

**„Das Thema Tempelhof“ informiert,
Newsletter vom 13.08.2008**

Der Berliner Flugverkehr boomt; die Zahl der Flugbewegungen für den Single-Airport BBI ist aber limitiert!

Wird BBI eine Dauerbaustelle? Nach (!) der Eröffnung soll das Rollfeld „bergmännisch“ untertunnelt werden!

Werte Leser unseres Newsletters,

es gibt Dinge, die man gar nicht glauben kann.

Da sagt der Verkehrsleiter des Flughafens Tegel der Berliner Morgenpost: „Wir bringen (in Tegel) die Stopbars (d.h. Leuchtmarkierung) an, um es Piloten unmöglich zu machen, verträumt über die Haltelinien zu rollen.“ Auslöser war ein Artikel über Sicherheitsmängel, über den wir berichteten. Und statt sich hiermit auseinander zu setzen, werden die Piloten madig gemacht.

Übrigens sind weiterhin zwei Klagen in Sachen THF anhängig: Eine Verfassungsbeschwerde aufgrund des mutmaßlich unfairen Verhaltens des Senats gegenüber dem Volksentscheid und zwei Einsprüche gegen die Entwidmung des Flughafens. Beide Klagen sind sehr aussichtsreich.

Uns geht es aber heute noch einmal um die Verkehrszahlen.

Die Juli-Zahlen für Berlin sind da. Die sind sehr gut (Passagiere +7,2%). Dagegen kann die Prognose des Aufsichtsratsvorsitzenden Klaus Wowereit zu dem Passagier-Ergebnis 2008 (21,3 Millionen) nur noch zutreffen, wenn ab sofort bis zum Jahresende Stagnation herrscht. Experten erwarten 22 Millionen, diese Zahl erwartet der Senat aber erst für 2012. Wenn die Prognosekenntnisse Wowereits zu dem Eröffnungsdatum des BBI („1. November 2011, 11 Uhr“) genauso zutreffend sind, können wir uns schon einmal mit einer Verzögerung anfreunden.

Aber auch das ficht uns nicht an. Vielmehr geht es um die Flugbewegungen.

Die Probleme in Tegel sind eine Folge der Flugbewegungen. Diese nahmen in Berlin im Juli um 7% gegenüber Vorjahr zu – trotz Ölkrise, trotz Streik des Bodenpersonals, trotz Streik der Lufthansa City-Line, in Tegel sogar um 12%. Es wird 2008 über 270.000 Flugbewegungen in Berlin geben. Und wenn diese in den Folgejahren nur um je 4% steigen, werden es im ersten vollen Jahr des BBI (2012) schon 316.000 sein. Und sollte es - was Fachleute annehmen - im ersten vollen Jahr einen „BBI-Effekt“ geben und z.B. das Wachstum in diesem ersten vollen Jahr doppelt so hoch sein, dann sind es schon 328.000.

Zum Vergleich: Im ersten vollen Jahr des neuen Groß-Flughafens München-Erding, also 1993, gab es dort 192.000 Flugbewegungen. In 2008 wird es dort 444.000 geben. Der Zuwachs in 16 Jahren beträgt also 131%. Würde man dieses auf Berlin projizieren, so würden sich 757.000 Flugbewegungen nach 16 Jahren ergeben. Dieses Volumen ist jenseits aller technischen Möglichkeiten.

Denn erst einmal ist bei 360.000 Flugbewegungen Schluss. Weil der BBI nur zwei Runways hat, es eine Planfeststellung für maximal 360.000 Bewegungen gibt, und es ansonsten nach dem Willen von Klaus Wowereit in Berlin und Brandenburg keinen weiteren Verkehrsflughafen geben soll. BBI hat bei der Eröffnung also eine Kapazitätsreserve von ganzen 14%. In München waren es, wie gesagt, 131%.

Zu diesem Zeitpunkt wird dann vielleicht die erste Erweiterung des Terminals in Betrieb genommen werden. Der Tagesspiegel schreibt, dass da ein Tunnel fehlt, den die Flughafengesellschaft irgendwann bauen will und zwar „bergmännisch“, d.h. BBI wird zur Dauerbaustelle.

http://www.das-thema-tempelhof.de/medien/pdf/grossflughafen_zu_klein.pdf

Das ist genauso absurd wie die Idee eines „Skywalks“, die längst vom Tisch ist.

Um das Volumen der Flugbewegungen erhöhen zu können, würde ein neues Planfeststellungsverfahren für mehr Flugbewegungen in BBI benötigt werden, welches Jahre dauern würde. Oder man betreibt irgendwo eine weitere Runway.

Diese könnte in Finow sein - das sagte kürzlich auch Klaus Wowereit. Hierfür bräuchte es aber eine Änderung des Landesentwicklungsplanes und eine neue Planfeststellung.

Die „dritte Runway“ könnte jedoch auch der Flughafen Tempelhof sein. Hierfür bedürfte es ebenfalls einer Änderung des Landesentwicklungsplanes, aber keiner neuen Planfeststellung. Das ist der große Unterschied.

Und weil eine Planfeststellung Jahre braucht und die gerichtlichen Auseinandersetzungen hierzu ebenfalls, plädieren wir für den Weiterbetrieb von Tempelhof. Es reicht, dort kleine Flugzeuge zu haben: 20%, also etwa 70.000 Flugbewegungen p.a. würde es von diesen kleinen Flugzeugen im BBI geben. Und die können wahrlich auch in Tempelhof starten und landen. Passagiere und Piloten würden das allemal bevorzugen!

Tempelhof – die dritte Runway des BBI!

P.S.: Gerade am Tag des Mauerbaus erinnern wir gerne daran, dass der lebendige Flughafen Tempelhof weltweit als das Symbol der Freiheit Berlins gilt.

Mit den besten Grüßen, Ihr Thema-Tempelhof Team

© www.das-thema-tempelhof.de : Textzitate sind nur mit einer vollständigen Quellenangabe zulässig.

Das Thema Tempelhof - der unabhängige Fachinformationsdienst zum Flughafen Tempelhof.
www.das-thema-tempelhof.de

Kontakt:

Wolfgang Przewieslik, 0176-223 550 70, 030-231 30 318,
info@das-thema-tempelhof.de