Ziele in Landesentwicklungsplänen sind nicht deswegen Ziele, weil sie als Ziel bezeichnet sind, sondern nur dann, wenn sie zielfähig sind. Hier müssen wir unterscheiden: Was ist das Ziel? Was ist das Mittel zur Erreichung des Ziels? – Es kann doch nicht ernsthaft jemand behaupten, dass das Ziel der Landesplanung ist, Flughäfen zu schließen. Ziel ist es, einen Flughafen aufzumachen, und die Schließung der beiden innerstädtischen Flughäfen mögen Mittel zu diesem Ziel sein, Schönefeld zum Single-Airport zu machen. Das ist aber nicht das Ziel. Wer das behauptet, stellt sich ins Absurde hinein. Meiner Ansicht nach ist deswegen die Schließung nicht verbindlich. Natürlich darf eines nicht geschehen: Es darf nicht durch die Offenhaltung eines oder gar zweier innerstädtischer Flughäfen die Zielsetzung des Satzes 1 – BBI, Deckung des nationalen und internationalen Luftverkehrsbedarfs – infrage gestellt werden – das geht natürlich nicht. Insofern scheint völlig klar zu sein, dass Tegel selbstverständlich geschlossen werden muss.

Ob Tempelhof in Gänze geschlossen werden muss, darüber mag man nachdenken. Ich halte es nicht für zielgefährdend im Sinne von BBI, wenn in Tempelhof ein Luftverkehr stattfindet, der in einer noch zu definierenden Weise gedeckelt wird – sei es von der Sache her, dass nur die Allgemeine Luftfahrt bzw. besondere Segmente des Geschäfts – die Geschäftsfliegerei – dort zugelassen wird, oder sei es, dass es an Bewegungszahlen festgemacht wird. Das sind Dinge, die sind noch zu diskutieren. Wenn Tempelhof eine derartige Nischenrolle rechtlich zugewiesen wird, die dann auch so fest ist, dann kann doch kein Mensch ernsthaft behaupten, dass die Zielsetzung für BBI, den nationalen und internationalen Luftverkehrsbedarf der Region zu decken, durch Tempelhof gefährdet wird. Meiner Ansicht nach steht deswegen der Landesentwicklungsplan dem nicht entgegen.

Letzter Gedanke – der Planfeststellungsbeschluss für BBI und das Bundesverwaltungsgericht dazu: Es wurde in beiden Entscheidungen erwogen und diskutiert, ob denn die Planrechtfertigung für BBI in Gefahr gerate, wenn Tempelhof offen bleibe. Und die Planrechtfertigung bezieht ja sich daraus, dass den Anwohnern vom BBI die Lärmbelastung nur zugemutet werden kann, wenn andererseits spiegelbildlich in der Stadt Zumutungen weggenommen werden. Die Frage ist, ob bei einer begrenzten Fluganzahl, ein begrenztes Segment in Tempelhof, diese Planrechtfertigung ins Wanken gerät. Es werden immer noch Hunderttausende Menschen entlastet. Die Rechtfertigung, spiegelbildlich in BBI, Menschen zu belasten, ist deswegen 1:1 gegeben. Eines ist klar, dass man natürlich dann Tempelhof eine besondere Funktion zuweisen muss.

Die Frage des Rechtsschutzes drängt sich förmlich auf – und damit möchte ich meine Ausführungen beschließen –: Wer kann dagegen vorgehen, wenn das so beschlossen werden würde? – Diejenigen, die das Planfeststellungsverfahren für BBI angefochten haben, haben nicht einmal eine Klagebefugnis, weil sie in keiner Weise belastet sind. Jeder Flug in Tempelhof entlastet die Anwohner vom BBI. Wie können ernsthafterweise Anwohner von BBI gegen eine Offenhaltung von Tempelhof klagen? – Sehen wir uns die Leute um Tempelhof herum an: Sie sind jahrzehntelang belastet worden. Sie sollen dann nach dieser Konzeption in Zukunft auch belastet werden, aber weniger belastet werden. Das heißt, es gibt objektiv gesehen eine Entlastung. Eine Klagebefugnis sehe ich insofern auch nicht – es sei denn, man billigt dem Landesentwicklungsplan, wo ja drinsteht, dass Tempelhof geschlossen werden soll, die Funktion des so genannten subjektiven öffentlichen Rechts zu, nämlich eines Rechtes, was Rechtssubjekte, Individuen, schützen soll. Das allerdings ist anerkanntermaßen mit Landesentwicklungsplänen, mit Raumordnungsinstrumenten nicht der Fall. Sie

haben keine subjektive Funktion, auf die sich ein Individuum stützen könnte. Also nicht einmal von unserem doch so umfassend organisierten Rechtsschutzsystem wäre hier ein Ansatz gegeben. – Vielen Dank!

Vorsitzender Dr. Thomas Flierl: Vielen Dank, Herr Prof. Giemulla, vor allem auch für die Einhaltung der Redezeit! – Der nächste auf der Liste ist Herr Wiesenhüter von der IHK. – Bitte, Sie haben das Wort!

Christian Wiesenhüter (IHK): Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren! Lassen Sie mich da anschließen, wo Herr Giemulla aufgehört hat, und Ihnen aufzeigen, wo diese Nischenrolle für Tempelhof eigentlich sein sollte. Die wirtschaftliche Entwicklung Berlins hängt wesentlich von einer kontinuierlichen Entwicklung des Luftverkehrs ab. Das gilt sowohl für den weiteren Ausbau des Linienverkehrs als auch für den nichtplanmäßigen Verkehr der General Aviation oder Allgemeinen Luftfahrt. Und hier ist es notwendig, Berlin in den weltweiten Luftverkehr auch in diesem Segment stärker als bislang zu integrieren.

Bei der Allgemeinen Luftfahrt ist die Zukunftsplanung für den Berliner Luftverkehr bisher überhaupt nicht angemessen berücksichtigt worden. Sie steht im Gegensatz zu dem hohen Anteil von ca. 17 Prozent an den Flugbewegungen, den diese Art Luftverkehr in Berlin in den letzten Jahren erreicht hat. Besonders ihr wichtigster Zweig, nämlich die Geschäftsfliegerei, entwickelt sich dabei hervorragend. Hier spiegelt sich die weltweit stark gestiegene Nutzung von Businessjets wieder: Im Jahr 2006 wurden weltweit 885 solcher Maschinen ausgeliefert. Das war immerhin ein Anstieg von 18 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Die Vorteile, mit dem Firmenjet oder einem gemieteten Jet zu fliegen, will ich noch einmal kurz erwähnen: individueller Zeitplan, erhebliche Zeitersparnis angesichts überfüllter Terminals im Linienverkehr, schnellere Sicherheitskontrollen, günstige Reisekosten. Hier geht die Tendenz eindeutig in diese Richtung, das sagen die Prognosen.

Wie sieht es im Moment aus? – Von zehn Passagieren in Businessjets von und nach Berlin starten nur etwa drei in dieser Stadt, sieben kommen von auswärts. Die Business Aviation bringt hochrangige Wirtschaftsvertreter nach Berlin, die hier Meetings abhalten und Entscheidungen treffen. Bisher wird es immer als großes Handicap der Berliner Wirtschaft angesehen, dass die Entscheidungen anderswo gefällt werden.

Vorsitzender Dr. Thomas Flierl: Herr Wiesenhüter, ich muss leider einmal unterbrechen, weil der Berliner Rundfunk mitschneiden will, und ich muss – das ist ein formeller Vorgang – das Nicken des Ausschusses einholen, was hiermit geschehen ist. – Bitte schön, Sie haben das Wort!

Christian Wiesenhüter (IHK): Die günstige Lage Tempelhofs zur Innenstadt bringt die Entscheider der Wirtschaft nach Berlin, und es stellt sich die Frage: Warum müssen wir diese Chance aufgeben?

Flughäfen in der Größenordnung des BBI sind nach den Erfahrungen nur sehr bedingt für die Allgemeine Luftfahrt geeignet. Sie blockiert viele wertvolle Slots. Die Gebühreneinnahmen sind im Vergleich zu großen Linienmaschinen gering. Auf dem neuen Flughafen München fliegen zum Beispiel praktisch nur Businessmaschinen ab 5,7 Tonnen. Der Flughafen wurde von Anfang an von der Betriebspflicht für Flugzeuge bis 2 Tonnen befreit. Der Anteil der Allgemeinen Luftfahrt an den Flugbewegungen beträgt dort 6,1 Prozent, das war im Jahr 2006 so. Das ist ein wesentlich geringerer Anteil als heute in Gesamtberlin. Das Problem ist in München, dass man schon seit vielen Jahren über eine Lösung für die Allgemeine Luftfahrt diskutiert, ohne dass man sich bisher auf ein Konzept einigen konnte. Dabei geht es nicht allein darum, eine Lösung für den verdrängten Verkehr mit kleinen Maschinen zu finden, sondern auch für die Maschinen über 5,7 Tonnen eine Alternative anzubieten.

Der stark wachsende Flughafen München – Passagieraufkommen 2006 plus 7,5 Prozent – beginnt an die Grenze seiner Bahnkapazität zu stoßen. Die dritte Bahn für eine Erhöhung der stündlichen Flugbewegungen von 90 auf 120 ist in der Planung. Für die Allgemeine Luftfahrt sind die Flugplätze Oberpfaffenhofen und Fürstenfeldbruck in der Diskussion. Oberpfaffenhofen liegt ca. 25 km und 25 Autominuten von der Münchener City entfernt, Fürstenfeldbruck 29 km und knapp 35 Minuten. Im Vergleich dazu der Airport München 2, 39 km, knapp 35 Minuten. Der Flughafen München 2 – warum erzähle ich das? Weil er mit seinem heutigen Zwei-Bahnen-System ziemlich genau dem BBI entspricht. – ging im Jahr 1992 mit 12 Millionen Passagieren und 192 000 Flugbewegungen an den Start. 14 Jahre später, im Jahr 2006, waren es 30,8 Millionen Fluggäste und 411 000 Flugbewegungen. Bei maximal 90 Bewegungen in der Stunde können werktags zu mehr als der

Hälften der täglichen Betriebsstunden keine weiteren Flüge mehr – trotz großer Nachfrage – abgewickelt werden.

Wo sind wir in Berlin? – In Berlin sind wir mit 18,5 Millionen Passagieren im Jahr 2006, und ich schätze, dass wir dieses Jahr auf 19,8 Millionen kommen werden. 2006 hatten wir 250 000 Flugbewegungen – das war schon deutlich mehr als München 1992. Nach aktuellen Prognosen, wenn man das einmal hochrechnet mit jährlich 7 Prozent – wir können es aber auch konservativ machen mit 5 Prozent –, dann kommen wir immerhin bei 7 Prozent schon zur BBI-Eröffnung im Jahr 2011 auf 25 Millionen Fluggäste. Das ist 2011. Eröffnung haben wir im Herbst. Dann gäbe es noch mal einen BBI-Effekt, und dann wären das noch mehr als 25 Millionen. Der BBI hätte also beim Start bis zu 13 Millionen Passagiere mehr als München. Die Zahl der Flugbewegungen würde dann etwa in der Größenordnung von 300 000 liegen, und unabhängig von der Frage, wie viele Flüge die Planfeststellung für den BBI zulässt, zeigt das Beispiel München, dass ein Zwei-Bahnen-System bei 400 000 Bewegungen an die Grenze kommt.

Wenn der BBI ein größeres Wachstumspotenzial haben soll – ich denke an unsere Nähe zu Asien und Aufbau auch weiterer HAP-Systeme –, muss der Flughafen von dem hohen Anteil an Flügen der Allgemeinen Luftfahrt und der kleineren Flugzeuge entlastet werden. Diese mögliche Nischenrolle – was dies für rechtliche Möglichkeiten hat, hat Herr Prof. Giemulla eben ausgeführt.

Welcher Flughafen kann dies in unserer Region leisten? – Das ist zweifellos wohl nur Tempelhof. Die Geschäftsflieger haben heute dort einen Anteil von rd. 70 Prozent an der Allgemeinen Luftfahrt mit Maschinen über 5,7 Tonnen. Wer sitzt eigentlich darin? – Wir haben ein bisschen herumgefragt: Es sind so an die 50 bis 70 Prozent Vertreter der Wirtschaft, aber auch 30 Prozent Private, Sportler, Künstler. Der Rest sind dann Privatflieger.

Die nächstgelegenen Flugplätze außerhalb von Berlin – Schöneberg und Strausberg – sind für die Geschäftsflieger als Ersatzflugplätze nicht geeignet. Sie liegen zu weit draußen. Ich erinnere an die eben aufgezeigten Entfernungen von Oberpfaffenhofen und Fürstenfeldbruck. Schöneberg ist vom Kurfürstendamm und vom Alexanderplatz 48 Kilometer entfernt. Das sind ca. 55 Minuten Fahrzeit. Bei Strausberg sind es 41 bzw. 48 Kilometer bei 1 Stunde und 10 Minuten. Für Geschäftsreisende ist das nicht akzeptabel. Außerdem – das kommt noch hinzu – müsste dort investiert und die Flugzeuge mit einem Instrumentenlandesystem ausgerüstet werden.

Wenn man sich anschaut, was man aus Tempelhof machen kann, müssen wir konstatieren, dass eigentlich die große Fläche für die Stadtentwicklung nicht gebraucht wird. Wir haben gehört, wie wichtig sie für die frische Luft in dieser Stadt ist, und auch die Vögel, die heute bereits dort fliegen, und die Natur wollen wir erhalten. Das ist auch mit einem Flugbetrieb möglich, denn sonst würde das dort nicht passieren.

Berlin hat eine große Zahl anderer wichtiger Entwicklungsflächen, einschließlich des Flughafens Tegel ab 2012. In München, wo mit Riem zuletzt ein großer Flughafenstandort geschlossen wurde, waren die Verhältnisse ganz anders. Die Stadt benötigte damals dringend einen neuen Messestandort und Platz für Gewerbe und Wohnungen. Für Tempelhof steht keine vergleichbare Nutzung im Raum, gibt es kein erkennbares Bedürfnis. Allein die Kosten für die Immobilie betragen rund 23 Millionen € laut Kostenrechnung der Berliner Flughafengesellschaft für 2004 aus der Begründung für das Betriebsdefizit. Es droht eine Zwischenutzung für unabsehbare Zeit, wobei unausgesprochen ist, dass dies keine der Bedeutung des Gebäudes für diese Stadt adäquate Lösung sein kann, und die Frage ist auch, ob der Bund als Miteigentümer dauerhafte Zwischenlösungen mitfinanzieren wird.

Im Gegensatz zu meinem vorvorherigen Vorredner möchte ich sagen, dass das von den amerikanischen Investoren im vergangenen Jahr vorgelegte Konzept für Tempelhof schon aufzeigt, dass eine Lösung für Tempelhof mit einem eingeschränkten Flugbetrieb in Kombination mit anderen komplementären Nutzungen möglich ist. Ich erinnere an das Gesundheitszentrum. Das ist in der Diskussion immer vernachlässigt worden: Es handelt sich dabei um ein Unternehmen, was in dieser Stadt schon ansässig ist und das sich dort erweitern will. Berlin hätte von den geplanten Investitionen in dreistelliger Millionenhöhe erheblich profitiert. Es wäre ein Zukunftskonzept für diesen Standort gewesen, von dem Impulse für die wirtschaftliche Entwicklung Berlins ausgegangen wären.

Noch einmal zusammengefasst: Für den Weiterbetrieb des Luftverkehrs gibt es städtebaulich drei Vorteile. Erstens: Es gibt ein Konzept für die Nutzung des Flughafengebäudes unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten, was allein wegen dessen schierer Größe sehr schwierig ist. Zweitens: Die große Freifläche bleibt als Kaltluftschneise erhalten. Drittens: Da der Flugbetrieb nur einen Teil des Flughafens braucht, sind auf der Nordseite des Geländes ergänzende städtebauliche Nutzungen möglich.

