

Inhaltsprotokoll

Öffentliche Sitzung

Ausschuss für Umwelt, Verkehr, Klimaschutz

6. Sitzung
27. April 2017

Beginn: 10.36 Uhr
Schluss: 12.30 Uhr
Vorsitz: Oliver Friederici (CDU)

Vor Eintritt in die Tagesordnung

Geschäftliches – siehe Beschlussprotokoll.

Punkt 1 der Tagesordnung

Aktuelle Viertelstunde

Tino Schopf (SPD) greift auf, dass die Koalition vereinbart habe, sich bei der DB AG für einen möglichst langen Betrieb des Regionalbahnhofs Karlshorst einzusetzen. Welche konkreten Schritte habe die Senatsverwaltung zur Zielerreichung unternommen bzw. werde sie unternehmen?

Staatssekretär Jens-Holger Kirchner (SenUVK) berichtet, der Halt des RE 7 und der RB 14 in Karlshorst werde voraussichtlich ab dem Fahrplanwechsel Dezember 2017 durch den Halt im Bahnhof Ostkreuz ersetzt. Nach Hinweisen aus der Zivilgesellschaft und von Behörden und Organisationen befinde sich sein Haus in Gesprächen mit der DB über eine Verlängerung. Allerdings sei der Regionalbahnhof Karlshorst ein Provisorium aus den Sechzigerjahren und entspreche nicht modernen Standards an ÖPNV-Haltepunkte, sodass es – auch übergangsweise – um einen erheblichen Kostenfaktor gehe. In Kürze würden in einer Vereinbarung mit der DB und dem Land Brandenburg verschiedene Infrastrukturprojekte aufgerufen. In diesem Rahmen werde das Thema weiter erörtert. Ziel sei auch mit Blick auf den Ausbau in Köpenick, den Regionalbahnhof Karlshorst möglichst lange offenzuhalten.

Tino Schopf (SPD) fragt, ob die Kosten genauer beziffert werden könnten.

Staatssekretär Jens-Holger Kirchner (SenUVK) antwortet, in der Abwägung gehe es auch um die Kostenfrage. Die DB sei vorab um eine Schätzung gebeten worden.

Katrin Vogel (CDU) bittet um Auskunft, wie der aktuelle Stand beim Ausbau des S-Bahnhofs Köpenick zum Regionalbahnhof sei und wie der Senat dieses Vorhaben bewerte.

Staatssekretär Jens-Holger Kirchner (SenUVK) legt dar, derzeit werde der Regionalbahnhof Köpenick im Rahmen des Ausbaus der Strecke Berlin–Frankfurt/Oder geplant. Die Leistungsphase 3 nach HOAI – Entwurfsplanung – werde gegenwärtig erarbeitet. Die DB AG beabsichtige, die Unterlagen für das Planfeststellungsverfahren im Sommer 2017 beim EBA einzureichen. In Abhängigkeit von der Dauer des Planfeststellungsverfahrens werde mit einer Fertigstellung des Regionalbahnhofs bis 2027 gerechnet. Der Senat gehe von ca. 5 500 Ein-/Aussteigenden pro Tag aus, bei Veranstaltungen des 1. FC Union von einem zusätzlichen Aufkommen. Derzeit werde eine Vereinbarung mit dem Land Brandenburg und der DB über die Priorisierung von Infrastrukturprojekten vorbereitet. Dabei werde der Regionalbahnhof Köpenick möglicherweise eine zentrale Rolle spielen, weil man sich solche langen Zeiten für den Infrastrukturausbau eigentlich nicht mehr leisten könne.

Frank Scholtysek (AfD) fragt, welche Maßnahmen in welchem Zeitraum der Senat für die Salvador-Allende-Brücke in Köpenick plane, die seit 2014 halbseitig gesperrt und nicht mehr sanierungsfähig sei.

Lutz Adam (SenUVK) führt aus, man befinde sich in der Ausschreibungsphase der Abbruch- und Neubauleistungen. Noch 2017 sollten die Abbruchleistungen des gesperrten Überbaus erfolgen mit anschließendem Ersatzneubau. Danach folge der geschädigte, noch unter Verkehr befindliche Überbau.

Frank Scholtysek (AfD) spricht an, dass offenbar nur eine Teilausschreibung erfolgt sei. Woran seien die bisherigen Versuche, das Bauprojekt öffentlich auszuschreiben, gescheitert?

Lutz Adam (SenUVK) erläutert, man habe beabsichtigt, den Abbruch getrennt auszuschreiben und vorzuziehen, um schneller zu sein und bereits im Sommer mit dem Ersatzneubau beginnen zu können. Die Teilausschreibung sei gescheitert, weil es kein angemessenes Angebot gegeben habe. Die Angebote hätten weit über der geprüften Kostenberechnung gelegen. Deshalb habe man diese Ausschreibung aufgehoben und fasse Abbruch und Ersatzneubau in einer Ausschreibung zusammen.

Marion Platta (LINKE) thematisiert, dass die Bundesumweltministerin von der Einführung der blauen Plakette Abstand genommen habe. Welche Schlussfolgerungen ziehe der Senat daraus für die trotzdem notwendige Verringerung der Stickoxidbelastung in Berlin?

