

# TEGEL SCHLIESSEN. ZUKUNFT ÖFFNEN.

An den  
Regierenden Bürgermeister von Berlin  
Michael Müller  
Senatskanzlei  
Jüdenstraße 1  
10178 Berlin

## **Bündnis der Bürgerinitiativen Tegel schliessen - Zukunft öffnen**

**Sprecher:**  
**Klaus Dietrich**  
**Janik Feuerhahn**

Anschrift:  
Klaus Dietrich  
Tessenowstraße 23  
13437 Berlin  
Telefon 0170 8029434  
eMail: [kdiet@gmx.de](mailto:kdiet@gmx.de)

Janik Feuerhahn  
Gaillardstr. 14  
13187 Berlin  
Telefon: 0173 6218430  
eMail: [janikfeuerhahn@gmx.de](mailto:janikfeuerhahn@gmx.de)

08. Februar 2018

## **Stellungnahme der Bürgerinitiativen im Bündnis „Tegelschliessen-Zukunftöffnen“ zum Gutachten von Dr. Paetow zu Tegel**

Als Erstes möchten wir feststellen, dass die Aussagen und Einschätzungen, die Dr. Paetow in seinem Gutachten zur Rechtslage bezüglich einer dauerhaften Offenhaltung von Tegel trifft, grundsätzlicher Natur sind und nicht nur den derzeitigen sondern auch jeden nachfolgenden Senat, unabhängig von seiner Zusammensetzung, betreffen würde.

Daraus kann geschlossen werden, dass alle diejenigen die glauben, durch eine Verfassungsklage oder Abwahl des RRG Senats einer Offenhaltung von Tegel näher kommen zu können, sich nachhaltig irren würden.

Im Wesentlichen sagt Dr. Paetow:

1. Die **derzeitig gültige Rechtslage** ist eindeutig und alle Beschlüsse zur Schließung von Tegel und zum „Single-Airport-Konzept“ sind **rechtskonform und bestandskräftig**. Auf Grund dieser Rechtslage sind dem Berliner Senat die Hände gebunden und er darf keine Beschlüsse fassen, die dieser Rechtslage widersprechen.
2. Dreh- und Angelpunkt in dem Gutachten ist die Kapazitätsfrage am BER, wozu es sinngemäß heißt: „Ohne eindeutigen Nachweis eines **nachhaltigen** Kapazitätsmangels am BER ist jeder Beschluss mit dem Ziel einer dauerhaften Offenhaltung von Tegel rechtswidrig und kann durch eine Normenkontrollklage angefochten werden“

Diese Aussagen werden insbesondere dadurch untermauert, dass anders lautende Feststellungen in Gutachten, die von den Betreibern des Volksentscheids zu Tegel als Begründung herangezogen werden, mit klaren Auslegungs- und Beurteilungsmängeln behaftet sind. Dies gilt insbesondere für die Gutachten von Dr. Kluckert (im Auftrag der FDP) und dem des Wissenschaftlichen Dienstes des Deutschen Bundestages.

Zur Kapazitätsfrage selbst stellt Dr. Paetow richtigerweise fest, dass die Kapazität eines Flughafens primär von der Konstellation des Systems aus Start- und Landebahnen und Rollbahnen determiniert ist, die wiederum die Anzahl der möglichen Flugbewegungen bestimmen.

Unter Verweis auf verschiedene Gutachten diesbezüglich kann gesagt werden, dass der BER über eine theoretische Kapazität von bis zu 450.000 Flugbewegungen p. a. verfügen würde (Vergleich auch mit London Heathrow mit gleicher Bahn-Konstellation). Es kommt also insbesondere darauf an, die notwendigen Abfertigungskapazitäten bereitzustellen (Stichwort: Masterplan).

Bezogen auf die zu erwartenden Passagierzahlen verweist Dr. Paetow auf die unterschiedlichen Zahlen in verschiedenen Gutachten, insbesondere aber auf das der „frontier-economics“ (im Auftrag der Fluggesellschaft Ryanair).

Hierzu stellen wir aus unserer Sicht fest, dass es sich in diesem Gutachten bei den zu „erwartenden/prognostizierten“ Passagierzahlen weniger um echte Prognosen als vielmehr um die Planzahlen eines Unternehmens handelt, das sein Geschäft ausschließlich im Billigflugsektor betreibt (das ergibt sich aus den entsprechenden Geschäftsberichten von Ryanair). Weiterhin spiegelt das Gutachten diese Zahlen an den aus ihrer Sicht maximal möglichen Flugbewegungen, die angeblich auf 62/h begrenzt sind. Sie kommen daher zu dem Schluss, dass der BER sowohl zu Anfang als auch auf Dauer zu klein dimensioniert wäre.

