

## **Gegen den Dogmatismus des Berliner Senats ist der Vatikan ein Hort der Reformation.**

Offenbach, den 20.09.2017

Lieber Herr Maroldt,

als regelmäßiger Leser des Tagesspiegels, soweit die privatisierte Post eine regelmäßige Zustellung gewährleistet, will ich mich als zufriedener Leser outen. Allerdings gibt es ein Thema – den Flughafen BER und die Offenhaltung von TXL - bei dem ich überzeugt bin detaillierter informiert zu sein als die Journalisten des Tagesspiegels. Dass ich dieser Meinung bin, wird Sie hoffentlich nicht überraschen.

Ich war und bin ein Anhänger von Meinungsjournalismus, in den Kommentaren oder den Karikaturen. Ich will mich auch gefordert fühlen wenn ich eine Zeitung lese. In der Berichterstattung allerdings sollten sich Zeitungen bemühen umfassend, vollständig, und soweit es möglich ist auch objektiv, zu berichten. Beim Thema BER, TXL und der sich darum rankenden Malaise, vermisse ich dieses Bemühen um Objektivität; auch in der gestrigen Diskussion in der Urania.

Ich erlaube mir darauf hinzuweisen, dass ich als Erster bereits 2012 auf die kapazitiven Defizite des BER hingewiesen, die Notwendigkeit einer 3. Piste ab 2030 oder alternativ die Entwicklung eines Flughafensystems, ohne die Weiternutzung von Tegel, vorgeschlagen habe. Die dazu erforderlichen Verfahrensschritte habe ich beschrieben. Die zuständigen Landesregierungen haben aber keine Schritte unternommen, um Vorsorge zu betreiben. Stattdessen wurde ausschließlich auf die zügige Inbetriebnahme des BER gesetzt. Dass sich diese Erwartungen nicht erfüllen werden, habe ich ebenfalls seit 2012 zugespitzt formuliert: Stange Dynamit und Entkernung. Nun kommt es zu der Situation, die ich mit meinen Vorschlägen vermeiden wollte. Tegel muss offenbleiben um die Nachfrage auf dem Berliner Luftverkehrsmarkt überhaupt zu bedienen und dies unabhängig davon ob der BER in Betrieb geht oder nicht. Diese fehlende Vorsorge und fehlende strategische Neuausrichtung und nicht die Malaise des BER, sind der Politik als Versagen anzurechnen. Dies fehlte aber in der gestrigen Diskussion.

Wenn nun wiederholt an die „Rechtslage“ des Planfeststellungsbeschlusses (PFB) erinnert wird, welche die Schließung von Tegel zwingend vorschreibe, möchte ich daran erinnern, dass Derartiges weder dem verfügenden Teil des Planfeststellungsbeschlusses, noch dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG) zu entnehmen ist. Im verfügenden Teil des PFB steht aber, dass die Altanlagen des Flughafens SXF dann zu schließen sind, wenn die verlängerte Nordpiste mit 3.600 m und die neue Südpiste mit 4.000 m in Betrieb genommen werden. Im begründenden Teil des PFB wird dann weiter ausgeführt, dass kein Großflughafen geplant sei. Der Flughafen solle ausschließlich der Bedienung der regionalen Nachfrage dienen. In der gleichen Begründung wird dann auch festgestellt, dass nach der Schließung der innerstädtischen Flughäfen Tegel und Tempelhof insgesamt mit einer Reduzierung der Lärmbetroffenen zu rechnen sei und deshalb die Vorzüge des beantragten Projekts offensichtlich seien. Dieser Argumentation ist das BVerwG gefolgt.

