

18. Wahlperiode

---

**Antrag**

der Fraktion der Freien Demokraten (FDP)

**Berlin braucht Tegel – Tegel-Offenhaltungs-Gesetz**

Das Abgeordnetenhaus wolle beschließen:

**Gesetz  
zur Kapazitätssicherung des Luftverkehrs in der Metropolregion  
und zur Offenhaltung des Flughafen Berlin-Tegel  
Vom ....**

---

**§ 1  
Zweck des Gesetzes**

Dieses Gesetz dient der Sicherung und dem Schaffen hinreichender Luftverkehrskapazitäten in der Region Berlin-Brandenburg, indem für die Region nachhaltig ausreichende Luftverkehrs- und Infrastrukturkapazitäten zur Abdeckung der Passagiernachfrage nach Luftverkehr festgeschrieben werden.

**§ 2  
Anwendungsbereich**

Dieses Gesetz findet Anwendung auf das Gebiet des Landes Berlin.

### **§ 3 Begriffsbestimmungen**

- (1) Ausreichende Luftverkehrs- und Infrastrukturkapazitäten sind gegeben, wenn die in diesem Gesetz definierten Anforderungen an Start- und Landebahnen, Passagierabfertigung und Zubringerverkehr erfüllt werden.
- (3) Als Flugbewegungen im Sinne dieses Gesetzes gelten ausschließlich solche der Allgemeinen Luftfahrt und der Flugbereitschaft des Bundes.

### **§ 4 Ausreichende Kapazitäten**

- (1) Für die Kapazitätsermittlung sind die Kapazitäten und Infrastrukturen sämtlicher Flughäfen im Sinne des § 6 LuftVG in einem Radius von 30 km um den Stadtmittelpunkt von Berlin (Flughäfen der Metropolregion) zu berücksichtigen.
- (2) Ausreichende Kapazitäten liegen dann vor, wenn kumulativ:
  - a. das Angebot an Start- und Landebahnen der Flughäfen der Metropolregion ausreicht, um die erwartete Nachfrage nach Flugbewegungen für die jeweils nächsten 15 Jahre befriedigen zu können. Soweit eine erwartete Nachfrage nicht bestimmt ist, ist von einer jährlichen Wachstumsrate in Höhe von 3% pro Jahr, beginnend vom Niveau des Jahres 2016, auszugehen;
  - b. die erwartete Nachfrage nach Abfertigungsleistungen für Passagiere gemäß Level „Optimum“ der IATA durch die Flughäfen der Metropolregion abgedeckt werden kann. Die Abdeckung gilt alternativ als sichergestellt, wenn zum Jahr 2018 die Passagierkapazität 37 Mio. Passagiere beträgt und für den Zeitraum bis 2030 ein Passagierwachstum um 4% pro Jahr abgedeckt werden kann und
  - c. der Zubringerverkehr insoweit gesichert ist, als die zweijährlich durch das Amt für Statistik Berlin-Brandenburg zu ermittelnde tatsächliche durchschnittliche Anfahrtszeit aus dem Land Berlin zum jeweiligen nächsten Flughafen der Metropolregion längstens dreißig Minuten beträgt. Es ist jeweils das schnellste verfügbare Verkehrsmittel zu berücksichtigen.

### **§ 5 Verpflichtung zum Schaffen ausreichender Kapazitäten**

- (1) Das Land Berlin hat dafür Sorge zu tragen, dass ausreichende Luftverkehrs- und Infrastrukturkapazitäten bereitgestellt werden.
- (2) Ist eine ausreichende Luftverkehrs- und Infrastrukturkapazität nicht erreicht, so darf die Nutzung keines in Betrieb befindlichen Flughafenstandorts aufgegeben werden.

## **§ 6 Immissionsschutz**

- (1) Das Land Berlin setzt für den Flughafen Berlin-Tegel einen Lärmschutzbereich nach § 4 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (FluLärmG) unter Verzicht auf die Sonderregelung des § 4 Abs. 7 FluLärmG fest.
- (2) Das Land Berlin erstattet dem Gebührenpflichtigen die Gebühren für Starts und Landungen am Flughafen Berlin-Tegel gegen Nachweis jeweils zur Hälfte, soweit das Flugzeug mit elektrischem oder hybrid-elektrischem Antrieb ausgerüstet ist.

## **§ 7 Inkrafttreten**

Das Gesetz tritt am Tage seiner Verkündung in Kraft.

