Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr
und digitale Infrastruktur
Ausschussdrucksache
19(15)295-F
Stellungnahme zur 59. Sitzung -
Öffentl. Anhörung am 11.12.2019

FLUGHAFENVERBAND ADV

ADV-Stellungnahme:

Öffentliche Anhörung im Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages am 11. Dezember 2019 zu den Anträgen der Fraktion der FDP "Tegel offen halten – für Berlin und für Deutschland" (BT-Drucksache 19/13101) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN "Die Zukunft von Berlin TXL – The Urban Tech Republic" (BT-Drucksache 19/14826)

ADV-Position

Der Flughafenverband ADV unterstützt den Konsensbeschluss von Bund, dem Land Berlin und dem Land Brandenburg als Gesellschafter der Berliner Flughafengesellschaft (FBB) zum Single-Airport Konzept. Danach soll der Luftverkehr in der Region Berlin-Brandenburg ausschließlich auf einen Flughafenstandort konzentriert werden. Dies ist der Ende Oktober 2020 eröffnende Flughafen Berlin Brandenburg „Willy Brandt“ (BER). Insofern ist der Flughafen Tegel (TXL) entsprechend der Genehmigungslage für die Eröffnung des BER sechs Monate nach Inbetriebnahme des Terminals und der Südbahn des BER zu schließen. Die Angaben und Kalkulationen der FBB zur Bewältigung des prognostizierten Passagierwachstums am BER sind plausibel. Dies begründet sich damit, dass die geplante und zum Teil bereits begonnene Terminalkapazitätserweiterung am BER im Rahmen des Masterplans 2040 sowie der damit verbundene Weiterbetrieb der Terminalinfrastruktur des heutigen Flughafen Schönefeld auch in Zukunft sowohl terminalseitig als auch bzgl. der Bahnkapazität ausreichend Kapazität für einen wachsenden Flughafen bereitstellt.

I. Ausgangslage

In Berlin ist eine kontroverse Debatte darüber im Gange, ob es nicht zielführender für den Luftverkehrsstandort Berlin/Brandenburg wäre, den Flughafen TXL über den Eröffnungstermin des BER hinaus weiter zu betreiben. Um dieses Ziel zu erreichen oder auch zu verhindern, wurden eine Vielzahl juristischer Gutachten angefertigt und eine Volksbefragung der Berliner Bevölkerung zur Offenhaltung von TXL durchgeführt. Bei dem Volksentscheid vom 24. September 2017 hat eine Mehrheit der Bevölkerung in Berlin für eine Offenhaltung von TXL gestimmt. Der Entscheid ist rechtlich nicht bindend.

II. Betrachtung der Sachlage und Positionierung

Bei der Durchsicht der unterschiedlichen Rechtsgutachten ist festzustellen, dass nahezu sämtliche Gutachten davon ausgehen, dass TXL grundsätzlich über die bisher genehmigten sechs Monate nach Eröffnung des BER hinaus geöffnet bleiben kann. Allerdings schließen sich an eine derart gelagerte Entscheidung unterschiedliche Risikobewertungen an:

Ein wichtigstes Entscheidungskriterium für eine verlängerte Offenhaltung von TXL, ist ein einheitlicher, politischer Wille, der Gesellschafter der FBB. Insbesondere müssten sich die Länder Berlin und Brandenburg auf neue landesplanerische Grundlagen einigen. Eine Einigung der Länder Berlin und Brandenburg erscheint hier kurzfristig wenig realistisch.

Ein weiteres wichtiges Argument im Rahmen der Abwägung für einen Widerruf des Widerrufs der Betriebsgenehmigung von TXL stellt ein tatsächlicher Kapazitätsengpass, wie er in der BT-Drucksache 19/13101 der FDP-Bundestagsfraktion beschrieben wird, dar. Die vorgetragene Begründung

ist jedoch nicht schlüssig. Die von der FBB im Masterplan 2040 für den BER dargelegten Erweiterungsmaßnahmen unter Einbeziehung der Nutzung von Schönefeld-Alt, stellen bei Umsetzung der Planung ausreichend Kapazität bereit.

Ebenfalls sei auch auf das erhebliche finanzielle Risiko für die Gesellschafter der FBB bei einem Weiterbetrieb von TXL hingewiesen. Am Flughafen TXL besteht ein großer Investitionsstau aufgrund der Tatsache, dass die FBB in Erwartung der Eröffnung des BER nur absolut notwendige Investitionen am Standort in den vergangenen Jahren getätigt hat. Die Ertüchtigung des gesamten Flughafens wird durch die FBB auf circa 1 Milliarde Euro geschätzt. In Hinblick auf die stetig steigenden Baupreise ist dieser Betrag eher noch höher einzuschätzen. Dazu kämen Kosten für den Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm. Nach den Maßgaben des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (FlugLärmG) hat die Berliner Flughafengesellschaft im Jahr 2016 eine überschlägige Kostenschätzung vorgenommen und ist zu dem Ergebnis gelangt, dass sich die Kosten für Schallschutzmaßnahmen auf rund 400 Millionen Euro belaufen würden. Es ist zu erwarten, dass vor der Öffentlichkeit weitere anfallende Kosten in Höhe von circa 1,4 Milliarden Euro zu den bereits erheblich gestiegenen Baukosten für den BER nur sehr schwer zu vertreten sein werden.

Abschließend würde eine Modifizierung des Konsensbeschlusses, weg vom „Single Airport Konzept“ und hin zu zwei Flughäfen in Hinblick auf die gesellschaftliche Akzeptanz von großen und bedeutenden Infrastrukturprojekten, negative Auswirkungen haben. Als Vorhabenträger drängen auch die Flughäfen gegenüber der Politik stets auf Planungssicherheit, Bestandskraft und Verlässlichkeit. Würde die 1996 getroffene Entscheidung, welche für die Öffentlichkeit seit 23 Jahren Bestand hat, revidiert, verhielte sich die FBB genau entgegengesetzt zu den Forderungen der Industrie. Infolgedessen könnte der in Berlin und Brandenburg auf Bevölkerungsseite bestehende Konsens bzgl. der Schließung von TXL und der Eröffnung des BER ausgehöhlt werden.

III. Schlussfolgerung und Fazit

Nach Betrachtung der in Rede stehenden Argumente stellt sich die ADV hinter die bestehende Beschlusslage zur Schließung von TXL. Auch wenn juristisch grundsätzlich Möglichkeiten bestehen, die bestehende Genehmigungslage zu ändern, erscheinen die damit einhergehenden Risiken als zu hoch:

1. TXL könnte zu einer weiteren Kostenfalle werden.
2. Rechtlich besteht die Gefahr, dass am Ende ein neues Genehmigungsverfahren zur Offenhaltung von TXL vor Gericht keinen Bestand haben könnte. Ein unmittelbarer Handlungszwang in Hinblick auf mögliche Kapazitätsprobleme am BER besteht nicht, daher kann von einer parallelen Offenhaltung Tegels abgesehen werden.
3. Eine Änderung der Flughafenplanung in der Region Berlin/Brandenburg könnte zu einem weiteren Verlust an Glaubwürdigkeit und Verlässlichkeit in der Flughafenbranche führen. Flughäfen wollen verlässliche Partner sein. Auch wenn die Berliner Bevölkerung mit 56 Prozent für eine Offenhaltung von TXL gestimmt hat, ist die ADV der Auffassung, dass die Erwartungen der fast 300.000 Lärmbetroffenen im An- und Abflugbereich von TXL nicht enttäuscht werden sollten.