Zu rechtlichen Gründen ganz kurz noch ein Satz: Es gibt keinen rechtlichen Grund, den Flughafen Tempelhof schon 2008 zu schließen. – Das hat Prof. Giemulla gesagt, und ich glaube, Herr Dr. Groth wird das noch einmal bestätigen. Dafür gibt es keinen Anlass. Das ist allein politisch bedingt. Das Bundesverwaltungsgericht hat in seinem Urteil ausdrücklich darauf hingewiesen, dass Tempelhof bis zur BBI-Eröffnung in Betrieb bleiben kann.

Der langfristige Weiterbetrieb von Tempelhof als Sonderflugplatz ist unserer Auffassung nach rechtlich möglich, ohne die Planfeststellung für den BBI zu gefährden, wenn die Landesplanung angepasst wird. Tempelhof wäre aus Kapazitätsgründen keine Konkurrenz zu BBI, sondern eine wichtige Entlastung und bietet damit BBI mehr Möglichkeiten. Ich verweise auf die vorgelegten Zahlen. Insofern wäre ein Investorkonzept mit Flugbetrieb die beste Lösung für die Stadtentwicklung. Damit dies noch möglich wird, erhoffen wir uns ein erfolgreiches Volksbegehren. – Herzlichen Dank!

Vorsitzender Dr. Thomas Flierl: Vielen Dank für Ihre Stellungnahme! Sie haben den Ball schon an Herrn Groth weitergegeben. – Sie haben bereits seine schriftliche Stellungnahme von Herrn Groth erhalten. – Herr Groth, Sie haben das Wort!

Dr. Klaus-Martin Groth: Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren Abgeordneten! Weil ich bereits eine schriftliche Stellungnahme eingereicht habe, möchte ich sie nicht wiederholen, sondern nur kurz zusammenfassen und gleichzeitig auf einige Argumente meiner Vorredner eingehen, damit Sie sich – das ist ja das Spannendste – ein Gesamtbild machen können.

Das Ergebnis meiner schriftlichen Stellungnahme – und das ist eine rechtliche Stellungnahme – ist, dass die mit dem Volksbegehren verfolgten Ziele und auch die Ziele des Antrags der Fraktion der FDP rechtlich ins Leere gehen. Der Senat könnte diesem Begehr – selbst, wenn Sie die Mehrheit des Abgeordnetenhauses finden würden – nicht folgen. Dabei verstehe ich beide Begehren und auch Herrn Wiesenhütter so, dass sie letztlich den Weiterbetrieb über 2011 hinaus ins Auge fassen. Es ist richtig, dass die Frage, ob 2008 oder 2011 keine Frage der Landesplanung ist. Das Wort „spätestens“, Herr Giemulla, steht allerdings in der Begründung des Plans, nicht in der Zielformulierung. Insoweit besteht politisches Ermessen, aber ein politisches Ermessen, das an die zwingende landesplanerische Entscheidung gebunden ist, dass spätestens mit der Inbetriebnahme von BBI Tegel und Tempelhof zu schließen sind. Herr Giemulla, ich muss Ihnen widersprechen: Es handelt sich auch bei der Schließung um ein Ziel der Landesplanung. Wir haben drei Landespläne, die sich alle mit den gleichen Formulierungen und dem gleichen Ziel beschäftigt haben, nämlich 1999, 2003 und 2006. 1999 hat das OVG für unwirksam erklärt, weil man den politischen Beschluss von 1996 – den Konsensbeschluss, den Sie alle kennen – nicht in vollem Umfang ordnungsgemäß – nämlich durch Beteiligung der Brandenburger Gemeinden – planerisch umgesetzt hat. Das war 2003 anders. Dort hatten wir ein vollständig, ordnungsgemäß zustande gekommenen und abgewogenen Plan, der 2006 nochmals überarbeitet und verbindlich neu festgesetzt wurde. Es geht also um 2006 als Maßstab, ob sich seit dem – Herr Wiesenhütter – etwas geändert hat. Und ich habe das, was Sie eben vorgetragen haben, in dem 2006er Planungsverfahren in dieser Form nicht gefunden. Ich wundere mich, warum plötzlich diese Erkenntnisse auftauchen, die – wie gesagt – in drei Planungsverfahren jeweils abgewogen und von beiden Landesregierungen und beiden Landesparlamenten entsprechend verbindlich gemacht wurden. Natürlich ist die Schließung der beiden Flughäfen ein Ziel der Landesplanung, Herr Giemulla. Sie brauchen nur einmal in das Raumordnungsgesetz zu schauen. Raumordnung hat nicht nur das Ziel, Wirtschaft und damit Flugverkehr zu fördern, sondern auch Umwelt und Gesundheit und andere Flächennutzungen, und der Umwelt- und Gesundheitsschutz ist der zentrale Gesichtspunkt für die Schließung der beiden Berliner Stadtflughäfen.

Im 2006er Verfahren haben wir die Lärmzahlen noch einmal überarbeitet, weil das OVG die im 2003er Plan etwas beanstandet hatte. Die 2006er Zahlen lauten, dass allein in Tempelhof 35 700 Betroffene über dem für Wohngebiete höchstzulässigen Wert von 55 dB belastet sind und 4 900 Menschen sogar über 60 dB. Ich kann den ICAT-Vertretern beim besten Willen nicht folgen, wenn sie behaupten, es gäbe keine Belästigung von Fluglärm durch Tempelhof. Die Belastung in Tempelhof ist halb so groß wie die gesamte Belastung in Schönefeld. Sie haben das Planfeststellungsverfahren Schönefeld verfolgt. Zehntausende von Einwendungen von empörten Bürgern, nur weil die Tempelhofer nun schon – in der eingemauerten Stadt zu Recht – an diesen Lärm gewöhnt waren, ist er doch deshalb nicht erträglicher oder gar nicht belästigend. Es ist objektiv ein unzulässiger Lärm. Jeder Versuch, Tempelhof heute neu zu genehmigen, würde von vornherein scheitern, weil die gesamten Lärmvorschriften nicht einzuhalten sind, und das war der zentrale Gesichtspunkt der Abwägung aller drei eben zitierten Landespläne. Wir hätten Schönefeld nicht so ausbauen dürfen und den dortigen Bewohnern diese Lärmbelastung zumuten können, die sie jetzt tragen müssen, wenn wir nicht beide Berliner Flughäfen schließen würden. Und auch Tempelhof spielt dabei eine entscheidende Rolle, wie ich eben ausführte. Die Hälfte der Schönefelder Lärmelastung ist 2006 in Tempelhof zu verzeichnen gewesen. Von irgendeiner vernachlässigbaren Größe im Rahmen der Abwägung kann überhaupt keine Rede sein. Im Gegenteil: Das OVG hat hinsichtlich des Plans 2003 deswegen große Bedenken angemeldet, weil dort nicht Sperenberg nach Meinung des OVG ausreichend in die Betrachtung mit einbezogen würde, weil schon Schönefeld eine zu hohe Belastung für den Gesamtflugverkehr aufgewiesen hat. Sie glauben doch nicht im Ernst, dass Sie den Tempelhofer Bürgern für einige Geschäftsflugzeuge diese Lärmelastung im Rahmen einer ordnungsgemäßen Abwägung zumuten könnten. Wie gesagt: Es wäre nach heutigem Flugrecht überhaupt nicht möglich. Es ist eine reine Vergangenheit, die dort stattfindet, und diese Vergangenheit ist raumordnerisch verbindlich durch drei Landesentwicklungspläne – letzter Stand 2006 – beendet worden. Das ist der Ausgangspunkt, und damit ist aus meiner Sicht beiden Begehren die Rechtsgrundlage entzogen.

Wie sollte man eine neue Landesplanung, wie sie die FDP in ihrem Antrag angeregt hat, in Gang setzen? Dazu müsste ich ein Planerfordernis haben, das heißt, ich müsste sagen: Es hat sich seit 2006 so sehr etwas

geändert, dass ich jetzt darüber nachdenken muss, Tempelhof wieder in Betrieb zu nehmen, denn – wie gesagt – bis 2011 könnte es betrieben werden, aber ich will es auch danach betreiben. Es gibt überhaupt keine seit 2006 aufgetretenen Gesichtspunkte, die das rechtfertigen könnten. Derartige Gesichtspunkte sind weder vorgetragen worden noch ersichtlich, sondern das, was hier passiert ist, ist Vergangenheitsbewältigung. Selbst wenn wir sagen würden: Na gut, ich sehe ein Planerfordernis, und wir schaffen es, Brandenburg davon zu überzeugen, dass eine Landesplanung in dieser Form neu diskutiert werden sollte: Wie wollen Sie das abwägen? Wie wollen Sie allein die Umweltbelastung abwägen – ich spreche noch nicht von den Chancen der Nachnutzung der Fläche mitten in einer Millionenstadt –, unter dem Gesichtspunkt, dass Sie gerade einen funktionierenden BBI mit bis zu 40 Millionen Passagieren bauen, wenn Sie Tegel geschlossen haben, das heißt, wenn Sie den Bürgerinnen und Bürgern die Belastung in Schönefeld endgültig zumuten? – Das ist nicht ersichtlich. Nach etlichen gerichtlichen Entscheidungen zu den Landesentwicklungsplänen ist es überhaupt nicht möglich, dass in den nächsten 30 Jahren eine solche Abwägung zugunsten Tempelhofs ausfallen könnte. Damit ist beiden Begehren die Grundlage entzogen. Wer gleichwohl die Bürgerinnen und Bürger in diese Richtung aufruft, streut ihnen Sand in die Augen. Es sollte hingenommen werden, dass diese Planungsentscheidung von beiden Landesregierungen, von beiden Parlamenten getroffen wurde und in die Zukunft geschaut werden muss.

Ein letzter Satz zum Moratorium: Selbstverständlich sind Volksgesetzgebung und Volksinitiative hohe Güter, die verfassungsrechtlich in Artikel 62 geschaffen wurden und auch geachtet werden sollten. Volksinitiativen sollten nicht im Keim erstickt werden, und es sollte ihnen nicht ihre Grundlage entzogen werden. Das gilt jedoch nur für diejenigen, die theoretisch eine Aussicht auf Erfolg haben, das heißt, dass sie, wenn sie eine Mehrheit im Haus finden, dann auch etwas bewirken. Das ist bei dieser Initiative – wie dargelegt – nicht der Fall. Ein Moratorium zu fordern, streut wiederum Sand in die Augen und führt dazu, dass die eigentlich guten Ziele des Artikels 62 entwertet werden. Denn wenn ich etwas ein politisches Gewicht gebe, das in Wahrheit aus Rechtsgründen überhaupt kein politisches Gewicht haben kann, dann streue ich wiederum den Bürgerinnen und Bürgern Sand in die Augen. Sie denken, dass sie noch etwas bewirken können, aber in Wahrheit können sie es nicht. Das muss ehrlich zugegeben werden, und dann ist auch das Moratorium nicht angezeigt. – Damit ist aus meiner Sicht alles, was sich vernünftigerweise zu diesen Dingen sagen lässt, gesagt. – Vielen Dank!

Vorsitzender Dr. Thomas Flierl: Vielen Dank, Herr Groth! – Als letzter Redner in dieser Runde hat Herr Maier das Wort. – Bitte sehr!

Thomas Maier (Nachnutzungsinitiative Tempelhof): Sehr geehrte Damen und Herren! Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Ich bedanke mich für die Möglichkeit, in diesem Ausschuss reden zu dürfen, und beginne mit einer Kritik. – Wie Sie feststellen können, bin ich der Einzige ohne Titel. Wir haben heute eine Menge professionelle und auch kompetente Interessenvertreter gehört, aber ich frage mich: Wo sind die Leute, über die hier verhandelt wird? Ich hätte es besser gefunden, wenn zum Beispiel die CDU den einen oder anderen Anwohner eingeladen hätte, der von mir aus für den Erhalt des Flughafens ist – das wäre in Ordnung –, denn dann wäre das Ganze vielleicht etwas basisnaher verlaufen als das, was wir bisher erlebt haben.

Als ich mich vor einem Jahr mit dem Gedanken trug, eine Bürgerinitiative zum Thema „Nachnutzung des Flughafens Tempelhof“ ins Leben zu rufen, war ich mir noch nicht darüber im Klaren, dass die Diskussion um den Flughafen, ob er nun geschlossen oder offengelassen wird, erneut beginnen würde. Ich glaubte, dass sich die CDU an den damals von dem Kollegen Diepgen unterschriebenen Vertrag halten würde und nicht plötzlich auf die Idee kommen könnte, das Ganze wieder von vorne aufzumachen. Deshalb möchte ich noch einmal klar sagen, warum ich für die Schließung des Flughafens Tempelhof bin: Ich bin Anwohner und lebe seit Ewigkeiten in Neukölln, rund 200 m vom Flughafen entfernt. Ich erlebe diesen Flughafen jeden Tag und diskutiere mit den Menschen, die dort wohnen. Wir streiten uns natürlich auch um eine bessere Lösung, wie mit diesem Flughafen umgegangen werden könnte bzw. dessen Gelände, nachdem er endlich dichtgemacht wird.

Warum soll der Flughafen dichtgemacht werden? – Erstens: Er stellt eine Gefährdung dar. Wir haben vor einigen Jahren in der Karl-Marx-Straße erlebt, dass dort eine kleine Sportmaschine neben einem Kindergarten in ein Haus krachte. Wenn nicht Sonntag gewesen und das Ganze einige Meter seitlich passiert wäre, hätten wir wahrscheinlich einige Tote zu beklagen gehabt. Wir können froh sein – ich denke, das sind wir

alle –, dass das nicht passiert ist. Das zeigt jedoch die Gefahr, die von einem Flughafen, der sich mitten in der Stadt befindet, ausgeht.

Ein Thema, das nie erwähnt wurde, ist die Terrorgefahr. Jeder Flughafen ist – zumindest theoretisch – ein potentielles Objekt für Leute, die Anschläge etc. ausüben wollen. Der Schaden in einer Stadt ist aus deren Sicht maximierbar, was ein weiterer Grund dafür ist, warum dieser Flughafen meiner Ansicht nach eine Gefährdung darstellt.

Umweltbelastung: Niemand hat bestritten, dass dieser Flughafen die Umwelt belastet. Bestritten wurde teilweise, in welchem Maße das geschieht. Dennoch bin ich der Meinung, dass man lieber eine Umweltbelastung außerhalb als in der Stadt produziert – wenn sie sich schon nicht gänzlich einschränken lässt. Wir atmen diese Luft ein, seitdem es diesen Flughafen gibt.

Der Flughafen ist unrentabel. – Das ist eine lustige Geschichte. Ich finde sie nicht lustig, weil der Flughafen unrentabel ist, sondern weil sich daran ein Stück weit zeigt, dass einige Leute das, was sie sagen, nicht ernst meinen. Dieser Flughafen produziert – wenn ich das richtig im Kopf habe – jedes Jahr 10 Millionen €Miese. Anlässlich einer Diskussionsveranstaltung fragte ich einen Vertreter der CDU, wie es denn aussähe und ob man bereit wäre, diese 10 Millionen €Miese umzulegen, indem die Leute, die diesen Flughafen benutzen und dort landen, dafür zahlen. Urplötzlich gab es eine große Abwehrhaltung, und es wurde gesagt: Niemals! – Das finde ich komisch, denn Berlin ist ziemlich pleite. Die Menschen leben in einer Zeit – gerade in Neukölln, gucken Sie sich dort die Arbeitslosenzahlen an und wie es den Leuten unter Hartz IV geht –, in der gespart wird, was das Zeug hält. Das ist teilweise sicherlich notwendig, aber auf der anderen Seite will man sich solchen Luxus leisten. Das macht keinen Sinn! Das halte ich für unsozial!

