

Stellungnahme zum Antrag der FDP Bundestagsfraktion „Tegel offen halten – Für Berlin und Deutschland“ Drucksache 19/13101

Mit dem Entschließungs-Antrag 19/13101 will die FDP erreichen, dass der Flughafen Berlin Tegel (TXL) parallel zum BER wegen angeblichem Kapazitätsmangel weiter betrieben werden soll. Um das zu erreichen fordert sie die Bundesregierung auf, den Konsensbeschluss von 1996 (Single-Airport BER) der Gesellschafter der FBB einseitig aufzukündigen.

Wir appellieren an die Fraktionen im Bundestag, diesen Antrag abzulehnen.

Aus Sicht der Bürgerinitiativen ist die Tegel-Frage keine rein rechtliche, sondern hat insbesondere eine politische Relevanz. Nicht alles, was rechtlich möglich wäre, ist auch zweckmäßig. Nicht zuletzt geht es um die Verlässlichkeit und Glaubwürdigkeit von Politik. Mit dem Konsensbeschluss 1996 verbunden war das Versprechen, die 300.000 durch den Flughafen Berlin Tegel (TXL) vom Fluglärm, giftigen Kerosinabgasen und Sicherheitsrisiken betroffenen Bürger davon zu befreien.

- Was die Aufkündbarkeit des Konsensbeschlusses betrifft, so hat die Bundesregierung auf zwei Kleine Anfragen der Fraktion Bündnis90/Die Grünen vom 01.09.2017 **Drucksache 18/13474** sowie vom 17.05.2018 **Drucksache 19/2203** gleichlautend geantwortet: „**Die Bundesregierung steht zum Konsensbeschluss von 1996. Die (FBB) Gesellschafter Brandenburg, Berlin und der Bund sind sich einig, dass sie diesen Konsensbeschluss von 1996 gemeinsam getroffen haben und auch nur gemeinsam ändern können.**“

Wir gehen davon aus, dass diese Aussage weiterhin Gültigkeit hat, schließlich haben sich die Randbedingungen seit der letzten Stellungnahme nicht verschlechtert, sondern verbessert. Wie sonst soll sich Verlässlichkeit und Glaubwürdigkeit von Politik manifestieren?

Auch wenn sich die Gutachten in einigen Passagen unterscheiden, so besteht letztlich Übereinstimmung darin, dass die notwendigen Entscheidungen immer nur im Konsens aller Gesellschafter sowie auf der Landesebene getroffen werden müssen. Ein solcher Konsens ist aber nicht gegeben.

- Die „Tegel-Befürworter“ stilisieren das vermeintliche Kapazitätsproblem am BER gerne zur Kernfrage, weil es keine wirklich sachliche Begründung ihrer Anträge zur Offenhaltung des Flughafens TXL gibt. Mangels echter Sachargumente wurde ja auch die Kampagne zum Volksbegehren in Berlin stark emotionalisiert. Das die Anrainer sich angeblich nicht vom Tegel-Lärm belästigt fühlen ist rein subjektives Empfinden, da die gesundheitlichen Probleme gar nicht damit in Zusammenhang gebracht werden. In vielen Fällen ist diese Aussage auch ganz anders motiviert, wie wir an unseren Infoständen feststellen konnten.

Mit Verweis auf das „Double-Roof-Konzept“ und den Masterplan 2040 stellt sich aus unserer Sicht das Kapazitätsproblem am BER langfristig nicht, auch wenn die Umsetzung des Masterplans durch Beschluss des OVerwG BB verzögert würde. **Der Gutachter Dr. Paetow sagt dazu: Ohne Nachweis eines nachhaltigen Kapazitätsengpasses am BER ist jeder Beschluss zur dauerhaften Offenhaltung von TXL rechtswidrig.** Darauf würden wir uns berufen, wenn es notwendig sein sollte. Der angebliche Bedarf ist mit den Planzahlen der Billigfluggesellschaften identisch, was sich aus deren Businessplänen ablesen lässt. Es gilt das Marketing-Prinzip: Angebot schafft Nachfrage.



Das trifft aber auch umgekehrt zu, wie man aus dem täglichen Verkehrschaos ableiten kann: Die fehlenden ÖPNV/Fernverkehrs-Angebote schaffen Individualverkehr.

Die eigentliche nachhaltige Lösung des vermeintlichen Kapazitätsproblems liegt in der Hand der Politiker. Auch dazu besteht zwischen allen Gutachten Einigkeit. Das TXL- und das Flugverkehrsproblem insgesamt ist letztendlich ein politisches. Hier ist politischer Gestaltungswille gefordert unter Berücksichtigung aller Aspekte, ökologisch wie ökonomisch. Als erstes Stichwort sei der innerdeutsche Flugverkehr mit 30% Anteil aufgelistet (gemäß ADV Statistik).

