

**„Das Thema Tempelhof“ informiert,
Newsletter vom 28.05.2008**

**Der Berliner Senat verweigert sich dem EU-
Reformvertrag, verweigert sich den
Anforderungen des Berliner Flugverkehrs,
verweigert sich der Zukunft!
...und: So schnell kann's gehen.**

So.

Nun haben alle gesehen, zu was Klaus Wowereit fähig sein kann – wenn er nur will. Er führt die SPD vor, er führt Berlin vor, er führt die Bundesrepublik vor, er lässt sich von der „Linken“ vorführen. Denn es fehlt ihm der Anstand, eine ordentliche Politik für Berlin zu machen, die Berlin und die Bundesrepublik nicht beschädigt.

Genauso wie im Fall Tempelhof. Es fehlt Klaus Wowereit auch hier der Anstand, um Berlin nicht beschädigen zu lassen. Die Welt lacht heute schon, lacht über diesen Regionalpolitiker, der nicht in der Lage ist, die Bedeutung einer „Landmark“ zu erkennen, wie sie Tempelhof mit der Vergangenheit der Luftbrücke darstellt. Und die Fachleute sind erstaunt, dass sich Wowereit mit einer Ausblendung von Kapazitätsproblemen im zukünftigen Berliner Flugverkehr zufrieden gibt und meint, es werde schon reichen.

Im Gegenteil, er sagt, was nicht zutrifft, Tempelhof offen zu halten, gefährde den Großflughafen.

Sein Verhalten richtet Wowereit danach aus, ob es seiner Koalitions-Vernunft und deren Entwicklung hilft - aber den Landesentwicklungsplan will er nicht ändern können, wenn es die Vernunft und die Entwicklung von Berlin erfordert.

Wir haben einmal in alten Zeitungen geblättert.

Anfang 1993 wurde für 2010 ein Aufkommen von 30,3 Millionen Passagieren erwartet. In den Unterlagen zur Raumordnung (Mai 1994) waren es noch 28 Millionen Passagiere, wofür man vier (4) Runways für erforderlich hielt.

Das Ergebnis der Raumordnung, sechs Monate später, sieht niedrigere Passagierzahlen, und entsprechend wird die Zahl der Bahnen auf drei (3) verringert. (Presseinformation Land Brandenburg vom 17.11.1994). Dabei blieb es zunächst. Noch am 2.1.1996 zeigt die Berliner Morgenpost Zeichnungen mit drei Runways. Nach dem Konsensbeschluss vom Juni 1996 sind daraus dann zwei (2) Runways geworden. Aber die Passagierzahlen sind geblieben. Bereits damals hätte man aufmerken müssen, ob das denn so einfach geht.

Die frühen Planungen lagen also in der Nähe der jetzigen Prognosen. So kann man für 2008 derzeit mit 22,4 Millionen Passagieren rechnen, für die nächsten zwei Jahre mit 5-8% Zuwachs. Das würde für 2010 zwischen 24,7 und 26,1 Millionen Passagiere rechnen – beides noch mit den „alten“ Flughäfen, während in den früheren Planungen der BBI seit 2004 in Betrieb gewesen wäre.

Aus einem Vergleich der früheren Planungen mit vier Runways und der heutigen Planung mit zwei Runways wird deutlich, dass der BBI mit zwei Runways sehr schnell an seine Wachstumsgrenzen stoßen wird. Dieses bestätigt unsere Position, dass die nunmehr zu erstellenden zwei Bahnen nicht ausreichen werden. Es bestätigt auch unsere Schlussfolgerung, dass ein dritte Bahn nötig ist, die es aber im BBI vermutlich niemals geben kann.

Die „3. Bahn“ ist heute vorhanden: Es ist Tempelhof. Die Entzerrung der Verkehre, überall auf der Welt bei Großflughäfen so realisiert, muss auch in Berlin das Gebot einer vernünftigen Planung sein. Noch ist es nicht zu spät, zukünftig mehr als zwei Runways in Berlin zu haben. Noch ist Tempelhof nicht geschlossen, noch gibt es für die Zukunft des Berliner Flugverkehrs eine Chance.

...und: So schnell kann´s gehen.

Gerade kommt die Meldung, dass beim Schaufliegen in Schönefeld anlässlich der ILA eine Me109 bruchgelandet ist. Der Flughafen wurde daraufhin für eine Stunde gesperrt. Es ging so schnell, weil die Me109 auf der Wiese zum Stillstand kam und nicht auf der Bahn. Sonst wäre wohl der Flughafen für Stunden gesperrt gewesen.

Offenbar werden solche Zwischenfälle auch als „ganz gewöhnlich“ betrachtet, wie man dem Kommentar des Pressesprechers entnehmen kann:

„Das Fahrwerk des Flugzeugs war beim Ausrollen auf der Landebahn abgeknickt. Dies sei aber bei diesen alten Maschinen nichts Ungewöhnliches“, sagte der Sprecher der

Berliner Flughäfen, Eberhard Elie. "So ein Fahrwerk kann schonmal einknicken. Für eine Stunde musste ab etwa 15.30 Uhr der Flugverkehr unterbrochen werden, was auch für Verkehrsflüge galt. Vier Maschinen mussten in die Warteschleife geschickt werden, sagte Elie. Eine wurde zum Flughafen Tegel umgeleitet. "Für uns war das nichts Besonderes", sagte Elie, "also nichts mit großen Auswirkungen".

Bei so viel Bagatellisierung bleibt einem doch die Spucke weg. 10 Flüge hatten Abflugverspätungen bis zu 4 Stunden, die sich dann auch bis zum Abend fortpflanzen und vermutlich verdoppeln werden.

Wir haben seit Monaten darauf hingewiesen, dass es völlig unakzeptabel ist, bis zur Inbetriebnahme des BBI in Schönefeld nur mit einer Bahn auskommen zu wollen. Schneller als befürchtet kam es zum Zwischenfall.

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