V-30-001

Flughafen Tegel endgültig schließen – Plan B für den BER entwickeln – keinen Parallelbetrieb zulassen!

BÜNDNIS 90 DIE GRÜNEN

Außerordentliche Bundesdelegiertenkonferenz
26. - 27. Januar 2018, Hannover

Antragsteller*in: Thomas von Gizycki (Oberhavel KV)

Titel

Ändern in:
Kein Weiter so am BER

Änderungsantrag zu V-30

Von Zeile 1 bis 68:
~~Der Flughafen Berlin-Tegel ist ein Relikt aus der Zeit des Kalten Kriegs. Genehmigt von den Alliierten in den 1960er Jahren im eingemauerten Berlin. Ein Flughafen mitten in der Stadt, der heute niemals genehmigt würde. Seitdem donnern 300.000 Berlinerinnen und Berlinern täglich Flugzeuge über die Köpfe. In keiner Stadt in Deutschland sind mehr Menschen vom Fluglärm betroffen als in Berlin. Und es ist mehr als nur der Lärm. Flughäfen mitten in der Stadt stellen ein enormes Sicherheitsrisiko dar. Nicht nur durch mögliche Unfälle und Abstürze, auch der tägliche Transport von hunderten Tonnen Treibstoff quer durch die Stadt birgt enorme Risiken. Die Luft riecht noch Kilometer vom Flughafen entfernt nach Kerosin, ganze Kerosinnebel senken sich auf die Anwohner*innen und Pflanzen. Zudem ist der Flughafen für einen Großteil der Feinstaubbelastung in Berlins Norden und einen erheblichen Anteil der CO2-Emissionen Berlins verantwortlich. Flughäfen gehören nicht in die Mitte von Städten. Es war immer das Ziel von Bündnis 90/ Die Grünen, diesen antiquierten Unsinn zu beenden und Tegel schnellstmöglich zu schließen.~~

~~Die Belastung der Anwohner*innen hat zudem in den letzten Jahren enorm zugenommen. Während die Passagierzahlen an Großflughäfen wie Frankfurt stagnieren, sind die Zahlen in Berlin stark gestiegen – vor allem durch das Wachstum der Billigflieger. Das wollen wir nicht länger hinnehmen. Im Sinne einer ökologischen Verkehrspolitik, des Lärmschutzes und zur Erreichung der Klimaziele müssen wir für eine Verlagerung gerade des innerdeutschen Kurzstreckenverkehrs auf die Schiene sorgen. Der Boom auf der neue Zugverbindung von Berlin nach München zeigt: attraktive, schnelle Bahnverbindungen werden angenommen. So ist die Verlagerung auf die Bahn zu schaffen.~~

~~Der Flughafen Tegel ist nur noch offen aufgrund der schier unglaublichen Baukatastrophe am zukünftigen Hauptstadtflughafen BER. Und dieses Drama geht jetzt in eine erneute dreijährige Verlängerung. Seit mehr als zehn Jahren wird am Flughafen BER gebaut. Vor mehr als fünf Jahren sollte der Flughafen eigentlich eröffnen. Seitdem ist die Eröffnung des Flughafens weitere fünf Mal verschoben worden. Die Kosten sind von geplanten 2,5 Mrd. Euro auf derzeit mehr als 6,5 Mrd. Euro gestiegen. Am 15. Dezember 2017 hat der Aufsichtsrat des Flughafens einer erneuten Verschiebung der Eröffnung auf Herbst 2020 zugestimmt – mit kaum absehbaren finanziellen Folgekosten. Das bedeutet weitere drei Jahre Lärm, Dreck und Risiko für 300.000~~

~~Berlinerinnen und Berliner durch den Flughafen Tegel. BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN steht dafür, dass diese Zeit möglichst schnell endet und nicht noch länger dauert.~~