Mein nächster Punkt: Wir haben diesen Flughafen, der für Tempelhofer Anwohner – das bekenne ich gern – eine etwas andere Bedeutung hat als für die Neuköllner. – Die Kreuzberger lasse ich einmal heraus, denn die haben ihre Hasenheide. – Ich sehe teilweise schon die romantisch verklärten Gesichter der einen oder anderen Person, wenn es um den Flughafen geht, und versuche, das positiv zu interpretieren. – Dann kommt die Luftbrücke als Thema. Gut! Darüber können wir reden, aber dann kommt ein anderes Thema, und das ist die Zeit davor. Diese Zeit wird meiner Ansicht nach leider nicht erwähnt, aber sie gehört genauso dazu wie die Luftbrücke und die Tatsache, dass der Flughafen Tempelhof in den 20er Jahren, im Deutschland des letzten Jahrhunderts, ein echtes Hightechzentrum gewesen ist. Das gehört genauso dazu, nur darüber schweigt jeder. Das finde ich nicht gut, denn die deutsche Geschichte ist eine Geschichte voller Widersprüche und Höhen, aber auch voller katastrophaler Tiefen, und das gehört meiner Meinung nach zu einer aufrichtigen Diskussion dazu.

Ich möchte noch auf eine andere Sache hinaus. – Wenn dieser Flughafen geschlossen wird: Was wird dann damit gemacht? Das ist ein riesengroßes Gelände. – Wie stark es schadstoffbelastet ist oder nicht, werden wir wahrscheinlich erst dann erfahren, wenn der Flughafen dichtgemacht worden ist. – Ich bin einmal Lokalpatriot und möchte das erklären – vielleicht erklärt dass auch ein Stück weit die unterschiedliche Verteilung der Gefühle von Tempelhofern und Neuköllnern: Es gab einmal eine Dame – ich weiß, ich bin hier in einem höheren Haus, und deswegen verwende ich das Wort nicht –, die sagte, dass wir als Neuköllner von diesem Flughafen immer nur dessen Hinterteil wahrnehmen. Warum? – Als Neuköllner sehen wir immer nur das Hinterteil, sprich, wenn die Flugzeuge landen oder starten. Wir haben dort kein Gebäude und nichts, was unser Lebensumfeld durch den Flughafen irgendwie verbessern würde, da kommen nur Gase heraus. Das fand ich irgendwie lustig, aber es hat mir auch klargemacht, warum es diese Trennung zwischen den Befindlichkeiten von Tempelhof und Neukölln gibt: Wir Neuköllner erleben diesen Flughafen anders.

Jetzt versuche ich die Rolle rückwärts: Wenn dieser Flughafen dichtgemacht wird – wofür ich einstehe –, dann stellt sich mir die große Frage: Welche Vorteile hat das für Neukölln? Welche Vorteile kann das für Neukölln bringen? Wenn Sie dort nicht leben und auf die Karte gucken, dann sehen Sie, dass wir in Neukölln einen sehr hohen Anteil an Migranten, Arbeitslosen und Hartz-IV-Empfängern haben. Ich gehe abends gern essen, aber nicht in Neukölln. Warum nicht? – Weil die Angebote im Umfeld nicht akzeptabel sind, und dann gehe ich nach Kreuzberg oder woandershin. Was hat das hiermit zu tun? – Das hat meiner Ansicht nach damit etwas zu tun, dass das Gelände in der Nachnutzung die Möglichkeit bieten kann und muss – zumindest was den Neuköllner Teil betrifft –, das Umfeld qualitativ massiv anzuheben. Es muss neue Ge-

schäftsansiedlungen geben und vor allem Freizeitangebote und soziale Angebote für die Leute, die dort leben, um das Wohnumfeld insgesamt zu verbessern. Es kann nicht sein, dass wir von vielen Teilen der Stadt weiterhin so stiefmütterlich behandelt werden.

Ich möchte mit einer Sache schließen: Wenn wir nun festgestellt haben, dass dieser Flughafen eine Gefährdung und Umweltbelastung darstellt, dass er nicht gebraucht wird und unrentabel ist und ich mir im Prinzip auch bei einer Volksabstimmung nicht sicher wäre, wie diese ausgehen würde, können wir uns dann vielleicht einmal, wenn er stillgelegt wird, über alle Parteien hinweg Gedanken darüber machen, wie wir eine sinnvolle Nachnutzung hinbekommen könnten. – Eine solche Nutzung sollte den Menschen in zweierlei Hinsicht helfen: Sie sollte zum einen sicherstellen, dass die Umweltaspekte bewahrt bleiben. Ich finde den Ansatz der „Grünen Lunge“ oder des „Kältepols“ von Berlin richtig, wichtig und erhaltenswert, aber gleichzeitig stellt sich mir die Frage: Wie können wir die Situation in Neukölln sozial verbessern? Diese Frage bedarf meiner Ansicht nach noch einer größeren Diskussion.

Vorsitzender Dr. Thomas Flierl: Vielen Dank, Herr Maier und allen anderen Anzuhörenden! – Damit haben wir die erste Runde abgeschlossen und kommen nun zur Aussprache der Fraktionen. Im Anschluss daran wird die Senatorin dazu Stellung nehmen, und dann haben die Anzuhörenden noch einmal die Gelegenheit, auf Fragen zu antworten. – Das Wort hat nun Herr Gaebler. – Bitte sehr!

Christian Gaebler (SPD): Vielen Dank! – Ich danke den Anzuhörenden für die kompakte Darstellung ihrer jeweiligen Positionen und beginne mit der Erinnerung daran, seit wann diese Diskussion über die Schließung von Tegel und Tempelhof und deren Festlegung läuft. Sie wurde erstmals 1994 in einer verbindlichen Art und Weise mit dem Flächennutzungsplan schriftlich niedergelegt. – Die Broschüre dazu liegt noch bei mir im Büro. Ich kann sie gern einmal vorlegen. – Das Ganze wurde damals von Herrn Hassemer unterschrieben, der bekanntermaßen Mitglied der CDU ist. Der dazugehörige Senatsbeschluss trägt die Unterschrift des damaligen Regierenden Bürgermeisters, Herrn Diepgen. – Nur um einmal darzustellen, dass das keine Erfindung von Rot-Rot oder gar Rot-Rot-Grün gewesen ist. – Es hat einen Vorlauf und nach langer Diskussion und Abwägung die eindeutige Festlegung gegeben: Der Flughafen Tempelhof solle – zur Entlastung der Anwohnerinnen und Anwohner, wie Herr Groth bereits erwähnte – als solcher nicht mehr weiterbetrieben werden. Ich kann nicht nachvollziehen, dass einzelne Anzuhörende meinen, es gebe kein anderes Ziel, als den Flughafen zu schließen. Das ist falsch! Das Ziel ist, für 200 000, 300 000 Menschen in der Berliner Innenstadt die Lärm- und Luftbelastungen zu reduzieren bzw. sie davon zu befreien. Dass Sie die jetzige Anzahl der Flugbewegungen auf dem Flughafen, die relativ gering sind, als Maßstab nehmen und sagen: Na, so viele beschweren sich im Moment gar nicht darüber – abgesehen davon, dass die Bürgerinnen und Bürger das insbesondere auf der Neuköllner Seite anders sehen –, passt nicht damit zusammen, dass Herr Liscutin noch einmal vorgetragen hat, er möchte die Flugbewegungen gern verstärken und dort ein, zwei Millionen Fluggäste abfertigen. Das wäre eine völlig andere Belastung als derzeit stattfindet. Aus diesem Grund bitte ich die Befürworter des Weiterbetriebs von Tempelhof, in ihrer Argumentation konsequent zu bleiben. Entweder, Sie wollen mehr Flugbewegungen, das heißt, mehr Belastung für die Anwohnerinnen und Anwohner, oder Sie gehen von den derzeitigen Flugbewegungen aus, die nach der allgemeinen Einschätzung weder wirtschaftlich noch zwingend an diesem Standort abzuwickeln sind.

Herr Liscutin! Sie verloren kein Wort darüber, wie viele Passagiere und Flugbewegungen Sie sich als Bürgerinitiative nun tatsächlich in Tempelhof vorstellen könnten, und wer die Kosten dafür übernehmen sollte. Wir haben Schätzungen von Herrn Stillmann, der die größte General-Aviation-Firma in Tempelhof hat und dort den allgemeinen Flugverkehr betreibt. Er sagt: Für 2 oder 2,5 Millionen € pro Jahr ließe sich in Tempelhof ein rein privater Flugverkehr betreiben. Dieser müsste jedoch von Dritten bezahlt werden, weil die Betreiber, also die Flughafengesellschaft, das Geld dafür nicht aufbringen könnte. – Dazu hätte ich gern eine Aussage von Ihnen, weil die Herren Langhammer und Lauda immer sagten, dass sie das nicht bezahlen würden, das solle die Deutsche Bahn bezahlen. – Ob es nun richtig ist, dass die Deutsche Bahn dort investiert, darüber lässt sich sicherlich streiten, aber im Moment hat sich das ohnehin erledigt.

Noch einmal: Wir wollen aus wirtschaftlichen und stadtentwicklungspolitischen Gründen und aus Gründen des Schutzes der Anwohnerinnen und Anwohner, der Bevölkerung in der Innenstadt vor Lärm- und Luftbelastung die Schließung dieses Flughafens! Wir müssen sehen, dass wir im Moment insgesamt sechs Start- und Landebahnen auf den Berliner Flughäfen haben, auf denen wir ca. 18 Millionen Fluggäste pro Jahr ab-

fertigen. – Nur zum Vergleich, weil immer gern nach London geguckt wird: Der Flughafen Gatwick hat nur eine Start- und Landebahn, über die 20 Millionen Fluggäste abgewickelt werden. – Das zeigt, dass wir in Berlin in irgendeiner Form ein wenig unverhältnismäßig wirtschaften.

Herr Wiesenhütter! Ich kann – erstens – nicht nachvollziehen, dass Sie jetzt schon propagieren, der BBI wäre zu klein dimensioniert, denn es gibt – wie Sie wissen – Erweiterungsmöglichkeiten. – Zweitens kann ich Ihre Passagierbegrenzungszahlen nicht nachvollziehen. – Nehmen Sie auch hier das Londoner Beispiel zum Vergleich! – Ich glaube, dass wir mit dem BBI ein flexibel erweiterbares Konzept haben, das sicherlich einige Jahrzehnte Bestand haben wird. Wenn man dann über weitere Erweiterungen nachdenken muss, dann muss man das machen, aber Sie können doch jetzt nicht ernsthaft sagen, Tempelhof müsste dann die Kapazitätsreserve für Schönefeld sein, mit einem voll funktionsfähigen Verkehrsflughafen.

Darauf möchte ich jetzt den Schwerpunkt legen. – Das Volksbegehren sagt nicht, man wolle in Tempelhof irgendeinen Flugbetrieb aufrechterhalten oder man wolle, dass dort einige Geschäftsflieger landen oder starten, sondern man sagt deutlich: Tempelhof bleibt Verkehrsflughafen. Das ist eindeutig geklärt, und Herr Ueckert wird nachher noch einmal erzählen, dass ein Verkehrsflughafen nicht festgelegt sei, aber die uns vorliegenden Rechtsgutachten sehen das anders. Ich möchte dazu das Gutachten erwähnen, das von der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben angefertigt worden ist. Herr Liscutin! Dieses Gutachten ziehen Sie gern als Begründung dafür heran, dass man den Flugbetrieb in Tempelhof auch parallel zu Schönefeld aufrechterhalten könnte. Sie haben 53 Seiten lang intensiv untersucht, was alles ginge und was nicht. Allerdings sind in diesen 53 Seiten relativ wenig klare Aussagen enthalten. Eine klare Aussage ist, dass sie den Betrieb als Sonderflughafen für denkbar halten. Aber da steht auch:

Ein Betrieb als Verkehrsflughafen scheidet insoweit allerdings aus, da dieses bereits nach Auffassung des Bundesverwaltungsgerichts die Klagenrechtfertigung entfallen lassen würde.

Sprich: Wenn Sie den Flughafen als Verkehrsflughafen weiterbetreiben wollen, dann ist der Planfeststellungsbeschluss hinfällig, und das Verfahren muss neu aufgerollt werden. Das besagt dieses Gutachten. Das ist relativ unstrittig, und das Bundesverwaltungsgericht hat das auch noch einmal in seinen Überlegungen zu einer Feststellungsklage bestätigt. Eine solche Feststellungsklage wird auch in diesem Gutachten angeregt, um rechtlich klären zu lassen, ob es eine Gefährdung gibt. – Das ist rechtlich geklärt! Es ist eindeutig, dass das Bundesverwaltungsgericht sagt, dass es eine rechtliche Gefährdung gibt, wenn hier ein Verkehrsflughafen weitergeführt wird. Es gibt auch dann eine rechtliche Gefährdung, wenn überhaupt ein Flugbetrieb weitergeführt werden soll. Deshalb hat die Bahn darauf verzichtet, dieses Verfahren weiterzuführen, und sich aus dem Ganzen zurückgezogen. Insofern, Herr Liscutin, fehlt Ihnen sowohl der Betreiber als auch eine weitere rechtliche Grundlage für Ihr Volksbegehren, da hat Herr Groth recht. Ich halte es für wichtig, den Bürgerinnen und Bürgern – erstens – deutlich zu sagen, was Sie wollen und – zweitens – was umsetzbar ist. Diese Eierei um das Thema Verkehrsflughafen ja oder nein ist unzumutbar! – Das ist im Moment einer der entscheidenden Punkte, schon um dann auch Ihre eigene rechtliche Rechtfertigung zum Tragen kommen zu lassen.

Es gab von Herrn Liscutin die Aussage, in Tempelhof brauche nicht investiert zu werden. – Ich kann diese Aussage nicht nachvollziehen und möchte mal sehen, wie Sie dort zwei Millionen oder auch nur eine Million Fluggäste mit den derzeit vorhandenen Anlagen abfertigen wollen. Zum anderen bin ich der Ansicht, dass für das, was Sie, Herr Langhammer oder Herr Lauda sich für das Kongresszentrum vorstellen, doch einige Investitionen notwendig sind. Insofern könnten Sie vielleicht noch etwas dazu sagen.

Abschließend: Herr Wiesenhütter hat recht, dass wir uns das Thema „Allgemeine Luftfahrt“ noch einmal etwas intensiver ansehen müssen, aber das ist begleitend zu dem Verfahren vor dem Oberverwaltungsgericht bereits geschehen. Deshalb hat das Oberverwaltungsgericht den Schließungstermin 2007 nicht bestätigt, sondern die Entscheidung zum Schließungstermin 2008, wo der Senat gesagt hat: Wir kommen den Interessen der Gewerbetreibenden dort entgegen, wollen ihnen mehr Zeit zum Übergang geben und suchen nach besseren Lösungen für die Erschließung des Ganzen, sowohl in Tegel als auch in Schönefeld – für die General-Aviation, die Allgemeine Luftfahrt, vorrangig in Schönefeld. Ich glaube, dass man mit einem vernünfti-

gen Konzept – zum Beispiel für den Standort Schönefeld-Süd und die Allgemeine Luftfahrt – beispielgebend für einen großen Flughafen gute Bedingungen schaffen kann.

