

Ein gemeinsamer Flughafen für Berlin!

Nein zur Offenhaltung von Tegel!

Die Offenhaltung Tegels schadet den Bürgerinnen und Bürgern in Steglitz-Zehlendorf.

Die Verzögerung der Fertigstellung des Flughafens BER ist kein Ruhmesblatt für unsere Stadt. Dennoch wird der BER in den nächsten Jahren eröffnen und als neuer leistungsfähiger Flughafen die Metropolregion Berlin mit der Welt verbinden. Mit der Öffnung des BER wird der Flughafen Tegel geschlossen werden. Für viele von uns Alteingesessenen schwingt dabei sicher auch Trauer mit, war Tegel doch immer „unser“ Tor zur Welt und für viele in der Vergangenheit eine willkommene Alternative zum damaligen Transit-Verkehr. Doch bei aller Wehmut: Die Schließung ist sinnvoll.

Die Verlagerung des kompletten Flugverkehrs hat für unseren Bezirk Vorteile:



Mehr Ruhe

Steglitz-Zehlendorf wird von Tegel deutlich mehr belastet als von Schönefeld. Unser Bezirk wird am Tag durchschnittlich von rund 65* startenden Flugzeugen überflogen – davon stammen über 55* Maschinen aus Tegel! Für den BER sind später durchschnittlich 38 Starts pro Tag** auf der Route über Steglitz-Zehlendorf vorgesehen, also etwa 40% weniger Flugbewegungen über unseren Köpfen. Bei einem Weiterbetrieb von Tegel würde die Anzahl der Flüge über unserem Bezirk hingegen steigen.

Während zur Zeit knapp 10% der Maschinen* auf einer Höhe unter 2.400 Metern (8.300 ft.) unseren Bezirk überqueren, sehen die späteren Flugrouten die Mindesthöhe von 2.400 Meter beim Einflug in den Bezirk vor.

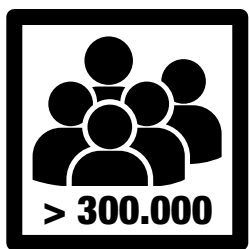


ÖPNV-Anbindung

Der Flughafen BER wird mit Fernzügen, Regionalexpress, S-Bahn und Expressbus angebunden sein. Das ist eine deutlich zuverlässigere Anbindung als die von Tegel – hier fahren nur Busse und stehen regelmäßig im Stau. Der Südwesten wird über die S45 (via Bundesplatz, Schöneberg oder Südkreuz) und den RE9 (via Südkreuz) angebunden. Der X11 wird bis zum neuen Flughafen umgelenkt. Und von der U7 wird es eine Express-Bus-Verbindung geben.

Für uns im Südwesten ist der Flughafen BER auch mit dem Auto gut zu erreichen. Je nach Wohnort im Bezirk dauert die Fahrt nur 5-10 Minuten länger als nach Tegel (und dabei sind die Staus auf dem Stadtring noch nicht mit eingerechnet).

Für Berlin bedeutet die Schließung von Tegel:



Menschen entlasten

Der neue Flughafen wird außerhalb der Stadt gebaut, da dort weniger Menschen wohnen. Mit der Tegel-Schließung werden über 300.000 Menschen entlastet. Das haben wir ihnen versprochen.



Weniger Kosten

Beim Doppelbetrieb fallen doppelte Betriebskosten an. Die Kostenschätzung für die Sanierung Tegels und die Umsetzung der neuen Lärmschutzvorschriften reichen von mehreren Hundert Millionen bis zu mehreren Milliarden Euro.



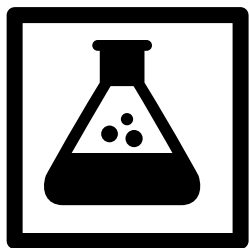
Wohnraum schaffen

Wir haben mit Tegel große Pläne: 9.000 Wohnungen sollen dort entstehen. Außerdem sechs Kitas, eine Grundschule und ein Jugendzentrum. Für die Freizeit entsteht ein über 250 ha großer Park.



