

## **„Das Thema Tempelhof“ informiert, Newsletter vom 24.04.2008**

### **Die SPD und die IHK.**

Am 21.4.08 veranstaltete die Berliner SPD eine Pressekonferenz, um mal richtig zu meckern. Es ging um die Studie der IHK\*), die vor ein paar Tagen vorgestellt worden war und wo erstmals deutlich die Fragen der zukünftigen Flughafenkapazität in Berlin angesprochen wurden. Die Einladung zur Pressekonferenz lief unter dem einladenden Titel: „Lügen, Manipulationen und die Wahrheit“

Der Verkehrsexperte der SPD, Christian Gaebler, schon früher bekannt für flotte, wenn auch nicht immer haltbare Sprüche, schoss die Breitseiten ab:

Er sagte: „Man hat inzwischen den Eindruck, der BBI ist der IHK egal, Hauptsache, Tempelhof kann weiterbetrieben werden, weil sie alle Risiken, die dort bestehen und die ja im Prinzip auch von allen bestätigt werden, negiert, und sogar so weit geht, den BBI schlecht zu reden, dass dort nicht genug Kapazitäten vorhanden wären, und ähnliches, wofür es überhaupt keine Grundlage gibt.“

Weiter wird er in der Presse zitiert, die Initiative für Tempelhof (Icat) und die IHK würden Argumente verdrehen und mit Halb- und Viertelwahrheiten agieren. Ein Gutachten der IHK sei der verzweifelte Versuch, mit vermeintlich sachlichen Argumenten unsachliche Thesen zu belegen. Die IHK ignoriere die eindeutigen Gerichtsbeschlüsse zur erforderlichen Schließung von Tempelhof ebenso wie fehlende Finanzierungskonzepte zu einem Weiterbetrieb.

Tempelhof schon zum 31. Oktober 2008 zu schließen, sei aber sinnvoll, bekräftigte Gaebler. Für einen weiteren Linienverkehr gebe es keinen Bedarf, und Geschäftsleute starteten und landeten auch schon heute zu einem erheblichen Teil in Schönefeld. Die täglich je 12 Starts und Landungen in Tempelhof zu übernehmen, sei kein Problem. Mit der Behauptung, BBI sei schon zum Start an der Kapazitätsgrenze, rede die Wirtschaft den neuen Flughafen schlecht, auf den die Region angewiesen sei, kritisierte Gaebler weiter. Auch die Flughafengesellschaft habe diese Angaben mehrfach zurückgewiesen. Ausgelegt sei BBI

zunächst für 22 bis 25 Millionen Passagiere pro Jahr, was zunächst ausreichend sei. Und nach dem genehmigten Konzept sei ein Ausbau für insgesamt 40 Millionen Fluggäste möglich.

### **„Das Thema Tempelhof“ nimmt dazu Stellung:**

Es gibt niemand in der Stadt Berlin, der den BBI nicht will. Niemand. Am wenigsten kann man das der IHK vorwerfen. Das ist eine wirkliche falsche und dummdreiste Unterstellung seitens Herrn Gaebler. Die IHK-Studie spricht aber erstmals die wesentlichen Probleme korrekt an, die sich in dem Stichwort „Kapazität“ manifestieren. Die dort in der Studie vorgebrachten Argumente sind nur mit ideologischer Verblendung als „unsachlich“ einzustufen.

Ein Beispiel: Gaebler sagt, die Kapazität „reicht“. Wer das verneint, wolle BBI schlecht reden. Wir fragen: Wie kann man das behaupten, wenn es zur Eröffnung des BBI laut Gaebler Kapazität für 22-25 Millionen Passagiere gibt, aber 25 Millionen Passagiere erwartet werden? Was geschieht, wenn sich der BBI um ein Jahr verzögert und dann 27 Millionen Passagiere da sind? Dann sagt Gaebler, es sei ein Ausbau möglich. Wenn dieser Ausbau dann drei Jahre dauert, sind dann schon 33 Millionen Passagiere da, aber der Ausbau erreicht zunächst nur eine Kapazität von 30 Millionen (was übrigens laut Bundesverwaltungsgericht auch schon das Limit ist). Schon wieder „reicht“ es dann nicht. Ob man die 40 Millionen Passagiere mit den zwei Runways überhaupt erreichen kann, ist zweifelhaft. Und Flughafenchef Dr. Schwarz sagt sogar, „der BBI reicht für Jahrzehnte“.

