

Zusammenfassung der Folgeabschätzungen aller Senatsverwaltungen bei Umsetzung des Volksentscheids „Berlin braucht Tegel“

Die Zusammenfassung orientiert sich an den Auflieferungen aller Senatsverwaltungen, die Gegenstand der Senatssitzung am 24. Oktober 2017 war. Die Zulieferungen werden hier nunmehr nach folgenden fünf inhaltlichen Überschriften gruppiert:

1. Rechtliche Folge
2. Betriebswirtschaftliche Folgen
3. Finanzielle Folge
4. Gesellschaftliche und stadtentwicklungspolitische Folgen
5. Auswirkungen auf Umwelt, Verkehr und Gesundheit

1. Rechtliche Folgen

Haltung der Gesellschafter: Grundlage für alle weiteren möglichen Schritte hin zur Offenhaltung des Flughafens Tegel nach Eröffnung des BER ist eine Vorabstimmung mit den Gesellschaftern der Flughafen Berlin-Brandenburg GmbH (FBB), da nur sie über einen Weiterbetrieb unter dem Dach der FBB entscheiden können. Da eine Offenhaltung von TXL mit dem Konsensbeschluss von 1996 zum BER kollidieren würde, wäre auch dieser in der Folge zu verändern.

Die Vertreterinnen und Vertreter der Gesellschafter Berlin, Brandenburg und des Bundes der FBB haben sich anlässlich des Ausgangs des Berliner Volksentscheides zur Offenhaltung TXL am 26.10.2017 beraten. Es kam keine Mehrheit für den Weg hin zur Offenhaltung TXL zustande. Das gemeinschaftliche Projekt der Offenhaltung ist damit gescheitert. Im Weiteren kann Berlin lediglich noch einen „Sonderweg“ verfolgen.

Der Berliner Sonderweg: In einem ersten Schritt müsste Berlin den Landesplanungsvertrag, der den BER als Single-Standort festlegt, einseitig kündigen. Mit einer Kündigung des Landesplanungsvertrages, frühestens zum 31.12.2020, träten die jeweils als Rechtsverordnung in den Ländern Berlin und Brandenburg in Kraft gesetzten gemeinsamen Landesentwicklungspläne nicht außer Kraft. Um diese zu Ändern wäre - eine Einigung mit dem Land Brandenburg vorausgesetzt - ein vollständiges Planungsverfahren nach den für die Aufstellung eines Raumordnungsplans geltenden Vorschriften erforderlich (§ 7 Abs. 7 ROG).

Im Anschluss müssten neue Entwicklungspläne mit Brandenburg verhandelt werden. Nur wenn entgegen der erneut bekräftigten Beschlusslage der Gesellschafterversammlung FBB eine solche Einigung gelänge, ein neuer Planfeststellungsbeschluss für Tegel erwirkt werden könnte und sämtliche erwartbaren Klagen final abgewiesen würden, könnte seitens des Landes Berlin erneut versucht werden, eine einheitliche Auffassung der Gesellschafter zur Offenhaltung herbeizuführen.

Gem. Gesellschaftsvertrag FBB bedürfen „grundsätzliche Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Aus- und Neubau des Flughafens BER“ einer Mehrheit von mindestens 75% der abgegebenen Stimmen. Da selbst Berlin und Brandenburg zusammen nur 74% haben, bedeutet dies faktisch die Notwendigkeit der Zustimmung aller Gesellschafter zu einer Offenhaltung. Sofern der Bund und/oder Brandenburg jedoch an ihrer Ablehnung festhalten, wäre ein Weiterbetrieb von TXL durch das Gemeinschaftsunternehmen FBB nicht möglich. Eine Weiterführung des Gedankens einer Offenhaltung TXL ist rechtstheoretisch also dann nur noch im Alleingang möglich. Sofern die Mitgesellschafter damit einverstanden wären, könnte die Berliner Flughafengesellschaft (BFG) entweder als Zweckgesellschaft innerhalb der FBB fortbestehen oder an Berlin veräußert werden und – dann aber auf alleinige Rechnung Berlins - TXL weiterbetreiben. Alternativ könnte Berlin seine Geschäftsanteile an der FBB veräußern, um aus den gesellschaftsvertraglichen Regelungen hinsichtlich der Verpflichtung zur Entwicklung des Standortes Schönefeld als Single-Airport zu „entfliehen“ („Flucht aus Konsensbeschluss“). Dieses Szenario würde jedoch bedeuten, dass der Hauptstadtflughafen BER ohne Berlin betrieben werden würde. Berlin könnte dann eine neue Flughafenbetriebsgesellschaft für TXL gründen. Die aufstehenden Gebäude und Assets der BFG hat Berlin bereits im Rahmen der angestrebten Beendigung des Erbbaurechtsvertrages bei Schließung TXL notariell übernommen. Auslöser der Beendigung des Erbbaurechtsvertrages TXL ist der Vollzug der Schließung von TXL (Ende der Duldung des Betriebs), die Schließung ist somit Voraussetzung für einen rechtlichen Neubeginn eines genehmigten Betriebs in TXL.

Folgen für die Landesplanung: Die derzeit geltenden gemeinsamen Landesentwicklungspläne der Länder Berlin und Brandenburg (Landesentwicklungsprogramm und Landesentwicklungspläne) sehen vor, dass der Flughafen Berlin-Tegel mit Inbetriebnahme der Kapazitätserweiterung am Standort Schönefeld zu schließen ist. Die Landesplanung legt sowohl im LEP FS als auch im LEP B-B das Ziel fest, dass der BER grundsätzlich alleiniger Verkehrsflughafen werden soll. Dieses Ziel ist auch in dem Entwurf des LEP HR enthalten, der den LEP B-B ersetzen soll. Um dennoch Tegel dauerhaft offenzuhalten, müsste der Widerspruch zu den Zielen der Landesplanung aufgelöst werden.

Für die einzelnen Bestandteile der Landesplanung bedeutet dies im Detail:

Landesentwicklungsprogramm (§ 19 Absatz 11)

Der im Gesamttraum Berlin-Brandenburg zu erwartende Bedarf an Luftverkehrskapazitäten soll durch rechtzeitige Bereitstellung vornehmlich innerhalb des bestehenden internationalen Flughafensystems, insbesondere unter Verringerung der Lärmbetroffenheit, gedeckt werden. Dabei soll der nationale und internationale Luftverkehrsanschluss für Berlin und Brandenburg möglichst auf einen Flughafen konzentriert werden. Für die allgemeine Luftfahrt sollen ergänzend regionale Flugplätze geschaffen werden.

Für diese Grundsatzfestlegung aus dem Landesentwicklungsprogramm müsste im Zuge einer Abwägung erörtert werden, in welcher Weise die angestrebte Bündelung der Luftverkehrskapazitäten innerhalb des bestehenden Flughafensystems erreicht werden soll, wenn nicht an einem regionalen Flughafenstandort.

Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg (LEP B-B)

Linienflugverkehr und Pauschalflugreiseverkehr mit Flugzeugen sind in Berlin und Brandenburg nur auf dem Verkehrsflughafen Berlin Brandenburg International (BER) zulässig, ausgenommen Flugverkehr durch Flugzeuge mit einer zulässigen Höchstabflugmasse von bis zu 14 000 Kilogramm. Bis zur Inbetriebnahme der Kapazitätserweiterung am Standort Schönefeld ist dieser Verkehr nur auf den Flughäfen des Berliner Flughafensystems zulässig. Das Ziel des Landesentwicklungsplanes Flughafenstandortentwicklung bleibt dabei unberührt. Diese Zielfestlegungen finden sich wortgleich im Entwurf des gemeinsamen Landesentwicklungsplanes Hauptstadtregion (LEP HR), den die Länder Berlin und Brandenburg voraussichtlich im Dezember 2017 beschließen wollen, um danach mit dem zweiten Auslegungsverfahren beginnen zu können.

Um die Offenhaltung des Flughafen TXL parallel zum BER zu ermöglichen müsste das Ziel 7.3 aus dem Entwurf des LEP HR herausgenommen werden. Dieses Ziel ergänzt den LEP FS und sieht eine Konzentration der mengenmäßig maßgeblichen Arten des nationalen und internationalen Luftverkehrs auf den Standort BER vor. Auf allen dafür geeigneten Flugplätzen in Berlin und Brandenburg (z.B. Neuhardenberg oder Eberswalde) wären Linienflugverkehr und Pauschalflugreiseverkehr jeglicher Größenordnung grundsätzlich möglich, da entsprechenden Anträgen zumindest keine Ziele der Raumordnung entgegen gehalten werden könnten.