Zum Schluss noch ein Hinweis: Der Flughafenstandort Schönefeld ist von der Berliner Innenstadt weniger weit entfernt als der Londoner City-Airport vom britischen Parlament, vom Westminster. Das bitte ich zu berücksichtigen, denn es wird immer so getan, als läge Schönefeld Hunderte von Kilometern im tiefen Osten, wahrscheinlich kurz vor Moskau. – Das ist das, was vorhin als alte Westbefindlichkeit bezeichnet wurde. – Wir haben eine Region, eine Stadt, und insofern sollten wir auch die Realität zur Kenntnis nehmen. Der Flughafen Schönefeld liegt, wenn der Flughafenexpress fertig ist, 15 Bahnminuten von der Stadtmitte entfernt. Und wenn die A 113 fertig ist, dann beträgt die Entfernung zum Bundestag oder zum Reichstag ungefähr 20 Autominuten. Wenn das der Maßstab ist, dann können wir uns damit international gut blicken lassen. Insofern bitte ich Sie, dieses Volksbegehren, das den Flughafen BBI gefährdet – was Sie sicher nicht wollen, Herr Liscutin und was ich Ihnen auch nicht unterstelle –, einzustellen und mit uns darüber zu reden: Wie regeln wir das mit der Allgemeinen Luftfahrt? Wie nutzen wir das Flugfeld vernünftig nach? Wie können wir gemeinsam etwas für die Stadt entwickeln?

Vorsitzender Dr. Thomas Flierl: Frau Eichstädt-Bohlig!

Franziska Eichstädt-Bohlig (Grüne): Danke sehr! Da kann ich gleich anschließen. – Als Erstes irritiert mich, dass hier drei unterschiedliche Flugverkehrsziele im Raum standen. Das eine ist das Volksbegehren, das den Verkehrsflughafen dauerhaft offen halten will. Das zweite stellte Herr Giemulla im Endeffekt dar: Die Schließung 2011 anstatt 2008 – jedenfalls war ein Teil Ihrer Aussage so zu interpretieren, aber ein anderer Teil ließ das offen. Drittens propagierte Herr Wiesenhütter den Geschäftsflughafen, obwohl selbst die Bahn ihr Ansinnen dazu wieder zurückgezogen hat und zu Recht darauf hingewiesen wurde, dass die Bahn AG selbst erklärt hat, dass sie dafür keineswegs das gesamte Flughafengelände brauchen würde.

Zum Volksbegehren: Ich möchte von Ihnen wissen, ob es stimmt, dass Sie eigentlich 12 bis 14 Jahre zu spät sind, denn 1994 wurde das gesamte Nachnutzungskonzept im Flächennutzungsplan beschlossen, konzeptionell – wie es bis heute in seinen Grundzügen transportiert und weiter diskutiert wird – schon entworfen und in der Stadt diskutiert und entsprechend beschlossen worden – geschweige denn 1996 im Konsensbeschluss. Deshalb meine Frage, ob das nicht viel zu spät ist.

Drittens eine Frage an die ICAT, ob das, was Herr Rechtsanwalt Groth gesagt hat, ernst zu nehmen ist, nämlich dass mit diesem Volksbegehren im Endeffekt die Bürger, die zur Unterschrift aufgefordert werden, ein Stück weit hinter das Licht geführt werden, weil sie etwas fordern sollen, was so längst nicht mehr gefordert werden kann. Konkret gesagt: Wenn schon, dann ändern Sie doch bitte den Text so, dass er den gegenwärtigen rechtlichen Bedingungen entspricht, weil er das Volksbegehren als solches diskreditiert. Sie wissen, dass wir Grünen das Ziel Volksbegehren sehr hoch halten. Wir halten dieses Instrument für wichtig und richtig und fänden es schade und enttäuschend, wenn es mit diesem Anlauf ein Stück weit eine Irreführung der Berliner Bevölkerung wäre – egal, ob es sich um die näher oder weiter weg wohnende Bevölkerung handelt.

Ein weiterer Bereich sind die Standortkriterien: Da gibt es eine Reihe von Argumenten, die in ihrer Abwägung nüchtern und ökonomisch sind. Das erste Argument ist, dass der Schönefelder Flughafen im Endeffekt zehn Minuten weiter entfernt liegt als der Tempelhofer. Lohnen diese zehn Minuten Differenz überhaupt den Kampf, auch wenn wir Grünen – etwas ironisch gesagt – dazu völlig anderer Meinung sind? Einen entsprechend engagierten Kampf um Tegel würde ich von der Standortfrage her eher verstehen als diesen Streit um Tempelhof.

Ich verstehe es überhaupt nicht von der Wirtschaftlichkeit her und bitte Herrn Wiesenhütter, uns noch einmal zu erläutern: Sehen Sie für Berlin in den nächsten 10 bis 20 Jahren in irgendeiner Form die Wirtschaftlichkeit eines 386 ha großen Feldes für einen Geschäftsflughafen? Müssen wir für diesen Geschäftsflughafen, wenn wir nicht enorm viel Umnutzung drumherum packen, das Defizit der 11 Millionen € die wir zurzeit jährlich haben – mit steigender Tendenz –, nicht auch mit in Kauf nehmen? Wie sollte sich das überhaupt rechnen?

Ich bin keine Flughafenexpertin, aber ich habe verstanden, dass der Single-Airport auch aus Standortgründen von großem Interesse ist, um dort alle Flugbewegungen zu bündeln und dort aus rein aus ökonomischen Gründen – nicht aus dem Klimaschutzgründen, die wir Grünen vertreten – sinnvolle Flugkombinationen zu erreichen. Als es den Streit um Dubai gab, habe ich sehr wohl verstanden, warum die Lufthansa dorthin keine Flüge anbietet, solange der Single-Airport nicht angeboten wird.

Was unser Hauptanliegen angeht, wende ich mich noch einmal an Herrn Wiesenhütter. Zum einen geht es konkret um die Umweltbelastung und die -gefährten für den Einzugsbereich und seine Bewohner. – Was die Lärmgefährten betrifft, hat Herr Rechtsanwalt Groth bereits alles Notwendige gesagt und auch Zahlen angeführt. – Berlin hatte das riesige Glück, dass in den letzten Jahren nur dieser eine Privatfliegerunfall passiert ist, aber dieses Glück sollte nicht jeden Tag erneut herausgefordert werden, denn jeden Tag besteht die Gefahr, dass etwas passiert. Ich selbst habe früher einmal auf der Neuköllner Seite in der Einflugschneise gewohnt, wo die Flugzeuge, wenn sie sich im Sinkflug befanden, direkt vor meinen Fenstern vorbei brummten – ähnlich wie Sie es gerade schilderten. Deshalb noch einmal meine Frage nach der Klimaschutzverantwortung. Herr Wiesenhütter! Ist es richtig, Berlin verkehrspolitisch so zu positionieren, dass die Flugverkehre möglichst maximiert werden, anstatt zu sagen, dass wir unter Klimaschutzgründen – unabhängig von Unfallgefährten und Umweltschutz – für die im Einzugsbereich Tempelhof konkret Betroffenen schon wegen der generellen Klimaschutzverantwortung die Aufgabe haben, Flugverkehre in den nächsten Jahren nicht unnötig zu maximieren, sondern mit Achtsamkeit – durchaus unter Beachtung des wirtschaftlichen Notwen-

digen für unsere Stadt, weshalb wir als Grüne mit dem Ausbau des BBI einverstanden sind – eher auf Reduktion zu setzen anstatt auf Expansion?

Mein letzter Punkt: Es wäre wichtig, über die Chancen zu sprechen, die mit einer Nachnutzung, die durchaus einen großen Kern an Freifläche für Berlin ermöglicht, bestehen. – Es wurde soeben gesagt, was das gerade für Neukölln bedeutet. Ich teile die Ansicht, dass mit dieser neuen Verträglichkeit dort auch ein Stück weit soziale Stabilisierung passieren kann und setze darauf, dass Tempelhof nicht der prioritäre Standort ist, weil wir – das ist richtig – rund um den Hauptbahnhof, in Oberschöneweide usw. noch eine Reihe von anderen Standorten haben, wo Ausbaubedarf besteht. Insofern halte ich Tempelhof nicht für den ersten Standort, den wir aktiv entwickeln müssen. Auf jeden Fall bestehen in dieser schrittweisen Entwicklung, in 20, 30 Jahren – das kann peu à peu gehen –, große Chancen für die drei Bezirke Tempelhof-Schöneberg, Friedrichshain-Kreuzberg und Neukölln sowie für die Stadt Berlin insgesamt. Nach der gegenwärtigen Rechtsprechung ist der Bund rein ökonomisch der hauptsächliche Besitzer. Ich glaube, dass der Bund aus der schrittweisen und allmählichen Veräußerung der Randimmobilien unter der Nutzung des grünen Kernbereichs durchaus auch ökonomisch den besseren Schnitt macht, als das, was mit dem CED- und dem Bahnkonzept, die im Endeffekt zu billigsten Pachtbedingungen dieses Areal haben wollten, finanziell möglich wäre. Von daher bin ich davon überzeugt, dass sowohl städtebaulich, stadtstrukturell, ökologisch als im Endeffekt auch ökonomisch alle Beteiligten gut bedient sind, wenn da die Umnutzung Schritt für Schritt organisiert wird.

Vorsitzender Dr. Thomas Flierl: Frau Matuschek hat das Wort. – Bitte sehr!

Jutta Matuschek (Linksfraktion): Vielen Dank! – Zunächst einmal möchte ich betonen, dass die Linksfraktion dafür eingetreten ist, das demokratische Recht eines Volksbegehrens in Berlin zu schaffen. Wir sind froh, dass wir nun auch die gesetzlichen Grundlagen dafür haben und dass es zu Volksbegehren kommt, aber wir müssen schauen, welches Volksbegehren das ist. Unsere heutige Anhörung betrifft das Volksbegehren „Tempelhof bleibt Verkehrsflughafen“, und darum sollte es auch gehen. Welche Ziele hat dieses Volksbegehren? Sind diese Ziele realistisch?

Nach dem kurzen Text des Volksbegehrens kann ich vier Ziele identifizieren, nämlich: Tempelhof bleibt Verkehrsflughafen – da muss ich gar nicht interpretieren, wer von derjenigen, die sich hier als Unterstützer dieses Volksbegehrens dargestellt haben, welches konkrete Ziel mit sich selbst vereinbaren kann. Ist es der Weiterbetrieb der Allgemeinen Luftfahrt, oder ist es der mögliche Betrieb eines Langhammer-Konzept oder was auch immer? Es steht eindeutig im Text des Volksbegehrens: Verkehrsflughafen. Ich habe keine Interpretationsmöglichkeit über diesen Begriff. Er ist luftverkehrsrechtlich eindeutig beschrieben. Das heißt, damit wird mehr Flugverkehr bezweckt. – Im Klartext: Bis zur Kapazitätsgrenze von Tempelhof. – Das sind meines Wissens bis zu 5 Millionen Passagiere pro Jahr. Das Ziel dieses Volksbegehrens wäre, eine Möglichkeit zu finden, um den dauerhaften Betrieb von Tempelhof als Verkehrsflughafen bis an seine Kapazitätsgrenzen heran aufrechtzuerhalten. Dieses Ziel haben wir als Linksfraktion im Abgeordnetenhaus und als rot-rote Koalition nicht, und übrigens viele derjenigen, die sich hier als Unterstützer dieses Volksbegehrens darstellen, auch nicht.

Das zweite Ziel ist die Entlastung des BBI. Dazu steht im Text, dass der Single-Standort BBI künftig durch Tempelhof als Verkehrsflughafen entlastet werden soll. Da frage ich mich: Wie denn entlasten, wenn nicht durch eine großflächige Verlagerung des Flugverkehrs, der sonst im BBI abgehalten werden sollte? Das widerspricht allen Planungen der Neuordnung des Flugverkehrs in der Region Berlin-Brandenburg, die seit Jahr und Tag heißen: Konzentration auf einen Flughafen, ökonomische Effekte aus der Konzentration heraus und ökologische Entlastung. Das sind die Ziele dieser Region in Bezug auf den Flugverkehr, die den Intentionen des Volksbegehrens widersprechen.

Das dritte Ziel des Volksbegehrens ist so formuliert worden, dass die Schließungsabsicht sofort aufzugeben sei. Das ist die logische Konsequenz, die keiner juristischen Sonderbehandlung bedarf. – Ich möchte die juristischen Belange, die bezüglich des Fortbetriebs von Tempelhof als Verkehrsflughafen bereits genannt wurden, nicht noch einmal wiederholen. – Das Abgeordnetenhaus wird aufgefordert, die Schließungsabsicht aufzugeben, was dem grundsätzlichen Konzept der Neuordnung des Flugverkehrs widerspricht. Es widerspricht dem grundsätzlichen Konzept, Tempelhof als Fläche, als Gebäude einer breiteren Nutzung in dem Sinne zuzuführen, dass für alle Berlinerinnen und Berliner ein Effekt eintreten soll und nicht nur für diejeni-

gen, die dort fliegen. Es widerspricht auch deutlich den ökonomischen Interessen, den unwirtschaftlichen Flugverkehr aufzugeben und dafür Nutzungen zu finden, die einem höheren wirtschaftlichen Effekt sowohl für die Region als vor allem auch für die Anwohnerinnen und Anwohner entsprechen würden. Vor allem widerspricht es auch den sozialen Interessen, eine dauerhafte Subventionierung des Flugbetriebs vorzusehen. Dort heißt es: Die Fläche ist für Freizeit, Erholung und andere – auch gewerbliche – Interessen, also für eine breitere Nutzung vorzuhalten.

Das vierte Ziel dieses Volksbegehrens ist, den Widerruf der Betriebsgenehmigung für Tempelhof aufzuheben. Dazu gibt es eine rechtliche Position, nach der die Betriebsgenehmigung zurzeit der Betreiber hat, nämlich die Flughafengesellschaft, die drei Gesellschafter hat. Das sind der Bund, Berlin und Brandenburg. Diese drei Gesellschafter haben beschlossen, die Betriebsgenehmigung zurückzugeben – auch aus dem Grund, dass ein wirtschaftlicher Betrieb seit Jahren für Tempelhof nicht möglich ist. Im Übrigen hat sich der Markt von Tempelhof verabschiedet. Im Interesse des BBI muss dieser Verlustbringer abgeschaltet werden, damit aus einem wirtschaftlicheren Betrieb des Flughafensystems insgesamt die Gelder generiert werden können, die dann in Schönefeld investiert werden sollen. Wir hatten gerade am Wochenende die Diskussion in der Presse: „Schönefeld wird zu teuer! Wer soll das bezahlen?“ – Natürlich wird das auch dadurch bezahlt, dass Verlustbringer wie Tempelhof abgeschaltet werden, damit durch einen wirtschaftlicheren Betrieb des sonstigen Flugverkehrs entsprechendes Geld in die Investition BBI fließen kann.

Insofern ist alles richtig, was hier gesagt worden ist. Dieses Problem hat sowohl politische, ökonomische, ökologische, juristische und vor allem soziale Aspekte, die ich nicht alle darlegen möchte. Wir sollten uns in unserer Diskussion schon auf das Ziel dieser Anhörung beschränken und uns mit diesem Volksbegehrn auseinandersetzen. Wer die Bevölkerung zu dem hohen Gut eines Volksbegehrens aufruft, wer versucht, den Menschen ein X vor ein U zu stellen und zu sagen, dass der Weiterbetrieb eines Verkehrsflughafens mit einer Kapazitätsgrenze von fünf Millionen sei rechtlich möglich, juristisch unangreifbar und ökonomisch könne sich alles nur zum Guten wenden, der streut den Menschen Sand in die Augen und treibt sie zu einer Entscheidung, die sie möglicherweise aus völlig anderen Gründen, nämlich aus emotionalen, treffen. Deshalb bin ich der Ansicht, dass derjenige, der ein Volksbegehrn initiiert, die Pflicht hat, über die tatsächlichen Belange aufzuklären, die da lauten: Rechtlich und juristisch ist diese Frage abgegessen. Einen Verkehrsflughafen wird es in Tempelhof nicht geben – nach dem BBI sowieso nicht. Das ist durch die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts abgegessen, und da gehen wir nicht mehr zurück. Wer das nicht in die Argumentation hineingibt, der versucht, Menschen zu einer Stimmabgabe für das Volksbegehrn zu überreden, die nicht auf einer sachlichen, sondern auf einer emotionalen Grundlage erfolgt.

