



Redigiertes Wortprotokoll der 59. Sitzung

Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur

Berlin, den 11. Dezember 2019, 11:00 Uhr
10557 Berlin, Konrad-Adenauer-Straße 1
Paul-Löbe-Haus
Raum E 600

Vorsitz: Cem Özdemir, MdB

Tagesordnung - Öffentliche Anhörung

Einziger Tagesordnungspunkt Seite 4

- a) Antrag der Abgeordneten Christoph Meyer, Daniela Kluckert, Bernd Reuther, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP

Tegel offen halten – Für Berlin und für Deutschland

BT-Drucksache 19/13101

Federführend:

Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur

Mitberatend:

Ausschuss für Tourismus
Haushaltsausschuss

Berichterstatter/in:

Abg. Kirsten Lüthmann [SPD]

- b) Antrag der Abgeordneten Stefan Gelbhaar, Daniela Wagner, Christian Kühn (Tübingen), weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Die Zukunft von Berlin TXL – The Urban Tech Republic

BT-Drucksache 19/14826

Federführend:

Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur

Mitberatend:

Ausschuss für Bau, Wohnen, Stadtentwicklung und Kommunen

Berichterstatter/in:

Abg. Kirsten Lüthmann [SPD]

Anlagen

Seite 26

Stellungnahmen A-Drs. 19(15)295-A-F

**Mitglieder des Ausschusses**

	Ordentliche Mitglieder	Stellvertretende Mitglieder
CDU/CSU	Behrens (Börde), Manfred Bellmann, Veronika Donth, Michael Holmeier, Karl Jarzombek, Thomas Oßner, Florian Ploß, Dr. Christoph Pols, Eckhard Rainer, Alois Schnieder, Patrick Schreiner, Felix Sendker, Reinhold Simon, Björn Storjohann, Gero Uhl, Markus	Damerow, Astrid Erndl, Thomas Koeppen, Jens Lange, Ulrich Lips, Patricia Möring, Karsten Müller (Braunschweig), Carsten Rehberg, Eckhardt Riebsamen, Lothar Schweiger, Torsten Stracke, Stephan Tebroke, Dr. Hermann-Josef Vogel (Kleinsaara), Volkmar Wegner, Kai Whittaker, Kai
SPD	Burkert, Martin Herzog, Gustav Klare, Arno Korkmaz-Emre, Elvan Lühmann, Kirsten Müller (Chemnitz), Detlef Schiefner, Udo Schmidt, Uwe Stein, Mathias	Bartol, Sören De Ridder, Dr. Daniela Hartmann, Sebastian Hitschler, Thomas Nissen, Ulli Rimkus, Andreas Rützel, Bernd Schmid, Dr. Nils
AfD	Büttner, Matthias Holm, Leif-Erik Magnitz, Frank Mrosek, Andreas Spaniel, Dr. Dirk Wiehle, Wolfgang	Bernhard, Marc Ehrhorn, Thomas Komning, Enrico Kraft, Dr. Rainer Schulz, Uwe Wildberg, Dr. Heiko
FDP	Herbst, Torsten Jung, Dr. Christian Kluckert, Daniela Luksic, Oliver Reuther, Bernd	Hessel, Katja Hocker, Dr. Gero Clemens Müller, Alexander Sauter, Christian Sitta, Frank
DIE LINKE.	Cezanne, Jörg Leidig, Sabine Remmers, Ingrid Wagner, Andreas	Domscheit-Berg, Anke Lenkert, Ralph Lutze, Thomas Zimmermann, Pia
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	Gastel, Matthias Gelbhaar, Stefan Kühn (Dresden), Stephan Wagner, Daniela	Krischer, Oliver Nestle, Dr. Ingrid Özdemir, Cem Tressel, Markus



Liste der Sachverständigen

Ralph Beisel

Hauptgeschäftsführer Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV)

Prof. Dr. Philipp Bouteiller

Geschäftsführer der Tegel Projekt GmbH

Klaus Dietrich

Bürgerinitiative „Tegel endlich schließen“

Dieter Faulenbach da Costa

fdc Airport Consulting

Prof. Dr. jur. Elmar Giemulla

Honorarprofessor für Luftverkehrsrecht (TU Berlin), Professor für Verwaltungsrecht (HS Bund), Adjunct Professor für Luftrecht und Luftsicherheitsrecht (Embry-Riddle Aeronautical University)

Jürgen Kipp

Rechtsanwalt, Präsident des Oberverwaltungsgerichts Berlin-Brandenburg a.D.

Prof. Dr.-Ing. Engelbert Lütke-Daldrup

Vorsitzender der Geschäftsführung der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB)

Rainer Teschner-Steinhardt

Bezirksamt Neukölln von Berlin, Leiter des Umwelt- und Naturschutzamtes

Prof. Dr.-Ing. Werner Ullmann

Präsident der Beuth Hochschule für Technik Berlin



Tagesordnungspunkt 1

a) Antrag der Abgeordneten Christoph Meyer, Daniela Kluckert, Bernd Reuther, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP

Tegel offen halten – Für Berlin und für Deutschland

BT-Drucksache 19/13101

b) Antrag der Abgeordneten Stefan Gelbhaar, Daniela Wagner, Christian Kühn (Tübingen), weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Die Zukunft von Berlin TXL – The Urban Tech Republic

BT-Drucksache 19/14826

Vorsitzender: Liebe Kolleginnen und Kollegen, meine Damen und Herren, ich begrüße Sie ganz herzlich zur 59. Sitzung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur, der öffentlichen Anhörung zu den nachfolgenden Anträgen: 1. Antrag der Abgeordneten Christoph Meyer, Daniela Kluckert, Bernd Reuther, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP „Tegel offen halten – Für Berlin und für Deutschland“ auf Bundestagsdrucksache 19/13101 und 2. Antrag der Abgeordneten Stefan Gelbhaar, Daniela Wagner, Christian Kühn, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN „Die Zukunft von Berlin TXL – The Urban Tech Republic“ auf Bundestagsdrucksache 19/14826.

Zu unserer öffentlichen Anhörung darf ich auch die zahlreich erschienenen Gäste auf der Tribüne begrüßen. Ich möchte an dieser Stelle klar stellen, dass es sich hier um eine öffentliche Anhörung handelt, das heißt zwar, dass Zuschauerinnen und Zuschauer auf der Besuchertribüne der Sitzung beiwohnen können, allerdings heißt es nicht, dass sie aktiv an ihr teilnehmen dürfen. Es versteht sich daher, glaube ich, von selbst, dass Bekundungen jedweder Art, wie Zwischenrufe, Beifall oder dergleichen, von der Besuchertribüne aus bitte nicht stattfinden. Andernfalls müsste ich als Sitzungsleiter einen Saalverweis aussprechen.

Außerdem begrüße ich natürlich ganz herzlich unsere Sachverständigen, die zu dieser Anhörung eingeladen wurden und möchte Sie kurz vorstellen: Herrn Ralph Beisel, Hauptgeschäftsführer der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen

(ADV), Prof. Dr. Philipp Bouteiller, Geschäftsführer der Tegel Projekt GmbH, Herrn Klaus Dietrich von der Bürgerinitiative „Tegel endlich schließen“, Herrn Dieter Faulenbach da Costa von der fdc-Airport-Consulting, Prof. Dr. jur. Elmar Giemulla, Honorarprofessor für Luftverkehrsrecht an der TU Berlin, emeritierter Professor für Verwaltungsrecht an der Hochschule des Bundes und außerordentlicher Professor für Luft- und Luftsicherheitsrecht an der Embry-Riddle Aeronautical University Daytona Beach, Herrn Jürgen Kipp, Rechtsanwalt und bis 2011 Präsident des Obergerichtes Berlin-Brandenburg, Prof. Dr.-Ing. Engelbert Lütke-Daldrup, Vorsitzender der Geschäftsführung der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Herrn Rainer Teschner-Steinhardt, Leiter des Umwelt- und Naturschutz-Amtes im Bezirksamt Berlin-Neukölln und in dieser Funktion auch Vorsitzender der Fluglärmschutz-Kommission für den Flughafen Berlin-Tegel sowie Prof. Dr.-Ing. Werner Ullmann. Er ist Präsident der Beuth Hochschule für Technik Berlin und lehrt dort im Fachgebiet Betriebswirtschaftslehre / Logistik. Ich möchte den Sachverständigen, die schriftliche Stellungnahmen eingereicht haben, dafür herzlich danken. Diese wurden als Ausschussdrucksache 19(15)295 verteilt, liegen heute hier aus und sind auf der Internetseite des Bundestages abrufbar. Kurz ein paar Hinweise zum Verfahren: Wir haben uns darauf verständigt, dass es keine Eingangsstatements der Sachverständigen geben soll. Die Anhörung gliedert sich in Frage- und Antwortrunden. In jeder Fragerunde können die Ausschussmitglieder, die sich zu Wort melden, bis zu zwei Fragen stellen. Die Fragesteller können außerdem in einer Fragerunde höchstens zwei Sachverständige befragen. Vereinbarungsgemäß bitte ich die Fragesteller, sich auf eine Redezeit von drei Minuten zu beschränken. Als Hilfestellung wird die abgelaufene Zeit auf den Monitoren in der Deckenampel angezeigt. Nach der Fragerunde schließt sich die Antwortrunde der Sachverständigen an. Ich bitte Sie, sehr verehrte Sachverständigen, sich die an Sie gerichteten Fragen zu notieren und diese in der Antwortrunde en bloc zu beantworten. Ich werde Sie dann auch jeweils gesondert ansprechen und zur Beantwortung der an Sie gerichteten Fragen auffordern. Die Sachverständigen bitte ich, sich auf eine Redezeit von fünf Minuten pro Frage zu beschränken. Das heißt, wenn beispielsweise drei Fragen an Sie



gerichtet werden, dann haben Sie insgesamt 15 Minuten für deren Beantwortung zur Verfügung. Auch für Sie wird die verbleibende Redezeit auf den Monitoren oben angezeigt. Sie können die Redezeit ausschöpfen, Sie sind dazu aber nicht verpflichtet. Das Gleiche gilt natürlich auch für die Fragestellerinnen und Fragesteller. Wir gehen von einem Zeitrahmen von etwa zwei Stunden aus, also bis etwa 13:00 Uhr. Es sind heute zwei Frage- und Antwortrunden vorgesehen. Von der öffentlichen Anhörung wird das Ausschussekretariat ein Wortprotokoll erstellen, das allen Interessierten im Internet zugänglich sein wird. Diese Anhörung wird im Parlamentsfernsehen live übertragen und ist später in der Mediathek des Bundestages im Internet abrufbar. Die erste Fragerunde beginnt mit der Fraktion der CDU/CSU: Herr Abg. Simon, Sie haben das Wort!

Abg. **Björn Simon** (CDU/CSU): Vielen Dank, Herr Vorsitzender. Sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen, sehr geehrte Sachverständige, sehr geehrte Damen und Herren, ich denke im Mittelpunkt der heutigen Anhörung steht der Konsensbeschluss von 1996. Dieser besagt, dass die Berliner Flughäfen in einem einzigen großen Flughafen zusammengeführt werden sollen. Getroffen wurde dieser Beschluss von Vertretern des Bundes und der Länder Brandenburg und Berlin. Bis heute besteht Einigkeit, dass diese drei Gesellschafter der FBB GmbH den Konsensbeschluss von 1996 nur gemeinsam ändern können. Dazu möchte ich ein paar Fragen an Herrn Beisel stellen. Wie steht die Arbeitsgemeinschaft der Deutschen Verkehrsflughäfen – Sie vertreten ja alle Verkehrsflughäfen in Deutschland – zu diesem Konsensbeschluss? Teilen Sie die seitens der Gesellschafter getroffene Entscheidung von 1996? Gibt es zum gegenwärtigen Zeitpunkt Gründe, die für ein Abweichen von diesem Konsensbeschluss sprechen? Wenn wir über eine Änderung des Konsensbeschlusses sprechen bzw. wenn man den Flughafen Tegel weiter offen halten will, gibt es rechtliche Aspekte, die einen Weiterbetrieb ausschließen oder unterstützen? Wir reden ja hier von bis zu acht Jahren Prozessdauer. Acht Jahre kann man meistens auch schon prognostizieren. Wenn man den vorliegenden Antrag der FDP-Fraktion zu Grunde legt: Weiß die FDP mehr als der Verband der Deutschen Verkehrsflughäfen, sodass Sie einen Weiterbetrieb von Tegel fordern?

Vorsitzender: Ich darf noch einmal auf die Zahl der Fragen hinweisen und bitte alle, das zu beachten. Als nächstes hat Abg. Magnitz für die AfD-Fraktion das Wort.

Abg. **Frank Magnitz** (AfD): Die Geschichte des BER ist bisher nicht unbedingt eine Erfolgsgeschichte gewesen. Aufgrund genau dieser Geschichte werden möglicherweise auch der Umzug und der Start nicht ganz so reibungslos ablaufen, wie man sich das im Moment vielleicht wünschen und vorstellen möchte. Deswegen meine Frage an die Expertenrunde: Ist denn die angedachte eine Woche – im Prinzip ist es ja nur eine Woche – für den Umzug und für die Aufnahme des Betriebes, also für den Start eines ganzen Flughafens, wirklich ausreichend? Ist das alles tatsächlich zu bewältigen? Wäre es nicht viel sinnvoller, die ganze Geschichte deutlich zu entzerren und über einen etwas längeren Zeitraum hinweg einen Parallelbetrieb zu gewährleisten? Denn es könnten ja durchaus ein Teil der dort angesiedelten Airlines weiterhin in Tegel bleiben. Dazu möchte ich eine grundsätzliche Frage stellen: Der Konsensbeschluss stammt vom 28. Mai 1996, das ist mehr als 23 Jahre her. Ist in diesen 23 Jahren möglicherweise die Situation, aufgrund deren diese Entscheidung gefallen ist, eine völlig andere geworden? Und hat sich nicht in diesen 23 Jahren sehr viel entwickelt? Unter anderem könnte möglicherweise der Bedarf an Landebahnen größer geworden sein. Halten die Experten zwei Start- und Landebahnen für Berlin wirklich für ausreichend? Oder wäre es nicht wirklich wichtig, Tegel zumindest so lange offen zu halten, bis möglicherweise beim BER eine dritte Start- und Landebahn fertiggestellt sein wird? Ich würde mich freuen, wenn entweder Prof. Giemulla oder Herr Faulenbach da Costa antworten könnten. Danke.

Vorsitzender: Als nächstes Kollege Klare für die SPD-Fraktion.

Abg. **Arno Klare** (SPD): Meine erste Frage geht an Prof. Lütke-Daldrup. Es wird, wie gerade schon einmal zu hören war, bezweifelt, dass der Flughafen BER irgendwann 55 Millionen Passagiere abwickeln kann. Konkret gefragt: Geht das? Wenn man bei den vorliegenden Ausbauplänen, die man ja auch nachlesen kann, unterstellt, dass sie auch realisiert werden. Kann der BER das schaffen, als Stand-Alone-Lösung für Berlin? Meine zweite



Frage geht an Herrn Teschner-Steinhardt. Sie haben in Ihrer schriftlichen Stellungnahme, für die ich mich sehr bedanke, auf zwei Aspekte hingewiesen. Der eine Aspekt ist, dass es eine etwas schwierige planungsrechtliche Situation für Tegel gebe. Insofern sei es notwendig, dass man sich auf den BER konzentriere. Der zweite Aspekt, den Sie genannt haben – Sie haben ja gesagt, Sie seien für die Schließung von Tegel – ist die Dimension der Umweltgerechtigkeit. Dieser Begriff scheint für mich zumindest ein sehr wichtiger, zentraler Begriff zu sein. Ich bitte Sie, noch einmal zu erläutern, was Sie damit meinen. Damit deutlich wird, warum ganz viele Menschen, die in der Nähe von Tegel wohnen, auch dafür sind, dass dieser Flughafen geschlossen wird.

Vorsitzender: Danke. Für die FDP-Fraktion Daniela Kluckert, bitte.

Abg. **Daniela Kluckert** (FDP): Was wäre Politik, wenn sie nicht auch Entscheidungen revidieren könnte, die sich im Nachhinein als nicht richtig herausstellen. Genauso eine Entscheidung haben wir hier mit dem Konsensbeschluss von 1996 sicherlich vorliegen. Die Bürgerinnen und Bürger von Berlin haben 2016 in einem Volksentscheid entschieden, dass sie Tegel offen halten wollen – natürlich nicht im heutigen Maße. Das heutige Ausmaß von Tegel ist entstanden, weil der Rot-Rot-Grüne Senat es immer noch nicht geschafft hat, den BER zu eröffnen. Tegel soll natürlich nicht in dem Maße, wie er heute existiert, weiter geöffnet bleiben, sondern er soll natürlich angepasst werden. Der ehemalige Bundesminister Dobrindt, Bundesminister Scheuer und auch immer wieder CDU-Kollegen haben gesagt, dass auch sie es richtig fänden, wenn der Flughafen Tegel offen bliebe. Deswegen fordern wir, nachdem Rot-Rot-Grün sich den Bürgerinnen und Bürgern dieser Stadt verweigert, den anderen Teilhaber dieser Flughäfen auf, in dieser Frage so zu entscheiden, dass es auch für diese Stadt und für das Land gut ist.

Vorsitzender: Entschuldigung, dass ich Sie kurz unterbreche. *[An die Besuchertribüne gerichtet:]* Bitte nehmen Sie das Schild weg. In der Ausschusssitzung ist das leider nicht erlaubt. Bitte sehr, Frau Kluckert, Sie haben das Wort.

Abg. **Daniela Kluckert** (FDP): Meine Fragen gehen an Herr Prof. Giemulla. Eine Frage ist, inwieweit

Berlin sein Flugaufkommen realistisch tragen kann. Als dieser Flughafen geplant wurde, wurde von 30 Millionen Fluggästen pro Jahr gesprochen. In 2018 gab es bereits ein Flugaufkommen von knapp 35 Millionen Personen. Für 2030 geht man von 47 Millionen Fluggästen aus. Daher meine Frage: Wie bewerten Sie die Kapazitäten für die Abfertigung der Fluggäste in Berlin, wenn der Flughafen Tegel geschlossen wird?

Und auch meine zweite Frage geht an Sie: Es stellen sich ja weitere Fragen: Sicherheitsaspekte und natürlich auch die Frage der Verkehrssituation in Berlin. Also Sicherheitsaspekte auf der einen Seite, wenn Sie von einer Dualität von Flughäfen sprechen. Wir sehen in anderen Metropolen dieser Welt, dass es dort mehrere Flughäfen gibt, eben auch als Ausweichstandort und auch damit sich nicht der Zubringer- und Abfahrtverkehr auf einen Teil der Stadt fokussiert. Wir hatten hier auch mehrere Studien, unter anderem von der IHK Cottbus, die von einem Verkehrsinfarkt sprechen, wenn der Flughafen Tegel geschlossen würde. Wie sehen Sie die Belastungen und die Sicherheitsaspekte bei einer fehlenden Dualität bei den Flughäfen in Berlin? Vielen Dank.

Vorsitzender: Vielen Dank. Für die Fraktion DIE LINKE. Kollege Cezanne, bitte.

Abg. **Jörg Cezanne** (DIE LINKE.): Ich möchte meine Frage gerne an Herrn Dietrich von der „Bürgerinitiative Tegel endlich schließen“ richten. An meinem Heimatflughafen in Frankfurt reden wir davon, dass es sich dort um einen Flughafen in Innenstadtlage handelt. Das ist an sich berechtigt, aber da ist noch relativ viel Wald drum herum. Jetzt liegt meine Berliner Bleibe im Nordwesten von Wedding und ich kann dort sehr gut hören, was ein Flughafen in Innenstadtlage wirklich bedeutet. Ich bitte Sie, noch einmal aus Ihrer Sicht darzulegen, warum der Flugbetrieb in Tegel mit Rücksicht auf die betroffenen Bürgerinnen und Bürger nicht aufrechterhalten werden kann.

Vorsitzender: Kollege Gelbhaar für die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

Abg. **Stefan Gelbhaar** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Wir haben es hier mit einer Debatte zu tun, die ja schon fast ein bisschen „ausgelutscht“ ist. Deswegen wollen wir als BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN nicht nur beleuchten, was da rechtlich vielleicht so oder so betrachtet werden kann. Wir wol-



len den Fokus vor allem darauf legen, was eigentlich mit Tegel passieren soll und welche Rolle die Bundesregierung dabei hat. Und so sind auch meine Fragen konzipiert, auf die ich gleich komme. Gleichwohl will ich trotzdem einen Satz sagen. Was bei der FDP immer ausgeblendet wird, ist der Umstand, dass Tegel nicht der schönste und tollste Flughafen der Welt ist. Jeder, der Tegel nutzt, weiß, dass dort erhebliche Sanierungsbedarfe entstünden, wenn man ihn zukunftsfest machen würde. Jeder, der in Berlin wohnt, gerade im Nordosten, weiß, dass Flughäfen auch Lärm machen, gerade in der Innenstadt. Ich glaube, es würde kein Flughafen der Welt mehr genehmigt werden, wo man über das Zentrum der Hauptstadt hinwegfliegen kann, also in Sekunden ganz woanders sein kann. Das alles blendet der FDP-Antrag aus. Wie gesagt, ich möchte mich der Zukunft widmen und nicht Debatten führen, die wir schon drei-, vier-, fünfmal geführt haben. Ich frage deswegen zuerst Herrn Prof. Ullmann: Aus welchem Grund hat der Standort Tegel zum Beispiel als neuer Campus für die Beuth Hochschule so eine Relevanz? Was plant die Beuth Hochschule konkret am Standort Tegel? Welcher Mehrwert wird sich da ergeben? An Prof. Bouteiller: Wie weit sind die Planungen für den zukünftigen Standort TXL, also The Urban Tech Republic? Und welche Kosten sind dabei schon angefallen? Mich interessiert, wann das Ganze an den Start gehen soll.

Vorsitzender: Wir machen weiter mit der ersten Antwortrunde. Prof. Giemulla, Sie haben die meisten Fragen, deshalb fangen Sie an.