Staatssekretär Jens-Holger Kirchner (SenUVK) versichert, dass der Senat auf Bundesebene und in den anstehenden Konferenzen der Verkehrs- und Umweltministerinnen/-minister mit allen Mitteln dafür werben werde, dass die blaue Plakette weiter Thema bleibe und eine Mehrheit im Bund bekomme. Die Verringerung der Belastung mit Feinstaub und Schadstoffen sei ein wichtiges Thema, nicht nur in Metropolen.

Die Aktuelle Viertelstunde ist beendet.

Punkt 2 der Tagesordnung

Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs

Mobilitätsgesetz

(auf Antrag der Fraktion der SPD, der Fraktion Die Linke und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen)

[0026](#)

UmVerk

Stefan Gelbhaar (GRÜNE) stellt dar, der Ausschuss wolle die Entwicklung des Mobilitätsgesetzes begleiten und erwarte, dass der Senat dazu Rede und Antwort stehe. Das ÖPNV-Gesetz müsse überarbeitet werden. Auch dies sollte der Senat erläutern.

Staatssekretär Jens-Holger Kirchner (SenUVK) verweist eingangs auf den Koalitionsvertrag, dem zufolge bis zum Frühjahr 2017 unter Berücksichtigung von Zielen des Volkstschheids Fahrrad und der im Koalitionsvertrag genannten Maßnahmen ein Gesetzentwurf für den Radverkehr erarbeitet werden solle. Zudem solle auf der Basis des ÖPNV-Gesetzes ein integriertes Mobilitätsgesetz weiterentwickelt werden. Derzeit bilde der StEP Verkehr quasi das Dach der Regelungen. Teilsäulen seien Fußverkehrsstrategie, Radverkehrsstrategie, Nahverkehrsplan, Verkehrssicherheitsprogramm und Wirtschaftsverkehrskonzept, die auf freiwilliger oder Verwaltungsebene angesiedelt seien, lediglich der Nahverkehrsplan sei im ÖPNV-Gesetz verankert. Das Mobilitätsgesetz werde im Abschnitt 1 übergreifende Ziele und Anforderungen sowie Regeln zur Konfliktbewältigung zwischen Verkehrsarten und Verkehrssicherheit enthalten. Abschnitt 2 betreffe den Fußverkehr und die Aufenthaltsqualität, Abschnitt 3 den Radverkehr, Abschnitt 4 den ÖPNV, ein möglicher Abschnitt 5 nachhaltige und intelligente Mobilität, Abschnitt 6 die Finanzierung und Abschnitt 7 Anwendungsbereich und Inkrafttreten. Noch zu verorten seien weitere Planwerke. Zum Autoverkehr gebe es – im Gegensatz zu anderen Verkehrsarten – bereits viele gesetzliche Regelungen.

Notwendig sei eine integrierte Herangehensweise über alle Verkehrsmittel, für die allgemeine Vorgaben gleichermaßen gölten, die von spezifischen Vorgaben abzugrenzen seien. Zwischen den Verkehrsmitteln seien Schnittstellen zu definieren, an denen Konflikte um Ressourcen, Flächen etc. entstehen könnten. Gerade bei der Verkehrssicherheit werde intensiv über die Reihenfolge von Vorhaben diskutiert. Daher solle Abschnitt 1 Regelungen zur Konfliktlösung enthalten. Bei der Anwendungspraxis werde man die Grenzen zwischen dem Gesetzestext und den Planwerken, die im Gesetz verankert würden, genau ziehen müssen. Angestrebt werde, über alle Verkehrsmittel eine einheitliche Struktur zu legen. Die Logik folge dem Straßennetz: Hauptverkehrsstraßen, Nebenstraßen usw. Der Anspruch einer Interessenabwägung müsse gewährleistet, im Gesetz verankert und in Planungsprozessen sichergestellt werden.

Die Abschnitte für Fuß-, Radverkehr und ÖPNV sollten im Wesentlichen folgende Gliederungssystematik aufweisen: besondere Ziele in Ergänzung der allgemeinen Ziele, spezifische Aufgaben und Zuständigkeiten für das Verkehrsmittel, Vorgaben zu den Planwerken – Nahverkehrsplan, Radverkehrs-, Fußverkehrsstrategie –, die Umsetzung der Planwerke, verkehrsmittelspezifische Anforderungen an Straßenverkehrsinfrastruktur bzw. Verkehrslenkung und die Finanzierung. Die Abschnitte 2 bis 4 enthielten Ergänzungen und Entsprechungen zu Abschnitt 1. Parkraumbewirtschaftung, Innovationsoffenheit, Car-/Ridesharing, Ladeinfrastruktur und Taxiverkehr wären ggf. in einem Abschnitt 5 zu verankern.

Der Auftrag zum Thema Radverkehr habe zunächst Vorrang gehabt. Das Radgesetz solle unbegrenzt gültig sein sowie übergeordnete und mittel- bis langfristige Ziele enthalten. Notwendig seien Planwerke – Radverkehrsrahmenplan und Radverkehrsplan –, die alle fünf Jahre fortgeschrieben würden. Nach Hamburger Vorbild werde ein Bündnis für den Radverkehr als Selbstverpflichtung der Macherinnen/Macher zur Umsetzung und Zusammenarbeit vorgeschlagen, das ebenfalls alle fünf Jahre fortgeschrieben werde. Die Planungs- und Umsetzungsverläufe seien in Berlin sehr opulent. Deshalb sollten Bezirke, Senatsverwaltung, Infra/Velo, Leitungsbetriebe und VLB vorausschauend verbindlich verabreden, welche Projekte umgesetzt würden. Eine weitere Ebene seien Ausführungsvorschriften und Leitfäden, z. B. AV Geh- und Radwege, Leitfäden Fahrradparken und Fahrradstraßen. Der Maßnahmenplan sei die praktische Ebene, die stark mit dem Bündnis für den Radverkehr korreliere.