~~Tegel war für viele Berlinerinnen und Berliner jahrzehntelang das Tor zur Welt. Doch die Zeiten haben sich zum Glück geändert und Tegel soll zukünftig für neue Chancen für Berlin stehen. Das Stilllegen von City-Flughäfen bringt aufgrund der großen freiwerdenden Fläche riesige Potenziale für eine Stadt. Für Tegel gibt es einen breit diskutierten Plan zur Nachnutzung. Es sollen 10.000 dringend benötigte Wohnungen entstehen und eine Fachhochschule soll einen neuen Standort eröffnen und damit zum Zentrum des geplanten Forschungs- und Technologieparks werden, in dem vor allem Unternehmen, die grüne, urbane Technologien entwickeln und produzieren Platz finden sollen. All das benötigt die wachsende Stadt Berlin dringend.~~

~~Es wird Zeit, die Berlinerinnen und Berliner von Fluglärm und Risiken durch Tegel zu entlasten und die Potenziale der Nachnutzung für die Stadt zu heben. BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN setzen sich dafür ein, den BER schnellstmöglich zu Ende zu bauen, zu eröffnen und Tegel endgültig zu schließen. Aufgrund der erheblichen Unsicherheiten bei der Fertigstellung und der Bauabnahme des zentralen Terminals am BER folgen die GRÜNEN nicht blind den Versprechen der Geschäftsführung der Flughafengesellschaft, sondern wahren eine kritische Distanz zu dem Projekt. Es ist daher richtig mit einem Plan B auf das nicht endende Scheitern bei der Fertigstellung des BER zu reagieren, der greift, wenn erneut unerwartete Probleme auftreten. BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN setzen sich bei den jeweiligen Anteilseignern Bund, Brandenburg und Berlin dafür ein, umgehend einen Plan B zu entwickeln, der folgende Elemente enthält:~~

Fünf Verschiebungen, 6,5 Mrd. € mit Tendenz zu 8 oder 9 Mrd.€, 300.000 von Lärm betroffene BürgerInnen in und um Tegel, der schon längst geschlossen sein sollte, Korruption, Klagen, Pfusch am Bau und viele Lügen. Das ist ein kleiner Auszug des Gesamtversagens am BER. Es ist ein Versagen der politischen Protagonisten, die sich an diesem Flughafen verwirklichen wollten. Im Dezember 2017 wurde nunmehr ein neuer Eröffnungstermin für 2020 verkündet und gleich mit enormen Kostensteigerungen verbunden. Bis auf einen munteren Wechsel in der Geschäftsführer- und Aufsichtsratsvorsitzendenetage, hat sich aber nichts geändert. Die DNA des Flughafens existiert nach wie vor:
Die Firmen haben eine unerschöpfliche Geldquelle gefunden, die hunderte von Planer sichern sich durch eine Nichteröffnung ihre berufliche Existenz und die Gewerke vor Ort arbeiten immer noch nicht abgestimmt und Hand in Hand miteinander.
Deshalb Schluss damit! Wir als Bündnis 90 die Grünen müssen die Stimme der Vernunft sein! Den Versprechen der FBB-Akteure dürfen wir nicht länger Glauben schenken, da wir sonst Gefahr laufen, die nächste Nichteröffnung zu erleben, verbunden mit der Verschwendung von Milliarden von Steuergeldern!

Unsere Forderungen müssen deshalb sein:

- Schluss mit „Weiter so“! Wir glauben den Versprechungen des Aufsichtsrates und der FBB nicht mehr. Was hat sich an der Struktur der FBB seit dem Geschäftsführerwechsel 2017 so fundamental geändert, dass jetzt auf einmal alles funktionieren soll?
- Schluss mit „Betriebsgeheimnis“! Wir fordern die Gesellschafter, den Aufsichtsrat und die Geschäftsführung der FBB auf, transparent und lückenlos über das Baugeschehen, den

Baufortschritt, den Zeitplan und die Finanzsituation kontinuierlich in den Parlamenten bzw. Ausschüssen zu berichten. Die Steuerzahler haben ein Recht darauf.

