



Die Landesabstimmungsleiterin
Berlin

**Amtliche Information
zum Volksentscheid**

über den Weiterbetrieb des Flughafens
Berlin-Tegel „Otto-Lilienthal“ (TXL)

am 24. September 2017

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Hinweise der Landesabstimmungsleiterin **3**

Abstimmungsfrage auf dem Stimmzettel **4**

Hinweis zum Ergebnis des Volksentscheids **4**

Beschlussentwurf der Trägerin des Volksbegehrens
(„Berlin braucht Tegel“) **5**

Wortlaut **5**

Kostenschätzung der Trägerin **5**

Amtliche Kostenschätzung **5**

Argumente der Trägerin des Volksbegehrens **6, 8, 10, 12, 14, 16**

Argumente des Abgeordnetenhauses von Berlin **7, 9, 11**

Argumente des Senats von Berlin **13, 15, 17**

Hinweise der Landesabstimmungsleiterin
zu den Argumentationen **18**

Allgemeine Hinweise der Landesabstimmungsleiterin

In dieser Informationsbroschüre sind der Text des Stimmzettels, der Wortlaut des Beschlussentwurfs, über den abgestimmt wird, die Argumente der Trägerin des Volksbegehrens („Berlin braucht Tegel“) sowie die Argumente des Abgeordnetenhauses von Berlin und des Senats von Berlin abgedruckt.

Der Volksentscheid findet am Sonntag, dem 24. September 2017, statt. Ihm liegt das zustande gekommene Volksbegehren über den Weiterbetrieb des Flughafens Berlin-Tegel „Otto-Lilienthal“ (TXL) zugrunde.

Das Abgeordnetenhaus von Berlin hat den im Volksbegehren vorgelegten Beschlussentwurf in seiner Sitzung vom 22. Juni 2017 nicht angenommen. Deshalb muss nach Artikel 62 Absatz 4 der Verfassung von Berlin über diesen Beschlussentwurf ein Volksentscheid herbeigeführt werden.

Abstimmungsfrage auf dem Stimmzettel:

Abstimmungsfrage

Abgestimmt wird über den folgenden Beschlussentwurf der Trägerin des Volksbegehrens:

„Der Flughafen Berlin-Tegel „Otto-Lilienthal“ ergänzt und entlastet den geplanten Flughafen Berlin Brandenburg „Willy Brandt“ (BER). Der Berliner Senat wird aufgefordert, sofort die Schließungsabsichten aufzugeben und alle Maßnahmen einzuleiten, die erforderlich sind, um den unbefristeten Fortbetrieb des Flughafens Tegel als Verkehrsflughafen zu sichern!“

Stimmen Sie diesem Beschlussentwurf zu? Ja/ Nein

Hinweis zum Ergebnis des Volksentscheids

Der Beschlussentwurf ist durch Volksentscheid angenommen, wenn die Mehrheit der Teilnehmerinnen und Teilnehmer und zugleich mindestens ein Viertel der zum Abgeordnetenhaus von Berlin Wahlberechtigten zustimmt.

Weitere Informationen zum Ablauf des Volksentscheids sind im Internet veröffentlicht unter:
www.wahlen-berlin.de

Beschlussentwurf der Trägerin des Volksbegehrens („Berlin braucht Tegel“):

Wortlaut

„Der Flughafen Berlin-Tegel „Otto-Lilienthal“ ergänzt und entlastet den geplanten Flughafen Berlin Brandenburg „Willy Brandt“ (BER). Der Berliner Senat wird aufgefordert, sofort die Schließungsabsichten aufzugeben und alle Maßnahmen einzuleiten, die erforderlich sind, um den unbefristeten Fortbetrieb des Flughafens Tegel als Verkehrsflughafen zu sichern!“

Kostenschätzung der Trägerin

Der Flughafen Tegel hat in den letzten Jahren kontinuierlich erheblichen Gewinn erwirtschaftet, zuletzt 88 Millionen Euro im Jahr 2014 und ist für sich betrachtet also nachweislich profitabel. Soweit die Senatsverwaltung in ihrer amtlichen Kostenschätzung einzelne Kosten anführt, sind diese im Vergleich dazu gering.

Amtliche Kostenschätzung

Es fallen mindestens jährlich Personalkosten der Obersten Luftfahrtbehörde in Höhe von 442.000 Euro an. Ferner jährlich mindestens 7,8 Mio. Euro für Generalinstandsetzung / Instandhaltung des Flughafens und ca. 60.000 Euro für Berechnung und Festsetzung eines Lärmschutzbereiches. Darüber hinaus nicht bezifferbare Kosten für den Fall des Erfordernisses passiver Lärmschutzmaßnahmen sowie, falls der Flughafen Berlin-Tegel nicht kostendeckend betrieben werden kann, Betriebskosten. Nicht auszuschließen sind weitere Kosten in Größenordnung mehrstelliger Millionenbeträge in Folge geltend gemachter Schadensersatzansprüche, Änderung der Gesetzeslage etc.

