

**„Das Thema Tempelhof“ informiert,
Newsletter vom 18.06.2008**

**Nachlese zum Volksentscheid, aktuelle
Verkehrszahlen, ILA**

1. Zunächst eine Nachlese zum Volksentscheid.

In der letzten Sitzung des Abgeordnetenhauses vor dem 27.04.08 behauptete Klaus Wowereit wahrheitswidrig, dass die Offenhaltung von Tempelhof einen Baustopp in Schönefeld zur Folge haben werde. Trotzdem stimmte die Mehrheit für Tempelhof.

	Stimmen	Anteil an den abgegebenen Stimmen
Pro Tempelhof:	529.880	60,1%

Wir haben dieses Ergebnis einmal mit der letzten Wahl zum Berliner Abgeordnetenhaus (2006) verglichen:

	Stimmen	Anteil an den abgegebenen Stimmen
SPD	423.912	30,8%
CDU	293.976	21,3%
PDS („Linke“)	185.086	13,4%
Bündnis90/Grüne	180.902	13,1%
FDP	104.595	7,6%

Die Rot-Rote Koalition basiert also auf nur 44,2% der abgegebenen Stimmen, selbst eine Rot-Rot-Grüne Koalition hätte nur 57,3% der abgegebenen Stimmen erreicht.

Selbst bei der bekannt niedrigen Beteiligung am Volksentscheid von 36,1%, hervorgerufen durch die unwahren Drohungen des Regierenden Bürgermeisters, der Weiterbetrieb in Tempelhof führe zu einem Baustopp des BBI, und das Ergebnis sei ohnehin nicht bindend,

haben absolut 25% mehr Berliner für Tempelhof gestimmt als in 2006 für die SPD.

Diese wirklich unglaublich hohe Zahl hat nichts bewirkt – konnte doch von Wowereit erleichtert festgestellt werden, dass das Quorum nicht erreicht wurde. Wäre der Volksentscheid eine Wahl gewesen, hätte die „Virtuelle Partei Pro Tempelhof“ die absolute Mehrheit erreicht.

Wowereit sollte es jedoch auch zu denken geben, dass viele SPD-Anhänger für Tempelhof gestimmt haben. Die Gesamtzahl der Pro-Tempelhofstimmen lag um 131 309 Stimmen höher als die Stimmenzahl von CDU und FDP im Jahr 2006. Vermutlich mehr als 100.000 SPD-Wähler haben trotz der geringen Wahlbeteiligung für Tempelhof gestimmt und Wowereit provoziert bei der nächsten Wahl einen Wechsel dieser Wähler in die Stimmenthaltung.

Die SPD wird daher ihre seit 2006 anhaltende negative Entwicklung fortsetzen und weiter an Zustimmung verlieren. Der politische Preis für Wowereits Tempelhof-Politik und für den rüden Umgang mit engagierten Bürgern wird bei der nächsten Wahl zu entrichten sein.

2. Die aktuellen Verkehrszahlen für Mai liegen vor.

Sie bestätigen erneut, dass für 2008 mit einer Passagierzahl von über 22 Millionen gerechnet werden kann. Der Mai selbst brachte ein Plus von 9,2%. Kumulativ sind es nun 10,7% mehr Passagiere als in 2007. Die Flugbewegungen schnellten um 16,8% hoch. Allerdings war „ILA-Zeit“. Vergleichen wir mit 2006, ebenfalls einem ILA-Jahr, so ergeben sich immer noch + 4,6%. Kumulativ Mai ergibt sich für vergleichbare Zeiträume 2006/2008 ein Zuwachs von 7,6%, also im Schnitt pro Jahr 3,8%.

Es ist nicht falsch, mit diesem Wert weiter zu rechnen. Um es kurz zu machen: Die Kapazität des BBI (360.000 Flugbewegungen) reicht bis 2017. Unterstellt man – auch nicht falsch - ein verdoppeltes Wachstum in 2012, dem Jahr nach Eröffnung des BBI, reicht die Kapazität an Flugbewegungen nur bis 2016. Dann braucht der Flugverkehr in Berlin entweder eine Erweiterung der Planfeststellung des BBI, mit allen gerichtlichen Unwägbarkeiten, oder eine neue Planfeststellung eines anderen Flughafens im Umfeld.

Oder, wenn die Politik nun endlich heute schon das Problem erkennt: Es ist Tempelhof da. Tempelhof wäre die dritte Landebahn für Berlin. Ohne weitere Planfeststellung.

3. Die ILA.

Sie war wieder ein Erfolg - wenn man von den Querelen um die Flugschau absieht. Aber, kann die ILA in 2010 wieder in Schönefeld stattfinden? Wo werden die 70 Kleinflugzeuge hingestellt, die dieses Jahr nach Tempelhof ausgesiedelt wurden? Wo sollen die vielen Business-Jets der Flugbranche landen, wenn es dann doch in Schönefeld schon für die hier Beheimateten keinen Platz mehr gibt? Wie geht es mit dem Durcheinander von Linienverkehr und Flugschau weiter?

Und selbst wenn es in 2010 klappt, wie soll es denn in 2012 weitergehen? Dieses Jahr gab es weite Lücken im Linienprogramm in Schönefeld. Unterstellen wir einmal, eine Flugvorführung braucht mit Start und Landung 15 Minuten: Eine solche Lücke gibt es schon heute im Berliner Gesamtverkehr zwischen 10 und 18 Uhr, der Öffnungszeit der ILA, nicht, geschweige denn in 2012.

Immerhin – eine Antwort haben wir: Die kleinen Flugzeuge gehören nach Tempelhof, die Business-Flieger auch. Das ist, wir müssen es wiederholen, auch die Antwort auf die dringliche Frage der Berlin Brandenburg Aerospace Allianz e.V. (BBAA) nach einem Konzept für die General Aviation in Berlin. Von einer Antwort auf diese Frage der BBAA war noch nichts zu lesen. Vermutlich wartet die Berliner Politik erst einmal, bis jedenfalls Tempelhof als Antwort nicht mehr geht. Dann fällt es auch leichter zu sagen, es gibt eben leider kein Konzept.

Mit den besten Grüßen, Ihr Thema Tempelhof-Team

Eine Information in eigener Sache:

Uns erreichten mehrere Zuschriften, in denen wir als "ICAT" angesprochen wurden. Dieses ist zwar sicherlich freundlich gedacht, aber sachlich nicht richtig. "Das Thema Tempelhof" ist ein eigenständiger privater Informationsdienst, der weder rechtlich noch finanziell mit der "ICAT" zusammenhängt. Sie können uns gerne als "DTT" bezeichnen, wenn Sie es kurz machen wollen.

© www.das-thema-tempelhof.de: Textzitate sind nur aufgrund der vollständigen Quellenangabe zulässig.

**Das Thema Tempelhof - der unabhängige
Fachinformationsdienst zum Flughafen Tempelhof.**

Kontakt:

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