Prof. Dr. jur. Elmar Giemulla (TU Berlin): Vielen Dank. Ich antworte zunächst auf die mir gestellte Frage von der AfD-Fraktion, ob man die Umzugszeit, die derzeit mit einer Woche geplant ist, nicht entzerren könnte. Der Beschluss gibt ja maximal ein halbes Jahr her. Davon halte ich nichts und zwar gar nicht aus rechtlichen, sondern aus operativen Gründen. Wenn man tatsächlich die Umzugszeit verlängert, verlängert man natürlich auch die Zeit, in der der Betrieb dann auf zwei Flughäfen organisiert werden muss. Nur als Beispiel: Die Flugsicherung müsste dann in dieser Zeit doppelt vorgehalten werden, um die An- und Abflüge und alles, was damit zusammenhängt, auf diese beiden Flughäfen abzustimmen. Das ist kompliziert, erfordert zusätzliches Personal und muss vorgeplant werden. Deswegen ist es sinnvoll, wenn man die

Umzugszeit so knapp wie möglich gestaltet. Wir wissen, dass damals der Umzug von Riem an den neuen Flughafen – damals noch „München II“ genannt – in einer Nacht stattgefunden hat. Das will ich nicht weiter kommentieren. Wenn ich das mit Berlin vergleiche. Das wird Berlin nicht schaffen – höre ich hier raunen. Aber wir hoffen ja, dass man es in sieben Tagen schafft. Jedenfalls, wenn es noch schneller ginge, wäre es unter den Aspekten, die ich gerade dargestellt habe, umso besser. Jedenfalls nicht länger, das ist klar.

Die zweite Frage, die von der AfD-Fraktion gestellt wurde, ob man – also in meinen Worten – nicht jetzt schon daran denken oder die ersten Schritte unternehmen sollte, eine weitere Landebahn am BER zu bauen. So habe ich es verstanden. Das ist etwas, was in unser aller Lebenszeit nicht mehr angegangen werden wird. Das heißt nicht, dass am BER alles klar sei. Wir stehen vor Kapazitätsproblemen – jedenfalls aus meiner Sicht des Außenstehenden –, die gelöst werden müssen. Der Bau einer zusätzlichen Landebahn am BER würde Jahrzehnte dauern, inklusive der Verfahren, die damit naturgemäß verbunden sein müssen. Ob damit die Kapazitätsfragen, vor denen wir jetzt in näherer Zukunft stehen, gelöst werden können, halte ich für völlig ausgeschlossen. Das heißt, dass wir zunächst die Frage lösen müssen, wie man die Kapazitäten in näherer Zukunft nach der Eröffnung des BER regelt. Da bleibt aus meiner Betrachtung nur die Möglichkeit, Tegel bis auf weiteres, bis die Kapazitäten am BER tatsächlich hergestellt sind, offen zu halten.

Damit bin ich eigentlich schon bei der Frage der FDP-Fraktion, wie denn das Flugaufkommen in Berlin zu sehen sei. Es geht immer an den Rand des Prophetischen, was in den nächsten zehn oder zwanzig Jahren geschehen wird. Wenn man in die Zukunft schaut, muss man sich durchaus auch auf die vergangene Entwicklung stützen und in die Zukunft extrapolieren. Meistens ist das aber auch falsch. Aber irgendetwas muss man ja nehmen, wenn man die Zukunft einschätzen will, um dann Konsequenzen zu ziehen und konkrete Schritte zu gehen. Die Steigerungsraten im Luftverkehr sind, seitdem ich begonnen habe, mich mit Luftverkehr zu befassen, jedes Jahr in etwa um vier Prozent gestiegen. Mir wurde das damals als junger Mann so erzählt und ich habe das für absurd gehalten. Es ist tatsächlich während der 40 Jahre, in denen ich



mich mit Luftverkehr befasst habe, so eingetreten. Man kann natürlich sagen, irgendwann ist die Spitze erreicht, vielleicht nach 50 Jahren, und die Entwicklung kommt zum Erliegen. Ich weiß nicht, aber es scheint tatsächlich – bisher jedenfalls – ein Naturgesetz zu sein. In Berlin haben wir genau diese Lehren auch ziehen müssen. Die Planungen, von denen der Planfeststellungsbeschluss ausging – wir haben es gerade gehört – 30 Millionen sind jetzt schon überschritten. Wenn ich vom Prophetischen rede, dann stütze ich mich gerne auch auf den Masterplan. Der ist nicht von mir erfunden worden. Auch die Betreiber des Flughafens gehen von Steigerungen aus: in 10 Jahren bis 45 Millionen, in weiteren 10 Jahren dann irgendetwas jenseits der 50 Millionen. Ob das so eintreten wird, weiß ich nicht. Aber wir sind da durchaus einer Meinung. Es wird rasant und stetig steigen. Das heißt, wir müssen hier etwas tun. Nach meiner Ansicht reicht das, was da am BER passiert oder passieren kann, längst nicht aus, um diesen Zusatzbedarf zu befriedigen.

Letzte Antwort auf die letzte Frage, was die Sicherheit anlangt: Es ist immer gut, einen Alternate in nächster Nähe eines Flughafens zu haben. Wir haben es am BER mit dem Hauptstadtflughafen zu tun. Ich will den „Teufel nicht an die Wand malen“, aber wenn es um Attentate geht, ist natürlich ein Hauptstadtflughafen der zentralen Wirtschaftsnation in Europa durchaus ein attraktives Ziel. Das heißt, es wäre sehr optimistisch zu glauben, dass dort in den nächsten Jahren nicht irgendwelche Pannen passieren können, die dazu führen, dass die Flughafenkapazitäten am BER kurzfristig eingeschränkt werden müssen. Dann brauchen wir einen Alternate zur Sicherheit für die konkrete Situation, wenn etwas passiert – und natürlich auch planungsmäßig für die Hauptstadt. Nun kann man sagen: Leipzig und Hamburg sind da. Es gibt Züge, alles wunderbar! Das ist nicht die Frage, von der wir reden. Der BER hat laut Planfeststellungsbeschluss eine Ersatzfunktion für Tegel. Dann muss man sich die Frage stellen: Was ist denn bisher die Funktion von Tegel gewesen? Die Antwort habe ich gegeben, die liegt auf der Hand: Nämlich für die Hauptstadt ein Flughafen zu sein und genau das muss auch der BER leisten. Wenn das durch die Szenarien, von denen ich geredet habe, durch die rasante Verkehrsentwicklung, in Frage gestellt werden kann – um es zurückhaltend zu sagen – dann müssen

eben Ersatzfunktionen, weitere Zusatzfunktionen, nicht neu geschaffen, sondern belassen werden, mit denen dann der BER tatsächlich die Funktion als Hauptstadtflughafen für Politiker, Geschäftsleute und Großveranstaltungen auch in Spitzensituationen und ohne Gefährdung des sonstigen Luftverkehrs erfüllen kann. Vielen Dank.

Vorsitzender: Vielen Dank, Prof. Giemulla. Als nächstes Herr Beisel, bitte.

Ralph Beisel (ADV): Lassen Sie mich, bevor ich auf die Fragen eingehe, auch einen Gedanken vorschicken, der, glaube ich, in diesen Überlegungen, die hier die Fraktionen anstellen, eine wichtige Entscheidungsgrundlage sein muss. Wir haben am Luftverkehrsstandort Berlin-Brandenburg über die letzten Jahrzehnte mithin das stärkste Wachstum in Deutschland. Kein Flughafenstandort ist so stark gewachsen. Hier gibt es die Nachfrage nach einem funktionierenden Luftverkehrssystem. Es gibt auch keine Region in Deutschland – fast in ganz Europa –, die mehr in ihrer Historie vom Luftverkehr profitiert hat, als eben Berlin. Das fängt an mit der Luftbrücke, dann war da die Anbindung nach der Wiedervereinigung und letztlich allgemein die Stärkung der Wirtschaftskraft und des Tourismus. Und es würde auch keine Ansiedlung des Produktionswerks von Tesla ohne Luftverkehr und einen starken Flughafen geben. Jetzt komme ich zu dem, was Teil der Frage war. Warum haben denn 1996 – sechs Jahre nach der Wiedervereinigung – sich Menschen zusammengesetzt, der brandenburgische Ministerpräsident, der damalige Regierende Bürgermeister von Berlin Diepgen und der Bundesverkehrsminister Wissmann und haben gesagt: Wie wollen wir Berlin entwickeln? Was ist die Chance für diese Region, für diese Stadt? Da hat man auch genau in dieser Verantwortung, aber auch im Wissen um den Nutzen des Luftverkehrs, entschieden, dass man einen Flughafen im Weltmaßstab haben wollte. Man wollte keine drei Flughäfen haben, keine zwei Flughäfen, sondern einen richtig großen, guten Flughafen. Aufgrund der Erkenntnisse von 1996 – ja, das muss man auch eingestehen – sah die Planung ein Konzept des so genannten Single-Airport vor, mit dem Ziel, einen Standort stark zu machen. Das war Anfangs der „BBI“, heute nennen wir den Flughafen „BER“. Wir wissen, dass es dazwischen eine recht unschöne Historie gab: Verzögerungen, Flugrou-



tenplanungen, die nicht immer optimal gelaufen sind. Das hat uns aber auch als Luftverkehrsbranche und hoffentlich auch als Politik gelehrt, dass, wenn jetzt vielleicht der Point of no return schon längst überschritten ist, dass wir dann auch mutig diesen Weg weiter gehen und das stark machen, worauf wir uns mehrfach – auch seit 2006 – verständigt haben, nämlich auf den Luftverkehrsstandort BER. Und ja, es ist nicht in meiner DNA angelegt – viele in diesem Raum kennen mich –, dass ich mich für die Schließung eines Flughafens ausspreche. Ich spreche mich für die Stärkung eines Flughafens aus. Dass wieder endlich einmal die beiden Länder und der Bund zusammenstehen und sagen: Jetzt haben wir uns auf diesen Weg gegeben, dann gehen wir diesen Weg auch konsequent und geben der Geschäftsführung, die in den letzten Jahren einiges erreicht hat, auch das erforderliche Vertrauen, das weiterzuentwickeln.

Wir sind aber auch als Luftverkehrsbranche in einer ganz anderen Verantwortung. Wir haben an allen Flughafenstandorten Fluglärmkommissionen, einen kritischen Dialog mit den Bürgern. Wenn wir das Vertrauen von Bürgerinnen und Bürgern, von Anwohnern erreichen wollen, dann müssen wir auch als Flughafenbranche zu unseren Versprechen, zu unseren Projektplanungen stehen. Dort, wo man, nachdem Beschlüsse getroffen waren, in Diskussionen mit den Bürgern eingetreten ist, hat das auch der Flughafenbranche nicht genutzt. Wir reden also hier von Vertrauensschutz. Wenn wir – ich glaube, die Zahl, die die Fluglärmkommission hier aufgeschrieben hat – davon sprechen, dass wir um den Flughafen Tegel seit 1996 240.000 Anwohnern das Versprechen geben, Tegel zu schließen und gleichzeitig in einem fairen transparenten Verfahren mit umfassender Bürgerbeteiligung den betroffenen Menschen im Süden sagen, dass dort der neue Standort entsteht, dann müssen wir dazu stehen. Ich komme auch hier in diesen Saal und sage, wenn wir irgendwo anders Genehmigungen haben, Planfeststellungsbeschlüsse, dürft ihr als Landesregierung oder als andere politischen Akteure, da auch nicht reinpfuschen, denn auch da gibt es dann einen gewissen Vertrauensschutz. Den müssen wir dann auch als Luftverkehrsindustrie einfordern, wenn wir die Einhaltung eines Planfeststellungsbeschlusses fordern. Und das tun wir aktuell an ganz vielen Standorten.

Wir haben in der Tat in Berlin auch aktive „Luftverkehrsdummheit“ am Werk. Wir haben zwei Bahnen in Tempelhof geschlossen. Wir schließen zwei Bahnen in Tegel. Wir haben unten in Schönefeld eine Bahn und kriegen dafür eine Bahn mehr. Das heißt, wir machen aus fünf Bahnen zwei. Das ist jetzt auch nicht der Weisheit allerletzter Schluss. Aber wir haben zumindest da unten in Schönefeld zwei Bahnen, die wir in einem Parallelbetrieb nutzen können. Das können nicht viele Flughäfen. Wenn man ein solches Bahnsystem hat, dann kann man dort auch eine entsprechende Luftverkehrskapazität bewältigen. Dann schauen wir uns jetzt „die Landseite“ an. Das sind für den Reisenden die Gebäude und die Einrichtung, die ganze Vorfeldseite und da haben wir – das gibt mir Vertrauen – nämlich einen Masterplan. Dieser Masterplan ist vorgelegt worden und reicht bis 2040. Er geht auf das ein, was wir für den Standort Berlin auch weiterhin erwarten, nämlich ein starkes, überproportionales Wachstum. Jetzt können Sie sagen: der Flughafen habe schon oft Ankündigungen gemacht und ich glaube es einfach nicht. Das mag Ihr gutes Recht sein. Ich kann nur sagen, wir sind auch als Flughafenverband in einem Austausch der Fachleute über die Flughäfen hinweg – wir sind Fachverband. Wir haben einen Fachausschuss Infrastruktur, da wirken die absoluten Bauexperten mit und die sagen mir, dass zumindest, was auf dem Papier stehe, Hand und Fuß habe. Und da meine Ableitung: Helfen Sie dieser Flughafengesellschaft, diesen Masterplan umzusetzen! Stärken Sie diese Truppe vor Ort! Streuen Sie keine Zweifel! Dann wird dieser Masterplan Realität und dann haben wir einen starken BER. Dafür plädiere ich.

Ich will auch noch auf etwas anderes hinweisen: Wir sind auch keine Branche, die irgendwelche Subventionen haben möchte. Das alles soll selbst finanziert werden. Wenn es jetzt einen Plan gibt, wie der Flughafen BER zu finanzieren ist, dann ist der schon sehr anspruchsvoll und ehrgeizig. Er war auch Thema in der EU-Kommission und musste dort nach dem Beihilferecht geprüft werden. Es wären Infrastrukturkosten von mindestens einer Milliarde Euro nötig, um Tegel überhaupt auf den Standard der EASA zu ertüchtigen. Das sind europäische Vorgaben. Und wir müssten dann den Menschen, die von Fluglärm im Umfeld des Flughafens Tegel betroffen wären, nach den



Bestimmungen des Fluglärmschutzgesetzes passiven Schallschutz ausreichen. Dieses Recht können wir den Leuten nicht verwehren. Man hat vorsorglich schon die Fluglärmschutzzonen um den Flughafen bestimmt. Die Kostenschätzungen gehen jetzt auseinander, je nachdem, wie hoch die Antragsquote der Berechtigten wäre. Aber sie liegen bei ungefähr 400 Millionen Euro. Das ist unsere Schätzung, das sind die Zahlen, die man geprüft hat. Das heißt, wir hätten zu den bisherigen Kosten für das Flughafensystem Berlin, nochmal 1,4 Milliarden Euro zusätzlich. Auch das muss man überlegen. Diese Entscheidung hätten dann auch die Gesellschafter Brandenburg, Berlin und der Bund zu treffen. Das kann es einem wert sein. Ich sage aber auch, das kann viele andere Schwierigkeiten mit sich bringen. In der Summe – auch unter Berücksichtigung der Vorteile eines Alternate-Flughafens – darf man nicht die Leute unterschätzen. Sie wissen, dass es bei der Sperrung einer Bahn aufgrund eines Vorfalls noch eine andere Bahn gibt. Dann können die Maschinen wenigstens landen, ohne dass eine Gefährdungslage entsteht. Es sei dahin gestellt, ob es toll ist, dass dann andere Flüge in Warteschleife nach Leipzig umgeleitet werden müssen, wenn nach einer Stunde der Tank leer ist. Aber es gibt keinerlei Argumente dafür, dass keine Alternatemöglichkeiten bestünden. Gefährdungen der Passagiere sind ausgeschlossen.

Als Fazit ist zu Kapazitätsengpässen festzustellen: Dieser Standort wächst. Haben Sie Vertrauen in den Masterplan. Dann haben wir eben ein Wachstum der Kapazitäten analog der Nachfrage. Das passt. Der Konsensbeschluss: Wir sind in vielerlei Dingen klüger geworden, aber es bestehen Vertrauensschutz, Planungsrecht und davon war nicht wegzugehen – statt Diskussionen zu führen, deren Folgen wir gar nicht realisieren können. Letzte Aussage dazu: Wir hätten als Flughafengesellschaft gar nicht das Personal für einen parallelen Betrieb von Tegel und Schönefeld. Die Flugsicherung verfügt nicht über die Lotsen, die gibt es nämlich heute schon zu wenig. Die Abfertigung, das Sicherheitspersonal – wir haben es eben nicht. Also insofern: Ein Standort und den stark machen. Danke.

Vorsitzender: Vielen Dank. Wir machen weiter mit Herrn Faulenbach da Costa, bitte.

Dieter Faulenbach da Costa (fdc-Airport-Consulting): Besten Dank, Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren, für die Einladung. Bei der ersten Frage schließe ich mich den Ausführungen von Prof. Giemulla an. Ich sehe es sogar noch stringenter, ich bin der Auffassung, dass es durchaus machbar ist, in einer Nacht umzuziehen. Das würde ich auch betrieblich für sinnvoll halten. Wenn der Flughafen geschlossen werden soll und der BER der Single-Airport ist. Zur zweiten Frage: Wenn man sich den Konsensbeschluss ansieht, hat sich viel geändert. Die Bedingungen stimmen nicht mehr. Der Konsensbeschluss hat erstens verhindert, dass ein Airport, wie wir ihn heute in Istanbul und in Dubai bestaunen, entstehen konnte. Und statt des Großflughafens Sperenberg mit sechs Pisten, 80 Millionen Passagieren, 800.000 Flugbewegungen, der 1992/1993 geplant wurde. Es gab ein Standortsuchverfahren, jedoch wurde der Standort im Raumordnungsverfahren nicht untersucht. Nun haben wir laut Konsensbeschluss nur noch zwei Pisten, im Gegensatz zu dem Projekt Sperenberg. Es sollte am Standort Schönefeld ausschließlich ein Regionalflughafen gebaut werden, der zur Versorgung der regionalen Nachfrage dient – ausdrücklich kein Großflughafen. So nachzulesen im Planfeststellungsbeschluss und im Urteil des Bundesverwaltungsgerichts. 30 Millionen Passagiere, Ersetzungsfunktion für die drei Flughäfen Tegel, Tempelhof und Schönefeld. Von der Prognose im Jahr 2000 ging man für 2020/2023 von 30 Millionen Passagieren und entsprechenden Flugbewegungen aus. Daran hat sich etwas verändert, zumal der Flughafen ja über 2023 hinaus besteht. Die Ersetzungsfunktion Tegel-Tempelhof-Schönefeld findet auch nicht statt, denn die Altanlagen von Schönefeld bleiben offen. Insofern ist auch da die Ersetzungsfunktion, die im Konsensbeschluss enthalten war, nicht gegeben.

Die Verbesserung, die ich nie verstanden habe, sollte die Entlastungsfunktion sein. Tegel und Tempelhof werden geschlossen, dafür werden weniger Leute in Schönefeld von Fluglärm betroffen. Das heißt, Sie haben weniger Betroffene, aber die Dosis, die die Betroffenen bekommen, wird verdreifacht. Was das mit Entlastung zu tun hat, habe ich nie verstanden, ist aber Folge des Fluglärmschutzgesetzes. Beim Feinstaub würden Sie nie sagen: Wir reduzieren die Zahl der Betroffenen, der Feinstaub darf sich durchaus weiter erhöhen. Man sagt



andersherum: Der Feinstaub muss reduziert werden, die toxische Situation muss verringert werden – und nicht die Anzahl der Betroffenen. Wir haben jetzt eine Situation in Schönefeld, die nach dem Masterplan 58 Millionen Passagiere im Jahre 2040 vorsieht. Da hat das Bundesverwaltungsgericht gesagt: Ein Flughafen mit 60 Millionen Passagieren sei an dem Standort falsch, der hätte nach Sperenberg gehört. Das ist genau die Situation. Und jetzt kommen wir zur nächsten Frage nach der Kapazität, die hier auch eine Rolle spielt. Ich bin von Hause aus Stadt- und Regionalplaner, mache aber seit 35 Jahren ausschließlich Flughafenplanung: Mein Spezialgebiet sind insbesondere Kapazitätsanalysen. Da kann ich nur sagen: Wer zur Betriebseröffnung Gutachten braucht, um nachzuweisen, dass die Kapazität ausreichend ist, den Betrieb aufzunehmen, gibt schon zu, dass er etwas falsch gemacht hat. Ein Flughafen, der gebaut und neu eröffnet wird, der sollte die nächsten zehn Jahre die Nachfrage bedienen können, ohne erweitert werden zu müssen. Das habe ich zumindest so am Flughafen Frankfurt gelernt. Wenn man sich den Flughafen Frankfurt genau ansieht, wird man feststellen, dort wird genau nach diesen Grundsätzen gehandelt. Dort stellt man etwa zehn Jahre vor der Nachfrage die Kapazität bereit. In Berlin hinkt man hinter der Nachfrage her. Das ist genau das Problem. Das habe ich auch in meinem Papier, das ich Ihnen zugeschickt habe, ausgeführt. Ich bin nicht für einen innerstädtischen Flughafen. Ich war auch nicht für den Flughafen am Standort Schönefeld, weil ich beide Flughäfen als innerstädtische Flughäfen ansehe. Beide sind vom Standort her falsch. Wer einen Großflughafen haben will und, was ich verstehe, auch 24 Stunden betreiben will, der sollte einen Flughafen in die „Pampa“ verlegen und nicht in die Nähe von Städten und Ballungsräumen. Jetzt haben wir aber den Flughafen BER und wir müssen davon ausgehen, dass er – wie und wann auch immer – in Betrieb geht. Zur Kapazität: Die Flughafengesellschaft sagt selbst, dass es zur Eröffnung bei Terminal 1 22 Millionen Passagiere gebe. Im Falle der Eröffnung im Jahre 2020 ist laut Flughafengesellschaft mit 37 bis 38 Millionen Passagieren zu rechnen. 22 Millionen werden im T1 abgefertigt, das T5 – also das alte Schönefeldterminal – schafft 12 Millionen, das macht 34 Millionen. Es fehlen fünf bis sechs Millionen, die abzufertigen sind. Dafür soll das T2 kommen. Ich weiß aber

nicht, ob es fertig wird. Auf jeden Fall ist es ein Engpassszenario. Die Nachfrage, die im Jahre 2020 oder 2021 bestehen wird, wird man gerade bedienen können. Wenn Sie jetzt aber ein Wachstum einrechnen, können Sie im folgenden Jahr die Nachfrage schon nicht mehr bedienen. Genau das ist das Problem. Wenn Sie anfangen, am Flughafen weiter zu erweitern, um hier eine entspannendere Situation zu erreichen, also Baustellen aufgemacht werden, reduzieren Sie ja weiter die Kapazitäten. Es ist nicht so, als wenn Bauen auf dem Flughafen am Flugbetrieb vorbeiginge. Das reduziert die Kapazität! Es war nie mein Wille und mein Wunsch: Ich habe schon seit 2012 andere Vorschläge gemacht, dass man da andere Lösungen findet. Die hat man nie verfolgt.

