

11.07.2005

Flughafen Schönefeld

Flughafen in Not

Rechtliche Situation

Das Oberlandesgericht hat den Landesentwicklungsplan, eine der planerischen Grundlage für den Bau des Großflughafens Berlin Brandenburg International (BBI) für nichtig erklärt. Die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichtes über den Planfeststellungsbeschluss steht noch aus. Wie es entscheiden wird, steht in den Sternen. Dass selbst die Optimisten keine rosigen Prognosen für den Großflughafen stellen, beweist der verhängte Baustopp.

Bedarf

Der Neubau des Flughafens in Schönefeld ist eine der wichtigsten Infrastrukturmaßnahmen der nächsten Jahre. Man mag es schön finden oder nicht, aber der Boom der Billigflieger hat wesentlich zu den neuen Rekordzahlen des Berlin-Tourismus beigetragen und Arbeitsplätze in Berlin geschaffen. Außerdem braucht der Wirtschafts- und Dienstleistungsstandort Berlin einen leistungsstarken Flughafen. Kongresse, Tagungen, Messen – finden in anderen Städten statt, wenn Berlin nicht bequem mit dem Flugzeug erreicht werden kann.

Der Neubau des Single-Airports Schönefeld ist die Voraussetzung dafür, dass die innerstädtischen Flughäfen Tempelhof und Tegel geschlossen werden. Hierfür kämpfen wir seit Jahren, weil die Risiken und Belastungen durch den Flugverkehr an diesen Standorten höher sind und weit mehr Menschen in ihrer Gesundheit und ihrer Lebensqualität beeinträchtigt, als durch einen Flughafen am Stadtrand.

Problem Finanzierung

Neben den juristischen Problemen drohen nun aber auch wieder einmal finanzielle Katastrophen. Das Finanzierungskonzept des Flughafens ist unseriös und das inhaltliche Konzept ist über zehn Jahre alt. Es hat wesentliche Veränderungen des Flugverkehrs nicht berücksichtigt. Dies wirkt sich aber enorm negativ auf die Wirtschaftlichkeit aus.

Um das finanzielle Desaster abzuwenden, sind Umplanungen notwendig, die auch juristisch einige Probleme verringern könnten.

Der Planfeststellungsbeschluss setzt auf ein typisches überdimensioniertes Entwicklungskonzept im Alt-Berliner Stil. Diese Luxusausstattung haben wir stets kritisiert. Der künftige Berliner Flughafen wird niemals die Dimensionen eines internationalen Luftdrehkreuzes erlangen wie Paris oder London. Er wird auch Frankfurt/M den Rang nicht ablaufen. Die Einnahmeerwartungen sind völlig überzogen. Diese Skepsis teilt offenbar auch die DB AG, die vor einigen Monaten ankündigte, keine ICE-Verbindung nach Schönefeld bauen zu wollen.

Der Wachstumsboom, den Schönefeld derzeit erlebt, ist in erster Linie der Zunahme der Billigflüge geschuldet. Wenn von diesen Linien kostendeckende Gebühren zur Refinanzierung eines Luxusflughafens erhoben werden, wandern sie aus Berlin ab. Reduzierte Gebühren für Billigflieger sind nicht nur ökologisch fragwürdig, sondern allein deshalb nicht praktikabel, weil sie dann für alle Fluglinien gelten würden. Damit wäre eine Refinanzierung der Neubaukosten unmöglich. Ein Teufelskreis, der nur durch Umplanung zu durchbrechen ist.

Die derzeitigen Planungen gehen von ca. 1,9 Milliarden Euro Kosten für den Neubau von BBI aus. Die drei Gesellschafter Berlin, Brandenburg und die Bundesregierung finanzieren davon 430 Millionen Euro. Auf Berlin entfallen 159 Millionen Euro. Der „Rest“ von 1,5 Milliarden wird kreditfinanziert und durch Bürgschaften gesichert. Den heutigen Einnahmen aus dem Flugverkehr von ca. 130 Millionen Euro stehen Einnahmeprospektiven von 380 Millionen im Jahr 2020 gegenüber. Diese Rechnung muss angezweifelt werden. Zum einen entwickeln sich die Baukosten in einer zwangsläufigen Eigendynamik nach oben. Der Flughafen in München ist vier mal so teuer geworden wie geplant. Zum anderen rechtfertigt auch der Billigfliegerboom keine derartig hohe Einnahmeerwartungen.