- Zum drohenden Verkehrschaos am BER als „Argument“ für die Offenhaltung von TXL stellen wir mehr als verwundert fest, dass die Antragsteller allen Ernstes einen innerstädtischen Flughafen, mit all seinen negativen Auswirkungen offen halten wollen als Lenkungsmaßnahme für die Verkehrsprobleme in Berlin. Das „Gutachten“ der IHK Cottbus gibt klare Handlungsanweisungen dazu, wie man solche Probleme eigentlich beseitigt.
- Wir können überhaupt nicht nachvollziehen, warum die Schliessung des TXL sich negativ auf das Touristen-Aufkommen in Berlin auswirken soll. Der TXL hat bei den Touristen ein äußerst negatives Image und genießt als „Willkommens-Portal“ einen sehr fragwürdigen Ruf (siehe „List of 100 worst Airports of the World“). Die Touristen haben ganz andere Motive nach Berlin zu kommen und werden sich nicht dadurch aufhalten lassen, dass sie am BER landen müssen.
- Tegel als Airport der kurzen Wege kann/muss eher so interpretiert werden: Am TXL sind die Wege zur nächsten Warteschlange (mit bis zu 2 h Aufenthalt) tatsächlich kurz. Aber Sie wissen sicherlich von Ihrem Navigationsgerät, dass die kürzesten nicht immer die schnellsten Wege sind.
- Rund um den TXL werden bei seinem Weiterbetrieb kaum neue Arbeitsplätze entstehen. Es würden ausschließlich die typischen Dienstleistungsbereiche, mit den meistens schlecht oder unterbezahlten Jobs erhalten bleiben. Die Entwicklung der Beschäftigung im Tourismusbereich wird durch die Schließung des TXL nicht beeinflusst. Durch den Weiterbetrieb würde jedoch die Entstehung mehrerer 10.000 moderner und innovativer Arbeitsplätze, auch im Produktionsbereich, verhindert (Urban-Tech-Republic). Eine Verringerung der wirtschaftlichen Abhängigkeit Berlins vom krisensensiblen Tourismus wird dadurch eher nicht erreicht. Der Beschluss für den Ausbau der Siemensstadt ist mit Sicherheit insbesondere im Hinblick auf die Schließung des TXL gefallen.
- Im Infrastruktursektor kann davon ausgegangen werden, dass in erster Linie das tägliche Verkehrschaos um den TXL erhalten bleiben würde (man höre die stündlichen Horrormeldungen im Radio). Der Bau von 10.000 Wohnungen im unmittelbaren Umfeld und 30.000 Wohnungen in der weiteren Umgebung des TXL wird verhindert bzw. weiter blockiert. Im TXL Kiez wird sich die Wohnqualität noch weiter verschlechtern.
- Der Vergleich mit den genannten Städten, als „Nachweis“ der Notwendigkeit für den Weiterbetrieb des Flughafens TXL als Entlastungs- oder Ausweichflughafen ist unsinnig. Der Einzugsbereich für TXL ist um ein Mehrfaches geringer als der von New York, London (25 Mio.), Paris (18 Mio.) oder anderen Städten. Gemäß ADV generiert das derzeitige Flughafensystem in Berlin sein Passagieraufkommen zu einem großen Teil aus Berlin. Dies war ja schließlich auch eine Begründung für die Standortentscheidung Schönefeld. Laut ICAO Reglement sind Leipzig und Hannover als Ausweichflughäfen zugelassen. Ein meteorologisch begründetes Ausweichen



ist immer rechtzeitig bekannt und für das technisch begründete Ausweichen verfügt der BER über zwei unabhängige Rollbahnen.

- Der Weiterbetrieb des TXL würde dem BER jede wirtschaftliche Basis entziehen, weil die Fluggesellschaften den TXL bis an seine Kapazitätsgrenzen weiter nutzen und damit 23 Mio. PAX vom BER fernhalten würden. Gemäß einer Stellungnahme der Berliner SenUVK auf eine entsprechende Anfrage der BI hat die oberste Luftfahrtbehörde keine Möglichkeiten, dies zu verhindern.
- Die geforderten Finanzmittel für die Sanierung des TXL sind reine Verschwendung von Steuergeldern. Sie sollten besser für die wirtschaftliche Umstrukturierung genutzt werden.

Als Randbemerkung sei erlaubt: Wenn die Westberliner es wirklich so gemeint haben, dann wollen sie vom BER als „sibirischen“ Flughafen gar nicht fliegen. Worüber reden wir hier eigentlich?

Da sachlich nicht begründbar und deshalb nur aus Image-, Prestige oder Bequemlichkeitsgründen einen zweiten Flughafen innerhalb der Stadtgrenzen mit mehr als 300.000 von Lärm und Gesundheitsschäden betroffenen Bürgern weiter zu betreiben, ist mehr als nur vermessen.

Mit freundlichem Gruß

Klaus Dietrich Janik Feuerhahn
Sprecher im Bündnis „Tegel schliessen – Zukunft öffnen“