Eckpunkte für den Radverkehr seien die Vision Zero, die nicht neu sei, aber nun gesetzlich verankert werden solle, klare Modal-Split-Ziele, die bisher im StEP Verkehr verankert gewesen seien, die Schaffung eines Radverkehrsnetzes, das schnelle, bequeme und sichere Verbindungen für Radfahrende ermögliche, inkl. Radverkehrsanlagen an allen Hauptstraßen, Fahrrad- und Nebenstraßen, 100 km Radschnellwege und die Schaffung von 100 000 zusätzlichen Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum und an ÖPNV-Knotenpunkten in den nächsten Jahren, da Abstellmöglichkeiten wichtig für die Verknüpfung der Verkehrsarten seien.

Für den allgemeinen Teil des Mobilitätsgesetzes gebe es einen ersten Entwurf. In den nächsten zwei Wochen fänden dazu erste Abstimmungen und Diskussionen statt, die auch verwaltungsintern noch notwendig seien, bevor der Ausschuss Kenntnis erhalte. Für Abschnitt 4 existiere ein Textentwurf, der schon wesentlich weiter sei. Für Abschnitt 3 gebe es Eckpunkte. Derzeit werde am Textentwurf gearbeitet. Dieser werde ab Anfang Mai mit verschiedenen Senatsverwaltungen rückgekoppelt, um zu einem Referentenentwurf kommen, der dann in das weitere Verfahren eingespeist werde. Die Abschnitte 2 und ggf. 5 folgten 2018. Zurzeit werde mit IHK, Verbänden und Logistikunternehmen ein integriertes Wirtschaftsverkehrskonzept erarbeitet; mögliche Regelungsbedarfe sollten dann ggf. in das Gesetz einfließen. Für den Abschnitt 2 fehlten im Moment die Ressourcen. Die ersten Teile des Mobilitätsgesetzes würden SenJustVA im Mai vorgelegt, sodass man im Frühsommer in den parlamentarischen bzw. vorparlamentarischen Raum gehen könne. Zur Begleitung und Beratung der Gesetzesteile werde ein Mobilitätsbeirat eingerichtet.

Harald Laatsch (AfD) vertritt die Ansicht, dass der Individualverkehr, der in der Stadt die höchste Transportleistung erbringe, in einem Mobilitätsgesetz erwähnt und – behindernd oder fördernd – eingepasst werden müsste. Gleiches gelte für den Flugverkehr. Den Begriff „intelligente Mobilität“ bitte er zu erläutern. Die Vision Zero sei zu begrüßen. Wie wolle SenUVK Rad-Rad- oder Rad-Fußgänger-Unfälle verhindern und zu null Verkehrstoten kommen?

Oliver Friederici (CDU) betont, in einer wachsenden Stadt wie Berlin würden alle Verkehrsarten wachsen. Er erwarte eine intelligente Vernetzung von ÖPNV, Privat-, Liefer- und Radverkehr durch Telematik und satellitenunterstützte Verkehrslenkung, Stichwort grüne Welle. Städte wie Amsterdam, Rotterdam und Utrecht hätten hier einen großen Vorsprung; die Innenstädte seien zwar weitgehend autofrei, aber in den Rand- und zuführenden Bereichen existiere ein Mehrfachmix der Verkehrspolitik. In Europa habe kein Land mehr Autobahnen und Radverkehr wie die Niederlande, die ein Paradebeispiel seien, wie man den Verkehr intelligent und ohne Stigmatisierung des Autoverkehrs, bei Förderung des Radverkehrs und gleich-

rangiger Betrachtung des ÖPNV-Ausbaus vernetzen könne. Die Gleichrangigkeit aller Verkehrsarten wünschte er sich auch in den Vorhaben des Senats. Dazu gehörten P+R-Parkplätze. In Hamburg könnten Inhaber von ABC-Monats- oder -Jahreskarten ihr Fahrzeug – Auto bzw. Fahrrad – kostenlos abstellen. Angesichts wachsender Pendlerströme wäre ein solches Konzept auch in Berlin sinnvoll. Ihn interessiere, wie der Mobilitätsbeirat besetzt werde, was der Senat unter „intelligenter Mobilität“ verstehe und ob er Telematik, Überwachung der Verkehrsströme, Vorrechte für Privat-, Liefer- und Busverkehr an Ampelanlagen ausbauen wolle. Ein einseitiger Ausbau des Radverkehrs entspreche nicht dem Verständnis seiner Fraktion.