Argumente der Trägerin des Volksbegehrens

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**.

Argumente des Abgeordnetenhauses von Berlin

Der Flughafen Tegel hat dem eingemauerten West-Berlin als Tor zur Welt gedient. Der innerstädtische Standort wurde damals gewählt, weil die Stadt Berlin geteilt war und es für West-Berlin keinen Standort außerhalb der Stadtgrenzen gab.

Mit Ihrem „Nein“ stellen Sie sicher, dass mehr als ein Vierteljahrhundert nach dem Mauerfall die wiedervereinte Stadt Berlin endlich einen Flughafen für die gesamte Stadt – Ost und West – bekommt.

Stimmen Sie mit NEIN, weil ...

- Lärm krank macht und 300.000 Menschen unter dem Fluglärm von Tegel leiden.
- zwei Flughäfen zu teuer sind. Durch den Weiterbetrieb von Tegel würden den Berliner/-innen weitere Kosten in Milliardenhöhe aufgebürdet.
- am neuen Flughafen BER genügend Kapazitäten zur Verfügung stehen werden – andere Behauptungen sind schlicht falsch.
- Berlin nicht allein über die Offenhaltung von Tegel entscheiden kann und der Fortbetrieb des Flughafens Tegel mit unvermeidbaren rechtlichen Risiken verbunden ist.

Stimmen Sie mit NEIN, denn ...

- alle Berliner/-innen profitieren vom Ende des Flugbetriebs in Tegel. Das bringt der Stadt mehr Lebensqualität, weniger Lärm und sauberere Luft. Auf dem Flughafengelände entstehen zukunftsfähige Arbeitsplätze, bezahlbare Wohnungen, gute Bildungs- und Forschungseinrichtungen und Erholungsflächen.

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.

300.000 Menschen von Lärm entlasten

Innerstädtische Flughäfen wie Tegel sind heute in Deutschland nicht mehr genehmigungsfähig. Warum? Weil sie mit hohen gesundheitlichen Risiken durch Lärm und Schadstoffe verbunden sind. Auch ein Katastrophenfall und Flugzeugabsturz ist nicht auszuschließen.

Mit Ende des Flugbetriebs werden über 300.000 Menschen vom Lärm entlastet. Das haben sämtliche Regierungen in den letzten 20 Jahren den Anwohner/innen immer wieder versprochen. Sie haben ein Recht darauf, dass die Politik Wort hält!

Sinnlose Milliarden-Ausgaben verhindern

Das Flughafengebäude, Technik und Startbahnen müssten saniert werden. Die Kosten: mindestens eine Milliarde Euro.

Aufgrund gesetzlicher Regelungen müsste der Lärmschutz ausgeweitet werden. Die Kosten: mindestens 400 Millionen Euro, wahrscheinlich viel mehr. Trotzdem würden sehr viele Lärmgeplagte ungeschützt bleiben.

Der parallele Betrieb zweier Flughäfen ist unwirtschaftlich. Die Flughafengesellschaft müsste weiterhin für zwei Flughäfen doppelt bezahlen: für Fluglotsen, Sicherheitsanlagen, Feuerwehr, Zoll, Abfertigungspersonal und so weiter.

Der Flughafen Tegel wäre ein Verlustgeschäft. Am Ende müssten die Berliner*innen wieder die Rechnung bezahlen – ob sie den Flughafen nutzen oder nicht.

Der BER ist nicht zu klein

Die Behauptung, dass die Kapazitäten am BER nach Fertigstellung zu gering seien, ist falsch. Der Flughafen London Heathrow fertigt pro Jahr mit nur zwei Start- und Landebahnen etwa 70 Millionen Passagiere ab. Richtig ist, dass wir am Flughafen BER den rasant steigenden Passagierzahlen Rechnung tragen müssen. Deshalb werden die Kapazitäten in Schönefeld (alt) weiter genutzt und ein neues Terminal am Flughafen BER errichtet. Die Planung für weitere Abfertigungskapazitäten ist bereits angelaufen, um auch für künftiges Wachstum gerüstet zu sein.

