

**Volksinitiative gegen eine Erweiterung der Kapazität und
gegen den Bau einer 3. Start- und Landebahn am Ver-
kehrsflughafen Berlin-Brandenburg BER**

23. April 2014

21/14SI01 - so

D5/189-14

Der Verkehrsflughafen Berlin Brandenburg BER in Schönefeld darf nicht über den im Planfeststellungsverfahren gebilligten Umfang hinaus erweitert werden.

I.

§ 19 Abs. 11 des Gemeinsamen Landesentwicklungsprogramms der Länder Berlin und Brandenburg (Landesentwicklungsprogramm – LEPro) in der Fassung vom 01.11.2003 einschließlich der Änderungen vom 10.10.2007 wird um folgende Sätze ergänzt:

1. Der Flughafen am Standort Schönefeld darf nicht mehr als zwei Start- und/oder Landebahnen haben.

2. Die Kapazität des Flughafens am Standort Schönefeld soll nicht über die Fähigkeit zur Abwicklung von 360.000 Flugbewegungen im Jahr hinaus ausgebaut werden.

II.

Die Regierung des Landes Brandenburg wird aufgefordert, den Landesentwicklungsplan Flughafenstandortentwicklung (LEP FS) in der Fassung vom 30.05.2006 um folgendes Ziel und folgenden Grundsatz der Raumordnung zu ergänzen:

„Z16 Der Flughafen am Standort Schönefeld darf nicht mehr als zwei Start- und/oder Landebahnen haben.

G17 Die Kapazität des Flughafens am Standort Schönefeld soll nicht über die Fähigkeit zur Abwicklung von 360.000 Flugbewegungen im Jahr hinaus ausgebaut werden.“

III.

Falls das Land Berlin seine Mitwirkung an den in Nr. I. und II. vom Land Brandenburg beabsichtigten Ergänzungen des § 19 Abs. 11 LEPro und des LEP FS verweigert, wird das Land Brandenburg den „Vertrag über die Aufgaben und Trägerschaft sowie Grundlagen und Verfahren der gemeinsamen Landesplanung zwischen den Ländern Berlin und Brandenburg (Landesplanungsvertrag)“ gemäß dessen Art. 24 kündigen. Die Regierung des Landes Brandenburg ist berechtigt, einen neuen Landesplanungsvertrag mit dem Land Berlin nur unter Ausklammerung des Verkehrsflughafens Berlin-Brandenburg BER abzuschließen.

B e g r ü n d u n g:

1. Gegenwärtig wird der Verkehrsflughafen Berlin-Brandenburg BER am Standort Schönefeld errichtet und versucht, ihn bereit zur Betriebsaufnahme zu machen, die irgendwann wohl stattfinden wird. Grundlage sind der Planfeststellungsbeschluss vom 13.08.2004 und die Luftrechtliche Genehmigung vom 27.03.2012, in denen die Errichtung und Inbetriebnahme eines Verkehrsflughafens am Standort Schönefeld mit zwei Start- und Landebahnen und einer Abfertigungskapazität von 360.000 Flugbewegungen pro Jahr planfestgestellt und genehmigt worden ist.

Schon heute wird von verschiedener Seite – so vom Vorsitzenden der Geschäftsführung der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Herrn Mehdorn, so auch vom Vorsitzenden der Geschäftsführung der Air Berlin PLC, Herrn Prock-Schauer – immer wieder der Anspruch geäußert, den Flughafen auf seine technisch mögliche Kapazität (Betonkapazität) zu erweitern und ihn baldmöglichst mit einer dritten Start- und Landebahn zu versehen. So hat Ende des Jahres 2013 der regierende Bürgermeister von Berlin, Herr Wowereit, in einem Presseinterview¹ geäußert: „Doch wir brauchen den BER als internationales Drehkreuz.“ Am 12.03.2014 äußerte sich der Chef der Berliner Staatskanzlei, Herr Böhning, während einer Anhörung im Bauausschuss des Berliner Abgeordnetenhauses wie folgt: „Wir wollen ein internationales Luftdrehkreuz.“²

Dies alles geschieht, obwohl der Landtag von Brandenburg schon zweimal durch seine Beschlüsse vom 16.12.2011³ und vom 23.02.2012⁴ erklärt hat, den Bau einer dritten Start- und Landebahn abzulehnen.

¹ Berliner Morgenpost vom 22.12.2013

² <http://www.aero.de/news-19209/Berliner-Senat-haelt-an-Nachtfliegen-fest.html>

³ Landtag Brandenburg Drucks. 5/4348-B

⁴ Landtag Brandenburg Drucks. 5/4817 (ND)-B

Ein solcher „schlichter“ Landtagsbeschluss ist zwar von politischer Bedeutung aber rechtlich unverbindlich. Er kann der Planung und dem Bau einer dritten Start- und Landebahn durch fachplanerische Rechtsakte der Planfeststellungsbehörde nicht wirksam entgegengesetzt werden.

