

Antrag

des Abgeordneten Péter Vida (fraktionslos)

Brandenburg braucht Tegel: Herausforderungen des Luftverkehrsstandortes Berlin Brandenburg auf TXL und BER verteilen

Beschlussvorschlag

Der Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR) sowie der Landesentwicklungsplan Flughafenstandortentwicklung (LEP FS) bestimmen die Grundlagen für die Entwicklung des Gesamttraums Berlin-Brandenburg hinsichtlich des zu erwartenden Bedarfs an Luftverkehrskapazitäten. Aus diesem Grund sind folgende Änderungen angesichts der realen Anforderungen zur Deckung des nationalen und internationalen Bedarfs im 2. Entwurf des LEP HR vorzunehmen:

1. Das Singlestandortkonzept ist mit sofortiger Wirkung zu revidieren. Linienflugverkehr und Pauschalflugreiseverkehr müssen in Berlin und Brandenburg auf dem Verkehrsflughafen Berlin Brandenburg (BER) sowie dem Verkehrsflughafen Berlin-Tegel (TXL) zulässig sein. Durch eine entsprechende Änderung ist der dauerhafte Betrieb des Verkehrsflughafens Berlin-Tegel sicherzustellen.
2. Die Änderungen des LEP HR sind so vorzunehmen, dass alle weiteren Programme und Pläne des LEP HR dadurch nicht tangiert werden.
3. Eine Verringerung der Lärmbetroffenheit von Anwohnern im Umfeld des Verkehrsflughafens Berlin Brandenburg (BER) sowie eine Vermeidung des Baus einer dritten Start- und Landebahn im Zuge möglicher Kapazitätserweiterungen ist nachhaltig durch einen Weiterbetrieb des Verkehrsflughafens Berlin-Tegel (TXL) zu gewährleisten.
4. Der Volksentscheid im Land Berlin zur Aufforderung des Berliner Senats zur sofortigen Aufgabe der Schließungsabsichten und Einleitung aller erforderlicher Maßnahmen zur Sicherung des unbefristeten Fortbetriebs des Flughafens Tegel als Verkehrsflughafen ist seitens des Landes Brandenburg als Anteilseigner konstruktiv zu begleiten.

Begründung:

Eine funktionierende und erreichbare Luftverkehrsinfrastruktur ist unerlässlich für die Zukunftsfähigkeit der Metropolregion Berlin-Brandenburg mit ihrem besonderen wirtschaftlichen und wissenschaftlichen Potenzial sowie der Nähe zum EU-Nachbarland Polen und grenznahen Ballungsräumen. Die daraus resultierenden Wachstumschancen sind für die Region Berlin-Brandenburg von besonderer Bedeutung.

Bereits vor der Eröffnung des Verkehrsflughafen Berlin Brandenburg (BER) besteht ein gravierender Kapazitäts- und Finanzierungengpass, der es absehbar macht, dass das sich abzeichnende Fluggastaufkommen von 50 bis 60 Mio. Passagieren pro Jahr nicht vom BER allein bewältigt werden kann.

Das forcierte Singlestandortkonzept für die Metropolregion droht zu einem Bau einer dritten Start- und Landebahn am Standort BER zu führen. Die daraus resultierenden zusätzlichen Belastungen müssen dann allein von Brandenburger Bürgern getragen werden. Insbesondere die angestrebte Kapazitätsverdoppelung des BER durch den Masterplan 2040 wird zudem zu einer unkalkulierbaren Überlastung des Individualverkehrs sowie des gewerblichen und öffentlichen Verkehrs in den betroffenen Landkreisen sowie der bereits heute staugeplagten A100/113 sowie B96 führen.

Die Erfahrungen bei der Verzögerung der Fertigstellung des Flughafens BER haben den Brandenburgern auch verdeutlicht, dass verlässliche Zusagen im Hinblick auf Zeitabläufe und Kosten nicht bestehen. Hinzu kommen die vielen Tausend Haushalte in den Landkreisen Oder-Spree, Dahme-Spreewald, Teltow-Fläming, Potsdam-Mittelmark und der Landeshauptstadt Potsdam, die durch die neuen Flugrouten noch stärker belastet werden und den zugesagten Lärmschutz bislang nicht erhalten haben. Es besteht die aus den Erfahrungen der letzten Jahre begründete Sorge, dass sich dieser Zustand bei einer Konzentration auf einen Flughafenstandort weiter verdichtet. Schon zur Betriebsaufnahme des BER liegen Passagieraufkommen und Lärm weit über dem Wert, der in der Planfeststellung erst für 2023 vorhergesagt war.

Zugleich profitieren die nördlich von Berlin gelegenen Landkreise massiv von der Offenhaltung des Standortes Tegel. Die schnelle Erreichbarkeit und räumliche Nähe werden von Passagieren aus diesen Teilen Brandenburgs sehr geschätzt.

In der politischen Diskussion des Landes Brandenburg wurde stets darauf verwiesen, dass signifikante Änderungen (etwa beim Nachtflugverbot) nicht möglich seien, weil das Land Berlin hier keine andere Position zu beziehen, bereit sei. Dieser Zustand hat sich durch den erfolgreichen Volksentscheid am 24.09.2017 geändert und es besteht die Möglichkeit, mit dem Land Berlin in Verhandlungen zu treten, um die nötigen Änderungen vorzunehmen. In Berlin wird zugleich die Umsetzung des Volksentscheides mitunter damit verzögert, dass auf eine sich nicht verändert habende Position des Landes Brandenburg verwiesen wird. Daher soll mit diesem Antrag der Beitrag dazu geleistet werden, dass die beiden Bundesländer, deren Bevölkerungen die Flugbelastung zu ertragen haben, nunmehr eine positive Änderung der Pläne bewirken können.

Die juristische Möglichkeit dieses Schrittes wurde u.a. durch den Wissenschaftlichen Parlamentsdienst („Gutachten zu den Voraussetzungen für einen dauerhaften Weiterbetrieb des Flughafens Berlin-Tegel“ vom 26. Juni 2013) oder zuletzt durch das Rechtsgutachten zum Umgang des Senats von Berlin mit dem Ergebnis des Volksentscheids „Berlin braucht Tegel“ (Januar 2018) hinreichend nachgewiesen.

Die entgegenstehenden Meinungen bezogen sich immer auf eine ablehnende Position Brandenburgs, die nunmehr geändert werden kann.

Nach den negativen Erfahrungen bei der Fertigstellung des Flughafens BER ist es geboten, neue Wege zu gehen. Diese werden den infrastrukturellen Bedürfnissen der Hauptstadtregion gerecht, führen zu einer besseren Verteilung der Verkehrs- und Immissionsbelastung und zeugen zugleich von einer Würdigung direktdemokratischer Meinungsbildung in unserem Nachbarbundesland.