Jetzt ist man in der Situation, dass man nur noch eine betriebsbereite Alternative hat, die zur Verfügung steht: Das ist der Flughafen Tegel. Ich bin allerdings nicht der Auffassung, dass man das Terminal, das schöne Sechseck, dafür braucht, sondern dafür kann man die „Blechhütte“ von Air Berlin nehmen. Die Beuth Hochschule kann durchaus parallel in die Räumlichkeiten des Terminals einziehen. Ich glaube, dass es auch möglich und verträglich ist, das Gebiet städtebaulich zu entwickeln und gleichzeitig übergangsweise einen Flughafenbetrieb zu haben. Meiner Einschätzung nach wäre es notwendig, diesen Flughafen noch etwa vier bis fünf Jahre offen zu halten, um eine entspannte Situation zu erreichen. Weil sonst – und das sage ich Ihnen voraus – mit der Inbetriebnahme des neuen Flughafens die Passagiere vier Stunden vor Abflug dort erscheinen müssen, um ihr Flugzeug zu kriegen. Und wenn sie wieder ankommen und ihr Gepäck haben wollen, zwei Stunden nach ihrem Gepäck suchen werden. Das wird die betriebliche Situation sein. Das heißt, aus dem schönen neuen Flughafen wird ein betriebliches Desaster. Das habe ich vorhergesagt. Und ich sage deshalb: Die Offenhaltung von Tegel ist nicht meine Option, sie ist aber die einzige Möglichkeit für eine vernünftige betriebliche Abfertigung an den Berliner Flughäfen. Besten Dank.

Vorsitzender: Vielen Dank. Als nächster Herr Prof. Lütke-Daldrup, bitte.

Prof. Dr.-Ing. Engelbert Lütke-Daldrup (FBB GmbH): Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren. An mich ist die Frage gerichtet worden, ob die Kapazitäten reichten. Ich will ich es mal so



beantworten: Der Flughafen hat sich vorgenommen, ein nachhaltiges Wachstum zu organisieren und mit einer Masterplanung auch technisch im Detail zu unterlegen. Wir sind nicht in einer Situation, wo wir, wie hier theoretisch vertreten worden ist, Terminalkapazität für zehn, zwanzig Jahre im Voraus bauen. Wir haben eine Flughafensituation, die eine Startkapazität aufweist, die bei weitem ausreichend ist, den Verkehr, den wir von Tegel in drei Schritten binnen acht Tagen zum BER umziehen werden, vernünftig und sicher abzuwickeln und auch eine Option bietet, schrittweise die Kapazität auszubauen. Ich will das nochmal im Detail ausführen: Wir haben den Terminal T1, der eine Startkapazität von 25 Millionen Passagieren hat. Die kann dieser Terminal verarbeiten, das haben wir mit Simulationsrechnungen sehr detailliert untersucht. Zweitens haben wir einen Bestandsflughafen Schönefeld, der schon bereits mehr als 13 Millionen Passagiere in einem Jahr abgefertigt hat. Im letzten Jahr werden es etwas weniger sein. Das sind zusammen 38 Millionen Passagiere. Wir haben einen T2, den wir zur Eröffnung im Oktober 2020 mit überwiegender Wahrscheinlichkeit fertigstellen werden. Dieser T2 hat eine Kapazität von sechs Millionen Passagieren. Das macht zusammen 44 Millionen Passagiere. Das heißt, wir haben eine durchaus auskömmliche Kapazität, um das, was in diesem Jahr in Berlin geflogen wird, nämlich etwa 35,5 Millionen Passagiere, aufnehmen zu können. Für das nächste Jahr erwarten wir eine Größenordnung, die vielleicht etwas darüber liegt. Aber wir haben ja eben auch schon in der Diskussion gehört, dass die Kapazitätsentwicklung und die Fluggastentwicklung von vielen konjunkturellen Faktoren abhängig ist und wir werden sehen, was das Jahr 2020 im Flugverkehr im Detail bringen wird. Wie ist der Masterplan konzipiert? Er baut darauf auf, dass wir zwei unabhängig parallel betreibbare Start- und Landebahnen haben. Ich werde Herrn Faulenbach da Costa wieder mit der Aussage konfrontieren, dass andere Flughäfen existieren, die auf Zwei-Bahn-Systemen 50, 60, 70 Millionen Passagiere abfertigen können. Wir haben das sehr genau untersucht und wir sind sicher, dass auf dem Zwei-Bahn-System mit einem entsprechenden schrittweisen Ausbau der Flughafeninfrastruktur im Terminalbereich und der Flugbetriebsflächen das bewältigt werden kann. Wir bauen zurzeit schon eine Erweiterung der Flugbe-

triebsflächen A und der Abstellflächen E. Wir werden einen weiteren Bereich im Abstellflächenbereich F ausbauen, damit wir parallel zur Nachfrageentwicklung die entsprechenden Kapazitäten bereitstellen und eine bedarfsgerechte Versorgung der Region sicherstellen können. Wir glauben, dass dies aufgrund der wirtschaftlichen Bedeutung des Flugverkehrs für die Region, der touristischen Bedeutung – Berlin-Brandenburg ist Nummer 3 in Europa, was den Städtetourismus betrifft – und natürlich auch des Anspruches der Hauptstadtregion, mehr Direktverbindungen zu generieren und weniger umweltschädliche Umwegflüge zu haben, erforderlich ist. Über andere Hub-Standorte können wir für die Hauptstadtregion einen großen nachhaltigen Nutzen organisieren.

Ein Parallelbetrieb ist rechtlich – wie glaube ich alle Ernsthafte hier am Tisch wissen – unmöglich. Sie kennen alle die Rechtslage. Ein Parallelbetrieb wäre aber auch physikalisch nicht möglich, weil ihn weder die Deutsche Flugsicherung organisieren, noch die Flughafengesellschaft personell unterlegen könnte. Hinzu käme – das haben wir vor zwei Jahren intensiver untersucht –, dass dort erhebliche bauliche Aufwendungen in Milliardenhöhe erforderlich wären. Zusätzlich würde die Gesellschaft einen Zuschuss der Gesellschafter von etwa 100 bis 200 Millionen Euro pro Jahr für die höheren Betriebsaufwendungen benötigen. Die FBB ist von ihren Gesellschaftern letztlich dazu beauftragt worden, das Single-Airport-Konzept umzusetzen. Das tun wir. Wir werden den Flughafen BER im Oktober 2020 ans Netz bringen und damit eine gute Flughafeninfrastruktur für die Region haben, die wir schrittweise nach dem Bedarf ausbauen werden, um damit den Bedürfnissen der Hauptstadtregion gerecht zu werden.

Vorsitzender: Vielen Dank. Wir machen weiter mit Herrn Teschner-Steinhardt.

Rainer Teschner-Steinhardt (Bezirksamt Berlin-Neukölln): Vielen Dank. Sehr geehrter Herr Vorsitzender, liebe Abgeordnete. Zur ersten Frage des Planungsrechts ist auszuführen, dass Tegel seinerzeit im Zuge der damaligen West-Berliner Blockade unter alliierter Vorbehaltsrecht in einem Notverfahren als Militärflughafen gebaut worden ist. Dann wurde er über alliiertes Recht in den Siebzigerjahren zu einem Verkehrsflughafen deklariert. Das bedeutet, dass dieser Flughafen pla-



nungsrechtlich nie ein bundesdeutsches Verfahren durchlaufen hat, sondern seinerzeit lediglich über das Überleitungsgesetz fiktiv planfestgestellt wurde. Das heißt, dass es nie eine ordentliche Beteiligung von Betroffenen oder von Trägern öffentlicher Belange gab. Das ist ein Manko, was natürlich so zu deuten ist, dass hier tatsächlich gar keine Parameter festgelegt wurden, die einen Betrieb begrenzen oder in irgendeiner Weise vorschreiben. Die Konsequenz daraus war, dass auch eine solche Betriebsgenehmigung letztendlich fiktiv erteilt wurde, die dann alle Voraussetzungen für den Verkehrsbetrieb nach sich zog. Zunächst war ja Tegel lediglich von den alliierten Fluggesellschaften Air France, British Airways und Pan Am betrieben worden. Erst nach der Wiedervereinigung sind dann im Zuge der Öffnung durch diesen fiktiven Planfeststellungsbeschluss dort auch deutsche und andere Verkehrsgesellschaften zugelassen worden. Das heißt, wir haben im Prinzip gar keine vernünftigen planfestgestellten Daten, die hier irgendeinen Betrieb begrenzen. Das heißt aber auch, dass jegliche Veränderungen für die Zukunft, ob kurz-, mittel- oder langfristig, ausgeschlossen sind, weil man auf die Parameter abstellen muss, die diese damalige fiktive Planfeststellung nach sich zieht. Zusätzlich gibt es eine Nachtflugbeschränkung in Tegel, die zwischen 22:00 Uhr und 6:00 Uhr nur Ausnahmen für einen gewerblichen Verkehr erlaubt. Nur mit größter Mühe und mit einem sehr aufwendigen Kontrollverfahren können die häufiger vorliegenden Verspätungen abgewickelt werden. Hier zeigt sich, dass im Grunde genommen auch heute der Flugbetrieb an einer Kapazitätsgrenze ist. Das heißt, wenn jetzt Veränderungen vorgenommen werden sollten, die in irgendeiner Weise den Flugbetrieb modifizieren, dann müsste man im Grunde genommen ein neues Planfeststellungsverfahren eröffnen. Ich bin kein Jurist. Insofern kann ich das jetzt nicht alles in den gesamten Konsequenzen abschätzen. Aber mit Sicherheit wäre das ein langwieriges und wahrscheinlich auch klagebehaftetes Verfahren. Und es müsste ja auch in irgendeiner Weise der Bedarf belegbar sein.

Hinzu kommt, dass natürlich bei den heutigen Flugrouten die Problematik besteht, dass mit den für den BER festgesetzten Flugrouten nicht auch Tegel betrieben werden kann. Es gibt lediglich eine Übergangsphase, in der die Flugbereitschaft der Bundeswehr fliegen kann. Dafür gibt es ge-

wisse festgelegte Flugverfahren. Bei einem Parallelbetrieb müssten die Verfahren angepasst werden. Für diesen Prozess mit der Deutschen Flugsicherung braucht man im Allgemeinen eine Karenzzeit von 13 Monaten sowie die Genehmigung vom Bundesaufsichtsamt. Auch das hätte große Konsequenzen für den Luftraum, denn der Luftraum wird ja bekanntlich vom Bundesverkehrsministerium festgelegt und der sieht tatsächlich in Zukunft nur einen Single-Flughafen vor, den BER. Es gibt noch ein Problem. Die Schließung von Tempelhof seinerzeit ist ja in den Urteilen, die es gab, immer mit der parallelen Schließung von Tegel begründet worden – auch vom OVG Berlin-Brandenburg. Auch hier würde dann ein Widerspruch zu den Aussagen zur Schließung von Tempelhof auftreten, die damals schon gemacht wurden – soweit Vertrauensschutz. Das wäre dann im Grunde auch eine völlig andere Rechtsituation.

Vorsitzender: Vielen Dank. Herr Dietrich bitte, Sie haben das Wort.

Klaus Dietrich (BI „Tegel endlich schließen“): Zunächst darf ich mich im Namen aller unserer Mitstreiter aus unserer Bürgerinitiative „Tegel endlich schließen“ bedanken, dass wir heute die Gelegenheit haben, unsere Argumente vorzutragen, warum wir fordern, dass Tegel geschlossen werden muss, wenn der BER eröffnet. Wir beziehen uns dabei ausdrücklich auf den Konsensbeschluss von 1996. Er hat nicht nur die eine Dimension, dass es um Kapazitätsfragen geht, um die sich ja offensichtlich alle Gutachten ausschließlich drehen. Sondern er hat für uns auch eine politisch-moralische Dimension. Das Stichwort „Vertrauensschutz“ ist gefallen. Das heißt, wenn die Bedingungen des Planfeststellungsbeschlusses und des Konsensbeschlusses von 1996 erfüllt sind und der BER eröffnet, dann muss aus unserer Sicht Tegel geschlossen werden, weil dann alle Bedingungen erfüllt sind. Den Ausführungen von Prof. Lütke-Daldrup haben wir entnommen, dass es nicht um die Kapazitätsfrage geht. Der BER wird bei seiner Eröffnung die notwendige Kapazität bereitstellen und dies auch in Zukunft tun. Das heißt, es gibt überhaupt keine Begründung, Tegel weiter offen zu halten. Deswegen fordern wir diesen Vertrauensschutz und, dass Tegel zu schließen ist. Die Forderung aus dem Antrag, der der Anhörung zu Grunde liegt, bedeutet eigentlich nichts anderes, als dass die Bundesregierung auf-



gefordert werden soll, den Vertrauensschutz, den wir einfordern, aufzuheben oder aufzugeben. Das Versprechen, dass den Anrainern von Tegel gegeben wurde, sie mit der Eröffnung des BER von Lärm und anderen Beeinträchtigungen zu befreien, soll gebrochen werden. Deswegen noch einmal die Forderung: Tegel muss schließen, wenn der BER öffnet. Vielen Dank.

Vorsitzender: Vielen Dank. Wir machen weiter mit Prof. Ullmann, bitte.

Prof. Dr.-Ing. Werner Ullmann (Beuth Hochschule Berlin): Sehr geehrter Herr Vorsitzender, sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete. Ich bedanke mich zunächst einmal für die Einladung, dass mit der Beuth Hochschule ein Vertreter einer der wenigen Nutzer, die bereits für die Nachnutzung Tegel feststehen, eingeladen worden ist. Ich bin gefragt worden, zu zwei Aspekten Stellung zu nehmen. Einmal geht es um die Relevanz und einmal geht es um den Mehrwert für die Hochschule – und vielleicht auch darüber hinaus. Bezüglich der Relevanz muss man wissen, dass die Beuth Hochschule mit circa 12.500 Studierenden einer der ganz wichtigen Player im Wissenschaftsbereich von Berlin ist. Sie hat insbesondere im MINT-Bereich, also Mathematik, Informatik, Naturwissenschaften und Technik, für Deutschland eine ganz besondere Bedeutung. Die Hochschule, die nicht nur in der Stadt, sondern in der gesamten Region – und da ist die Region sehr weit gefasst – die meisten Absolventinnen und Absolventen auf den Arbeitsmarkt bringt. Im MINT-Bereich zählen wir zu den vielleicht fünf, zehn – ich weiß es nicht ganz genau – größten Fachhochschulen in Deutschland. Uns wurde 2012 ein Flächendefizit in Höhe von circa 20.000 m² anerkannt. Das ist nichts, was wir ermittelt haben, sondern das ist anerkannt worden – auch vom Senat, vom Abgeordnetenhaus von Berlin. Man hat dann Überlegungen angestellt, wie das zu decken ist. Diese Überlegungen hatten allerdings eine Vorgeschichte. Bereits im Jahr 2008 ist die Beuth Hochschule als ein möglicher Nachnutzer für Tegel ins Spiel gekommen. Eigentlich seit dem Jahr 2012, also seit neun Jahren, wartet unsere Hochschule auf die Realisierung. Sie können sich vorstellen, was das bedeutet. Alle Investitionen, alles, was die Entwicklung der Hochschule betrifft, ist derzeit angehalten und wartet auf den Übergang nach Tegel. Die Hochschule soll nicht insgesamt nach

Tegel gehen, aber immerhin mit gut 20 Prozent der Fläche und der Studierenden. Das ist nicht unerheblich, es sind sicherlich 3.000 Studierende, die Tegel nachnutzen würden. Zusätzlich zum Lehr- und Wissenschaftspersonal, Angestellten etc. Ich habe mit Interesse die Aussage von Herrn Faulenbach da Costa vernommen, dass man einen Hochschulbetrieb gemeinsam mit einem Flugbetrieb einrichten könnte. Das mag ich mir nicht vorstellen. Also ich bitte unbedingt von solchen Erwägungen Abstand zu nehmen. Das geht nicht zusammen.

Zur Frage des Mehrwertes: Für die Hochschule ist das für bestimmte Studiengänge existenzbegründend. Ich sage nicht, das sind Einschränkungen, sondern das ist existenzbegründend. Wir könnten also bestimmte Studiengänge – und das sind Studiengänge aus dem wichtigen MINT-Bereich – nicht weiterführen. Wir müssten sie schließen. Wir können den Bedarf im Moment nur mit angemieteten Flächen decken. Da bestehen große Bedenken, dass es entweder zu drastischen Mietsteigerungen kommen wird oder diese Flächen auch gar nicht mehr an uns vermietet werden. Dort sind Laboreinrichtungen – das würde Kosten in Millionenhöhe hervorrufen, die die Hochschule nicht tragen kann. Und auch das Land Berlin hat dafür keine Mittel zur Verfügung. Tegel ist strategisches Entwicklungsgebiet für Berlin. Es wird hier immer gefragt: Was ist wichtig für Berlin? Tegel ist strategisches Entwicklungsgebiet, das ist schon seit mehr als fünf Jahren festgelegt in der Berlin-Strategie. Es ist auch bekannt, dass sich Entwicklungsgebiete besonders gut entwickeln, wenn Wissenschaft und Industrie sich gemeinsam ansiedeln und gemeinsam entwickelt werden. Die Beuth Hochschule ist mit den Studiengängen, die dort hingehen, die sich auf urbane Technologien beziehen, der Nukleus einer solchen Entwicklung. Ich glaube nicht nur deutschlandweit, sondern europaweit, gibt es kein vergleichbares Projekt in dieser Größenordnung. Das ist nicht nur für Berlin, sondern für Deutschland eine Chance, innerhalb eines Stadtgebietes ein ganz neues Konzept für ein Nebeneinander von Wirtschaft, Wissenschaft und Wohnen zu entwickeln. Sich diese Chance entgegen zulassen, wäre in meinen Augen völlig fatal. Es wurde gerade schon der Vertrauensschutz eingefordert, nicht nur für die Bürgerinnen und Bürger, ich fordere den auch für alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Hochschule, für alle unsere



Studierenden und diese Realisierung jetzt tatsächlich vorzunehmen. Dankeschön.

Vorsitzender: Vielen Dank. Der letzte in der Sachverständigenrunde, Prof. Bouteiller bitte.

Prof. Dr. Philipp Bouteiller (Tegel Projekt GmbH): Herzlichen Dank Herr Vorsitzender, sehr geehrte Damen und Herren. Professor Ullmann hat mir eine wundervolle Steilvorlage gegeben und ich hätte es nicht schöner sagen können. Der Rückfall dieses Geländes von etwa 500 Hektar, 5 km², im Herzen der Stadt, ist ein einmaliges Geschenk für Berlin und für die zukünftige Entwicklung. Wir haben nach der Wiedervereinigung etwa zwei Drittel unserer industriellen Kapazitäten in der Stadt verloren. Darunter leiden wir noch heute. Das, was vorhin als The Urban Tech Republic bezeichnet wurde, ist eins der drei Großprojekte, die wir derzeit auf dem Gelände planen. Diese Urban Tech Republic befasst sich mit Zukunftstechnologien, hat im Herzen einen Wissenschaftskern mit Platz für etwa 5.000 bis 6.000 Studierende, zahlreiche Forschungsinstitutionen, umgeben von einem Gewerbegebiet. Das Einzigartige sind 80 Hektar Industriegebiet. Das heißt von der Ideengenerierung bis hin zur Massenfertigung können Sie die gesamte Wertschöpfungskette im Bereich der Zukunftstechnologien abdecken. Der Fokus liegt insbesondere auf der Zukunft der Städte, der so genannten urbanen Technologien. Es geht um Mobilitätsfragen der Zukunft. Sie wissen, wie virulent das Thema im Augenblick ist. Es geht um Energiefragen. Energiewende ohne neue Speichertechnologien, ohne neue Verteilnetze und Intelligenz ist nicht denkbar. Das sind Fragen, die dort entwickelt, erprobt, produziert und angewandt werden sollen. Und das erweist sich als geradezu glücklich in der Festlegung, die 2011 bereits getroffen wurde. Wir alle sehen die Städte wachsen. Die Urbanisierung stellt die größte Herausforderung im Augenblick dar. Und wenn wir die Welt retten wollen – erlauben Sie diesen pathetischen Satz – dann müssen wir in den Städten beginnen, weil dort auch die meisten Ressourcen verbraucht werden. Also es geht am Ende darum, die Lebensqualität zu steigern und dabei den Ressourcenverbrauch zu senken. Das wird hier geplant. Abg. Gelbhaar fragte nach dem Planungsstand, den Kosten und auch nach dem Startbeginn. Der Planungsstand ist so, dass wir im Sommer 2021, wenn das Gelände übergeben wird und zurück-

fällt an das Land Berlin, sofort mit den Baumaschinen „reinrollen“ können. Das hat es in Berlin auch noch nicht so oft gegeben. Nun hatten wir zugegebenermaßen auch etwas mehr Vorbereitungszeit als gewöhnlich. Aber die haben wir auch gut genutzt. Der Baubeginn, die bauvorbereitenden Maßnahmen werden dann sofort stattfinden. Stand Ende letzten Jahres wurden bisher etwa 50 Millionen Euro in die Planung investiert. Nicht mit eingerechnet sind die Kosten der Verwaltung und die Vorlaufkosten. Es gab große Partizipationsverfahren etc. Gerechnet ist nur ab Gründung der Planungsgesellschaft. Wenn wir schon über die Kosten reden, müssen wir vielleicht auch einmal auf die Einnahmepotenziale für die Stadt schauen. Wir planen dort etwa 1.000 Unternehmen anzusiedeln, über 20.000 Arbeitsplätze zu schaffen und wir reden von einer Bruttowertschöpfung für die Stadt von etwa 2,2 Milliarden Euro pro Jahr. Allein auf dem Gelände rechnen wir mit etwa 300 Millionen Euro Steuereinnahmen jedes Jahr im eingeschwungenen Zustand. Also da gibt es erhebliche Potenziale, die sich sehen lassen können.

Jetzt kommt noch etwas Spannendes dazu, was im Augenblick im Berliner Nordwesten passiert und noch nicht wirklich in der politischen oder öffentlichen Wahrnehmung angekommen ist: Siemens hat vor kurzem erklärt, dort Siemensstadt 2.0 zu entwickeln. Siemens selbst wird etwa 600 Millionen investieren, dazu kommt noch ein Vielfaches durch private Partner. Unmittelbar neben Siemensstadt 2.0 gibt es eine Entwicklung, die auch nur nach Schließung des Flughafens Tegel möglich wird: das neue Gartenfeld. Dort geht es um neue Wohn-, Arbeits- und Produktionsformen und Mobilität der Zukunft. Direkt daran angeschlossen liegt unser Gelände mit rund 5 km². Es sind also drei Projekte, die wie an einer Perlenkette aufgereiht, dort darauf warten, dass der Flughafen endlich schließt und zu Investitionen privater und öffentlicher, überwiegend aber privater Natur, führen werden – etwa zwölf Milliarden Euro im Laufe der nächsten 20 Jahre. Was dort im Nordwesten der Stadt passiert, ist großartig und einmalig und ich rate dringend davon ab, dem Gestern „hinterher zu heulen“ und stattdessen fordere ich Sie auf, lustvoll in die Zukunft zu blicken. Das wird spannend.