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 Gewerbesteuererinnahmen 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

Ewigen Streit vor Gericht vermeiden

Wenn der BER eröffnet, wird Tegel geschlossen – nur unter dieser Voraussetzung ist der Neubau des Flughafens BER in Schönefeld genehmigt worden. Durch den Widerruf der Betriebsgenehmigung 2004 und die Aufhebung der Planfeststellung 2006 ist der Flugbetrieb in Tegel nur noch bis zur Inbetriebnahme des BER genehmigt. Ein Weiterbetrieb würde ein neues, jahrelanges Genehmigungsverfahren voraussetzen. Sowohl eine Offenhaltung von Tegel als auch die Genehmigung für den BER wäre dann juristisch angreifbar. Die Folge wäre jahrelanger Streit vor Gericht. Außerdem kann Berlin hier gar nicht allein entscheiden. Gemeinsam mit Brandenburg hat man sich vor vielen Jahren auf Schönefeld als den einzigen Flughafen in der Region verbindlich festgelegt. Die Brandenburger Regierung hat ausgeschlossen, dass sie der Offenhaltung von Tegel zustimmt. Damit ist ein Weiterbetrieb rechtlich unmöglich.

Tegel ohne Flugbetrieb – Zukunftschance für Berlin

Mit Ihrem NEIN zum unbefristeten Fortbetrieb des Flughafens Tegel realisieren Sie die Zukunftschancen des Flughafenareals in Tegel:

- Auf dem Flugfeld entsteht ein riesiger Park – fast so groß wie das Tempelhofer Feld – mit viel Grün und Platz zum Erholen, frei zugänglich für alle.
- 9.000 neue Wohnungen werden hier gebaut. Die Hälfte davon sind landeseigene Wohnungen, mit günstigen Mieten, bevorzugt für Menschen, die woanders keine Wohnung finden. Dazu kommen sechs Kitas, eine neue Grundschule und ein Jugendfreizeitzentrum.
- Die Beuth Hochschule für Technik bekommt einen neuen Campus für tausende Studierende, der Forschungs- und Wissenschaftsstandort wird gestärkt. Konkrete Pläne gibt es bereits, die Finanzierung ist gesichert.
- 20.000 neue Arbeitsplätze werden im Bereich der Zukunftstechnologie und durch die Ansiedlung kreativer Start-Ups geschaffen.

Deshalb: Stimmen Sie mit NEIN!

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

Argumente des Senats von Berlin

Den Flugbetrieb in Tegel beenden und den Raum sinnvoll nutzen – das ist die richtige Entscheidung für die Zukunft Berlins.

Die Standortentscheidung für den BER und die damit verbundene Schließung der beiden Flughäfen Tempelhof und Tegel wurde lange und sorgfältig abgewogen. Sie wurde mit deutlichen parlamentarischen Mehrheiten entschieden und höchstrichterlich bestätigt. Die Entscheidung steht.

Stimmen Sie mit NEIN, denn nur mit der Schließung des Flughafens Tegel verringert sich die Lärm- und Schadstoffbelastung für hunderttausende Menschen.

Seit Jahren hoffen viele Berlinerinnen und Berliner auf eine Schließung des Flughafens Tegel und ein Ende des Fluglärms. Eine Auswertung der Lärmkarten durch das Umweltbundesamt zeigt, dass nirgendwo in Deutschland mehr Menschen von Fluglärm betroffen sind, als im Umfeld des Flughafens Tegel. Über 20.000 Menschen sind sogar einem durchschnittlichen Lärmpegel von über 65 Dezibel ausgesetzt – sie müssen Lärm ertragen, der sonst nur in Industriegebieten zulässig ist.

Anstelle der zwei Flughäfen Tegel und Schönefeld wird es künftig nur noch einen Flughafen BER geben. Damit werden in der Region Berlin-Brandenburg rund 300.000 Menschen von Fluglärm entlastet.

Stimmen Sie mit NEIN, denn das Risiko besteht, dass Berlin in Zukunft gänzlich ohne modernen Flughafen dasteht.

Nur verbunden mit der künftigen Schließung Tegels war es juristisch möglich, eine Genehmigung für einen stadtnahen Flughafen in Schönefeld zu bekommen.

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 Ergänzungsflyghafen 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

Auch wenn es anders behauptet wird: Tegel kann nicht einfach weiterbetrieben werden wie bisher. Eine Offenhaltung von Tegel würde zudem auch zu Klagen von Betroffenen sowohl am Flughafen BER als auch in Tegel führen – mit den damit verbundenen möglichen zeitlichen Verzögerungen und Mehrkosten.

Stimmen Sie mit NEIN, denn neue Milliardenkosten drohen.

Ein dauerhafter Weiterbetrieb von Tegel wäre mit erheblichen zusätzlichen Kosten verbunden:

Rund 400 Millionen Euro für den Schallschutz

- Legt man die Bevölkerungsdaten aus 2015 und die Prognosen zum Lärmschutz zugrunde, muss man ab 2019 für den Schallschutz rund um den Flughafen Tegel mit Kosten von rund 400 Millionen Euro rechnen.

