

**„Das Thema Tempelhof“ informiert.
Newsletter vom 25.06.2010**

Was wir schon am 25.05.2010 vorhersagten: Der Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft verschiebt den BBI-Eröffnungstermin um sieben Monate.

Das Nichtwissen des Regierenden Bürgermeisters Klaus Wowereit.



Wann wird der neue Flughafen BBI endlich fertig sein?
(Foto © Das Thema Tempelhof e.V. 2010)

Liebe Leser unseres Newsletters,

der Aufsichtsrat der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH (FBS) hat bei seiner heutigen Sitzung unter der Leitung von Klaus Wowereit den neuen Eröffnungstermin für den BBI nun offiziell auf den 3.Juni 2012 verlegt.

Ob es bei der damit eingeräumten Verspätung von sieben Monaten bleiben wird, ist jedoch nicht sicher. Allzu oft schon

sind die Termine verschoben worden, und immer wurden die Bürger aufgefordert, dem neuen Termin Glauben zu schenken.

Bis Anfang Mai 2010 war der alte Eröffnungstermin auch von Klaus Wowereit wiederholt bekräftigt und gegen wohlbegründete Zweifel mit zum Teil fast beleidigenden Äußerungen verteidigt worden, bis endlich Ende Mai erhebliche Risiken für die Terminerfüllung eingeräumt wurden. So optimistisch und gönnerhaft sich Klaus Wowereit noch Anfang Mai bezüglich der Termineinhaltung gab, so überrascht zeigte sich der Regierende Bürgermeister Ende Mai über die bereits sattsam bekannten Termin-Risiken.

Da Klaus Wowereit sich nun über Vieles ahnungslos gibt, und den ehemals wie einen Glaubenssatz verteidigten BBI-Eröffnungstermin immer weiter relativiert ("Der 30. Oktober 2011 ist kein Fetisch." Berliner Morgenpost 12.06.2010), wollen wir den Regierenden Bürgermeister jetzt rechtzeitig darauf aufmerksam machen, in welchen Punkten er sich wohl demnächst mit seinem Nichtwissen wird entschuldigen müssen:

- Mangelhafte Schienenanbindung:

Der vermeintliche Großflughafen BBI wird über keine leistungsfähige Schienenanbindung in Richtung Berlin verfügen. Das Inselsystem Airport-Express wird zweimal in der Stunde vom (dezentralen) Berliner Hauptbahnhof zum BBI fahren – mit einer Fahrzeit von 30 Minuten. Eine ICE-Anbindung im BBI ist weder geplant noch möglich. Die Verdichtung auf einen 20-Minuten-Takt scheitert daran, dass irgendein Bummelzug nach Potsdam die z.T. eingleisige Strecke einmal in der Stunde so blockiert, dass nichts mehr geht. München 1992 lässt grüßen („...ist nur aus der Luft zu erreichen.“).

Eine leistungsfähige Express-Bahnanbindung über die „Dresdner Bahn“ wird wohl erst 2015 fertig werden – wenn überhaupt.

Die beteiligten Rot-Roten Landesregierungen haben den ÖPNV strukturell vernachlässigt und nur einen leistungsfähigen Autobahnzubringer realisiert. Der von den linkspolitischen Kräften sonst ideologisch so hofierte und für den BBI auch unzweifelhaft notwendige ÖPNV, wird also dauerhaft nur eine unzureichende Leistungsfähigkeit aufweisen. Das Missmanagement von Rot-Rot und die nachfolgenden

Rechtfertigungsversuche nehmen zunehmend absurde Formen an.

- Gebäudeausstattung des BBI:

In dem Terminal gibt es keine Laufbänder, im Bahnhof keine hinab führenden Rolltreppen, im Terminal nur wechselweise hinauf- oder hinab führende Rolltreppen. Und alles das für ein Gebäude, das im Moment seiner Inbetriebnahme planerisch so voll ausgelastet sein wird, dass man schon „Pavillons“ anbauen musste.

Unterdessen vertrat der CDU-Europa-Abgeordnete und Mitglied im dortigen Verkehrsausschuss, Joachim Zeller, in der Berliner Morgenpost vom 25.06.2010 die Ansicht, dass es sich bei dem senatsseitigen Verweis auf die entsprechenden EU-Normen, um ein „Ablenkungsmanöver“ handelt, da die Aufhebung des Verbots von Flüssigkeiten im Handgepäck schon lange diskutiert werde. Die genannte Begründung für eine zusätzliche Bauverzögerung des BBI nannte Zeller "an den Haaren herbeigezogen".

- Flughafengebühren für die Airlines:

Die Billig-Carrier Easyjet und Ryanair werden wohl nicht die gleichen Tarife zahlen wollen wie Air Berlin und Lufthansa, und diese Airlines werden wohl nicht mehr zahlen wollen als ihre Konkurrenz. Das zur Finanzierung der BBI-Investitionen notwendige Gebührenaufkommen wird wohl auf diese Weise kaum zu Stande kommen, und der BBI wird sich daher zu einem Subventionsfall entwickeln.

Diese Liste ist sicherlich noch nicht komplett, und wir sind gespannt, welche Entschuldigungen sich Klaus Wowereit zukünftig noch wird einfallen lassen, um sich, wie einst Baron Münchhausen, ein ums andere Mal an den eigenen Haaren aus dem Sumpf zu ziehen.

Nun wird schlagartig deutlich wie kurzsichtig die vorzeitige Schließung des Flughafens Tempelhof war, da THF mindestens sieben weitere Monate hervorragende Dienste hätte leisten können. Allein diese sieben Monate hätten dem Berliner Steuerzahler die Zahlung von ca. 12 Mio. Euro Betriebskosten für Tempelhof ersparen können. Seit der THF-Schließung im Oktober 2008, musste die Stadtbrache Tempelhof schon mit geschätzten 85 Mio. Euro aus dem Berliner Landeshaushalt finanziert werden.

Der von Anwesenden berichtete und geradezu unverschämte Ausspruch von Klaus Wowereit beim Richtfest des BBI-Terminals am 07.05.2010, man solle das Festhalten am inzwischen hinfälligen BBI-Eröffnungstermin 30.10.2011 beklatschen oder sich Sekt nachschenken lassen, zeigt die Ahnungslosigkeit, in der der Regierende Bürgermeister mutmaßlich von der Flughafengesellschaft belassen wurde.

Mit den besten Grüßen, Ihr Thema-Tempelhof Team

Auch hier sind wir:

http://twitter.com/THF_forever

© Das Thema Tempelhof e.V.: Direkte und indirekte Textzitate sind nur mit einer vollständigen Quellenangabe zulässig. www.das-thema-tempelhof.de

Newsletter „Das Thema Tempelhof“ - die Fachinformation zum Flughafen Tempelhof und zum Flughafensystem der Region Berlin-Brandenburg, herausgegeben vom Verein Das Thema Tempelhof e.V.

Pressekontakt / V. i. S. d. P.

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