Letzter Punkt: Wir unterstützen ausdrücklich die Initiative, das Tempelhofer Feld für die Berlinerinnen und Berliner zu öffnen – auch durch entsprechende Aktionstage –, damit emotional erlebbar wird, was das für eine tolle Fläche für die Anwohnerinnen und Anwohner ist und die Ideenwettbewerbe, die derzeit laufen, auf einer emotionalen Ebene fortgeführt werden können. Das ist ein hohes Gut für die Berlinerinnen und Berliner, das wir nicht einer kleinen Gruppe von sicherlich hoch angesehenen Wirtschaftsbossen – welchen Begriff Sie auch immer dafür nehmen wollen – überlassen wollen. Der Weiterbetrieb eines Verkehrsflughafens Tempelhof wird zu Lasten der öffentlichen Hand, des Steuerzahlers unterstellt, und das wollen wir nicht. Vielmehr möchten wir, dass die Berlinerinnen und Berliner durch einen Aktionstag des offenen Feldes in Tempelhof erleben, welch ein hohes Gut das für unsere Stadt ist, das wir nutzen wollen. Deshalb kann ich an den Senat nur appellieren, diese Initiative zu unterstützen. – Vielen Dank!

Vorsitzender Dr. Thomas Flierl: Der nächste Sprecher in unserer Fraktionsrunde ist Herr Ueckert. – Bitte, Sie haben das Wort!

Rainer Ueckert (CDU): Danke, Herr Vorsitzender! – Ich hatte mir vorgenommen, in der Reihenfolge der Vortragenden auf das Gesagte einzugehen und unsere Stellungnahme dazu abzugeben, aber das, was Sie soeben gesagt haben, Frau Matuschek, reizt und veranlasst mich, sofort darauf einzugehen. – Wie kann man sich als Parlamentarier in diesen Raum setzen und die Bürger dafür schelten, dass sie die Verfassungsrechte in Anspruch nehmen? – [Starker Beifall] – Das ist skandalös!

Vorsitzender Dr. Thomas Flierl: Liebe Kolleginnen und Kollegen! Liebe Gäste! Sie kennen die Regeln unseres Parlaments, auf die ich Sie hinweisen darf: Zwischenrufe der Abgeordneten beleben unsere Debatte. Beifallsäußerungen der Gäste sind nicht vorgesehen. – Bitte, Herr Ueckert, fahren Sie fort!

Rainer Ueckert (CDU): Ich wiederhole noch einmal: Ich finde das skandalös, und meine Fraktionskollegen schließen sich dem inhaltlich voll an. Es kann nicht wahr sein, dass wir die Verfassung ändern – das ist gerade im September 2006 geschehen – und sagen, wir senken die Schwelle der Durchsetzung von Bürgerrechten herab, und dann beim ersten Mal, dass ein solches Bürgerbegehren beantragt wird, von Ihnen als Parlamentarierin gesagt wird: Das, was Ihr da wollt, dürft Ihr aber nicht wollen!

Da komme ich gleich zu dem angesprochenen Punkt Verkehrsflughafen: Das ist piepegal! Fragen Sie doch einmal die 75 Prozent Berliner, die sich dafür ausgesprochen haben, den Flughafen offen zu halten. Die sind nicht gefragt worden, ob sie das als Verkehrsflughafen, als Sonderflughafen, als Regionalflughafen oder als sonst etwas wollen, sondern diese Menschen wollen, dass in Tempelhof weiterhin Flugverkehr stattfindet. Wir hatten viel Zeit, die Sie als Regierung, als Senat und als Regierungskoalition verschenkt haben, um Wege zu suchen, um sowohl die Planung als auch die rechtliche Lage dem überwiegenden Bürgerwillen anzupassen. Das haben Sie versäumt! Deswegen brauchen Sie jetzt nicht zu klagen und den Bürgerinnen und Bürgern die ihnen verfassungsmäßig zustehenden Rechte abzusprechen.

Ich sehe durchaus ein, dass man unterschiedlicher Meinung sein kann, denn das gehört zur Demokratie. Jeder kann seine Stellungnahme zu den verschiedenen Punkten vortragen. Dass wir unsere Meinung haben, das ist die eine Sache, und dass Herr Gaebler seinen Standpunkt vorgetragen hat, finde ich in Ordnung. Es war auch zu hören, dass Rechtsexperten wie Herr Giemulla und Herr Groth durchaus anderer Meinung sein können. Klar ist, auf wessen Seite wir stehen und welche Rechtsauffassung wir für die richtige halten und unterstützen.

Herr Groth, Sie haben auf Seite 2 unter Punkt 1 Ihrer Stellungnahme geschrieben: Der Senat kann dem Entschließungsantrag der FDP, mit dem er aufgefordert werden soll, sich für die Offenhaltung des Flughafens Tempelhof einzusetzen, aus zwingenden rechtlichen Gründen nicht nachkommen. –, und das haben Sie auch noch einmal mündlich begründet. Wie stehen Sie dann zu der Stellungnahme des Senats, der in der anderen Drucksache, die heute ebenfalls auf der Tagesordnung steht, zu dem Punkt „Zulässigkeit des Volksbegehrens“ sagt: „Damit ist der zentrale Inhalt, der Senat wird aufgefordert, sofort die Schließungsabsichten aufzugeben, zulässig.“ – Das steht in der Stellungnahme des Senats, und so ist es auch richtig. – Bitte erklären Sie einmal den Widerspruch zwischen Ihrer Einstellung und dem, was der Senat dazu gesagt hat! Stellen Sie den Senat dann auch in die Ecke, wie es Frau Matuschek getan hat, dass hier vorsätzlich nicht zulässige Inhalte für ein Volksbegehren zugelassen werden? Oder schließen Sie sich vielmehr meiner Meinung an, dass solche Inhalte erst einmal zugelassen werden müssen, dass man sehen muss, wie sie ausgehen, um sie dann bewerten zu können?

Ich halte es für einen völlig falschen Standpunkt – wie er teilweise auch vom Senat geäußert wurde –, zu sagen: Egal, wie das Volksbegehren ausgeht, wir werden uns nicht daran halten, die Umsetzung werden wir nicht vollziehen. Wir haben alle Zeit der Welt – das haben sogar Sie vorgetragen, Herr Groth –, nämlich mindestens bis 2001 – wenn nicht sogar bis 2012 oder darüber hinaus –, dieses Verfahren abzuwarten. Wenn eine Seite nachher der Meinung ist, dass sie es nicht umsetzen kann, dann bleibt immer noch genügend Zeit, das endgültig von unseren Verfassungsgerichten klären zu lassen. Diesem Richterspruch werden sich dann sicherlich nicht nur alle Seiten fügen wollen, sondern sich auch fügen, weil wir nämlich an unseren Rechtsstaat glauben. Es ist jedoch nicht tragbar, wenn die eine Seite, die in diesem Volksbegehren angesprochen wird, nämlich die Senatsseite, vorab irreversible Entscheidungen trifft, die den Zweck eines solchen Volksbegehrens sinnlos machen, weil dessen Ausgang nicht abgewartet worden ist. Hier werden die Bürgerinnen und Bürger veräppelt.

Herr Stark! Sie sagten, Sie wohnen in Neu-Tempelhof, und Ihre Bürgerinitiative, die aus ungefähr 15 Leuten besteht, existiert ein halbes Jahr. Vielleicht können Sie mir in der zweiten Runde erklären, mit welchem Anspruch Sie der Meinung sind, hier die Mehrheit der Bürgerinnen und Bürger des Bezirks Tempelhof zu vertreten. Haben Sie einmal Umfragen, Befragungen oder so etwas durchgeführt? Oder sagen Sie von Hause aus – auch das ist in einer Demokratie durchaus wichtig und zulässig –, dass es sich hierbei um eine Minderhei-

tenmeinung handelt? Umfragen, wie viele Personen Sie unterstützen, gibt es nicht. Das kann man sagen, das ist durchaus legitim, und ich würde mich mit Ihnen auch sachlich inhaltlich auseinandersetzen, aber bei einer solchen Anhörung ist es wichtig, dass deutlich wird: Wie groß ist der Kreis der Bevölkerung, den Sie mit Ihrer Meinung vertreten, der ich mich überhaupt nicht anschließen kann?

Ich danke Herrn Wiesenhütter, dass er noch einmal die wirtschaftlichen Aspekte deutlich gemacht hat, wie es für die Berliner Wirtschaft aussieht und welches Juwel der Standort Tempelhof darstellen könnte, wenn er von der Politik richtig angenommen und umgesetzt würde. Sie und andere haben klargemacht, dass es hier am politischen Willen fehlt, die durchaus bestehende Rechtslage umzusetzen. Das erkennen wir genauso und drücken es auch so aus. Herr Giemulla hat ebenfalls gesagt, dass die Rechtslage so ist, dass wir im Augenblick eine lange Entwicklungsplanung, einen LEP FS haben, der den Weiterbetrieb von Tempelhof – über sechs Monate nach der Inbetriebnahme des BBI hinaus – nicht zulässt, aber dieser ist änderbar. Denn Zielsetzungen sind änderbar. Sie sind hinsichtlich ihrer späteren Entwicklung offen und anzupassen. Das sagt auch das Bundesverwaltungsgericht, und so es immer mit Zielen: Sie können in der Zukunft korrigiert werden. Es wäre grausam, wenn wir Ziele, die vielleicht vor 50 oder 100 Jahren festgeschrieben wurden, nie ändern dürften und könnten, nur weil sie einmal einen juristischen Bestand hatten. Die Zeit wird darüber hinweggehen, und die Aussagen von Herrn Wiesenhütter über die Entwicklung der Flugverkehre werden dazu beitragen. Irgendwann werden Sie alle sehen, dass sie der Wahrheit entsprechen und dass sich diese Entwicklung so vollziehen wird. Deshalb ist es fahrlässig, heute vorzeitig Kapazitäten vom Markt zu nehmen, obwohl wir ziemlich sicher sein können, dass wir sie zukünftig brauchen. Eine derartige Fahrlässigkeit sollten sich eine Regierung und der Gesellschafter eines so großen Flughafens nicht auf die Fahnen schreiben lassen.

Herr Wiesenhütter! Ich möchte Sie noch zu dem befragen, was Sie vorgetragen haben. Sie sagten, der Standort Tempelhof sei für die Geschäftsflieger sehr wichtig. Wie ernst bewerten Sie Aussagen von Weltunternehmen wie Sony, das sich im Falle einer Schließung von Tempelhof aus seiner Berliner Europazentrale zurückziehen und diese auf andere Standorte der Welt verlagern will? Welchen wirtschaftlichen Schaden würde Berlin dadurch erleiden?

Dann habe ich noch eine Frage an Herrn Groth: Sie haben vorgetragen, dass die Lärmbelastung sehr groß sei und davon gesprochen, dass dort die Dezibelwerte gelten, die sich berechnen lassen. Die von Ihnen angeführten Werte sind Lärmemissionen, das heißt, Emissionen, die von den Fluggeräten selbst verursacht werden und an der Quelle abgehen. Es lässt sich berechnen, wie sie als Immission bei den Bürgern ankommen, und dann werden sie mit der Anzahl der Bürgerinnen und Bürger, die in diesem Bereich wohnen, multipliziert. Dann kommen Sie zu einer Lärmbilanz und sagen, diese sei unerträglich. Ich frage zuerst Herrn Liscutin: In Tempelhof sind vor einigen Jahren Lärmschutzmaßnahmen wegen der Fliegerei getroffen worden, und zwar wurden dort sehr viele Lärmschutzfenster eingebaut. Das alles hat der Steuerzahler bezahlt. Ich kann nur bestätigen, dass diese Fenster ihre Wirkung erreicht haben, denn ich habe – wie Sie – auch einmal eine Weile in der Hoeppnerstraße gewohnt, ca. 200 m vom Flughafen Tempelhof entfernt. Sie wissen, dass direkt über dem S-Bahnhof Tempelhof die Landebahn angeflogen wird. Wenn man diese Fenster geschlossen hielt, dann hörte man die Flugzeuge überhaupt nicht mehr. Nun hält man seine Fenster nicht 24 Stunden lang geschlossen, aber man hält sie auch nicht 24 Stunden lang geöffnet, sodass diese Lärmschutzmaßnahmen, diese Lärmschutzfenster rechnerisch auch in der Lärmbilanz für den BBI, also im LEP FS, hätten angesetzt werden müssen.

Sind Ihnen Zahlen bekannt, wie groß diese Lärminderungen und in welcher Größenordnung sie angesetzt worden sind, oder ist hier fahrlässig das, was dort an guten Maßnahmen vom Steuerzahler schon für den Bürger bezahlt worden ist, einfach unter den Tisch gefallen und dient jetzt als weiteres Schreckensargument, wie laut es doch in Tempelhof sei, obwohl das gar nicht der Wahrheit und den Gegebenheiten entspricht? Das sind die Fragen an die Vorzutragenden.

Herr Gaebler! Sie sagten, das Planfeststellungsverfahren müsste wieder aufgerollt werden, wenn wir an der Landesentwicklungsplanung etwas ändern würden. Herr Giemulla hat richtig dargestellt, dass das änderbar ist, dass man die Zielsetzung verändern könnte, und dann bräuchte das Planfeststellungsverfahren nicht mehr aufgerollt werden. Sie zitieren dort ein Gutachten. Es gibt auch andere Gutachten, und ich finde es sehr gut, dass hier verschiedenen Rechtspositionen vorgetragen wurden. Es zeigt, dass sich Juristen auch in dieser Frage sehr uneinig sind, und deshalb sollten Sie damit nicht so herumspielen.

Frau Eichstädt-Bohlig! Auch Sie haben die Unfallgefahren ganz besonders stark an die Wand gemalt. Die Zahlen von Herrn Liscutin sind ziemlich eindeutig. Es handelt sich hier nicht um Glück, sondern das ist ein Verdienst der deutschen Flugsicherung, der Fluggesellschaften und der Überwachung der Sicherheit des Fluggeräts überhaupt, dass in den letzten 50 Jahren in ganz Deutschland so gut wie keine Unfälle passiert sind und dass sie sich in einem sehr geringen Rahmen halten. Das sind wesentlich weniger Unfälle, als sie zum Beispiel im Fahrradverkehr in Berlin in diesem Jahr bereits mit viel mehr Verletzten passiert sind. Das muss in Relation gesetzt werden, und dann sollte man diese kleinen Zahlen – so traurig, wie es um jeden einzelnen Unfall und für jedes einzelne Opfer ist – hier nicht als Popanz an die Wand malen und damit solche entscheidenden Dinge wie die Schließung des Flughafens Tempelhof begründen. Das ist unseriös, und das haben Sie auch gar nicht nötig.

Sie sagten, wir sollten die Entfernung zwischen Schönefeld und Tempelhof nicht so großartig bewerten. Das sei ja schließlich nur ein Unterschied von zehn Minuten, wenn man sich in den Zug setzt, und dann ist man zehn Minuten später als in Tempelhof in Schönefeld. Wenn Sie so argumentieren, dann sollten Sie das auch auf den Luftverkehr übertragen. Dann müsste man das gesamte Gebiet Berlin-Brandenburg und Schönefeld als eine Fläche betrachten und dort die Schadens- und Lärmbilanzen durchführen und das nicht trennen und sagen: Die Tempelhofer sind aber davon sehr stark betroffen. – Sie sind aber nur maximal fünf Flugminuten von Schönefeld entfernt. Dann ist die Betroffenheit, die dort in Schönefeld rechnerisch angesetzt wird, genauso auch in Tempelhof oder umgekehrt, da. Da argumentieren Sie unseriös, wenn Sie das für die Schiene mit zehn Minuten herausstellen und bei der Fliegerei machen fünf Minuten gar nichts aus, da können wir ruhig den großen Trennstrich ziehen. Es ist nicht richtig, hier mit der großen Sense heranzugehen.