Vorsitzender: Vielen Dank. Die Gäste auf der Tribüne bitte ich vom Klatschen abzusehen, ich hatte darauf hingewiesen. Kollege Simon bitte als erster für die zweite Runde.

Abg. **Björn Simon** (CDU/CSU): Vielen Dank. Ich habe eigentlich noch eine Frage und zwar an Prof. Bouteiller. Ich möchte anschließen an das, was Sie gerade ausgeführt haben – da sind wir voll dabei. Wenn der BER öffnet, dann wird TXL noch sechs Monate weiterbetrieben, um die Übergangsphase einigermaßen weich zu gestalten. Wie sähe ein zeitlicher Horizont aus, wenn der rechtliche Weg beschritten würde und eventuell der Schließung von TXL Steine in den Weg gelegt würden? Wie sähe das denn mit Mehrkosten aus – gerade in Bezug auf Ihre Planung – wenn wir hier Jahre verlieren würden, um TXL neu zu gestalten und das geschilderte Szenario zu verwirklichen? Und dann schließe ich noch eine Frage an Prof. Lütke Daldrup an: Zur Situation am BER und die Erschließung des neuen Flughafens mit dem ÖPNV in die Berliner Innenstadt. Vielleicht haben Sie da aktuelle Informationen, wie die Planungen aussehen, um den Reisenden eine möglichst kurze Reisedauer zwischen Flughafen und Innenstadt anzubieten. Danke.

Vorsitzender: Danke sehr, als nächster bitte Abg. Magnitz für die AfD Fraktion.

Abg. **Frank Magnitz** (AfD): Ja gerne. Es gab unendlich viele Punkte, bei denen man jetzt eigentlich einhaken müsste. Ich möchte vorab noch einmal erwähnen, es wurde da so beiläufig eine Milliarde in den Raum geworfen, die notwendig wäre, um Tegel fit zu machen. Ich möchte in dem Zusammenhang nur daran erinnern, dass es gerade zweimal eine Tranche von 500 Millionen gegeben hat, mit denen eine Kapitalumwandlung beziehungsweise Darlehensumwandlungen in Eigenkapital erfolgte und dem BER noch einmal, wieder, kräftig unter die Arme gegriffen worden ist. Also da hat es offensichtlich auch keine Probleme gegeben, das könnte man hier in Tegel vielleicht auch anwenden. Das Problem hier ist, dass wir natürlich direkt und massiv aufeinander prallende, gegensätzliche Interessen haben. Der eine möchte ganz gerne an dieses „leckere“ Gelände von 500 Hektar heran. Da kann man sich natürlich austoben, das können Sie wahrscheinlich bis zum Ende Ihres Berufslebens ganz hervorragend tun. Das kann ich verstehen. Auf der anderen Seite habe

ich allerdings das Gefühl, dass wir eventuell lustvoll lächelnd ins Chaos laufen.

Daraus will ich einmal versuchen zwei Fragen zu konstruieren und die ich richte an Herrn Faulenbach da Costa. Es gibt meines Wissens ein Senatsgutachten des Bundesverwaltungsrichters Dr. Paetow zum Volksentscheid, wonach TXL nicht geschlossen werden darf, wenn der BER keinen Kapazitätspuffer von 20 Prozent nach oben hat. Ich meine, dass wir genau diesen Fall schon haben. Das Problem liegt doch darin, dass wir von vier Prozent Wachstum pro Jahr reden, das heißt wir reden über fünf Jahre. Aber wir sind ja jetzt eigentlich schon an der Kapazitätsgrenze angekommen. Und wir dürfen eines nicht vergessen: Natürlich gibt es das berechtigte Interesse der Anwohner auf Ruhe und Schutz vor Fluglärm. Aber auf der anderen Seite wächst der BER gerade in die Stadt hinein oder die Stadt wächst um den BER herum. Das ist im Prinzip die gleiche Situation. Und das ist auch die Frage an Prof. Giemulla: Ich meine, man sollte sich Szenarien überlegen, die man einfach als Plan B in der Schublade hat, wie denn ein Weiterbetrieb möglich wäre, wenn sich herausstellt, dass diese einfache Umstellung nicht funktioniert. Danke soweit.

Vorsitzender: Danke sehr, das Wort hat Kollege Klare für die SPD Fraktion.

Abg. **Arno Klare** (SPD): Aus der Diskussion zwei ganz kleine Vorbemerkungen – eher fürs Amusement: Ich habe in der Recherche festgestellt, dass es in den Sechzigerjahren Ausbaupläne für Schönefeld gab, da sind fünf Bahnen eingezeichnet – Fünf! Eine davon so quer, das sah dann so ähnlich aus wie Hamburg oder so im Schaubild. Also wer damals das Sagen hatte, wissen wir ja. Zweite Vorbemerkung: Weil gerade gesagt wurde, 1996 liege lange zurück und deshalb müsse man jetzt alles neu verhandeln. 30 Jahre vorher wurde vor dem OVG in Münster der Angerlandvergleich für Düsseldorf geschlossen. Wohlgermerkt mit Gebietskörperschaften, die es heute im rechtlichen Sinne gar nicht mehr gibt. Und der gilt heute noch. Also alt heißt nicht unbedingt falsch oder nicht mehr verbindlich. Ich glaube, davon müssen wir uns lösen. Vor allem finde ich es äußerst bedenklich, wenn das von Juristen gesagt wird. Meine Frage geht an Ralf Beisel, der als Hauptgeschäftsführer des Verbandes den größten Überblick hat. Wird der BER irgendwann einmal zum Hub? Jetzt befin-



den sich die Hubs in Europa, so von London aus über Amsterdam, Paris, Brüssel, Frankfurt, München, Zürich. Das ist so diese „Banane“. Da liegen die großen Hubs in Europa nördlich der Alpen. Berlin war das historisch betrachtet nie. Wird das jemals so? Und müssen wir da noch einmal neu nachdenken? Gibt es dann Kapazitätsengpässe, wenn ich mir den BER als Hub vorstellen muss?

Vorsitzender: Danke sehr, das Wort hat Kollegin Kluckert für die FDP-Fraktion.

Abg. **Daniela Kluckert** (FDP): Vielen Dank Herr Vorsitzender. Wir haben jetzt einiges gehört, unter anderem, dass wir einen Sanierungsbedarf von einer Milliarde Euro haben. Das glaube ich sehr gerne. Ich will dagegen auch mal eine andere Zahl stellen und zwar ein Rekordgewinn von Tegel aus dem letzten Jahr von 142 Millionen Euro, wo nichts reinvestiert worden ist. Also es ist natürlich so, wenn man einen Flughafen kaputt spart, dann braucht man sich nicht zu wundern, wenn er dann am Ende auch kaputt ist. Natürlich muss in einen Flughafen investiert werden und selbstverständlich müsste auch in den Flughafen Tegel investiert werden, wenn dieser denn weiter betrieben wird. Die Beuth Hochschule ist eine wunderbare Hochschule. Wir haben in Berlin unglaublich viele Standorte, große Flächen, auch zum Beispiel der alte Flughafen Tempelhof. Der marode vor sich hin vegetiert und jedes Jahr Millionen kostet, einfach für den Leerstand. Wir haben in Berlin weitere Flächen, die nicht bebaut werden, weil wir hier in Berlin immer leider viel reden, aber wenig umsetzen. Insofern wäre es mir ein großes Anliegen, wenn man schon vor Jahren damit begonnen hätte, für die Beuth Hochschule ein Plätzchen zu finden, wo sie dann tatsächlich auch einziehen kann. Und nicht wie in Tegel schon sehr lange drauf wartet. Ein Beispiel wäre der Flughafen Tempelhof, der ja nachweislich nicht bebaut wird, obwohl wir in Berlin Wohnungsmangel haben. Andere Plätze sind etwa die Elisabeth-Aue. Insofern fehlt es uns nicht an guten Plänen und Entwicklungen. Es ist nur die Frage, ob wir eben eine Infrastruktur, die funktioniert, ausnahmsweise mal abschalten.

Eine andere Frage, die wir uns hier in Berlin stellen, als Bürger dieser Stadt, aber selbstverständlich auch als Parteien: Wie funktioniert das eigentlich mit dem öffentlichen Nahverkehr? Jetzt ist die Eröffnung der Bahn, die wir brauchen, um

am Flughafen BER tatsächlich einen guten ÖPNV anzubinden, für 2025/2026 angekündigt. Das ist noch ein bisschen hin. Bis dahin wollen wir ja auch keinen Verkehrsinfarkt erleiden. Deswegen noch einmal eine Frage an Prof. Giemulla: Wie schätzen Sie die Verkehrssituation in Berlin ein – auch gerade in Bezug auf die Fertigstellung der Bahn zum BER 2025/2026? Rechtliche Hürden, davon haben wir schon viel gesprochen. Wir haben verschiedene Gutachten in Auftrag gegeben, die sehr wohl sagen, dass, wenn man wollte, dann könnte man. Und selbstverständlich muss es für ein Land unserer Größe und dieser Stadt, der Hauptstadt, möglich sein, auch Dinge zu verändern, wenn sie sinnvoll sind. Auch hier noch einmal eine Frage an Prof. Giemulla: Wie sehen Sie die rechtlichen Hürden zur Offenhaltung des Flughafens Tegel? Vielen Dank.

Vorsitzender: Danke sehr. Das Wort für die Fraktion DIE LINKE. hat Kollege Cezanne. Bitte.

Abg. **Jörg Cezanne** (DIE LINKE.): Dankeschön. Ich habe jetzt doch noch einmal zwei Fragen. Ich würde Prof. Giemulla noch einmal nach seiner Argumentation oder nach der rechtlichen Grundlage zu seiner Argumentation zum Hauptstadtflughafen fragen. Das habe ich jetzt mit Interesse wahrgenommen. Mich würde interessieren, welche rechtliche Grundlage das hat, wenn Sie im Prinzip „ja“ sagen, ein Hauptstadtflughafen sei so wichtig, dass man noch einen Ersatzflughafen in der Tasche haben müsse, falls da mal was passiert. Das war mir neu, aber Frankfurt ist ja auch keine Hauptstadt, da spielt das nicht so eine Rolle.

Die zweite Frage richte ich an Herrn Faulenbach da Costa: Sie haben in Ihrer Stellungnahme für den Fall des Weiterbetriebs sehr weitgehende Betriebsbeschränkungen für Tegel aufgelistet. Wir haben in der Umweltbewegung, bei den Flughafenverbänden, aber auch sonst eine Diskussion darüber, ob der Flugverkehr in der bestehenden Form und im bestehenden Ausmaß unter den Gesichtspunkten des Klimaschutzes und des Ressourcenverbrauchs, so überhaupt aufrecht erhalten werden kann. Eine Verlagerung von Kurzstreckenflügen, von Inlandsflügen: Wenn ich die Zahl nochmal nachgucke, circa 4,5 Millionen Fluggäste sind im letzten Jahr von Tegel geflogen, die nur innerhalb von Deutschland geflogen sind, wo es Bahnverbindungen gibt. Wäre es nicht eine viel sinnvollere Frage, mit den Kapazitätsbegrenzun-



gen, die Sie sehen, zurechtzukommen?

Vorsitzender: Danke sehr, Stefan Gelbhaar für BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

Abg. **Stefan Gelbhaar** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Vielen Dank, Herr Vorsitzender. Wir haben so viel gehört, wo es sich zu antworten lohnte. Ich greife einmal so eine Erkenntnis raus. Die FDP bebaut lieber Auen als ehemalige Flughäfen. Wer die Elisabeth-Aue noch nicht kennt, der ist herzlich eingeladen, sich kundig zu machen. Es ist ein bisschen skurril, dass wir im Bundestag jetzt auch Kommunalpolitik betreiben. Ich will noch ein Wort sagen zum Thema Verkehrsinfarkt, weil das immer wieder kommt, aber da ist die Frage an Herrn Lütke-Daldrup schon gestellt. Das wird er dann sicherlich besser ausführen. Aber wer Tegel kennt, der weiß, dass dorthin Busse fahren. Das ist die ÖPNV-Anbindung. Wer den BER kennt, der weiß, dass da jetzt schon ein ganzer Bahnhof ist, wo eine S-Bahn direkt in das Flughafengebäude hineinfahren wird. Wo eine Regionalbahn direkt in den Flughafen fahren wird, aber das mag Herr Lütke-Daldrup besser ausführen. Geplant ist auch noch eine Direktverbindung zum Hauptbahnhof zu schaffen. Also dieses Verkehrsinfarkt-Szenario ist irgendwie eine sehr irre Debatte. Es wird jetzt trotzdem immer wieder gefragt nach dem Plan B und deswegen möchte ich Herrn Kipp auch hier noch einmal ins Spiel bringen und aus seiner Sicht zu bewerten, was denn rechtlich möglich – ein Plan B sein könnte – oder welche rechtlichen Hindernisse bestehen. Hier einfach so zu sagen: Dann lass' uns doch Tegel einfach parallel oder zusätzlich oder noch irgendwie mit einer Hochschule drin so weiter betreiben. Da sind die diversen Vorschläge auf dem Tisch. Vielleicht können Sie uns da ein bisschen aufklären.

Aber ich will dann auch noch einmal im Sinne des Ansatzes, den wir hier für die Anhörung gewählt haben, nach der Zukunft von Tegel fragen und Herrn Prof. Bouteiller fragen. Wir haben über den Wissenschaftsstandort und über die internationale Bedeutung auch als Wirtschaftsstandort geredet. Allerdings braucht Berlin Wohnungen, was auch schon angesprochen wurde. Wie sieht es da aus? Ist die Planung in Tegel schon weiter, was den Bau von Wohnungen angeht? Inwieweit ist da auch die Bundesregierung als Teileigentümer der Flächen im Spiel?

Vorsitzender: Danke sehr, damit sind wir am Ende der zweiten Fragerunde. Prof. Giemulla hat auch hier die meisten Fragen. Bitte.

Prof. Dr. jur. Elmar Giemulla (TU Berlin): Vielen Dank Herr Vorsitzender. Zunächst einmal die rechtlichen Hürden: Die Rechtssituation insgesamt, die scheint ja mittlerweile durchgesickert zu sein, wobei die Sicht auf die Situation unterschiedlich ist. Ich habe vorhin gehört, es gebe keine rechtlichen Probleme, das sei alles klar. Tegel müsse geschlossen werden und BER werde eröffnet und auch erweitert innerhalb der Zeit. Ich sehe das ein bisschen anders. Zunächst die rechtliche Situation: Das Spannungsverhältnis zwischen Tegel und BER. Es wird ja sehr gerne auf den Konsensbeschluss von 1996 Bezug genommen. Wenn wir uns den zunächst in seiner Verbindlichkeit ansehen. Er wurde zwar von drei Trägern hoheitlicher Gewalt beschlossen. Diese haben den Konsensbeschluss aber nicht als Gebietskörperschaften in öffentlich rechtlicher Funktion geschlossen, sondern als Anteilseigner der FFB. Das heißt, wir bewegen uns im privatrechtlichen, im kommerziellen Bereich. Trotzdem ist es ein Vertrag, es ist eine Absprache, die natürlich als solche bindend ist. Die Frage ist nur, wie weit sie bindend ist. Man kann natürlich sagen, wenn es drei Vertragspartner gibt, dann müssen auch alle drei Vertragspartner immer dahinterstehen, dass würde ich so sehen. Wenn ein Vertragspartner aussteigt, dann ist der Vertrag nicht mehr der Vertrag, der einmal beschlossen worden ist. Die Frage ist, welchen Anlass einer der Vertragspartner hat, auszusteigen. Ich glaube, dafür gibt es viele. Die Frage der Ausstiegserklärung. Ist eine Kündigung vorgesehen? Es gibt neben der Kündigung auch noch andere Instrumente, die hier durchaus zum Zuge kommen, nämlich der sogenannte Wegfall der Geschäftsgrundlage. Die Situation im Jahre 1996 war eine völlig andere, als diejenige, die wir jetzt vorfinden und die wir für die Zukunft voraussagen. Gemessen an den Anforderungen an dieses Institut Wegfall der Geschäftsgrundlage, würde ich persönlich keine massiven Probleme sehen, dass, wenn diese Einsicht bei einem der Gesellschafter vorhanden ist, dieser Vertrag beendet werden kann. Das ist das eine. Das zweite ist: Es sind mittlerweile natürlich auch andere rechtliche Instrumente in Kraft getreten, wie zum Beispiel der Landesentwicklungsplan Flughafen, der durch zwei Rechtsverordnungen der betroffenen



Länder in Kraft gesetzt worden ist, und der Schließungsbescheid für Tegel. Alle diese Dinge, die wir kennen. Wenn wir die als „in Beton gegossen“ ansehen, dann läuft natürlich nichts mehr. Die Frage ist, ob das tatsächlich immer noch so verbindlich ist. Nun sind das rechtliche Instrumente, die von Menschen und Institutionen in Kraft gesetzt worden sind. Die Institutionen gibt es noch. Genau diese Institutionen können die Dinge wieder außer Kraft setzen, wenn denn der politische Wille dafür vorhanden ist, so hört man immer wieder, und an dem Punkt stoßen wir uns ein bisschen. Ich will trotzdem noch einmal den Blick zurück auf den Landesentwicklungsplan Flughafen werfen. Muss der wirklich geändert werden? Wir wissen vom Ziel 1, das besagt, dass mit der Inbetriebnahme der Kapazitätserweiterung am Standort Schönefeld, die Flugplätze Tegel und Tempelhof spätestens zu schließen und ihre Flächen einer anderen Nutzung zuzuführen sind. Das Stichwort ist „Kapazitätserweiterung“. Was soll das vernünftigerweise in dem Zusammenhang bedeuten? Das ist jetzt durch den Schließungsbeschluss umgesetzt worden. Formuliert worden in der Weise, wenn die beiden Landebahnen in Betrieb gehen, dann ist der Zeitpunkt der Kapazitätserweiterung eingetreten. Das ist nicht der Fall, wie wir alle wissen, angesichts der Prognosen, die wir kennen. Und das ist nicht einmal der Fall, wenn man das Ziel 1 etwas genauer ansieht. Da steht nämlich vor dem Satz, den ich gerade zitiert habe, auch „Zur Deckung des nationalen und internationalen Luftverkehrsbedarfes der Länder Berlin und Brandenburg ist der Flughafen Berlin-Schönefeld weiter zu entwickeln.“ und dann weiter „Mit Inbetriebnahme der Kapazitätserweiterung [...]“. Wenn wir das nicht auseinanderreißen, sondern den Zusammenhang so lassen, wie er wahrscheinlich gemeint sein soll, dann würde das doch bedeuten, dass mit einer angemessenen Kapazitätserweiterung für die Gegenwart und eine angemessene Kapazitätserweiterung um künftige Zuwächse aufzufangen, nicht gemeint sein kann, zwei Landebahnen in Betrieb zu nehmen, die natürlich diese Kapazität in Verbindung mit den sonstigen Einrichtungen des Flughafens nicht decken können. Die Aufforderung von Ziel 1 ist, erst wenn diese Kapazitäten hergestellt sind, erst dann sind die beiden innerstädtischen Flughäfen, sprich hier Tegel, zu schließen. Das ist noch nicht der Fall, jedenfalls nicht, wenn das eintritt, was der Schließungsbe-

schluss für Tegel vorsieht. Für meine Begriffe ist der rechtswidrig geworden und müsste geändert werden. Er müsste entsprechend angepasst werden, dass würde nach meiner Auffassung natürlich bedeuten, Tegel jetzt nicht zu schließen. Wann es Fall ist, dass die angemessenen Kapazitätserweiterungen tatsächlich vorhanden sind, wissen wir nicht.

Tegel und Vertrauensschutz: Ich habe hohes Verständnis dafür, dass diejenigen, die darauf vertraut haben, dass Tegel jetzt geschlossen wird, enttäuscht sind. Das meine ich nicht nur emotional. Man richtet sich ja als Privatperson etwa beim Hauskauf oder als Institution danach aus, was die offiziellen Planungen darstellen. Insofern habe ich durchaus Verständnis dafür. Ich sehe es aber trotzdem differenziert. Es wird ja in der öffentlichen Diskussion gerne so getan oder zumindest suggeriert, als würde mit der Offenhaltung von Tegel der BER nicht in Betrieb gehen. Es geht ja nicht abstrakt um die Offenhaltung des Flughafens Tegel, den wir jetzt kennen. Es geht darum, dass erstens BER eröffnet wird. Dass zweitens der Flugverkehr der Hauptstadt über den BER abgewickelt werden wird. Das wird der Hauptstadtflughafen sein. Es geht drittens darum, dass eventuell für nicht bedienbare Kapazitäten am BER noch etwas anderes zur Verfügung stehen muss. Da bietet sich selbstverständlich ein funktionierender Flughafen wie Tegel an. Und eben nicht Neuhausen-Nordberg oder sonst etwas. Das heißt, dass das, was nach Eröffnung von BER in Tegel stattfinden wird, überhaupt nicht mehr mit dem zu vergleichen sein wird, was man mit Tegel als Anwohner jetzt noch verbindet, einschließlich dem derzeitigen Maß an Fluglärm. Die Fluglärmsituation wird eine völlig andere sein. Der Vertrauensschutz kann für meine Begriffe hier nicht als „Totschlagargument“ ins Feld geführt werden.

Zur Verkehrssituation um den BER herum: Verantwortliche Planung eines Infrastrukturprojekts darf natürlich nicht isoliert gesehen werden, gerade wenn es um Verkehr geht. Es geht natürlich um Erreichbarkeit, es geht um die berühmte letzte Meile. Es nutzt nichts, wenn man als Fluggast nur im Raum Berlin ankommt. Die meisten wollen jedenfalls nicht nur zum Flughafen, sondern in die Innenstadt. Das sind dann die Millionen, die jetzt in Tegel und Schönefeld abgefertigt werden. Ob die dann innerhalb zumutbarer Zeit die Innen-



stadt erreichen, ihren Termin wahrnehmen können, auf verstopften Autobahnen und auf S-Bahnen, die es noch nicht gibt, muss man zumindest hinterfragen. Das heißt auch, dass es ein Argument ist, den Verkehr am Boden zu entzerren und daher den Flugbetrieb auch zum Teil über Tegel abzuwickeln.

