

BERLIN BRAUCHT TEGEL...

Liebe Berlinerinnen und Berliner,

am 24.09. stimmen Sie über ein Stück Berlin ab: die Offenhaltung des Flughafens Tegel auch nach der Eröffnung des BER. Wir bitten Sie, mit „**Ja**“ zu stimmen und den Senat zur Aufgabe der Schließungspläne aufzufordern.

Als wir im Sommer 2015 die Initiative gegründet haben, kam es uns darauf an, die erkennbaren **Kapazitätsengpässe am BER** und den drohenden **Verkehrskollaps** zu **verhindern**, wenn über 20 Mio. Passagiere jährlich die Stadt Richtung Schönefeld durchqueren müssen.

1996 beschloss der Senat, die damals nicht ausgelasteten Flughäfen zu schließen und ein weiteres Großbauprojekt zu starten: den **BER**, dessen traurige Geschichte wir alle kennen. Inzwischen sind wir mehr als 20 Jahre weiter. Der Tourismus boomt, die Flughäfen sind am Rande ihrer Möglichkeiten, der BER ist immer noch nicht fertig und verschlingt immer mehr Milliarden und **Berlin wächst**. Das Tor zu Berlin ist - noch - unser Flughafen TXL.

Wenn sich herausstellt, dass Sie eine falsche Entscheidung getroffen haben, berichtigen Sie diese. Besser spät als nie. Der **Senat** hingegen sieht zwar, dass die Prognose von 1996 fundamental falsch war, **hält** aber trotzdem **an der falschen Entscheidung fest** und steuert mit Volldampf ins Chaos. Jetzt müssen wir - die Berlinerinnen und Berliner - **eingreifen** und diesen falschen **Kurs korrigieren: Berlin braucht Tegel**.

Deshalb bitten wir Sie im Interesse unserer Stadt: **Stimmen Sie mit "JA". Stimmen Sie für die Zukunft unserer Stadt und damit für TXL!**

Sebastian Czaja MdA, Marcel Luthe MdA, Sylke Gandzior, Alexander Platonov,
Ramona Treder

...AUS VIELEN GUTEN GRÜNDEN:

1. Der BER wird zu klein

Bei der Planung des BER ging man von einer notwendigen jährlichen Kapazität von bis zu 25 Millionen Passagieren aus. Bereits 2016 wurden an den Berliner Flughäfen jedoch 32,9 Millionen Passagiere abgefertigt – Tendenz weiter steigend. Mit der Planung des Terminals war damals das Ziel verbunden, den BER zum Drehkreuz zu entwickeln. Jedoch kann und will keine Fluggesellschaft ein solches Drehkreuz in Berlin betreiben. 85% aller Fluggäste nutzen die Berliner Airports allein als Start- und Zielflughafen. Entsprechend der damaligen Strategie sind die Schalter, Sicherheitsschleusen und Gepäckbänder am BER unzureichend geplant. **Für 79 Millionen Euro** plant der Senat deshalb ein **provisorisches Terminal** für die Bundesregierung in Schönefeld, damit das Terminal des heutigen Flughafens Schönefeld, bei Fluglinien und Passagieren verhasst, vorerst weitergenutzt werden kann. Mit der Inbetriebnahme des BER würde dann von zwei völlig getrennten Abfertigungsgebäuden ohne Verkehrsanbindung operiert werden, um das Passagieraufkommen überhaupt abfertigen zu können. Mit **weiteren 100 Millionen Euro** soll ein zusätzliches Industriebau-Terminal für die sogenannten Billig-Airlines errichtet werden.

2. Tegel wird gebraucht

Mehrere Fluggesellschaften haben betont, dass Tegel für das geplante Wachstum als Verkehrsflughafen gebraucht wird und somit auch **neue Arbeitsplätze** entstehen können. So will der europäische Marktführer Ryanair nach der BER-Eröffnung nach Tegel umziehen und von dort Flüge **nach ganz Europa** für **alle Berliner** anbieten. Auch Norwegian Air Shuttle hat Interesse an Tegel geäußert, da man die Weiternutzung des alten DDR-Terminal in Schönefeld (alt) für unzumutbar hält.

