

„Das Thema Tempelhof“ informiert, Newsletter vom 18.04.2008

Aktueller rechtlicher Status von THF und die Definition der zukünftigen Nutzung.

Werte Leser unseres Newsletters,

wir wären nicht „Das Thema Tempelhof“, wenn wir uns nicht mit folgender Frage beschäftigen würden:

Wie ist eigentlich die Lage in der Frage Tempelhof?

Es gibt einen Schließungsbescheid zum 31.10.2008. Der ist rechtskräftig, kann aber bis zu diesem Termin zurückgenommen werden.

Es gibt einen Entwidmungsbescheid. Der ist noch nicht rechtskräftig. Die Verhandlung hierzu vor dem OVG hat noch nicht stattgefunden. Wird er rechtskräftig, hängt seine Wirksamkeit davon ab, ob der Schließungsbescheid bestehen bleibt oder nicht. Wird die Schließung zurückgenommen, wird die Entwidmung hinfällig.

Es gibt den Volksentscheid. Das Ergebnis ist noch offen. Die Wirkung ist offen. Eine zwingende Wirkung gibt es nicht. Eine politische möglicherweise aber doch.

Es gibt in der „Werbung“ für den Volksentscheid richtige, falsche, verbissene, fröhliche Äußerungen. Es gibt Argumente, die zum Teil eher ideologisch angehaucht sind.

Es gibt eine Senatorin, die kräftig an der Nachnutzung arbeitet. Obwohl eigentlich während des Laufs des Volksentscheids fairer Weise solche Arbeiten in der Öffentlichkeit ruhen sollten.

Es gibt einen Regierenden Bürgermeister, den das alles kalt lässt. Der sogar die Bezeichnung „Business Basher“ (Financial Times) aussitzt.

Es gibt einen Grund, Tempelhof offen zu halten.

Der Grund ist die zukünftige Kapazität für den Berliner Flugverkehr. Es ist offensichtlich immer noch nicht zu den Entscheidungsträgern in der Berliner Regierung durchgedrungen, dass es da ein Problem gibt:

Wir reden vom Großflughafen, und manche meinen, der reiche „auf Jahrzehnte“ für den Flugverkehr aus. Ansonsten wird zu dem Problem „Kapazität“ von Seiten der Regierung nicht Stellung genommen. Wer nichts sagt, sagt auch nichts Falsches.

Tatsache ist, dass der Großflughafen BBI eine Kapazität von 22-25 Millionen Passagieren haben wird, die im Jahr der Eröffnung bereits mit 25 Millionen Passagieren am oberen Limit ausgefüllt sein wird.

Tatsache ist auch, dass man dann „modular“ erweitern kann. Erst einmal bis 30 Millionen Passagiere. Das wird drei Jahre dauern, und das sind auch drei Jahre Passagier-Wachstum mit je 6,2%. Schon fertig und schon wieder voll. Dann soll oder kann weiter modular erweitert werden, aber immer wird der Großflughafen am Ende seiner Kapazität entlang manövrieren.

Tatsache ist, dass der Großflughafen BBI zwei Runways haben wird. So wie München. Aber Berlin hat heute 253.000 Flugbewegungen, zur Eröffnung werden es 295.000 sein. Als München in Betrieb ging, gab es dort 192.000 Flugbewegungen und also genügend Reserve. Die ist jetzt, nach 15 Jahren, dort aufgebraucht, denn in München gibt es heute 432.000 Flugbewegungen. Die Reserve war rechnerisch 56%. In Berlin ist die Reserve ab BBI 18%. Die Zahl der Jahre, für die diese Reserve ausreicht, kann man an zwei Händen abzählen – vielleicht auch schon an einer Hand, nämlich bei 3,5 % Wachstum pro Jahr.

Der Grund: In dem Großflughafen BBI sind nur 360.000 Flugbewegungen zugelassen. Und es sieht in Anbetracht des durch den BBI erwarteten Schubs an Fluglinien besonders im Langstreckenbereich so aus, dass dieses eben nicht „für Jahrzehnte“ reichen wird. Und dann ist dieser Großflughafen schon nach wenigen Jahren am Ende des Wachstums angekommen. Die angestrebten Passagierzahlen von 40 oder sogar 50 Millionen Passagieren können mit den zwei Runways nicht erreicht werden, denn dazu bräuchte es durchschnittlich größere Flugzeuge.

Dieses ist das Problem des BBI.

Nachdem sich die Brandenburger Regierung jedweder Alternativen beraubt hat, andere Flughäfen auszubauen, würden sich die Berliner durch die Schließung von Tempelhof der Möglichkeit berauben, den BBI wenigstens effizient, d.h. durch größere Flugzeuge, zu nutzen.

Tatsache ist, dass kleine und kleinste Flugzeuge auf einem Großflughafen stören und nichts zu suchen haben. In Frankfurt oder Heathrow oder New York JFK gibt es verschwindend wenig „General Aviation“. Aber Berlin BBI schickt sich an, einen traurigen und finanziell äußerst nachteiligen Rekord zu erreichen: Der Anteil der General Aviation könnte bis zu 20% erreichen. Die Linienluftfahrt wird dadurch massiv behindert, im Anflug, auf den Rollwegen, im Abflug. Die General Aviation wird schlecht behandelt, sie wird getrieben und man versucht, sie zu vertreiben.

Das Problem der BBI-Kapazität kann gelöst werden.

Die Lösung ist Tempelhof.

Kleine Flugzeuge gehören dorthin, nicht auf den BBI.

Und die großen können dann in BBI hohe Passagierzahlen und hohe Profitabilität bringen – genauso, wie es gewünscht wird.

Zum Schluss ein kleiner Hinweis: Es gibt in der Luftverkehrszulassungsordnung (§38) zwei Arten von Flughäfen: Verkehrsflughäfen und Sonderflughäfen. Die „General Aviation“ gehört zu den Verkehrsflughäfen, aber beispielsweise der Flugplatz Finkenwerder (exklusiv Airbus) zu den Sonderflughäfen.

Ein Flughafen Tempelhof, generell offen für die Business-Aviation, ist folglich kein Sonderflughafen!

Mit den besten Grüßen, Ihr Thema Tempelhof-Team

Achtung: Hier kann per Brief abgestimmt werden:

Volksentscheid am 27.04.2008, Briefwahlunterlagen bei den Bezirkswahlämtern online anfordern:

<https://www.wahlen-berlin.de/wahlen/volksentscheid-2008/briefwahl/elektronisch/antragSic.htm>

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

Kontakt:

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

Aktueller Programmhinweis:

Am 25.04.2008 informieren Christian Schirmmacher und Wolfgang Przewieslik im Radioprogramm des OKB, www.studio54-on-air.de, von 21-22 Uhr, zum bevorstehenden Volksentscheid.

97,2 MHz (UKW), 92,6 MHz, Berliner Kabelnetz und als Stream abrufbar unter www.okb.de!