

Naturschutz Berlin-Malchow

Zum Volkentscheid des Weiterbetriebs vom Flughafen Tegel

25 Jahre im Natur- und Umweltschutz

Seit nunmehr einem Vierteljahrhundert engagieren wir uns intensiv für den Natur- und Umweltschutz in Berlin und Brandenburg. Wir vermitteln Kindern, Jugendlichen, Erwachsenen, Auszubildenden und anderen Personengruppen Kenntnisse über unsere Umwelt und das sensible Netzwerk der Natur mit ihren Zusammenhängen. Wir vermitteln ideen- und methodenreich Wissen und Erfahrungen für ein nachhaltiges Leben und klären über Klimawandel und Umweltverschmutzung auf.

Derzeit ist Umweltbildung auf unserem Außengelände nur schwer möglich, da alle zwei Minuten ein Flugzeug über uns hinweg fliegt.

Der Verein Naturschutz Berlin-Malchow sieht den angekündigten Volksentscheid über den Weiterbetrieb des Flughafens Berlin-Tegel sehr kritisch. Wir sind überrascht und sehr besorgt darüber, dass der Weiterbetrieb dieses innerstädtischen Flughafens erneut diskutiert wird und es zu einem Volksentscheid zur Offenhaltung gekommen ist.

Deshalb können wir jetzt auch nicht schweigen.

Zahlen, Daten, Fakten?

Von den Flughafenbefürwortern werden immer wieder steigende Passagierzahlen prognostiziert und das Totschlagargument „... der neue Flughafen sei zu klein...“ angeführt.

Tegel ist an der Grenze der Belastbarkeit und meistert nunmehr seit Jahren den Berliner Flugverkehr auf Kosten der Infrastruktur, des Flughafenpersonals und auf Kosten der Sicherheit.

Eine permanente Steigerung der Passagierzahlen wird es in der Zukunft nicht geben. Gerade erst hat die größte deutsche Fluggesellschaft bekanntgegeben, dass sie Berlin nicht zu einem Drehkreuz wie Frankfurt oder München ausbauen wird. Die zweitgrößte deutsche Airline scheint sich momentan in einer Umstrukturierungsphase zu befinden, deren Ergebnis sich maßgeblich auf die zukünftige Strategie und damit auch auf die Flugverbindungen und Passagierzahlen auswirken wird. Die aktuelle politische Weltlage sowie ein wachsendes Umweltbewusstsein lassen viele Menschen ihre Urlaubsplanung überdenken und vielleicht auch einmal auf die eine oder andere Städtereise mit dem Flugzeug verzichten. So erscheint es durchaus möglich, dass die Passagierzahlen in Zukunft stagnieren oder sogar sinken könnten.

Zudem ist das Fliegen derzeit auf einem Preisniveau, das zur Benutzung des Luftverkehrs förmlich einlädt. Aber das wird nicht mehr lange so bleiben. Grund dafür sind die weltweiten Klimaabkommen und die damit verbindlichen CO₂-Einsparungsziele.

Ein großer Teil der CO₂-Emissionen in Berlin entsteht durch den Flugverkehr. Sollte sich die bisherige Entwicklung der Passagierzahlen in gleichem Umfang fortsetzen, wird der Flugverkehr im Jahr 2020 für über 40% der Berliner CO₂-Emissionen verantwortlich sein.

Vor dem Hintergrund des Berliner Energiewendegesetzes, das die Weichen für die Klimaneutralität der Stadt bis zum Jahr 2050 stellen soll, stellen wir die Frage, ob der Betrieb von zwei großen Flughäfen mit ständig steigenden Passagierzahlen der richtige Weg ist, oder ob nicht eher das Gegenteil, also die Reduzierung des Flugverkehrs das Ziel sein sollte.

Damit unser Land die Klimaziele aus dem Pariser Abkommen überhaupt erreichen kann, wird

wohl kein Weg daran vorbeiführen, auch den Flugverkehr in naher Zukunft zu verteuern. Dies könnte über höhere Steuern auf Treibstoffe oder direkte Klimaabgaben erfolgen, wodurch sich das Passagieraufkommen möglicherweise wieder verringern würde.

