

## **Für ein zukunftsfähiges Berlin – Stellungnahme zum Volksbegehren Tegel**

Fast 250.000 BerlinerInnen haben sich in einem Volksbegehren für die Offenhaltung des Flughafens Tegel ausgesprochen. Der genaue Wortlaut des Volksbegehrens lautete:

**„Der Flughafen Berlin-Tegel „Otto-Lilienthal“ ergänzt und entlastet den geplanten Flughafen Berlin Brandenburg „Willy Brandt“ (BER). Der Berliner Senat wird aufgefordert, sofort die Schließungsabsichten aufzugeben und alle Maßnahmen einzuleiten, die erforderlich sind, um den unbefristeten Fortbetrieb des Flughafens Tegel als Verkehrsflughafen zu sichern!“**

Die Träger des erfolgreichen Volksbegehrens streben nun einen Volksentscheid in der gleichen Frage an. Der Volksentscheid wird parallel zur Bundestagswahl am 24. September 2017 durchgeführt. Gegenstand dieses Volksentscheids ist kein Gesetzentwurf, das unmittelbare Rechtswirkung entfalten würde, sondern ein sonstiger Beschlussentwurf, der den Berliner Senat zum Handeln auffordert. Durch die Annahme des Volksentscheids wird also kein neues Recht geschaffen, sondern der Senat ist aufgefordert, diesen sonstigen Beschluss im Rahmen der gegebenen gesetzlichen Regelungen umzusetzen. Der rot-rot-grüne Senat nimmt dieses Votum der BerlinerInnen als Zeichen von lebendiger Demokratie ernst und begrüßt das Engagement der BürgerInnen. Gleichwohl vertreten die Regierungskoalition und die sie tragenden Parteien in der Sache eine andere Position:

**Für sie steht außer Frage, dass der Flugbetrieb am innerstädtischen Flughafen Tegel aus Sicherheitsgründen und zum Schutz vor Gesundheitsrisiken, aus wirtschaftlichen Gründen und zur Entwicklung eines innovativen und ökologisch-sozialen Zukunftsquartiers für alle BerlinerInnen beendet werden muss. Die BerlinerInnen erhalten mit der Schließung ein Stück Stadtraum zurück, das lange Zeit durch den Flughafenbetrieb geprägt und besetzt war.**

SPD, Die Linke und Bündnis 90 / Die Grünen haben im Koalitionsvertrag dazu vereinbart, dass „im Interesse der Lärmentlastung breiter Bevölkerungsschichten und wegen der Auflagen in der Planfeststellung des BER und der fehlenden Genehmigung des Betriebs des Flughafens Tegel nach deutschem Recht [...] der Flughafen Tegel geschlossen wird“.

Die Schließung wurde bereits mit den bestandskräftigen Bescheiden über den Widerruf der Betriebsgenehmigung des Verkehrsflughafens Berlin-Tegel (TXL) vom 29. Juli 2004 sowie über die Aufhebung der Planfeststellung vom 2. Februar 2006 beschlossen. Demnach soll nach Fertigstellung und Inbetriebnahme der beiden Start- und Landebahnen des Flughafens BER der Flughafen Tegel innerhalb von sechs Monaten außer Betrieb genommen werden.

Diese Bescheide sind Folge des Berlin Brandenburger Luftverkehrskonzepts, das im sogenannten „Konsensbeschluss“ von 1996 seinen Ursprung hat. Im „Konsensbeschluss“ haben sich die Eigentümer der Flughafengesellschaft (Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, kurz FBB), die Länder Berlin, Brandenburg und der Bund, auf den Standort Schönefeld für den BER als einzigen Flughafen für Berlin und Brandenburg, bei Schließung der innerstädtischen Flughäfen Tempelhof und Tegel, festgelegt. Deshalb wollen die Eigentümer der Flughafengesellschaft den Betrieb des Flughafen Tegel nach Inbetriebnahme des BER einstellen und den Flughafen schließen.

Ein paralleler Betrieb von Tegel und BER lässt sich wirtschaftlich nicht darstellen und hätte außerdem hohe Investitionskosten in Tegel zur Folge, die die Flughafengesellschaft aus eigener Kraft nicht leisten kann. Die Länder Berlin und Brandenburg haben ihre gemeinsamen Landesplanung auf dieses Luftverkehrskonzept ausgerichtet und durch staatsvertragliche Regelungen besiegelt.