Er ist also unter keinen Umständen ein wirksames Hindernis für die Planung und den Bau einer dritten Start- und Landebahn in Schönefeld mit der Folge einer nochmals dramatischen Ausweitung der Belastungsgröße und der Zahl der Lärmbetroffenen.

Einfache Landtagsbeschlüsse sind politische Willenserklärungen, die – anders als Gesetzesbeschlüsse – nach der Wahl eines neuen Landtags wegen des Grundsatzes der Diskontinuität den neuen Landtag nicht mehr binden können.

Eine Erweiterung der Kapazität des Flughafens und den Bau einer dritten Start- und Landebahn ausschließen kann dagegen nur ein Rechtsakt der Raumordnung und Landesplanung⁵.

2. Die in die Kompetenz der Bundesländer fallende Landesplanung⁶ wird nach dem Landesplanungsvertrag zwischen Berlin und Brandenburg⁷ von beiden Ländern gemeinsamen betrieben. Stimmt das Land Berlin dem Begehren des Landes Brandenburg nicht zu, muss daher der Landesplanungsver-

⁵ So Rojahn: „Umweltschutz in der raumordnerischen Standortplanung von Infrastrukturvorhaben“, NVwZ 2011, S. 254 ff., 659 r.Sp., 360 l.Sp. (Rojahn war Richter am 4. Senat des BVerwG und war an dessen Urteil vom 16.03.2006 über den Planfeststellungsbeschluss für den Flughafen Berlin-Brandenburg beteiligt).

Sinngemäß so auch Jannasch: „Flughafenplanung, Fluglärm und Flugrouten“ in Festschrift für Hailbronner, S. 747 ff., 752, 2. Abs. (Jannasch war ebenfalls Richter am 4. Senat des BVerwG und an dessen Urteil vom 16.03.2006 beteiligt)

⁶ § 8 Raumordnungsgesetz

⁷ „Vertrag über die Aufgaben und Trägerschaft sowie Grundlagen und Verfahren der Gemeinsamen Landesplanung zwischen den Ländern Berlin-Brandenburg“ i.d.F.d. Bekanntmachung vom 10.02.2008, geändert durch 5. ÄndStV v. 16.02.2011

trag vom Land Brandenburg gekündigt werden. Das kann mit dem Angebot auf Abschluss eines neuen Landesplanungsvertrags unter Ausklammerung des Flughafens am Standort Schönefeld verbunden werden (Änderungskündigung).

Die Erfahrungen mit dem brandenburgischen Volksbegehren zum Nachtflugverbot und die diversen Äußerungen Berliner Verantwortungsträger beweisen, dass die Belastung der brandenburgischen Bevölkerung den Berliner Entscheidern vollkommen gleichgültig ist. Die brandenburgische Landesregierung gibt an, ihren erklärten Willen zur Ausweitung des Nachtflugverbots gegen den Berliner Widerstand nicht durchsetzen zu können. Deshalb muss bereits jetzt Vorsorge getroffen und die alleinige Handlungsfähigkeit des Landes Brandenburg sichergestellt werden.

3. Nachdem das Raumordnungsverfahren von 1994 (ROV 1994) für einen Flughafen mit einer Kapazität von 60 Mio. Passagieren pro Jahr (Pax/a) und vier Start- und Landebahnen mit der eindeutigen Befürwortung der Standorte Sperenberg und Jüterbog-Ost und der ebenso eindeutigen Ablehnung des Standorts Schönefeld-Süd abgeschlossen war, wurde die Planung eines Großflughafens für 60 Mio. Pax/a mit vier Start- und Landebahnen im sogenannten Konsensbeschluss vom 28.05.1996⁸ aufgegeben zu Gunsten eines Vorhabens mit zwei Start- und Landebahnen ohne Drehkreuz-Funktion und mit einer Kapazität von 30 Mio. Pax/a. Für dieses so begrenzte Vorhaben wurde Schönefeld als Standort zunächst in dem (später für unwirksam erklärten) Landesentwicklungsplan Standortsicherung Flughafen (LEP SF) vom 18.03.1999⁹ und später in dem Landesentwicklungsplan Flughafenstandortentwicklung (LEP FS) von

⁸ Gemeinsame Empfehlung des Bundesministers für Verkehr, Wissmann, des regierenden Bürgermeisters von Berlin, Dieppen, und des Ministerpräsidenten von Brandenburg, Stolpe, Abgeordnetenhaus von Berlin, Drucks. 13/624, S. 3 und Drucks. 11/694, S. 2

⁹ Verordnung über den Gemeinsamen Landesentwicklungsplan Standortsicherung Flughafen vom 18.03.1999, GVBl. Bbg II

2003¹⁰ und von 2006¹¹ raumordnerisch-landesplanerisch festgelegt. Diese raumordnerische Standortwahl für dieses Projekt wurde vom BVerwG in seinem Urteil vom 16.03.2006 ausdrücklich als verbindliche Aussage festgestellt¹². Die Beschränkung des Flughafens am Standort Schönefeld auf zwei Start- und Landebahnen und eine Kapazität für 30 Mio. Passagieren pro Jahr ist in den Begründung beider Fassungen des LEP FS ausdrücklich festgelegt und hervorgehoben worden^{13 14 15}.