• Das Scheitern beenden und eine konstruktive Lösung finden!

• Deshalb fordern wir:
Keine politischen Lösungen mehr! Gerade die Politik hat massiv zu dem Gesamtversagen des BER beigetragen. Wir benötigen die Installation eines von der FBB unabhängigen Expertengremiums, welches folgende Fragen klären soll:

1. ~~Festhalten an dem im Dezember 2017 verabschiedeten neuen Eröffnungsdatums für den BER - Herbst 2020.~~

2. ~~Kritische und kontinuierliche Begleitung des Baufortschritts durch Einrichten eines gemeinsamen parlamentarischen Kontrollausschusses mit Mitgliedern von Bundestag, Brandenburger Landtag und Berliner Abgeordnetenhaus. Setzen einer zentralen Prüfmarke im Sommer/Herbst 2018, zur Überprüfung, ob bis dahin die Bauarbeiten im Zeitplan erfolgt sind.~~

• Wie könnte eine Interimslösung für den Luftverkehrsstandort Berlin/Schönefeld, in welchem das Fluggastterminal für die Abfertigung ausgeklammert ist, aussehen? Wir wollen nicht auf die nächste Verschiebung warten!

3. ~~Umgehende Entwicklung eines Konzepts zur Eröffnung des BER mit provisorischen Ergänzungsbauten im Herbst 2020.~~

4. ~~Sollten die jetzt geplanten Baufortschritte am BER bis Sommer/ Herbst 2018 wieder nicht erreicht werden, setzen wir uns dafür ein, dass am BER ausreichend groß dimensionierte provisorische Leichtbauten errichtet werden, um den Flugbetrieb von Tegel dort vollständig aufnehmen und wie beabsichtigt im Herbst 2020 vollständig an den BER verlagern zu können.~~

• Welche kurz-, mittel- und langfristigen Anforderungen im nationalen und internationalen Vergleich (insbesondere Kapazität) werden an diesen Standort gestellt?

5. ~~Eine Teilverlagerung und einen damit einhergehenden Parallelbetrieb von Tegel und BER lehnen wir ab. Das gilt auch, wenn der Parallelbetrieb nur als Zwischenlösung geplant wird, da diese, einmal eingerichtet, ein großes Risiko birgt zur Dauerlösung auf Kosten der 300.000 lärmgeplagten Anwohner*innen zu werden.~~

• Kann das Fluggastterminal bzw. der Flughafen insgesamt diesen Anforderungen gerecht werden und wenn ja, wie? Sind diese im Kontext zu der Stadtnähe des Flughafens sinnvoll und verträglich? Falls nein, welche Alternativen/Lösungen z.B. bzgl der Kapazität (Billigairlines) gäbe es?

Begründung

Begründung der Eilbedürftigkeit:

Die erneute Verschiebung des Eröffnungstermins des BER auf den Herbst 2020 erfolgte erst am 15. Dezember 2017 am frühen Abend. Daher war eine vorherige Antragseinbringung zum regulären Antragsschluss nicht möglich.

Aufgrund der erneuten Verschiebung entsteht ein neuer enormer Finanzbedarf für die Flughafengesellschaft von bis zu einer Mrd. Euro. Bis 2030 werden weitere 2,3 Mrd. EUR für den Ausbau fällig! Die Anteilseigner Bund, Brandenburg und Berlin werden kurzfristig zu entscheiden haben, wie sie mit diesem Finanzbedarf umgehen. Der Beschluss ist daher kurzfristig sinnvoll, um die politische Diskussion mitzugestalten. Ein Warten auf die nächste BDK wäre zu spät.