Nicht nur bei uns, auch in Fachkreisen werden die Pläne derzeit kritisch diskutiert. Der Berliner Senat wäre gut beraten, endlich die Stimmen ernst zu nehmen, die mehr Wirtschaftlichkeit und ein tragfähiges Konzept fordern. Das Problem ist, dass Umplanungen zur Zeit lediglich auf Verwaltungsebene vorbereitet werden können, da sonst das Gesamtprojekt gefährdet wäre. Da alle Baumaßnahmen planfestgestellt sind, ist auch der komplette Verzicht auf Planungen nur dann denkbar, wenn sich die Einzelmaßnahme ingenieurtechnisch von anderen Plänen trennen lässt. Der Verzicht auf den unterirdischen Bahnhof ohne neue Planfeststellung dürfte also schwierig werden, weil dieser das Fundament für das Terminal bildet.

Details der Fehlplanungen

Flugbetrieb

Das Finanzierungskonzept stammt aus der Zeit der Wachstumseuphorie und Großprojekte in den neunziger Jahren: Die Kosten spielten bei der Planung keine Rolle. Das Konzept bietet kaum Anpassungsmöglichkeiten an die sich abzeichnenden Veränderungen im Flugverkehr. Damit hat das Konzept wirtschaftlich keine Chance.

Grundlage der Planung war die alte Drehkreuz-Idee: Schönefeld als internationaler „Umsteigeflughafen“ mit Jumbos, großen Airbus-Maschinen und mehreren ICE gleichzeitig auf dem Bahnhof. Realistische Prognosen gehen davon aus, dass 90 Prozent der Passagiere aus der Region Berlin-Brandenburg stammen werden und die Flugzeuge in der Regel zwischen 100 und 220 Sitzen haben werden.

Der gesamte Flughafen wird auf einem hohen Standard, das heißt auch sehr teuer gebaut. 78 Abfertigungspositionen mit Fluggastbrücken sollen den direkten Zugang zum Flugzeug er-

möglichen. Das ist für Billigflieger völlig überflüssig. Besser wäre es, eine hochwertige kleinere Anlage für internationale Verbindungen und reguläre Linienflüge zu schaffen, die gut an die Stadt angebunden ist und sehr kurze Umsteigezeiten gewährleisten kann. Daneben wäre eine zweite, deutlich günstigere und komfortärmere Halle für die Billigflieger ohne Fluggastbrücken sinnvoll.

Dann könnten kostendeckende Gebühren für beide Segmente des Flugverkehrs erhoben werden, ohne dass dies zu Konkurrentenklagen führt. Berlin ist eher touristisch geprägt, als eine Stadt der Konzernzentralen, deshalb wird es auch künftig einen stärkeren Bedarf an preiswerten Flügen geben.

Auch die Flächenplanung für den Flughafen ist völlig überdimensioniert. Moderne leistungsstarke Flugzeuge brauchen keine vier Kilometer lange Start- und Landebahnen. Selbst der neue Airbus kommt mit 3352 Metern inklusive aller Sicherheitsreserven aus. Durch kürzere Flugbahnen können nicht nur die Baukosten reduziert werden. Auch die Fluglärmszonen werden kleiner, wodurch die Belästigung der AnwohnerInnen reduziert und Entschädigungsansprüche vermieden werden.

Auch die überdimensionierten Landebahnen sind es, die eine planungsrechtliche Zulässigkeit der Neubauplanung in Frage stellen, denn es werden Ortschaften unnötig der Lärmbelastung ausgesetzt, die sonst nicht betroffen wären. Die vorhandene Startbahn in Schönefeld ist 3600 Meter lang. Mit geringfügigen Ausbaumaßnahmen könnte sie endgültig als Startbahn hergerichtet werden. Eine zweite Startbahn könnte dann auf 3000 Meter begrenzt werden.

Bei einer Umplanung könnten weitere Sparpotenziale erschlossen werden. Auch der Seitenabstand der Flugbahnen von 1900 Metern lässt sich heute, dank moderner Navigationstechnik auf 1035 Metern verringern. Auch dadurch können lärmbelastete Zonen verkleinert und Geld gespart werden.

Die Abstellflächen sind unnötig groß geplant, ein Drittel größer als in München. 50 Hektar könnte man einsparen, wenn man dem planerischen Vorbild Münchens folgen würde. Völlig absurd ist die Kalkulation einer Verzehnfachung der Luftfrachtmenge gegenüber dem bisherigen Aufkommen aller Berliner Flughäfen. Die Luftfrachtentwicklung ist auf allen Berliner Flughäfen rückläufig und wichtige Logistikunternehmen wie DHL haben sich langfristig an Leipzig gebunden.