**Rot-Rot-Grün wird in den kommenden Monaten für diese Argumente und die eigene Position werben. Die Koalition macht in dieser Zeit deutlich, was ein Festhalten am Flugbetrieb in Tegel für die Stadt, ihre Menschen und die Umwelt bedeuten würde.**

### **1. Was wären die Folgen eines dauerhaften Flugbetriebs in Tegel?**

Jeder Flughafen bedeutet neben allen Vorteilen auch **eine Belastung für die AnwohnerInnen**. Ein Flughafen mitten in der Stadt führt zu einer deutlichen Verschlechterung der Luftqualität und zu einer starken Lärmbelastung in den betroffenen Stadtteilen. Außerdem wären die Folgen eines Flugunfalls bei Start oder Landung im innerstädtischen Bereich katastrophal.

Statt den Flugbetrieb an zwei Flughäfen Tegel und Schönefeld aufrecht zu erhalten, soll es künftig nur noch einen stadtnahen Flughafen BER geben. Damit werden allein in der Schallschutzzone des Flughafen Tegel künftig **rund 135.000 Menschen weniger von Fluglärm betroffen sein und die**

## **Lärmbelastung in der Stadt sinkt allgemein.**

Die bisher festgelegten Flugrouten für Tegel und den BER passen nicht zueinander. Deswegen müssten beim Parallelbetrieb des Flughafen Tegel und dem BER die Flugrouten für den BER und für Tegel neu festgelegt werden, was zur Folge hätte, dass noch mehr Menschen vom Fluglärm betroffen sein würden. Würde der Flugbetrieb in Tegel nach der Öffnung des BER weiter betrieben, ginge für viele Menschen nicht nur die massive Lärmbelastung weiter, es entstünden für die Flughafengesellschaft zusätzliche Kosten durch die Neueinrichtung von Lärmschutzmaßnahmen für die AnliegerInnen. Derzeitige Kostenschätzungen gehen von **mindestens 400 Millionen Euro** für den Lärmschutz der AnwohnerInnen rund um den Flughafen Tegel aus, die der Flughafengesellschaft aber nicht zur Verfügung stehen. Weitere Investitionen in die veraltete und längst abgeschriebenen technischen Einrichtungen des Flughafen Tegel, wie z.B. für die Gepäckabfertigung, werden bei einem Weiterbetrieb notwendig. Auch hier entstünden weitere Kosten.

Mit der Einstellung des Flugverkehrs in Tegel steigt die **Lebensqualität**, aber nicht nur für die lärmgeplagten AnwohnerInnen, sondern für ganz Berlin. Denn auf dem Gelände des bisherigen Flughafens soll ein riesiger **Stadtspark** entstehen, der mit fast **250 Hektar** fünfmal so groß wird wie der Volkspark Friedrichshain. Der Stadtspark schafft neue Grün- und Erholungsflächen für alle BerlinerInnen und verbessert zudem die Luftqualität in ganz Berlin.

In einer wachsenden Stadt wird bezahlbarer, sozial ausgewogener Wohnraum dringend benötigt. Bei einem jährlichen Bevölkerungswachstum von über 40.000 EinwohnerInnen braucht Berlin Platz zum Wohnen in der Stadt. Im **ökologisch sozialen Modellquartier Kurt-Schumacher-Quartier** wird genau das erreicht. Hier werden 50 Prozent der Wohnungen im städtischen Mietwohnungsbau entstehen. Die Hälfte davon mietpreis- und belegungsgebunden, was gerade sozial schwächeren MieterInnen helfen wird. **Im Kurt-Schumacher-Quartier wird es Platz für studentisches Wohnen und alternative Wohnformen geben, für 6 Kitas, eine Grundschule und eine Jugendfreizeitstätte.** Insgesamt werden hier und in den umliegenden Stadtumbaugebieten **10.000 neue Wohnungen** entstehen.

Der Forschungs- und Industriepark „Urban Tech Republic“, der auf der Fläche des Flughafens Tegel entstehen wird, bietet künftig neue und zukunftsfähige Arbeitsplätze. Das Flughafengelände wird ein High-Tech-Standort mit Start-Ups und kreativen Unternehmen. In den nächsten zwei Jahrzehnten können so bis zu **20. 000 neue Arbeitsplätze** in bis zu **1.000 Unternehmen** für Berlin

entstehen.

Ein Weiterbetrieb des Flugverkehrs in Tegel würde den Stopp des neuen Campus Berlin TXL als neuen Standort der **Beuth-Hochschule für Technik** bedeuten. Damit wäre ein bereits geplantes und finanziertes zentrales Zukunftsprojekt unserer Stadt in Gefahr. Dabei werden hochqualifizierte IngenieurInnen für ein zukunftsfähiges Berlin dringend benötigt. Die Koalition hat mit den neuen Hochschulverträgen den Auf- und Ausbau des akademischen Mittelbaus mit sozialverträglichen und unbefristeten Verträgen gesichert– auch an der Beuth-Hochschule. Diesen Ausbau des Wissenschaftsstandortes Berlin gefährden wir, wenn wir am Flugbetrieb in Tegel weiter festhalten.

