

TEGEL SCHLIESSEN. ZUKUNFT ÖFFNEN.

Herrn
Dr. Stefan Paetow
c/o Senatskanzlei
Jüdenstraße 1
10178 Berlin

Bündnis der Bürgerinitiativen Tegel schliessen - Zukunft öffnen

**Sprecher:
Klaus Dietrich
Janik Feuerhahn**

Anschrift:
Tessenowstraße 23 ✉ 13437 Berlin

Klaus Dietrich
Telefon 0170 8029434
eMail: kdiet@gmx.de

Janik Feuerhahn
Telefon: 0173 6218430
eMail: janikfeuerhahn@gmx.de

27. Dezember 2017

Sehr geehrter Herr Dr. Paetow,

die Bürgerinitiativen im Bündnis „Tegel schliessen - Zukunft öffnen“ begrüßen es sehr, dass Sie mit der juristischen Bewertung der notwendigen gesetzgeberischen, verwaltungstechnischen und insbesondere planungsrechtlichen Schritte und sämtliche ihrer Auswirkungen, sowie der Bewertung der Folgeabschätzungen der Senatsverwaltungen von Berlin bezüglich einer Offenhaltung des Flughafens Tegel beauftragt wurden.

Wir gehen davon aus, dass sich Ihre Bewertung nicht ausschließlich auf die rein juristischen Aspekte beschränkt. Denn das würde aus unserer Sicht nicht alle relevanten Sachverhalte abdecken.

Wir haben Ihren Auftrag gemäß den Ausführungen des Regierenden Bürgermeisters so verstanden, dass Sie die Position von allen relevanten und beteiligten Akteuren anhören sollen. In diesem Sinne bitten wir Sie um ein Gespräch, damit wir Ihnen die aus unserer Sicht relevanten Punkte und auch unsere Einschätzung zu den Folgen eines Weiterbetriebs vortragen können. Wir bitten Sie um einen Vorschlag für einen Gesprächstermin.

Vorab möchten wir Ihnen dazu folgende Punkte für Ihre Bewertung übermitteln und bitten Sie, diese ebenfalls zu berücksichtigen:

Ergänzend zu den Ausführungen der Senatsverwaltungen zu den Verfahrensschritten und den damit verbundenen Risiken möchten wir hierzu auf das Rechtsgutachten unseres Bündnispartners BUND zum Weiterbetrieb von Tegel verwei-

sen (<https://www.bund-berlin.de/fileadmin/berlin/publikationen/mobilitaet-pdf/luftverkehr/Rechtsgutachten-Sommer-ergaenzt.Tab.UBA-1.pdf>).

Daraus ergeben sich im Zuge des Prozesses zur Erlangung einer Offenhaltung von Tegel verschiedene planungsrechtliche Schritte, wie die Beteiligung der Anwohner und die Änderung oder Kündigung des Landesentwicklungsplans. Darüber hinaus bitten wir Sie, die zu erwartenden Lärmschutzkosten für die Flughafengesellschaft, sowie die Beeinträchtigungen für die Gesundheit der Anwohner von Tegel durch Kerosin und Feinstaub im Falle einer Offenhaltung mit in Ihre Beurteilung einzubeziehen. Zudem weisen wir Sie noch auf derzeit nicht berücksichtigte Gefahrenquellen am Flughafen Tegel hin, die unseres Erachtens nach im Falle einer Offenhaltung relevant sind. Zu diesen Punkten machen wir im Folgenden detailliertere Ausführungen.

Beteiligung der betroffenen Anwohner an Planungsprozessen

Der Flughafen Tegel wurde unter dem Recht der Alliierten errichtet. Die Notwendigkeit des Baus ergab sich aus den damaligen Umständen und Notwendigkeiten. Das alliierte Recht sah keinerlei Verfahren zur Mitwirkung Betroffener vor, wie sie heute zwingend für die Planung und Errichtung von Flughäfen vorgeschrieben sind. Mit der Beendigung des Regimes der Alliierten nach dem Fall der Mauer wurden die drei Berliner Flughäfen an die Deutsche Zivilverwaltung übergeben. In einem einfachen Verwaltungsakt wurde der Flughafen Tegel als „fiktiv“ planfestgestellt erklärt und seine Betriebserlaubnis fortgeschrieben.

Daraus folgt, dass durch diesen Verwaltungsakt das alliierte Recht quasi weiterbesteht. Der Flughafen Tegel ist also ein Flughafen, zu dessen Errichtung und weiterem Bestand keinerlei Mitwirkungsrechte von Betroffenen bestanden.