4. Eine Erweiterung der Abfertigungskapazität des Flughafens Berlin Schönefeld um weitere 100.000 bis 150.000 Flugbewegungen pro Jahr und eine Erweiterung des Flughafens um eine dritte Start- und Landebahn würden zu einer unerträglichen Mehrbelastung der schon durch die heutige Dimension dieses Flughafens (künftig) stark bis unzumutbar belasteten Siedlungsräume und der dort lebenden Menschen führen.

Die Neu- und Mehrbelastung würde auch wegen der damit notwendigerweise verbundenen Änderungen der Flugrouten-Gestaltung zahlreiche neue Siedlungsräume und Gemeinden betreffen.

Die Entscheidung über das Ja oder Nein einer Ausweitung des Flugbetriebs am Standort Schönefeld über die bisher raumgeordnete und genehmigte Kapazität des Flughafens hinaus ist daher ureigenste Aufgabe der Raumordnung und Landesplanung des Landes Brandenburg. Sie ist auch Auf-

¹⁰ Verordnung über den Landesentwicklungsplan Flughafenstandortentwicklung vom 28.10.2003, GVBl. Bbg II S. 594

¹¹ Verordnung zur Änderung der Verordnung über den Landesentwicklungsplan Flughafenstandortentwicklung vom 30.05.2006, GVBl. Bbg II S. 154

¹² Urteil vom 16.03.2006 – 4 A 1075.04 – BVerwGE 125, 116; zustimmend Jannasch: „Neuere Entwicklungen in der Rechtsprechung des BVerwG zur Flughafenplanung, VBl BW 2013, S. 257 ff., S. 258 I.Sp. Rojahn a.a.O., S. 655, r.Sp. mit Fn 4

¹³ LEP FS vom 28.10.2003, GVBl. Bbg Teil II S. 594 ff., S. 603 r.Sp., S. 4 I.Sp.

¹⁴ LEP FS vom 30.05.2006, GVBl. Bbg Teil II S. 154, S. 161 r.Sp.

¹⁵ So auch schon: „Bericht über das Erarbeitungsverfahren zum Planentwurf Gemeinsamer Landesentwicklungsplan Standortsicherung Flughafen (LEP SF) Entwurf, Stand 07/08“ S. 6 unter 1.1.1, 3. Abs.

gabe der Raumordnung und Landesplanung des Landes Berlin, dessen südliche, südöstliche und südwestliche Stadtbezirke hierdurch verstärkt und neu betroffen würden. Mit der Folge einer großflächigen Verlärmung des südlichen Berliner Raums vom Wannsee bis zum Müggelsee, von Werder bis Strausberg sowie der Bereiche von Ludwigsfelde und Nunsdorf bis Bestensee.

5. Der Erlass der beantragten landesplanerischen Bestimmungen ist **jetzt** erforderlich. Er kann nicht aufgeschoben werden, bis etwa Fachplanungen nach dem Luftverkehrsgesetz zur Erweiterung der Kapazität und zum Bau einer dritten Start- und Landebahn vorbereitet oder gar eingeleitet werden, weil dann, wie die Erfahrungen zeigen, die Planungsabsichten in der Regel schon so verfestigt sind, dass eine gegenläufige Landesplanung und Raumordnung keine reale Chance mehr hat.

6. Da die Landesplanung und Raumordnung gemäß dem Landesplanungsvertrag der Länder Brandenburg und Berlin, solange dieser in Kraft ist, nur von beiden Ländern gemeinsam vorgenommen werden kann, muss für den Fall, dass das Land Berlin die raumordnerische und landesplanerische Unterbindung einer Kapazitätserweiterung und des Baus einer dritten Start- und Landebahn für den Flughafen BER nicht mitträgt, die Regierung des Landes Brandenburg verpflichtet werden, den Landesplanungsvertrag gemäß dessen Art. 24 Abs. 1 zu kündigen. Die Kündigung ist dann notwendig, weil der Landesplanungsvertrag für den Fall einer unüberwindlichen Meinungsverschiedenheit der Vertragspartner keine Regelung vorsieht und die beabsichtigte Regelung dann unterbleiben müsste.

Da sich die mögliche Meinungsverschiedenheit zwischen Brandenburg und Berlin nur auf die landesplanerische und raumordnerische Frage der Unterbindung eines weiteren Wachstums des Flughafens über den jetzt genehmigten Bestand hinaus bezieht, kann die Kündigung mit dem Angebot

verbunden werden, den Landesplanungsvertrag neu, aber unter Ausschluss der Regelung der landesplanerischen und raumordnerischen Bedingungen des Flughafens Berlin Brandenburg BER abzuschließen.