

**„Das Thema Tempelhof“ informiert,
Newsletter vom 14.10.2008**

Die Zerstörung des Flughafens Tempelhof kostet den Steuerzahler mindestens 18,9 Millionen Euro pro Jahr.

Das Bundesfinanzministerium bezeichnet die Fortführung des Flugverkehrs als die wirtschaftlichste Alternative.

Werte Leser unseres Newsletters,

man kann es nicht fassen:

Kurz vor der vom Berliner Senat angestrebten Schließung des Flughafens Tempelhof wird zum wiederholten Male über die erheblichen Folgekosten berichtet (Berliner Morgenpost 10.10.08). Aber Klaus Wowereit ist offensichtlich nicht zu beeindrucken und hält weiter an seinem Ziel fest, den Flughafen Tempelhof auf Kosten des Steuerzahlers zu zerstören.

Das Bundesfinanzministerium antwortete dem FDP-Bundestagsabgeordneten Markus Löhning, dass die jährlichen Unterhaltskosten für den geschlossenen Flughafen mindestens 11,9 Millionen Euro betragen. Zu dieser Summe, die einzig vom Steuerzahler aufzubringen sein wird, müssen jedoch noch ca. 7 Millionen Euro/Jahr für Sicherungsmaßnahmen hinzugerechnet werden. Die Kosten einer fälligen Bodensanierung sind hingegen überhaupt noch nicht erfasst worden.

Das Bundesfinanzministerium schreibt dem Regierenden Bürgermeister außerdem ins Stammbuch, dass die Fortführung des Flugverkehrs in Tempelhof die wirtschaftlichste Nutzungsform ist. Deutlicher geht es eigentlich nicht mehr!

Klaus Wowereit hat zudem in seiner Funktion als Aufsichtsratsvorsitzender der Flughafengesellschaft zu verantworten, dass durch die Austrocknung von Tempelhof Erträge nach Tegel verlagert wurden, Tempelhof dadurch defizitär wurde und zu allem Überfluss dann in Tegel Kapazitätserweiterungen mit einem Aufwand von ca. 40

Millionen Euro durchgeführt wurden. Man ist versucht zu sagen, dass der Wahnsinn Methode hat.

Unterdessen brodelt die Gerüchteküche.

Wird es Dr. Schwarz in Berlin aushalten, nachdem schon die oberen und obersten Flughafen-Manager Kieker, Weyer, Bobke von Camen und Kleinert das Weite gesucht haben, suchen oder suchen werden? Wo könnte er hingehen wollen? Natürlich nur nach oben, und da bietet sich nur der größte deutsche Flughafen an. Da kann man immerhin eine weitere Runway versuchen zu bauen. Außerdem wird im Zusammenhang mit einer sogenannten Nachnutzung des Flughafens immer öfter der Name der Anschutz-Gruppe genannt. Ist da etwas dran? Gibt es Verknüpfungen zur O2-World?

Wir begrüßen selbstverständlich jeden Investor in der Stadt und werfen keinem Unternehmen sein wirtschaftliches Handeln vor. Wir können jedoch für die Stadt Berlin keinen Sinn darin erkennen, die herausragende Infrastruktureinrichtung Flughafen Tempelhof zu zerstören und dann anschließend viel Geld für eine sogenannte Nachnutzung auszugeben.

Mit den besten Grüßen, Ihr Thema-Tempelhof Team

P.S.:

Das aktuelle Berliner Flughafensystem (TXL, THF, SXF) verfügt über eine Kapazität von 746.060 Flugbewegungen plus der Nachtstunden im heutigen Flughafen Schönefeld (SXF).

In BBI wird es aber eine Begrenzung auf 360 000 Flugbewegungen pro Jahr (Planfeststellung) geben. Zudem wird BBI eine Nachtsperre besitzen. Das Volumen der Flugbewegungen wird also um „geringfügige“ 53% sinken. Bereitet sich die Region so auf die Zukunft vor?

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

Das Thema Tempelhof - die unabhängige Fachinformation zum Flughafen Tempelhof. www.das-thema-tempelhof.de

Kontakt:

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