Ein weiteres Beispiel: Gaebler spricht von 12 Starts und Landungen in Tempelhof, und die könnten wohl auch in Schönefeld stattfinden. Woher diese Zahl kommt, ist unbekannt. In 2007 gab es dort rund 100 Flugbewegungen pro Tag, zu Zeiten der WM 2006 waren es bis zu 200 pro Tag. Ab BBI müssen alle kleinen Flugzeuge im BBI landen. 2007 gab es in der Kategorie „Nicht-Linienflüge“ in Berlin pro Jahr 37.990 Flugbewegungen. Das sind 104 pro Tag. Bei 4mal5% Wachstum bis BBI sind es 46.000 solche Flugbewegungen kleiner Flugzeuge, also durchschnittlich 126 pro Tag. Das bedeutet eine Belegung von durchschnittlich 1,5 Stunden der gesamten Runwaykapazität in BBI (85/h) allein für diese Kategorie. Genau diese Flüge sind im Visier, wenn es um die Offenhaltung von Tempelhof geht. Denn die kleinen Flugzeuge belegen nicht nur die Bahnen und bringen vergleichsweise wenig Einnahmen, sondern verzögern auch die Abläufe in der Luft und am Boden durch z.T. niedrige Geschwindigkeiten.

Zu den Gerichtsbeschlüssen gehen die Meinungen weit auseinander. Aber: Alle werden respektiert. Fest steht, und auch Gaebler weiß das, dass es bis BBI, also bis 2012, keinen rechtlich zwingenden Grund gibt, Tempelhof zu schließen. Für die Zeit danach müsste die Landesplanung geändert werden – ein einfacher politischer Vorgang. Die sogenannte „Gefährdung des BBI“ konnte bislang weder von Wowereit noch von Gaebler konkretisiert werden. Die Anwohner von Schönefeld haben jedenfalls in dieser Frage keinerlei Klagebefugnis.

Was schließlich die Finanzierung anbelangt, irrt Gaebler gründlich: Sogar der Bund hat angeboten, die „Verluste“ zu übernehmen, was von Gaeblers Chef Wowereit brüsk abgelehnt wurde. Es gibt ein Konzept (Lauder/Langhammer) mit einem Investment von 350 Mio Euro, zu dem sich Klaus Wowereit weigerte, ins Detail zu gehen und nun, ohne es zu kennen, behauptet, es sei unseriös. Alles, was sachlich und fachlich korrekt vorgetragen wird, interessiert weder Wowereit noch die SPD noch Gaebler.

Wenn zunehmend die unzureichende Kapazität des BBI kritisiert wird: Warum ruft Wowereit nicht einen „Runden Tisch“ zusammen, um dieses Thema zu diskutieren?

Nein, Herr Gaebler, die Wahrheit kann nicht unterdrückt werden, indem man sie als Lüge hinstellt.

**Herr Gaebler, erarbeiten Sie doch einmal eine eigene Prognose:**

Flugbewegungen Berlin-2007/BBI-2012/BBI-2017

Passagiere Berlin-2007/BBI-2012/BBI-2017

Die Basis für 2007 sind 253.000 Flugbewegungen und 20,0 Mio Passagiere.

Das aktuelle Wachstum im 1. Quartal 2008 ist 10%.

\*) Die Studie der IHK ist hier:

[http://www.berlin.ihk24.de/produktmarken/standortpolitik/anlagen/\\_download/2008-04-15\\_Endfassung\\_City-Airport\\_Tempelhof.pdf](http://www.berlin.ihk24.de/produktmarken/standortpolitik/anlagen/_download/2008-04-15_Endfassung_City-Airport_Tempelhof.pdf)

Wir fordern den Senat auf, den Schließungsbescheid für den Flughafen Tempelhof aufzuheben und den Flughafen Tempelhof im Landesentwicklungsplan Flughafenstandortentwicklung (LEP FS) als dauerhaften Ergänzungsflughafen vorzusehen!

**Mit den besten Grüßen, Ihr Thema Tempelhof-Team**

© [www.das-thema-tempelhof.de](http://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](mailto: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](http://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](http://www.okb.de)!