

Offener Brief

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



Berlin, den 21. April 2016

Ist für Ausbau und Weiterbetrieb von Schönefeld Alt (SXF) *kein* Planänderungsverfahren erforderlich?

Sehr geehrter Herr Minister,

die FBB hat in Reaktion auf mein an Sie gerichtetes öffentliches Schreiben vom 10.03.16 nunmehr eingeräumt, dass man **für das neue Low Cost- Terminal am BER- Nordpier ein Planänderungsverfahren benötige** und mitgeteilt, dies rasch einleiten zu wollen. Diese *Absicht* hat die obere Luftfahrtbehörde (LUBB, Herr Diekmann) mit Schreiben vom 17.03.16 (s.u.) ebenfalls bestätigt. Die FBB wird erfahrungsgemäß an der geplanten *zeitnahen* Vergabe (vor Abschluss des Planänderungsverfahrens) an einen Totalübernehmer dennoch festhalten *und sich damit mit weiteren Kosten- und Terminrisiken einhandeln, die letztlich natürlich die öffentlichen Haushalte und damit die Bürger belasten.*

Weiterhin offen ist jedoch, ob für den Ausbau und weiteren Betrieb des Schönefelder Flughafens SXF ebenfalls ein Planänderungsverfahren (ggf. mit öffentlicher Beteiligung) erforderlich ist. Im BER- Sonderausschuss in Potsdam am 14.03.16 verneinten dies Flughafenkoordinator Brettschneider und Ministerin Schneider: SXF und BER seien im Hinblick auf die bestehende Planfeststellung rechtlich eine Einheit, durch den Weiterbetrieb SXF (und zusätzliche Hochbauten) werde die zulässige Anzahl von Flugbewegungen (360.000 Start / Landungen und 10.000 Hubschrauberflüge) nicht überschritten. Ihre weiteren Ausführungen waren eher ausweichend. Die obere Luftfahrtbehörde (LUBB, Herr Diekmann) antwortete am 17.03.16 auf eine Anfrage einer Bürgerinitiative ergänzend, dass „die eintretende Verlängerung der Nutzung der Bestandsanlagen nicht im Widerspruch zum Planfeststellungsbeschluss, sondern im Ergebnis vielmehr dessen Umsetzung diene“.

1. Ein Überblick / Sachlage

Erlauben Sie mir nach Gesprächen mit unabhängigen fachkundigen Personen nochmals einen zusammenfassenden Überblick.

Bis Mitte 2014 sind alle Beteiligten davon ausgegangen, dass der bestehende Flughafen Schönefeld SXF geschlossen wird. Das war auch der Wissens- und Wahrnehmungshorizont in dem umfangreichen Abwägungsprozess, der im Ergebnis zum Planfeststellungsbeschluss

geführt hat. In diesem Abwägungsprozess wurde *aus diesem Grunde* auch ein Rückbau (Abriss) von Schönefeld alt erörtert. Auf eine solche Abrissverfügung wurde mit Verweis auf eine weitere spezielle Nutzung (für Belange des Regierungsflughafens und der Allgemeinen Luftfahrt) dann explizit verzichtet. Dies im Einzelnen einer kleinen parlamentarischen Anfrage der Berliner Grünen vom Juli 2014 zu entnehmen: Diese enthielt auch die Frage, welche Festlegungen die Planfeststellung BBI / BER hinsichtlich der künftigen Nutzung von Schönefeld Alt treffe. Der Berliner Senat antwortete unter Zitierung von Teil C –Entscheidungsgründe S. 477, 7.3.6 Weiternutzung der bestehenden Anlagen: „die (..) bestehenden (..) Anlagen werden auch nach dem Ausbau (des Flughafens, HS) weiter entsprechend ihrer gegenwärtigen Zweckbestimmung für spezielle Aufgaben (7.3.6.1. Regierungsflüge, 7.3.6.2 Allgemeine Luftfahrt) genutzt, sodass ein Rückbau nicht erforderlich ist“. Für die Allgemeine Luftfahrt wird weiter ausgeführt, dass diese deutlich getrennt und separiert von den sonstigen Passagier- und Luftfrachtbereichen im Norden angesiedelt werden sollen und dafür in den bestehenden Terminalanlagen ein kleines GAT (General Aviation Terminal) zu integrieren ist¹ (siehe Anlage).

2011/12 wurde mit ergänzendem Planänderungsantrag- und Planänderungsbeschluss die im Planfeststellungsbeschluss BBI / BER bereits vorgesehene Ansiedlung des Regierungsflughafens im Bereich des bestehenden Flughafens Schönefeld nochmals konkretisiert und bestätigt.