Henner Schmidt (FDP) bemerkt, grundsätzlich sei die Idee spannend, in einem Gesetz die gesamte Verkehrssituation darzustellen. Interessant werde der erste Abschnitt mit den Regeln für das Zusammenbringen der verschiedenen Verkehrsträger sein. Dabei sei wichtig, wie der Autoverkehr, der mit allen anderen Verkehrsträgern verknüpft sei, behandelt werde. Zur intelligenten Mobilität frage er, inwieweit das Land Berlin Festlegungen zur Funktion intelligenter und smarter Verkehrssteuerungssysteme vornehmen wolle und inwieweit Start-ups Ideen einbringen könnten. Außerdem interessiere ihn, wie durchgehende Transportvorgänge und die übergreifende Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger – Fahrrad, Mietfahrrad, ÖPNV, Carsharing – im Mobilitätsgesetz behandelt werden sollten.

Stefan Gelbhaar (GRÜNE) knüpft an, das Mobilitätsgesetz solle Wege- und Mobilitätsketten abbilden und nicht nur den Status quo aufzeigen. Deshalb werde es den überbordenden Autoanteil, den sich einige wünschten, nicht geben. Es bestünden Handlungsbedarfe beim Fuß-, Radverkehr und ÖPNV. Interessant sei, dass die CDU nun für autofreie Innenstädte werbe. Beim Wirtschaftsverkehr sei konzeptionell länger nichts passiert. Wie und wann werde das Konzept in das Gesetz eingepflegt? Bei der Vision Zero gehe es darum, Infrastruktur so herzustellen, dass sie nicht zu tödlichen oder schweren Unfällen führe. Gleiches gelte für die Konfliktsituationen Radverkehr-Radverkehr und Radverkehr-Fußverkehr. Geschützte Radstreifen verminderten Konflikte auf Bürgersteigen. Das Gesetz solle Konflikte entschärfen.

Harald Wolf (LINKE) führt aus, der Autoverkehr werde im ersten Abschnitt behandelt, wo es um das Zusammenspiel der verschiedenen Verkehrsträger und die Konfliktlösungen gehe, sowie ggf. im Abschnitt 5, wo es um Mobilitätsketten und Möglichkeiten der Digitalisierung gehe, damit jedes Verkehrsmittel dort eingesetzt werde, wo es am sinnvollsten sei. Dass in der wachsenden Stadt auch der MIV wachse, wolle man nicht. Städte, die auf den Autoverkehr setzen, hätten deutlich an Lebensqualität und durch Verkehrsstaus auch an Mobilität verloren. Deshalb solle das Mobilitätsgesetz den Umweltverbund aus Fuß-, Radverkehr und ÖPNV stärken. Der Autoverkehr habe eine ergänzende Funktion, werde aber nicht das zentrale Thema sein. Auch zur Erreichung der Klimaziele gehe es darum, den Autoverkehr zu reduzieren, z. B. durch verstärkte Nutzung von Carsharing und hierbei möglichst von Elektrofahrzeugen.

Staatssekretär Jens-Holger Kirchner (SenUVK) erklärt, er sei dankbar für jede gute Idee zur Zukunft der Mobilität in der Region. Heute gehe es zunächst um die Konstruktion des Gesetzes sowie um Ziele und Grundsätze. Der MIV sei in der Stadt präsent, aber im Hinblick auf die Transportleistung nicht die führende Verkehrsart; führend sei hier der ÖPNV. Das Mobilitätsgesetz regle die städtischen und Stadt-Umland-Verkehre, nicht den Flugverkehr. Die Anbindung des BER werde im Gesetz und in den Planwerken betrachtet. Die Vision Zero sei eine gute Idee, sollte gesetzlich verankert werden und werde in den Planwerken, wenn es um Verkehrssicherheit, Barrierefreiheit, Risikoabwägungen, Konfliktbewältigung, Überwa-

chung und Technik gehe, noch näher zu betrachten sein. Unfälle durch rechtsabbiegende Lkw könnten durch Technik deutlich minimiert werden.

Intelligente Mobilität sei ein Fachbegriff und umfasse das Zusammenspiel von Fuß-, Radverkehr, ÖPNV, Auto- und Wirtschaftsverkehr, die Organisation von Mobilitätsketten und Zugriffe auf Mobilitätsarten durch Digitalisierung. Ob es hierzu einen Gesetzesteil geben werde, wisse man noch nicht. Selbstverständlich werde das Auto ein Teil der Mobilität bleiben. Die Frage sei allerdings, ob es ein eigenes Auto sein müsse oder Carsharing und andere Dienstleistungen in Anspruch genommen würden. Die Gleichrangigkeit der Verkehrsarten sei eine schwierige Diskussion. Unklar sei, ob es um die Anzahl der Verkehrsteilnehmer, die zurückgelegten Kilometer, die Anzahl der Wege oder die in Anspruch genommenen Flächen gehe. Er plädiere für ein verträgliches Nebeneinander der Verkehrsarten. Was die Verteilung des öffentlichen Raums betreffe, werde man sich mit Barrierefreiheit, ÖPNV und Vorrang des Umweltverbundes befassen. Gleiches gelte für grüne Wellen und Platz für Wirtschaftsverkehr, wo er Handlungsbedarf und grundsätzlich Einvernehmen sehe.

