

Berlin, den 04.04.2008

Ihr Rundbrief vom 31.1.2008

Sehr geehrter Herr Schöde,

mit zunehmendem Befremden nehmen wir Ihre einseitige Parteinahme zur Schließung von Tempelhof zur Kenntnis. Eine Unternehmervereinigung, die sich der Luftfahrt-Entwicklung der Region Berlin/Brandenburg verschrieben hat, darf nicht so sträflich tatenlos zusehen, wie Flughafenkapazität vernichtet wird, geschweige denn, diese auch noch fordern.

Es scheint Ihnen entgangen zu sein, dass in Europa ringsum nahezu verzweifelt nach Flughafenkapazitäten gesucht wird. Dabei ist es weniger ein Frage der Terminalneu- und anbauten, die überall vollendet oder initiiert werden, sondern der Runwaykapazitäten. Terminalkapazitäten sind genehmigungsrechtlich unproblematisch, aber um Runwaykapazitäten muss jahre- wenn nicht jahrzehntelang gerungen werden - im Einzelfall sogar unter dramatischen Umständen, siehe die beiden Todesopfer zur Startbahn West in Frankfurt. In Erinnerung dürfte auch sein, dass in Düsseldorf die zweite Bahn fertig war, aber lange Jahr nicht kapazitätserweiternd benutzt werden durfte.

Es ist unstrittig, dass Berlin bisher sechs Runways hatte. Selbst wenn man aufgrund lokaler Gegebenheiten die jeweils zwei eng beieinander liegenden Bahnen nur als 1,5 statt 2 bewertet, bleiben es immer noch 4,5 oder 4 voll nutzbare Bahnen. Der BBI wird nur noch zwei Bahnen haben. Gerade die besonders kritische Bahn-Kapazität wird also mit Eröffnung des BBI halbiert. Da hilft es nicht, als Ausrede zu betonen, man werde zur Eröffnung keine Engpässe haben. Aber ein Vergleich mit München 1992 hilft: Da wurde die Bahnkapazität mit Eröffnung von München-Erding verdoppelt, die Passagierkapazität mehr als verdoppelt. Und heute, 15 Jahre später? Man hat in München die Passagierkapazität erneut verdoppelt und die 3. Landebahn wird vorbereitet. Dies sind Fakten in München, aber auch Frankfurt will mehr, Stuttgart will mehr, Leipzig wurde gerade verdoppelt, und in der Welt werden Flughäfen ausgebaut. In sehr vielen Fällen wurden neue Flughäfen zusätzlich zu den alten gebaut, z.B. in Mailand, in Rom, in Stockholm, in London, in Washington.

Nur wer mindestens nur einäugig ist, sieht nicht, dass in Berlin zur Eröffnung des BBI die angebotene Kapazität bereits voll ausgelastet sein wird, die Runways in Spitzenzeiten in Kürze sich der Auslastung nähern werden, und die General Aviation, für die Ihre Gruppe auch da sein sollte, in den Betrieb eines Großflughafens hineingezwängt wird, worunter dann zunehmend beide Seiten leiden werden: Die Großluftfahrt, weil sie auf die Kleinen Rücksicht nehmen muss und die Kleinen, weil sie bei der Slotvergabe regelmäßig das Nachsehen haben werden. Fragen sie doch die Business-Flieger, wie sie in Frankfurt und München (und Tegel) behandelt werden.

Der Vorteil in Berlin bei Offenhaltung von Tempelhof wäre eben gerade, dass sie hier nicht so behandelt werden, sondern dass sie ihre Slots auch morgens und abends bekommen, dass sie ihre Flugzeuge in ausreichenden Hallen abstellen können, dass es genug Vorfeldflächen gibt, um auch eine Fußball-WM mit über 200 Kleinflugzeugen (übrigens nahezu alles Jets) abzudecken.

In Deutschland wurden seit der Eröffnung von München 2 nur zwei Runways zusätzlich gebaut, in Düsseldorf und in Leipzig. Wie können Sie es verantworten, dass das knappste Gut der zivilen Luftfahrt, nämlich Runwaykapazität, in Berlin schnöde eingezogen und planiert wird? In Ihren Reihen befinden sich auch Vertreter der Allgemeinen Luftfahrt, die bezeugen können, dass diese Branche einen unerwarteten Boom hat und weiter haben wird. Bei weiterer Fülle des BBI, und hier sind die nächsten 10-15 Jahre gemeint, wird die General Aviation aus BBI zunehmend vertrieben werden, und sei es nur dadurch, dass es keine Slots in den wichtigen Zeitenlagen gibt. Dann wird man Schönhagen anbieten, von Berlin-Mitte 65 Auto-Minuten entfernt. Oder man wird daran gehen, Finow und Neuhardenberg auszubauen, was man heute noch auf Seiten der Politik entrüstet von sich weist. Jedenfalls wird der Geschäftsreisende dann gegenüber heute in Tempelhof Stunden in der An- und Abreise verlieren.

Wenn Sie und Ihre Mitglieder die Wirtschaft im Umfeld des BBI nachhaltig entwickeln wollen, ist es wichtig, dass der BBI floriert – keine Frage. Aber hierzu tragen kleine Flugzeuge vergleichsweise wenig bei – im Gegenteil, sie behindern und – in längerer Sicht – verhindern gelegentlich größere Flugzeuge. In Frankfurt weiß man das – und der Anteil der General Aviation dort ist 2%. In Berlin ist er heute schon 15% mit aufgrund des Booms ansteigender Tendenz.

