

15. Wahlperiode

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Claudia Hämmerling (Bündnis 90/Die Grünen)

vom 28. Juli 2006 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 31. Juli 2006) und **Antwort**

Planfeststellung für neues Terminal in Tegel

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

Frage 1: Ist dem Senat bewusst, dass die von der Flughafengesellschaft 1989 geplante Terminalüberbauung im Rahmen einer einfachen Baugenehmigung durch ein Rechtsgutachten als Baumaßnahme im Außenbereich eingestuft wurde, deren Zulassung öffentliche Interessen entgegenstanden und das deshalb gestoppt werden musste?

Frage 2: Ist dem Senat bewusst, dass auch 1991 ein zusätzliches Terminal nicht genehmigt werden konnte, weil ein entsprechendes Rechtsgutachten zu dem Ergebnis kam, dass hierfür ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt erforderlich war?

Frage 3: Wie bewertet der Senat vor diesem Hintergrund, dass die Flughafengesellschaft beabsichtigt, demnächst ein Terminal Ost für 2,5 Millionen Passagiere im Wege einer einfachen Baugenehmigung zu errichten?

Antwort zu 1. bis 3.: Deutsches Flughafenrecht gilt in Berlin erst seit dem 3. Oktober 1990. In der Zeit danach herrschte zunächst keine einheitliche Rechtsauffassung hinsichtlich der genehmigungsrechtlichen Grundlagen für die Errichtung zusätzlicher Terminalkapazität auf dem Flughafen Berlin-Tegel. Durch die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ist inzwischen das Recht eines Flughafenunternehmers bestätigt worden, die Maximalkapazität eines genehmigten und im Plan festgestellten Flughafens in vollem Umfang auszuschöpfen, ohne dass es dazu einer Ergänzung der Planfeststellung für entsprechende Ertüchtigungsmaßnahmen, wozu auch Terminalerweiterungen gehören, bedarf. Die angesprochenen älteren Rechtsgutachten sind überholt. Der Senat kann deshalb die Rechtsauffassung der Flughafengesellschaft bestätigen, dass über die beabsichtigte Terminalerweiterung im Wege des Baugenehmigungsverfahrens zu entscheiden ist.

Frage 4: Weshalb wird hier nicht die Notwendigkeit eines Planfeststellungsverfahrens gesehen?

Antwort zu 4.: Der Senat hat dies in der Antwort auf Frage 1 Ihrer Kleinen Anfrage Nr. 15/12 735 vom 17.08.2005 ausführlich begründet.

Frage 5: Wie erklärt und begründet der Senat seinen Wechsel in der Rechtsauffassung von 1990 und 1992 bezüglich einer Planfeststellungsbedürftigkeit zum Jahr 2005 bzw. 2006, wo für einen Ausbau nur noch eine einfache Baugenehmigung erforderlich ist?

Antwort zu 5.: S. hierzu Antworten zu den Fragen 1 bis 4.

Frage 6: Wie viele Flugzeugstellplätze wurden Ende 2005 bzw. im Jahr 2006 auf dem südlichen Teil des Flughafens Tegel errichtet und in Betrieb genommen?

Antwort zu 6.: Nach Auskunft der Berliner Flughafen-Gesellschaft mbH (BFG) wurden 6 Stellplätze der Kategorie C auf dem südlichen Teil errichtet und in Betrieb genommen. Gleichzeitig wurden 6 Stellplätze im nördlichen Teil „abgerissen“ und rekultiviert.

Frage 7: Warum setzt sich der Senat nicht für den Bau des Terminals Ost und eine entsprechende Verlagerung des Flugverkehrs nach Schönefeld ein, um damit gegenüber Nutzern und Anwohnern in Tegel die politische und rechtliche Entscheidung für den Singleflughafen Schönefeld zu untermauern?

Antwort zu 7.: Der Senat hat mehrfach dargelegt, dass die Möglichkeiten für eine gezielte Verkehrsverlagerung innerhalb des Berliner Flughafensystems sehr begrenzt sind. Im Übrigen ist auf dem Flughafen Schönefeld ein typengleiches Terminal (Terminal D) auf der Grundlage einer Baugenehmigung errichtet worden und bereits in

Betrieb. Bedarf für ein weiteres Terminal besteht hier im Unterschied zum Flughafen Tegel derzeit nicht.

Frage 8: Teilt der Senat die Auffassung, dass durch das Terminal Ost plus Flugzeugstellplätze die Zahl der möglichen Starts und Landungen an Spitzentagen in Tegel von 550 auf bis zu 800 Lärmereignisse ansteigen kann?

Frage 9: Wenn nein, von welchen Zahlen geht der Senat aus und wie wird das begründet?

Antwort zu 8. und 9.: Nach Auskunft der BFG liegen die Lärmereignisse in Tegel an Spitzentagen deutlich unter 500. Eine einzigartige Ausnahme stellten hier lediglich der Tag des Endspiels der Fußball-WM 2006 sowie der Folgetag dar.

Die aktuelle Entwicklung der Anzahl der gewerblichen Flugbewegungen im Zeitraum von Januar bis Juni 2006 verzeichnet im Vergleich zum Vorjahr einen Rückgang von 2,5 %, d.h. die Anzahl der Lärmereignisse bewegt sich im Augenblick unter dem Niveau von 2005.

Ein Anstieg der Lärmereignisse pro Tag um über 60 % auf 800 ist aufgrund der Runwaykapazität nicht denkbar.

Frage 10: Wie bewertet der Senat die Sorge, dass das neue Terminal auch einen erheblichen Anstieg der Nachtflüge zwischen 22.00 Uhr und 0.00 Uhr erzeugen wird?

Frage 11: Wenn nein, wie will der Senat den derzeit nicht zu übersehenden weiteren dramatischen Anstieg der Belastung in dieser Zeit wieder verringern?

Antwort zu 10. und 11.: Die BFG hat ein Lärmgutachten vorgelegt, das im Wesentlichen zu dem Ergebnis gelangt, dass die durch das Terminal Ost zu erwartende Erhöhung des Fluglärms als geringfügig einzuschätzen ist. Im Bereich des äquivalenten Dauerschallpegels liegen die Lärmzuwächse bei ca. 0,3 bis 0,5 dB(A). Spitzenpegel im Sinne des so genannten Jansen-Kriteriums treten in einer Größenordnung von 0,5 Ereignissen pro Nacht auf und betreffen teilweise nicht bewohnte Bereiche, im Übrigen jedenfalls nur den bereits ausgewiesenen Lärmschutzbereich.

Berlin, den 15. August 2006

In Vertretung

K r a u t z b e r g e r

.....
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 23. August 2006)