Mehr Sicherheit

Tegel wurde mit Sonderrechten der Alliierten errichtet. Heute würde niemand mitten in der Stadt einen Flughafen genehmigen – die Gefahr eines Unfalls bei Start oder Landung ist viel zu groß.



Mehr Wissenschaft

Die Beuth Hochschule für Technik wird im Flughafengebäude („Oktagon“) den benötigten neuen Standort eröffnen. Berlin kann damit seine Position in Wissenschaft und Forschung weiter ausbauen.



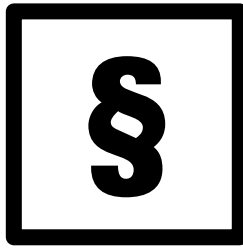
Neue Arbeitsplätze

Tegel wird zum High-Tech-Standort für Urbane Technologien ausgebaut: In der „The Urban Tech Republic“ wird Platz für 800 Firmen und Start-Ups mit bis zu 20.000 Arbeitsplätzen geschaffen.



Rechtssicherheit

Grundlage für die Genehmigung des BER war die Schließung von Tegel, wodurch mehr Menschen entlastet als belastet werden. Daran zu rütteln, führt zu neuen jahrelangen Gerichtsprozessen.



Vertragstreue

Die Schließung von Tegel ist Teil der BER-Vereinbarung zwischen Berlin, Brandenburg und dem Bund. Sowohl die Bundesregierung als auch das Land Brandenburg sehen keinen Änderungsbedarf.

Stimmen Sie am 24.9. mit „NEIN“ und geben

Sie damit Tegel eine neue Zukunft!

Wussten Sie schon?

Den **Standort Schönefeld** hat 1996 die CDU für Berlin durchgesetzt. Gemeinsam mit der CDU-Bundesregierung wurde beschlossen, den neuen Flughafen direkt neben dem Flughafen Schönefeld zu bauen. Auch die Grünen haben damals Schönefeld favorisiert. Die SPD bevorzugte den ehemaligen Militärflughafen Sperenberg als Standort – weiter weg von der Stadt und somit ohne Lärmschutzprobleme.

Die **Kapazität für beide Landebahnen des BER** beträgt mindestens 50 Millionen Fluggäste pro Jahr. Das Nadelöhr bildet die Abfertigung auf dem Boden, deswegen wird bereits ein neues Terminal für Low-Cost-Fluggesellschaften gebaut, um die Kapazität von jährlich 45 Millionen Passagieren sicherzustellen. 2016 betrug die Zahl der Fluggäste von Tegel und Schönefeld zusammen 33 Millionen – da bietet der BER noch viel Reserve!

Das Argument, „**alle Metropolen**“ hätten **mehrere Flughäfen** ist falsch. Berlin hat als Metropolregion nicht annähernd so hohe Einwohnerzahlen wie Paris, London oder New York. Unser Vergleichsmaßstab ist Madrid oder Barcelona, unsere direkte Konkurrenz ist München – und diese Städte haben aus guten Gründen nur einen Verkehrsflughafen, um auch Umsteigeverkehre anzuziehen.

Der Flughafen Tegel wurde mit **alliierten Sonderrechten** errichtet. 2019 läuft die Übergangszeit aus, so dass ein Weiterbetrieb von Tegel nur mit hohen Kosten für die notwendigen Anpassungen (u.a. Lärmschutz) möglich wäre. Je schneller Tegel schließt, desto weniger Kosten fallen für das Land an.

Die **Berliner Feuerwehr- und Rettungsakademie** wartet auch auf die Schließung des Flughafen Tegel: Sie übernimmt Hangars, um dort wetterunabhängig ihre lebensrettenden Aufgaben trainieren zu können.

Mit dem Volksentscheid entscheiden Sie nicht über die Offenhaltung des Flughafen Tegel!