Heute jedoch soll entgegen den Ergebnissen der Planfeststellungsverfahren am Standort des bestehenden Flughafens Schönefeld SXF faktisch ein erweiterter, dauerhaft betriebener Flughafen mit der Abfertigungskapazität von 11 Mio. Passagieren entstehen der mit den bisher vorgesehenen Nutzungen (Regierungsflughafen und GAT) konkurriert. Diese geplante Abfertigungskapazität entspricht dem Flughafen Köln- Bonn, der Abstand des neuen Terminal F zum Rathaus der Gemeinde Schönefeld und den umgebenden Wohngebäuden der Gemeinde beträgt max. 400-600 m (Luftlinie), zu einzelnen Wohngebäuden sogar nur ca. 300 m. Eine Befristung des Betriebs ist angesichts der gravierenden und andauernden Kapazitätsprobleme des BER langfristig nicht möglich.

Nach Auffassung der Projektverantwortlichen in FBB, Aufsichtsrat und Politik soll für dieses Vorhaben *rechtlich* kein Planänderungsverfahren (mit Anhörung der unmittelbar Betroffenen) erforderlich sein. Das ist schwer vorstellbar und entspricht auch nicht der Einschätzung unabhängiger Fachleute für öffentliches Recht. Eine politische Bewertung ist davon unbenommen.

Wie immer klären und erfüllen sich die Dinge im Detail. *Es lohnt also auch hier der genaue Blick:* Zunächst ist festzuhalten, dass die bisherigen Anfragen (*und damit auch die Antworten*) sich singularer entweder nur auf *zusätzliche Hochbauten*² oder auf einen *vorübergehenden Weiterbetrieb*³ (ohne Kapazitätsausbau) bezogen haben. Nicht betrachtet wurden (entsprechend dem jeweilig aktuellen Wissenstand) der tatsächliche Umfang der Ausbaurbeiten (nicht nicht nur Terminals umfassend) sowie der Kapazitätsausbau und dauerhafte, unbefristete Weiterbetrieb von Schönefeld Alt (SXF).

¹ kleine Anfrage der Grünen vom Juli 2014 im Berliner Abgeordnetenhaus, Drucksache 17 / 14261.

² Zusätzliche Terminalgebäude, Anfrage Bürgerinitiative NA v. März 16

³ kleine Anfrage der Grünen, Drucksache 17 / 14261 ebda.

2. Wie lange muss der bestehende Flughafen SXF weiter betrieben werden?

Die Abfertigungskapazität des bestehenden Flughafens SXF soll nach Angaben der FBB auf ca. 11 Mio. Passagiere ausgebaut werden, wie bekannt. Sollte entgegen dieser Absichten der Flughafen SXF nicht ausgebaut oder gar geschlossen werden müssten diese Kapazitäten sehr zeitnah an anderer Stelle geschaffen werden. Die Kapazitäten des geplanten neuen Lowcost-Terminal am Nordpier des BER werden zusätzlich benötigt, schaffen also keinen Ersatz. Blicke nur, sehr rasch auch am Südpier spiegelbildlich ein weiteres Terminal zu bauen, das aber kaum die vorhandenen Kapazitäten des SXF ersetzen könnte. Danach bleibt nur die ursprünglich geplante westliche Erweiterung des BER mit einer Pier- bzw. Brückenlösung und Satelliten. Da hierfür mangels jeglicher Weitsicht kaum planerische oder gar bauliche Vorleistungen erbracht wurden, Planänderungsverfahren erforderlich sind und die bauliche Erweiterung unter laufendem Flugbetrieb erfolgen muss können diese zusätzlichen Kapazitäten **frühestens** in 10 Jahren bereit gestellt werden. (Die Frage der Kosten sei hier zurück gestellt.) So muss der bestehende Flughafen mindestens 10- 15 Jahre weiter betrieben werden. Dabei ist der weiter steigende Kapazitätsbedarf (ca. 1,5 -2 Mio. Passagiere jährlich) zusätzlich zu berücksichtigen.

3. Müssen in SXF zusätzliche Flugbetriebsflächen geschaffen werden?

Für den Ausbau der Abfertigungskapazitäten sind auch zusätzliche Flugbetriebsflächen (befestigte Rollwege, Park- und Aufstellpositionen, Betriebsstraßen u.a.) erforderlich. Durch den Bau des Regierungsflughafens verliert der bestehende Flughafen SXF zudem in erheblichem Umfang vorhandene Flugbetriebsflächen, für die Ersatz zu schaffen ist. Nach den bisherigen Vorgesprächen sind zusätzliche Flugbetriebsflächen juristisch ein besonders heikler Punkt, der alleine für sich grundsätzlich bereits ein Planänderungsverfahren erforderlich machen würde. Dies trifft- in verminderter Form- auch für den Ausbau der Verkehrsanlagen (zusätzliche Bus- und Taxistellplätze) auf der Landseite zu.