Jetzt komme ich zu dem Stichwort „Hauptstadtflughafen“. Es wurde gefragt, wie ich dazu komme, Tegel in seiner Funktion als Hauptstadtflughafen zu bezeichnen. Man kann sagen, das ist Teil der Widmung. Jemand hat vorhin ausgeführt, dass die Planfeststellung und Genehmigung für Tegel fiktiv sei. Das ist juristisch gar nicht mal so selten. Die berühmte juristische Fiktion, ist genauso gültig wie eine tatsächliche Entscheidung. Der Nachteil ist natürlich, dass man bei einer Fiktion nichts lesen kann. Also man kann nicht sehen, ob Nachtflugbeschränkung oder Flugzeugmix und so weiter. Man muss sich das alles ausdenken und natürlich überlässt man das nicht völlig der Phantasie, sondern fragt sich, was denn faktisch in Tegel vorliegt. Und wenn der Gesetzgeber sagt, dass das planfeststellungsmäßig und genehmigungsmäßig rechtmäßig ist, kann man nur sagen: Ja, was ist denn da? Und die Antwort ist: Das war der Hauptstadtflughafen und ist es ja immer noch. Wenn nun der Planfeststellungsbeschluss für den BER sagt, Ersetzungsfunktion für Tegel, dann darf man das nicht so kleinmütig sehen, dass der Flughafen, wie er da ist mit seinen Landebahnen, jetzt ersetzt wird durch den BER und dann können wir Tegel auch „weschmeißen“, sondern die Funktion muss ersetzt werden. Diese Funktion muss ersetzt und natürlich auch weiterentwickelt werden, das ist völlig klar. Die Funktion von Tegel ist Hauptstadtflughafen, die von BER wird Hauptstadtflughafen sein – mit den entsprechenden Belastungen für einen solchen Flughafen. Die Belastungen, operativ meine ich jetzt, sind spontaner Politikverkehr, Geschäftsreiseverkehr, Großereignisse, die ja in der Hauptstadt Berlin durchaus stattfinden sollen, die ja gewollt sind, die den normalen Ablauf natürlich durcheinander bringen und zusätzlich belasten. Und wenn wir jetzt davon ausgehen, dass man vielleicht bei allem guten Willen die Kapazitäten so „ausquetschen“ könnte, dass es gerade noch so eben reicht – wie in Tegel zurzeit. Es ist ja kein erfreulicher Zustand dort. Wenn wir sagen, das ist die Vision, die wir jetzt mitnehmen zum BER. Dann klappt das vielleicht

so eben noch, hoffentlich. Dann passt dort überhaupt kein Spontanverkehr hinein, wie ich ihn gerade beschrieben habe. Der stört dann und bringt die ganzen Operationen durcheinander. Das wird für meine Begriffe nicht klappen. Wir brauchen bis auf weiteres – und ich würde sagen wahrscheinlich bis auf lange Sicht – ein sogenanntes „Überlaufventil“, was nicht bei Gelegenheit mal überläuft, wie im Notfall, sondern das systematisch die Verkehre vom BER weghält, die dort den operativen Ablauf stören. Man wird darüber reden müssen, wie dann die Konzeption aussehen wird. Aber dass wir Tegel jetzt und bis auf weiteres brauchen – wahrscheinlich auch sogar in längerer Zukunft – davon bin ich überzeugt. Vielen Dank.

Vorsitzender: Danke sehr, als nächster Herr Faulenbach da Costa, bitte.

Dieter Faulenbach da Costa (fdc Airport Consulting): Besten Dank. Mein Angebot an die Beuth Hochschule: Wir können gerne darüber sprechen, ich bin gerne bereit, Ihnen ein Konzept vorzustellen, wie das machbar ist. Ich will Ihnen sagen, ich habe 1965 an der Ingenieurschule für Vermessungswesen in der Leinestraße mit meinem Studium begonnen. Da haben mich die Piloten im Anflug auf Tempelhof begrüßt. Also insoweit habe ich da durchaus Erfahrungen. Das zweite ist: Prof. Lütke-Daldrup, ich wusste nicht, dass es erstrebenswert ist, einen neuen Flughafen als Engpass-szenario zu eröffnen. Das wird aber offensichtlich angestrebt, wenn Sie beispielsweise auf London-Heathrow verweisen, mit 80 Millionen Passagieren und zwei Pisten. Dort soll ja auch weiter ausgebaut werden. Zum Gutachten von Dr. Paetow: Was die rechtlichen Fragen angeht, bitte ich, sich mit Juristen zu unterhalten. Ich bin Ingenieur und ich fange nicht an, rechtliche Fragen zu beurteilen. Ich sage zum Thema der Kapazitäten nur so viel: Ich will auch hier nicht in den Expertenstreit eintreten, den konnten wir heute auch nicht lösen. Bei der Frage, ob die Kapazitätsfrage lösbar ist oder nicht, lohnt es sich, wenn man schon kein Experte ist, der das errechnen kann, dass man einfach die Plausibilität überprüft. Plausibilität heißt, wie machen es andere vergleichbare Flughäfen? Der Flughafen Düsseldorf ist von der Struktur des Aufkommens her ein vergleichbarer Flughafen. 50 Prozent Low-Cost-Verkehr. Aber selbst beim Flughafen Frankfurt, wenn ich dort die Umsteigeverkehre herausrechne, kann ich Vergleichbarkeit



herstellen. Und dann nenne ich jetzt ein Beispiel: Der Flughafen Frankfurt hat für die Sicherheitskontrolle, also für die originären Passagiere, die abfliegen und die Non-Schengen-Passagiere, die umsteigen, die müssen auch durch Sicherheitskontrollen, also für etwa 20 Millionen Fluggäste 190 Sicherheitslinien. Am Flughafenterminal T1 am BER – ich nehme die 25 Millionen Passagiere – wären das 12,5 aufgerundet 13 Millionen mal zehn, würde bedeuten: Man braucht rund 130 Sicherheitslinien für die Sicherheitskontrolle, vorhanden sind aber 38. Nur um mal deutlich zu machen, wo die Defizite sind. Und die bestehen auch in anderen Bereichen. Das ist genau das Problem, das kann man sich natürlich vorher durch Gutachten „gesund rechnen“. Die Frage ist nur, ob es gesund ist, sich „gesund zu rechnen“. Das bestreite ich.

Zum Thema „Betriebsbeschränkungen“ am Flughafen Tegel: Es ist richtig, das ist meine Empfehlung. Wenn man schon feststellt, dass man von der Kapazität her mit dem Flughafen BER nicht zurechtkommt – wie Prof. Giemulla richtig gesagt hat, ist Tegel der einzig operativ verfügbare Flughafen, mit dem eine Entlastung erreicht werden könnte – dann muss ich mir überlegen, wie ich den Verkehr in Segmente aufteile, welchen Verkehr ich über Tegel abwickle. Und da kann ich mir durchaus vorstellen, am Flughafen Tegel nur noch Flugzeuge des Regionalverkehrs abzuwickeln. Da komme ich zur nächsten Frage: Regionalverkehr heißt, ich brauche nicht die lange Piste. Zweitens bedeutet das: Es sind kleinere Flugzeuge, 50 Tonnen Startgewicht. Drittens: Die Betriebszeiten bei dem Verkehr liegen zwischen 7.00 und 21.00 Uhr. Das heißt, es muss noch nicht einmal in der Nacht oder in Nachtrandstunden geflogen werden. Deshalb bin ich der Auffassung, dass man mindestens eine massive Lärmentlastung – ich habe eben etwas anderes dazu ausgeführt – am Flughafen Tegel, die ich auch für richtig und für notwendig halte, herbeiführen kann. Aber man kann auf der anderen Seite durch Verteilung etwas erreichen. Da stimme ich Prof. Giemulla nicht zu. Wir werden in Deutschland spätestens 2030/2035 an die Grenzen des Wachstums bei den großen Flughäfen kommen, die dann wieder ausgebaut werden müssen. Deshalb kann ich als Planer, der 35 Jahre im Geschäft ist, den Flughäfen nur empfehlen, heute anzufangen, die

Anträge zu stellen, die Ausbaustrategien zu entwickeln und zu sagen, was für die zukünftige Entwicklung gebraucht wird. Wenn Berlin das nicht tut, wird die Entwicklung des deutschen Luftverkehrs an Berlin vorbeigehen – wie sie schon einmal mit der falschen Standortentscheidung 1996 vorbeigegangen ist. Heute hätte Berlin 100 Millionen Passagiere und ein Drehkreuz.

Jetzt komme ich zur Frage der „Verlagerung“: Ich kann in allen Bundesverkehrswegeplänen seit den Neunzigerjahren nachlesen, dass man Kurzstreckenverkehr auf die Schiene verlagern will. Das gleiche gilt für die Landesentwicklungspläne, in denen Flughäfen vorkommen. Eine richtige Erkenntnis, nur sind darin keine Handlungsoptionen enthalten. Es wird aber nur davon gesprochen. Die Bahn hat das Angebot nicht. Ich hätte heute um 4.00 Uhr aufstehen müssen, um gegen 11.00 Uhr hier zu sein, das wollte ich mir nicht zumuten. Also bin ich gestern gekommen. Weil die Bahn, die früher mal 3,5 Stunden von Frankfurt bis Berlin gebraucht hat, im Moment über 5 Stunden benötigt. Ich bin kürzlich 550 km von Karlsruhe nach Paris gefahren – die gleiche Strecke in 2,5 Stunden. Also da sieht man die Unterschiede. Deshalb ist es im Moment mit der Bahn nicht so toll. Es müssen andere Möglichkeiten gefunden werden. Ich halte nichts davon, etwas zu verbieten. Erstens ist das nicht durchsetzbar, zweitens rechtlich fraglich. Drittens denke ich, dass wir an erheblichen Widerständen, auch bei Ihnen in den Gremien, scheitern. Und deshalb bin ich eher der Auffassung, dass man Steuerungsinstrumente in der Form nutzen müsste, dass der, der unbedingt fliegen muss, dann auch mehr bezahlen muss. Wer nicht fliegen muss, der kann ja mit der Bahn fahren und zahlt weniger. Das heißt, dass die Preisunterschiede deutlicher werden müssen. Fliegen muss zumindest auf der Kurzstrecke teurer werden als der Bahnverkehr. Besten Dank.

Vorsitzender: Prof. Bouteiller, an Sie sind auch zwei Fragen gestellt worden, bitte.

Prof. Dr. Philipp Bouteiller (Tegel Projekt GmbH): Vielen Dank Herr Vorsitzender. Zunächst der Abg. Simon hatte gefragt, wie es mit den Mehrkosten bei weiterer Verzögerung aussehe. Das sind vor allem die Personalkosten der Gesellschaft und die weiteren Planungskosten. Wobei das bei einer



Verzögerung keine verlorenen Kosten wären, sondern wir machen einfach im Planungsfortschritt weiter. So wie wir das auch jetzt tun: Wir machen, was wir sowieso gemacht hätten, auch wenn wir schon längst auf dem Flughafen wären. Wir bereiten die ganzen Infrastrukturen, die Erschließungen etc. vor. Viel gewichtiger sind damit die Opportunitätskosten, also das, was Berlin dadurch entgeht, dass wir eben keinen leistungsfähigen Großflughafen mit den Direktverbindungen haben, was eines der größten Wachstumshemmnisse für die Stadt ist. Und was wir an industriellen und Arbeitsplatzimpulsen und auch den Wissenschaftsimpulsen durch die Nachnutzung verlieren, würde ich als viel entscheidender bewerten.

Dann fragte der Abg. Gelbhaar noch einmal, was denn mit Wohnen auf dem Gelände sei. Vielen Dank für diese Frage. Das ist das zweite Großprojekt, das ich vorhin ansprach. Wir planen nämlich auf einer Fläche von rund 50 Hektar über 5.000 Wohneinheiten für über 10.000 Menschen. Das ist kein ganz normales Quartier, wie Sie es kennen, also nicht der normale Siedlungsbau, den man vielleicht am Stadtrand realisieren würde, sondern es soll eben ein gemischtes urbanes Quartier werden: autofrei, nachhaltig, viel Holzbau, sozial gemischt. Auch dazu gibt es umfangreiche Konzepte bis hin zu Fragen der Biodiversität. Wir haben eine Studie zum Animal-Aided-Design gemacht, um zu untersuchen, ob es in der Stadt durch gezielte kleine Tricks in der Bauumsetzung nicht möglich ist, für bedrohte Tierarten Habitate zu schaffen. Ja, es geht mit relativ wenig Aufwand, sodass wir das Ziel haben, dass die Biodiversität bei dem Projekt hinterher größer ist als vorher. Das ist eine ganz spannende Geschichte. Insgesamt ist die Bauindustrie einer der Hauptversacher von CO₂-Emissionen. Auch da wollen wir ran, sowohl in der Materialität als auch in den Prozessen. Also vieles wird dort erprobt, was wir tun müssen, um in Zukunft bessere Städte bauen zu können. Das ist ein globales Problem. Wir haben schon als deutsche Industrie bewiesen, dass wir in der Umwelttechnik führend sind. Diesen Vorsprung sollten wir nicht leichtfertig aufgeben, sondern auch lokal weiter erproben und umsetzen. Da bestehen riesige Potenziale. Zwei Drittel der Flächen werden durch die BImA verwaltet und gehen Ende nächsten Jahres im Rahmen des Hauptstadtfinanzierungsvertrages vollumfänglich an das Land Berlin über. Dann ist das Land Berlin

alleiniger Eigentümer. Trotzdem bestehen dort enge Kooperationen mit verschiedenen Bundesministerien und wir planen auch gemeinsame Projekte umzusetzen, Forschungsprojekte, experimentelles Bauen etc.. Das könnte eine ganz spannende Geschichte werden, auf die sich beide Seiten sehr freuen. Ein Nachsatz vielleicht noch: Ich bin kein Jurist, ich komme aber aus einer ausgeprägten Juristenfamilie. So habe ich schon früh als Kind erfahren, dass viele juristische Diskussionen eher theoretischer Natur sind. Herr Prof. Giemulla hat eben den Begriff der juristischen Fiktion benutzt, ich fand das sehr schön. Wir haben uns natürlich diese Gutachten auch alle angeschaut und die haben recht. Natürlich können Entscheidungen rückgängig gemacht werden und wenn der politische Wille da ist, kann man ganz viel tun. Nur muss man sich dabei auch an rechtsstaatliche Grundsätze halten, das sind langwierige Verfahren, über die wir hier reden. Die werden dann auch beklagt und es zieht sich in die Länge. Was in der Diskussion immer ausgeblendet wird, ist dass in der Zwischenzeit der BER aufgemacht hat, Tegel geschlossen wurde. Daran lässt sich erst einmal nichts ändern. Wenn Tegel zu ist, ist er zu. Sie kriegen ihn nie wieder auf. Und deswegen an dieser Stelle auch noch einmal die leider sehr harte Nachricht auch an die juristische Fraktion: Dieser „Drops ist gelutscht“. Schauen Sie in die Zukunft!

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Beisel bitte.

Ralph Beisel (ADV): Ich wurde nach der Zukunft des Flughafens BER gefragt und es ist absolut berechtigt, dass Sie diese Frage stellen. Am Ende des Tages geht es hier um die Entwicklung eines Infrastrukturgroßprojektes. Und Sie wollen natürlich bei einem Flughafen auch schauen, dass das, was dann tatsächlich am Ende des Tages zur Verfügung steht, bedarfsgerecht ist. Fangen wir erst einmal mit dem Infrastrukturgroßprojekt an. Wenn man Infrastruktur in Deutschland heute entwickeln will, ob Bahntrasse, Flughafen, was auch immer, dann muss nach dem Gesetz auch ein Bedarf begründet werden. Es muss eine Bürgerbeteiligung an einem Planungsvorhaben geben. Gegenüber den Behörden sind die Grundlagen des Projekts darzulegen und am Ende steht nach einer ausgiebigen Öffentlichkeitsbeteiligung, die im Luftverkehr mit den Flugrouten sehr schwierig ist, ein Planfeststellungsbeschluss. Würden wir jetzt



bei diesem Infrastrukturprojekt alles wieder „aufmachen“ und vom Konzept des Single-Airport abweichen, dann hätten wir gegen die Prinzipien einer Öffentlichkeitsbeteiligung bei einem Infrastrukturgroßprojekt verstoßen. Es gibt aber noch ein anderes hohes Rechtsgut: Wir haben eine Planfeststellung für diesen Flughafen BER, die bis zum Bundesverwaltungsgericht durchgeklagt wurde. Ein Vorhabenträger, der so etwas hat, setzt das nicht leichtfertig aufs Spiel. Selbst wenn er der Meinung ist, es gehe heute alles viel besser, man verfüge heute über die Weisheit, in der Stadt seien zwei Flughäfen besser als einer. Das gefährdet man nicht und bleibt auch als Vorhabenträger glaubwürdig in der Argumentation gegenüber den Anwohnern und der Öffentlichkeit.

Jetzt wird das ein Drehkreuz. Eine ganz spannende Frage: Was für einen Luftverkehr werden wir haben? Mein Herz weint, wenn ich sehe, dass 120 Langstreckenflüge Paris in die Welt verbinden. In London ist es fast die gleiche Zahl: 122. In Madrid sind es 60, in Rom 50. In Berlin haben wir 8 Langstreckenflüge. Wenn man Drehkreuzflughafen sein will, braucht man eine Drehkreuz-Airline. Hat man die nicht – Sie wissen was mit der Air Berlin geschehen ist! –, arbeitet man nach dem Point-to-Point-Prinzip. Da gibt es mittlerweile auch schon so etwas wie Umsteigerelationen. Deshalb macht es auch weiterhin Sinn, den Verkehr an einem Standort zu bündeln. Heute gehen die Passagiere online zu den zwei großen Airlines am Flughafen BER, easyJet und Ryanair, und buchen selbst geplante Relationen: fliegen nach Berlin rein und weiter nach Osteuropa. Aber das ist etwas anderes, das ist ein europäischer Umsteigerflughafen, den wir haben, weshalb es Sinn macht, den an einem Standort zu konzentrieren. Wenn Langstreckenflüge von Deutschland aus nur von einer Airline angeboten werden, die sich klar auf Frankfurt und München beschränkt und das auch weiterhin so plant, dann braucht man Langstrecken-Airlines aus dem Ausland. Da kann das Verkehrsministerium Sie als Abgeordnete drängen, dass es entsprechende Verkehrsrechtverhandlungen gibt. Dann können Sie auch Langstreckenflüge nach Berlin holen, aber das ist dann eine ganz andere Thematik. Nach meiner Meinung ist dieser Flughafen, so wie er geplant ist und nach der Masterplanung 2040, ein richtiger Flughafen, der innerhalb von Point-to-Point-Verkehren richtig geplant und bedarfsgerecht ist. Und ganz ehrlich,

lieber Herr Faulenbach da Costa, Sie sagen, der Flughafen werde nach einem Engpassszenario eröffnet. Nein! Der Flughafen wird so eröffnet, dass er bedarfsgerecht ist. Es gilt das Prinzip der Nutzerfinanzierung. Keine Airline würde einen überdimensionierten Flughafen akzeptieren und damit vorgehaltene Kapazitäten, die zu höheren Entgelten führen. In jedem Konsultationsausschuss für Flughafenentgelte muss eine Infrastrukturplanung dargelegt werden. Die Airlines prüfen, die Behörde genehmigt. Das muss sachgerecht sein und einen Kostenbezug haben. Und auch darin sehe ich eine bedarfsgerechte, angemessene Flughafenplanung am BER.

Vorsitzender: Herr Lütke-Daldrup, an Sie wurde auch eine Frage gerichtet.

Prof. Dr.-Ing. Engelbert Lütke-Daldrup (FBB GmbH): Ich will noch einmal den Aspekt des Digital Hubs, den Herr Beisel gerade angesprochen hat, aufgreifen. Der besteht darin, dass eine Infrastruktur vorgehalten wird, die durchaus transferfähig ist, zum Beispiel eine leistungsfähige Gepäckförderanlage im Terminal T1. Sie wird dazu beitragen, dass bei Point-to-Point-Verkehren immer mehr Umsteigebeziehungen generiert werden, die über digitale Plattformen organisiert werden. Insofern wird das klassische Hub-Konzept, was Sie vielleicht aus Frankfurt oder München kennen, in Berlin und anderen Standorten durch digitale Hub-Angebote ergänzt werden. Das ist eine große strategische Möglichkeit, auch für Berlin mehr Langstreckenverkehr zu generieren. Zweiter Punkt: In der Kapazitätsdebatte, die hier geführt wird, wird unterstellt, dass wir mit niedrigem Service-Level am BER arbeiten würden. Wir reden am BER nicht über Verhältnisse wie in Tegel. Tegel ist konzipiert worden für weniger als zehn Millionen Passagiere und leistet heute Großartiges, indem dort 23 Millionen Passagiere, allerdings in sehr beengten infrastrukturellen Verhältnissen abgewickelt werden. Am BER wurden bei Terminal 1 und 2 IATA-Standards-Servicelevel-Optimum angesetzt und darauf habe ich die Kapazitätsdaten benannt. Punkt drei: Sie haben nach der öffentlichen Personennahverkehrsanbindung gefragt. Der wichtigste Punkt ist, dass es einen Bahnhof direkt unter dem Flughafen gibt. Es hat uns auf der Baustelle unendliche Schwierigkeiten gemacht, Eisenbahn- und Bauordnungsrecht und die gesamten technischen Anforderungen zu har-



monisieren. Das hat Jahre gedauert. Aber für den Kunden ist es ein großer Segen. Vom Bahnhof, der sechs Gleise und drei große leistungsfähige Bahnsteige hat, ist man mit zwei Rolltreppen an der Ankunft, mit drei Rolltreppen und wenigen Schritten am Abflugbereich. Das hat kein Flughafen in Deutschland. Wir sind stolz, dass wir das am Ende ans Netz bringen werden. Deshalb ist es am BER möglich, im Jahr 2020 14 Züge in der Stunde abzufertigen. Wir werden das 2022 um weitere Züge ausdehnen. Und 2025 ist endlich die Dresdener Bahn fertig, was in der Tat viel zu lange gedauert hat. Dann gibt es einen Airport-Express, der nicht mehr 30, sondern 20 Minuten vom Hauptbahnhof braucht, und in 13 Minuten am Südkreuz ist. Das ist eine sehr leistungsfähige Anbindung und es wird kein Vergleich zu dem Zustand sein, mit dem wir in Tegel seit vielen Jahren leben müssen: ohne Schiene, mit Bussen, die im Stau stehen, und anderen Problemen. Weiterhin wird es am BER ein leistungsfähiges Expressbus-system geben, was die BVG betreiben wird, was auch die U 7 anbinden und die Terminalstandorte verbinden wird. Es wird darüber hinaus weitere Produkte aus den regionalen Bussystemen geben. Also insgesamt alle 10 Minuten eine S-Bahn, die am BER unter dem Terminal hält, viele Regionalbahnen, eine ICE-Verbindung von Rostock über den BER nach Dresden – und die Bahn kann noch mehr tun. Wenn die Bahn es ernst meint, innerdeutsche Flugverkehre zu ersetzen, dann hat sie am BER ideale Möglichkeiten mit einem hochleistungsfähigen Bahnhof, noch viel mehr Produkte anzubieten, die uns helfen, den Kunden am Ende einen ÖPNV-Anteil von 70 Prozent und eine sehr leistungsstarke und -fähige Verbindung anzubieten. Wir starten mit einem ÖPNV-Anteil von 60 Prozent. Frankfurt oder Düsseldorf, zwei große deutsche Flughäfen, haben einen Nahverkehrsanteil von unter 30 Prozent. Allein an dieser Zahl können Sie erkennen, welche leistungsfähige Infrastruktur wir vorhalten werden. Ich freue mich darauf, dass wir es im Oktober 2020 auch dann zeigen können. Herzlichen Dank.