Wenn der Entscheid erfolgreich ist, wird der Senat lediglich aufgefordert, alle Maßnahmen für einen Weiterbetrieb zu ergreifen. Das Land Brandenburg und die Bundesregierung haben gerade bekräftigt, dass sie einem Weiterbetrieb nicht zustimmen werden. Außerdem kämen auf das Land Berlin Ausgaben für Sanierung und Schallschutz in Höhe von mehreren Hundert Millionen oder gar Milliarden Euro zu. Ein Weiterbetrieb ist weder sinnvoll noch irgendwie möglich. **Stimmen Sie bitte daher am 24. September mit „Nein“.**

Bereits 2011 hat die **Tegel Projekt GmbH** im Auftrag des Senats die Nachnutzung des Flughafen Tegel in die Hand genommen. Das Ergebnis kann sich sehen lassen: Ein High-Tech-Standort für 20.000 Arbeitsplätze und ein Stadtquartier der Zukunft mit bis zu 9.000 Wohnungen.

Informieren Sie sich selbst:

- www.tegelprojekt.de
- www.berlintxl.de
- www.schumacher-quartier.de

Die **CDU** hat erst **rechtzeitig zum Wahlkampf** ihre Liebe zu Tegel wieder entdeckt. In den letzten Jahren hatte sie im Senat die Chance, entsprechende Debatten anzustoßen. Aber erst nach dem Ausscheiden aus dem Senat und im Vorfeld der Bundestagswahl hat die CDU Berlin mithilfe eines Mitgliedsentscheids ihre Position um 180° gedreht. Ist klar, ist ja Wahlkampf.

Der **Flughafen München** wurde bewusst weit vor der Stadt gebaut, nachdem bei einem Absturz in der Innenstadt 52 Menschen ums Leben gekommen waren. Der alte Flughafen Riem wurde am Vortag der Inbetriebnahme des neuen Flughafens MUC geschlossen. Die Planungs- und Bauzeit betrug übrigens 23 Jahre (1969-1992).

CDU-Direktkandidat Thomas Heilmann spricht sich übrigens nur für einen vorübergehenden Weiterbetrieb Tegels aus, um eventuell auftretende Kapazitätsengpässe aufzufangen. Der BER-Vertrag sieht aber sowieso einen möglichen Parallelbetrieb von bis zu 6 Monaten vor. Von einem „unbefristeten Fortbetrieb“, wie es im Volkebegehren formuliert ist, möchte selbst Heilmann nichts wissen. (Tagesspiegel, 24.06.2017)

In Steglitz-Zehlendorf hat sich nun auch die **AfD-Fraktion** für die Offenhaltung von Tegel ausgesprochen. Mit einem eigenen Antrag an das Bezirksparlament (BVV) fordert sie den Einsatz des Bezirksamtes für eine Offenhaltung. CDU und FDP machen mit der AfD gemeinsame Sache und haben den Antrag gegen die Stimmen von SPD, Grüne und Linke beschlossen (Drucksache 0232/V).

Nach Ansicht des CDU-Fraktionsvorsitzenden Florian Graf soll **Tegel nach der Offenhaltung nicht mehr als Verkehrsflughafen** dienen. Lediglich Privatjets und Regierungsflüge sollen von Tegel nach der Offenhaltung starten und landen, um somit den neuen Flughafen BER zu entlasten. Der „Otto-Normalbürger“ könnte also auch nicht mehr von Tegel aus fliegen. (BZ, 12.12.2016)

* Durchschnittszahlen vom 02.-15.7.2017 gem. DFS Stanly: 76 Überflüge am Tag. Bereinigt nach Windrichtung im Jahresmittel: 65 Überflüge am Tag.

** Quelle: „Erläuterungen zu den gesetzlichen Grundlagen und Eingangsdaten“, Ministerium für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz des Landes Brandenburg, 12.06.2013. Zahlen aus Tabelle 7 für die Flüge auf der „Wannsee-Route“ (DEXUG 1A, GERGA 1A, TUVAK 1A). Grundlage sind die prognostizierten Flugbewegungen für 2023 (319.000***) und Westwind in 2/3 der Zeit. Umrechnung auf den Tagesschnitt gemäß der Voraussetzung, dass die sechs verkehrsreichsten Monate ca. 54% der Jahresflugbewegungen ausmachen. Prognostizierte Anzahl der Überflüge über Steglitz-Zehlendorf: bei Westwind: 57; bei Ostwind: 0; im Durchschnitt: 38.

*** Zum Vergleich: 2016 gab es 282.062 Flugbewegungen.