Ich will damit nur deutlich machen, dass die Ansprüche der Anwohner des BER auf der gleichen Grundlage und mit der gleichen moralischen Messlatte zu werten sind, wie die der Anwohner von Tegel. In den letzten Wochen blieb dieses Gleichgewicht, auch im Tagesspiegel, unbeachtet. Im PFB wird ausgeführt, dass die Engpasssituation der Berliner Flughäfen nicht weiter akzeptabel sei und der zu genehmigende Flughafen einen IATA-Service Level „B“ erfüllen müsse (ist zwar ungewöhnlich für einen PFB, steht da aber wirklich drin). Wird dieser Service Level für die Kapazitätsbetrachtung angenommen weist das gebaute Terminal T1 des BER eine Kapazität von 12 Mio. Passagieren auf. Der am Nordpier geplante „Anbau“ kann diese Kapazität um bis zu zehn Mio. Passagiere – die FBB spricht von sechs bis acht Mio. – verbessern.

Ich muss auch festhalten, dass ich bis zum Desaster von 2012 (Standort-suchverfahren, ROV und Privatisierungsverfahren) ein Anhänger und Befürworter eines Single-Airports für Berlin war. Alle Indizien wiesen darauf hin, dass die Nachfrage für den Luftverkehrsmarkt Berlin begrenzt ist. Diese Einschätzung führte schließlich auch zum Konsensbeschluss. So richtig die Entscheidung damals vielleicht war, so falsch ist es nun dieses Konzept dogmatisch weiter zu verfolgen. Die Bedingungen die zum Konsensbeschluss geführt haben, haben sich grundlegend geändert:

- Aus einem vernachlässigten Luftverkehrsmarkt hat sich ein dynamischer Luftverkehrsmarkt entwickelt.
- Berlin wurde zwischenzeitlich – so auch von mir 2012 richtig eingeschätzt – zum größten deutschen Luftverkehrsmarkt.
- Das ab 2006 geplante und mit Baugenehmigung vom Juni 2007 gebaute Terminal T1 erfüllte zu keinem Zeitpunkt die Vorgaben der Planfeststellung und konnte nie die vorhandene Nachfrage bedienen.
- 1996 war der Low-Cost-Verkehr keine beachtliche Planungsgröße.
- Die Kapazität der Flugbetriebsflächen des BER ist, neben dem Terminal ein begrenzender Faktor.
- Es ist planerisch unsinnig, einen bestehenden betrieblichen Engpass, der mit dem Neubau des BER beseitigt werden sollte, durch einen noch schlimmeren Engpass zu ersetzen.
- Der Masterplan der FBB beseitigt keine Engpässe, weder bei den Flugbetriebsflächen, den Terminalflächen, oder den landseitigen Zubringerverkehren. Der Masterplan belegt, dass die FBB permanent, wie bisher, hinter der Nachfrage her baut.
- Die Verkehrsentwicklung macht deutlich, dass spätestens 2030 eine 3. Piste am BER verfügbar sein muss.

Wenn nun der Regierende Bürgermeister (RegBm) darauf verweist, dass auf anderen Flughäfen auch ständig gebaut werde, hat er Recht. Er erkennt aber offensichtlich nicht den Unterschied. Beispiel: Flughafen Frankfurt. Bei einer Nachfrage von etwas weniger als 60 Mio. Passagieren, einem Kapazitätsangebot von 64 Mio. Passagieren zu einem Service Level „B“, beantragt die Fraport AG den Bau eines 3. Terminals mit einer Kapazität von 23 Mio. Passagieren. Auf dem Berliner Luftverkehrsmarkt war ein noch nicht in Betrieb gegangenes und bereits „erweitertes“ Terminal 2012 nicht in der Lage die Nachfrage zu einem solch guten Service Level zu bedienen. Die Angaben der FBB über die Kapazitäten weisen eher darauf hin, dass man bereit ist, den schon heute schlechten Service Level auf den Flughäfen TXL und SXF weiter abzusenken.

Auch die Frage Drehkreuz, interkontinentaler Verkehr, wird ja nicht dadurch obsolet, weil ein zweiter oder gar ein dritter Flughafen betrieben werden soll. Bestimmte Verkehrssegmente – Low-Cost, Charter- und Bedarfsverkehr, Allgemeine Luftfahrt, Regierungsverkehr, - haben keine Umsteigebeziehungen.