Landesentwicklungsplan Flughafenstandortentwicklung (LEP FS)

Zur Deckung des nationalen und internationalen Luftverkehrsbedarfes der Länder Berlin und Brandenburg ist der Flughafen Berlin- Schönefeld weiter zu entwickeln. Mit Inbetriebnahme der Kapazitätserweiterung am Standort Schönefeld sind die Flugplätze Berlin- Tegel und Berlin-Tempelhof zu schließen und ihre Flächen einer anderen Nutzung zuzuführen.

a) Szenario 1: Positivfestlegung des Standortes Tegel neben dem BER

Es müsste eine tragfähige Begründung entwickelt werden, warum die vorgesehene landesplanerische Konzentration des Luftverkehrs auf den BER nicht mehr vorgesehen wird und der Standort Tegel sich auch nach der notwendigen Prüfung weiterer Standortalternativen als zweiter Standort aufdrängt.

Die vorgesehene Konzentration auf den Standort BER wurde ganz maßgeblich damit begründet, dass infolge der Schließung der Flughäfen Tegel und Tempelhof summarisch betrachtet insgesamt weniger Menschen durch Fluglärm belastet werden. Als Hauptargument für die Notwendigkeit eines Weiterbetriebs von Tegel werden vermeintliche Kapazitätsprobleme schon beim Start des BER vorgetragen. Abgesehen davon, dass die Flughafengesellschaft bereits einen Masterplan vorgelegt hat, der zeigt, wie die Kapazitäten des BER mit dem langfristig prognostizierten Bedarf weiter entwickelt werden sollen, ist nicht vorstellbar, dass das Kapazitätsthema es rechtfertigen könnte, eine raumordnerische Abwägung zugunsten eines innerstädtischen (!) Flughafens erfolgreich vorzunehmen, da es zweifellos auch weitere denkbare Standorte gibt.

Im Rahmen der notwendigen strategischen Umweltprüfung wäre es kaum begründbar, neben der schon bevorstehenden Mehrbelastung von Menschen durch Fluglärm am Standort BER einen hochbelastenden Flughafen am Standort Tegel weiter zu betreiben. An dieser Stelle müssten zwingend auch andere Standorte und Lösungen im gemeinsamen Planungsraum Berlin-Brandenburg geprüft werden. Der Standort Tegel könnte sich in der Abwägung mit anderen Belangen, insbesondere der verkehrlichen Erschließungsgunst, aus Lärmschutzgründen voraussichtlich nicht

gegen deutlich weniger lärmrelevante Standorte in bevölkerungsärmeren Bereichen durchsetzen.

b) Szenario 2: Aufgabe des Single-Standort-Konzepts im LEP FS

Der LEP FS müsste geändert werden. Es müssten diejenigen Regelungen aus dem Plan heraus genommen werden, die andere Standorte im gemeinsamen Planungsraum ausschließen. Mit diesem Szenario würde keine Positivaussage für Tegel getroffen, sondern es würden wegen der vermeintlichen Kapazitätsprobleme am BER weitere Standorte raumordnerisch nicht mehr ausgeschlossen. Weitere Standorte müssten im Planverfahren auch im Rahmen einer strategischen Umweltprüfung betrachtet werden.

Die konkrete Planrechtfertigung für einen bestimmten weiteren Standort müsste dann im Planfeststellungsverfahren erfolgen.

c) Szenario 3: Aufhebung des LEP FS

Die Raumordnungsplanung würde bei dieser Lösung keine Festlegungen zu den Standorten für Flughäfen treffen. Die Aufhebung des bisherigen raumordnerischen Ziels der Konzentration am Standort BER kann auch nur in einem Planungsverfahren mit öffentlicher Beteiligung erfolgen und müsste auch zum Gegenstand einer strategischen Umweltprüfung gemacht werden, die sich unter anderem mit möglichen weiteren Standorten befassen müsste. Die konkrete Planrechtfertigung für einen bestimmten weiteren Standort müsste dann im Planfeststellungsverfahren erfolgen. Eine raumordnerische Vorklärung möglicher Standorte wäre nicht mehr gegeben.

Eine Alternative zur Änderung der Landesplanung wäre ein nachträglicher Widerspruch nach § 5 Abs. 3 Satz 1 des Raumordnungsgesetzes durch die Oberste Luftfahrtbehörde des Landes Berlin mit der Begründung einer nachträglichen Veränderung der Sachlage, z.B. einer veränderten Luftverkehrsprognose, nach dem Inkrafttreten der LEPs. Gesetzliche Voraussetzung eines solchen Widerspruchs ist die Zustimmung der nächsthöheren Behörde, also des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI). Die Rechtsfolge wäre dann eine Befreiung der Luftfahrtbehörde von diesem Ziel der Raumordnung. Dies käme einer Außerkraftsetzung der landesplanerischen Zielsetzung gleich. Damit würde ein Widerspruch bereits an der Voraussetzung scheitern, dass die Grundkonzeption der Planung nicht berührt werden darf.

Änderungsbedarfe Flächennutzungsplan (FNP): Die Darstellung des Flughafens TXL als „Verkehrsfläche Flughafen“ im FNP wurde mit der FNP-Änderung 04/09 geändert. Nach Abschluss aller Beteiligungsverfahren, Senatsbeschluss und Zustimmung im Abgeordnetenhaus wurden die gegenwärtigen Darstellungen mit der Veröffentlichung im Amtsblatt von Berlin am 30.09.2011 wirksam. Eine Änderung des FNP im Sinne einer Darstellung als Flughafen wäre rechtlich nicht möglich. Die vorherige (übernommene) Darstellung des Flughafens vor dem 30.09.2011 ist auf Grundlage des Planfeststellungsbeschlusses durch die FNP-Änderung ersetzt worden. Es ist auch nicht möglich, mit einer FNP-Änderung wieder eine neue Flughafenfläche „zu erzeugen“. Verkehrsflughäfen unterliegen ihren eigenen rechtlichen Verfahren. Sollte nach deren Abschluss wieder ein Verkehrsflughafen möglich sein, dann würde in den FNP eine „Verkehrsfläche Flughafen“ nachrichtlich übernommen werden. Aus dem Ergebnis der Volksabstimmung ergibt sich daher kein Planungserfordernis für den FNP als kommunaler vorbereitender Bauleitplan.

Überprüfung des Masterplanes der Flughafengesellschaft zur Kapazität des BER: Zur Ermittlung der vom Flughafen BER zu bewerkstelligen Fluggast- und Flugverkehrskapazitäten sollte der von der Flughafengesellschaft jüngst vorgestellte Masterplan zur Kapazitätserweiterung durch ein neutrales Gutachten überprüft werden. Dabei ist auch abzustimmen, wie unter verkehrspolitischen Aspekten eine Entwicklung der Fluggastzahlen und der Flurbewegungen Eingang in die Bewertung finden soll. Sollte das Gutachten zu dem Ergebnis kommen, dass der Flughafen Tegel langfristig aus Kapazitätsgründen nicht parallel zum Flughafen BER benötigt wird, wäre im Rahmen eines Ausweich- und Notfallkonzeptes weiterhin zu prüfen, ob der Flughafen Tegel aus anderen Gründen zwingend benötigt wird, wenn der Flughafen BER aus meteorologischen, technischen oder anderen Gründen nicht zur Verfügung steht, z.B. weil für die Berliner und Brandenburger Bevölkerung, für den Berlin-Tourismus, für Wirtschaft und Kultur sowie angesichts der Hauptstadtfunction alternative Ausweichorte wie Rostock-Laage, Hannover oder Leipzig nicht ausreichend und angemessen sind.

Widerruf der „Schließungsbescheide“: Welche Voraussetzungen und verfahrensmäßigen Schritte erforderlich sind, um die bereits aufgehobene Betriebsgenehmigung und Planfeststellung wieder aufleben zu lassen, ist rechtlich umstritten (Fachverfahren nach § 6 Abs. 4 Satz 2 und § 8 Abs. 1 und 2 LuftVG oder bloßer Widerruf nach § 49 VwVfG i.V.m. § 1 Abs. 1 VwVfG Bln). Davon hängt im Weiteren aber ab, unter welchen Voraussetzungen und mit welchen Verfahrensschritten (insb. Erfordernis einer erneuten Auslegung) Betriebsgenehmigung und Planfeststellung wieder hergestellt werden können. Hierfür ist auch die Frage von Bedeutung, ob diese Verwaltungsakte noch rechtzeitig vor Eintritt der aufschiebenden Bedingung des Widerrufs der Schließungsbescheide bestandskräftig erlassen werden können, wobei für das umfassende Verwaltungsverfahren u.U. mit einer Mindestdauer von 3 Jahren zu rechnen ist.

