

Unsere Antworten zu:

<http://www.berlin-braucht-tegel.de/warum-braucht-berlin-tegel/>

Der BER ist zu klein

Der Flughafen BER soll maximal 27 Millionen Passagiere im Jahr bewältigen können. Bereits im Jahr 2014 sind an den Berliner Flughäfen 28 Millionen Passagiere abgefertigt worden und jedes Jahr kommen etwa 2 Millionen Passagiere hinzu.

TXL hält Kapazitäten für die Abfertigung von jährlich 12 Mio. Fluggäste vor (geplant wurde Tegel mal für 2,5 Mio Passagiere). 2016 wurden 21 Mio. Passagiere gezählt, das mit weitem Abstand schlechteste „Plan-zu-Realität“-Verhältnis in Europa. Das muss zwangsläufig auch auf Kosten der Sicherheit und des Komforts gehen, was auch jeder sofort bestätigen kann, der in TXL nach einem 55-minütigen Flug über eine Stunde auf sein Gepäck warten durfte. Oder, ganz aktuell, Stunden auf den verspäteten Flug warten muss und es nicht mal genügend Sitzplätze gibt.

Zwei Flughäfen verteilen die Last des Zubringerverkehrs

In den letzten Jahrzehnten konnte sich der Fluganreiseverkehr auf den Ost- und Westteil der Stadt verteilen. Die einseitige Belastung des Ostens durch den BER könnte den Verkehrskollaps der Stadt bedeuten.

Im europäischen Vergleich wird BER mal ein ausgesprochen innenstadtnaher Flughafen sein, der „öffentlich“ innerhalb kürzester Zeit erreicht werden kann – nicht viel weiter entfernt als der viel zitierte Londoner City Airport, der nach modernsten Lärmschutzkategorien betrieben wird: Ultakurze Startbahn und entsprechend steiler An- und Abflug, Lärmschutzbegrenzung, (Start-)Gewichtsbegrenzung.

Aus dem alten Berliner Zentrum ist SXF heute schon schneller erreichbar als TXL. Spätestens mit Fertigstellung des direkten Anschlusses BER – Südkreuz – Potsdamer Platz – HBF werden sogar die Spandauer*innen gleich schnell oder schneller in Schönefeld sein als heute mit mühsamem Umsteigen (ohne Aufzug, ohne Rolltreppe am Jakob-Kaiser-Platz) in Tegel. TXL belegt Platz 25 der größten europäischen Flughäfen, was die Anzahl abgefertigter Passagiere angeht. Nur zwei weitere Flughäfen aus der Top-25 sind ausschließlich per Bus angeschlossen: Palma de Mallorca und Dublin. Bei TXL ist das allerdings weniger einem nicht vorhandenen Schienennetz, sondern eher dem Status des ewigen Provisoriums geschuldet. Europaweit existieren nur noch wenige Großflughäfen mit „innerstädtischer Lage“. TXL ist der einzige, der ohne striktes Nachtflugverbot und ohne zeitgemäßen Lärmschutz auskommt. Sofern die schnelle Anbindung an den nationalen und internationalen Schienenverkehr hergestellt wird und die Passagiere nicht auf langsame Busverbindungen angewiesen sind, spielen 10, 20 oder 30 Kilometer mehr oder weniger praktisch keine Rolle mehr.

Flughäfen bieten Sicherheit

Alle Metropolen der Welt haben mehr als einen Flughafen, um in Notfällen in kurzer Entfernung einen Ausweichflughafen zu haben. Die Hauptstadt von einem einzigen Flughafen abhängig zu machen, ist schlicht fahrlässig.