## **2. Ökonomische und rechtliche Risiken eines dauerhaften Flugbetriebs in Tegel**

Wird Tegel als Flughafen weiterbetrieben, drohen neben den Investitionen von derzeit geschätzten 400 Millionen Euro für den notwendigen Lärmschutz, zusätzlich **hohe Kosten für die Flughafen Berlin-Brandenburg GmbH (FBB)**. Ein Weiterbetrieb Tegels über die Inbetriebnahme des BER hinaus könnte zusätzliche finanzielle Hilfen für die Gesellschaft nötig machen, weil die FBB keine Rücklagen für den Schallschutz und die Erneuerung der technischen Anlagen gebildet hat.

Bei der Inbetriebnahme des Flughafens BER ist die FBB dringend auf das Fachpersonal aus dem Standort Tegel angewiesen. Der personelle Mehrbedarf für einen Parallelbetrieb der Standorte TXL und BER müsste erst ausgebildet werden und verursacht zusätzliche Aufwendungen für die FBB. **All das wäre schlecht für die Flughafen-Gesellschaft, die Arbeitsbedingungen der Beschäftigten und am Ende auch für die Wirtschaftlichkeit des Hauptstadtflughafens BER.** Einer wirtschaftlich ohnehin geschwächten FBB drohen zudem Sanktionen der Europäischen Kommission im Rahmen der Überprüfung der Rechtmäßigkeit öffentlicher Zuschüsse, wenn sie vom begutachteten Single-Airport-Betrieb abweicht.

Der in Tegel entstehende **Forschungs- und Industriepark** ist nicht nur eine Investition in die Zukunft Berlins, sondern wäre ebenso sehr rasch ein bedeutender Wirtschaftsfaktor für die Stadt. Schätzungen gehen von bis zu **180 Millionen Euro an Steuereinnahmen** aus, die durch die Ansiedlungen und Gründungen erwirtschaftet werden. Daraus resultierende Mehreinnahmen für das Land Berlin gehen bei einem dauerhaften Flugbetrieb in Tegel **verloren**.

Mit einer Entscheidung für einen dauerhaften Flugbetrieb in Tegel, parallel zum BER, besteht die große Gefahr, dass die Abwägungsentscheidung zugunsten des Standorts Schönefeld im

Planfeststellungsbeschluss für den BER nicht mehr haltbar ist und der Planfeststellungsbeschlusses für den BER insgesamt angreifbar wird. In diesem Fall ist ganz sicher mit Klagen gegen den Planfeststellungsbeschluss und einem jahrelangen Rechtsstreit mit unkalkulierbaren Folgen zu rechnen. Im Extremfall müsste der Betrieb des BER eingestellt werden und die Milliarden-Investitionen wären gänzlich verloren.

Der Widerruf der Betriebsgenehmigung für den Flughafen Tegel vom 29. Juli 2004 und die Aufhebung der Planfeststellung vom 2. Februar 2006 sind bestandskräftig. Ein Widerruf dieses Widerrufsbescheides ist vielleicht theoretisch, aber nicht praktisch möglich. Denn nur die FBB als Flughafenbetreiber könnte die Aufhebung beantragen oder die Behörde selbst könnte die Aufhebung vornehmen. Die FBB und deren Eigner wollen aus o.g. Gründen keinen Weiterbetrieb und werden daher den Widerruf der Betriebsgenehmigung nicht anstreben. Die Behörde ihrerseits kann den Widerruf nicht widerrufen, weil bestehende rechtliche Regelungen, hier die gemeinsame Landesplanung, dem entgegenstehen. Die gemeinsame Landesplanung, die die Konzentration des Luftverkehrs am Standort Schönefeld festschreibt, wurde durch gegenseitige Ratifizierungsverfahren und weitergehende gesetzliche Regelungen, die den Charakter eines Staatsvertrages erfüllen, festgesetzt. Es müsste also vorher die gemeinsame Landesplanung von Berlin-Brandenburg geändert werden. Diese Änderung kann nicht einseitig von Berlin erfolgen und bisher gibt es aus dem Land Brandenburg keinerlei Signale, an den gemeinsamen Plänen etwas ändern zu wollen.

**In der gemeinsamen Sitzung der Landesregierungen von Berlin und Brandenburg am 23. Mai 2017 haben die Regierungschefs beider Länder noch einmal betont, dass sie an den bisherigen Beschlüssen festhalten und den Flughafen Tegel schließen wollen.**

Auch ist davon auszugehen, dass die AnwohnerInnen ein schutzwürdiges Vertrauen durch die Bestandskraft der Widerrufsbescheide erlangt haben und gegen den Widerruf des Widerrufsbescheides für Tegel klagen könnten. Auch hier sind langjährige Rechtsstreite mit ungewissem Ausgang vorprogrammiert.