Der Flughafen Tegel wird benötigt, um den absehbaren **Verkehrskollaps Richtung BER** zu vermeiden. Weder die Stadtautobahn noch der ÖPNV sind in der Lage, die Verlagerung des **gesamten Zubringerverkehrs** zu bewältigen. Mehrere Studien und der Bürgermeister der betroffenen Gemeinde Schönefeld warnen vor dem zu erwartenden Verkehrsinfarkt, sollte Tegel geschlossen werden. Eine Aktualisierung des bisherigen Verkehrs- und Mobilitätskonzepts ist nicht erfolgt. Für die bereits in den 70er Jahren geplante **U-Bahn-Verbindung** zum TXL wurden bereits 2/3 des Tunnels fertiggestellt, doch bislang dient das bestehende Röhrensystem allein der Feuerwehr für Übungen. Tegel wäre **der einzige Ausweichflughafen** im Großraum Berlin-Brandenburg. Wäre der BER gesperrt, z.B. bei Unwetter oder einer Flugzeugpanne auf der Landebahn, müssten ankommende Flugzeuge nach Leipzig, Dresden oder Hannover ausweichen. Das ist für eine Millionen-Metropole und die deutsche Hauptstadt fatal.

3. Tegel sichert Jobs und Einnahmen

Derzeit sind am Flughafen Tegel rund **14.000 Menschen beschäftigt**. Diese Arbeitsplätze wandern im Falle einer Schließung zum BER und damit nach Brandenburg ab, gleiches gilt für die Gewerbesteuerereinnahmen durch am Flughafen ansässige Betriebe. Bei einem verringerten Angebot würden trotzdem ca. 10.000 Arbeitsplätze am Flughafen Tegel erhalten bleiben und weiterhin Steuereinnahmen für Berlin erzielen. Tegel würde auch weiterhin Gewinne erwirtschaften, da ein erhebliches Flugangebot allein durch Ryanair und Norwegian angeboten würde.

Davon gehen auch **interne Berechnungen** der Flughafengesellschaft aus, während der Senat fälschlich anderes behauptet. Von diesem Aufkommen profitieren auch Gastronomie, Einzelhandel und Dienstleistungen. Demgegenüber **hofft** der Senat bloß, mit seinem Nachnutzungskonzept für Tegel in **unbestimmter Zukunft** Arbeitsplätze zu schaffen. **29 Millionen Euro** hat der Senat allerdings bereits jetzt allein für das Nachnutzungskonzept der Tegel Projekt GmbH **ausgegeben**. Die Erfahrungen mit Tempelhof haben deutlich gemacht, dass der Senat nicht in der Lage ist, ein Gelände dieser Größe sinnvoller als bisher zu nutzen. Auch gibt es in Berlin zahlreiche freie Flächen für den notwendigen Wohnungsbau, ohne dass hierfür zwingend die Fläche TXL gebraucht würde, um dort eine schwierige Mischnutzung aus Industrie, Gewerbe und Wohnen schaffen zu wollen. Der Senat **verschweigt** auch, dass die Fläche des Flughafens mit Giftstoffen verseucht ist, da die Fläche bis nach dem 2. Weltkrieg als Munitionsübungsplatz genutzt wurde. Als zukünftiger Alleineigentümer der Fläche trägt Berlin die Sanierungskosten, bevor dort neue Gewerbe- oder gar Wohngebäude errichtet werden könnten. Auf Anfrage teilte der Senat mit, dass er über die Höhe der **Entgiftungskosten** keine Kenntnis hat, da diese erst nach einer Schließung ermittelbar seien. Ein weiteres Millionengrab stünde bevor.