Ich komme zurück auf meinen ersten Satz: Wir haben alle Zeit der Welt. Bitte, seien Sie aufrechte Demokraten! Bitte, warten Sie ab! Lassen Sie die Entscheidung vom Bürger fällen. – Ganz egal, wie es ausgeht, wir werden dieses Resultat respektieren, aber wir erwarten auch, dass diejenigen, die aufgefordert werden, bestimmte Maßnahmen zu ergreifen, wenn dieses Volksbegehren positiv für die Unterstützer Tempelhofs ausgeht, dass dann auch die andere Seite ihre Konsequenzen zieht und dem Bürgerwunsch entspricht. – Danke!

Vorsitzender Dr. Thomas Flierl: Frau Matuschek, bitte!

Jutta Matuschek (Linksfraktion): Ich möchte mich in aller Form gegen die Behauptung und die politisch motivierte Unterstellung Ihrerseits, Herr Ueckert, verwahren, ich würde den Bürgerinnen und Bürgern ihre verfassungsmäßigen Rechte absprechen. Das Gegenteil ist der Fall. Ich habe an die Verantwortung derjenigen appelliert, die ein Volksbegehren starten, denn diese Verantwortung heißt, die Bürgerinnen und Bürger auch über Inhalt, Grundlage und Folgen der Entscheidung, um die Sie die Bürgerinnen und Bürger bitten, aufzuklären.

Vorsitzender Dr. Thomas Flierl: Herr Weingartner, bitte!

Albert Weingartner (FDP): Herzlichen Dank! Ich möchte mit Frau Matuschek beginnen. Auch ich hatte den Eindruck, dass Sie zwischen guten und schlechten Volksbegehren unterscheiden, und es wäre hilfreich, wenn Sie versuchen würden, wenigstens den Eindruck, wenn Sie es nicht so gemeint haben sollten, zu vermeiden, dass man das so verstehen könnte.

Ich will auf eine Frage von Ihnen eingehen, wie der Flughafen Tempelhof BBI mit den kleinen Flugzeugen entlasten könnte. – Das ist doch ganz simpel. Die Slots, die durch kleine Flugzeuge im BBI belegt werden, kosten richtig Geld, weil keine großen Flugzeuge in den Slots starten können. Das ist doch eigentlich simpel zu verstehen, deswegen verstehe ich Ihre Frage nicht, oder ich hätte es Ihnen nicht zugetraut, dass Sie das nicht verstehen.

Die Äußerung, dass der Flughafen Tempelhof einer breiten Nutzung zugeführt wird, finde ich interessant und richtig gut, aber es gibt schon seit Jahren überhaupt kein Konzept, was da überhaupt geschehen soll. Ich komme aber auf die Bürgernutzung noch einmal bei Herrn Stark zurück, der das auch propagiert hat, dass das seine Intention ist.

Von Herrn Gaebler haben wir gehört, dass die CDU die Schließung von Tempelhof mehrheitlich beschlossen hätte – [Christian Gaebler (SPD): Mitbeschlossen!] – oder eine andere Partei, aber es steht auch der SPD frei, Fehler der Vergangenheit zu korrigieren. Das kennen wir von einem großen Bundeskanzler, der das auch einmal geäußert hat. Tun Sie sich da keinen Zwang an. Wir würden dabei an Ihrer Seite stehen.

Was die Neuköllner Bürger betrifft, die das ganz anders sehen, die die Schließung haben wollen sollten oder sollen wollten, da verstehe ich Ihre Behauptung nicht. Es gibt dort keine Bürgerinitiative, jedenfalls ist mir keine bekannt. Der Tempelhofer Bürgerinitiative haben sie sich offensichtlich auch nicht angeschlossen. Das sind Behauptungen, die zur Verunglimpfung des Vorhabens Flughafens Tempelhof dienen sollen, und auch Ihre Implizierung, dass die Befürworter des Flughafens Tempelhof BBI behindern wollten, habe ich nirgendwo gehört, noch nicht einmal von den Grünen. Insofern ist auch diese Argumentation vielleicht nicht ganz richtig.

Was die Auslastung von Tempelhof betrifft, würde ich gerne von der ICAT einmal hören, ob aus Sicht eines Flugunternehmens ein profitabler Betrieb des Flughafens Tempelhofs denkbar und machbar wäre. In dem Zusammenhang möchte ich noch einmal an die finanziellen Anreize erinnern, die die Flughafengesellschaft den Fluggesellschaften geboten hat, um Tempelhof zu verlassen und nach Tegel zu gehen. Ein ganz freiwilliges Verlassen von Tempelhof war das wohl nicht. – [Christian Gaebler (SPD): Das war eine wirtschaftliche Entscheidung!] – Sich darauf zu berufen, dass man einigen die Start- oder Landgebühren ermäßigt oder erlässt, ist auch nicht so ganz redlich, um dann zu sagen: Das ist der Markt! – Das ist einigermaßen daneben.

Bei Herrn Stark hat es mich auch beeindruckt, die Größe Ihrer Bürgerinitiative, für die Sie glauben sprechen zu können. 25 000 Berliner haben sich in der ersten Runde dafür ausgesprochen; 25 000 zu 15 pro Flughafen Tempelhof. Meine Frage an Sie ist, Sie müssen sie mir nicht unbedingt beantworten, wenn Sie nicht mögen: Mich interessiert es, wann Sie in den Bereich Tempelhof gezogen sind, wann Sie die Entscheidung getroffen haben, in den Bereich des Flughafens Tempelhof zu ziehen und warum der Flughafenbetrieb dabei keine Rolle gespielt hat.

Ihren Vorwurf der Subventionsmentalität verstehe ich nicht so ganz. Es wurde von 10 Millionen € bzw. 17 Millionen € Defizit im Jahr gesprochen. Das ist auch oft unterschiedlich. Wie würden Sie das interpretieren, dass im Haushalt 2009 erstmals 2,5 Millionen € eingestellt werden? – Es steht zwar darüber: Sicherung des Flughafens Tempelhof, aber von der Sicherung ist nachher leider überhaupt keine Rede, sondern nur Generieren von Ideen, wie man das Gelände später nutzen könnte. Im Klartext werden diese 2,5 Millionen € nach Schließung des Flughafens Tempelhof vorne und hinten nicht reichen, und wir werden, wie wir auch an der Planung von BBI gesehen haben, eine Verdoppelung des vorgesehenen oder benötigten Betrags sehen, und letztlich kommt er dann auch wieder hart, wenn es denn nur so möglich sein sollte, um den Flugbetrieb dort aufrechtzuerhalten, an 10 Millionen € Defizit heran. Aus dieser Sicht und Argumentationsschiene heraus ist es mindestens verkehrt, dass so hier vorzubringen.

Es geistert die Idee des Bürgerparks herum, die Sie auch vorgetragen haben. Mich interessiert in der Hinsicht, wie das finanziert werden soll. Es gibt zwar irgendwelche Kontaminierungen in dem Boden. Es sind 80 000 Tonnen. Das ist bekannt. Es wundert mich, dass Sie es nicht wissen. Wie soll das alles finanziert werden? Woher soll das Geld kommen, um sich dann darauf zu berufen, die Befürworter des Flughafens

Tempelhof würden einer Subventionsmentalität hinterher rennen? Das kann ich nicht verstehen. Vielleicht können Sie dazu noch den einen oder anderen Satz sagen.

Sie haben auch auf die Öffnung des Flughafens Tempelhof für die Bevölkerung abgestellt durch die Zeit, als noch die Amerikaner in Berlin waren, die das zugelassen haben. Ich möchte darauf hinweisen, dass das möglicherweise die Amerikaner bezahlt haben. In den Überlegungen taucht für mich immer wieder die Frage auf: Wer soll das wie bezahlen? Das sind Forderungen. Sie brauchen nicht unbegründet sein, aber der finanzielle Aspekt, der in Berlin einen großen, breiten Raum einnimmt – die Haushaltsberatungen werden das wieder hervorbringen –, findet da nirgendwo einen Eingang, wie das geschultert werden kann.

Sie hatten auch die Sicherheit erwähnt und in Verbindung damit den Red-Bull-Flugtag. Ich kann mich erinnern, dass da waghalsige Flugkunststücke vorgeführt worden sind. Es ist nichts passiert, aber offensichtlich müssten Sie erst recht bei solchen künstlerischen Vorführungen von Flugzeugen Sicherheitsbedenken haben, aber es ist keine Rede davon. Der Red-Bull-Tag wurde Ihrerseits als großes Ereignis vorgetragen, das den Flughafen für die Bürger öffnet. Da kenne ich von den Kollegen von der Regierungsseite ganz andere Äußerungen.

Zu Herrn Rechtsanwalt Groth: Es hat mich schon berührt, dass Sie in vorausgehendem Wissen vorgetragen haben, dass dieses Bürgerbegehren scheitern wird. Ich hatte durchaus den Eindruck, dass man vermuten könnte: „Wessen Brot ich esse, dessen Lied ich sing“, bestellt wurden Sie von den Grünen, dass das Ergebnis letztlich vorgegeben war, das Sie hier vortragen sollten. Ich konnte daraus wenig Honig saugen.

Von Herrn Maier habe ich gehört, dass die Umweltbelastung durch den Flugverkehr in Berlin zu groß sei und sie dann verschwinden würde. Ich glaube das eher nicht. Ich denke, die Umweltbelastung, die in Berlin verschwindet, verschwindet nach Brandenburg, und ob Sie das in Brandenburg ähnlich darlegen würden, würde ich bezweifeln, und dass Sie dieses Argument deswegen überhaupt nicht annehmen wollen. Sie hatten die Verluste von 17 Millionen € vorgetragen, wobei wir nachher noch hören, ob es überhaupt profitabel betrieben werden könnte. Das könnte es nach unserer Auffassung durchaus. Dem stehen jetzt schon 2,5 Millionen € entgegen. Dieses Argument ist auch eher nicht brauchbar. Möglicherweise werden Sie sich dazu noch einmal äußern.

Wie weit die Arbeitslosen von der Schließung in Neukölln profitieren sollen und die Qualität der Gaststätten steigt, entzieht sich auch meiner Kenntnis.

Ich befürchte allerdings, wenn das Gelände des Flughafens Tempelhof den Bürgern zugänglich ist, dass sich die Problematik der Hasenheide, die allen bekannt ist, dann auch noch nach Tempelhof ausbreitet. Wie die Sicherung dieses Geländes sein soll, wie man die Sicherheit gewährleisten kann – ich komme immer wieder darauf zurück –, wie es bezahlt werden soll, bleibt mir nach wie vor eine Unerklärtheit. Vielleicht kann mir jemand von unseren Gästen hilfreich zur Seite stehen.

Vorsitzender Dr. Thomas Flierl: Frau Senatorin, bitte!

Bürgermeisterin Ingeborg Junge-Reyer (SenStadt): Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren! Nach den Festlegungen des FNP, nach dem Konsensbeschluss im Jahr 1996 haben die Länder Berlin und Brandenburg das Ziel, einen Single-Airport zu errichten, als Ziel einer Landesplanung, so wie es hier schon dargestellt worden ist, definiert. Das ist die Grundlage als landesplanerisches Ziel seit dieser Zeit. Dieses landesplanerische Ziel ist Bestandteil der Planfeststellung für den Flughafen BBI geworden, und es ist eine ausdrückliche, auch vom Bundesverwaltungsgericht bestätigte Voraussetzung, dass die Flughäfen Tempelhof und Tegel geschlossen werden, damit die Planfeststellung für den BBI Bestand hat. Das heißt, dass die rechtliche Verknüpfung zwischen diesem landesplanerischen Ziel und der Schließung der Flughäfen nicht aufzuheben ist. Der Senat ist nicht bereit, das Risiko zu übernehmen, etwa durch eine Veränderung der Landesplanung, die Planfeststellung für BBI zu gefährden. Bei allen rechtlichen Erörterungen, die hier vorgenommen werden, die sich auch in Bezug auf das Volksbegehren heute noch einmal dargestellt haben, gibt es zwischen diesem Ziel und dem politischen Vorhaben keinen Widerspruch, der sich auflösen ließe. Der Widerruf der Betriebsgenehmigung – das will ich auch noch unter rechtlichen Gesichtspunkten sagen –, ist etwas, das,

wenn wir es hier diskutieren wollen, die Rechte Dritter, nämlich der Flughafengesellschaft, berührt. Deshalb hat der Senat festgestellt, dass das rechtlich nicht möglich sein wird.

In einer solchen Situation darf man sich nicht nur die rechtliche Unmöglichkeit eines kleinen Sonderflugverkehrs vor Augen halten, sondern muss auch sehen, was das politisch bedeuten würde. Wer soll das finanzieren? – Zu Lasten der öffentlichen Hand, wie auch immer, die gelegentlichen Starts und Landungen von Geschäftsfliegern. Hier müssen wir ausdrücklich, neben allen rechtlichen Erwägungen, auch sagen, was wir für Tempelhof und den Flughafen Schönefeld wollen. Deshalb ist es ein politisches Ziel des Senats, die innere Stadt zu entlasten, nicht nur von den Gefährdungen, sondern auch von der Beeinträchtigung der Luft und durch den Lärm. Es ist ein politisches Ziel, Tempelhof und die gesamte Umgebung in eine Situation zu bringen, in der wir die Chancen der Entwicklung dieses Geländes in den Vordergrund unserer Erörterungen stellen. Deshalb lassen Sie uns nicht darauf verweisen, welche unglaublich großen Räume, Herr Wiesenhütter, auch noch in Konkurrenz dazu stehen können, sondern lassen Sie uns deutlich machen, dass in der Entwicklung des Flugfeldes und der zukünftigen Nutzung des Gebäudes Chancen für die Entwicklung der Stadt stecken, Chancen für die unmittelbare Nachbarschaft, für die Bewohnerinnen und Bewohner von Neukölln, Tempelhof und Kreuzberg, die es zu entwickeln gilt.

In einem bin ich allerdings ganz bei Ihnen, Herr Wiesenhütter von der IHK: Wenn gesagt wird, die wirtschaftliche Entwicklung Berlins hängt ganz wesentlich von der Entwicklung des Luftverkehrs ab – ja, allerdings. Aber die Entwicklung des Flughafenstandorts BBI Schönefeld, eines Flughafens, der international an Bedeutung gewinnt, der für die wirtschaftliche Entwicklung der ganzen Region von herausragender Bedeutung ist, zu gefährden, indem man glaubt, Tempelhof aufrechterhalten zu können, wäre falsch. Ein solches Risiko gehen wir nicht ein. Lassen Sie uns die Chancen in der Entwicklung von BBI, für die Stadtentwicklung in Berlin und in der Schließung und Nachnutzung von Tempelhof sehen.

Vorsitzender Dr. Thomas Flierl: Vielen Dank, Frau Senatorin, insbesondere für die Kürze und Prägnanz! – Frau Hämmerling, Sie haben das Wort!

