

Sehr geehrter Herr Vorsitzender des Aufsichtsrates Klaus Wowereit:

Ohne Tempelhof "geht nichts".  
Der Mehrwert ist der Flugbetrieb.

Zehn harte Fakten:

**Erster Punkt: Die Flughafengesellschaft rechnet bis zur Eröffnung des BBI mit 2% Wachstum in TXL/THF pro Jahr.**

Dieser niedrige Wert wird offenbar gewählt, um die Kapazitäten als ausreichend darzustellen. Einen anderen Grund hierfür gibt es besonders nach dem AB/dba-Merger nicht. Das Wachstum wird höher sein, denn warum sollte Berlin geringer wachsen als die anderen deutschen Flughäfen? Wachstum Berlin in 2005 und kum. 2006 18,3% bzw. 8,2%; Wachstum Deutschland 6,3% bzw. 5,3%. Und ab 2007 nur 2%? Das Ergebnis ist, dass die für BBI angepeilten Verkehrszahlen früher erreicht werden als erwartet. Die Konsequenz: Es wird auf den Berliner Flughäfen früher „eng“

**Zweiter Punkt: Die BFG erhöht die Runway-Kapazität in Tegel durch Bescheid von 40 auf 55 Bewegungen pro Stunde.**

Das geschieht offenbar, um die Flüge aus Tempelhof in Tegel unterbringen zu können und dieses vor dem Oberverwaltungsgericht entsprechend zu „beweisen“. Tatsächlich aber ist die Runway gar nicht der „Limitierende Faktor“ in Tegel, sondern die Vorfeldfläche. Und die ist nicht so einfach mal eben um 37,5% zu erhöhen, sondern gar nicht (0%): sie kann netto nicht erhöht werden, da die hergerichteten sechs weiteren Positionen durch die höheren Sicherheitsanforderungen an allen anderen Positionen praktisch neutralisiert werden.

Ergebnis: Diese Maßnahme soll Sand in die Augen der Gesellschafter und des Gerichts streuen, dass der Tempelhof-Verkehr angeblich ohne weiteres aufgenommen werden kann.

**Dritter Punkt: Für den Sommer 2007 haben über 40 Flüge täglich in TXL nicht die gewünschten oder gar keine Lande- oder Startzeiten erhalten.**

Darüber wird von der Flughafengesellschaft (auch dem Aufsichtsrat gegenüber) nicht gesprochen. Es wird vielmehr so getan, als ob alles „in Butter“ sei. Dass bereits heute offensichtlich Vorhaben für Linienverbindungen mangels Kapazität scheitern können, scheint niemand zu beunruhigen. Wohlgedenkt: „Heute“ heißt „ohne den Tempelhof-Verkehr“. Und die umworbenen aber Platz raubenden Langstrecken nach Fernost sind ebenfalls noch nicht enthalten.

**Vierter Punkt: In BBI wird es statt der heute auf den drei Flughäfen verfügbaren 100 Abstellpositionen für Linienflüge nur noch 65 geben.**

Es hat bisher niemand verdeutlichen können, warum BBI so klein geplant wird. Eine Reduzierung der Positionen gegenüber heute um 45% ist nicht verständlich und kurzfristig. Bereits im Jahr der Inbetriebnahme wird das veröffentlichte obere Limit von Flugbewegungen in den Spitzenzeiten und bei den Passagieren erreicht werden (22-25 Mio. Passagiere).

Ein neuer Flughafen, der bereits bei Inbetriebnahme an der Grenze der Kapazität arbeitet, ist falsch geplant.

**Fünfter Punkt: In BBI gibt es offenbar bislang keinen Ersatz für die 40 General- Aviation- Abstellplätze aus THF.**

In keiner veröffentlichten Unterlage wird dargestellt, wo wie viele GA-Positionen in BBI geplant werden. Vielleicht hat man dieses Thema ausgeklammert, weil es bislang keine Lösung gab. Dass diese 40 Plätze nur die „offiziellen“, also fest markierten sind, heißt, dass an die anderen über 200, die zur Fußball-WM genutzt wurden, in BBI überhaupt nicht zu denken ist.

Und dorthinein soll ja alle zwei Jahre auch noch die ILA. Man hat sich verpflichtet, sie in Schönefeld zu veranstalten. Wo das Ausstellungsgelände liegen soll, weiß man bislang nicht – und gesteht das auch in der Presse ein. Wo dann die General Aviation, die derzeit zur ILA ausgerechnet nach THF ausgelagert wird, hingehen soll, wenn THF geschlossen sein sollte, hat bisher auch niemand gesagt.

**Sechster Punkt: Es gibt einen Baustopp in SXF für BBI.**

Der Grund liegt in Fehlern im Vergabeverfahren.

(Anm.: Man muß sich an den Kopf fassen, dass so etwas bei einem Projekt passiert, das so im Lichte der Öffentlichkeit steht).

Die Konsequenzen werden heruntergespielt. Tatsächlich wird man wohl erst im Herbst 2007 weiterbauen können. Es heißt offiziell, „der Eröffnungstermin ist nicht gefährdet“. Das hat man immer und überall bei solchen Projekten gesagt. Eingehalten wurde es noch nie. Auch München 2 hat wegen diverser Verfahrensfehler zehn Jahre mehr für die Realisierung gebraucht.