Tegel wird als Flughafen nach Eröffnung des BER nicht mehr gebraucht. Trotz gestiegenen Passagierzahlen kann der Bedarf der Region Berlin-Brandenburg durch den BER als Single-Airport am Standort Schönefeld abgedeckt werden. Neben dem Hauptterminal wird bis zur Fertigstellung des Regierungsflughafens der ausgebaute Flughafen Schönefeld Alt weiterbetrieben. Hinzu kommt ein weiteres, neues Terminal am Pier Nord des BER. Dann steht eine landseitige

Abfertigungskapazität von rund 45 Mio. Passagieren im Jahr zur Verfügung. Darüber hinaus werden weitere Möglichkeiten für einen langfristigen, bedarfsgerechten Ausbau der landseitigen Kapazitäten geprüft, die auch eine Kompensation von Schönefeld Alt einschließen. Platz für den weiteren Ausbau der Abfertigungskapazität ist am Standort gegeben. Die Flughafengesellschaft wird auch ihr wirtschaftliches Konzept am BER zur Verbesserung ihres Betriebsergebnisses auf den Prüfstand stellen. Darüber hinaus werden auch Kooperationen der Fluggesellschaften mit der Bahn bei Kurzstreckenflügen in die Überlegungen mit einbezogen. Außerdem ist keineswegs zu erwarten, dass sich das überproportionale Passagierwachstum in Berlin in den nächsten Jahren weiter so fortsetzt wie in der Vergangenheit. Der Flughafen Tegel ist für einen wirtschaftlich tragfähigen Luftverkehrsstandort Berlin-Brandenburg nicht notwendig.

Luftseitige Erweiterungen, also die Schaffung einer dritten Piste, sind für den BER nicht notwendig. Wie das Beispiel des Flughafen London Heathrow zeigt, sind zwei Pisten selbst für 70 Mio. Passagiere ausreichend. Diese Passagierzahlen sind aber am BER nicht zu erwarten.

### **3. Die FDP als Unterstützer und Initiator des Volksentscheid zur Offenhaltung des Flughafen Tegel**

Der Volksentscheid zur Offenhaltung des Flughafen Tegel beinhaltet keinen Gesetzentwurf mit dem das Ziel der Offenhaltung von Tegel erreicht werden könnte, sondern einen sogenannten „sonstigen Beschlussentwurf“. Mit diesem Volksentscheid wird also der Senat nur zum Handeln aufgefordert. Der rechtliche Weg wird aber nicht vorgegeben.

#### **Warum hat die FDP keinen Gesetzentwurf vorgelegt?**

Weil man in einem Berliner Gesetz die Offenhaltung von Tegel nicht einfach festlegen kann. Denn ein solches Gesetz müsste auch in die Angelegenheiten des Landes Brandenburg und der des Bundes eingreifen, was einseitig nicht möglich ist. Das ist der FDP sehr wohl bewusst, dass ein Berliner Tegelloffenhaltungsgesetz die Gesetzgebungskompetenz des Landes Berlin übersteigt und hat deshalb diesen Weg nicht eingeschlagen.

Die FDP hat mit ihrer Initiierung und Unterstützung des Volksbegehrens die positiven Empfindungen besonders der WestberlinerInnen an den Flughafen Tegel als Tor zur Welt in Zeiten des Kalten Krieges und den verständlichen Unmut der BerlinerInnen über die nicht enden wollende Story um den BER für ihre PR-Strategie und ihren Wiedereinzug ins Berliner Abgeordnetenhaus ausgenutzt. Diese Strategie ist bisher für die FDP aufgegangen.

Der von der FDP zwischenzeitlich ins Berliner Abgeordnetenhaus eingebrachte Gesetzentwurf zur Offenhaltung von Tegel hat deutlich ihr Unvermögen und die Unmöglichkeit eines solchen Gesetzes offengelegt. U.a. zeigte dieser Gesetzentwurf auch was die FDP tatsächlich für einen Flughafen in Tegel möchte, nämlich einen für Regierungsflugzeuge und Privatflieger. Also einen Flughafen für die „Schönen und Reichen“, den der Bund mit seinen Regierungsfliegern bezahlen sollte und keinen Flughafen für alle BerlinerInnen zur Entlastung des BER.

Die FDP nutzt damit die Gefühle der BerlinerInnen schamlos aus und schadet der Sache der direkten Demokratie, weil klar ist, dass dieser Volksentscheid, selbst wenn er erfolgreich sein sollte, nicht umgesetzt werden kann.