Das „Drehkreuz“ der Air Berlin, war kein Drehkreuz im ursprünglichen Sinne. Es sollte keine Intra-Airline Umsteigebeziehungen möglich machen. Geplant waren ausschließlich Inter-Airline Umsteigebeziehungen. Damit aber wird auch deutlich, dass der potenzielle Markt für Umsteigeverkehr am BER sehr begrenzt war und ist. Air Berlin und ihre Partner hatten am Berliner Luftverkehrsmarkt einen Anteil von rund 30 Prozent. Andere Airlines haben am Berliner Markt keine Größe um ein „Drehkreuz“ zu entwickeln. Wenn doch ist dies, auch mit einem Flughafensystem, jederzeit möglich. Es ist aber kaum vorstellbar, das Air Berlin vorwiegend als Zubringer für Ethihad funktionieren konnte. Air Berlin hätte immer Wert darauf legen müssen, ausgehend von den Zahlen des Jahres 2012 (rund 9 Mio. Pax) diesen Wert des Originäraufkommens nicht zu unterschreiten, ja sogar weiterhin Wachstum zu

generieren. Das bedeutet aber, dass selbst dann, wenn der Umsteigeverkehr relativ stärker wachsen würde als der Originärverkehr, bis 2030 mit maximal 8 Mio. Umsteigern (derzeit sind es 1,5 Mio.) gerechnet werden konnte. Mit dem T1 am BER wäre das, auch beim Betrieb von Satellitenairports möglich.

Nach alledem wird deutlich, dass es Zeit ist, sich für den Berliner Luftverkehrsmarkt neu aufzustellen, neue Strategien zu entwickeln und Lösungsmöglichkeiten zu diskutieren wie und mit welchen Mitteln ein Weg aus der verfahrenen Situation gefunden werden kann. Dazu mache ich seit 2012 Vorschläge. Ein weiter so, da bin ich mir sicher, wird im Fiasko enden und Tegel unbegrenzt und unkontrolliert offen halten.

Nicht einsehbar ist, mit welcher Lässigkeit der RgBm bei der Offenhaltung von Tegel zur Kenntnis nahm, dass bei den Anwohnern ab dem 1.11.2019 nicht der Lärmschutz eingebaut ist, sondern die Fristen zum Einbau beginnen. Immerhin haben die Anwohner von Tegel zehn Jahre ohne Lärmschutz auskommen müssen. Wegen der „Lex Tegel Regelung“ musste nichts gemacht werden. Außerdem: Es sind keine 300.000, sondern 80 bis 90.000. Am Flughafen Tegel besteht Anspruch auf Lärmschutz in der TGZ 1 mit 65 dB(A). In der TGZ2 bis 60 dB(A) sind die Immobilienbesitzer verpflichtet für Lärmschutz zu sorgen. Die 300.000 sind erst bei 55 dB(A) zählbar.

Es konnte erwartet werden, dass der Senat bereits 2012, nach der gescheiterten Inbetriebnahme des BER, Lärmschutzzonen für Tegel, mit der Maßgabe der Wirksamkeit ab 1.11.2019, veröffentlichte. Die im Gesetz enthaltenen Fristen für den Einbau konnten beachtet und den Betroffenen rechtzeitig der Lärmschutz eingebaut werden. Der Lärmschutz am Flughafen BER ist nur am Tag besonders gut. In der Nacht ist er nicht besser als es das Fluglärmschutzgesetz vorsieht. Am BER ist der Tagschutz besser als der Nachtschutz. Dieser bessere Lärmschutz sollte die Standortfehlentscheidung akzeptabel machen. Da die Flughafengesellschaft nicht bereit war, den freiwillig zugesagten Lärmschutz zu erfüllen, mussten die Anwohner diesen Schutz auf dem Klageweg erzwingen. Deshalb halte ich es für ehrenrührig dies nun den Anwohnern vorzuhalten und ihnen zu unterstellen Prozesshansel zu sein.