Claudia Hämmerling (Grüne): Schönen Dank, Herr Vorsitzender! Ich möchte vorweg an die Adresse der FDP sagen, dass wir Herrn Groth natürlich nicht für seine Stellungnahme bezahlt haben und dass er nicht unser Lied singen muss und wir ihn deswegen ausgewählt haben, weil er als ehemaliger Verfassungsrichter des Landes Berlin und profunder Kenner der Materie der Beste ist, den wir für eine solche Einschätzung finden konnten. Ich bedanke mich ausdrücklich an dieser Stelle bei Ihnen, Herr Dr. Groth, dass Sie uns diese Rechtslage, diese sehr komplizierte Rechtsmaterie so dargelegt haben, dass sie leicht verständlich war. Für mich ist dabei herausgekommen, dass es zwar ein Volksbegehren ist, das man formalrechtlich zulassen kann, das aber in die Leere führt und danach eher die Bezeichnung einer großen „Volksverklapse“ haben müsste. Für mich stellt sich die Frage: Wenn die Initiatoren nicht davon Abstand nehmen, die Berliner Bevölkerung zu verklapsen, wenn Sie das Volksbegehren tatsächlich aufrufen, was macht dann der Senat? Was hat sich die Senatorin überlegt, um die Bevölkerung darüber zu informieren, dass dieses Volksbegehren nicht zu dem von den Initiatoren gewünschten Erfolg führen kann? Damit tun die Initiatoren dem Instrument Volksbegehren nichts Gutes. Wenn man den Leuten sagt: Wenn ihr die erforderliche Stimmenanzahl habt, dann könnt ihr etwas bewegen. Aber de facto ist es nicht so, dann beschädigt man dieses Instrument, und genau das muss verhindert werden, zumindest dann, wenn man Demokratie und demokratische Mitbestimmung ernst nimmt. Darauf will ich meinen Beitrag auch beschränken. Ich appelliere an Sie: Lassen Sie die Finger davon! Nehmen Sie die Bevölkerung ernst! Suggerieren Sie nicht etwas, das am Ende nicht in Erfüllung gehen kann. Es gibt keinen Weihnachtsmann, und auch, wenn man es den Kindern erzählt, gibt es ihn nicht wirklich.

Vorsitzender Dr. Thomas Flierl: Herr Stadtkewitz, bitte!

René Stadtkewitz (CDU): Ich denke schon, dass es den Weihnachtsmann gibt. Jedes Jahr erleben wir es. – Ich will meinen Beitrag auf etwas anderes begrenzen: Es wäre fatal, wenn aus dieser Sitzung herausginge, dass dieses Bürgerbegehren sowieso keinen Sinn macht. Das ist das, was Sie versuchen, den Bürgern einzureden, dass das, was Sie machen und das, was nachher als Entscheidung herauskommt, keinerlei Wirkung hat. So ist es aber nicht. Natürlich hat es Wirkung für die Arbeit hier im Haus und auch für das, was der Senat macht. Die Schließungsabsicht und das, was er bisher getan und unternommen hat, könnte er in dieser Weise nicht fortsetzen. Welche Folgen es darüber hinaus hat, muss man dann sehen. Aber wenn die Bürger

in dieser Weise ihre Meinung zum Ausdruck bringen, wenn sie sich an einem solchen Bürgerbegehren beteiligen und es gibt am Ende ein Ergebnis, dann haben wir dieses Ergebnis zu akzeptieren. Das ist die Botschaft, die hinaus muss, und dann werden wir uns danach richten müssen. Dann wird man nach Lösungen suchen, diesen Bürgerwillen umzusetzen. Wenn wir uns von vornherein hinsetzen – wie oft passiert das, auch in dem, was wir zu entscheiden haben – und sagten, dem steht eine EU-Verordnung entgegen, oder da gibt es Dinge, die uns behindern, wo wir nicht die große Entscheidungsfreiheit, dann könnten wir unsere Arbeit komplett einstellen. Das ist aber wahrscheinlich das, was beim Bürger an Eindruck längst schon da ist, dass wir überflüssig sind. Ich will damit nur sagen, den Eindruck aus dieser Sitzung gehen zu lassen: Geben Sie das Bürgerbegehren auf, es hat sowieso keinen Sinn, rechtlich keine Wirkung – ist falsch und darf nicht aus diesem Ausschuss gehen. Dieses Bürgerbegehren hat seinen Sinn, und der Senat muss sich am Ende, wenn es erfolgreich ist, danach richten. Und das es erfolgreich wird, dafür wünschen wir Ihnen alles Gute, und dazu werden alle beitragen, die das wollen.

Vorsitzender Dr. Thomas Flierl: Entscheidend wird auch sein, was der Ausschuss nach der Anhörung in der Abarbeitung und Beschlussfassung über die Anträge beschließt. Sie haben genau das zum Inhalt, Frau Hämerling, was Sie dem Senat anregen, also können wir uns als Parlament auch selbst ernst nehmen. Es gibt einen Antrag, der sich zum Volksbegehren verhält, und es gibt auch einen Gegenantrag. Insofern ist das Votum des Parlaments recht übersichtlich. – Ich bitte die Gäste auf gestellte Fragen zu antworten. Herr Stark, Herr Groth und Herr Maier haben sich gemeldet. – Herr Stark, Sie haben das Wort!

Friedrich Stark (Nachnutzungsinitiative Tempelhof): An Herrn Ueckert und Herrn Weingartner: Wir sind nicht 75 %, aber jeder einzelne von uns ist 100 %. Sie sehen, schon nach vier Monaten sitzen wir mit Ihnen zusammen am Tisch.

Zweitens, die Finanzierung: Wer soll das bezahlen? – Das bezahlen unter anderen wir bzw. ich als Steuerzahler. Ich zahle das gerne.

Vorsitzender Dr. Thomas Flierl: Herr Groth, bitte!

Dr. Klaus-Martin Groth: Herr Ueckert hatte einige Rechtsfragen gestellt unter der Überschrift: Juristen können sich streiten. Das ist richtig, ich berufe mich aber immer gerne auf das Bundesverwaltungsgericht. Herr Giemulla hat in seiner unnachahmlichen Art eine Feststellungsklage angeregt. Jeder wusste, dass sie unzulässig ist, aber er hat immerhin erreicht, dass das Bundesverwaltungsgericht in dem Schreiben, dass an seine Mandantin geschickt wurde, einen klaren Satz zur Sache geschrieben hat. Dieser Satz lautet:

Nach dem geltenden, als Rechtsverordnung erlassenen und alle öffentlichen Stellen bindenden Landesentwicklungsplan „Flughafen, Standortentwicklung der Länder Berlin und Brandenburg“ müssen die Flughäfen Berlin-Tegel und Berlin-Tempelhof mit Inbetriebnahme der Kapazitätserweiterung am Standort Schönefeld geschlossen und ihre Flächen einer anderen Nutzung zugeführt werden. Damit ist nach derzeitiger Rechtslage eine unbefristete Weiternutzung von Tempelhof auch als eingeschränkter Sonderflughafen ausgeschlossen.

Das ist ein Zitat des Bundesverwaltungsgerichts. – Ich versteh nicht, warum es nicht einfach zur Kenntnis genommen wird, dass sich das höchste deutsche Verwaltungsgericht an diesem Punkt klar geäußert hat.

Zur Emissionsbelastung: Herr Ueckert, in diesem Jahr ist ein Gesetz neu in Kraft getreten, das Fluglärmgesetz, unterschrieben von Frau Bundeskanzlerin Merkel und Herrn Umweltminister Gabriel. Diesem Gesetz sind jahrelange Diskussionen vorausgegangen, weil die Flughafenbetreiber gefordert haben, Lärmschutzfenster bei der Festlegung von Grenzwerten zu berücksichtigen. Wenn Sie sich dieses Gesetz angucken, werden Sie feststellen, dass das nicht geschehen ist. Es gelten weiterhin verbindliche Grenzwerte im Fluglärmbereich die Außenpegel. Das haben die Bundeskanzlerin, der Umweltminister und das gesamte deutsche Parlament so beschlossen. Da können Sie nicht kommen und sagen: Da gibt es doch vielleicht Lärmschutzfenster in Tempelhof, dann sollen die armen Bürger doch damit zufrieden sein. – Das ist die klare Rechtslage des Fluglärmgesetzes. Es gelten Außenpegel, und am Tag ist es doch selbstverständlich, die Menschen wollen nicht nur in ihren mit Lärmschutzfenstern abgeschlossen Wohnungen leben, sondern die Fenster aufmachen. Sie wollen auf der Straße stehen. Die Kinder in den Kindertagesstätten möchten vielleicht auch raus. Das ist die klare Rechtslage, und auf der Grundlage hat 2006 der Plangeber die Lärmbelastung berechnet, nichts ande-

res. So ist die Rechtslage. Damit muss man sich abfinden. Man kann sagen, es hätte geändert werden sollen. Das haben die Flughafenbetreiber im Bundesgesetzgebungsverfahren massiv gefordert, aber dem ist der Bundesgesetzgeber nicht gefolgt. Das muss man doch zur Kenntnis nehmen.

Ich habe zu keinem Zeitpunkt gesagt, dass ich das Bürgerbegehren scheitern lassen möchte. Ich habe gesagt: Ich unterstelle, dass das Abgeordnetenhaus mehrheitlich das beschließt, was das Bürgerbegehren möchte. – Aber es nützt nichts. Auch dieser Beschluss des Abgeordnetenhauses kann die Rechtslage nicht ändern. Auch der Senat – wenn er diesem Beschluss folgt und mit Brandenburg darüber verhandelt, das Planungsverfahren zu eröffnen – kann nicht ändern, dass ein Planungsverfahren nur zulässig ist, wenn ich eine Planrechtfertigung habe. Diese Planrechtfertigung gibt es im Vergleich zu 2006, wo der letzte Plan verbindlich geworden ist, nicht. Damit ist die Sache schon wieder zu Ende, und das müssen Sie den Bürgern deutlich sagen. Wenn ich ein Begehren mache und den Bürgern sage: Ihr könnte hier etwas mitbestimmen. –, dann muss ich ihnen auch sagen: Tut mir leid! Ihr werdet es aber nicht mitbestimmen können, denn 2006 haben die beiden Bundesländer mit der Mehrheit ihrer politischen Gremien anders beschlossen, und so schnell darf man Pläne nicht ändern. – So ist es. Selbst wenn man irgendwann einmal eine Planrechtfertigung hätte, dann muss ich immer noch den Inhalt des Plans, nämlich: Was beschließe ich dann für Tempelhof? – in irgendeiner Form abwägen können. Das ist keine politische voluntaristische Entscheidung, sondern dann muss ich abwägen. Alle Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichts zu den Landesplanungen und zum Planfeststellungsbeschluss sagen klipp und klar: Die entscheidende Abwägung ist die Abwägung über Lärmbetroffenheit. Die Nachtflugproblematik in Schönefeld ist immer noch offen wegen der Lärmbetroffenheit der dortigen Bürger – wesentlich weniger, als in Tegel und Tempelhof betroffen sind – trotz Lärmschutzfenstern. Das muss man einfach zur Kenntnis nehmen. Das heißt: Es gibt keine Abwägung für Tempelhof, die in irgendeiner Form jemals wieder in diese Richtung laufen könnte. Das muss man den Bürgern ehrlich sagen. Das mag man bedauern. Dann hätte man 1994 und 1996 die Weichen anders stellen müssen. Damals sind die Weichen gestellt worden. Da war es noch offen, da hätte man an dem Berliner Flughafensystem festhalten können. Viele waren dagegen, ich auch. Aber das spielt jetzt keine Rolle mehr. Jetzt ist der Zug abgefahren, und das muss man ehrlich sagen.

Vorsitzender Dr. Thomas Flierl: Herr Maier!

Thomas Maier: Kurz etwas zu Herrn Weingartner: Sie wissen vielleicht, dass in den BVVen Neukölln, Tempelhof-Schöneberg und Friedrichshain-Kreuzberg jeweils ein „Tag des offenen Feldes“ beantragt wurde und dass auch Ihre eigene Parteigruppierung in Tempelhof-Schöneberg einen ähnlichen Antrag gestellt hat. Sie waren auch dafür, allerdings wollten sie noch so eine Art Jahrmarkt oder Kirmes für die Geschäftsleute dazupacken. Aber daran sieht man doch, dass wir an dem Punkt gar nicht so weit auseinander liegen.

Eine weitere Bemerkung noch zu Ihnen, was das Thema Kontaminierung betrifft: Es gibt da Zahlen, aber ob diese Zahlen wirklich zutreffen oder nicht, das werden wir am Ende entdecken. Darauf hatte ich mich bezogen. Ich habe auch nicht behauptet – wie Sie sagten – wir würden 17 Millionen € Miese machen. Da haben Sie sich vielleicht verschrieben. Ich habe gesagt: Gut 10 Millionen € – Das dazu.

Zu dem Kollegen von der CDU: Sie haben gesagt, hier würde der Bürger veräppelt. Das Gefühl habe ich allerdings auch. Die Logik Ihrer Argumentation ist – wenn ich das richtig versteh –: Wir können auch ruhig ein Volksbegehren machen, dass wir den Mond rot anmalen wollen. – Das können wir gern tun, aber es ist substanzlos, denn es geht nicht, und das sollte man den Leuten auch sagen. Genauso wie man den Leuten sagen sollte, dass man den Mond nicht rot oder schwarz anmalen kann, sollte man hier sagen: Wir können durch ein Volksbegehren faktisch die Sache nicht ändern.

Die letzte Sache, auf die ich noch hinweisen will – die Kollegin von den Grünen ist jetzt leider weg –: Ich finde es vollkommen richtig, dass der Umweltaspekt eine Rolle zu spielen hat. Wir mögen die Kapazität von theoretisch weiteren fünf Millionen Fluggastbewegungen auf dem Flughafen haben. Aber wozu? Wenn der Bedarf nicht da ist und, abgesehen davon, die Ausbaumöglichkeiten beim BBI sowieso vorhanden sind, dann erinnert mich – als Westberliner, das werde ich nie vergessen – das irgendwie an 1988, als im DDR-Fernsehen ein Sprecher sagte: Die DDR ist weltweit führend im Pro-Kopf-Schweinefleischverbrauch, und das ZK hat beschlossen, dass es im Rindfleischverbrauch jetzt genauso werden soll. – Da habe ich mich gefragt: Was ist das für ein Wahnsinn? – Genau dieselbe Idiotie, die dahinter steckt, haben wir jetzt auch. Wir brauchen dieses Ding nicht. Es verpestet die Luft, es ist eine Gefährdung. Macht es dicht! – Danke!

Vorsitzender Dr. Thomas Flierl: Herr Wiesenbüttner!

Christian Wiesenhütter (IHK): Ganz kurz nur ein paar Zahlen. Erstens: Ich kann nur anregen, sich noch einmal eingehend mit dem Geschäftsflugverkehr und der Kapazität von BBI zu beschäftigen. Die Zahlen haben sich geändert, nämlich die in der Planfeststellung unterstellte Nachfrage, Seite 362 im Antrag der Planfeststellung. Danach sind für das Jahr 2020 27,1 Millionen Passagiere und 280 000 Flugbewegungen vorgesehen. Wir haben jetzt schon 250 000 Flugbewegungen. Es gibt den Beschluss von Leipzig, Begrenzung auf 360 000 Flugbewegungen, und es ist damit zu rechnen, dass wir diese Zahl bereits bei der Eröffnung von BBI erreichen. Dann wäre Stopp. Das können wir noch um 10 Prozent erhöhen, wenn wir dort die Allgemeine Luftfahrt mit einbeziehen. Insofern haben sich dort – Herr Groth, darüber ließe sich sicherlich juristisch auch streiten – durch die Verkehrszuwächse gerade der letzten Jahre doch Dinge entwickelt. Nach 2006 hat sich immerhin geändert, dass es so etwas wie das Volksbegehren gibt. Dieses – Herr Groth, da haben Sie recht – bestimmt nicht unmittelbar ein neues Planverfahren, aber meine Juristen haben aufgeschrieben, dass es sehr wohl die Möglichkeit gibt, politisch etwas zu ändern. Politisch bedingt ist die Schließung von Tempelhof 2008 und nicht 2011. Da gibt es überhaupt keine juristischen Fragen, das haben Sie selbst noch einmal betont. Insofern kann das Volksbegehren sehr wohl von Durchsetzungskraft sein. Das kann dann auch wieder eine politische Entscheidung verändern.