Vorsitzender: Danke. Als letzter in der Runde der Sachverständigen, Herr Kipp, bitte.

Jürgen Kipp (Präsident a.D. OVG Berlin-Brandenburg): Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren, vielen Dank. Die Frage an mich lautet: welche rechtlichen Hindernisse zu beachten wären,

wenn man diese Entwicklung jetzt verändern wollte. Das bisherige Konzept beruht auf dem Konsensbeschluss. Aber damit hört es nicht auf. Die Länder Berlin und Brandenburg haben auf dieser Grundlage im Jahre 2003 das Landesentwicklungsprogramm beschlossen, welches das Konzept eines Single-Flughafens festschreibt. Die Parlamente beider Länder haben durch Gesetz diesem Programm zugestimmt. Auf der Grundlage des gesetzlich vorgeschriebenen Landesentwicklungsprogramms sind in beiden Ländern übereinstimmende Rechtsverordnungen erlassen worden. Das ist der Landesentwicklungsplan Flughafenstandortentwicklung, der nun das System eines Single-Airports auf den BER festschreibt. Das ist die Grundlage für den Planfeststellungsbeschluss BER, der 2004 ergangen ist. Auf derselben Grundlage hat das Bundesverwaltungsgericht 2006 diesen Planfeststellungsbeschluss bestätigt. Der ist seitdem bestandskräftig. Die Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichts sind nach Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts rechtskräftig geworden.

Das zweite ist, dass auf der Ebene darunter alle Genehmigungen – will ich mal zusammengefasst sagen –, die für den Flughafen Tegel galten, rechtlich beseitigt worden sind. Auch diese Entscheidungen sind alle beklagt worden. Alle Klagen sind entschieden worden, sodass heute bestandskräftig und rechtskräftig feststeht, dass mit der Inbetriebnahme vom BER Tegel geschlossen werden muss. Das beantwortet noch nicht die Frage, ob man das korrigieren kann. Ich würde nie so weit gehen, zu sagen, dass es Situationen geben kann, in denen eine solche Korrektur notwendig sei. Also stelle ich mir die Frage, wenn man das heute korrigieren wollte, was müsste dann geschehen. Man müsste alle rechtlichen Schritte, die Zug um Zug entstanden sind, rückgängig machen. Es gibt in dem Moment keine gewidmete Flughafenfläche in Tegel mehr, wenn der BER in Betrieb geht. Also wäre das erste, Sie müssten nach Kündigung aller Verabredungen mit dem Land Brandenburg, eine neue Widmung für eine Flughafenfläche auf dem jetzigen Gelände von Tegel schaffen. Wie soll das aussehen? Es ist gesagt worden – jetzt kommt der ganze Vertrauensschutz/Bestandsschutz ins Spiel – die Bewohner in der Umgebung von Tegel mussten über Jahrzehnte hinnehmen, dass sie ohne eine Planfeststellung dieser Belastung ausgesetzt waren. Das ist immer als erträglich angesehen



worden, weil es hieß, dass Tegel in absehbarer Zeit außer Betrieb gehen wird. Wenn Sie das jetzt korrigieren, wird es – meiner Meinung nach, schon aus Verfassungsgründen – nicht möglich sein, die Bewohner der Umgebung von Tegel erneut einer solchen Fiktion auszusetzen. Das bedeutet, Sie müssten dann ein komplett neues Planfeststellungsverfahren für den Weiterbetrieb von Tegel durchführen. Wie lange dauert ein Planfeststellungsverfahren? Selbst wenn Sie das wollen, das wissen Sie alle, wie lange wir bei unseren rechtstaatlichen Maßstäben, die ich nicht kritisiere, unter Geltung des Europarechts brauchen würden, um eine solche neue Planfeststellung für Tegel fertigzustellen. Da muss man ganz klar sagen: Jeder dieser Schritte, wenn Sie ihn denn wollten, würde beklagt werden. Das ist unumgänglich. Sie haben also auch noch die Lauf-

zeiten dieser Klageverfahren in Rechnung zu stellen. Mein Resümee: Nichts ist unmöglich. Man könnte solche Schritte einleiten, aber man käme in ein planungsrechtliches Katastrophenszenario, was man sich nur dann zumuten sollte, wenn es unumgänglich nötig ist. Das ist aus meiner Sicht nicht der Fall. Vielen Dank.

Vorsitzender: Herzlichen Dank an alle Sachverständigen. Ich fand die Anhörung sehr erhellend. Ich will aber auch die Gelegenheit nutzen, mich beim Publikum zu bedanken. Ich finde angesichts dessen, dass das Thema viele sicherlich emotional sehr umtreibt, haben Sie das – bis auf kleine Ausnahmen – mit großer Disziplin durchgehalten. Herzlichen Dank und alles Gute!

Schluss der Sitzung: 13:02 Uhr

Cem Özdemir, MdB
Vorsitzender



Zusammenfassung der Stellungnahmen

Öffentliche Anhörung am Mittwoch, 11. Dezember 2019, 11:00 Uhr
im Saal E.600 des Paul-Löbe-Hauses

A-Drs. 19(15)295-A

Seite 1

Klaus Dietrich

Bürgerinitiative „Tegel endlich schließen“

A-Drs. 19(15)295-B

Seite 4

Dieter Faulenbach da Costa

fdc Airport Consulting

A-Drs. 19(15)295-C

Seite 19

Prof. Dr. jur. Elmar Giemulla

Honorarprofessor für Luftverkehrsrecht (TU Berlin),

A-Drs. 19(15)295-D

Seite 20

Rainer Teschner-Steinhardt

Bezirksamt Neukölln von Berlin

A-Drs. 19(15)295-E

Seite 22

Prof. Dr.-Ing. Engelbert Lütke-Daldrup

Flughafen Berlin Brandenburg GmbH

A-Drs. 19(15)295-F

Seite 25

Ralph Beisel

Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV)

Stellungnahme zum Antrag der FDP Bundestagsfraktion „Tegel offen halten – Für Berlin und Deutschland“ Drucksache 19/13101

Mit dem Entschließungs-Antrag 19/13101 will die FDP erreichen, dass der Flughafen Berlin Tegel (TXL) parallel zum BER wegen angeblichem Kapazitätsmangel weiter betrieben werden soll. Um das zu erreichen fordert sie die Bundesregierung auf, den Konsensbeschluss von 1996 (Single-Airport BER) der Gesellschafter der FBB einseitig aufzukündigen.

Wir appellieren an die Fraktionen im Bundestag, diesen Antrag abzulehnen.

Aus Sicht der Bürgerinitiativen ist die Tegel-Frage keine rein rechtliche, sondern hat insbesondere eine politische Relevanz. Nicht alles, was rechtlich möglich wäre, ist auch zweckmäßig. Nicht zuletzt geht es um die Verlässlichkeit und Glaubwürdigkeit von Politik. Mit dem Konsensbeschluss 1996 verbunden war das Versprechen, die 300.000 durch den Flughafen Berlin Tegel (TXL) vom Fluglärm, giftigen Kerosinabgasen und Sicherheitsrisiken betroffenen Bürger davon zu befreien.

- Was die Aufkündbarkeit des Konsensbeschlusses betrifft, so hat die Bundesregierung auf zwei Kleine Anfragen der Fraktion Bündnis90/Die Grünen vom 01.09.2017 **Drucksache 18/13474** sowie vom 17.05.2018 **Drucksache 19/2203** gleichlautend geantwortet: „**Die Bundesregierung steht zum Konsensbeschluss von 1996. Die (FBB) Gesellschafter Brandenburg, Berlin und der Bund sind sich einig, dass sie diesen Konsensbeschluss von 1996 gemeinsam getroffen haben und auch nur gemeinsam ändern können“.**

Wir gehen davon aus, dass diese Aussage weiterhin Gültigkeit hat, schließlich haben sich die Randbedingungen seit der letzten Stellungnahme nicht verschlechtert, sondern verbessert. Wie sonst soll sich Verlässlichkeit und Glaubwürdigkeit von Politik manifestieren?

Auch wenn sich die Gutachten in einigen Passagen unterscheiden, so besteht letztlich Übereinstimmung darin, dass die notwendigen Entscheidungen immer nur im Konsens aller Gesellschafter sowie auf der Landesebene getroffen werden müssen. Ein solcher Konsens ist aber nicht gegeben.

- Die „Tegel-Befürworter“ stilisieren das vermeintliche Kapazitätsproblem am BER gerne zur Kernfrage, weil es keine wirklich sachliche Begründung ihrer Anträge zur Offenhaltung des Flughafens TXL gibt. Mangels echter Sachargumente wurde ja auch die Kampagne zum Volksbegehren in Berlin stark emotionalisiert. Das die Anrainer sich angeblich nicht vom Tegel-Lärm belästigt fühlen ist rein subjektives Empfinden, da die gesundheitlichen Probleme gar nicht damit in Zusammenhang gebracht werden. In vielen Fällen ist diese Aussage auch ganz anders motiviert, wie wir an unseren Infoständen feststellen konnten.

Mit Verweis auf das „Double-Roof-Konzept“ und den Masterplan 2040 stellt sich aus unserer Sicht das Kapazitätsproblem am BER langfristig nicht, auch wenn die Umsetzung des Masterplans durch Beschluss des OVerwG BB verzögert würde. **Der Gutachter Dr. Paetow sagt dazu: Ohne Nachweis eines nachhaltigen Kapazitätsengpasses am BER ist jeder Beschluss zur dauerhaften Offenhaltung von TXL rechtswidrig.** Darauf würden wir uns berufen, wenn es notwendig sein sollte. Der angebliche Bedarf ist mit den Planzahlen der Billigfluggesellschaften identisch, was sich aus deren Businessplänen ablesen lässt. Es gilt das Marketing-Prinzip: Angebot schafft Nachfrage.



Das trifft aber auch umgekehrt zu, wie man aus dem täglichen Verkehrschaos ableiten kann: Die fehlenden ÖPNV/Fernverkehrs-Angebote schaffen Individualverkehr.

Die eigentliche nachhaltige Lösung des vermeintlichen Kapazitätsproblems liegt in der Hand der Politiker. Auch dazu besteht zwischen allen Gutachten Einigkeit. Das TXL- und das Flugverkehrsproblem insgesamt ist letztendlich ein politisches. Hier ist politischer Gestaltungswille gefordert unter Berücksichtigung aller Aspekte, ökologisch wie ökonomisch. Als erstes Stichwort sei der innerdeutsche Flugverkehr mit 30% Anteil aufgelistet (gemäß ADV Statistik).

- Zum drohenden Verkehrschaos am BER als „Argument“ für die Offenhaltung von TXL stellen wir mehr als verwundert fest, dass die Antragsteller allen Ernstes einen innerstädtischen Flughafen, mit all seinen negativen Auswirkungen offen halten wollen als Lenkungsmaßnahme für die Verkehrsprobleme in Berlin. Das „Gutachten“ der IHK Cottbus gibt klare Handlungsanweisungen dazu, wie man solche Probleme eigentlich beseitigt.
- Wir können überhaupt nicht nachvollziehen, warum die Schliessung des TXL sich negativ auf das Touristen-Aufkommen in Berlin auswirken soll. Der TXL hat bei den Touristen ein äußerst negatives Image und genießt als „Willkommens-Portal“ einen sehr fragwürdigen Ruf (siehe „List of 100 worst Airports of the World“). Die Touristen haben ganz andere Motive nach Berlin zu kommen und werden sich nicht dadurch aufhalten lassen, dass sie am BER landen müssen.
- Tegel als Airport der kurzen Wege kann/muss eher so interpretiert werden: Am TXL sind die Wege zur nächsten Warteschlange (mit bis zu 2 h Aufenthalt) tatsächlich kurz. Aber Sie wissen sicherlich von Ihrem Navigationsgerät, dass die kürzesten nicht immer die schnellsten Wege sind.
- Rund um den TXL werden bei seinem Weiterbetrieb kaum neue Arbeitsplätze entstehen. Es würden ausschließlich die typischen Dienstleistungsbereiche, mit den meistens schlecht oder unterbezahlten Jobs erhalten bleiben. Die Entwicklung der Beschäftigung im Tourismusbereich wird durch die Schließung des TXL nicht beeinflusst. Durch den Weiterbetrieb würde jedoch die Entstehung mehrerer 10.000 moderner und innovativer Arbeitsplätze, auch im Produktionsbereich, verhindert (Urban-Tech-Republic). Eine Verringerung der wirtschaftlichen Abhängigkeit Berlins vom krisensensiblen Tourismus wird dadurch eher nicht erreicht. Der Beschluss für den Ausbau der Siemensstadt ist mit Sicherheit insbesondere im Hinblick auf die Schließung des TXL gefallen.
- Im Infrastruktursektor kann davon ausgegangen werden, dass in erster Linie das tägliche Verkehrschaos um den TXL erhalten bleiben würde (man höre die stündlichen Horrormeldungen im Radio). Der Bau von 10.000 Wohnungen im unmittelbaren Umfeld und 30.000 Wohnungen in der weiteren Umgebung des TXL wird verhindert bzw. weiter blockiert. Im TXL Kiez wird sich die Wohnqualität noch weiter verschlechtern.
- Der Vergleich mit den genannten Städten, als „Nachweis“ der Notwendigkeit für den Weiterbetrieb des Flughafens TXL als Entlastungs- oder Ausweichflughafen ist unsinnig. Der Einzugsbereich für TXL ist um ein Mehrfaches geringer als der von New York, London (25 Mio.), Paris (18 Mio.) oder anderen Städten. Gemäß ADV generiert das derzeitige Flughafensystem in Berlin sein Passagieraufkommen zu einem großen Teil aus Berlin. Dies war ja schließlich auch eine Begründung für die Standortentscheidung Schönefeld. Laut ICAO Reglement sind Leipzig und Hannover als Ausweichflughäfen zugelassen. Ein meteorologisch begründetes Ausweichen



ist immer rechtzeitig bekannt und für das technisch begründete Ausweichen verfügt der BER über zwei unabhängige Rollbahnen.

- Der Weiterbetrieb des TXL würde dem BER jede wirtschaftliche Basis entziehen, weil die Fluggesellschaften den TXL bis an seine Kapazitätsgrenzen weiter nutzen und damit 23 Mio. PAX vom BER fernhalten würden. Gemäß einer Stellungnahme der Berliner SenUVK auf eine entsprechende Anfrage der BI hat die oberste Luftfahrtbehörde keine Möglichkeiten, dies zu verhindern.
- Die geforderten Finanzmittel für die Sanierung des TXL sind reine Verschwendung von Steuergeldern. Sie sollten besser für die wirtschaftliche Umstrukturierung genutzt werden.

Als Randbemerkung sei erlaubt: Wenn die Westberliner es wirklich so gemeint haben, dann wollen sie vom BER als „sibirischen“ Flughafen gar nicht fliegen. Worüber reden wir hier eigentlich?

Da sachlich nicht begründbar und deshalb nur aus Image-, Prestige oder Bequemlichkeitsgründen einen zweiten Flughafen innerhalb der Stadtgrenzen mit mehr als 300.000 von Lärm und Gesundheitsschäden betroffenen Bürgern weiter zu betreiben, ist mehr als nur vermessen.

Mit freundlichem Gruß

Klaus Dietrich Janik Feuerhahn
Sprecher im Bündnis „Tegel schliessen – Zukunft öffnen“

Offenbach, den 02.12.2019

Anhörung Verkehrsausschuss des Bundestags am
11.12.2019 zum Thema Flughafen Tegel

Conclusio

Der Flughafen Tegel wird zur Deckung der Nachfrage auch nach 2020 benötigt. Es ist aber nicht empfehlenswert innerhalb der Stadt einen Flughafen zu betreiben und wenn ein Flughafen betrieben wird, sollte eine betriebliche Regelung rigorose Gewichtsbeschränkung auf bspw. 50 Tonnen MTOW und eine Flugbetriebszeiten von 7 Uhr bis 21 Uhr festlegen.

Das seit 2007 absehbare planerische, bauliche und kapazitive Desaster wird, selbst bei einer Inbetriebnahme des BER im Oktober 2020, den Weiterbetrieb des Flughafens Tegel erzwingen. Selbst bei pünktlicher Fertigstellung des im Bau befindlichen T2 werden die Terminals T1, T2 und T5 nicht in der Lage sein, die 2020 bestehende Nachfrage gemäß mit einem IATA Service Level B (PFB S. 459) zu bedienen. Spätestens 2025 wird eine 3. Piste benötigt.

Entgegen der Planfeststellung (S. 409), die Passagier- und Frachtabfertigung zwischen den beiden Bahnen zu konzentrieren, soll vorerst das, was bisher die Entwicklung störte – die Aufteilung auf verschiedene Terminalstandorte – weiter betrieben werden, mit unzureichenden Kapazitäten.

Bereits 2012 habe ich, in einem Gutachten für die CDU-Landtagsfraktion in Brandenburg, auf die fehlenden Kapazitäten verwiesen und Lösungsstrategien – Satellitenairports in Neuhausen und Cottbus – verwiesen. Die dafür notwendigen Änderungsverfahren des G-LEP wurden nicht eingeleitet, sodass 2020 mit dem Flughafen Tegel lediglich ein zusätzlicher betriebsbereiter Flughafen bereitsteht. Ohne den vorläufigen weiteren Betrieb des Flughafens Tegel wird der Berliner Luftverkehrsmarkt in Spitzenzeiten noch deutlichere Einbrüche erleben, als es

heute schon an der Tagesordnung ist. Luxus in den Warteräumen, qualvolle Enge in der Passagierabfertigung.

Vorbemerkung

Flughäfen sind Lärmmaschinen. Die gehören nicht in die Städte und nicht in die Ballungsräume. Liegen Flughäfen in Städten oder in Ballungsräumen hemmt diese Lage die Entwicklung des Flughafens und der Region. Selbst die bisher nachweisbaren behördlichen und gerichtlichen Entscheidungen – „der Lärm ist schwerwiegend, aber nicht unzumutbar.“ Trotz dieser Zumutung für die Flughafen-nachbarn bleiben auch die Flughäfen nicht von Restriktionen verschont. So hemmen die Aussagen der jeweils zuständigen Politik, dass es keine weitere Piste geben wird, die Entwicklungsperspektiven des jeweiligen Flughafens. Die Zusagen der Lärminderung ändern daran nichts. Mit der Mediation am Flughafen Frankfurt war der Ausbau des Flughafens untrennbar mit der „Mediationsnacht“ und dem „Anti-Lärm-Pakt“ verbunden. Der ausgebaut Flughafen ging 2011 in Betrieb. Die „Mediationsnacht“ mussten die Kläger erstreiten und vom „Anti-Lärm-Pakt“ ist bis heute keine wirksame Maßnahme umgesetzt.

Thesen

Unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Ziele der vorliegende Beschlussvorschläge lassen sich trotzdem gemeinsame Details herausfiltern, zu denen ich nachfolgende Thesen formuliere.

Vorausgeschickt werden sollte, dass der ehemalige Staatssekretär im Verkehrsministerium 1991 als Lufthansachef das zergliederte und wenig leistungsfähige deutsche Luftverkehrssystem durch einen leistungsfähigen Standort für einen Großflughafen (6 Pisten, 80 Millionen Passagiere pro Jahr, 4 Mio. Tonnen Fracht Jahr und 800.000 Flugbewegungen pro Jahr) im 40 km Umkreis um den Großen Stern zukunftsfähig machen wollte. Der aus dem Verfahren hervorgegangene Standort Sperenberg

hätte zu einem Großflughafen in der deutschen Hauptstadt geführt auf die wir heute neidvoll in Istanbul, oder Dubai schauen. Bei Verwirklichung des Standorts Sperenberg wäre Berlin heute das deutsche Drehkreuz mit rund 100 Mio. Passagieren.

Ab 2035 ist damit zu rechnen, dass in Deutschland die Position des primären Drehkreuzes zur Disposition steht. Frankfurt wie München werden ihre Kapazitätsgrenzen überschritten haben. Weitere Ausbauten dieser Flughäfen werden heute ausgeschlossen. Ein Berliner Luftverkehrsmarkt mit einem ebenfalls nicht ausbaubaren Flughafen BER – eine 3. oder 4. Piste wird von den zuständigen Landesregierungen ausgeschlossen. Ein Flughafensystem des Flughafens BER mit dem Flughafen Tegel ist weder kapazitiv noch perspektivisch in der Lage diese Funktion zu übernehmen.

Für das bis heute manifeste Desaster am BER sind weder das Planungsrecht noch das Baurecht verantwortlich. Die Verantwortung liegt in der mit dem Konsensbeschluss getroffenen Standortentscheidung, dem Unvermögen der Planer, der fehlenden Sachkenntnis beim Bauherrn und der unzureichenden politischen Aufsicht.

1. Konsensbeschluss

Der Konsensbeschluss von 1996 belegt die Einflussnahme der Politik auf Standortentscheidungen und Projektgröße. Aus dem ursprünglich geplanten Großprojekt als zentrales deutsche Drehkreuz wurde ein „mittelgroßer“ Flughafen mit zwei Pisten zur Versorgung der regionalen Luftverkehrsnachfrage. Im Raumordnungsverfahren wurde genau diese Variante bewertet und der Standort Schönefeld als ungeeignet eingestuft. Er wird in einigen Jahren wieder ein städtischer Flughafen sein. Es mache aber keinen Sinn innerstädtische durch einen Standort zu ersetzen, der in absehbarer Zeit in der Stadt liegen wird, so die Planer damals.

Diese Standortfehlentscheidung ist dann Ausgangspunkt der nachfolgenden Entwicklungen wie: scheitern der Privatisierung, unerfüllbare Lärmschutzauflagen, Nachtflugbeschränkungen, planerisches, bauliches und finanzielles Desaster.

