

Antrag

der AfD-Fraktion

Flughafen Tegel im Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion berücksichtigen, Landesplanung neuen Erfordernissen zügig anpassen!

Das Abgeordnetenhaus wolle beschließen:

Der Senat wird beauftragt, in der Gemeinsamen Landesplanungskonferenz konsequent darauf zu drängen, dass der 2. Entwurf zum Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion (LEP HR) in Punkt 7.3 modifiziert wird.

Hierbei soll das Ziel (Z) 7.3 durch einen Grundsatz (G) 7.3 ersetzt werden mit folgendem Inhalt:

G 7.3 Flughafenstandorte BER, SXF, TXL

(1) Linienflugverkehr und Pauschalflugreiseverkehr mit Flugzeugen sind in Berlin und Brandenburg nur auf den Verkehrsflughäfen Berlin Brandenburg „Willy Brandt“ (BER), dem Flughafen Berlin-Schönefeld (SXF) und dem Flughafen Berlin-Tegel „Otto Lilienthal“ (TXL) zulässig, ausgenommen Flugverkehr durch Flugzeuge mit einer zulässigen Höchstabflugmasse von bis zu 14 000 Kilogramm. Nach Inbetriebnahme der Kapazitätserweiterung am Standort Schönefeld (BER) ist dieser Verkehr auch weiterhin im erforderlichen Umfang auf den Flughäfen des Berliner Flughafensystems SXF und TXL zulässig.

(2) Absatz 1 gilt nicht, soweit die bestehende luftverkehrsrechtliche Genehmigung des Verkehrslandeplatzes Cottbus-Drewitz darüber hinaus gehenden Verkehr zulässt.

(3) Das Ziel der Raumordnung Z 1 des Landesentwicklungsplanes Flughafenstandortentwicklung in Verbindung mit § 19 Abs. 11 des Landesentwicklungsprogramms (Verordnung zur Änderung der Verordnung über den Landesentwicklungsplan Flughafenstandortentwicklung vom 30. Mai 2006, Berlin: GVBl. Seite 509; Brandenburg: GVBl. II Seite 153) ist insofern zu modifizieren als das Ziel der Schließung des TXL im LEP FS in Verbindung mit dem Wort „möglichst“ für die Festlegung des § 19 Abs. 11 LEPro einer Abwägung zugänglich gemacht wird. Erforderliche Zielabweichungsverfahren haben den Grundsätzen 7.3 Absatz 1 und 2 zu entsprechen.

Der Senat wird weiterhin beauftragt, in der Gemeinsamen Landesplanungskonferenz die notwendigen Schritte einzuleiten und entsprechende Beschlüsse herbeizuführen, um das Landesentwicklungsprogramm (LEPro) und den Landesentwicklungsplan Flughafenstandortentwicklung (LEP FS) zu überarbeiten mit der Zielstellung, den Flughafen Tegel als integralen Bestandteil eines gemeinsamen Luftverkehrskonzeptes Berlin-Brandenburg zu erhalten und vom „Single Airport-Konzept“ Abstand zu nehmen.

Begründung:

Die Fertigstellung des BER verzögert sich seit über 5 Jahren, bisher auf unabsehbare Zeit, mindestens jedoch nach Auskunft der Flughafengesellschaft FBB bis zum Herbst des Jahres 2020. Die Kapazitäten des BER in seinem derzeitigen Planungsstand sind nach Inbetriebnahme nicht ausreichend, um mit einem angemessenen Puffer den vollständigen Luftverkehrsbedarf im Linienflug- und Pauschalflugreiseverkehr abdecken zu können. Dies weisen sowohl die Analysen der Flughafengesellschaft FBB selbst als auch Analysen von Fachgutachtern nach, der Sachverhalt selbst ist somit unstrittig.

Der Senat hat trotz dieser Erkenntnisse das letzte halbe Jahr mit der argumentativen Abwehr des Volksentscheides Tegel verbracht, statt sich den Zukunftsfragen der Luftverkehrsstandorte der Hauptstadtregion zuzuwenden. Das führte in dieser für Berlin essentiellen Frage zu politischem Stillstand.