Der Mobilitätsbeirat sei die Erweiterung des Runden Tisches Mobilität und Verkehr um Bezirksstadträte aller Bezirke, den Landesseniorenbeirat, den Landesbeauftragten für Menschen mit Behinderung, die Initiative Volksentscheid Fahrrad, weitere Senatsverwaltungen, z. B. SenInnDS, und Polizei. Zum integrierten Wirtschaftsverkehrskonzept fänden erste Workshops mit verschiedenen Stakeholdern statt. Er erwarte ein erstes Gerüst im Laufe des Jahres. 2018 werde entschieden, ob der Wirtschaftsverkehr in einem eigenen Gesetzesteil behandelt werde. Intelligente Wirtschaftsverkehrskonzepte würden im Übrigen v. a. von Logistikunternehmen und großen Internetanbietern forciert, weniger von Verwaltung oder Politik. Er freue sich auf interessante Debatten und rechne künftig auch mit neuen Entwicklungen, z. B. bei Drohnen.

Der **Ausschuss** schließt die Besprechung ab.

Punkt 3 der Tagesordnung

Antrag der Fraktion der FDP
Drucksache 18/0018

Berlin braucht Tegel – Tegel-Offenhaltungs-Gesetz

[0001](#)
UmVerk(f)
Haupt
Recht*

Sebastian Czaja (FDP) legt dar, 204 000 Berlinerinnen und Berliner hätten deutlich gezeigt, wie wichtig eine qualifizierte und ernsthafte Diskussion über den Flughafen Tegel sei. Die SPD wolle auf einen Ausbau der BER-Kapazitäten verzichten und Kurzstreckenflüge sowie Dienst-, Jugend- und Schülerreisen auf Bus und Bahn umlenken. Zudem plädiere sie für die Erhebung einer Maut, obwohl sich ein verkehrlicher Engpass auf der A 100/113 abzeichne. 90 000 Fahrzeuge pro Tag seien auf dieser Strecke nicht zu bewältigen. Gerade aus klimapolitischer Sicht und zur Verkehrsentlastung in der Stadt brauche man einen zweiten Flughafen. Für seine Fraktion könne dies nur der Flughafen Tegel sein. Zum Gesetzentwurf verweise er auf den vorliegenden Änderungsantrag seiner Fraktion.

Stefan Evers (CDU) unterstreicht, dass eine qualifizierte und ernsthafte Diskussion notwendig sei, zumal die Flughafenpolitik des Senats tief greifende Defizite aufweise. Er gratuliere

den Trägern des Volksbegehrens. Seine Fraktion sei bereit, diese Diskussion anzunehmen. Bislang habe er allerdings von der FDP wie vom Senat wenig Substanzielles zur Machbarkeit alternativer Lösungen vernommen, die man dringend brauche. Dessen sei sich auch die Flughafengesellschaft bewusst. Planungsrecht und LEP könnten mit dem vorliegenden Gesetzentwurf nicht umgangen werden. Teilweise fehle dem Land Berlin die Gesetzgebungskompetenz. Deswegen könne seine Fraktion dem Gesetzentwurf nicht zustimmen.

Daniel Buchholz (SPD) greift auf, dass die FDP eine ernsthafte Debatte fordere, zwar im Abghs einen Gesetzentwurf, aber für den Volksentscheid nur einen lapidaren Text vorgelegt habe, um der Bevölkerung Sand in die Augen zu streuen, dass die Offenhaltung von Tegel neben dem BER einfach per Federstrich möglich wäre, obwohl sie wisse, dass es einen verbindlichen Planfeststellungsbeschluss und Gerichtsurteile gebe, denen zufolge Tegel spätestens ein halbes Jahr nach Öffnung des BER geschlossen werden müsse, wenn die Planfeststellung für den BER nicht gefährdet werden solle. Der Flugbetrieb in Tegel basiere noch auf alliierterem Recht, sodass es schwer sei, dort entsprechende Grundlagen zu finden. Angesprochen worden seien Anträge für den SPD-Landesparteitag, die voraussichtlich nicht in dieser Form beschlossen würden. Zur Erreichung der klimapolitischen Ziele sei zwar auch der Flugverkehr zu betrachten, ein Stopp in Berlin dürfe aber nicht zu einer bloßen Verlagerung des Flugverkehrs führen. Durch den Flughafen Tegel seien nicht nur 300 000 Menschen von Fluglärm betroffen, es gebe erhebliche Gefahren bei einem etwaigen Flugzeugabsturz. Daher hätten Berlin, Brandenburg und der Bund im Konsensbeschluss auf einen Single-Airport am Rande der Stadt gesetzt. Ein Weiterbetrieb – auch ein teilweiser – blockierte zudem den Bau von 5 000 neuen Wohnungen in Tegel. Seine Fraktion werde den Gesetzentwurf ablehnen.

Jörg Stroedter (SPD) knüpft an, dass die FDP dem Volk einen Wohlgefühlantrag und bewusst kein Gesetz vorgelegt habe, weil eine rechtliche Grundlage für ein Gesetz fehle. Der hier vorgelegte Gesetzentwurf sei inhaltlich nicht durchführbar, die kurzfristige Vorlage eines Änderungsantrags unprofessionell. In ihrer Kampagne setze die FDP auf Nostalgie und stelle heraus, dass sich alle an den Flughafen Tegel gewöhnt hätten und die Wege schön kurz seien. Die 300 000 von Fluglärm Betroffenen in Pankow, Reinickendorf und Spandau seien ihr egal. Falsch sei die Behauptung der FDP, dass der BER nur max. 45 Mio. Passagiere abwickeln könne. Der ehem. FBB-Chef Dr. Mühlenfeld habe erklärt, dass 60 Mio. mit zwei Start- und Landebahnen problemlos bewältigt werden könnten. In Heathrow seien es 70 Mio. Damit werde der Eindruck erweckt, dass man Tegel brauche, weil der BER nicht ausreiche. Zum Flughafen Tegel führe lediglich eine schmale Straße, keine U- oder S-Bahn. Dennoch gebe es bei 21 Mio. Passagieren keinen Stau. Insofern sei nicht nachvollziehbar, dass 33 Mio. Passagiere am BER mit Autobahn- und öffentlichen Anschlüssen problematisch sein sollten.