Mobilität, Gesundheit und Umwelt

Tagtäglich sind Hunderttausende Berliner im direkten und indirekten Umfeld des Airports starken Belastungen durch Fluglärm ausgesetzt. Der Fluglärmbericht 2016 der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH weist eine deutliche Steigerung des Fluglärms gegenüber dem Vorjahr aus, und das obwohl der Trend zu leiseren Flugzeugen anhält. Begründet wird der Anstieg der Lärmbelastung damit, dass einige Fluggesellschaften ihre Flugzeuge nach dem Start mit weniger Schub steigen lassen, so dass sie länger in niedriger Höhe fliegen. Vermutlich soll damit Treibstoff gespart werden, um Kosten zu senken – leider zulasten der Lärmbelastung! Neben Lärm entsteht durch den Flugverkehr in Tegel auch Ultrafeinstaub, der vor allem von den Flugzeugturbinen erzeugt wird. Aufgrund der geringen Größe dieser Staubpartikel, die etwa 10.000mal kleiner als der Durchmesser eines menschlichen Haares sind, und damit besonders leicht in den menschlichen Organismus eindringen können, sind sie besonders toxisch.

Zwei Startbahnen sind genug

Angesichts dieser Perspektiven halten wir den Flughafen Berlin-Brandenburg (BER) für ausreichend dimensioniert, um den Berliner Flugverkehr zukunftssicher abzuwickeln. Seine beiden Startbahnen sind auf bis zu 50 Mio. Passagiere pro Jahr ausgelegt, deutlich mehr als genug für die aktuell etwa 33 Mio. Fluggäste. In London Heathrow wurden im letzten Jahr fast 76 Mio. Passagiere befördert, ebenfalls auf nur zwei Startbahnen!

Warum also brauchen wir einen zweiten Flughafen mitten in der Stadt?

Eine Befragung der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH im Jahr 2015 ergab, dass es sich beim größten Teil der Passagiere in Tegel um Geschäftsreisende handelt. Keine große Überraschung, da doch die aktuelle Kampagne zum Weiterbetrieb von Tegel maßgeblich von der FDP geprägt wurde. Dass der Berliner Kreis der CDU erst kürzlich gefordert hat, die deutschen Klimaziele zu verwerfen, passt ebenfalls ins Bild. Natur- und Klimaschutz sollen also zurückstehen und das zu Lasten der Gesundheit der BerlinerInnen.

Erreichbarkeit von Tegel

Für Reisende, die ihren Dienstwagen in unmittelbarer Nähe des Terminals parken oder mit dem Taxi vorfahren, ist Tegel sehr bequem. Für andere Fluggäste ist der Bus das einzige alternative Verkehrsmittel, da Tegel keinen Bahnanschluss hat. Auch setzt die BVG in Tegel keine echten Flughafenbusse mit Gepäckfächern sondern nur reguläre Linienbusse ein. Vor allem im dichten Berufsverkehr mit mehreren Gepäckstücken wird die Anreise zu einer Belastungsprobe für die Nerven. Der Flughafen Berlin-Brandenburg dagegen wird einen Bahnanschluss haben, über den er mit den wichtigsten Berliner Bahnhöfen verbunden ist. Zwei weitere S-Bahnlinien sowie zusätzliche Busverbindungen runden die gute Verkehrsanbindung des neuen Flughafens ab, so dass die Anreisezeit zum BER kaum länger sein wird als die nach Tegel.

Mehr Sicherheit am BER

Auch unter Sicherheitsaspekten ist Tegel ein Auslaufmodell. Im Gegensatz zum BER liegt Tegel mitten in der Stadt, sodass die Flugrouten zwangsläufig über dicht besiedelte Gebiete führen.

Da das Unfallrisiko von Flugzeugen aufgrund der geringen Höhe bei Start und Landung am größten ist, kann es also nicht im Interesse der Sicherheit für die BerlinerInnen sein, Tegel auch nach der Eröffnung des neuen Hauptstadtflughafens weiter zu betreiben. Keine andere europäische Großstadt betreibt einen Großflughafen mitten im Stadtgebiet. Im Gegenteil, in anderen europäischen Ländern sind die Menschen schon einen Schritt weiter. Dort geht der Trend bereits seit längerem dahin, Flughäfen weit außerhalb des Stadtzentrums anzusiedeln. Die 20 größten europäischen Flughäfen liegen durchschnittlich mehr als 20 km entfernt vom jeweiligen Stadtzentrum.

Wir haben die Wahl

Es ist an der Zeit, dass wir entscheiden, was uns wichtig ist. Halten wir aus Bequemlichkeit und Nostalgie fest an einem alten Stadtflughafen, der heute allein schon aus Sicherheitsgründen keine Betriebserlaubnis mehr bekommen würde, oder stimmen wir ab für eine saubere Stadt mit weniger Fluglärm und mehr Lebensqualität? Wir alle haben die Wahl, am 24. September die richtige Entscheidung zu treffen, für uns, für unsere Kinder, für unsere Stadt, für unsere Zukunft!