Der Luftverkehr entwickelt sich trotz Stagnation der Senatspolitik mit hoher Dynamik, und wächst jährlich zwischen 2 und 3%. Seit der BER-Nichteröffnung 2012 haben sich die Rahmenbedingungen trotz der airberlin-Pleite insgesamt weiterhin markant zum Positiven verändert. Das über 20 Jahre alte „Single Airport-Konzept“ entspricht nicht mehr den aktuellen Gegebenheiten des Luftverkehrsmarktes, selbst wenn man alle realisierbaren Kapazitätserweiterungsmaßnahmen am BER unter optimistischsten Annahmen mit einbezieht. Daher ist die Geschäftsgrundlage des damaligen „Single Airport“-Beschlusses entfallen.

Die kapazitativen Anforderungen des Luftverkehrs an ein Flughafensystem der Hauptstadtregion steigen durch die kontinuierliche Ausweitung des Angebotes von so genannten „Billigfliegern“ (Low Cost Carrier, LCC) und durch die zunehmende Attraktivität der Hauptstadtregion und des Wirtschaftsstandortes für Besucher und Gäste aus aller Welt, so dass der Luftverkehr an den derzeit 2 Standorten SXF und TXL bereits aktuell deren Kapazitätsgrenze in höchstem Maß in Anspruch nimmt. Die maximale Belastung in den Spitzenstunden führt zu erheblichen Qualitätseinbußen, Wartezeiten und Verspätungen.

Fakt ist: Der neue Flughafen BER kann nur dann eine Entlastung bringen, wenn die Standorte SXF und TXL weiterhin Luftverkehrsaufgaben im Linien- und Charter-/Pauschalreiseverkehr erfüllen können und dürfen.

Das bisherige im Entwurf des Landesentwicklungsplanes Hauptstadtregion vorgesehene Ziel 7.3 kann diese Ansprüche nicht erfüllen, denn es setzt nach wie vor auf das überholte „Single Airport-Konzept“. Der Senat selbst nimmt die bisherigen Ziele der Landesplanung als ganz wesentliches Element in seiner Argumentation in Drucksache 18/0968, um zu einer negativen Empfehlung bezüglich des Volksentscheides „Berlin braucht Tegel“ zu gelangen.

Das Abgeordnetenhaus sollte dieser Empfehlung nicht folgen und beauftragt stattdessen den Senat, das bisherige landesplanerische Ziel des „Single Airport“ für den Standort BER den aktuellen Erfordernissen anzupassen und entsprechend dem Beschlussvorschlag zu modifizieren.

Vom bisherigen Ziel des Single-Airport-Konzepts BER ist Abstand zu nehmen, weil nur so der Weiterbetrieb von SXF und TXL auf ein planerisches Fundament gestellt wird, das jederzeit mit ausreichendem Puffer alle Luftverkehrsbedürfnisse für die Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg befriedigen kann.

Der Vollständigkeit halber wird im LEP HR in Absatz 2 der Bestandschutz für den Verkehrslandeplatz Cottbus-Drewitz integriert, er soll erhalten bleiben wie bisher, kann aber auf Grund seiner lediglich regionalen Bedeutung und Entfernung zu Berlin keine Aufgaben von SXF, TXL oder dem BER mit übernehmen.

Absatz 3 regelt das Verhältnis des LEP HR zum übergeordneten Landesentwicklungsprogramm (LEPro) und zum Landesentwicklungsplan Flughafenstandortentwicklung (LEP FS). Beide sollten mittelfristig überarbeitet werden. Der Senat hat hierzu in der Gemeinsamen Landesplanungskonferenz zügig die Weichen zu stellen. In der Übergangszeit kann der LEP HR durch die Formulierung in Absatz 3 ein ggf. erforderliches Zielabweichungsverfahren entsprechend für den Fall unterstützen, dass der BER vor der Änderung des LEP FS in den Vollbetrieb geht.

Berlin, den 17.04.2018

Pazderski Hansel Brinker Scholtysek
und die übrigen Mitglieder der AfD-Fraktion