Diese ursprüngliche Ausnahmesituation eines Flughafens mitten in der Stadt, der ohne ausreichende Beteiligung der betroffenen Anwohner errichtet wurde, würde bei einem Weiterbetrieb des Flughafens Tegel auf unbestimmte Zeit zementiert, obwohl die Umstände und Notwendigkeiten, die zur Errichtung des Flughafens geführt haben, schon seit mehr als 27 Jahre entfallen sind.

Sollten die Gesellschafter der FBB zu der gemeinsamen Entscheidung kommen, den Flugbetrieb in Tegel fortzusetzen, dann halten wir eine Abwägungsentscheidung gemäß den heutigen planungsrechtlichen Anforderungen entsprechend für unabdingbar und verlangen eine größtmögliche Beteiligung aller Betroffenen, unter Einbezug der schutzwürdigen Belange der Anwohner, sowie der Umwelt. Wir teilen Ihnen bereits jetzt mit, dass zahlreiche vom Fluglärm durch Tegel Betroffene uns gegenüber bereits ihre feste Absicht kundgetan haben, im Rahmen der Einspruchsmöglichkeiten gegen einen Weiterbetrieb ihre Rechte zur Geltung zu bringen. Das schließt Klagen gegen den Weiterbetrieb ausdrücklich ein. Wir bitten Sie, dies in Ihrer Bewertung der Folgenabschätzungen zu berücksichtigen.

Änderung Landesentwicklungsplan

Wie bereits mehrfach ausgeführt, ist zur Erlangung des Weiterbetriebs des Flughafens Tegel auch eine Änderung des Landesentwicklungsplans notwendig. Der Landesentwicklungsplan betrifft aber nicht nur den Flughafen Tegel. Er legt sehr weitreichende Planungen in vielen Bereichen von Siedlungsstrukturen bis zur Planung des Nahverkehrs fest. Diese gemeinsame Landesplanung mit Brandenburg einseitig aufzukündigen halten wir für vollkommen unverantwortlich und mit unkalkulierbaren Auswirkungen auf die gesamte Region behaftet.

Lärmschutzzonen und -kosten, sowie gesundheitliche Beeinträchtigung
Für den Flughafen Tegel wurden bisher noch keine aktuellen Lärmschutzbereiche ausgewiesen. Bis 31.12.2019 gilt die so genannte „LEX-Tegel“, nach deren Bestimmungen für die vom Lärm und anderen Gefahren betroffenen Menschen keine Schutzmaßnahmen vorgesehen werden müssen. Aufgrund der vermutlichen weiteren Verschiebung der Eröffnung des Flughafens BER über 2019 hinaus wird die Festlegung neuer Lärmschutzzonen für die Zeit ab dem 1.1.2020 notwendig werden. Zentral ist für uns dabei, dass für die Anwohner von Tegel die gleichen Lärmschutzstandards gelten müssen, wie für die Anwohner des BER. Wir werden diesen Prozess sehr gründlich begleiten, um die Anwohner von Tegel dabei zu unterstützen, ihr Recht auf Lärmschutz durchzusetzen. Das beinhaltet die Begleitung der Verfahren zur Lärmmessung, sowie die Unterstützung bei der Wahrnehmung der Rechte der Betroffenen in den planungsrechtlichen Verfahren.

Wir stellen fest, dass der äquivalente Dauerschallpegel entgegen vielen Behauptungen in den letzten Jahren nicht geringer geworden, sondern angestiegen ist. Dies ergibt sich zum einen daraus, dass die Anzahl der Flugbewegungen zugenommen hat und zum anderen für eine bessere Auslastung der einzelnen Slots immer mehr größere und entsprechend lautere Flugzeuge zum Einsatz kommen.

Wir möchten in diesem Zusammenhang auch darauf hinweisen, dass die Messmethoden gemäß den geltenden Regeln und Normen, welche für die Festlegung von Lärmschutzzonen zum Einsatz kommen, den bekannten Erkenntnissen der Medizin zur Gefährdung der Gesundheit durch Fluglärm in keiner Weise Rechnung tragen.

Der BGH hat zur Anwendung von Normen einmal gesagt:

„DIN-Normen können die anerkannten Regeln der Technik wiedergeben oder hinter ihnen zurückbleiben“ (BGH, Urteil vom 14.5.1998 – Az. VII ZR 184/97).

„DIN-Normen sind nicht die einzige, sondern eine Erkenntnisquelle für technisch ordnungsgemäßes Verhalten im Regelfall. Durch das Anwenden von Normen entzieht sich niemand der Verantwortung für eigenes Handeln. Jeder handelt insofern auf eigene Gefahr (und Verantwortung eig. Anm.)“.

