

Offener Brief

Herrn
Alexander Dobrindt
Bundesminister für Verkehr
und digitale Infrastruktur
Invalidenstraße 44
10115 Berlin



Berlin, den 10. März 2016

Inbetriebnahme BER ohne planrechtliche Absicherung, ist insbesondere der Ausbau des bestehenden Flughafens Schönefeld (SXF) rechtswidrig?

Sehr geehrter Herr Minister,

Mitte 2014 teilte die FBB mit, dass der BER nur mit einer Kapazität von 22 Mio. (anstelle von 27 Mio.) Passagieren an den Start gehen könne. (*Ein Minus von 20%; zugleich wurden seit 2014 die Projektkosten erneut um ca. 20% erhöht*). Der BER kann bei Inbetriebnahme damit nominal nur die Passagiere aus dem Flughafen Tegel aufnehmen, wenn Dieser geschlossen wird. Im Jahr 2017 werden in Berlin jedoch 33,5 - 34,0 Mio. Passagiere erwartet.

1. Ausbau und (unbefristeter) Weiterbetrieb Flughafen Schönefeld (SXF)

Um das weitere Fluggastaufkommen bewältigen zu können, beabsichtigt die FBB daher; den bestehenden Flughafen Schönefeld (SXF) nicht nur auf unbestimmte Zeit weiter zu betreiben, sondern auch durch bauliche Maßnahmen die Abfertigungskapazitäten massiv von ca. 5-8 Mio. auf ca. 10- 12 Mio. Passagiere auszubauen.. Zu den baulichen Maßnahmen gehören weitere Terminals, neue Fluggastbrücken und zusätzliche Flugbetriebsflächen. Einige bauliche Erweiterungsmaßnahmen sind bereits realisiert: Das Terminal C wurde erheblich erweitert und zusätzliche Fluggastbrücken gebaut, für ein neues Terminal F hat der Aushub begonnen.

Weiterbetrieb und insbesondere der bereits begonnene massive Ausbau des bestehenden Flughafens in Schönefeld (SXF) widersprechen nach erster Bewertung aber der Planfeststellung. Dies bedarf dringend der genauen Prüfung: Der Planfeststellungsbeschluss zum Bau des Hauptstadtflughafens BER erlaubt für den nördlichen Teil des Flughafenareals die Ansiedlung des neuen Regierungsflughafens und der allgemeinen Luftfahrt (General Aviation). General Aviation sind Kleinflugzeuge, i.d.R. Privatflieger. Regierungsflughafen und General Aviation sind im Vergleich mit dem Regelflugbetrieb mit geringerem Verkehrsaufkommen und damit mit weniger Belastungen für Mensch und Umwelt verbunden. Die bestehenden Abfertigungsanlagen und Funktionsgebäude dürfen nach Planfeststellung *für diese speziellen Aufgaben* weiter genutzt werden, ein Rückbau ist nicht erforderlich (vgl. schriftliche Anfrage von H. Moritz (MdA, Grüne) vom 22.Juli 2014¹).

Durch den weiteren Betrieb und massiven Ausbau des bestehenden Flughafens SXF werden luft- und landseitig die Verkehrs-, Lärm- und Umweltbelastung jedoch massiv erhöht.

¹ (<http://pardok.parlament-berlin.de/starweb/adis/citat/VT/17/SchrAnfr/s17-14261.pdf>)

Der bestehende Flughafen Schönefeld (SXF) liegt am nördlichen Rand des Flughafenareals in unmittelbarer Nähe zum Ortskern der Gemeinde Schönefeld und in Sichtweite Berliner Wohnquartiere. Regierungsflughafen und General Aviation sollen „anderswo“ verortet werden. Dies sind nicht nur erhebliche Veränderungen des Status quo, sondern dürfte auch gravierende Abweichungen vom Planfeststellungsbeschluss darstellen.

Durch diese gravierenden Änderungen ist wohl ein zeitintensives Planergänzungsverfahren (Planänderungsverfahren nach § 76 VwVfG) mit öffentlicher Beteiligung (der betroffenen Anlieger) nach § 73 VwVfG geboten, um die grundgesetzlich geschützten Rechte der Anlieger zu würdigen und zugleich auch notwendige Rechtssicherheit für den geplanten Ausbau und weiteren Betrieb des bestehenden Flughafens zu schaffen. Dies würde mittelbar auch die geplante Eröffnung des BER betreffen, denn diese kann (bei Schließung Tegel) ohne Weiterbetrieb von Schönefeld nicht stattfinden.