Es muss aber klar gestellt werden, dass bezüglich der angeblichen Grenze der Flugbewegungen von 62/h in dem Gutachten von „frontier-economics“ jedoch ein nachweislich falscher Ansatz hinsichtlich der Betriebszeiten und der Bahn- und Rollbahnkapazitäten gewählt wurde. Denn diese erlauben gemäß vorgegebener Planung in der Spitze bis zu 89 und im Mittel 72 Flugbewegungen in der Stunde. Daraus resultieren bei 365 Flugtagen und 17 Betriebsstunden 446.760 Flugbewegungen!

Hilfsweise sei hier auch noch auf die Entwicklung der Passagierzahlen pro Flugbewegung von 1997 bis 2017 hingewiesen (ADV Monatsstatistiken). Diese sind in dieser Zeit im Gesamtdurchschnitt von Berlin von 65 auf 131 gestiegen. In SXF lagen diese sogar in 2017 bei 149, bedingt durch den höheren Anteil an Internationalen Flugverbindungen mit entsprechend größeren Flugzeugen. Bei einem Alleinbetrieb von BER ist deshalb schon jetzt von 140 Passagieren pro Flugbewegung auszugehen. Jeder der rechnen kann, möge diese Zahlen mal mit den möglichen Flugbewegungen multiplizieren ( $446.760 \times 140 = 62,5 \text{ Mio.}$ ).

Ohne weiter im Detail auf diese Fragen einzugehen schließen wir uns der Meinung von Dr. Paetow an, dass der BER unter bestimmten Voraussetzungen sowohl die anfänglichen als auch die auf Dauer zu erwartenden Passagierzahlen bewältigen könnte. Das ist unter Hinweis auf die unter Punkt 2 gelisteten Kernaussagen aber entscheidend.

In seinen weiteren Ausführungen unterscheidet Dr. Paetow auf der Basis verschiedener Rechts-Szenarien drei Varianten bezüglich der möglichen Verfahrensweisen, wie mit dem Ergebnis des Volksentscheid umgegangen werden kann/muss.

Die erste Variante geht davon aus, dass die derzeit gültige Rechtslage (siehe Punkt 1) bestehen bleibt.

Die beiden anderen Varianten haben aber nach Aussage von Dr. Paetow eher „spekulativen“ Charakter, da sie auf bestimmten Annahmen beruhen, die nur mit begrenzter Wahrscheinlichkeit eintreten können.

Entscheidend aber sind folgende Feststellungen:

1. Alle dargelegten Variante basieren im Prinzip darauf, dass der von Berlin und Brandenburg gemeinsam beschlossene LEP FS, auf welche Weise auch immer, geändert werden müsste. An das darin festgelegte Ziel Z 1 zum Single-Airport-Konzept sind nämlich alle Verfahrensbeteiligten von Berlin, Brandenburg, Bund und FBB strikt gebunden.
2. Jede Variante beinhaltet, dass zwangsläufig eine neue Planfeststellung mit SUP für den Weiterbetrieb von Tegel durchgeführt werden müsste.

Unser Fazit lautet:

Herr Dr. Paetow zeigt zwei Handlungsbereiche auf, wo die Bürgerinitiativen und die Umweltverbände vielversprechend in das Verfahren eingreifen könnten, so es denn geboten erscheint.

Zu 1 sei gesagt: Egal welches Szenario als Grundlage für einen Beschluss mit dem Ziel einer dauerhaften Offenhaltung von Tegel gewählt würde, es liefe immer darauf hinaus, dass die Umweltverbände und die Bürgerinitiativen im Bündnis „Tegelschliessen-Zukunftöffnen“ eine Normenkontroll-Klage dagegen einreichen würden. Gemäß den Ausführungen von Dr. Paetow hätten diese (Inzidenz-) Klagen sehr große Aussichten auf Erfolg.

Zu 2 ergibt sich: Bezogen auf die erforderliche neue Planfeststellung und die SUP würden wir alle rechtlichen Möglichkeiten ausschöpfen, um einen neuen Planfeststellungsbeschluss zu verhindern, mit ebenfalls guten Erfolgsaussichten.

Herr Dr. Paetow hat bewusst darauf verwiesen, dass er sich in seinem Gutachten nur auf die rechtlichen Belange beschränkt hat. Dabei lässt er aber nicht außer Acht, dass das gesamte Szenario wesentlich vielschichtiger ist und insbesondere auch die Politikbereiche Verkehr und Umwelt berührt sind. Das heißt, eine rechtliche Bewertung ist sicherlich ein wesentlicher Bestandteil in der Beurteilung der Situation, aber sie deckt nicht das ganze Spektrum ab.

Aus diesem Grund fordern wir die Politik auf, sich umfassend und nachhaltig mit allen Aspekten zum Thema „Tegel“ auseinander zu setzen. Letztendlich ist Tegel nur einer von vielen Flughäfen in Deutschland, allerdings in besonderer (innerstädtischer) Lage.