Die Offenhaltung von Tegel gefährdete den BER – mit Klagen gegen den BER und Tegel wäre zu rechnen – und verhinderte die Nachnutzung mit wirtschaftlichen und Arbeitsplatzeffekten. Große Airlines wie Lufthansa und Air Berlin hätten an einer Offenhaltung kein Interesse. Der Schallschutz – auf Basis der Bundesverwaltungsgerichtsentscheidung zum BER – kostete mehrere Milliarden Euro, wenn Tegel ab 2019 als neuer Flughafen zu behandeln wäre. Für dieses Geld ließe sich in Sperenberg ein zusätzlicher Flughafen bauen. Die CDU distanzieren sich bereits nach wenigen Monaten von der gemeinsamen Senatspolitik, wobei unklar sei, ob sie sich der FDP-Kampagne anschließe oder die Offenhaltung des gesamten Areals nur als Regierungsflughafen anstrebe, was noch absurder wäre. Konsequenter sei die Haltung des Herrn BzBm Balzer, der Tegel schließen und das Nachnutzungskonzept umsetzen wolle.

Harald Wolf (LINKE) bemerkt, die FDP hätte eine seriöse Diskussion befördern können, wenn sie für den Volksentscheid nicht einen einfachen Antrag zur Willensbildung, sondern einen Gesetzentwurf vorgelegt hätte, der dann rechtlich geprüft worden wäre. Offenbar habe die FDP die rechtliche Prüfung umgehen wollen. Sie suggeriere der Öffentlichkeit, dass mit einem einfachen Beschluss zur politischen Willensbildung alle rechtlichen Probleme, die mit der Offenhaltung von Tegel verbunden wären, umgangen werden könnten, und nehme damit in Kauf, dass viele Menschen nach dem Volksentscheid enttäuscht sein würden. Zum vorliegenden Gesetzentwurf halte er fest, dass eine alleinige Gesetzgebungskompetenz Berlins nicht bestehe, sondern die gemeinsame Landesplanung betroffen sei, die das Ziel der Schließung von Tegel formuliere. Daher müsste Brandenburg beteiligt werden und zustimmen.

Zutreffend sei, dass der Planfeststellungsbeschluss nicht zwingend die Schließung von Tegel festlege, allerdings hätten die Planfeststellungsbehörde und das Gericht festgestellt, dass die zentrale Planrechtfertigung die Schließung von Tegel sei. Insofern beinhaltete der Weiterbetrieb in Tegel sehr hohe rechtliche Risiken für die Bestandskraft des BER-Planfeststellungsbeschlusses und führte zu langjährigen rechtlichen Auseinandersetzungen, zu denen die Koalition nicht bereit sei. Rechtlich umstritten und ungeklärt sei, ob der Widerruf der Betriebsgenehmigung und fiktiven Planfeststellung einfach aufgehoben werden könnte, ob er nach LuftVG die Anlage oder Erweiterung eines Flughafens wäre und welche Folgen er hätte. Da für den Flughafen Tegel nie eine ordentliche Planfeststellung erfolgt sei, müssten u. U. langwierige Verfahren mit Beteiligungen und Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt werden. Klar sei allerdings, dass am BER wie in Tegel Rechtsstreitigkeiten zu erwarten wären.

Die FDP ignoriere nicht nur die rechtlichen Probleme, sondern auch Fragen der Wirtschaftlichkeit, denn bei zwei Flughäfen fielen doppelte Grundlasten an, während die Einnahmen geteilt würden, was aus seiner Sicht nicht sinnvoll sei. Entstände dadurch ein neuer Zuschussbedarf am BER könnte dies auch europarechtliche Probleme nach sich ziehen. Zudem gefährde die FDP das Nachnutzungskonzept, das im breiten Konsens mit vielen Akteuren, auch der IHK, erarbeitet worden sei. Im Übrigen würden die Kapazitätsthemen nicht zutreffend beschrieben. Mit Schönefeld-alt und dem Pier Nord würden Kapazitäten für 40 Mio. Paxe bereitgestellt. Die Kapazität der Start- und Landebahnen liege deutlich über 45 Mio. Absurd sei, die Verkehrsanbindung als Argument für einen zweiten, innerstädtischen Flughafen anzuführen, auch wenn durch die verspätete Inbetriebnahme der Dresdner Bahn ein gewisser Engpass entstehe. Seine Fraktion halte es grundsätzlich für richtig, innerstädtische Flughäfen zu schließen, und werde den Gesetzentwurf ablehnen.