Dennoch ist ein entsprechendes Verfahren aber augenscheinlich weder geplant noch vorbereitet, stattdessen wird offenbar versucht, Fakten zu schaffen, ohne die Belange der Anlieger bzw. die aus den rechtlichen Risiken erwachsenden planerischen, terminlichen und finanziellen Folgerungen zu beachten.

2. Planung und Bau eines neuen Low Cost Terminal am Nordpier

Die Bau- und Planungsleistungen für den Bau eines neuen Low Cost-Terminals am Nordpier sollen zeitnah an einen Totalübernehmer (TÜ) vergeben und das Gebäude bis 2019 fertig gestellt bzw. in Betrieb genommen werden. Dieses Low Cost-Terminal soll mit dem Main- bzw. Nordpier nicht verbunden sein und land- und luftseitig unabhängig erschlossen werden. Diese dezentrale Erschließung widerspricht dem ursprünglichen Verkehrskonzept der Planfeststellung und schafft im Zufahrtsbereich des BER kritische Verkehrssituationen, da zwischen der Zufahrtsrampe und dem neuen Terminal sehr wenig Platz ist. Die geringe Tiefe des Baugrundstücks behindert zudem eine effiziente Organisation des Gebäudegrundrisses.

Auch hier ist im Hinblick auf luft- und landseitigen Verkehre, Hindernisfreiheit, Gebäudekubatur, u.a. regelmäßig eine Ergänzung bzw. Änderung der Planfeststellung erforderlich, die erst die Grundlagen für die termin- und kostensichere Vergabe an einen Totalübernehmer und die bauordnungsrechtliche Genehmigung (Baugenehmigung) des neuen Terminals schaffen.

3. Fazit:

Die fehlenden Planänderungsverfahren schaffen ggf. weitere Risiken, die sich zu den bekannten und weitgehend ungelösten Personal-, Organisations-, Management- / Bau- und Kapazitätsfragen hinzu gesellen.

Durch den massiven Ausbau (und bisher unbefristeten) Weiterbetrieb des bestehenden Flughafens in Schönefeld sind auch die Planungen zum Regierungsflughafen wahrscheinlich obsolet. Sie haben daher eine Sondersitzung des BER- Aufsichtsrats anberaunt, die Ende dieser Woche stattfinden soll.

Im Rahmen dieser von Ihnen initiierten Sondersitzung des BER- Aufsichtsrates sollten daher auch diese Risiken erörtert **und die Öffentlichkeit informiert werden**. Insbesondere empfiehlt sich die Klärung folgender Punkte:

- 3.1. Arbeitet die FBB mit einem für alle Projektbeteiligten verbindlichen Gesamttrahmenterminplan?
- 3.2. Sind in diesem Terminplan alle relevanten Fristen für Genehmigungs-, (europaweite) Beschaffungs-, Prüfverfahren abgebildet?
- 3.3. Werden diese Terminpläne projektunabhängig auf Plausibilität fachlich geprüft?
- 3.4. Wer macht diese Prüfungen und wie werden sie dokumentiert?
- 3.5. Warum wurden die vorbeschriebenen Planänderungsverfahren, insbesondere jenes mit öffentlicher Beteiligung für den Ausbau des bestehenden Flughafens nicht rechtzeitig vorbereitet und durchgeführt?
- 3.6. Wer ist innerhalb der FBB für diese Verfahren verantwortlich?
- 3.7. Wurden die vorbeschriebenen planrechtlichen Fragen und Risiken durch eine unabhängige Rechtsexpertise untersucht?
- 3.8. Wurden diese Risiken im Risikomanagementsystem (RMS) geführt?
- 3.9. Wurden diese Risiken im Hinblick auf Termine und Kosten angemessen bewertet?
- 3.10. Welche Lösungsstrategien können aufgezeigt werden?

Mit freundlichen Grüßen



Harald Siegle
Dipl. Ing Hochbau Architekt

Kopie: StS Bomba, Herr Dürnagel, BMVI
RBM Müller; Berlin, MP Woidke, BrB