

Vorsitzender: Herr Teschner-Steinhardt
Leiter des Umwelt- und Naturschutzamtes des Bezirksamtes Neukölln von Berlin
12040 Berlin
Tel.: (030) 90239-3600

Stellvertreterin: Frau Dr. Bone-Winkel
Bundesvereinigung gegen Fluglärm e.V.
Lückhoffstr. 29
14129 Berlin
Tel.: (030) 4010 2110

An die Leiterin Sekretariat PA 15
Ausschuss für Verkehr und digitale
Infrastruktur des Deutschen Bundestages

Nur per e-mail

Geschäftsstelle: Frau Busche
Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz
413
Zimmer
Telefon (030) 9025 1230
Fax (030) 9025 1679
intern (925)

Datum 6. Dezember 2019

Stellungnahme anlässlich der öffentlichen Anhörung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur des Deutschen Bundestages am 11.12.2019

Sehr geehrter Damen und Herren,

ich bedanke mich für Ihre Einladung und Gelegenheit zur Anhörung und darf Ihnen wunschgemäß meine Stellungnahme zu kommen lassen.

Der Absicht der Drucksache 19/13101, den in die Jahre gekommenen Flughafen Tegel offenzuhalten, wird von der zuständigen Fluglärmenschutzkommission für den Internationalen Verkehrsflughafen Berlin-Tegel (TXL) mit Nachdruck weiterhin abgelehnt. So hat sich dieses Expertengremium nach Luftverkehrsgesetz schon seit über einem Jahrzehnt intensiv damit auseinandergesetzt und sich wiederholt mit seinen Stellungnahmen unter anderem vom 27.02.2004, 02.11.2005 und 28.02.2012 mit der Zustimmung zur Schließung positioniert. Letztmalig wurde in der Sitzung der Kommission am 12.01.2017 das Thema Schließung des Flughafens Tegel im Zusammenhang mit dem seinerzeit offenen Eröffnungstermin des BER und des von der Berliner FDP initiierten Volksbegehrens zur Offenhaltung TXLs beraten.

Der Bescheid über die Entlassung der Anlagen und Flächen des Flughafens Berlin-Tegel aus der luftverkehrsrechtlichen Zweckbestimmung (Aufhebung der Planfeststellung) vom 02.02.2006 ist rechtskräftig und entspricht nach wie vor auch den Zielen einer nachhaltigen Lärminderung für das Bundesland Berlin. Die nach der letzten Berliner Abgeordnetenhauswahl im vergangenen Herbst gebildete rot-rot-grüne Landesregierung hat in ihrer Koalitionsvereinbarung festgehalten, dass der Flughafen Tegel u.a. „im Interesse der Lärmentlastung breiter Bevölkerungsschichten und wegen der Auflagen in der Planfeststellung des BER“ geschlossen werde (*und dies im Zusammenhang mit dem Abschluss des Volksbegehrens zur Offenhaltung von TXL noch einmal bekräftigt*).

Die derzeitige Entwicklung der Passagierzahlen in Berlin-Tegel, TXL von 22.000.430 im Jahre 2018 auf ein erwartetes Passagieraufkommen von 24.400.000, stellt eine Steigerung um 10,8 % gegenüber dem Vorjahr dar, die an einen reibungslosen logistischen Ablauf vor Ort in TXL höchste Anforderungen an alle Beteiligten stellt. Mit 181.888 gewerblichen Flugbewegungen im

Jahre 2018 ist in etwa der Stand mit 185.500 Starts und Landungen im Jahr 2016 nach dem Ausscheiden von Air Berlin erneut erreicht und für Ende des Jahres 2019 wird mit einem Wachstum von 7,1 % gegenüber 2018 gerechnet. Dies führt über Teilen der Stadt Berlin zu mindestens 240.000 Fluglärmbeeinträchtigten. Darunter sind 30.000 Bürgerinnen schwerst Belastete, bis in die Nacht hinein. Dies wird besonders deutlich durch die nach wie vor offensichtlich nicht vermeidbaren steigenden Bewegungszahlen (Verspätungen) in der Zeit der Nachtflugbeschränkung zwischen 22 Uhr bis 0 Uhr - mit 9.291 gewerbliche Linien- und Gelegenheitsverkehre im Jahre 2018. Dabei hat alleine eine Airline in diesem Jahr einen Anteil von ca. 36 % am gesamten Aufkommen.

Umlauf- und Netzwerkplanungen sind komplex und aufgrund externer Variablen wie z.B. Wetter, Flugsicherungsbeschränkungen, Verkehrsdichte, Terminalkapazitäten etc. stör anfällig, sodass Verspätungen nie ausgeschlossen werden können und letztlich systemimmanent sind und Potenzierungseffekte besitzen. Ein bis an die Grenzen ausgelasteter Flughafen wie TXL, erschwert jedoch ein gegensteuern.

Selbst die auf Grund der erneuten Verschiebung der BER-Eröffnung notwendige Neufestsetzung der Lärmschutzbereiche für den Verkehrsflughafen Berlin-Tegel bis zum 31.12.2019 nach dem Fluglärmgesetz, wird dies für die meisten Lärmbetroffenen keine wesentliche Entlastung bedeuten, da die Umsetzung von ggf. Lärmschutzmaßnahmen an längere Fristen gebunden ist. Auf Grundlage des erstellten Datenerfassungssystems DES TXL2025 und den berücksichtigten faktisch geflogenen Strecken ergeben sich weiterhin mindestens 11 Korridore mit z.T. erheblichen lärmbelasteten Flugbewegungen über Berlin.

Die Ausgangslage für einen weiteren dauerhaften Betrieb ist angesichts der vorliegenden Genehmigungsvoraussetzung ungünstig, welche mit der der Gestattung der Südbahn des BER in voller Länge nach sechs Monaten erlischt. Derzeit ist sie an den Status quo gebunden, da es sich

1. bei der luftrechtlichen Genehmigung und Planfeststellung um eine fiktive handelt, die alliiertes Recht (in Berlin West) nach dem sechsten Überleitungsgesetz im Sinne der §§ 6 bis 10 LuftVG als rechtskräftig im Plan festgestellt,
2. Anlage und Betrieb von TXL seit Übergabe durch die Alliierten und Überleitung in Bundesdeutsches Recht unwesentlich verändert fortbesteht,
3. Planfeststellung und Betriebsgenehmigung unverändert blieben und
4. Einschränkungen des Nachtflugverkehrs den (fiktiv) genehmigten Betriebsregelungen zuzurechnen sind und daher
5. in TXL bis dato unverändert im Luftfahrthandbuch Deutschland (AIP) veröffentlicht sind.

Schon allein aus diesem Grunde hat TXL als Stadtflughafen ohne Möglichkeit auf Planergänzungen oder Planerweiterung - d.h. auf dringende Modernisierung und Erweiterung - langfristig auch keine Zukunft, genauso wie aus Gründen der Umweltgerechtigkeit. Für eine gewünschte Kapazitätserweiterung des BER steht TXL daher auch mittelfristig nicht zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

gez.
Teschner-Steinhardt
Der Vorsitzende