Harald Moritz (GRÜNE) vertritt die Auffassung, dass der Volksentscheid und der vorgelegte Gesetzentwurf eine Mogelpackung seien. Wenn die FDP Tegel ernsthaft offenhalten wolle, stelle sich die Frage, warum sie für den Volksentscheid keinen Gesetzentwurf zur Abstimmung gestellt habe. Wahrscheinlich wisse sie, dass dies so gar nicht möglich sei. Die Kampagne, die auf die Emotionen insbesondere der Westberliner setze und der direkten Demokratie einen Bärendienst erweise, habe vor allem der FDP genutzt; sie sei dadurch wieder im AbgH vertreten. Das sog. Tegel-Offenhaltungs-Gesetz enthalte keinen Paragraphen, der die Offenhaltung fordere. Es solle auf Berlin beschränkt sein, beziehe sich aber auf die Region Berlin-Brandenburg und definiere die Metropolenregion mit 30 km um den Stadtmittelpunkt, also weit über Berlin hinaus. Merkwürdig sei, dass auf 15 Jahre prognostizierte Kapazitäten schon jetzt vorgehalten werden sollten. Er frage, wer das bezahlen solle. § 6 greife mit dem Verzicht auf die Sonderregelung des § 4 Abs. 7 FluLärmG in Bundesregelungen ein und wol-

le dem Land Berlin, also dem Steuerzahler, einen Teil der Start- und Landegebühren in Tegel auferlegen. § 3, der nun mit dem Änderungsantrag gestrichen werde, offenbare die eigentliche Intention der FDP, Tegel nur als Regierungs- und Privatflughafen für die Schönen und Reichen offenzuhalten, denn Allgemeine Luftfahrt schließe Linien- und Charterverkehr aus, der in Berlin sicherlich 90 Prozent ausmache. Dies widerspreche dem Volksbegehren, das den Weiterbetrieb für alle suggeriert habe, was der FDP nun offenbar aufgefallen sei.

Seine Fraktion wolle Tegel schließen, zum einen aus Sicherheitsgründen, bei denen die Lage des Flughafens entscheidend sei, zum anderen aus Gesundheitsschutzgründen im Hinblick auf die Lärm- und Abgasbelastung. Das Lärmproblem ließe sich nur für wenige im direkten Umfeld des Flughafens beheben, solange sie die Fenster geschlossen hielten. Der Großteil der Betroffenen könne auch mit der Definition neuer Schutzzonen nicht geschützt werden. Die Belastung der Anwohner sei seit 2001 durch vermehrte Flugbewegungen gestiegen. Insofern bestünden die Gründe zur Schließung der innerstädtischen Flughäfen fort.

Der Widerruf des Widerrufs könnte nur von der Flughafengesellschaft oder von Behörden beantragt werden. Die FBB habe daran kein Interesse; auch eine Zustimmung der drei Gesellschafter zeichne sich nicht ab. Das Land Berlin wolle keinen Weiterbetrieb, was in der gemeinsamen Landesplanung deutlich werde. An der Änderung dieser Zielrichtung sei Brandenburg ebenfalls nicht interessiert. Die Anwohner könnten schutzwürdige Belange geltend machen und genössen im Hinblick auf den Widerrufsbescheid Vertrauensschutz.

Frank-Christian Hansel (AfD) erklärt, dass seine Fraktion für die Offenhaltung Tegels sei und entsprechende Gesetzesinitiativen begrüße. Die eine oder andere Schwäche des vorliegenden Gesetzentwurfs sei schon besprochen worden. Luftverkehr sei global eine der wenigen Wachstumssparten. Megaflughäfen seien ein Thema; die Türkei baue einen weiteren großen Flughafen. Berlin sei mit seinem kleinen Megaflughafen bislang gescheitert. Die Kapazitäten reichten für den wachsenden Bedarf nicht aus. Die Koalition wolle diesen offenbar an die Kapazitäten anpassen und verfolge damit eine Flugverkehrsabsturzkonzeption. Wenn man Verkehre beschränken wolle, beschränke man die Wirtschaft. Die Offenhaltung Tegels sei wichtig für das Wachstum Berlins. Das Abghs könne bis zum 6. Juli einen eigenen Text für den Volksentscheid vorlegen. Seine Fraktion werde versuchen, mit allen Willigen alternativ zur Senatsablehnung einen Text vorzulegen, der dann auch medial verbreitet werden könne.

Oliver Friederici (CDU) erinnert daran, dass die FDP als Regierungspartei in Brandenburg 1990-94 den Konsensbeschluss mit vorbereitet und sich zu einem Single-Airport – damit auch zur Schließung Tegels – bekannt habe. Den Konsensbeschluss von 1996 habe neben Berlin und Brandenburg auch die Bundesregierung gefasst, an der die FDP bis 1998 beteiligt gewesen sei. Wie erkläre die FDP ihre heutige Haltung, die dazu im Widerspruch stehe?

Sebastian Czaja (FDP) antwortet, es gebe hin und wieder die Notwendigkeit, auf Annahmen basierende Entscheidungen infrage zu stellen, wenn sich Annahmen verändert hätten. Der Konsensbeschluss sei 1996 von höchstens 30 Mio. Passagieren ausgegangen und habe sich deshalb auf einen Flughafen konzentriert. Die Situation habe sich inzwischen völlig verändert. Die Flughafenpolitik habe auf den BER und nicht auf Sperenberg gesetzt und damit auf eine Infrastruktur, die auch in Zukunft das Sorgenkind Nr. 1 dieser Stadt bleiben werde, weil sie dem Bedarf nicht gerecht werde. Deshalb habe die FDP diese Debatte neu eröffnet, um der funktionierenden Stadt Berlin ein Angebot zu machen.