Im Rahmen des Verfahrens sind neben den Kapazitätsfragen auch die weiterbestehenden Lärmbelastungen durch den fortgesetzten Flugbetrieb, die Kosten des Weiterbetriebs für die Flughafengesellschaft oder die Folgen für die Planungen zur Nachnutzung des Flughafengeländes einzubeziehen.

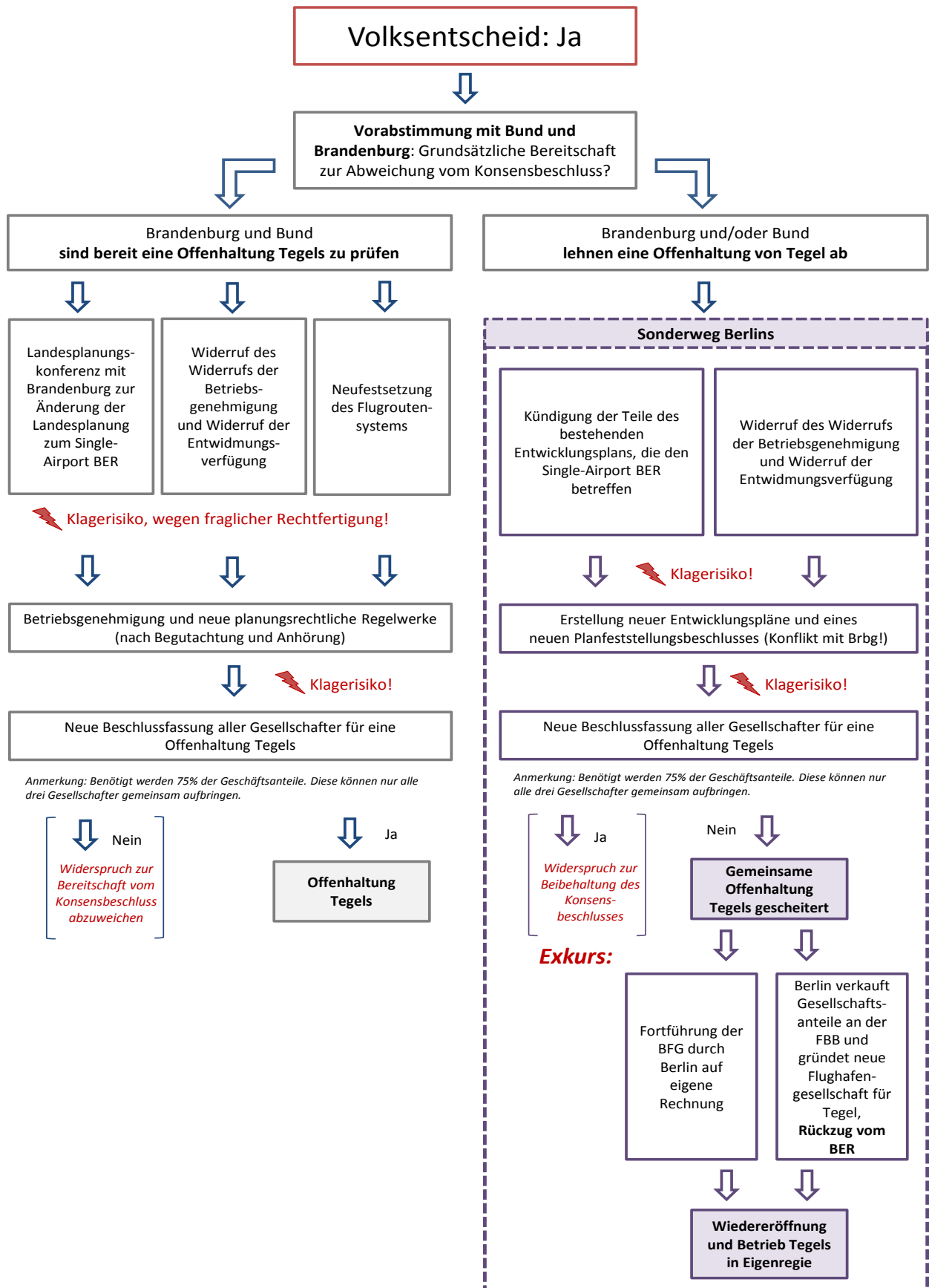
Da die Oberste Luftfahrtbehörde im Rahmen der Auftragsverwaltung der Aufsicht des BMVI untersteht, könnte durch eine Weisung der Aufsichtsbehörde das Verfahren zum Widerruf der Schließungsbescheide beendet werden.

Folgen für den Planfeststellungsbeschluss BER: Das Single-Airport-Konzept war eine wesentliche Grundlage des Planfeststellungsbeschlusses für den Flughafen BER und wurde auch vom BVerwG in seinen Entscheidungen als entscheidender Gesichtspunkt für die Rechtfertigung der Planfeststellung zugrunde gelegt. Eine Aufgabe dieses Konzeptes würde dem Planfeststellungsbeschluss damit ein tragendes Begründungselement entziehen. Hier ist zu klären, ob insoweit das Nachschieben einer anderen Begründung möglich ist, oder ob es eines erneuten Verfahrens im Rahmen der Planergänzung bedarf. Darüber hinaus ist fraglich, ob dadurch die Möglichkeit eines erneuten Rechtsbehelfs gegen den Planfeststellungsbeschluss zum Flughafen BER eröffnet wird.

Folgen einer Offenhaltung von Tegel aus verfassungs- und abstimmungsrechtlicher Sicht: Aus verfassungs- und abstimmungsrechtlicher Sicht lässt sich anmerken, dass der Volksentscheid auch nach dem Grundsatz der Verfassungsorgantreue lediglich eine Verpflichtung des Senats begründen kann, sich mit dem durch das Volk verabschiedeten Beschluss inhaltlich auseinander zu setzen (vgl. BerlVerfGH, Beschl. v. 27.10.2008 – VerfGH 86/08 –, juris-Rn. 77-80). Genau dies hat der Senat durch den beschlossenen Umgang mit dem Ergebnis des Volksentscheides nun initiiert. Ohne jeden Zweifel dürfte das, was aufgrund der Beschlüsse in der Senatssitzung am 10.10.2017 zum Umgang mit den Ergebnissen des Volksentscheides in Sachen Offenhaltung Tegel beabsichtigt ist, dieser – möglicherweise bestehenden - verfassungsrechtlichen Verpflichtung genügen. Gegenstand von Volksbegehren und Volksentscheid können nach Art. 62 Abs. 1 Satz 2 VvB wie im vorliegenden Fall auch Beschlüsse sein, die im Rahmen der Entscheidungszuständigkeit des Abgeordnetenhauses die politische Willensbildung in Berlin betreffen. Solchen Entschlüssen kommt weder als Parlamentsbeschluss des Abgeordnetenhauses noch als Ergebnis eines Volksentscheides rechtliche Bindungswirkung zu (BerlVerfGH, Beschl. v. 27.10.2008 – VerfGH 86/08 –, juris-Rn. 79 m.w.N.). Sie haben politische Qualität. Abgeordnetenhausbeschlüsse und ihnen entsprechende Volksentscheide bewegen sich mit anderen Worten im Bereich der politischen Willensbildung (BerlVerfGH, Beschl. v. 27.10.2008 – VerfGH 86/08 –, juris-Rn. 79 m.w.N.). Das Gebot der Organtreue begründet in derartigen Fällen die Verpflichtung der zuständigen Entscheidungsträger, über die durch Volksentscheid bzw. vom Abgeordnetenhaus getroffene Entscheidung nicht leichtfertig hinwegzugehen, sondern diese zu würdigen und danach eine Abwägung vorzunehmen (BerlVerfGH, Beschl. v. 27.10.2008 – VerfGH 86/08 –, juris-Rn. 77 m.w.N.).

Denkmalschutzgesetz: Die Anlagen des Flughafens Tegel sind denkmalwert. Bei einer denkmalverträglichen Umnutzung wie auch bei einem Weiterbetrieb für den Luftverkehr geht das Landesdenkmalamt davon aus, dass die denkmalkonstituierenden flughafentypischen Eigenschaften zu erhalten und die Vorschriften gem. § 9 DschG Bln einzuhalten sind.