### ***Begründung:***

Der Flughafen BER ist für eine Kapazität von 22 bis maximal 27 Millionen Fluggästen ausgelegt. Bereits im vergangenen Jahr 2015 aber starteten und landeten schon 29,53 Millionen Passagiere an den beiden Flughäfen Schönefeld und Tegel. Jährlich kommen rund zwei Millionen weitere hinzu. Das heißt, wenn der Flughafen BER im Jahr 2018 eröffnen würde, wären es schon 36 Millionen Passagiere. Für 2030 werden gar 60 Millionen Fluggäste prognostiziert. Mit seinen zwei Start- und Landebahnen kann der BER aber selbst im absoluten Volllastbetrieb nur maximal 45 Millionen Passagiere abwickeln, selbst wenn die Terminalkapazitäten bereitgestellt werden könnten.

Eine Aufgabe vorhandener Kapazitäten, insbesondere eine Schließung des Flughafens Berlin-Tegel, würde den Wegfall von dringend benötigten Luftverkehrskapazitäten bedeuten, die in Wirtschaft und Tourismus das Rückgrat unserer Stadt darstellen und deren Zukunftsfähigkeit als internationale Metropole sichern.

Mit einem einzelnen Flughafen ist diese Kapazität nicht sicherzustellen, denn eine dritte Start- und Landebahn ist nicht einmal in der Planung. Legt man die Erfahrungen mit der Startbahn West des Frankfurter Flughafens als Maßstab zugrunde, wird es – wenn ein solches Projekt heute überhaupt noch zu realisieren ist – Jahre, wenn nicht Jahrzehnte dauern, bis die Bahn in Betrieb geht. In Frankfurt hat es 22 Jahre gedauert.

Hinzu kommt, dass bei einer Schließung des Flughafens Tegel der Zubringerverkehr zum BER vor einem Kollaps steht. Bereits heute ist die A 100 der am stärksten befahrene Autobahnabschnitt Deutschlands. Mit der Schließung von TXL und der erstmals in der Geschichte der Stadt einseitigen Verlagerung der Passagierströme zu einem einzigen Flughafenstandort - der nicht einmal in Berlin liegt – bräche der Verkehr auf den Zubringerstraßen zusammen. Ausreichende alternative Transportmittel stehen ebenfalls nicht in hinreichendem Maß und mit hinreichendem Komfort zur Verfügung. Die „Verkehrsuntersuchung zur Verkehrsanbindung des Flughafen BER“ der Ingenieurgesellschaft Hoffmann-Leichter vom Februar 2016 prognostiziert: „Es zeigt sich, dass schon bei einem jährlichen Fluggastaufkommen von 30 Millionen Passagieren zwischen dem BER und dem Dreieck Funkturm in beiden Richtungen

Reisezeiten von bis zu 49 Minuten zu erwarten sind.“ An anderer Stelle heißt es: „Im Fall der deutlich höheren Verkehrsaufkommen, die ab der Inbetriebnahme des Flughafens BER durch die A 100 bzw. A 113 abzuwickeln sein werden, wird es in einigen Autobahnabschnitten schon im Normalbetrieb zu einer kritischen Sättigung mit einem nur bedingt stabilen Verkehrsablauf kommen.“ Ein Fazit lautet: „Die Folge sind höhere Fahrzeiten für einen Großteil der Verkehrsteilnehmer in der Stadt sowie eine höhere Luftschadstoff und Lärmbelastung insbesondere für Anwohner.“

Letztlich ist daher unabdingbar, dass der Flughafen Berlin-Tegel erhalten bleibt.

Obwohl eine Inbetriebnahme des Flughafens BER – soweit sie überhaupt jemals erfolgt – bereits eine erhebliche Entlastung für die Anwohner des Flughafens Berlin-Tegel mit sich bringen wird, soll dennoch endlich ein ordnungsgemäßer Lärmschutz am Flughafen Tegel hergestellt werden. Zusätzlich soll das Land Berlin einen Anreiz für Elektromobilität im Flugverkehr als Zukunftstechnologie bieten, indem die Start- und Landegebühren für Flugzeuge mit elektrischem oder hybrid-elektrischem Antrieb zur Hälfte durch das Land Berlin getragen werden.

Das vorliegende Gesetz sieht daher vor, dass

- das Land Berlin verpflichtet wird, ausreichende Luftverkehrs- und Infrastrukturkapazitäten bereitzustellen, um den heutigen und künftigen Bedarf zu decken (§ 5 Abs. 1),
- bis zum Erreichen solcher Kapazitäten kein in Betrieb befindlicher Flughafen in der Metropolregion aufgegeben werden darf (§ 5 Abs. 2),
- für den Flughafen Berlin-Tegel ein Lärmschutzbereich festgesetzt wird (§ 6 Abs. 1) und
- die Start- und Landegebühren für Flugzeuge mit hybrid-elektrischem Antrieb zur Hälfte durch das Land Berlin getragen werden (§ 6 Abs. 2).

Berlin, den 16. November 2016

Sebastian Czaja, Marcel Luthe  
und die weiteren Mitglieder  
der FDP Fraktion im Abgeordnetenhaus von Berlin