Wirklich alle Metropolen der Welt? Die Wahrheit ist: Von allen, einen Großflughafen betreibenden Städten \geq Berlin haben 12 tatsächlich mehr als einen Flughafen, 13 Metropolen kommen aber mit einem aus. Der weltgrößte Flughafen in Atlanta, übrigens ein „single airport“, ist mit rund 100 Mio Passagiere pro Jahr da nicht mit dabei (Atlanta hat nur geringfügig mehr Einwohner als Spandau), ebenso wenig wie der mit weitem Abstand größte deutsche Flughafen in Frankfurt/Main mit 61 Mio Passagieren pro Jahr. Nicht dabei ist auch Amsterdam, mit 51 Mio Passagieren pro Jahr ein „single airport“ nicht nur für eine Stadt, sondern gleich für ein ganzes Land. Dass die halbe Welt fahrlässig handeln soll und nur „Berlin-braucht-Tegel“ den Durchblick schiebt, eine schöne Vorstellung, aber jenseits jeglicher Realität.

TXL ermöglicht die Konkurrenzfähigkeit unserer Taxen

Die rund 8000 Berliner Taxen müssen am Flughafen BER mit Brandenburger Betrieben mithalten, die weniger Gewerbesteuer und niedrigere Versicherungsbeiträge zahlen. Die Erhaltung von Tegel würde für einen fairen Wettbewerb sorgen.

Die Berliner Taxifahrer müssen den Wettbewerb ganz bestimmt nicht fürchten, sowenig wie die sonstige Berliner Wirtschaft, die im Vergleich zu Brandenburger Unternehmen flächendeckend durch höhere Gewerbesteuern belastet wird, gleichwohl nahezu doppelt soviel steuerpflichtigen Umsatz je Einwohner erwirtschaftet. Zudem haben die Berliner Taxifahrer den Vorteil, dank besserer Ortskenntnis das Berliner Stadtgebiet deutlich effektiver bedienen zu können. Abgesehen davon werden die Passagiere dank des Bahnanschlusses endlich zeitgemäß den Flughafen erreichen. Wenn er denn endlich mal eröffnet sein wird.