Rund 1.000 Millionen Euro für eine vollständige Sanierung

- Für den Fall, dass der Flughafen Tegel über einen längeren Zeitraum weiterbetrieben werden soll, liegt die Kostenschätzung für die Sanierung und den Ersatz technischer Flughafeninfrastruktur bei etwa 1.000 Millionen Euro.

Rund 100 Millionen Euro jährlich für einen unwirtschaftlichen Flughafenbetrieb

- Doppelte Strukturen an zwei Flughäfen führen zu erheblichen Mehrkosten. Bei einer Offenhaltung von Tegel mit rund 50 Prozent des heutigen Passagieraufkommens, d.h. ca. 10 Millionen Passagiere pro Jahr, werden die jährlichen Mehrbelastungen auf rund 100 Millionen Euro geschätzt. Diesen Ausgaben stünden aber keine Mehrerlöse gegenüber, da die Passagierzahlen sich nicht erhöhen, sondern sich lediglich auf zwei Flughäfen verteilen. Die in der amtlichen Kostenschätzung aufgeführten 7,8 Mio. € jährlich (sog. Pinselsanierung) beziehen sich lediglich auf den Instandhaltungsaufwand bis 2018.

ohnehin aufwenden müssen, da die Ausnahmege-
nehmigung 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 Milli-
onen Euro ermittelt. Angesichts der Verzögerungen
beim BER, hat der Senat mit der Neuberechnung der
Lärm-Schutzzonen und aufzubringenden Maximalleis-
tungen 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 moder-
ne 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 er-
heblich abnimmt.

Stimmen Sie mit NEIN, denn der BER ist groß genug.

Eine Abfertigung des prognostizierten Passagieraufkommens der Region Berlin-Brandenburg ausschließlich am Flughafen BER ist möglich. Der Flughafen ist für eine Kapazität von 360.000 Flugbewegungen zugelassen und damit ausreichend bemessen. Der BER mit seinen Start- und Landebahnen ist also nicht „zu klein“, wie oft behauptet wird.

Stimmen Sie mit NEIN, denn Berlin braucht den Platz.

Unsere Stadt ist in den letzten sechs Jahren um rund 50.000 Menschen jährlich gewachsen. Die Nachfrage nach Wohnraum und zukunftsorientierten Arbeitsplätzen steigt. Wir brauchen den Platz des Flugfeldes in Tegel dringend für günstigen Wohnraum und für neue Arbeitsplätze in modernen Unternehmen – für die Zukunft Berlins.

Stimmen Sie mit NEIN, denn die Berlinerinnen und Berliner brauchen Lebensqualität statt Fluglärm.

Mit der Einstellung des Flugverkehrs in Tegel steigt die Lebensqualität in Berlin. Auf dem Gelände des bisherigen Flughafens entsteht neben Wohnungen, Schulen, einem neuen Hochschulstandort und Arbeitsplätzen ein großer Landschaftsraum mit attraktiven Sport- und Freizeitangeboten. Berlin gewinnt den Platz für rund 9.000 Wohnungen und etwa 20.000 Arbeitsplätze. Der Landschaftspark schafft neue Grün- und Erholungsflächen und verbessert die Luftqualität der Stadt.

Unsere Bitte: Stimmen Sie mit NEIN!

Stimmen Sie am 24. September mit NEIN und damit für die Schließung des Flughafens Tegel – und sichern Sie ein Stück von Berlins Zukunft.

Ihre NEIN-Stimme bedeutet mehr Gesundheit, mehr Sicherheit, mehr Wohnungen und mehr Arbeitsplätze für die Berlinerinnen und Berliner.

Hinweise der Landesabstimmungsleiterin zu den Argumentationen

Entsprechend der rechtlichen Vorgabe steht in dieser Informationsbroschüre für die Argumente der Trägerin des Volksbegehrens der gleiche Umfang wie für die Argumentation des Abgeordnetenhauses und des Senats zusammengefasst zur Verfügung. Dabei sind die Argumente der Trägerin auf den jeweils linken Seiten, die Argumente des Abgeordnetenhauses und des Senats nacheinander auf den jeweils rechten Seiten der amtlichen Mitteilung abgedruckt.

Die Textbeiträge unterliegen allein der Verantwortung der Trägerin des Volksbegehrens, des Abgeordnetenhauses und des Senats.

Wenn Sie Nachfragen und Anregungen haben oder Kritik äußern wollen, wenden Sie sich bitte an die für den jeweiligen Textbeitrag Verantwortlichen.

Herausgeberin:

Die Landesabstimmungsleiterin Berlin

Dr. Petra Michaelis

Alt-Friedrichsfelde 60

10315 Berlin

E-Mail: landeswahlleiterin@wahlen-berlin.de

Internet: www.wahlen-berlin.de

Bearbeitung:

Amt für Statistik Berlin-Brandenburg