2. Verkehrsleistung/Verkehrsnachfrage

Mit dem ausgebauten Flughafen BER sollten laut PFB 2004 30 Mio. Passagiere abgefertigt werden. Laut einem qualitätssichernden Gutachten der Intraplan Consult GmbH können mit den planfestgestellten flugbetrieblichen Anlagen (Flugbetriebsflächen und Passagierterminal) bis zu 45 Millionen Passagiere pro Jahr abgefertigt werden. Dieses Passagieraufkommen würde ein Jahresaufkommen von rund 420.000 Flugbewegungen generieren.

Bereits 2030 dürfte dieses Aufkommen erreicht werden. Die Anlagen des BER dürften dazu nicht in der Lage sein. Bereits 2023 wird, unter schlechten Servicebedingungen, die verfügbare Kapazität deutlich überschritten werden.

3. Fluglärm

Während beim Straßen- und Schienenlärm die Grenz- und Schwellenwerte nicht überschritten werden dürfen, ohne Maßnahmen wie Verkehrsbeschränkungen oder bauliche Maßnahmen auszulösen, ist die beim Luftverkehr nicht der Fall. Da erhalten die Betroffenen „Ohropax“.

Der Luftverkehr verlärmte bei Berücksichtigung seiner Verkehrsleistung 80 x mehr Menschen als die Bahn und 200 x mehr Menschen als der Straßenverkehr. Dazu kommt, dass die Einzelpegel im Luftverkehr regelmäßig deutlich höher sind als im Schienen- und Straßenverkehr. Der passive Lärmschutz wird aber nicht für Spitzenpegel, sondern Dauerschallpegel gewährt.

Aus planerischer Sicht ist nicht nachvollziehbar, warum die Entlastung der Anwohner von Tegel sinnvoll sein soll,

wenn gleichzeitig mit dieser Entlastung eine Verdreifachung der Fluglärmbelastung der Anwohner in Schönefeld einhergehen wird. Es mögen weniger betroffene Einwohner sein, die gesundheitliche Folgen werden aber größer sein.

4. Arbeitsplätze

Flughäfen generieren Arbeitsplätze in Relation zum Verkehrsaufkommen. Ein zusätzlicher Flughafen generiert folglich keine zusätzlichen Arbeitsplätze. Die möglichen Arbeitsplätze verteilen sich auf die Flughafenstandorte.

Unter dem Gesichtspunkt der regionalwirtschaftlichen Effekte hätte es sich gerade der Standort Sperenberg als idealer Flughafenstandort aufdrängen müssen. Die Arbeitsplatzentwicklung in Berlin und dem Speckgürtel hat ja ohne den neuen Flughafen stattgefunden.

Dieter Faulenbach da Costa

In den nachfolgenden Kurzargumentationen (KA) werden die Potenziale des aktiven Lärmschutzes beschrieben.

KA-101 Nachtflugbeschränkungen

Verhinderern Nachtflugbeschränkungen eine nachfragegerechte Verkehrsentwicklung?

KA-102 Balanced Approach

ICAO beschreibt den Balanced Approach als Möglichkeit zur Lärminderung. In den KA-103 bis 106 werden die Potenziale der einzelnen Maßnahmen beschrieben.

KA-103 Flugverfahren und Flugrouten

Flugverfahren und Flugrouten gelten als probates Mittel des aktiven Lärmschutzes. Was bringen diese Maßnahmen?

KA-104 Flugzeug- und Triebwerkperformance.

„Leise“ Flugzeuge gelten gemeinhin als Erfolgsgarantie des aktiven Lärmschutzes. Aber sind sie es auch?

KA-105 Betriebliche Regelungen

Betriebliche Regelungen beinhalten i.d.R. den Einsatz „leiser“ Flugzeuge (ICAO Zertifizierung), Roll- und Boden-

KA-100-Zusammenfassung

verkehr am Flughafen, sowie zeitliche Betriebsbeschränkungen.

KA-106 Flächennutzungsplanung

Darunter wird verstanden, dass die Nachbarkommunen der Flughäfen ihre Flächennutzungsplanung an den Bedürfnissen des Flughafens ausrichten und die Schutzzonen von Bebauung freihalten.

KA-107 GBAS

Anflugverfahren mit GBAS sollen das Umkurven von Siedlungen ermöglichen und so zur Lärminderung beitragen.

KA-108 Hub-Funktion / Drehkreuz

Der „Hub-Funktion“ beschreibt einen Umsteige-flughafen. Das „Drehkreuz“ ist lediglich eine Nabe, auf der eine Fluggesellschaft ihre Flotte konzentriert und von dort aus ihr Flugnetz erschließt.

KA-109 Lärmpausen | Lärmobergrenzen

Lärmpausen dienen nicht der Lärminderung. Lärmpausen sollen eine längere fluglärmfreie Zeit möglich machen. Diese soll der Erholung dienen. Lärmobergrenzen sollen die Jahresbelastung der Anwohner begrenzen. Dafür ist ein kon-

vergierendes Pistensystem – siehe AMS – erforderlich.

KA-110 Schutzzonen | Siedlungsbeschränkung

Welche Wirkung haben Schutzzonen nach Fluglärmgesetz und Siedlungsbeschränkungen in der Raumordnung?

KA-111 Flughafenstandorte

Welchen Beitrag können Flughafenstandorte, Single-Airport, Flughafensysteme oder Flughafenlayout beim aktiven Lärmschutz leisten?

KA-112 Verkehrsverlagerung

Was bringt die Verlagerung des Kurzstreckenverkehrs? Wie kann die Verlagerung durchgesetzt werden?

KA-113 Lärmaktionsplanung

Im Gegensatz zur Lärminderungsplanung beim IV und beim ÖV, geht es beim Luftverkehr nicht um die Reduzierung des bestehenden Lärms.

KA-114 FFR-Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes

Beschreibung und Bewertung der vorgestellten Maßnahmen des FFR.

KA-115 Verspätungen in FRA

Was sind die Ursachen? Wie können Verspätungen vermieden werden?

KA-101-Nachtflugverbot

Immer wieder wird, je nach Interessenlage, von einem strangulierenden oder einem wenig hilfreichen „Nachtflugverbot“ am Flughafen Frankfurt gesprochen. Dabei gibt kein „Nachtflugverbot“ am Flughafen Frankfurt.

1. Zunächst muss klargestellt werden, dass in der „Mediationsnacht“ in Frankfurt keine geplanten Flüge in der Zeit von 23 Uhr bis 5 Uhr zulässig sind. Diese Mediationsnacht war Bestandteil des Kompromisses zum Ausbau des Flughafens.
2. Die „Mediationsnacht“ ist eine nächtliche Betriebsregelung, aber kein Nachtflugverbot. Es kann weiterhin nachts geflogen werden.
3. Ein Nachtflugverbot würde für die Betriebszeit von 22 Uhr bis 6 Uhr eine Betriebsschließung bedeuten. Auch Notfälle wären ausgeschlossen, Hilfs- und Rettungsflüge blieben aber, nach Voranmeldung, weiter möglich.
4. Für den interkontinentalen Luftverkehr liegt Deutschland so, dass Nachtflüge nicht erforderlich sind. Flüge von der Ostküste der USA kommen am frühen Morgen an und fliegen am Vormittag

zurück. Flüge aus und Richtung Naher Osten und Asien kommen am Nachmittag an und gehen am frühen Abend ab. Flüge Richtung Afrika können zeitgerecht geplant werden und bedürfen keiner Starts oder Landungen in der Nacht in FRA.

5. Alle Hubs in Europa bieten Umsteigerverbindungen am Tage an. In der Nacht können die Passagiere damit im Flugzeug schlafen und warten nicht auf ihren Anschlussflug.
6. Nur 20 Prozent des weltweiten Passagieraufkommens sind Umsteiger. Deshalb sind die neuen großen Flughäfen auf der arabischen Halbinsel oder der Türkei keine Konkurrenten für deutsche Flughäfen, zumal dort in der Nacht umgestiegen wird.
7. Bei entsprechender Umlaufplanung brauchen auch Kurz- und Mittelstreckenflüge – auch als Feederflüge – keine Starts oder Landungen in der Nacht.
8. Verbleiben noch Ferien- und Low-Cost-Flüge. Flugzeuge „müssen 18 Stunden in der Luft sein“, behauptet die Luftverkehrswirtschaft. Die von Ryanair (RZR) in FRA stationierten Flugzeuge

haben eine durchschnittliche Umlaufzeit zwischen 7,5 h und 16¼ h. Die Betriebszeiten des Flughafens FRA mit 18 Stunden reichen also völlig aus, um eine wirtschaftliche Umlaufplanung zu ermöglichen.

9. Die Betriebsgenehmigung des Flughafens Frankfurt erlaubt pro Nacht 133 Starts und/oder Landungen. 2017 wurden nur 86 Starts und/oder Landungen nachgefragt. Es werden folglich erhebliche mehr Kapazitäten angeboten als nachgefragt werden.

10. Folgende Nachtflüge sind erlaubt: FRA: 48.545 (nachgefragt: 31.500), AMS: 12.600, LHR: 6.000.

Ergebnis:

11. Nachtflugbeschränkungen können bei der raumordnerischen Konfliktbewältigung hilfreich sein. Interkont-Verkehr, Feeder-Verkehr, Mittel- und Kurzstreckenverkehr, aber auch Frachtflugverkehr brauchen in Deutschland keinen 24 h Betrieb.

12. Schlussbemerkung: Trotz Nachtflugbeschränkungen Flughafen TXL höhere Wachstumsraten auf als der Flughafen SXF.

Unter dem Stichwort des aktiven Lärmschutzes haben ICAO und EU jeweils gleichlautende Empfehlungen eines Balanced Approaches herausgegeben.

Der Balanced Approach besteht aus den Teilelementen:

1. Flugverfahren/Flugrouten (KA-103),
2. Flugzeug-/Triebwerkperformances (KA-104),
3. betriebliche Regelungen (KA-105) und
4. Flächennutzung (KA-106).

Welche Wirkungen haben die einzelnen Teilelemente?

1. Beide Empfehlungen sehen betriebliche Regelungen nur als „letzte“ Maßnahme. Sicherheit und Kapazität dürfen dabei nicht beeinträchtigt werden um Maßnahmen des aktiven Schallschutzes zu verfolgen (was die Sicherheit angeht ist das eine Trivialität).
2. Weiter zu beachten ist, dass EU-Regeln und nationale Gesetze/Regeln vor den Regeln der ICAO zu beachten sind. Hinzu kommt, dass das Regelwerk der ICAO nicht einklagbar ist.

KA-102-Balanced Approach

3. Flugrouten/Flugverfahren können Lärmmentlastungen bewirken. In der Regel ist aber die DFS wird die DFS aber immer Wirtschaftlichkeit und Kapazität vor Lärmmentlastung stellen.

4. Bei alternativen Flugrouten/ Flugverfahren ist zu beachten, dass bei Flughäfen in Ballungsräumen, die über kein konvergierendes Pistensystem verfügen, Entlastung an einer Stelle immer mit der Belastung anderer Anwohner einhergeht.

5. Verbesserungen bei der Flugzeug-/Triebwerkperformance werden erst nach einem vollständigen Flottentausch, also in 30 bis 40 Jahren, wirksam. Das zunehmende Verkehrsaufkommen kreditiert in der Regel diese Verbesserungen.

6. Betriebliche Regelungen können die Betriebszeit, Flugverbote, Ausrüstung der Flugzeuge, Bewegungsobergrenze, Pistennutzung, etc. sein.

7. Dass die „Sicherheit“ immer wieder in den Vordergrund gestellt wird, hat Methode. Mit der „Sicherheit“ lassen sich alle anderen Lösungen leicht ausbremsen.

8. Dabei ist Sicherheit auch bei allen Verkehrsarten prioritär zu beachten, ohne dass sie dort eine derart dominie-

rende Position einnimmt und Alternativen ohne weitere Prüfung, wie beim Luftverkehr, verhindert.

9. Sicherheit wird, wie in jeder anderen Verkehrsart, auch im Luftverkehr durch Beachtung der Verkehrsordnung und der Gesetze der Physik hergestellt.

10. So bleibt immer, wie auch im Fluglärmgesetz, die Flächennutzung in dem Umlandgemeinden als einzige Maßnahme übrig. Bau- und Planungsverbote, die Neuausweisung von Siedlungsflächen in den Lärmbereichen wird im Balanced Approach empfohlen und im Fluglärmgesetz festgelegt.

11. Damit wird der aktive Lärmschutz bei den Flughafennachbarn abgeladen.

12. Meine Erfahrungen in 31 Raumordnungs- und Planfeststellungsverfahren zeigen, dass die Flächennutzungsplanung immer als Rettungsanker geworfen wird. Damit wird die Verantwortung bei der Lärmproblematik auf die Kommunen abgeschoben.

13. Schlussendlich ist festzuhalten, dass im Balanced Approach, die einzig wirksamen Maßnahmen: Mehr Pisten als für die Kapazität erforderlich, konvergierende Pisten, Flughafensystem oder neuer Flughafenstandort, nicht erwähnt werden.

KA-103-Flugverfahren - Flugrouten

Große Hoffnung beim aktiven Lärmschutz wird auf die Festlegung neuer Flugverfahren und neuer Flugrouten gelegt. Die Wirksamkeit jeder Maßnahme dürfte sich jedoch in der Regel im Bereich von 0,1 bis 0,2 Dezibel beim Dauerschallpegel bewegen.

1. Hier liegt die Zuständigkeit ausschließlich beim Bundesamt für Flugaufsicht (BAF) und der Deutschen Flugsicherung GmbH (DFS).
2. Die im Luftfahrthandbuch veröffentlichten „Minimum Noise Routes“ (MNR) sind keine „leisen“ Routen. Sie wurden nur mit der Fluglärmkommission abgestimmt.
3. In diesem Papier werden ausschließlich Maßnahmen diskutiert, die eine Lärminderung in den Lärmschutzbereichen bewirken, also Lärminderung bei den Hochbetroffenen versprechen.
4. Folgende Maßnahmen sind denkbar: steilere Anflüge, segmentierte Anflugverfahren, präzise Flugführung, steilere oder flachere Abflüge, Pistennutzungsstrategie (gehört auch zu den betrieblichen Regelungen), Global Based Augmentation System (GBAS), Wechsel zwischen abhängigem und unabhängigem Betrieb.
5. Die Beurteilung solcher Maßnahmen durch BAF/DFS erfolgt nach den Regeln und Empfehlungen der ICAO. Diese können durch nationale Regeln ersetzt werden. Die

ICAO verhindert nationale Regeln nicht. EU- und nationale Regelungen haben immer Vorrang.

6. Die Erfahrung zeigt, dass die DFS Maßnahmen aus Lärmschutzgründen regelmäßig, mit Verweis auf ICAO, ablehnt.
7. Die Flugzeughersteller bestätigen, dass alle Flugzeuge Anflüge bis 4,5⁰ problemlos fliegen können. Sogenannte STOL-Flugzeuge (A318 etc.) können sogar bis zu 6,0⁰ anfliegen. Die ICAO schreibt empfiehlt: steilere Anflüge mit mehr als 3 Grad aus Lärmschutzgründen nicht zuzulassen.
8. Die Wirksamkeit bei der Lärminderung wird vielfach bestritten. Bei steileren Anflügen ist der Lärmpegel breiter, da höher geflogen wird. Bei 0,2⁰ wird je 3.000 m eine Höhe von 10 m und bei 1,5⁰ von 78 m gewonnen. Der Lärm Footprint rückt so näher zum Flughafen.
9. Das vorstehende gilt nur bedingt für steilere Abflugverfahren.
10. Segmentierte Anflugverfahren sind geeignet, stark belastete Bereiche zu entlasten. Sie führen zur Belastung neuer Bereiche. Deshalb kommt es bei diesem Verfahren darauf an es so einzusetzen, dass die Grenzwerte des Fluglärmsgesetzes in den neu verlärmten Bereichen nicht überschritten werden.
11. Flache Abflugverfahren sind in ihrer Wirksamkeit bei der Lärminderung um-

stritten, sie wirken senkrecht unter den Flugzeugen zusätzlich belastend.

12. Präzise Flugführung kann zur Entlastung der Streubereiche führen, dies sind z.B. Flugerwartungsgebiete. Präzisere fliegen führt aber immer auch zur stärkeren Belastung unter den geflogenen Strecken.
13. Eine Pistennutzungsstrategie kann zu einer Bündelung des Fluglärms im Raum und, bei vorhandenen konvergierenden Pisten, zu einer Verteilung des Lärms in der Zeit eingesetzt werden. Mit dieser Strategie können wirksame Lärmobergrenzen ermöglicht werden (siehe AMS). Ohne konvergierende Pisten bewirkt eine Lärminderung keine Lärminderung.
14. GBAS ist eine Technik deren Wirksamkeit erst in 30 bis 40 Jahren zu erwarten ist. Zuvor müssen alle Flugzeuge am Flughafen damit ausgerüstet sein. Erst dann richtet die DFS ihre Standardflugverfahren daran aus.
15. Weitere Möglichkeiten liegen in wechselnden von abhängigen und unabhängigen Flugverfahren.
16. Auch mit „leisen“ Anflugverfahren ist weniger Lärm – Einzelpegel – möglich. Zu beachten ist, dass aber immer die Fähigkeit der Cockpit-Besatzung den Lärm bestimmt. Wann wird das Flugzeug für die Landung stabilisiert? Also bspw. das Fahrwerk rausgefahren, die Triebwerke auf 60 Prozent Leistung hochgefahren?

KA-104-Flugzeug- und Triebwerkperformances

Flugzeug- und Triebwerkperformance als Programm der Lärmmin- derung. „Leise“ Flugzeuge sollen den Dauerschallpegel um bis zu 2 Dezibel reduzieren.

1. Auslöser zur Verbesserung der Performance bei Flugzeugen und der Triebwerke ist deren wirtschaftlicher Betrieb. Die Reduzierung des Lärms ist ein Abfallprodukt. Die Lärminderung ist kein prioritäres Ziel des Flugzeugbaus.

2. Dazu kommt, dass „leise“ Flugzeuge nicht generell leiser ist. Die Lautstärke eines Flugzeugs ergibt sich aus dem Verhältnis des Lärms zum Gewicht. So ist eine A380 mit 590 Tonnen Startgewicht (MTOW) ein „leises“ Flugzeug, aber immer noch lauter als die „laute“ MD11 mit 290 Tonnen MTW. Für 300 zusätzliche Tonnen wird mehr Energie verbraucht und Energieverbrauch ist mit Lärm (~2 Dezibel) verbunden.

3. 6000 Fuß senkrecht unter einer „leisen“ A380 ist der Lärmpegel um 2 Dezibel lauter als bei einer MD11.

4. Seit 1985 bis 2010 wurden die Lärmemissionen der Flugzeuge um rund 10 Dezibel reduziert. Dies hat aber nicht zur Reduzierung der Lärmauswirkungen beim Flughafen Frankfurt geführt. In dieser Zeit hat sich der Footprint der Lärmauswirkungen des Flug-

hafens fast verdoppelt. Offenbach 1995 noch ohne Siedlungsbeschränkungsbe-
reich (SBB) wurde durch mehr Verkehr mit dem SBB nun überlagert.

5. Die Maßnahmen der letzten Jahre, Umrüstung der LH-Flotte der B737, Tankdeckel an der A320, haben einzelne Schallpegel reduziert, aber die Flächen der Lärm-Schutzbereiche nicht verkleinert.

6. Die Umrüstung der B737 in den Jahren 2012 bis 2014 hat, bis auf den Einzelpegel, keine Auswirkungen auf den Dauerschallpegel.

7. Der Tankdeckel an der A320 betraf nur die LH-Flotte. Auch hier sind keine Auswirkungen auf die Reduktion der Lärmschutzbereiche (Dauerschallpegel) zu erwarten.

8. Die Entwicklungen und Verbesserungen bei der Strömungs- und Triebwerkstechnik ist gegenwärtig an einem Punkt angelangt, bei dem selbst die Fachleute sagen, dass kurz- bis mittelfristig keine Verbesserungen mehr zu erwarten sind. Die dann noch erhofften Verbesserungen lassen sich derzeit nicht quantifizieren.

9. Zudem führt die Verbesserung der Performance bei den Flugzeugen auch dazu, dass eine dichtere Staffelnung möglich ist und so die Lärmreduktionspotenziale wieder durch kürzere Lärm-

pausen zwischen den Flugereignissen wieder wegfallen.

10. Die Verbesserungen an den Flugzeugen oder Triebwerken und dadurch ausgelösten Lärminderungen können erst nach einem vollständigen Flottentausch wirksam werden. Wie unter 11. beschrieben, werden aber auch diese Lärminderungserfolge durch vermehrtes Fliegen wieder aufgehoben.

11. Aufgrund der weltweiten hohen Anzahl an Flugzeugbestellungen und der sehr begrenzten Zahl der Hersteller, muss für einen vollständigen Flottentausch mit 30 bis 40 Jahren gerechnet werden. Erst mit dem Flottentausch könnten dann auch die erwarteten Verbesserungen wirksam werden.

12. BAF/DFS richten ihre Standard-An- und Abflugverfahren nach dem Flugzeug aus, das den schlechtesten Ausrüstungsstandard aufweist.

13. Im Gegensatz zur Reduzierung der Schadstoffe bei bodengebundenen Fahrzeugen, gibt es für die Reduzierung der Schadstoffe bei Flugzeugen keine gesetzlichen Vorgaben. Alle beschriebenen Maßnahmen sind freiwillig und werden solange weiterverfolgt, wie sich Hersteller und Airlines davon finanzielle Vorteile versprechen.

KA-105-Betriebliche Regelungen

Betriebliche Regelungen werden üblicherweise in der Betriebsgenehmigung des Flughafens niedergelegt. Betriebliche Regelungen können aber auch Ergebnis eines Planfeststellungsverfahrens sein.

1. Während bei den Flugrouten BAF/DFS zuständig sind, bei technischen Verbesserungen an den Flugzeugen die Hersteller das Tempo der Verbesserung bestimmen, bei der Flächennutzungsplanung die Kommunen verantwortlich sind, ist für die Betriebsregelung die Luftverkehrsbehörde zuständig.

2. Die gültigen betrieblichen Regelungen für den Flughafen BER wurden im Zusammenhang mit der Planfeststellung (PFB 2004) zum Ausbau des Flughafens vom 16.08.2004 gefasst und in Anpassung an die verwaltungsgerichtlichen Verfahren ergänzt.

3. Die wenigen betrieblichen Regelungen im PFB weisen keine Potenziale für einen wirksamen aktiven Lärmschutz oder ein Lärminderungspotenzial auf.

4. Da werden Flugzeuge nur vom Betrieb am Standort BER ausgeschlossen,

die bereits europaweit vom Flugbetrieb ausgeschlossen sind.

5. Während BAF/DFS für die Festlegung der Flugverfahren zuständig sind, kann die Luftverkehrsbehörde bestimmte Ausstattungsstandards - optische und elektronische An- und Abflughilfen - über die Betriebsregelung vorschreiben, tut dies aber nicht.