Grafische Übersicht zu rechtlichen Folgen:



2. Betriebswirtschaftliche Folgen

Auswirkungen auf der Tegel Projekt GmbH: Die Tegel Projekt GmbH wurde 2011 gegründet und mit der Standortentwicklung beauftragt. Mit der Gesellschaft wurde ein entsprechender Geschäftsbesorgungsvertrag abgeschlossen. Dessen Laufzeit wurde 2016 um vier Jahre bis zum 31.12.2020 verlängert. Gemäß des vom Lenkungskreis beschlossenen Wirtschafts- und Stellenplans verfügt die Tegel Projekt GmbH derzeit über 36 genehmigte Stellen.

Im Falle einer dauerhaften Offenhaltung des Flughafens Tegel könnte der Geschäftsbesorgungsvertrag aufgrund des Wegfalls der Geschäftsgrundlage gekündigt werden. Der Gesellschafter, die WISTA Management Berlin GmbH, sowie der Auftraggeber, das Land Berlin müssten dann entsprechende Beschlüsse treffen. Bei einer Auflösung der Gesellschaft wären alle laufenden Verträge zu beenden. Dies beträfe Arbeitsverträge, Mietverträge, Dienstleistungsverträge und sonstige Verträge.

In der Folge wäre mit Klagen seitens der Beschäftigten und der Vertragspartner und daraus folgenden juristischen Auseinandersetzungen zu rechnen, insbesondere mit Abfindungs- sowie Schadensersatzforderungen. Es kämen weitere finanzielle Belastungen zur Abwicklung und Beendigung aller Verträge auf das Land Berlin zu. Finanziell und organisatorisch wäre in jedem Fall eine ausreichende Nachlaufzeit zu berücksichtigen, um die Abwicklung aller laufenden Prozesse sicherzustellen, abzuschließen und endabzurechnen.

3. Finanzielle Folgen

Instandsetzung des Flughafens Tegel: Ein Weiterbetrieb des Flughafens TXL würde umfangreiche Sanierungs- und Umbauarbeiten an Gebäuden, Verkehrswegen und infrastrukturellen Anlagen erfordern. Eine Kostenschätzung der FBB auf der Grundlage von Kostenansätzen des Jahres 2017 und eines durchschnittlichen Baukostensteigerungsindex i.H.v. 4% geht von Bruttokosten in Höhe von ca. 1.100 Mio. Euro aus. Davon entfielen 51% auf die grundhafte Sanierung der 38 Betriebsgebäude, 29% auf den Außenbereich, insbesondere die Flugbetriebsflächen und 20% auf die mediale Infrastruktursanierung (Wasser, Abwasser, Wärme, Strom, Telekommunikation). Diese Kosten würden sich zwar auf mehrere Jahre verteilen, aufgrund des aktuellen Zustands der Flughafenanlagen müssten viele Einzelobjekte allerdings zeitnah saniert werden. Dabei ist nicht erheblich, ob TXL im Voll- oder Teilbetrieb agiert, da ein Großteil der Sanierungen auch bei Teilbetrieb erforderlich wäre. Inwieweit diese Kosten langfristig über die Entgelte zu refinanzieren wären ist fraglich, da TXL in Konkurrenz zum BER stehen würde.

Lärmschutz TXL: Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass zur Sicherstellung eines gesetzeskonformen Schallschutzes erhebliche Kosten auf eine 100%tig landeseigene TXL-Flughafengesellschaft zukommen würden.

Zudem ergeben sich weitere Kosten für das Land Berlin, da eine zusätzliche erhebliche Mehrarbeit bei jenen Stellen entsteht, die nach § 10 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm darüber entscheidet, in welcher Höhe mögliche Aufwendungen im Einzelfall erstattungsfähig sind. Insofern ergeben sich haushaltsmäßige Auswirkungen auf den

Doppelhaushalt 2018/2019 und für die weitere Haushalts- und Finanzplanung im Hinblick auf die dann zusätzlich durchzuführenden Schallschutz-Erstattungsverfahren. Die Summe der erforderlichen Sachmittel ist schwer zu schätzen, da ein Teil der Ansprüche sofort entsteht, ein anderer Teil evtl. auch erst später. Jährliche Kosten für die benötigten externen Sachverständigen in Höhe von 2 Mio. Euro erscheinen in den ersten Jahren für die Durchführung der Verwaltungsverfahren möglich. Gleichzeitig wäre Vorsorge für eine ausreichende Personalausstattung in der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen zu schaffen. Es wird mit einem Bedarf von mindestens 11 zusätzlichen Mitarbeitenden – Sachbearbeiter/-innen, Ingenieure/-innen und Juristen/-innen - gerechnet.

Mögliche Kosten für Berliner Justiz: Die zahlenmäßigen Auswirkungen einer Offenhaltung des Flughafens Tegel lassen sich für die Gerichte und Strafverfolgungsbehörden nur grob schätzen. Im Bereich der Zivilgerichte gehen Schätzungen dahin, dass durch flughafenbedingte Streitigkeiten ca. 3,5 VZÄ Richter/-innen und 3,5 VZÄ mittlerer Dienst gebunden sind. Diese stünden bei Schließung des Flughafens für andere wichtige Aufgaben zur Verfügung.

Für den Bereich des Strafrechts: Im Strafprozess bestimmt sich die Zuständigkeit der Gerichte und Strafverfolgungsbehörden nach dem Tatort, dem inländischen Ergreifungsort oder dem Wohnort des Beschuldigten. Durch die Zuständigkeit nach Tatort und Ergreifungsort (der Ort des Flughafens ist Tat- bzw. Ergreifungsort) ist Berlin für viele Straftaten zuständig, für die bei Schließung des Flughafens Tegel und Verlagerung des Flugverkehrs nach Schönefeld das Land Brandenburg zuständig wäre. Nach eigener Aussage hatte die Bundespolizei 2016 9.932 Verfahren am Flughafen Tegel und war Stand August 2017 bei 4.010 Verfahren. Bei einer Offenhaltung des Flughafens Tegel wäre das Personal weiterhin durch diese Verfahren gebunden und stünde für andere Verfahren nicht zur Verfügung.

Auf die Verwaltungsgerichte kämen bei einer Offenhaltung des Flughafens Tegel mit Sicherheit zusätzliche – insbesondere lärmschutzrechtliche – Streitigkeiten in großem Umfang möglicherweise bereits ab 2019 aber in jedem Fall ab 2020 zu.

Folgen für die Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GRW): Seit Beginn der Überlegungen für die Nachnutzung des Flughafens Tegel ist geplant, Teile der wirtschaftsnahen Infrastruktur mit Mitteln der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GRW) zu fördern. Sofern der Flughafen Tegel offen bleibt, ergeben sich folgende Konsequenzen aus Sicht der GRW:

- Für erbrachte Planungsleistungen (Voruntersuchungen) wurden aus Mitteln der GRW ca. 400.000 Euro gezahlt, die bei einer Offenhaltung des Flughafens Tegel nicht weiter nutzbar wären.
- Für den Umbau der Terminals B und D zu Gründerzentren sollen GRW-Mittel eingesetzt werden. Die Höhe der Förderung beträgt dabei nach derzeitigem Stand ca. 54 Mio. Euro, davon sind 27 Mio. Euro Bundesmittel. Dies ist nur möglich wenn – wie in den bisherigen Planungen vorgesehen – ein nachhaltiger Baubeginn im Jahr 2019 und damit in dieser Förderperiode stattfindet. Ob ein Gründerzentrum in der nächsten Förderperiode noch gefördert werden kann, ist derzeit ungewiss. Insofern könnten diese Fördergelder ggf. nicht mehr zur Unterstützung der Berliner Gründerszene eingesetzt werden.

Beuth Hochschule: Alle in die bisher verfolgten Planungen investierten Mittel (strategische Masterplanung, Machbarkeitsstudie, Bedarfsprogramm, Vorentwurfsplanung, HS-interne Vorbereitung und Begleitung, senatsverwaltungsinterne Personalkosten) der letzten Jahre sind zu fast 100% als Fehlinvestition einzuschätzen.

Verlust bisheriger Planungsleistungen: Zur Umsetzung der Planungs- und Steuerungsleistungen des Nachnutzungskonzepts wurden durch die Tegel Projekt GmbH bis Ende des Jahres 2017 voraussichtlich ca. 40 Mio. Euro bewirtschaftet. Diese Leistungen und entsprechende Mittel müssten erneut aufgebracht werden, um den Bedarf an Industrie- und Wohnflächen an anderen Orten in Berlin zu decken, da mit allen Planungen an anderen Orten neu begonnen werden müsste. Eine detaillierte Auflistung der abzuschreibenden Planungen folgt in Abschnitt 4.

