

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Frank-Christian Hansel (AfD)**

vom 05. März 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 07. März 2019)

zum Thema:

Willkür und Fiktion bei der Umsetzung des BER-Planfeststellungsbeschlusses?

und **Antwort** vom 27. März 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 01. April 2019)

Herrn Abgeordneten Frank-Christian Hansel (AfD)

über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

Antwort

auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/18156

vom 05. März 2019

über Willkür und Fiktion bei der Umsetzung des BER-Planfeststellungsbeschlusses?

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

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft Sachverhalte, die der Senat nicht ausschließlich aus eigener Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl bemüht, Ihnen eine Antwort auf Ihre Anfrage zukommen zu lassen und hat daher die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB) um Stellungnahme gebeten. Diese ist in die Antworten einbezogen.

Vorbemerkung des Abgeordneten:

In der Beantwortung der schriftlichen Anfrage 18/17 262 des Abgeordneten Frank-Christian Hansel (AfD) mit dem Titel „Muss der Verkehrsflughafen Schönefeld-Alt mit der BER-Eröffnung zwingend geschlossen werden?“ wurden die Fragen 2 bis 5 in einer Antwort zusammengefasst, wonach der Weiterbetrieb der heutigen Terminalanlagen des Flughafens Schönefeld-Alt nicht im Widerspruch zum Planfeststellungsbeschluss vom 13. August 2004 stehe.

Zur Klärung frage ich den Senat:

1. Wie kommt der Senat zu der Auffassung, dass eine Nutzung der bestehenden Terminalanlagen zur Passagierabfertigung als Verkehrsflughafen „nicht untersagt“ sei, wenn im Punkt 7.3.6.1 (auf Seite 477 des verfügenden Teils C Entscheidungsgründe) des Planfeststellungsbeschlusses nur die ausschließliche Nutzung des Terminals für Regierungsflüge festgelegt ist?

Zu 1.: Die verfügenden Beschlüsse des Planfeststellungsbeschlusses (PFB) „Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld“ vom 13. August 2004 sind in Teil A festgeschrieben. S. 477 des PFB gehört zu Teil C, der die Entscheidungsgründe beinhaltet. Punkt 7.3.6.1 enthält eine beschreibende Erläuterung der Weiternutzung der bestehenden Anlagen. Eine „ausschließliche Nutzung“ des Terminals für Regierungsflüge wird in Punkt 7.3.6.1 nicht festgelegt. Die Verortung der Anlagen des Bundes am Flughafen Berlin Brandenburg (BER) wurde erstmals mit dem 20. Änderungsplanfeststellungsbeschluss vom 15. September 2011 konkretisiert.

2. Mit Bezug auf welche Stelle (Seitenangabe) kann der Senat im Planfeststellungsbeschluss zur der Auffassung kommen, dass eine Weiternutzung des Terminals von Schönefeld-Alt für den Verkehrsflug nicht untersagt sei oder gar empfohlen werde?

Zu 2.: Die Nutzung der bestehenden Anlagen zur Passagierabfertigung ist nicht untersagt worden.

3. Wer hat den Double-Roof-Betrieb – mit dem nicht der genehmigte Regierungsflughafen gemeint sein kann – bewilligt und auf welcher rechtlichen Basis erfolgte diese Festlegung entgegen Planfeststellungsbeschluss, zumal er auch nicht im Landesentwicklungsplan Flughafenstandortentwicklung (LEP FS) vom 16. Juni 2006 erwähnt wird?

Zu 3.: Der Weiterbetrieb der heute in Nutzung befindlichen Terminalanlagen zur Passagierabfertigung nach Inbetriebnahme der ausgebauten Infrastruktur steht nicht im Widerspruch zum PFB aus dem Jahr 2004. Mit dem 27. Änderungsplanfeststellungsbeschluss vom 23. Mai 2017 hat die Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin Brandenburg (LuBB) temporäre Maßnahmen von Flugbetriebsflächen für die sichere Abwicklung des Rollverkehrs für den zeitlich befristeten Double-Roof-Betrieb genehmigt.

4. Wird mit dem geplanten und insofern rechtswidrigen Weiterbetrieb von Schönefeld-Alt als Verkehrsflughafen, der lediglich auf einer fiktiven Plangenehmigung nach §71 Luftverkehrsgesetz beruht, dessen Nachtfluggenehmigung mit der BER-Inbetriebnahme zumindest auf der Nordbahn (ehemals SLB von Schönefeld-Alt) für einen Low Cost Carrier Betrieb angestrebt?

Zu 4.: Mit Inbetriebnahme des BER gelten die mit der bestandskräftigen und rechtmäßigen Flughafengenehmigung vom 20. September 1990 i.d.F. vom 12. April 2013 verfügbaren Regelungen für den Flugbetrieb zur Nachtzeit für beide Start- und Landebahnen gleichermaßen.

5. Wie bewertet der Senat die geplante Praxis zu 4. hinsichtlich einer möglichen Umgehung des Planfeststellungsbeschlusses?

Zu 5.: Eine Umgehung des PFB liegt weder vor noch ist diese geplant.

6. Bestätigt der Senat, dass laut Planfeststellungsbeschluss (Teil C - Entscheidungsgründe Planfeststellungsbeschluss Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld, Seite 408) beim beantragten BER-Ausbau a) 360.000 Flugbewegungen pro Jahr, b) max. 34 Mio. PAX/a abgefertigt werden dürfen und c) 83 Flugbewegungen in der Spitzenstunde abgewickelt werden können?

Zu 6.: Die benannten Zahlen stellen Planungsgrundlagen dar, die der Planfeststellung des Ausbaus vorhabens 2004 zugrunde gelegt wurden. Der PFB enthält keine Obergrenzen.

7. Wie verhält sich der Senat zum verfügbaren Teil des Planfeststellungsbeschlusses, wonach der Flughafen Tegel nicht zwingend geschlossen werden muss, anders als im Falle der dort verfügbaren Nichtweiternutzung von Schönefeld-Alt als Verkehrsflughafen? Woraus leitet der Senat aus dem Planfeststellungsbeschluss die Verfügung ab, dass Tegel zwingend zu schließen sei, wobei es sich doch lediglich um eine Empfehlung handelt?

Zu 7.: Der Widerruf der (fingierten) Betriebsgenehmigung und die Entwidmung der Planfeststellung für den Verkehrsflughafen Tegel erfolgte mit den bestandskräftigen und rechtmäßigen Bescheiden vom 29. Juli 2004 und 02. Februar 2006.

Berlin, den 27.03.2019
In Vertretung

Dr. Margaretha Sudhof
Senatsverwaltung für Finanzen