

**PROF. DR. IUR. ELMAR M. GIEMULLA**

SCHOPENHAUERSTR. 51 \* 14129 BERLIN

TEL.: (+49 30) 22 67 93 00 \* FAX: (+49 30) 22 67 93 01

MOBIL: (+49 171) 835 14 59 \* E-MAIL: [GIEMULLA@GIEMULLA.COM](mailto:GIEMULLA@GIEMULLA.COM)

## **Tegel offen halten**

Deutscher Bundestag

58. Sitzung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur

11. Dezember 2019

## **Stellungnahme**

Nach dem Planfeststellungsbeschluss von 2004 (S. 334) ist BER für 30 Mio Pax/a ausgelegt.

Bereits vor der für Oktober 2020 geplanten Eröffnung von BER (und der unmittelbar nachfolgenden Schließung von TXL) ist die dort verfügbare Kapazität von 30 Mio. allerdings deutlich überdehnt: Für das Jahr 2020 geht man bereits von 37 Mio Pax/a aus. Für die Zeit danach rechnet auch der Flughafenbetreiber FFB mit einem weiteren Anstieg der Nachfrage. Sein „Masterplan 2040“ legt eine Steigerung auf 48 Mio. Pax/a innerhalb der nächsten zehn Jahre und 55 Mio. innerhalb der nächsten 20 Jahre zugrunde.

Selbst wenn es dem Betreiber durch ein „Ausquetschen“ der Abfertigungskapazitäten noch gelingen sollte, bei Eröffnung von BER sämtliche Passagiere dort abzufertigen, so wird sich diese angespannte Situation in den darauf folgenden Jahren trotz der vorgesehenen Inbetriebnahme von T2 vorhersehbar (und geradezu vorausgeplant) noch verschärfen. Darauf zu setzen, dass man den Masterplan 2040 zeitgerecht und parallel zur Steigerung des Luftverkehrsbedarfs umsetzen wird, ist allein angesichts der Verzögerungshistorie des BER ausgesprochen riskant. Die Annahme, für diese immensen Ausbauvorhaben werde kein Planfeststellungsbeschluss benötigt, bestätigt auf eine geradezu erschreckende Weise, dass die Tradition, die Augen vor offensichtlichen Problemen zu verschließen, auch künftig fortgeführt werden soll.

Die Eröffnung von BER ist angesichts dessen der denkbar ungünstigste Zeitpunkt für die Schließung von TXL. Es ist absehbar, dass ein Teil des Luftverkehrsbedarfs in der Region nicht gedeckt werden kann. Dies steht in deutlichem Widerspruch zum Z1 des LEP FS BB von 2006, nach dem TXL erst geschlossen werden darf, wenn die „Kapazitätserweiterung am Standort Schönefeld“ den nationalen und internationalen Luftverkehrsbedarf deckt. Die Schließungsverfügung für TXL von 2004 ist einseitig auf die S/L-Bahnen fokussiert und muss entsprechend angepasst werden.

**Fazit: TXL muss solange offengehalten bleiben, wie der nationale und internationale Luftverkehrsbedarf in der Region Berlin/Brandenburg nicht vollständig durch BER abgedeckt werden kann.**