4. Gesellschaftliche und stadtentwicklungspolitische Folgen

Aus gesamtstädtischer Sicht hat die geplante Nachnutzung des Flughafens Tegel eine besondere Bedeutung. Es gibt im gesamten Stadtgebiet Berlins keinen zweiten Standort, an dem eine derart umfangreiche Nutzungsmischung aus Forschung, Gewerbe, Wohnen und Freiraum erreicht werden kann. Das Potential des Flughafens Tegel zur Entwicklung großer Gewerbe- und Wohnflächen sowie eines zentralen Forschungsstandortes würde im Falle seiner Offenhaltung ersatzlos entfallen.

Wohnungsbaupotenzial: Im Falle einer Offenhaltung des Flughafens Tegel wären 3 der 11 Schwerpunkte des Wohnungsbaus („Neue Stadtquartiere“) aus der Koalitionsvereinbarung unmittelbar betroffen, sowie zahlreiche weitere Neubaupotenziale. Dabei gilt es besonders zu berücksichtigen, dass unter den betroffenen Potenzialen in hohem Maße Vorhaben des landeseigenen Wohnungsbaus sind, die für die Bereitstellung preiswerten Wohnraums unverzichtbar sind: Dies betrifft nicht nur die ggf. entfallenden Projekte auf dem Flughafenareal, sondern auch zahlreiche Vorhaben in der Einflugschneise, deren Realisierbarkeit stark beeinträchtigt und bei Neufestlegung von Lärmschutzzonen möglicherweise nicht mehr gegeben wäre.

Eine Quantifizierung des beeinträchtigten Wohnungsbaupotenzials lässt sich nur grob ermitteln, da Daten nur zu den im verwaltungsinternen Wohnbauflächen-Informationssystem (WoFIS) erfassten Potenzialen vorliegen – in der Regel Vorhaben ab 50 Wohneinheiten. Diese Flächen wurden mit den Lärmschutzbereichen des Flughafen Tegels überlagert, um die Betroffenheit entsprechend der aktuellen Rechtslage zu festzustellen. Nicht bewerten lassen sich die möglichen Änderungen der Lärmschutzregelungen. Insgesamt sind Neubaupotenziale im Umfang von ca. 25.000 Wohneinheiten (WE) allein auf den im WoFIS erfassten Flächen betroffen. Davon liegen ca. 7.000 WE unmittelbar auf dem Flughafenareal (Schumacher-Quartier und TXL Nord - Regierungsflughafen) und ca. 10.000 WE in der unmittelbar umgebenden Lärmschutzzone 2 (u.a. Projekt Gartenfeld sowie Teilbereiche der Wasserstadt Oberhavel). In der anschließenden Planungszone Fluglärmschutz sind Potenziale für ca. 8.000 WE erfasst.

Innerhalb dieser Stadtbereiche sind konkrete Vorhaben mit mehr als 3.500 WE der landeseigenen Wohnungsbaugesellschaften betroffen (davon ca. 1.000 WE an der

Mertensstraße bereits in Bau). Hinzu kommt der anteilig geplante, aber noch nicht näher quantifizierte landeseigene Wohnungsbau auf dem Flughafenareal und in der angrenzenden Cité Pasteur – anzunehmen sind zusätzliche ca. 5.000 WE.

Zusätzlich zu den o.a. im WoFIS erfassten, von einer Offenhaltung des Flughafens beeinträchtigten Potenzialen kommen kleinteilige Neubaupotenziale der Innenentwicklung, die auf der Basis entsprechender Gutachten langfristig auf weitere bis zu ca. 5.000 WE geschätzt werden. Dazu zählen größere Nachverdichtungspotenziale in Wohnquartieren der 1950er- bis 1980er-Jahre (z.B. Falkenhagener Feld und Georg-Ramin-Siedlung), in den vor dem 2. Weltkrieg entstandenen Quartieren (z.B. im Bereich Schäfersee) sowie in Wohngebieten der offenen Bauweise (z.B. nordwestlicher Bereich von Spandau). Grundsätzlich zu bedenken sind auch mögliche Auswirkungen auf den in den letzten Jahren realisierten Wohnungsbau im Bereich der Einflugschneise. Diese Investitionen wurden unter der Maßgabe der Flughafenschließung genehmigt und finanziert, so dass zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen und Entschädigungen (Planschaden) anfallen können.

Beispielhaft wären folgende Planungen im Wohnareal „Schumacher Quartier“ abzuschreiben:

- Entfall von Flächen
 - 53 ha Wohngebiet
 - davon Schulen und soziale Infrastruktur: 35.000 m²
- Ergebnisse des städtebaulichen Wettbewerbs
- Ergebnisse der Qualifizierung des Städtebaus
- Anpassungen des Flächennutzungsplans
- Aufstellung von mehreren Bebauungsplänen und Einbringung ins Verfahren
- Planung von Straßen, Radwegen und Gehwegen
- Planung der Frei- und Grünflächen
- Planung der Wärme- und Kälteversorgung
- Planung des Stromnetzes
- Planung einer Quartiersversorgung mit Informations- und Kommunikationstechnologien
- Planung innovativer Lösungen im Bereich Regen-, Schmutz- und Trinkwasser
- Planung von Herrichtungs- und Abbruchmaßnahmen
- Entwicklung von Konzepten zur Nachhaltigkeit in Zusammenarbeit mit der Deutschen Gesellschaft für nachhaltiges Bauen

Wirtschaft und Arbeitsplätze: Wie in einem Anfang September 2017 von der Investitionsbank Berlin vorgestellten Gutachten aufgezeigt, würde der sukzessive Aufbau von 17.500 direkten Arbeitsplätzen im Forschungs- und Industriepark Berlin sowie Investitionen in Höhe von rd. 923 Mio. Euro über einen 20-jährigen Zeitraum von 2018 bis 2037 einen Anstieg des BIP um 3,2 Mrd. Euro bewirken sowie weitere 23.500 Arbeitsplätze außerhalb Tegels und somit insgesamt 41.000 Arbeitsplätze schaffen. Die Mehreinnahmen im Berliner Haushalt lägen in diesem Fall bei 544 Mio. Euro.

Neue Jobs würden vor allem in den Bereichen Handel, Verarbeitendes Gewerbe, Bau, unternehmensnahe Dienstleistungen, Sicherheitsdienste, Digitalwirtschaft (insbesondere IT-Systemtechnologie und Telekommunikation), Personenverkehr, öffentliche und private

Kultureinrichtungen sowie im Handwerk entstehen. Dabei entfielen der größte Teil auf den unternehmensnahen Dienstleistungsbereich.

„Urban Tech Republic“: Die Nachnutzung des Flughafens Tegel als „Urban Tech Republic“ stellt seit 2009 eines der Leuchtturmprojekte für die Berliner Wirtschafts- und Industriepolitik dar. Seitdem wurde in einem breiten partizipativen Prozess mit Wirtschaft, Wissenschaft und Stadtgesellschaft das Konzept für Tegel als Industrie- und Technologiestandort entwickelt und in den Folgejahren (entlang den technologischen Entwicklungen) immer weiter konkretisiert sowie planerisch unterlegt. Wirtschaftspolitisch soll die UTR der wichtige Industrie- und Forschungsstandort für Zukunftstechnologien in Berlin werden.

Die „Urban Tech Republic“ bildet einen Schwerpunkt in der 2015 vom Senat beschlossenen Smart City-Strategie hinsichtlich ihrer Rolle als Produktions- und Anwendungszentrum für umweltfreundliche Spitzentechnologie in den Bereichen Elektromobilität, alternative Energien, innovative Fahrzeugentwicklungen und -erprobungen, nachhaltiges Bauen sowie neue Wasserkonzepte und Industrie 4.0. Hiermit entstünde ein für Berlin einzigartiger integrierter Ansatz für die Ver- und Entsorgungsplanung, für den es in Berlin noch kein vergleichbares Beispiel gibt. Auf dieser Grundlage können unter Einbeziehung der ökologischen und wirtschaftlichen Faktoren neue Geschäftsmodelle entstehen.

