

## 18. Wahlperiode

### Schriftliche Anfrage

#### des Abgeordneten Sebastian Czaja (FDP)

vom 07. März 2017 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 16. März 2017) und **Antwort**

#### Flughafen Tegel und Flughafen Berlin-Brandenburg

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

Frage 1: Stimmt der Senat zu, dass die beiden Bescheide zur Schließung von TXL gemäß § 49 VwVfG widerrufen werden können, so es politisch gewünscht oder per Gericht angeordnet wird?

Frage 2: Wir schließen aus der Antwort S18-10294, dass die vom BVerfG bestätigte Planfeststellung des BER durch einen Weiterbetrieb von TXL nicht gefährdet ist. Stimmt der Senat dieser Aussage zu?

Frage 3: Stimmt der Senat der Feststellung zu, dass eine „Wiedereinsetzung“ in das Planfeststellungsverfahren, wie sie noch in der Antwort S10-112 Antwort 8 genannt wurde, aus rechtlichen Gründen nicht möglich ist, da Grund und Fristensetzung nicht (mehr) gegeben sind?

Antwort zu 1. bis 3.: Da der Senat am Ziel der Schließung des Flughafens Berlin-Tegel festhält, stellen sich derartige Fragen nicht. Insoweit wird auf die Antworten auf die Schriftlichen Anfragen Nr. 18/10054, 18/10112, 18/10292, 18/10293, 18/10294 und 18/10582 verwiesen.

Frage 4: Stimmt der Senat zu, dass der Flughafen SXF in seiner heutigen Gestaltung eine Betriebserlaubnis hat und dass diese Betriebserlaubnis bestehen bleibt, ganz gleich, ob das neue Terminal und/oder die Südbahn 07R/25L in Betrieb genommen werden?

Frage 5: Stimmt der Senat zu, dass es sich bei der „Betriebsaufnahme des BER“ nicht um einen neuen Flughafen, sondern allein um die Inbetriebnahme der Erweiterungen handelt, also im Wesentlichen die neue Runway 07R/25L, das neue Terminal samt Pier Nord und Pier Süd und das neue Vorfeld?

Frage 8: Welche rechtliche Begründung gibt es, eine rechtsgültige Planfeststellung für einen Flughafen im Land Brandenburg bei Erfüllung aller Auflagen und Vorschriften für den Bau des Terminals wie auf den Bau der zusätzlichen Runway 07R/25L in Betrieb war, nicht in eine Betriebserlaubnis umzusetzen?

Antwort zu 4., 5. und 8.: Dies trifft zu. Mit Bescheid vom 27.03.2012 in der Fassung der Anpassungsgenehmigung vom 06.03.2013, zuletzt geändert durch Bescheid vom 12.04.2013, wurde der Flughafen Berlin-Schönefeld einschließlich der verkehrlichen Erweiterung nach § 6 Abs. 4 Satz 1 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) genehmigt. Demzufolge ist die Start- und Landebahn 07R/25L (Südbahn) genehmigt. Die Gestattung der Inbetriebnahme der Start- und Landebahn Süd und die Veröffentlichung des entsprechenden Datums in den „Nachrichten für Luftfahrer“ steht noch aus.

Frage 6: In der Antwort Drucksache S18-10294 zu den Punkten 4 und 5 weist der Senat auf eine mögliche „Suspension“ der Betriebsaufnahme des BER hin, falls TXL in Betrieb bleibt.

- a. Was ist mit „Suspension“ gemeint?
- b. Soll es sich um eine vorübergehende Aufhebung der Betriebserlaubnis handeln?

Frage 7: Würde also nach Meinung des Senats sechs Monate nach Inbetriebnahme der BER dann, wenn zu diesem Zeitpunkt TXL nicht geschlossen werden würde, der Betrieb des BER qua „Suspension“ eingestellt werden müssen und der Betrieb in TXL voll wiederaufgenommen werden?

Frage 9: Da es sich bei einer „Suspension“ um einen Rechtsakt handeln würde, welchen möglichen und dazu befugten Antragsteller einer solchen „Suspension“ sieht der Senat? Stimmt der Senat zu, dass keiner der drei Gesellschafter der FBB den „eigenen“ Flughafen in seiner Inbetriebnahme behindern würde?

Antwort zu 6., 7. Und 9: In der Antwort auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/10294 hat der Senat ausgeführt, dass die Planrechtfertigung (und die Standortentscheidung) des Planfeststellungsbeschlusses Ausbau Flughafen Berlin-Schönefeld tragend darauf beruht, dass der Flughafen Berlin-Tegel geschlossen wird. Ein verwal- tungsprozessuales Risiko, dass die Gestattung der Betriebsaufnahme am Flughafen Berlin Brandenburg (BER) suspendiert wird, wenn der Flughafen Berlin-Tegel weiter betrieben werden soll, ist nicht auszuschließen.

„Suspendierung“ bedeutet, dass gegebenenfalls eine Gestattung der Betriebsaufnahme der Südbahn untersagt werden könnte.

Der Begriff „Suspension“, der anderweitig besetzt ist, geht hier fehl.

Frage 10: In der Drucksache S18-10113 wird für 2018 von einer Nachfrage in Höhe von 34,6 Mio. Passagieren gesprochen. In 2016 lag die Nachfrage bei 32,9 Mio. Passagieren. Der Wert für 2018 würde eine Steigerung um nur 2,6% p.a. bedeuten. Die aktuelle Nachfragesteigerung (Januar 2017) liegt trotz eines Streiktages des Bodenpersonals bei 11,5%. Wir der Senat die erkennbar zu niedrigen Werte für die kommenden Jahre korrigieren?

Frage 11: Im Geschäftsbericht 2015 der Flughafengesellschaft FBB wird auf Seite 112 darauf hingewiesen, dass alle Experten empfehlen, eine Kapazitätsreserve von 20% zu planen. Der Aufsichtsrat wie auch die Gesellschafter haben diesem Ziel durch Genehmigung des Geschäftsberichtes damals zugestimmt. Im Geschäftsbericht 2015 fehlt dieser Passus. Wir fragen den Senat: Ist dieses Ziel noch gültig und welche Maßnahme wurden von der Flughafengesellschaft ergriffen, um diese Kapazitätsreserve grundsätzlich bereitzustellen?

Antwort zu 10. und 11: Der Senat unternimmt keine eigenen prognostischen Bewertungen zur Entwicklung des Passagieraufkommens der Berliner Flughäfen.

Was den erforderlichen langfristigen bedarfsgerechten Ausbau der Kapazitäten betrifft, bereitet die FBB die entsprechende Infrastruktur-Masterplanung 2024 bis 2040 derzeit vor.

Der Senat geht davon aus, dass diese Planung ausreichende Kapazitätsreserven einschließen wird.

Berlin, den 28. März 2017

In Vertretung

J e n s – H o l g e r K i r c h n e r

.....

Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 05. Apr. 2017)