

**„Das Thema Tempelhof“ informiert,
Newsletter vom 31.07.2008**

**Nun also doch: Der weitere Ausbau von Tegel,
die Zunahme der gefährlichen Begegnungen auf
dem Rollfeld und die verzögerte Anbindung des
BBI.**

Werte Leser unseres Newsletters,

der weitere Ausbau von Tegel ist beschlossene Sache. Wir hatten früher schon einen entsprechenden Artikel der Berliner Morgenpost zitiert. Alles wurde damals dementiert.

Nun wird es Fakt, siehe FAZ vom 27. Juli. Nicht nur werden derzeit bereits 5 weitere Abstellpositionen betoniert, sondern es soll auch für 8 Mio Euro noch eine Erweiterung des Terminals kommen. Ist das dann fertig – sagen wir mal zum Sommerflugplan, so wird die Nutzungsdauer von April 2009 bis November 2011 sein, also 2½ Jahre. Man fragt sich, wie die Flughafengesellschaft und natürlich besonders der Aufsichtsratsvorsitzender Klaus Wowereit, ohne rot zu werden, so etwas in Gang setzen können.

In Tegel kommt es vermehrt zu „Runway-Incursions“. Das sind gefährliche Begegnungen von zwei Flugzeugen auf dem Boden. Der Grund ist die unzureichende Kapazität von Landebahnen, Rollbahnen und Vorfeld - bereits heute und zunehmend in den nächsten Jahren. Hierüber berichtet die Fachzeitschrift „Roger“ des PCCB (<http://www.rogermagazin.de/roger/rog-08-08.pdf>) Ausgabe 08/2008). Weitere 5 Positionen (siehe oben) bedeuten aber noch mehr Verkehr. Hierfür ist Tegel nicht geeignet. Jeder weiß das. Die „Offiziellen“ wollen es aber offenbar nicht wahrhaben. Hier geht es aber um die Flugsicherheit. Und die Flugsicherheit sollte bzw. müsste oberste Priorität genießen. Oder gelten für Tegel andere Gesetze? Wir werden weiter über diesen Sachverhalt berichten.

Die Berliner Morgenpost berichtete am 29. Juli umfangreich über die miserable Bahnanbindung des Hauptstadtflughafens BBI für die ersten Jahre. Der Kommentar dazu trägt die ungewöhnliche Überschrift „Ziemlich dreist“ und kritisiert hiermit, dass Potsdams Infrastrukturminister Dellmann auf die gute Autobahnanbindung und die hohe PKW-Quote von 73%

verweist. Recht hat er, die Autobahn bringt's. Dass dann zukünftig gegenüber heute jährlich rund 14 Mio Liter Benzin zusätzlich verfahren und 40.000 Tonnen CO2 zusätzlich in die Luft geblasen werden, muss er ja nicht sagen. Er ist ja nicht Umweltminister. Und außerdem betrifft das die Luft in Berlin und nicht in Brandenburg.

Aber die Wahrheit ist eigentlich noch viel schlimmer. Denn bei der Anbindung geht es um Zeit. Heute braucht man mit dem Bus, der alle 10 Minuten fährt, von Tegel zum Bahnhof Zoo 19 Minuten ohne Umsteigen, und mit dem Taxi kostet es 20 Euro. „Morgen“ braucht man mit dem „Airport-Shuttle“, der alle 30 Minuten fahren soll, samt Umsteigen im Hauptbahnhof mindestens 45 Minuten. Das Taxi von BBI nach Zoo wird 45 Euro (heutige Raten!) kosten. Will man „morgen“ gar mit S-Bahn und Airport-Express vom Bahnhof Zoo via Hbf. zum Hauptstadtflughafen fahren (auch nur alle 30 Minuten), so muß man ein zweites Mal im Bahnhof Schönefeld in einen Bus zum Terminal umsteigen und braucht bis zu 65 Minuten. Schlechter geht es nicht.

Warum schreiben wir das?

Weil wir nicht verstehen, dass das Nächstliegende, nämlich der Weiterbetrieb von Tempelhof, von den „Offiziellen“ abgelehnt wird, obwohl dann Verkehr aus Tegel abgezogen werden könnte, was die Enge in Tegel samt „Runway Incursions“ reduzieren könnte und weitere Ausbauten in Tegel überflüssig machen würde. Tempelhof würde außerdem die Pendelverkehre nach BBI erheblich reduzieren und damit die Schadstoff-Emissionen senken. Und der ICE hält am S-Bhf-Südkreuz – ganze 5 Minuten entfernt. So schön kann die Realität sein!

Also: Tempelhof offen lassen und damit Probleme lösen – das ist die Devise.

Mit den besten Grüßen, Ihr Thema-Tempelhof Team

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

Das Thema Tempelhof - der unabhängige Fachinformationsdienst zum Flughafen Tempelhof.
www.das-thema-tempelhof.de

Kontakt:

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