So muss die Politik durch ein sinnvolles Verkehrskonzept, unter Beachtung aller ökologischen und ökonomischen Grundsätze dafür sorgen, dass der Verkehr in seiner Gesamtheit in verträglicher Weise auf alle vorhandenen und zukünftigen Verkehrsträger aufgeteilt wird.

Dazu gehört insbesondere, dass die Bundesregierung als Haupteigner der Bahn für ein entsprechendes Angebot sorgt, dass der innerdeutsche Reiseverkehr zum großen Teil vom Flugzeug auf die Bahn verlagert werden kann. Ein gutes Beispiel dafür ist die neue ICE-Sprinter-Verbindung Berlin-München. Es müssen aber noch viel mehr solcher Point-to-Point Verbindungen eingerichtet werden.

Schon allein durch die Verlagerung auf die Schiene könnte der Flugverkehr von und nach Berlin um ca. 35% entlastet werden. Bei einer spekulativen Anzahl der Passagiere von 70 Mio./a wäre das eine Reduzierung auf 45,5 Mio./a. Ein solches Passagieraufkommen könnte der BER alle mal bewältigen. Übrigens trifft das dann automatisch auch auf die Zielflughäfen zu (es geht ja schließlich fast immer hin und her).

Nicht zuletzt sei darauf verwiesen, dass man den Einzugsbereich des BER einer genaueren Untersuchung unterziehen muss. So ist laut einer Studie im Auftrag der Länder Hamburg, Niedersachsen, Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern (UNICONSULT Universal Transport Consulting GmbH/ MKmetric GmbH März 2012) damit zu rechnen, dass sich ca. 2- 3 Mio. Passagiere um orientieren würden von TXL nach HH-Fuhlsbüttel, HRO-Laage oder sogar Stettin, sie würden also nicht mit zum BER gehen.

Beispielhaft für eine „künstlich“ erzeugte Nachfrage sei erwähnt, dass sich im Jahr 2010 die Berliner Flughäfen sehr intensiv in Polen präsentiert haben, um Fluggäste von dort nach Berlin zu generieren. Die Website der FBB ist seitdem auch in polnischer Sprache aufrufbar. Das Ergebnis lässt sich in Tegel anhand der Fahrzeug-Kennzeichen und Beschriftungen der Shuttle-Busse feststellen.

Weiterhin könnte durch ein erweitertes Angebot der Destinationen von Leipzig und Dresden eine weitere Entlastung des BER erreicht werden. Damit wäre auch ein Sekundärziel erreichbar, den Zubringerverkehr zum BER zu reduzieren. Das ist ja schließlich eines der Argumente, die angeblich für den Weiterbetrieb von Tegel sprechen sollen.

Wenn nur über die Kapazitätsfrage am BER als herausragendes Kriterium gesprochen wird dafür, ob ein zweiter Flughafen für Berlin/Brandenburg gebraucht wird, dann reichen die bisher von den Befürwortern in die öffentliche Debatte eingebrachten Argumente bei Weitem nicht aus. Sie decken nämlich nur einen kleinen Bereich des Gesamtspektrums ab.

Es spricht sehr viel dafür, dass sich die dargestellten Prognosen zur Entwicklung der Passagierzahlen am BER, nach Erreichen der „üblichen“ Durchschnittswerte der anderen Bundesländer als reine Spekulation und Wunschdenken herausstellen. Bei ernsthafter Auseinandersetzung mit allen relevanten Sachverhalten und den richtigen Schlussfolgerungen aus den erzielten Erkenntnissen wird sich das „Kapazitätsproblem“ am BER als gar nicht ausschlaggebend erweisen.

Ein Beschluss zur dauerhaften Offenhaltung des Flughafens Tegel würde sich als nicht mehr korrigierbarer Fehler mit unübersehbaren Ausmaßen in die Annalen Berlins eingraben. Die dringend gebotene Entwicklung weiterer Stadtgebiete im Umfeld und nicht nur auf dem Flug-

hafengelände selbst, würde auf Dauer verhindert. Alle Nachnutzungspläne und bereits beschlossene Planungsgrundsätze würden zur Makulatur mit allen damit verbundenen finanziellen und wirtschaftlichen Verlusten.

Das Berliner „Tegel Drama“ sollte uns alle lehren: Es ist an der Zeit, über eine neue Verkehrspolitik zu diskutieren.

Wir würden es daher sehr begrüßen, wenn hierzu entsprechende Initiativen der Länder Berlin und Brandenburg im Bundesrat eingebracht würden. Dabei sollte auf alle Möglichkeiten einer Beeinflussung der Verkehrsströme abgehoben werden (Stichworte: Mehr Point-to-Point Verbindungen der Bahn, Kerosinsteuer, Entgeltordnung an Flughäfen, Sonderangebote für Zubringerverkehr über die Bahn).

Im Auftrag

Klaus Dietrich

Janik Feuerhahn

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