Was das neue Planverfahren dann angeht, gibt es zumindest – das haben wir heute auch wieder gehört – unterschiedliche Auffassungen. Bis 2011 gibt es keinerlei juristische Gründe, Tempelhof zu schließen. Insofern hat das Volksbegehren auch Sinn, denn es geht zunächst einmal um eine Offenhaltung bis 2011.

Vorsitzender Dr. Thomas Flierl: Als Letzter in der Runde Herr Peter – bitte schön!

Andreas Peter (Vorstandsvorsitzender ICAT): Ich möchte kurz noch etwas zur ICAT sagen. Die ICAT hat sich 1995 gegründet. Wir haben damals die wissenschaftliche Umfrage – wie Herr Liscutin es geschildert hat – bei der Bevölkerung gemacht, und wir haben nur die Bevölkerung befragt, die in der Verlängerung der Landebahnen in Tempelhof wohnt. Davon waren 50 Prozent für den Flughafen, weitere 30 Prozent fühlten sich nicht gestört, und es waren nur ca. 20 Prozent der Bevölkerung, die sich gegen den Flughafen ausgesprochen haben. Das spiegelt sich auch in unseren 1 300 Mitgliedern wider, die wir mittlerweile haben. Davon sind über 50 Prozent Mitglieder, die im Umfeld von Tempelhof wohnen und sich uns angeschlossen haben, weil sie sich als Anwohner von Tempelhof für den Flughafen aussprechen. Wenn wir mit unseren Mitgliedern reden, dann haben wir genau das Ergebnis, das hier angezweifelt wird. Sie sagen nämlich: Der Flugverkehr ist gar nicht das Störende, sondern zum großen Teil ist es der Fahrzeugverkehr, ob es der T-Damm ist oder die Hermannstraße. Dort sind die Straßenverkehre lauter als der Flugverkehr. – Das hat sich auch einmal in der Form manifestiert: Als ein gesetzlich vorgeschriebenes Lärm-Monitoring-System eingeführt werden sollte, um den Lärmschutz an Flughäfen zu überwachen, wurde festgestellt, dass man kaum Punkte fand, wo man den Lärm des Luftverkehrs messen konnte, weil der Straßenverkehr so laut war, dass er ständig den Lärm des Flugverkehrs überdeckt hat. Es sind also Punkte, wo zwar immer von Werten gesprochen wird, aber nie wissenschaftlich genau belegt wurde, wie viel Lärm, der beim Bürger ankommt, tatsächlich der Luftverkehr produziert und wie weit es der Straßenverkehr ist.

Ich möchte noch einmal auf das Thema von Herrn Wiesenhütter eingehen, denn das sind genau die Kapazitätsprobleme. Erstens – da sind wir uns, glaube ich, alle einig –: Wir wissen, dass bis 2011 eine zwingende Schließung von Tempelhof nicht notwendig wäre. Man hat es aber politisch so gewollt. Man baut in Tegel für 20 Millionen € ein neues Terminal, um dort Wachstum zu generieren, das teilweise in Tempelhof abgewickelt werden könnte, bzw. man hat es auch damit begründet, dass das Oberverwaltungsgericht bestimmt hat, dass der Flugverkehr von Tempelhof nach Tegel verlagert werden muss. Demzufolge musste man in Tegel bis zu 20 Millionen € investieren. Trotz dieser Investitionen wird es bis 2011 Engpässe geben, denn – das ist ein Thema, über das hier immer wieder nicht mit Sachkenntnis gesprochen wird – es gibt ganz unterschiedliche Flugzeuge. Es gibt Flugzeuge mit 2, 5, 50 und 100 Tonnen. Ein einmotoriges Flugzeug mit 2 Tonnen belegt ein Landeslot genauso wie ein 500-Tonnen-Flugzeug. Das heißt also: Die Kapazitäten pro Stunde sind begrenzt, aber sie sind nicht pro Flugzeug begrenzt. Ein kleines Flugzeug belastet einen Flughafen von der Kapazität her genauso wie ein großes. Deswegen sind die kleinen General-Aviation-Flugzeuge in Zukunft nicht erwünscht. Da möchte ich mich auf die General Aviation Privat, also die Privatflieger, die sowieso in Schönefeld in Zukunft nicht gewünscht werden, genauso wie auf die Business Aviation beziehen – das Beispiel München hat Herr Wiesenhütter schon dargestellt. Genau für dieses Klientel, diesen Luftverkehr, der in Berlin immerhin 17 Prozent der Flugbewegungen ausmacht, brauchen wir eine Entlastung in

BBI, denn wir haben gehört, dass BBI voraussichtlich 2011 oder kurz danach an seine Grenzen stoßen wird. – [Christian Gaebler (SPD): Dafür brauchen wir einen Verkehrsflughafen?] – Der Verkehrsflughafen ist eine Forderung, damit man auch kleine Regionalflugzeuge dort fliegen lassen kann. Wir haben zwar den Verkehrsflughafen in unserem Volksbegehren gefordert, weil das unsere Maximalforderung ist, wir sind aber nicht der Meinung – deswegen möchte ich mich dagegen auch verwehren –, dass wir da in Zukunft fünf Millionen Passagiere abfertigen wollen. Wir sagen freiwillig, dass wir den Flugverkehr auf 100-Sitzer, 50 Tonnen mit entsprechenden zeitlichen Begrenzungen einschränken lassen wollen, wie es auch jetzt schon ist. Wir haben aber den Verkehrsflughafen gefordert, weil das die Maximalforderung ist.

Das heißt: Wir wollen gern, wenn wir das Volksbegehren erfolgreich durchgezogen haben, mit Ihnen darüber diskutieren, welche Beschränkungen man einem Verkehrsflughafen auferlegen kann. Das heißt nicht, dass wir in Zukunft da fünf Millionen Passagiere abfertigen wollen. Das muss sich nachher aus dem Mix der Fluggesellschaften ergeben, die dort fliegen. Es wird immer gefragt: Wie soll das finanziert werden? – Es ist vollkommen richtig: Ein Flughafen mit 500 000 Passagieren kann nicht die Kosten tragen. Aber es gibt z. B. in London-City eine große Erfolgsgeschichte. Dort fliegt nur Business Aviation. Dort kostet aber die Landegebühr für einen Business-Jet ungefähr das Zehnfache dessen, was sie in Tempelhof kostet. D. h., die Business Aviation ist bereit, pro Landegebühr auch weitaus höhere Kosten zu tragen, wenn ein städtischer Flughafen offengehalten wird. D. h., wir sehen eine Möglichkeit – abgesehen davon, dass Langhammer und die Bahn bereit waren, das Kostenrisiko voll zu tragen –, mit einem Regionalverkehr, mit kleinen Turbopropflugzeugen bis 50 Tonnen und dem Business-Aviation-Verkehr die Kosten des Flughafens in Zukunft in einem privat genutzten Konzept zu deckeln. D. h., die Verluste, die dort immer wieder angesprochen werden, können gedeckt werden. Man muss sich nur hinsetzen und darüber reden.

Noch ein letzter Punkt – da möchte ich mich dem Kollegen von der CDU anschließen –: Geben Sie uns die Chance, in diesem Volksbegehren den Willen des Bürgers zu manifestieren! Sagen Sie nicht von vornherein, es sei unmöglich! Wir wissen selbst, dass es verschiedene Rechtsgutachten gibt, ob man es ändern kann oder nicht. Ich finde es unredlich, dem Bürger von vornherein zu sagen, dass wir etwas Unmögliches verlangen. Wir verlangen, dass der Flughafen als Verkehrsflughafen offen bleibt, und geben dann den Schwarzen Peter dem Senat, der Regierung, zurück und sagen: Jetzt müsst ihr sehen, wie ihr das umsetzt! – Ich kann nur an die Waldschlösschenbrücke in Dresden erinnern, wo es ein ähnliches Konzept gab und letztlich das Bundesverfassungsgericht darüber entscheiden musste. Ich befürchte, dass es auch hier dazu kommen wird, wenn wir unser Begehren gewinnen sollten. Aber ich denke, wir haben die Zeit bis 2011, wo es keine juristische Notwendigkeit gibt, vorzeitig zu schließen, und wo es auch nicht notwendig ist, eine Entwidmung vorzeitig durchzuziehen. Wir haben die Zeit bis 2011, dieses Verfahren rechtsstaatlich und sauber durchzuziehen und nach dem Ergebnis – je nachdem, ob wir die nötigen Stimmen und einen Volksentscheid gewinnen oder nicht – gemeinsam darüber zu diskutieren, wie man mit diesem Ergebnis umgeht. – Herr Liscutin wollte noch zwei Anmerkungen machen.

Vorsitzender Dr. Thomas Flierl: Bitte kurz wegen unserer noch ausstehenden Abstimmungsprozedur!

Bernhard Liscutin (Präsident ICAT): Ich möchte keinen Redebeitrag mehr bringen, sondern nur sachlich aufklären. – Frau Matuschek, der Begriff „Verkehrsflughafen“ ist sehr wohl definiert. Ein Verkehrsflughafen ist ein öffentlicher Flughafen – nicht mehr und nicht weniger. Was dann da geflogen wird, darüber entscheidet die Luftfahrtbehörde. Wir verlangen die Offenhaltung des Verkehrsflughafens Tempelhof, d. h. wir verlangen nichts anderes, als dass der Verkehrsflughafen Tempelhof als öffentlicher Flughafen bestehen bleibt. – Das ist der erste Punkt.

Der zweite Punkt ist die Wirtschaftlichkeit. Frau Matuschek, Sie sagten, der Markt habe sich von Tempelhof verabschiedet. Wir als Interessengemeinschaft und auch die Fluggesellschaften könnten Ihnen ein Kalendarium geben, beginnend am 1. Juni 1994, wo einer der Geschäftsführer der Flughafengesellschaften mit Herrn Jürgen Weber, damals Vorstandssprecher der Deutschen Lufthansa, vereinbart hat: Die Lufthansa zieht sich am 8. Januar 1995 mit ihrer Cityline komplett aus Tempelhof zurück. Dieses Kalendarium bis zum Jahr 2002 hat ein auffälliges Merkmal: Entweder haben sich Fluggesellschaften von Tempelhof verabschiedet, die Pleite gegangen sind wie die Conti oder die ihren Verkehr eingestellt haben wie die Tempelhof-Express. Ansonsten haben sich nur Fluggesellschaften vom Tempelhof verabschiedet – das können wir nachweisen –, die in irgendeiner Form eine Kooperation mit der Deutschen Lufthansa begonnen hatten und dann von der Deutschen Lufthansa – davon gehen wir aus, das ist sehr auffällig – spätestens nach einem halben Jahr

schen Lufthansa – davon gehen wir aus, das ist sehr auffällig – spätestens nach einem halben Jahr aufgefordert wurden, Tempelhof zu verlassen. Das fing an mit der Cityline am 8. Januar 1995, ging weiter – ich glaube – 1998, nachdem sich SAS der Star Airlines angeschlossen hatte, dann kam Croatia, dann kam Baltic. Alle Fluggesellschaften, die mal Tempelhof angeflogen haben und nach Tegel umgezogen sind, haben sich nicht vom Markt verabschiedet, sondern sind einem Kommando gefolgt. – Das nur zur Aufklärung. Dann zu den fünf Millionen Passagieren, und wie man den Flughafen rentabel betreiben kann: Es gibt seit Langem in den Schubladen der Berliner Flughafengesellschaft – damals auch noch der Berlin-Brandenburg Flughafen-Holding – eine Wirtschaftlichkeitsberechnung für den Luftverkehr in Tempelhof. In dieser steht klar und eindeutig: Ab 1,5 Millionen Passagieren kann der Flughafen wirtschaftlich betrieben werden.

Zum Schluss: Wir wollen keinen Flughafen behalten, der weiterhin subventioniert werden muss, weil z. B. die Gebäudeanlage nur zu 35 Prozent wirtschaftlich genutzt wird. Das sind zwei verschiedene Paar Schuhe. Der Luftverkehr kann rentabel betrieben werden, er muss rentabel betrieben werden, und wir können auch sagen, wie. – Danke schön!

Vorsitzender Dr. Thomas Flierl: Ich schließe damit mit herzlichem Dank an die Angehörten diese Anhörung und die Aussprache.

Wir kommen zur Behandlung der vorliegenden Anträge. Da ist zunächst der Antrag der Fraktion der SPD, der Linksfaktion und der Fraktion der Grünen Drucksache 16/0624 – Ablehnung der Zielsetzung des Volksbegehrens „Tempelhof bleibt Verkehrsflughafen“ – und der Änderungsantrag der CDU, der hier ausgelegt wurde mit der entgegengesetzten Zielrichtung, nämlich Zustimmung zur Zielsetzung des Volksbegehrens. Ich denke, dass in der Sache selbst hinreichend argumentiert wurde und wir zunächst über den Änderungsantrag abstimmen können. Wer diesem Änderungsantrag zustimmen möchte, den bitte ich um das Handzeichen. – Das sind die Fraktionen der CDU und der FDP. Wer spricht sich dagegen aus? – Das sind die übrigen drei Fraktionen.

Damit kommen wir zur Behandlung des Ursprungsantrags. Wer diesem Antrag der drei Fraktionen seine Zustimmung geben möchte, den bitte ich um das Handzeichen. – Das sind die drei einbringenden Fraktionen. Wer spricht sich dagegen aus? – Das sind FDP und CDU. Demzufolge kann sich niemand enthalten haben. Damit ist dieser Antrag angenommen.

Schließlich rufe ich den Antrag Drucksache 16/0297 auf. – Herr Reichardt weist zu Recht darauf hin, dass wir alle drei Anträge mit Dringlichkeit ausstatten sollten, um eine kompakte Debatte im nächsten Plenum zu haben. Ich sehe hier Zustimmung von allen Fraktionen. Dann wollen wir es für die drei jetzt zu behandelnden Anträge insgesamt auch so halten. – Drucksache 16/0297 ist der Antrag der FDP: „Gegen die Unvernunft und für den Erhalt des Flughafens Tempelhof“. Wer diesem Antrag seine Zustimmung geben möchte, den bitte ich um das Handzeichen. – Das sind die einbringende FDP und die Fraktion der CDU. Wer spricht sich dagegen aus? – Das sind die drei übrigen Fraktionen. Enthält sich jemand? – Das ist nicht der Fall. Dann ist das abgelehnt.

Ich rufe den Antrag der Fraktion der CDU Drucksache 16/0525 – „Landesverfassung achten, Ergebnis des Volksbegehrens zum Flughafen Tempelhof abwarten“ – auf. Wer diesem seine Zustimmung geben möchte, den bitte ich um das Handzeichen. – Das sind ebenfalls die antragstellende Fraktion der CDU und die FDP. Wer spricht sich dagegen aus? – Das sind die übrigen drei Fraktionen. Wir haben eben schon beschlossen, diese Anträge mit Dringlichkeit zu behandeln. Sie würden dann also auf die Tagesordnung der nächsten Plenarsitzung kommen. – Herr Reichardt weist mich darauf hin, dass wir unser Abstimmungsergebnis bei dem Antrag 16/0525 als Stellungnahme an den federführenden Rechtsausschuss adressieren werden. Insofern wird sich der Rechtsausschuss damit nochmals beschäftigen. – Vielen Dank, Herr Reichardt! – Herr Ueckert, bitte!

Rainer Ueckert (CDU): Ich bitte um beschleunigte Übersendung an den Rechtsausschuss, weil er am Mittwoch, also übermorgen, tagt. Vielleicht kriegen sie es hin, dass dann auch ein Ergebnis vorliegt, um es als Paket in der Plenarsitzung zu behandeln.

Vorsitzender Dr. Thomas Flierl: Gibt es da ein Problem? – Unsererseits nicht! Unsere Stellungnahme liegt ja vor.

Punkt 3 der Tagesordnung

Verschiedenes

Siehe Beschlussprotokoll.