4. Die Offenhaltung von Tegel ist rechtlich möglich

Mit der Offenhaltung wird der Planfeststellungsbeschluss (PFB) für den BER nicht gefährdet. Die Schließung von Tegel wurde im PFB des BER nicht als Bedingung, sondern nur zur Begründung genannt. Regelungsinhalt der BER-Genehmigung ist nicht, dass Tegel schließen muss. Der PFB ist zudem nach rechtskräftiger Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts unanfechtbar. Die Anwohner am BER wären durch einen Weiterbetrieb Tegels auch nicht belastet, so dass dort keine Grundlage für eine neue Klagebefugnis gegen den PFB BER besteht. Zwar beruhte die damalige BER-Planung und deren Begründung auf der Schließung des Flughafen Tegel. Denn mit dem **damals geringer geschätzten Passagieraufkommen** von nur 17 Mio. Passagieren zum geplanten Eröffnungstermin im Jahr 2007 konnte ein neuer Großflughafen für 25 Mio. Passagiere **nur** damit gerechtfertigt werden, dass die beiden anderen Flughäfen (Tempelhof und Tegel) schließen. **Nur auf dieser Grundlage** kam das Bundesverwaltungsgericht 2006 zum Ergebnis, dass der Ausbau zum BER erfordere, dass Tegel schließt. Aber wie der Eröffnungstermin sind auch die der BER-Planung zugrundeliegenden Passagierprognosen heute völlig überholt. Der Weiterbetrieb von Tegel – neben dem zu kleinen BER – ist heute gerechtfertigt und notwendig.

Damit Tegel offenbleiben kann, muss die im **Landesentwicklungsplan** (LEP) niedergelegte Raumplanung **geändert** werden. **Allein dort** ist auf der Grundlage der alten Prognosen ein Single-Airport für die Region Berlin-Brandenburg festgeschrieben. Wird der Flughafen Tegel in den LEP aufgenommen, ist der Senat berechtigt und **verpflichtet**, seine dann nachträglich rechtswidrig gewordenen Verwaltungsmaßnahmen zur Schließung des Flughafens Tegel rückgängig zu machen. Diese Schließungsmaßnahmen (Widerruf der Betriebsgenehmigung und Entlassung des Geländes aus der Zweckbestimmung) sind **noch nicht wirksam**, weil ihre rechtlich verankerte Bedingung – die Eröffnung des BER – noch nicht eingetreten ist. Der Senat muss im Fall eines zu Gunsten der Offenhaltung von Tegel geänderten LEP den Widerruf der Betriebsgenehmigung für Tegel widerrufen. Dadurch lebt die alte Betriebsgenehmigung wieder auf. In gleicher Weise muss der Senat die Entlassung des Geländes aus der luftverkehrsrechtlichen Zweckbestimmung widerrufen.

5. Lärmschutz

Keine Frage: Das heutige, weit über der Kapazitätsgrenze liegende Flugaufkommen Tegels ist eine erhebliche Belastung für die Anwohner, die auch bislang keinen modernen Lärmschutz erhalten haben. Als Ergänzungsflughafen zum BER wird das Flugaufkommen **gegenüber heute deutlich sinken**, die nächste Generation Jets ca. 20% leiser werden, und die betroffenen Anwohner erhalten endlich den notwendigen **modernen Schallschutz**. Diese Kosten wird der Senat vermutlich ohnehin aufwenden müssen, da die Ausnahmegenehmigung vom Schallschutz für Tegel spätestens 2019 ausläuft und unwahrscheinlich ist, dass der BER bis dahin eröffnet. Ein Gutachten des öko-Institut aus dem Jahr 2006 hat hierfür Kosten von rund 108 Millionen Euro ermittelt. Angesichts der Verzögerungen beim BER, hat der Senat mit der Neuberechnung der Lärm-Schutzzonen und aufzubringenden Maximalleistungen bereits begonnen. Es wäre Wahnsinn, zunächst die Schallschutzausgaben zu tätigen und Tegel kurz danach zu schließen. Zudem bieten sich ergänzende Lärmschutz-Maßnahmen an. Beispielsweise könnte die Aufsetzschwelle für landende Flugzeuge auf der 3.023 Meter langen nördlichen Bahn in beiden Richtungen um 1.000 Meter nach innen versetzt werden. Für moderne Jets der Typen A320 oder B737 wäre eine Landebahn von 2.000 Metern völlig ausreichend. Zugleich würde der Anflug über bewohnte Gebiete dadurch merklich höher erfolgen, so dass die Lärmbeeinträchtigung erheblich abnimmt.