6. Es wäre aber auch möglich, über die Betriebsgenehmigung am Standort BER nur Flugzeuge zuzulassen, die einen bestimmten Ausstattungsstandard (RNAV 1 bzw. RNAV GPS) besitzen, um am BER dann möglichen Standardverfahren fliegen zu können.

7. Nachtflugbeschränkungen - durch das BVerwG verfügt - sind Bestandteil der Betriebsgenehmigung und können bei Bedarf angepasst werden. Die aktuelle Analyse über solche Nachtflugregelungen am Flughafen Frankfurt zeigen, dass es wegen der vielen Verspätungen einen Regelungsbedarf gibt.

8. Eine betriebliche Regelung kann aber auch darin bestehen, Satellitenairports für bestimmte Verkehrssegmente - Kurzstrecke, Ferienflug, Low Cost, etc. - zuzulassen.

9. Bei der Betriebsregelung sollten Verkehrssegmente die keinen Umsteigeverkehr - Self Hubbing ist kein Umsteigeverkehr - erzeugen, durchaus auf einen Satellitenairport verlagert werden.

10. Weitere betriebliche Maßnahmen können sein: Pistennutzungsstrategien, Flughafenlayout - ein Parallelbahnsystem mag „modern“ sein, ist aber unpraktisch zur Begrenzung der Lärmbelastungen.

11. Kein derzeit im Zivilverkehr verkehrendes Flugzeug benötigt eine Landestrecke von mehr als 2.500 m. Bei 4.000 m langen Pisten ist somit ein Landeschwellenversatz von 1.500 m, mit einem Höhengewinn beim Landeanflug, von 75 m, möglich.

12. Intersection-Starts führen zweifellos zur Erhöhung der Gesamtkapazität einer Piste. Sie können, je nach Startrichtung und Besiedlungsdichte, mehr Lärmbelastung bedeuten.

13. Der BER weist in beiden Betriebsrichtungen in unmittelbarer Nähe zu den Pisten eine beachtenswerte Siedlungsdichte auf. Passiver Lärmschutz bleibt da unwirksam.

KA-106-Flächennutzungsplanung

Die kommunale Flächennutzungsplanung wird im ausgewogenen Ansatz (Balanced Approach) der ICAO als wesentliches Element zur Lärmmin-derung angesehen.

1. Der auch im Fluglärmgesetz verankerte Ansatz, dass die von Fluglärm betroffenen Flächen von Besiedlung frei zu halten sind ist vom Grundsatz her richtig. Er unterstellt, dass ein Flughafen auf der „grünen Wiese“ errichtet oder betrieben wird und die Flächen in der Flughafen-umgebung, auf denen mit Lärmbelastung durch den prognostizierten Verkehr zu rechnen ist, von jeglicher Siedlungsbebauung frei sind.
2. Bei Bestandsflughäfen, insbesondere bei Bestandsflughäfen in Ballungsräumen können durch diese Forderung unlösbare Konflikte entstehen. Für Unterzentren, Mittelzentren oder gar Oberzentren die nur marginal von diesen Restriktionen betroffen sind, mag diese Regelung noch akzeptabel sein. Für ein Oberzentrum die aber massiv verlärm- t werden, sind die Regelungen des Fluglärmgesetzes tödlich (siehe Offenbach).
3. Mehr als 80 Prozent der Siedlungsflächen in Offenbach liegen in der TGZ2 des Flughafens FRA. 85,5 Prozent von 297

schutzbedürftigen Einrichtungen, liegen in der TGZ2, wenige in der TGZ1 und ein nicht unerheblicher Teil der Senioren- oder Behinderteneinrichtungen zusätzlich in der NSZ.

4. Im Bericht zur Evaluierung des Fluglärmschutzgesetzes schreibt das Bundesministerium für Umwelt und Reaktorsicherheit, dass zukünftig Ausnahmen zum Bau von schutzbedürftigen Einrichtungen nur noch für Kitas und Grundschulen erteilt werden sollen. Für alle anderen Einrichtungen sollen grundsätzlich keine Ausnahmegenehmigungen mehr erteilt werden.

5. Für das wachsende Oberzentrum Offenbach hieße dies, dass zwar Kitas und Grundschulen angeboten werden können, alle weiterführenden Schulen neu oder ausgebaut werden dürfen, noch in ihrem Bestand gesichert sind. Die bestehenden Krankenhäuser, Behinderten- oder Senioreneinrichtungen, Akademien, Hochschulen oder andere Einrichtungen können nach dieser Regel in Offenbach weder bedarfsgerecht ausgebaut noch betrieben werden.

6. Können aber die hierarchisierten zentralen Einrichtungen nicht mehr dauerhaft betrieben werden, verliert Offen-

bach seine oberzentrale Funktion und damit erhebliche Finanzausweisungen.

7. Tag-Schutzzonen und Siedlungsbeschränkungsbereiche, Instrumente der Flächennutzungsplanung, sind in bestehenden Siedlungsräumen wirkungslos, dazu trägt §34 BauGB bei. Sie sorgen lediglich dafür, dass die betroffenen Kommunen innerhalb dieser Zonen keine neuen Siedlungsflächen ausweisen und keine schutzbedürftigen Einrichtungen bauen dürfen.

8. Die Bestandsbevölkerung und die in den Bestand zuziehende Bevölkerung wird durch diese „Schutzmaßnahmen“ nicht geschützt.

9. Rechtsgültige Bebauungspläne können aber weiter realisiert werden. Bauen nach §34 BauGB im Bestand ist weiterhin möglich. So weisen derzeit alle Schutzzonen von Flughäfen in Ballungsräumen ein starkes Bevölkerungswachstum auf, obwohl die Verlärmung durch den Fluglärm dagegen sprechen würde.

10. Im Ergebnis kann festgehalten werden, dass ein undifferenzierter Einsatz einer sinnvollen Planungsstrategie - Freihaltung von unbebauten Flächen - durch andere Maßnahmen, für den Siedlungsbestand, ergänzt werden müssen.

Dipl.-Ing. Architekt
Dieter Faulenbach da Costa



Dieter Faulenbach da Costa – Dipl.- Ing. Architekt, Stadt- und Regionalplaner - hat im Bereich der Flughafenplanung 34 Jahre nationale und internationale Berufserfahrung, insbesondere in den Bereichen der **Flughafenentwicklungsplanung**, der **Dimensionierung** der flugbetrieblichen Anlagen, der **Kapazitätsanalysen**, der **Simulationen** mit SIMMOD Plus, der **Funktionsplanung** von Flugbe-

triebsflächen, von Passagier- und Frachtabfertigungsanlagen und als **Projektleiter, Gutachter und Berater** in Raumordnungs- und Planfeststellungsverfahren.

Dieter Faulenbach da Costa war Berater und Bereichsleiter für Master Planning bei der Hochtief AG und Hochtief AirPort GmbH (1998 – 2000) und als Projektleiter der Berlin Brandenburg Partner verantwortlich für den Generalausbauplan und den Planfeststellungsantrag für den Flughafen Berlin Brandenburg International. Als weitere Beispiele seiner nationalen und internationalen Erfahrungen können die Konzeptplanungen, Machbarkeitsstudien oder Generalausbaupläne für die Flughäfen Berlin, Karachi, Breslau, Dakar, Düsseldorf, Kansai, Lahore, Macao, Male, Meteora, New York JFK, New York LGA, Rostock, Sofia, Yaounde, Machbarkeitsstudien für Passagiertransportsysteme (Frankfurt), nationale Luftverkehrsstudien (Äquatorial Guinea), u.a.m. aufgeführt werden. Dieter Faulenbach da Costa war in der Entwicklungsplanung, Ausbauplanung oder der Realisierung von 44 Flughäfen und 45 Passagierterminals weltweit beteiligt und dort als Projektmitarbeiter oder als Projektleiter tätig. Seit 1992 arbeitet er als Gutachter, Berater und Projektleiter in 31 Genehmigungsverfahren für Flughäfen in Deutschland tätig.

Dieter Faulenbach da Costa ist seit 1985 als Berater für Flughafenplanung für deutsche und ausländische Flughäfen, Baufirmen, Ingenieurbüros, Investitions- und Finanzierungsinstitute und Entwicklungshilfeorganisationen tätig und war in der Zeit von 1985 bis 1990 Senior Architekt der Abteilung Airconsult der Flughafen Frankfurt Main AG (heute Fraport AG).

Countries of work experience:

- Albania
 - Angola
 - Austria
 - Barbados
 - Bosnia Herzegovina
 - Bulgaria
 - Cambodia
 - Cameroon
 - Cape Verde
 - Chile
 - China
 - Croatia
 - Gaza
 - Germany
 - Ghana
 - Great Britain
 - Greece
 - Guinea Equatorial
 - Hungary
 - Island
 - Japan
 - Kuwait
 - Maldives
 - Nigeria
 - Malta
 - Malaysia
 - Norway
 - Pakistan
 - Philippines
 - Poland
 - Portugal
 - Rumanian
 - Russia
 - Senegal
 - South Africa
 - St. Vincent and the Grenadines
 - Ukraine
 - United Arabian Emirates
 - USA
 - Zambia
- and others.

Employment Record:

1992 until today	Employer: Position: Duties:	fdc Airport Consulting, Offenbach, Germany Shareholder <ul style="list-style-type: none"> Airport master planning Capacity analysis and SIMMOD Simulations Conceptual and competition design Cost control and analysis Design of aircraft movement areas Feasibility studies Feasibility studies of cargo handling facilities Feasibility studies of passenger facilities Long term studies Project management and coordination Site investigation and due diligence Terminal functional planning and design Traffic forecast
1998 until 1999	Employer: Position:	Hochtief AG and Hochtief AirPort GmbH, Germany Consultant (Freelance), head of department of master planning (Freelance),
1990 until 1991	Employer: Position:	Flughafen Frankfurt Main AG, Department Airconsult, Germany Architect
1985 until 1989	Employer: Position:	Flughafen Frankfurt Main AG, Department Airconsult, Germany Architect (Freelance)
1981 until 1985	Employer: Position: Duties:	Dienste in Übersee, City of Praia, Capital City of the Republic of Cape Verde Development aid worker <ul style="list-style-type: none"> Urban development Installation of the public municipality planning and construction department
1975 until 1981	Employer: Position: Duties:	SPD Stadtverordnetenfraktion, Offenbach; SPD, SPD-Fraktion im Umlandverband Frankfurt und Regionale Planungsgemeinschaft Südhessen, SPD Hessen-Süd, SGK Hessen e.V., Direktor der Akademie für Kommunalpolitik e.V. (AfK) Fraktionsassistent, Geschäftsführer, Bezirks- und Landesgeschäftsführer, Leiter der AfK (in Personalunion) <ul style="list-style-type: none"> Local politics Adult education
1972 until 1975	Employer: Position: Duties:	Architekten Anschütz und Dévény, Gummersbach Head of department <ul style="list-style-type: none"> Regional and Urban Planning Competition design Resident Engineer

Local Politic

1966		Eintritt in die SPD
1969 bis 1975	Bergneustadt	Stadtrat
1977 bis 1981	Offenbach	Stadtverordneter, Vorsitzender Umweltausschuss
1985 bis 1989	Offenbach	Stadtrat für Integration, Vors. des Beirats der Hochschule für Gestaltung OF
1991 bis 2001	Offenbach	Beisitzer im Ortsgericht, Gutachter im Gutachterausschuss
2013		Austritt aus der SPD
2013	Hessen	Unabhängiger Kandidat bei der Landtagswahl für „Die Linke“ im Wahlkreis Offenbach, Stadt
2017		Wiedereintritt in die SPD

Email: dieter.faulenbach@fdc-airport.de
www.fdc-airport.de

Tel.: +49-69-800-2623/25685
Fax: +49-69-800-1877

C:\Daten\fdc\Referenzen\fdc_cv-1-2017.-Pax.docx/Erstelldatum 15.01.2015

Customers:

- Architect Prof. Ungers, Köln
- Architects Spillis Candela, Miami (USA)
- KSP Engel+Zimmermann Architects, Frankfurt
- N+M Architects Prof. Novotny, Offenbach
- ABB Airport Technology GmbH, Mannheim
- Aeroprojekt, Kiev (UA)
- Aeroprojekt, Moscow (RU)
- Airplan GmbH, Stuttgart
- ARCADIS, Berlin
- BeSB GmbH, Berlin
- Bilfinger Berger AG, Wiesbaden
- ConCon Ltd, Wroclaw (PL)
- DASA, München
- Dornier Luftfahrt GmbH, Oberpaffenhofen
- Dornier System Consult GmbH, Friedrichshafen
- Dorsch Consult, Düsseldorf
- DYWIDAG, München
- East Line, Moscow (RU)
- EPS GmbH, Vaihingen
- Flughafen Düsseldorf GmbH
- Flughafen Frankfurt Main AG
- Flughafen Paderborn/Lippstadt GmbH
- Flughafen München GmbH
- GOPA Consultants, Bad Homburg
- Grão Para, Lisboa (P)
- Hochtief AG, Essen
- Hochtief AirPort GmbH, Essen
- Julius Berger, Abuja (Nigeria)
- Keith Baker&Son, Cardiff (GB)
- Koks Consult GmbH, Koblenz
- Lahmeyer International, Bad Vilbel
- Lufthansa AG, Frankfurt
- Mannesmann AG, Düsseldorf
- Mero AG, Würzburg
- Mörz Transport Consult, München
- Müller BBM, München
- Nespak, Karachi (Pakistan)
- Netherlands Pavement Consult, Hoevelaken (NL)
- Pahnke+Partner GmbH, Karben
- Prof. Baumgarten, Berlin
- Prof. Habermehl, Darmstadt
- Rüterbau, Langenhagen
- Siemens AG, Stuttgart
- Soares da Costa, Porto (P)
- Sterling Merchant Finance Ltd., Washington (USA)
- System Conservation Hellas Ltd, Athens (GR)
- Umweltinstitut Offenbach GmbH, Offenbach
- Weidleplan GmbH, Stuttgart
- and others.

fdc Airport Consulting													
Passenger Terminal Projects													
Nr.	Airport	Country	Planning Phases						pax in mln	Project planner	Functional planner	Year	Remarks
			Concept	Competition	Preliminary Design	Design	De.t. Eng.	Relaized					
1.	Abuja	Nigeria	X		X	X	X	X	3		X	2003	Consult. Bilfinger Berger
2.	Bequi	St. Vincent	X		X	X	X	X	0,1	X		1988	Consult. Flughafen FRA
3.	Berlin	Deutschland	X						27		X	2012	CDU-Landtagsfraktion BB
4.	Berlin, BER	Deutschland	X	X	X				30		X	1999	Consult. Hochtief
5.	Berlin, SXF	Deutschland	X		X				2	X		1990	Consult. Flughafen FRA
6.	Berlin, TXL	Deutschland	X						12		X	1999	Consult. Hochtief
7.	Bonny Island	Nigeria	X						0,1		X	2008	Consult. Bilfinger Berger
8.	Braas Island	Nigeria	X						0,1		X	2008	ACE Ingenieurgesellschaft, Köln
9.	Bremen	Deutschland	X		X	X	X	X	3		X	1989	Consult. Flughafen BRE
10.	Dakar Airport	Senegal	X					X	0,5	X		2002	Consult. ABB
11.	Düsseldorf	Deutschland	X						25	X		2001	Consult. DUS
12.	Frankfurt T1, A	Deutschland	X		X	X	X	X	8	X		1989	Consult. Flughafen FRA
13.	Frankfurt T1, B	Deutschland	X		X	X	X	X	10	X		1989	Consult. Flughafen FRA
14.	Frankfurt T1, C	Deutschland	X		X	X	X	X	2	X		1989	Consult. Flughafen FRA
15.	Frankfurt T2	Deutschland	X		X			X	12		X	1988	Consult. Prof. Ungers
16.	Frankfurt T3	Deutschland		X					30		X	2004	Consult. KSP, 1. Preis, erste Stufe
17.	Gaza	Gaza	X						0,8	X		1995	Consult. DASA
18.	Kansai	Japan	X	X					30		X	1988	Consult. Prof. Ungers
19.	Karachi	Pakistan	X					X	10		X	1985	Consult. Flughafen FRA
20.	Katsina	Nigeria	X						0,5		X	2007	Consult. Bilfinger Berger
21.	Kiel	Deutschland	X						0,5	X		2003	fdc
22.	Krzywa	Polen	X						0,1	X		1995	Consult. DASA
23.	Kuwait	Kuwait			X				3,5		X	2000	Consult. Lahmeyer
24.	Lahore	Pakistan	X		X	X	X	X	4	X		1987	Consult. Flughafen FRA
25.	Lima	Peru	X						10			2002	Consult. Lahmeyer
26.	Luqua	Malta	X						3	X		1986	Consult. Flughafen FRA
27.	Macao	Macao	X						6		X	1989	Consult. Flughafen FRA
28.	Male	Malediven	X		X	X	X	X	1	X		1989	Consult. Flughafen FRA
29.	Meteora	Griechenland	X						0,8	X		1997	Consult. Dornier
30.	Moscow- DMO	Russland	X	X	X	X	X		3		X	1998	Consult. Lahmeyer
31.	Moscow, SFO	Russland	X		X				10		X	1989	Consult. Lufthansa
32.	München	Deutschland	X	X					20		X	1999	Consult. Prof. Novotny
33.	New Dakar Airport	Senegal	X						3	X		2002	Consult. ABB
34.	New York, JFK	USA	X						140	X		2000	Consult. Hochtief
35.	New York, LGA	USA	X						40	X		2000	Consult. Hochtief
36.	Ningbo	China	X						0,8	X		1986	Consult. Flughafen FRA
37.	Odessa	Ukraine	X						1,5	X		1996	Consult. Dornier
38.	Oslo	Norwegen	X	X					15		X	1989	Consult. Prof. Ungers
39.	Paderborn	Deutschland		X					0,8	X		1989	fdc
40.	Reykjavik	Island	X	X					20		X	1999	Consult. Lahmeyer
41.	Rostock	Deutschland	X						0,2	X		2000	WIB
42.	Rostock, new T	Deutschland	X						0,8	X		2000	WIB
43.	Rothenburg	Deutschland	X		X	X	X	X	0,1	X		1995	fdc
44.	Santiago de Chile	Chile	X	X					10		X	1998	Consult. Hochtief
45.	Sofia	Bulgarian	X						5		X	1989	Consult. Flughafen FRA
46.	Wien	Österreich	X	X					20		X	1999	Consult. Lahmeyer
47.	Wroclaw	Polen	X						0,5	X		1990	Consult. Flughafen FRA
48.	Yaounde	Cameroun	X		X	X	X	X	3	X		1988	Consult. Dywidag

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.

Fluglärmenschutzkommission für den Flughafen Berlin-Tegel

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr
und digitale Infrastruktur
Ausschussdrucksache

19(15)295-D

Stellungnahme zur 59. Sitzung -
Öffentl. Anhörung am 11.12.2019



Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz – D-10179 Berlin

VII E 21

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 (030) 9025 1230
Telefon (030) 9025 1679
Fax (925)
intern

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

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur

Öffentliche Anhörung in der Sitzung am
11. Dezember 2019

Stellungnahme
Prof. Dr.-Ing. Engelbert Lütke Daldrup

zu den Anträgen:

1. der Fraktion der FDP

Tegel offen halten – Für Berlin und für Deutschland

BT-Drucksache 19/13101

und

2. der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Die Zukunft von Berlin TXL – The Urban Tech Republic

BT-Drucksache 19/14826

Berlin, 9. Dezember 2019

Der BER wird am 31. Oktober 2020 seinen Betrieb aufnehmen. Diesen Termin hat die Geschäftsführung der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB) nach der Bestätigung durch den Aufsichtsrat am 29. November 2019 öffentlich bekannt gegeben.

Innerhalb einer Woche wird der Umzug des kompletten Flugbetriebes vom Flughafen Berlin Tegel zum BER erfolgen. Am 8. November 2020 endet der Linienflugbetrieb in Tegel.

Die Bescheide zur Schließung des Flughafens Berlin Tegel, der Widerruf der Betriebsgenehmigung sowie der Widerruf der Planfeststellung, wurden in den Jahren 2004 und 2006 erlassen. Grundlage für die seit nunmehr über 15 Jahren behördlich rechtskräftig entschiedene Schließung ist der sogenannte Konsensbeschluss aus dem Jahr 1996. Die „Gemeinsame Empfehlung“ des damaligen Bundesministers für Verkehr, des Regierenden Bürgermeisters von Berlin und des Ministerpräsidenten des Landes Brandenburg zum Flughafenkonzept Berlin/Brandenburg beinhaltet u.a. die Aussage, dass keiner der gegenwärtigen und künftigen Gesellschafter der FBB beabsichtige, einen der vorhandenen Standorte Tempelhof oder Tegel als Flughafen weiter zu betreiben. Der Verkehrsflughafen Tegel werde spätestens mit Inbetriebnahme der zweiten Start- und Landebahn am Standort Schönefeld geschlossen.

Hierauf beruht die Planrechtfertigung des Planfeststellungsbeschlusses zum Ausbau des Flughafens Schönefeld zum BER. Dem BER als „Single-Airport“ und „alleinigem internationalen Verkehrsflughafen der Region Berlin/Brandenburg“ wird planungsrechtlich eine Ersetzungsfunktion des Flughafens Berlin Tegel zugeschrieben. Dem Ausbau des BER liegen umfangreiche wissenschaftliche Erhebungen über die künftige Passagier- und Verkehrsentwicklung zu Grunde. Die Kapazität für den Umzug von TXL zum BER wird zunächst durch die vorhandenen Terminals gesichert. Aufbauend auf der Businessplanung und dem vom Aufsichtsrat beschlossenen strategischen Leitbild werden bedarfsgerecht weitere Kapazitäten geschaffen.

Berlin, 9. Dezember 2019

Die Geschäftsführung der FBB bzw. der den Flughafen Tegel betreibenden Berliner Flughafen-Gesellschaft mbH (BFG) ist in der Frage nach der Schließung des Flughafens Berlin Tegel den Vorgaben der Gesellschafter gefolgt. Alle erforderlichen Beschlüsse des Aufsichtsrates und der Gesellschafter zu dieser Thematik liegen vor.

Die diesbezüglichen Entscheidungen der Gesellschafter und somit auch der FBB und BFG basieren auf umfassenden Prüfungen und Abwägungen sowie auf vielfach gerichtlich bestätigten behördlichen Entscheidungen. Die FBB setzt im Auftrag der Gesellschafter den Ausbau des Flughafens Schönefeld zum BER so um, wie es von den Gesellschaftern und ihren Parlamenten beschlossen wurde.

Prof. Dr.-Ing. Engelbert Lütke Daldrup

Vorsitzender der Geschäftsführung der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH

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 der 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.