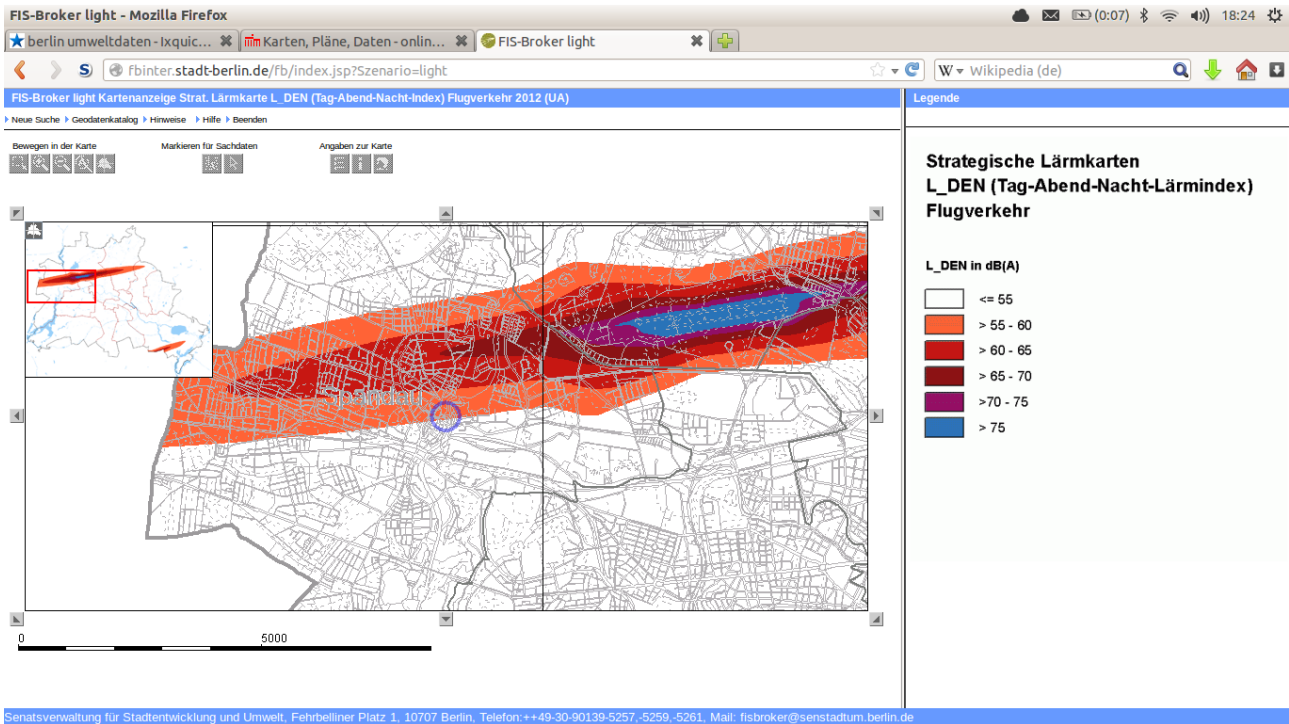
TXL erwirtschaftet Gewinn

Im Gegensatz zum Milliardengrab BER, erwirtschaftet der Flughafen Tegel Jahr für Jahr einen operativen Gewinn – zuletzt 88 Millionen Euro im Jahr 2014, die dem Land Berlin zum Beispiel für Schulen, Straßenbau und Sicherheit zur Verfügung stehen und wegfallen würden.

Dass mit einem auf Verschleiß „gefahrenen“ Unternehmen, hier: Flughafen, Gewinne erzielt werden können, die zu Lasten der Anwohner*innen, aber auch zu Lasten der Passagiere gehen, ist ein Skandal für sich und von der Berliner S-Bahn hinlänglich bekannt. Da diese Gewinne sich aber automatisch in Verluste verändern werden, sobald BER am Netz ist, beweisen unter anderem die ehemaligen „Reserve-Flughäfen“ in Madrid, Hongkong und Jakarta, die allesamt

mehr oder weniger lang nach der Inbetriebnahme eines neuen Flughafens aus wirtschaftlichen Gründen geschlossen werden mussten.

TXL – So sieht's wirklich aus:



Quelle: Umweltatlas Senatsverwaltung Stadtentwicklung und Wohnen, Berlin

TXL – „einsame Spitze“ im innerdeutschen Vergleich:

Name des Flughafens	Flugbewegungen	Betroffene Anwohner bei Tag-Abend-Nacht-Lärmindex L_{DEN} in dB(A)					Betroffene Anwohner bei Nacht-Lärmindex L_{NIGHT} in dB(A)			
		> 55 bis 60	> 60 bis 65	> 65 bis 70	> 70	Gesamt	> 50 bis 55	> 55 bis 60	> 60	Gesamt
Berlin-Brandenburg (Prognose 2015) [18]	(283.774)	(30.200)	(8.400)	(300)	(0)	(38.900)	(6.000)	(200)	(0)	(6.200)
Berlin-Schönefeld [19]	76.153	12.500	3.400	200	0	16.100	5.900	600	0	6.500
Berlin-Tegel [20]	184.457	131.200	88.800	18.800	1.700	240.500	45.200	870	200	54.100
Düsseldorf [21]	210.208	22.961	14.207	2.510	782	40.460	6.015	2.207	323	8.545
Frankfurt am Main [22]	468.153	169.537	27.792	43	0	197.372	59.433	292	0	59.725
Hamburg [23]	158.390	42.400	10.800	2.600	200	56.000	3.300	1.200	0	4.500
Hannover [24]	75.695	13.800	4.300	200	0	18.300	3.900	1.100	0	5.000
Köln/Bonn [25]	128.616	67.420	23.007	888	0	91.315	35.209	9.772	343	45.324
Leipzig/Halle [26]	65.061	9.471	2.608	26	0	12.105	7.358	2.102	17	9.477
München [27]	379.911	9.100	2.100	100	0	11.300	3.300	100	0	3.400
Nürnberg [28]	60.117	8.800	1.600	100	0	10.500	3.500	200	0	3.700
Stuttgart [29]	130.491	36.704	7.308	182	0	44.194	5.644	141	0	5.785

Quelle: https://de.wikipedia.org/wiki/Liste_der_Verkehrsflughäfen_in_Deutschland#Liste_von_Großflughäfen_und_Umgebungslärm