

30.03.2016

PM Neue Aktion (NA)

Offensichtlich sind zwei neue Terminals am BER als Schwarzbauten geplant.

Die „Obere Luftfahrtbehörde Berlin Brandenburg“ (LuBB) als zuständige Planfeststellungsbehörde hält die Notwendigkeit von Planergänzungen für den geplanten Neubau von zwei Passagierterminals und die Verlegung des Terminals für den Regierungsairstop für nicht gegeben. Vor dem Hintergrund von bisher 33 Planergänzungen für Änderungen, die im Planfeststellungsbeschluss (13.04.2004) noch nicht berücksichtigt waren, ist diese Rechtsauffassung der LuBB ein Skandal, erklärte Ferdi Breidbach von der Neuen Aktion (NA). Er wollte Anfang des Monats mit einer Anfrage an die LuBB erfahren, wie diese Zulassungsbehörde mit den Gerüchten umgeht, nach denen Planergänzungsverfahren als Baugenehmigungsverfahren für die Terminals verhindert werden sollen.

Die Notwendigkeit eines Planergänzungsverfahrens für diese Vorhaben begründet sich in der Tatsache, dass die nun zum Bau anstehenden Terminals weder im Planfeststellungsbeschluss noch im Hauptsache-Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes (16.03.2006) auch nur erwähnt werden. Ohne Planergänzung wären darum die Terminals Schwarzbauten. Hinzu kommt die geplante Verlegung des provisorischen „Regierungsairstops“, weit ab von dem Standort, der im Planfeststellungsbeschluss festgeschrieben ist. Auch hierfür soll ein Planergänzungsverfahren verhindert werden.

Vor dem Hintergrund der zeitlichen Dauer von Planergänzungsverfahren ist der nächste geplante Termin zur Inbetriebnahme allerdings nicht zu halten, wenn nach „Recht und Gesetz“ ein solches Verfahren durchgeführt wird. Dies ist aber unabdingbar, weil das Vorhaben im nördlichen Bereich Auswirkungen für Regionen in Schönefeld und Bohnsdorf hat, die abgewogen werden müssen. Dies zu verhindern ist der Grund, warum mit einer Rechtskonstruktion, die sich auf eine fiktive Bestandsgrundlage von Schönefeld–Alt (heute SXF) als Übergangsregelung von „DDR–Recht“ beruft, die Fehlplanung „geheilt“ werden soll. Weil, so die Behauptung der LuBB, mit Übergangsrecht, geregelt im Luftverkehrsgesetz (LuftVG), eine Planfeststellungsfiktion vorliege, sei für das Vorhaben keine Planergänzung mehr notwendig. Da stellt sich die Frage, warum überhaupt für den BER ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt wurde und für 33 Baumaßnahmen Planergänzungsverfahren erfolgten. Nach neuer Logik erübrigten sich die Planergänzungen, weil nun erkannt sein will, dass die fiktive „Bestandsgrundlage“, Schönefeld–Alt aus 1990 ausreicht, um am BER zu bauen wie man will. Wenn die Fiktion ausreicht, damit heute die Vorhaben Terminalneubau, Erweiterung von SXF und Verlegung des Regierungsterminals als schon 1990 planfestgestellt gesichert seien, dann steht die Frage, warum es überhaupt zum Neubau des BER ein Planfeststellungsverfahren gab? Da hätte, wie die LuBB wohl meint, ein einfacher Bauantrag auch gereicht.

Hintergrund: Bedingt durch den Planungspöfch der zu einem viel zu kleinen und viel zu teuren Terminalneubau am BER führte, ist die Flughafengesellschaft (FBB) gezwungen, das Terminal „Schönefeld–Alt“ (SXF) durch praktischen Neubau zu erweitern und am sogenannten Pier Nord des Hauptterminals einen Terminalneubau anzuschließen. Diese Neubauten sind unumgänglich, wenn der BER überhaupt in Betrieb gehen sollte. Mit den neuen Terminals soll die Kapazität der Passagierabfertigung am BER von derzeit behaupteten 22 Mio./Jahr im Hauptterminal auf 32 Mio sichergestellt werden. Unabhängig davon, dass schon bei momentan geplanter, bisher viermal verschobener Inbetriebnahme, auch diese Kapazität unzureichend sein wird, weil sicher mehr als 34 Mio. Passagiere abgefertigt werden müssen, steht und fällt der Inbetriebnahme–Termin 2017 mit der Funktionsfähigkeit des zu erweiternden Terminals (SXF) und des neuen Terminals am Pier Nord des Hauptterminals. Die Funktionsfähigkeit wäre aber mit Genehmigung durch Planergänzung nicht bis 2017 herzustellen. LuBB, FBB und die Flughafengesellschaft Berlin Brandenburg und Bund wissen, ein Planergänzungsverfahren würde, bei notwendiger öffentlicher Beteiligung, bis zu 5 Jahre dauern. Diese rechtliche Hürde soll durch eine Rechtskonstruktion ausgehebelt werden, derer sich FBB und LuBB bei den bisherigen 33 Planergänzungen nicht bedient hat.

Vergessen werden darf auch nicht, dass ein Grund des Scheiterns der Privatisierungsverhandlungen mit HOCHTIEF (um 2002) darin lag, dass schon HOCHTIEF ein zweites Terminal geplant hatte. Dieses Ansinnen wurde aber HOCHTIEF verweigert, weil ein zweites Terminal nicht raumverträglich sei.

Für „Neue Aktion“
Astrid Bothe

Kontakt: Ferdi Breidbach (03379 372909)

P.s. Der [vollständige Schriftwechsel](#) ist auf www.ber-na.de dokumentiert.