Beispielhaft müssten im Bereich des Forschungs- und Industriepark für Zukunftstechnologien „Urban Tech Republic“ folgende Planungen abgeschrieben werden:

- Flächen für Industrie, Gewerbe, Lehre und Forschung:
 - 82 ha Industriepark
 - 70 ha Gewerbepark
- 39 ha Campus
- 245 ha Landschaftsraum und Grünflächen
- Ergebnisse des städtebaulichen Wettbewerbs
- Ergebnisse der Qualifizierung des Städtebaus
- Ergebnisse des freiraumplanerischen Wettbewerbs
- Anpassungen des Flächennutzungsplans
- Aufstellung von mehreren Bebauungsplänen und Einbringung ins Verfahren
- Planung von Straßen, Radwegen und Gehwegen
- Planung der Frei- und Grünflächen
- Planung der Wärme- und Kälteversorgung
- Planung des Stromnetzes
- Planung einer Quartiersversorgung mit Informations- und Kommunikationstechnologien
- Planung innovativer Lösungen im Bereich Regen-, Schmutz- und Trinkwasser
- Planung von Infrastruktursammelkanälen
- Planung von Herrichtungs- und Abbruchmaßnahmen
- Entwicklung von Konzepten zur Nachhaltigkeit in Zusammenarbeit mit der Deutschen Gesellschaft für nachhaltiges Bauen

Abschreibungen bisheriger Planungen: Die Nachnutzung des Flughafens Tegel wurde durch umfangreiche Vorplanungen vorbereitet. Auf diese Weise sind bis 2011 Planungsleistungen im Umfang von 1 – 2 Mio. Euro vergeben worden. Mit einer Offenhaltung des Flugbetriebs in Tegel sind sämtliche seit 2008 erfolgten Planungen nicht mehr

umsetzbar und damit verloren. Eine nur teilweise Umsetzung der vorliegenden Planungen ist nicht möglich. In vielen Bereichen sind die Planungen bereits so weit fortgeschritten, dass sie bereits den Stand der Leistungsphase 3 nach HOAI erreicht haben, z.B. Straßenplanung.

Beispielhaft und auszugsweise können folgende Potenziale und Planungen benannt werden, die im Falle einer Flughafenoffenhaltung vollständig verloren wären:

Hochbaumaßnahmen in Berlin TXL

- Entfall von Planungen für 195.000 m² Bruttogeschossfläche in Bestandsgebäuden für
 - Hochschulen
 - Gründerzentren
 - Startup-/Coworking Spaces
 - Technologiezentren
 - Akademien
- Terminal A: Planungen für Architektur, TGA, Statik und Freianlagen für die Beuth Hochschule
- Terminal B: Konzeptplanungen für ein Gründerzentrum
- Terminal D: Planungen für Architektur, TGA, Statik und Freianlagen
- Technologiezentrum für Startups / Coworking Spaces
- Hangargebäude: Konzeptplanungen für Berliner Feuerwehr- und Rettungsdienst Akademie
- Energiezentrale E1: Konzeptplanungen für die Realisierung eines Zentrums für Infrastruktur, Digitalisierung und erneuerbarer Energien
- Feuerwache: Konzeptplanung für Implementierung einer Feuerwache der Berliner Feuerwehr

Allgemeine Planungsleistungen

- Durchführung von Planungswerkstätten und Standortkonferenzen zur
- Nachnutzung des Flughafens Tegel
- Entwicklung eines „Masterplans Berlin TXL“ in Zusammenarbeit mit acht Planungsbüros
- Entwicklung von Konzepten der Bodenordnung und Neuparzellierung
- Planung der Baulogistik des Gesamtstandortes

Beuth-Hochschule: Da auf dem bestehenden Campus LUX an der Luxemburger Straße in Mitte keine baulichen Reserven und nicht genügend freie Bauflächen vorhanden sind, wird es zu Einschränkungen der Studiengänge in der Beuth-Hochschule kommen. Es besteht die Gefahr, dass die Studienzahlen der Beuth HS sich absenken werden. Die Zukunft der Beuth-Hochschule mit Ihrer derzeitigen Ausrichtung – Mathematik, Informatik, Naturwissenschaften, Technik (MINT) – hängt von der Realisierung der Planung am Campus LUX und am Campus TXL ab. Für den Wissenschaftsstandort Berlin würde dies eine Schwächung ihres Angebotes und der Kapazitäten in Bezug auf die MINT-Fächer der Fachhochschulen bedeuten.

Bei neuen Planungen zur Umsetzung der Flächendefizite für die Beuth-Hochschule wird sich der Umzug im günstigsten Fall unter Anstrengung aller Beteiligten mindestens 3 Jahre, im Regelfall ca. 5 Jahre im Bezug zur jetzigen laufenden Planung verzögern. Das bestehende

Bedarfsprogramm des Campus TXL ist nicht auf den Standort Mitte übertragbar. Sollte die Beuth-Hochschule keine Frei- und Versuchsflächen in der Nähe zum Standort der Fachbereiche zur Verfügung gestellt bekommen, besteht die Gefahr, dass diese Fachbereiche möglicherweise in Zukunft nicht mehr angeboten werden können. Somit wird sich das Studienangebot im Bereich der „urban technologies“ verringern, da das Land Berlin der Hochschule die notwendige Infrastruktur nicht zur Verfügung stellen kann.

Sozialraum: Im Falle der Offenhaltung des Flughafens Tegel würden Planungen für das „Schumacher Quartier“ nicht weiter verfolgt werden können. In der Folge würden die Planungen zum Auf- und Ausbau sozialer Infrastruktur im Bereich der Kinder- und Jugendhilfe (Kita, Jugendfreizeiteinrichtungen) entfallen. Eine zukünftige Entlastung auch angrenzender Regionen durch die Bereitstellung von Jugendhilfeangeboten innerhalb des neuen Wohnquartiers ist somit nicht möglich. Es ist zu erwarten, dass bestehende Einrichtungen der Jugendhilfe weiterhin und dauerhaft vom Lärm und Schmutz betroffen sind. Hieraus können ggf. weitere Anforderungen hinsichtlich des Lärmschutzes entstehen. Der konkrete Umfang solcher Maßnahmen müsste geprüft werden. Nach eigenen Berechnungen vorhandener Berliner Daten sind ca. 25.600 Kinder unter 7 Jahren unmittelbar in der Stufe 0 und 1 vom Fluglärm betroffen sein, d.h. ca. 10 Prozent der Kinder unter 7 Jahren im Land Berlin. Differenziert nach Bezirken sind demnach ca. 42 % der Kinder in Spandau, ca. 32 % der Kinder in Reinickendorf, ca. 24 % der Kinder in Pankow und 17 % der Kinder in Mitte betroffen.

Schulen: Hinzu kommt, dass neusten Planungen auf dem Gebiet des Schumacher Quartiers steigende Nachfrage nach Schulplätzen insbesondere im ISS Bereich aus Mitte bedient werden müssen. Die Offenhaltung führt zu Problemen bei der Schulplatzversorgung in anderen Stadtteilen.

Berliner Feuerwehr: Eine Offenhaltung Tegels hätte auch Auswirkungen auf die Berliner Feuerwehr- und Rettungsdienst Akademie (BFRA). Die Suche nach einer neuen Fläche als Standort für die BFRA wäre unabdingbar, aber schwierig. Eine Verzögerung des Umzuges bedeutet, dass eine Ausweitung der Ausbildungskapazitäten und die Verbesserung der Unterrichtsbedingungen nicht möglich ist. Eine Überarbeitung des Bedarfsprogramms ggf. mit Anpassungen an den neuen anderen Standort, würde die Planungen werden um Jahre zurück werfen. Die künftige Ausbildung für die Feuerwehr wäre äußerst gefährdet. Insgesamt wäre mit erhöhten Kosten zu rechnen. Die zu geringen Ausbildungskapazitäten ziehen einen Fehlbedarf der personellen Ressourcen der Berliner Feuerwehr nach sich und gefährden die öffentliche Sicherheit und Ordnung in der wachsenden Stadt.

Das bereits geplante Bedarfsprogramm endet mit einem ermitteltem Kostenrahmen von 140.539.394 Euro.

Mit Schließung des Flughafens Tegel erlischt zudem die Betriebserlaubnis der Flughafenfeuerwehr. Daher ist eine sofortige Übernahme durch die Berliner Feuerwehr zwingend notwendig, damit die Betriebserlaubnis für die Wache weiterhin Gültigkeit behält. Es ist eine Umnutzung der Flughafenfeuerwehr in eine städtische Feuerwache geplant. Der neue Forschungs- und Industriepark wird dann durch diese Feuerwache brand- und rettungsdienstlich abgedeckt. Des Weiteren soll der TD der Berliner Feuerwehr (technische Hilfeleistungen z.B. bei Autounfällen) auch dorthin siedeln, da die aktuellen Räumlichkeiten

in Charlottenburg (Wache Charlottenburg Nord) begrenzt sind. Die Nähe zur BFRA soll eine synergetische Nutzung von Geräten, Ausstattung und Wartungsflächen ermöglichen.