Wir bitten Sie in Ihrer Bewertung der Folgenabschätzungen auch zu berücksichtigen, dass auf die Flughafengesellschaft bei einem dauerhaften Weiterbetrieb von Tegel erhebliche Kosten für den Lärmschutz der Anwohner zukommen. Rund um den BER haben in etwa 26.000 Haushalte Anspruch auf Lärmschutz, derzeit werden dafür ca 750 Mio. Euro Kosten veranschlagt. Der Flughafen Tegel liegt in ei-

nem deutlich dichter bewohnten Gebiet. Wir gehen derzeit von 300.000 betroffenen Anwohnern aus und rechnen mit Kosten von mindestens 2,5 Mrd. Euro bis zu 5 Mrd. Euro für Lärmschutzmaßnahmen, die von der Flughafengesellschaft zu tragen wären. Wir sind derzeit dabei diese Kostenspanne in einer Berechnung zu präzisieren.

Über die Lärmemissionen hinaus sind aus unserer Sicht auch andere Umweltmissionen bei der Beurteilung eines Weiterbetriebs zu berücksichtigen. Kerosin und Feinstaub stellen eine erhebliche Belastung für die Anwohner des Flughafens dar.

Bislang nicht berücksichtigte Gefahren im Betrieb des Flughafens Tegel

Bei der Studie der vom Berliner Senat vorgelegten Zusammenfassung der Folgeabschätzungen der Senatsverwaltungen bei Umsetzung des Volksentscheids „Berlin braucht Tegel“ ist uns aufgefallen, dass hierin viele wesentliche Sachverhalte nicht berücksichtigt wurden.

Hierzu sei nur beispielhaft auf folgende existierende Gefahrenpunkte beim Betrieb des Flughafens Tegel hingewiesen, die unseres Erachtens heute bei einem dauerhaften Weiterbetrieb nicht mehr genehmigungsfähig wären:

- Bei Start und Landung werden mehr als drei Tankstellen in geringer Höhe überfliegen
- Beim Start Richtung Westen wird unmittelbar nach dem Abheben das Wasserschutzgebiet Tegeler See mit dem Wasserwerk Tegel überfliegen
- Innerstädtischer Transport von Gefahrgut (Kerosin) im großen Umfang
- Tanklager auf dem Flughafen in unmittelbarer Nachbarschaft der Start-/Landebahnen
- Gefahrenstellen durch zwei Tunneldurchfahrten im Flughafenbereich
- Gefahrenstellen unter dem Terminalgebäude (Parkhaus)
- Mehrfach wurden beim Landeanflug durch Wirbelschleppen Hausdächer etc. beschädigt

Im Rahmen einer Gesamtbewertung der Folgeabschätzungen bei einem Weiterbetrieb des Flughafens Tegel sollten aus den oben genannten Gründen die gleichen Maßstäbe wie bei der Errichtung eines neuen Flughafens angelegt werden.

Kapazität des BER

Die Kapazität des noch nicht eröffneten BER ist Gegenstand kontroverser Debatten. Die Behauptung, der BER sei zu klein dient nur dem Zweck auf eine scheinbare, aber tatsächlich nicht gegebene Erforderlichkeit des Weiterbetriebs von Tegel zu verweisen. Die von den Tegel-Befürwortern vorgetragene Argumente lassen völlig außen vor, dass es zahlreiche Alternativen gibt, um die Kapazität des BER zu erhöhen. Beispielhaft können der angestrebte Weiterbetrieb von Schönefeld Alt (Double Roof Konzept), sowie die Ausbaupläne der FBB für den BER (Masterplan BER-Ausbau) genannt werden.

Darüber hinaus halten wir eine Verlagerung von innerdeutschen Kurzstreckenflügen auf die Schiene aus vielerlei Gründen nicht nur für erstrebenswert (beispielhaft verweisen wir auf die am Wochenende in Betrieb gehende deutlich schnellere Zugverbindung von Berlin nach München) sondern auch geboten. Damit kann einem ungebremsten Anstieg von Flugbewegungen im Sinne der Lärmreduktion, aber gerade auch im Sinne der Erreichung der international und national vereinbarten Klimaschutzziele Einhalt geboten werden.

In dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 16.03.2006 zum Planfeststellungsbeschluss des neuen Hauptstadtflughafens BER, an dem Sie, Herr Dr. Paetow maßgeblich mitgewirkt haben, heißt es im Abschnitt 4.2:

„Die Bewertung der privaten und öffentlichen Belange und ihre Gewichtung im Verhältnis untereinander macht das Wesen der Planung als einer im Kern politischen Entscheidung aus, die gerichtlich nur auf die Einhaltung rechtlicher Schranken hin überprüfbar ist...“

Wir gehen davon aus, dass diese Aussage uneingeschränkt auch für den Flughafen Tegel zutreffend ist.

Mit freundlichem Gruß

Klaus Dietrich

Janik Feuerhahn

Sprecher des Bündnisses der Bürgerinitiativen „Tegel schliessen-Zukunft öffnen“