

„Das Thema Tempelhof“ informiert, Newsletter vom 24.06.2008

Ist der Flughafen Tegel „fit für den Sommer“?

Ergänzungsfunktion von Tempelhof ist nicht ersetzbar!

Kürzlich gab es eine Pressemitteilung der Flughafengesellschaft, wie man Tegel „für den Sommer fit machen“ will.

Es wurden angekündigt

- zusätzliche Informationen durch mehr Mitarbeiter, neudeutsch „Info-Scouts“,
- einen Service- und Informationsdienst für behinderte Fluggäste,
- neue Flugzeug-Abstellpositionen,
- eine bessere Gepäckabfertigung im Terminal D,
- 4 statt bisher 3 Gepäckbänder im Terminal E,
- Erweiterungen bei den Sicherheitskontrollbereichen (wo, wird nicht gesagt),
- mehr Parkplätze und Taxi-Nachrückplätze,
- eine Verbesserung im Zugang zu Kiosk und Sanitäreinrichtungen für Taxifahrer.

Das liest sich gut, ist viel, und alles sicher notwendig. Aber es hilft dem normalen „Mr. Passenger“, der keine Informationen braucht, nicht behindert ist, nicht im Terminal D abfliegt oder im Terminal E ankommt, der nicht ins Parkhaus will und selbstverständlich kein Taxifahrer ist, eigentlich wenig - oder eher gar nicht.

Also bleibt es beim Chaos in den Spitzenzeiten im Hauptgebäude Terminal A und B, braucht das Gepäck dort manchmal über eine Stunde Auslieferungszeit, bleibt es bei Hochbetrieb bei 20 Minuten Ausfahrt aus dem Flughafengelände, weil es seit nunmehr 10 Jahren der Flughafengesellschaft nicht gelingt, die Ampel am Saatwinkler Damm neu programmieren zu lassen. Von „fit“ kann also für den Normalbetrieb gar keine Rede sein.

Zur selben Zeit erreichte uns eine Mail eines Piloten zu den Zuständen in Tegel aus fliegerischer Sicht. Offenbar gibt es erhebliche sicherheitsrelevante Probleme auf den

Rollbahnen und dem Vorfeld, die dazu führen, dass im Zeitablauf weniger Flüge als vorgesehen landen können, was wiederum zu Warteschleifen und langen Rollzeiten und also Verspätungen führt. Und hier bringen 5 weitere Abstellpositionen keine Entschärfung, sondern noch mehr Flugzeuge und noch mehr Probleme.

Was ist zu tun?

Neben den Verkehrsträgern Straße, Schiene und Wasser ist der Luftverkehr Bestandteil des gesamten Verkehrssystems. Dieser Luftverkehr muss folglich akkommodiert werden. Wir zitieren (aus BverwG, ZLW 1979, 52):

*„Aus der Stellung des Luftverkehrs innerhalb des Gesamtverkehrs ergibt sich, dass die für ihn notwendige Verkehrsinfrastruktur in Form von Flugsicherungsanlagen und Flugplätzen nicht anders behandelt werden kann als andere Verkehrsarten. Es gehört zu den **öffentlichen Aufgaben, zur Daseinsvorsorge** (...), die notwendigen Voraussetzungen zur Erfüllung dieses Verkehrsbedürfnisses zu schaffen. **An der Vorhaltung von Flugplätzen besteht ein öffentliches Interesse.**“*

Wir stellen daher fest:

1. Es fehlt in Berlin an ausreichender Kapazität dort, wo sie gewünscht wird. Dies ist derzeit eindeutig Tegel. Wenn dort die Möglichkeiten ausgeschöpft sind, muss nach Alternativen gesucht werden. Schönefeld ist derzeit offenbar für die in Tegel verkehrenden Gesellschaften keine Alternative.
2. Es gibt ein Verkehrsbedürfnis für Tempelhof. Fluggesellschaften fliegen heute dorthin, die „General Aviation“ ebenfalls. Dieses Verkehrsbedürfnis müsste bei Schließung von Tempelhof in Tegel befriedigt werden, dieses ist aber mangels Kapazitäten dort aktuell und besonders bis zur Fertigstellung von BBI tatsächlich nicht möglich. Für eine Verlagerung dieser Flüge alternativ nach Schönefeld besteht erkennbar kein Verkehrsbedürfnis: Der Verkehr in Tegel steigt rapide, der in Schönefeld stagniert.
3. Es besteht folglich ein öffentliches Interesse, die in Tempelhof verfügbaren Kapazitäten für das unzweifelhaft bestehende Verkehrsbedürfnis weiterhin bereitzustellen - und zwar für die derzeitigen Verkehre in Tempelhof und die zunehmenden Flüge in Tegel, die dort keinen Platz finden.

4. Tempelhof wird dann angefliegen, wenn es dort Planungssicherheit gibt. Die monatlich wiederkehrenden Schließungsabsichten und der derzeitige Standpunkt des Berliner Senats geben diese Sicherheit nicht.
5. Sobald BBI betriebsbereit ist, ist denkbar, dass das zitierte Verkehrsinteresse dann dort besteht. Dieses kann dann primär für die „große“ Linienluftfahrt dort auch erfüllt werden.
6. Das Verkehrsinteresse der „General Aviation“ kann in BBI nicht befriedigt werden. Diese wird dort einen Anteil von voraussichtlich 20% haben, wird den Verkehr dort stören und dadurch auch selbst Einbußen an Qualität hinnehmen müssen, wie auch die Linienluftfahrt stören.. Dieses spezielle Verkehrsinteresse, ebenfalls ein „öffentliches“, kann auch weiterhin nachhaltig nur in Tempelhof befriedigt werden.
7. Auch das Verkehrsinteresse der Regionalluftfahrt mit kleineren Linienflugzeugen, deren Passagiere definitiv nicht umsteigen wollen und deren Ziel allein Berlin ist, lässt sich am besten in Tempelhof befriedigen.
8. **Für die Abwicklung dieser Verkehre existiert kein Konzept. Wir fordern die Politik auf, Tempelhof in ein solches Konzept einzubeziehen.**

In diesen Tagen jährt sich der Beginn der Berliner Luftbrücke zum sechzigsten Mal. Wowereit sieht jedoch keinen Grund dieses Datum in Tempelhof feiern zu lassen. Er will im nächsten Jahr den dann nach seinem Willen schon toten Flughafen Tempelhof „feiern“ lassen. Die Welt wird ein weiteres Mal auf Berlin schauen – aber dann mit einem tiefen Unverständnis!

Mit den besten Grüßen, Ihr Thema Tempelhof-Team

© 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