Das bereits geplante Bedarfsprogramm für die Feuerwache und Fahrzeughalle Technischer Dienst endet mit einem ermitteltem Kostenrahmen von: 17.431.628 Euro

Gesamtstädtische Sportentwicklungsplanung: Das Gelände des jetzigen Flughafens Tegel hat ein riesiges Potential hinsichtlich der Freiraumnutzung für Sport und sportnahe Bewegungsformen. Gemäß den bisher vorliegenden Planungen zur Nachnutzung bestehen im Falle einer Schließung des Flughafens Tegel hervorragende Möglichkeiten, im Bereich der Bauflächen sowie im Bereich der Landschaft zusätzliche bedarfsgerechte Sport- und Bewegungsflächen unterzubringen. Die bisherigen Planungen nehmen diese Chance noch bereits wahr. Da für das Schumacher-Quartier mittelfristig die schon vorhandenen Sportflächen am Uranusweg einer Bebauung weichen sollen, bedarf es jedoch bei der städtebaulich-landschaftsplanerischen Neuordnung neben der Ausweisung bedarfsgerechter neuer Sportflächen für das Quartier auch eines Ersatzes für die wegfallenden Sportanlagen. Zudem schränken die bisherigen Festlegungen zugunsten des Naturschutzes die sportliche Ausprägung und Nutzbarmachung im Bereich der Landschaft stark ein.

Im Saldo gebe aus Sicht der Versorgung mit Sportinfrastruktur (öffentliche Sportanlagen) noch mehr Gestaltungsmöglichkeit, zusätzliche Sportflächen auszuweisen und insbesondere einen verbindlichen Ersatzstandort für die Sportanlage Uranusweg auszuweisen. Die geplante Landschaftsgestaltung ist zudem für sportliche Bewegungsformen in Teilen tauglich. Für den Sport wäre es positiv, wenn die Chance genutzt würde, in den Planungen der Nachnutzung noch weitere Sportinfrastrukturen unterzubringen.

Kulturraum: Im Falle eines Weiterbetriebs des Flughafens Tegel würden diese für den Erhalt und die Entwicklung der kulturellen Attraktivität Berlins wichtigen und wertvollen Flächenpotentiale für Kunst und Kultur nicht zur Verfügung stehen.

In der wachsenden Stadt Berlin werden Räume für Kunst und Kultur zunehmend knapper. Die Entwicklung des Immobilienmarktes und der Gewerbemieten stellt eine ernstzunehmende Gefahr für kulturelle und künstlerische Akteure dar, die häufig unter prekären wirtschaftlichen Bedingungen arbeiten müssen. Auf den bestehenden Flächen lastet ein bereits heute hoher und zukünftig weiter steigender ökonomischer Verwertungsdruck. Dies betrifft auch erhebliche Teile der Kreativwirtschaft und der Berliner Clubkultur. Die Schließung des Flughafens Tegel eröffnet auch für Kunst und Kultur neue Entwicklungsmöglichkeiten. Insbesondere in den ersten Jahren nach der Schließung des Flughafens kommen viele Räume der Bestandsgebäude für eine kulturelle Zwischennutzung in Frage, perspektivisch auch für eine dauerhafte Nutzung, etwa für Arbeitsräume für Künstler/-innen, Clubs und kulturelle Veranstaltungen. Möglich sind kulturelle Nutzungen nach Einschätzung der Tegel Projekt GmbH insbesondere in den Terminal- und Wirtschaftsgebäuden des Flughafens sowie in den Hangars. Hier ergeben sich zahlreiche Möglichkeiten für kulturelle Nutzungen in einer einzigartigen Atmosphäre. Darüber hinaus bieten die Freiflächen und zukünftig entstehenden Stadträume und Quartiere auch langfristige Entwicklungspotenziale für die Berliner Kunst- und Kulturszene.

5. Auswirkungen auf Umwelt, Verkehr und Gesundheit

Neuer Lärmschutz: Ist der Flughafen Tegel nach 2019 noch in Betrieb, muss nach dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (FluLärmG) spätestens zum Ende des Jahres 2019 durch Rechtsverordnung seitens des Landes Berlin ein neuer Lärmschutzbereich festgelegt werden. Wie viele Anwohnerinnen und Anwohner letztlich unter die Vorgaben der Schutzzonen für die Flugbewegungen tagsüber und nachts fallen, kann derzeit nicht abschließend eingeschätzt werden, da dies insbesondere auch von den verkehrlichen Eingangsdaten abhängt.

Für die Verfahren zur Erstattung von Aufwendungen ist dann die Enteignungsbehörde zuständig. Der Anspruch entsteht im inneren Bereich der Schutzzonen bereits mit Festsetzung des Lärmschutzbereichs, in den äußeren Bereichen der Schutzzonen dagegen erst mit Beginn des sechsten Jahres nach der Festsetzung. Zahlungspflichtiger ist die Flughafengesellschaft. Die Höhe der zu erwartenden Zahlungen und die Art und Weise der Finanzierung dieser Ausgaben wären im Einzelnen näher zu ermitteln.

Das FluLärmG regelt darüber hinaus auch Bauverbote, die Entschädigung bei Bauverboten sowie sonstige Beschränkungen der baulichen Nutzung. Ob und in welchem Umfang hier Entschädigungsansprüche entstehen können, kann im Vorfeld nicht abgeschätzt werden.

Für den Flughafen Berlin-Tegel (TXL) wurde mit Verordnung vom 04.06.1976 erstmalig ein Lärmschutzbereich festgesetzt. Dieser Lärmschutzbereich umfasst das Gebiet außerhalb des Flugplatzgeländes, in dem der durch Fluglärm hervorgerufene äquivalente Dauerschallpegel 67 dB (A) übersteigt. Der Lärmschutzbereich wird nach dem Maße der Lärmbelastung in zwei Schutzzonen gegliedert. Die Schutzzone 1 umfasst das Gebiet, in dem der äquivalente Dauerschallpegel 75 dB (A) übersteigt, die Schutzzone 2 das übrige Gebiet des Lärmschutzbereiches und die Gebiete, die hier in diese Schutzzone einbezogen worden sind.

Hingegen besteht nach der aktuell gültigen Gesetzeslage der Lärmschutzbereich besteht heute aus einer Tag-Schutzzone 1, einer Tag-Schutzzone 2 und einer Nacht-Schutzzone. Für den bestehenden zivilen Flughafen TXL wären dabei folgende Grenzwerte zu Grunde zu legen:

- Zur Abgrenzung der Tag-Schutzzonen greift das FluLärmG ausschließlich auf den äquivalenten Dauerschallpegel als Außenpegel zurück. Hingegen kombiniert das FluLärmG zur Abgrenzung der Nachtschutzzone einen äquivalenten Dauerschallpegel von 55 dB (A) als Außenpegel und ein Häufigkeits-Maximalkriterium von 6 x 57 dB (A) als Innenpegel in Schlafräumen bei gekippten Fenstern.
- Für Nutzungen, die in der Tag-Schutzzone 1 des Lärmschutzbereichs nach dem FluLärmG liegen, könnten Ansprüche auf eine Aufwundererstattung für bauliche Schallschutzmaßnahmen geltend gemacht werden.
- Für Nutzungen, die in der Tag-Schutzzone 2 des Lärmschutzbereiches nach dem FluLärmG liegen, gelten lediglich für Neubauvorhaben bestimmte Schallschutzaufgaben. Es besteht kein Anspruch auf eine Erstattung von Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen.

- Für Nutzungen innerhalb der Nacht-Schutzzone könnten ebenfalls Ansprüche auf eine Aufwenderstattung für bauliche Schallschutzmaßnahmen geltend gemacht werden.

Der Anwendungsbereich des FluLärmG beschränkt sich auf den passiven Schallschutz und betrifft nicht etwa auch die Regulierung aktiver Schallschutzmaßnahmen, z. B. Betriebsregelungen, Vorgabe an die Technik, zeitliche Beschränkungen (Nachtflugverbot), Lenkung des Luftverkehrs u. ä..

Anders als beim BER, wo auf dem Berliner Hoheitsgebiet ausschließlich Lärmbetroffene aus dem Verwaltungsbezirk Treptow-Köpenick tangiert sind, werden bei TXL Lärmbetroffene mehrerer Verwaltungsbezirke betroffen sein. Hinzu kommt, dass alle Lärmbetroffenen des Flughafens TXL ihre Ansprüche aufgrund des FluLärmG geltend machen müssen und nicht wie beim BER auch aus der weitergehenden Planfeststellung, weil es naturgemäß für den Flughafen TXL keine Regelungen für Lärmschutz aus der Planfeststellung zum BER gibt.