Ich habe persönlich beim OVG Klage gegen die Entwidmung des Flughafens Tempelhof eingereicht. Es stünde Ihnen als Interessenvertreter der Luftfahrt in Berlin/Brandenburg gut an, diese Klage zu unterstützen. Es stünde Ihnen auch gut an, den mittel- bis langfristigen Aspekt zu würdigen und nicht allein auf kurzfristige scheinbar ausreichende Kapazitäten zu achten.

Sollten Sie, der Meinung sein, die Offenhaltung von Tempelhof „gefährde“ den Bau des BBI, wie die Politik nicht müde wird zu verbreiten, so bitte ich Sie, sich mit der Frage zu beschäftigen, wer vor welchem Gericht mit welcher Begründung den BBI stoppen wollen oder können sollte: Das Bundesverwaltungsgericht war bereits die oberste Instanz, die Planfeststellung ist in ihren wesentlichen Teilen somit rechtskräftig, und im übrigen gilt das Luftverkehrsgesetz: Dort heißt es in §9 Absatz 3: „Ist der Plan rechtskräftig festgestellt, so sind Beseitigungs- und Änderungsansprüche gegenüber festgestellten Anlagen ausgeschlossen.“

Beim Konsensbeschluss wurden die Bürger nicht gefragt, weder beim Standort noch bei der Tempelhof-Schließung. Die Annahme, der Konsensbeschluss sei bindend, wird schon durch die freiwillige Aufgabe der ebenfalls im Konsensbeschluss als Voraussetzung genannten Privatisierung aufgehoben. Dass im Konsensbeschluss die Schließung von Tempelhof und Tegel als Voraussetzung für diese aufgegebene Privatisierung genannt wird, sei nur am Rande erwähnt.

In Ihrer Pressemitteilung schließen Sie:

„Bei allem Verständnis für die Leidenschaft, mit der für den Erhalt von Tempelhof als Flughafen gekämpft wird: Tempelhof ist Vergangenheit, nur das Projekt BBI ist die Zukunft für Wirtschaft, Wissenschaft und Bürger in der Hauptstadtregion.“

In Anbetracht der dargelegten Kapazitätssituation kann die „Zukunft“ nicht aus BBI allein bestehen. Jetzt diese Zukunft bereits einzuschränken, indem Tempelhof, die wichtige Lösung

der zukünftigen Runway-Frage, aufgegeben wird, heißt, die Augen vor der Zukunft zu verschließen.

Zukunft ist auch Zeit. Schönefeld wurde Sperenberg vorgezogen, weil man nach Ansicht des Gerichts 10 Minuten Fahrzeit sparen könnte. Da ging es um alle Passagiere, vom Geschäftsmann bis hin zu den Billig-Urlaubern, die, folgt man den Aussagen der Flughafengesellschaft, inzwischen die Mehrzahl stellen. Also ist auch dieses Kriterium wichtig, besonders für die Geschäftsleute. Im Fall Tempelhof wird versucht zu suggerieren, BBI sei ja nur 10 Minuten weiter entfernt (Grüne). Jeder weiß, dass das falsch ist. Der Weg beginnend am Flugzeug wird mindestens 30 Minuten länger sein, in Schönhagen im Vergleich 50 Minuten. Auch dieses ist dann verminderte Qualität, auch dieses fördert nicht gerade für die eiligen Geschäftsleute die Wirtschaft.

Zur Frage der Bündelung der (finanziellen) Kräfte sei angemerkt, dass Berlin heute nur mit 37% an der Flughafengesellschaft beteiligt ist. Wenn man überhaupt den finanziellen Aspekt strapazieren will, so sei darauf hingewiesen, dass Berlin für den BBI ebenfalls Mittel zur Verfügung stellen muss und diese zukünftig in ganz anderem Maßstab und zu 100% bei einem Tempelhof ohne Flugbetrieb vom Land Berlin aufgebracht werden müssen. Ich halte es für fahrlässig, immer nur die eine Seite der „Verluste“ zu nennen, die noch dazu weitgehend aus Verrechnungspositionen bestehen, aber die andere Seite, nämlich die auch für die weitere Zukunft aufzubringenden Ausgaben für das Gelände und Gebäude von Tempelhof zu verschweigen.

Niemand der Tempelhof-Befürworter hat eine Gegnerschaft zu BBI. Im Gegenteil, diese Befürworter wollen den BBI dadurch unterstützen, dass die kleinen Flugzeuge herausgehalten werden, was noch dazu den zeitkritischsten Kunden hilft – also eine Win/Win-Situation. Es ist daher völlig unverständlich, dass beide Ziele von Ihnen als Interessenvertretung der Luftverkehrswirtschaft – übrigens im Gegensatz zur IHK in Berlin, nicht gewürdigt werden.

Was schließlich Ihre durchaus interessante Idee eines Luftfahrt-Themenparks angeht, so sei darauf hingewiesen, dass im nördlichen Teil, wo früher die Amerikaner ihre „Recreation-Area“ hatten, genügend Fläche bereitsteht. Diese könnte sogar noch erheblich vergrößert werden, wenn der heutige Taxiway Nord eingezogen würde und die Bahn 09L/27R zum Taxiway umgestaltet würde. Die Verfügbarkeit einer Landbahn würde übrigens den Transport der Exponate, so sie denn noch flugfähig sind, erheblich erleichtern. Das eine muss also nicht zulasten des anderen geschehen.

Mit den besten Grüßen

Wolfgang Przewieslik