Verkehrsanbindung

Die geplante Bahnanbindung ist unwirtschaftlich. Direkt unter dem Terminal soll ein unterirdischer ICE-Bahnhof mit den Dimensionen des Hauptbahnhofs errichtet werden. Der Bahnhof liegt 20 Meter tief und muss direkt in das Grundwasser gebaut werden. Ob es bei einer halben Milliarde Euro bleibt, ist fraglich. Man hat sich für die teuerste Variante überhaupt entschieden, und dieser Neubau wird finanziell endgültig in die Katastrophe führen. Die Auswirkungen der Grundwasserabsenkung sind bisher nicht ausreichend untersucht, auch deshalb wird gegen den Planfeststellungsbeschluss geklagt.

Bautechnisch ist die Verquickung von Bahnhof und Flughafenterminal fatal. Bevor die Terminals errichtet werden können, muss der Rohbau des Bahnhofs fertig sein. Dass es eine solche Integration des Bahnhofs in das Flughafenterminal nirgendwo auf der Welt gibt, hat gute

Gründe: Bauzeitverzögerungen, hohen Kosten und unnötigen Störungs- und Sicherheitsrisiken sind unangenehme Begleiterscheinungen.

Statt eine halbe Milliarde in ein Luxusbahnhofsprojekt zu stecken, sollte der bestehende Flughafenbahnhof ausgebaut werden. Ein Bruchteil der Summe würde ausreichen. Die Anbindung könnte durch einen Shuttle wie am Düsseldorfer Flughafen gewährleistet werden. Dies würde nicht nur zu einer Beschleunigung der Baumaßnahmen führen, sondern auch hohe Finanzierungskosten ersparen und die Risiken im laufenden Betrieb minimieren.

Die geplante Zugfrequenz am Bahnhof ist ähnlich unrealistisch. Neben der S-Bahn im Zehn-Zehn-Minuten-Takt sollen stündlich ein Airport-Shuttle, zwei Regionalzüge und ein ICE am Flughafen Halt machen. Das macht 80 Millionen Sitzplätze im Jahr. Legt man Erfahrungen an anderen Flughäfen zugrunde, ist ein Auslastungsgrad von 15 bis 25 Prozent realistisch. Allein der Flughafenshuttle, der alle 15 Minuten verkehren soll, würde so jährlich Verluste von 10-15 Millionen Euro verursachen.

Statt der 350 Millionen Euro teuren Anbindung der Dresdner Bahn mit minimalen verkehrlichen Vorteilen, könnten alle Züge direkt zum Flughafen geführt werden oder über die Stadtbahn das Gelände erreichen. Dadurch entstehen zwar Fahrzeitverlängerungen von bis zu sieben Minuten, dafür entfällt das Umsteigen.

Dies hätte zudem den verkehrspolitischen Effekt, dass über die dann ungenutzten Tunnelröhren der Hauptbahnhof an die Nord-Süd-S-Bahn angebunden werden könnte.

Fazit

Gleichgültig, wie das Bundesverwaltungsgericht entscheidet, die Flughafenpläne dürfen in der jetzigen Form nicht umgesetzt werden, weil damit unweigerlich ein weiteres Milliardendefizit entsteht. Dennoch bekennen wir uns nach wie vor zu einem verträglichen Ausbau des Flughafens Schönefeld zu dem Berliner Single-Airport.

In jedem Falle bedarf es der Plankorrekturen auf der Grundlage realistischer Prognosen, auch wenn damit Verzögerungen verbunden sind.

Die wichtigsten Positionen sind:

- Verzicht auf den unterirdischen Bahnhof, statt dessen Ausbau des bestehenden Bahnhofs und Shuttle
- Zwei Terminals für Geschäfts- und Billigflüge
- Kürzere Start- und Landebahnen und Reduzierung ihres Abstandes, weniger Fluglärm
- Verzicht auf ein Drittel der Abstellflächen

Umplanungen des Flughafens sind unverzichtbar, um ein finanzielles Desaster zu verhindern und gleichzeitig erhebliche rechtliche Probleme zu minimieren. Diese können derzeit nur verwaltungsintern vorbereitet werden, da eine offizielle Umplanung das im laufenden Rechtsstreit das Gesamtprojekt komplett infrage stellen würde. Die verwaltungsinterne Vorbereitung für einen angemessenen Flughafenbau muss allerdings schnellstens erfolgen, damit nicht wertvolle Zeit ungenutzt verstreicht, bis ein Baubeginn erfolgen kann.

Oliver Schruoffeneger/Claudia Hämmerling