Begründung des Antrages:

Die Tatsache, dass der Flughafen Berlin Schönefeld inzwischen das fünfmal verschoben werden musste führt zu folgenden virulenten Problemen:

1. Die Verschiebung zieht automatisch Folgekosten in Milliardenhöhe nach sich. Außerdem wurden weitere Kosten von über zwei Milliarden € für Ausbauten am BER innerhalb der nächsten zehn Jahre in diesem Zusammenhang bekannt. Ob, wie in der Vergangenheit immer wieder geschehen, sich die Kosten nicht noch weiter nach oben bewegen, wissen wir nicht, gilt es aber zu befürchten.
   Das heißt, es stehen Finanzentscheidungen im Raum, die fast genauso hoch sind, wie die bisherigen Investitionen! Da durch die Befragung der Protagonisten im Flughafen und der Personen im Umfeld deutlich wird, dass auch dieser Eröffnungstermin nicht zu schaffen sein wird, müssen wir als Partei, die für Transparenz, Glaubwürdigkeit und einem Stopp von Steuerverschwendung steht, die Reißleine ziehen!
2. Wenn wir die Reißleine ziehen, müssen wir aber auch dafür sorgen, dass eine Interimslösung gefunden wird, die zumindest bis zur vollständigen Eröffnung des Flughafens eine Lösung aufzeigt, in welcher schon jetzt der Flughafen Tegel so weit wie möglich „runter gefahren wird“ und der Flugbetrieb trotzdem weiter fortgeführt werden kann, bis hin zur endgültigen und notwendigen Schließung Tegels. Wir laufen gerade schnurstracks in die „Lärmschutzfalle Tegel“, die durch den Umstand der Verschiebung eine neue Qualität bekommen hat. Auch hier könnten unkalkulierbar hohe Kosten auf uns, bzw. die Steuerzahler zukommen. Während dieser Interimsphase muss das gesamte Flughafenprojekt auf den Prüfstand gestellt werden: Organisationsstruktur der FBB, Gesamtfinanzierung des Projektes, Anforderungen an den Standort kurz-, mittel- und langfristig, Überprüfung des Fluggastterminals in Bezug auf den Fertigstellungsgrad, der Frage, ob die künftigen Anforderungen dort auch abgebildet werden können, welche Schritte für die Erfüllung der künftigen Anforderungen eingeleitet werden müssen und ob sie an diesem Flughafenstandort überhaupt dargestellt werden können. Unabhängig davon müssen wir uns auch als Partei fragen, welche Kapazitäten wir dort an diesem stadtnahen Standort sehen.
3. Die Dringlichkeit und der Antrag selbst ergeben sich auch aus dem Umstand heraus, dass inzwischen Bündnis 90 die Grünen in Berlin in der Regierungsverantwortung stehen und Entscheidungen treffen müssen. Wir als Partei können und sollten sie hier bei der Entscheidungsfindung unterstützen.

weitere Antragsteller*innen

Marc Urbatsch (Berlin-Mitte KV); Axel Vogel (Barnim KV); Bettina Jarasch (Berlin-Pankow KV); Tilo Fuchs (Berlin-Mitte KV); Susanne Mertens (Berlin-Steglitz/Zehlendorf KV); Clemens Rostock (Oder-Spree KV); Sigrid Bösel (Oberhavel KV); Gerhard Kalinka (Teltow-Fläming KV); Hagen Bliesath (Oberhavel KV); Irmgard Franke-Dressler (Berlin-Steglitz/Zehlendorf KV); Bodo Byszio (Berlin-Spandau KV); Hans-Michael Fürst (Dahme-Spreewald KV); Philipp Kretzschmar (Berlin-Spandau KV); Christian Kokot (Berlin-Spandau KV); Christine Schütz (Dahme-Spreewald KV); Andreas Rieger (Dahme-Spreewald KV); Henning Bublitz (Berlin-Mitte KV); André Schlink (Oberhavel KV); Werner Wolff (Dahme-Spreewald KV); Toni Hofreiter (München-Land KV)