Auch der Verweis des RgBm und der Wirtschaftssenatorin, die sich auf die Bundesregierung, die Bundeskanzlerin und die Regierungsfaktionen des Bundestags beriefen, erinnern an eine sich selbst erfüllende Prophezeiung.

Im abgeschichteten deutschen Planungsrecht ist es ausschließliche Aufgabe der Länder, in ihrem Bereich Flughafenstandorte festzulegen. Der Bund ist lediglich zuständig für die betrieblichen Anforderungen.

Ein Lob an Professor Sodan. Der hat als Einziger prägnant, souverän und faktenorientiert argumentiert. Der wirklich einzige spannende und interessante Moment der ganzen Diskussion.

Zum Schluss zeige ich noch meine Verwunderung mit welcher Empathie der RgBm und die Wirtschaftssenatorin auf die „unmenschlichen Lärmbelastungen“, die „Schadstoffbelastungen“ und die nicht „hinnehmbaren Absturzrisiken“ am Flughafen Tegel verwiesen. Beim wesentlich größeren BER haben die Vertreter des Senats in allen Schritten des Verfahrens die Belastungen und Risiken als nicht unzumutbar bezeichnet und von den Betroffenen im Interesse des Gemeinwohls erwartet, diese Zumutungen zu akzeptieren. Statt nun bei 30 Mio. Passagieren – wie versprochen – innezuhalten, lassen sich Gutachter des Senats in der Fantasie nicht bremsen und schreiben sogar über die Möglichkeit 70 Mio. Pax/a am BER rechtlich zulässig abzufertigen. Den Anwohnern Tegels sollen 20 Mio. Pax/a unzumutbar sein, aber den Anwohnern des BER mehr als das Dreifache zumutbar? Nur weil es 1/3 der Anwohner am BER sind, kann die dreifache Lärmmenge zugemutet werden? Weiterhin erscheint offensichtlich, dass der von der FBB vorgelegte Masterplan weder durch den Landesentwicklungsplan Flughafenstandortentwicklung (LEP FS) noch durch die Planfeststellung rechtlich abgesichert ist. Die dazu notwendigen Verfahren werfen Fragen auf die auch bei der Offenhaltung von Tegel zu beantworten sind. Der Unterschied: am BER scheinen die Protagonisten bereit zu sein, gegebene Zusagen

zu brechen, während man in Tegel dogmatisch an zwischenzeitlich falschen Entscheidungen festhält. Zumal der Masterplan zwingend eine 3. Piste am BER erfordert. Der Verweis auf drängende Erweiterungen der Beuth-Hochschule (in meinem Konzept möglich) und des aktuellen Wohnungsbedarfs trägt nicht. Die Realisierungsfristen liegen zum Teil bei zehn Jahren. Aktuell wird da nur eine eingemessene Bedienung der Luftverkehrsnachfrage verhindert.

Berlin weist heute bei allen Verkehrsträgern, die zur Hauptstadt führen, erhebliche kapazitive Defizite auf. Senat und FBB sind dabei das Defizit des Luftverkehrs zu verschärfen. Nur der Luftverkehr ist als einziger Verkehrsträger in der Lage mit seiner Raumschließungsqualität, mit geringem planerischem, baulichem, zeitlichem und finanziellem Aufwand, kurzfristig die Defizite anderer Verkehrsträger auszugleichen.

Ich hätte mir gewünscht, dass der Tagesspiegel zumindest diese Bigotterie aufgezeigt hätte. Nichts davon ist erkennbar. Dabei wäre es jetzt an der Zeit zur Neujustierung der Berliner Luftverkehrspolitik aufzurufen. Gegen den Dogmatismus des Berliner Senats ist der Vatikan ein Hort der Reformation. Dabei bin ich irritiert, mit welcher Vehemenz die in der Regierung sitzenden Befürworter von Volksentscheiden gegen diesen Volksentscheid vorgehen. Ich persönlich war und bin, obwohl Sozialdemokrat, kein Anhänger von Volksentscheiden.

Mit besten Grüßen

Dieter Faulenbach da Costa