Zur Zahlung bestandskräftig festgestellter Ansprüche einer Aufwenderstattung für bauliche Schallschutzmaßnahmen ist der Betreiber des Flughafens verpflichtet. Dies ist im Falle des Flughafens TXL die Berliner Flughafen-Gesellschaft mbH (BFG).

Es wird darauf hingewiesen, dass es sich hier nur um eine Prognose handelt, weil belastbare Zahlen abhängig von der Festsetzung des Lärmschutzbereiches und der daraus resultierenden Betroffenheiten sind. Zudem sieht das FluLärmG für die Entstehung der Erstattungsansprüche sehr differenzierte Regelungen vor, die abhängig sind von dem konkret errechneten Grad an Lärmeinwirkungen durch Fluglärm und dem Zeitraum der Nutzung. Konkret bedeutet dies für Lärmbetroffene der Tag-Schutzzone 1 und der Nacht-Schutzzone, dass Ansprüche bei Überschreitung des durch Fluglärm hervorgerufenen äquivalenten Dauerschallpegels, am Tag von mehr als 70 dB(A) bzw. in der Nacht von mehr als 60 dB(A) immer sofort mit Festsetzung des Lärmschutzbereichs, ansonsten auch erst Jahre nach Festsetzung des Lärmschutzbereichs, fällig werden.

Außerdem könnten für Berlin auch Entschädigungen für Bauverbote in Betracht kommen. Dies wird davon abhängen, ob ein künftiger Lärmschutzbereich für TXL über die Grenzen des bisherigen Lärmschutzbereiches hinausgeht.

Qualifizierte Folgen lassen sich hier zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht abschätzen, weil verlässliches Zahlenmaterial zur Lärmbelastung der einzelnen Grundstücke regelmäßig erst im Verordnungsverfahren vorliegen wird.

Ausarbeitung und Fortschreibung der Lärminderungsplanung des Landes Berlin:

Ein Weiterbetrieb des Flughafens Tegel hätte Auswirkungen auf die Lärminderungsplanung des Landes Berlin. Diese regelt auf der Grundlage des Bundes-Immissionsschutzgesetzes Lärmprobleme und Lärmauswirkungen mit dem Ziel, die Bevölkerung vor lärmbedingten Belastungen und Belästigungen zu schützen. Neben der Erstellung strategischer Lärmkarten wären Lärminderungsmaßnahmen in einem Aktionsplan zu erarbeiten und fortzuschreiben.

Auswirkungen Luftreinhalteplanung Berlin: Die Auswirkungen des Flugbetriebs auf dem Flughafen Tegel auf die Luftqualität im Stadtgebiet um damit auf die Luftreinhalteplanung ist

hingegen gering, so dass Anpassungen des Luftreinhalteplans nicht erforderlich sind. Der Einfluss des Flugverkehrs auf die Schadstoffbelastung in Hauptverkehrsstraßen ist mit durchschnittlich 1 Prozent sehr niedrig. In unmittelbarer Nähe des Flughafens Tegel können dagegen höhere Anteile an der NO₂-Belastung bis maximal 8 % auftreten.

Neuausweisung eines Wasserschutzgebietes: Bei der Erteilung der Förderbewilligung für das Wasserwerk Tegel erfolgt die Neuausweisung eines Wasserschutzgebietes; sollte der Flughafen Tegel innerhalb einer Schutzzone liegen, sind entsprechende Auflagen zu formulieren und vom Flughafen - ggf. durch bauliche Maßnahmen - einzuhalten. Auswirkungen des Flughafenbetriebes auf die Gewässer (Oberflächengewässer/Grundwasser) sind grundsätzlich durch entsprechende Maßnahmen zu minimieren.

Neufestlegung der Flugrouten am Flughafen BER und ggf. TXL und Abstimmung mit der Deutschen Flugsicherung (DFS): Die Flugrouten müssten bei einer Abkehr vom Single-Airport-Konzept durch das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung neu festgelegt werden. Die Festlegung selbst würde wiederum einer (durchaus mehrjährigen) verwaltungsgerichtlichen Kontrolle unterliegen. Die DFS ist nach eigenen Angaben nur auf einen Single-Airport-Betrieb für den Fall der Inbetriebnahme des Flughafens BER eingestellt. Die DFS müsste daher bei einem Weiterbetrieb von Tegel rechtzeitig Maßnahmen einleiten, um sowohl in technischer als auch personeller Hinsicht einen Doppelbetrieb von TXL und BER zu organisieren und zu gewährleisten. Hierzu müsste sie entsprechende Hinweise erhalten, um dies entsprechend vorbereiten zu können.

Gesundheitliche Folgen durch Fluglärm: Zahlreiche wissenschaftliche Studien belegen die negativen Auswirkungen von Fluglärm auf die menschliche Gesundheit. Die dichte innerstädtische Bebauung innerhalb der An- und Abflugrouten des Flughafens Tegel bedingt die beträchtliche Anzahl der von Fluglärm betroffenen Personen. Eine Offenhaltung des Flughafens Tegel würde für deutlich mehr Berlinerinnen und Berliner gesundheitliche Beeinträchtigungen durch Fluglärm bedeuten.

Der Grad der empfundenen Belästigung ist individuell unterschiedlich, es zeigt sich jedoch ein eindeutiger Zusammenhang zwischen der subjektiv wahrgenommenen Belästigung und dem Auftreten und der Schwere von Erschöpfungssymptomen, wie übermäßigem Schlafbedürfnis, Müdigkeit, Mattigkeit oder der Häufigkeit von Kopfschmerzen und ähnlichen Beschwerden. Fluglärm hat zudem einen wesentlichen Einfluss auf die Schlafqualität, was die Entstehung verschiedener Erkrankungen begünstigen kann. Während des Schlafes auftretender Lärm ruft unbewusste Aufwachreaktionen hervor und verringert die Dauer des Tief- und Traumschlafes bei Zunahme oberflächlicher Schlafstadien und Wachzeiten. Infolgedessen kommt es zu vermehrter Müdigkeit und einer Herabsetzung der Leistungsfähigkeit.

Die kognitive Leistungsfähigkeit von Kindern wird durch Fluglärm beeinträchtigt, welches sich durch verminderte Aufmerksamkeit, Gedächtnisleistung und Sprachverarbeitung (inkl. Lesekompetenz) äußern kann. Vermutet wird zudem ein direkter (über das Gehör des Babys) und indirekter (über Veränderungen des mütterlichen Herz-Kreislauf und Hormonsystems) negativer Einfluss von Fluglärm auf das ungeborene Kind.

Durch Fluglärm erfolgt eine Aktivierung des Hormon- und autonomen Nervensystems mit Erhöhung der Cortisol und Adrenalin-Spiegel im Organismus. Infolgedessen kann das Risiko folgender Erkrankungen ansteigen:

- Herz-Kreislaufkrankungen, wie Bluthochdruck, Schlaganfälle und der Koronaren Herzkrankheit
- Erkrankungen, die im Zusammenhang mit dem körpereigenen Immunsystem stehen, können sich bei Fluglärm verschlimmern
- Depressionen (insbesondere bei Frauen und nächtlichem Fluglärm)
- Stoffwechselerkrankungen (z.B. erhöhte Blutfett- und Blutzuckerwerte)

Entwicklung des Flugverkehrs: Eine Offenhaltung von Tegel würde den Flugverkehr in Berlin auf zwei Standorte aufteilen und wäre gegenüber dem Single-Airport in jedem Fall mit Mehrkosten verbunden. Dies erscheint aus ökonomischer Sicht nicht sinnvoll. Als Negativbeispiel ist hier der Flughafenstandort Mailand zu nennen. Dort wird der Luftverkehr künstlich auf drei Standorte aufgeteilt (Bergamo, Linate und Malpensa). Obwohl Mailand zu den wirtschaftlich stärksten und bevölkerungsreichsten Regionen Italiens zählt, konnte sich kein adäquater Luftverkehr entwickeln. Ein Umsteigen und damit das Fehlen entsprechender Feederwege erschweren eine weitere Ansiedlung von Langstrecken. Dies hat auch wesentlich zum Niedergang der Alitalia beigetragen.

Berlin hat den Anspruch, in den nächsten Jahren zum einen die Anzahl der internationalen Gäste zum anderen den Anteil an Qualitätstouristen anzuheben. Hierfür ist eine sehr gute interkontinentale Anbindung notwendig. Bleibt Tegel offen, wird dies die Langstreckenentwicklung schwächen und die preissensiblen point-to-point (low Cost) Verkehre in ihrer Entwicklung stärken. Dies steht im Widerspruch zu der im Koalitionsvertrag geforderten nachhaltigen und stadtverträglichen Tourismusedwicklung.