Er begrüße, dass der Senat eine Untersuchung zum Lärmschutz in Tegel durchführe, denn man brauche eine Definition der betroffenen Haushalte und der Lärmschutzklassen, um zu einer fundierten Kostenschätzung und ehrlichen Diskussion zu kommen. Dann könnten Herr Abg. Stroedter nicht von 2 Mrd. und er [Redner] nicht von 450 Mio. Euro sprechen. Die Wahrheit liege wohl irgendwo dazwischen. Er begrüße ebenfalls die Untersuchung der verkehrlichen Entwicklung, nicht jedoch die Handlungsempfehlung, auf dem letzten Stück der Stadtautobahn eine Maut zu erheben. Dies könne auch nicht im Interesse der Koalition sein.

Die Frage, ob man die Fläche in Tegel für Wohnraum und Technologieansiedlungen brauche, müsste nicht diskutiert werden, wenn sich die Koalition dafür entschieden hätte, die Elisabeththale weiterzuentwickeln und dort 5 000 Wohnungen zu realisieren. Zudem verfüge Berlin über weitere 16 Technologie- und Industriestandorte mit Entwicklungs- und Wachstumspotenzialen bis 2028, sodass eine Realisierungsnotwendigkeit in Tegel nicht bestehe, wenn diese 16 Standorte gestärkt und verkehrlich gut angebunden würden.

Einem WPD-Gutachten zufolge könne der Widerruf der Betriebsgenehmigung nach § 49 Abs. 2 VwVfG im Rahmen einer fehlerfreien Ermessensentscheidung widerrufen werden. Der Flugbetrieb in Tegel erfolge auf der Grundlage alliierter Rechts sowie § 2 Abs. 5 6. ÜblG und gelte daher als genehmigt und planfestgestellt. Durch die Aufhebung des Widerrufs der Betriebsgenehmigung würde diese Genehmigung wieder aufleben. Es gehe um einfaches Verwaltungshandeln, nicht darum, sich mit der Planfeststellung auseinanderzusetzen. Der Planfeststellungsbeschluss für den BER entfalte keine Bindungswirkung und stehe dem Weiterbetrieb in Tegel in seinen Entscheidungssätzen nicht entgegen. Lediglich in der Begründung, die keine Bindungswirkung habe, werde die Schließung der Flughäfen Tempelhof und Tegel zur Planrechtfertigung herangezogen. Insofern habe das Bundesverwaltungsgericht den Zusammenhang, dass Tegel schließen müsse, gar nicht herstellen können.

Für den Weiterbetrieb seien um Zug um Zug mehrere Schritte notwendig: der Widerruf des Widerrufs, die Frage eines Gesetzes, die Änderung der gemeinsamen Landesentwicklungsplanung. Seine Fraktion werde am Tag nach dem Volksentscheid eine Handlungsempfehlung vorlegen. Im Gesetzentwurf habe eine Unwucht in Bezug auf §§ 2, 3 bestanden, die nachgebessert werde. Die Berlinerinnen und Berliner könnten eine Grundsatzentscheidung treffen. Das politische Handeln erfolge dann im Abghs in mehreren Verfahrensschritten.

Jörg Stroedter (SPD) erwidert, dass den Berlinerinnen und Berlinern damit Sand in die Augen gestreut werde. Die FDP habe bewusst keinen Gesetzentwurf zur Abstimmung gestellt, weil dessen Zulässigkeit infrage gestanden hätte. Das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts sei eindeutig, der BER erhalte die Betriebsgenehmigung nur, wenn Tegel spätestens ein halbes Jahr danach schließe. Mit ihrer Politik gefährde die FDP letztlich beide Flughäfen, denn in Tegel wie am BER würde es zu Klagen kommen. Dies sei ihr aber egal. Hinzu komme, dass der Flughafen Tegel praktisch schon entwidmet sei. Beim Schallschutz habe er sich nicht auf 2 Mrd. Euro festgelegt. Am BER lägen die Kosten inzwischen über 800 Mio. Euro. Bei 300 000 Betroffenen und vollem Schallschutz nach aktuellen Richtlinien käme man auf einen Milliardenbetrag, der unnötig verausgabt würde, weil man den Flughafen Tegel nicht brauche und die Airlines ihn nicht wollten. Nur die FDP und neuerdings auch die AfD wollten ihn.

Der **Ausschuss** stimmt dem FDP-Änderungsantrag zu und beschließt sodann, die Ablehnung des Antrags Drucksache 18/0018 – in geänderter Fassung – zu empfehlen.

Punkt 4 der Tagesordnung

Antrag der Fraktion der SPD, der Fraktion Die Linke
und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen
Drucksache 18/0186
**Einrichtung eines Erhaltungsmanagements für die
Straßen- und Brückeninfrastruktur in Berlin**

[0024](#)
UmVerk
Haupt

Vertagt.

Punkt 5 der Tagesordnung

Antrag der Fraktion der CDU
Drucksache 18/0163
**Aktion „Den Kindern ein Vorbild: Gehe nur bei
Grün!“**

[0021](#)
UmVerk

Vertagt.

Punkt 6 der Tagesordnung

Verschiedenes

Siehe Beschlussprotokoll.