4. Ergänzende Fragen zu den Service- Qualitäten von Schönefeld Alt / Neu

Kapazitätsangaben sind freilich stets im Zusammenhang mit den Servicelevels zu bewerten. Die Kapazitätsangaben zum BER wurden 2014 bekanntlich von 27 auf 22 Mio. Passagiere reduziert, die Angaben der FBB zu den Abfertigungskapazitäten des neuen Low Cost Terminal am Nordpier (8 Mio. Passagiere) sind angesichts der mehrgeschossigen Gebäudestruktur kaum realistisch. Die Grünen im Berliner Abgeordnetenhaus erkundigten sich im Dezember 2015 nach den geplanten Kapazitäten (und Servicelevels gem. IATA – Standard) am BER und erhielten die Auskunft, dass „der Service- Level „Optimum“ (vormals „C“) *angestrebt* werde“.⁴

Die Qualität des bestehenden Flughafens SXF Schönefeld war 2015 Gegenstand mehrerer internationaler vergleichender Untersuchungen:

- a. Das internationale Bewertungsportal des Londoner Unternehmens Skytrax bewertete die Berliner Flughäfen Schönefeld (und Tegel) mit 3 von 10 Punkten und stufte sie auf gleiche Höhe wie Accra, Manila und Odessa,

⁴ kleine Anfrage der Grünen vom Dez. 2015 im Berliner Abgeordnetenhaus, Drucksache 17 / 17 627.

- b. das spanische Reiseportal eDreama bewertete Schönefeld als zweitschlechtesten Airport Europas,
- c. der Weltflughafenverband ACI verwies Schönefeld auf einen der letzten Plätze (a- c: Berliner Zeitung vom 25.01.16)
- d. Eine Umfrage des Portals „The Guide to sleeping in airports“ verortete den Flughafen Schönefeld unter den 10 schlechtesten Flughäfen Europas (Tagesspiegel vom 26.10.15)

Fragen dazu im Einzelnen:

- 4.1. Welche IATA- Service- Level hat SXF heute?
- 4.2. Welcher IATA- Service- Level wird SXF nach Erhöhung der Abfertigungskapazitäten auf 11 Mio. Passagiere tatsächlich haben?

5. Die Fakten des Ausbauprogramms Schönefeld ALT (SXF)

Die FBB beabsichtigt in SXF eine Kapazitätserhöhung auf ca. 11 Mio. Fluggäste und hat mit den entsprechenden Ausbauten bereits begonnen. Dazu 7 Punkte (5.1 bis 5.7) des Ausbauprogramms Schönefeld SXF alt nochmals im Überblick:

- 5.1. Unbefristeter weiterer Betrieb des Bestandsflughafens SXF
- 5.2. Erhöhung der Passagierabfertigungskapazitäten auf ca. 11 Mio. Passagiere, dafür.....
- 5.3. Umbauten / Modernisierungen in den Bestandsgebäuden,
- 5.4. zusätzliche Terminals bzw. Terminalerweiterungsbauten,
- 5.5. zusätzliche Fluggastbrücken,
- 5.6. Landseitiger Ausbau der Verkehrserschließungsflächen,
- 5.7. Luftseitiger Ausbau der Flugbetriebsflächen (Bau zusätzlicher Flächen für Rollwege, Park- und Aufstellpositionen sowie Betriebsstraßen).

6. Zentrale juristische (und politische) Fragestellungen

6.1. Frage A: Wird tatsächlich bei sorgfältiger Abwägung und Prüfung des Planfeststellungsbeschlusses, einschlägiger Gesetzgebung und ständiger Rechtsprechung keiner dieser 7 Punkte einzeln, zu mehreren *oder kumulativ* (alle zusammen) *rechtlich* zu dem Ergebnis führen, dass ein Planänderungsverfahren (mit öffentlicher Beteiligung) erforderlich ist?

6.2. Frage B: Welche Risiken erwachsen aus möglichen Klagen, wenn **kein** Planänderungsverfahren (mit öffentlicher Beteiligung) durchgeführt wurde? Dabei sind die jeweiligen Risiken *vor und nach Inbetriebnahme / Eröffnung BER* zu betrachten. Im 2. Falle (nach Inbetriebnahme / Eröffnung BER) werden die Kapazitäten des Tegeler Flughafens TXL nicht mehr zur Verfügung stehen, da dieser gemäß Planfeststellungsbeschluss spätestens 6 Monate nach Eröffnung des BER geschlossen werden muss.

Die Fragen A und B sind elementarer Natur und müssen daher durch unabhängige und auf dieses Rechtsgebiet spezialisierte Juristen grundsätzlich geklärt werden. *Diese Risiken sind hoffentlich auch auf der „short list“ des Risikomanagementberichts mit Eintrittswahrscheinlichkeit, qualitativer Bewertung, Gegenmaßnahmen und Einschätzung der terminlichen und kostenmäßigen Folgen bei Eintritt aufgeführt, die dem Aufsichtsrat vorliegen muss...*

Wir halten fest: Ein Planänderungsverfahren für den Ausbau und Weiterbetrieb des bestehenden Flughafens SXF ist bisher nicht vorgesehen. Es würde alle Terminplanungen für den BER zur Makulatur machen. Dies mag die Projektverantwortlichen zu einem „Weiter So“ mit den bisherigen Projektbeteiligten verleiten, das sich im BER- Projektverlauf jedoch bisher noch immer gerächt hat.

Für Rückfragen stehe ich wie immer gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Harald Siegle

Dipl. Ing Hochbau Architekt

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