Eine Verzögerung bei der Inbetriebnahme macht aber die Kapazitätsfrage noch drängender.

**Siebenter Punkt: THF soll die Planfeststellung „gefährden“.**

Dieser Zusammenhang wird von den Gegnern von Tempelhof vermutet, aber nicht bewiesen. Es geht hier um die „Planrechtfertigung“ und darum, dass diese vom Bedarfsnachweis abhängt. Dieser Nachweis ist vor Gericht geführt worden. Selbst ohne die Passagiere von THF bleibt dieser Nachweis nachfrageseitig unantastbar. Denn die Billigcarrier haben für weit mehr Zusatzpassagiere gesorgt als durch den Fortbestand von THF je ausfallen könnten.

Diese gedankliche (Fehl-) Konstruktion einer hypothetischen Gefährdung des BBI wird allerdings nun aktuell dazu genutzt, den potentiellen Investoren ihr Konzept einer Flughafenklinik mit dem Hinweis auf die Gefährdung der Planfeststellung auszureden zu wollen, wie es kürzlich geschah.

Und dass ein „LepFS“, also der Plan der Raumordnung, „Gesetz“ ist, hat man schon gesagt, bevor die Vorläufer mehrfach geändert wurden. Also würde das vermutlich auch hier gehen.

Die Argumente „Wirtschaftlichkeit“, „Sicherheit“, „Umwelt“, mit denen die Schließung begründet wurde, werden in offiziellen Verlautbarungen nicht mehr benutzt. Offenbar hat man in der Politik eingesehen, dass hiermit „kein Blumentopf zu gewinnen ist.“ Also muß die „Gefährdung der Planfeststellung für BBI“ als Argument erhalten. Wie gesagt, den Nachweis hat niemand geführt.

**Achter Punkt: Tempelhof wird geschlossen und die „Verluste“ sind weg?**

Die „Verluste“ sollen 10 Millionen pro Jahr betragen. Und es wird so getan, als ob sie sofort bei Schließung „eingespart“ werden könnten.

Aber: Das riesige Gebäude in Tempelhof ist auch nach der Schließung noch da. Und es gehört vorwiegend dem Bund. Und der muss dann alles bezahlen. Die Einnahmen aus dem Flugverkehr sind weg. Über die 20-25 Millionen Euro pro Jahr, die *dann wirklich und erstmals der Steuerzahler* aufbringen muss, spricht niemand. Die Vertreter des Bundes sitzen im Aufsichtsrat und schweigen hierzu vornehm zurückhaltend und beharrlich.

Wir, die Mitglieder der ICAT, sind Steuerzahler. Und wir sagen, dass wir uns diese Belastung des Finanzhaushaltes des Bundes, also „unseres“ Finanzhaushaltes, verbitten. Und wir verlangen, dass die Vertreter des Bundes im Aufsichtsrat, Staatssekretär Dr. Daldrup und Ministerialdirektor Cordes ihre Pflicht tun und diesen Unsinn der Schließung von Tempelhof zulasten der Steuerzahler stoppen. Sonst sind und bleiben sie eben nur Stimmvieh für Beschlüsse des Regierenden Bürgermeisters von Berlin.

#### Neunter Punkt: Die FBS will THF unverzüglich schließen.

Warum so eilig? Selbst wenn es eine „Gefährdung“ des BBI durch THF gäbe (was wir wie oben gesagt bestreiten), rechtfertigt dies noch lange keine Schließung 5 Jahre vor Inbetriebnahme. Das jetzige Schließungsverfahren zum 31.10.2007 basiert auf dem (rechtlich nicht bindenden) „Konsensbeschluss“ und hängt mit der Planfeststellung überhaupt nicht zusammen.

#### Zehnter Punkt: Was ist mit dem "Konsensbeschluss"?

Merkwürdig. Als es um das Fallenlassen der Privatisierung der Flughafenholding ging, nickten alle Gesellschafter und missachteten den "Konsensbeschluss". Wo es jetzt um die unsinnige Schließung von Tempelhof geht, sagen alle, der Konsensbeschluss ist heilig.

Wir wollen diesen Beschluss einmal auszugsweise kommentieren. Im "Konsensbeschluss" heißt es wörtlich:

*„Keiner der gegenwärtigen und künftigen Gesellschafter der BBF beabsichtigt, einen der vorhandenen Standorte Tempelhof oder Tegel als Flughafen weiter zu betreiben. Dieses wird eine der Vorgaben bei der Privatisierung sein. Die Gesellschafter gehen davon aus, dass die bestehenden innerstädtischen Verkehrsflughäfen wie folgt geschlossen werden:.....“*

Interessant: Da ging es um „gegenwärtige und künftige Gesellschafter der BBF“. Die BBF existiert nicht mehr. Und es wird nichts davon gesagt, dass vielleicht ein anderer außerhalb der BBF nun THF weiter betreiben will und dass der das vielleicht sogar darf. Jetzt, wo sich ein Dritter gemeldet hat, kann dieser Punkt eindeutig nicht mehr gelten.

Dann stand da noch etwas von einer „Vorgabe bei der Privatisierung“. Und die ist ja nun erfolgreich ausgesprochen teuer in den Boden gefahren worden, kann also keine Bedeutung mehr haben. Und dann „ging man von etwas aus“. Nun, da kann man ja auch einmal von etwas Falschem ausgegangen sein, oder? So wie alle 1996 sicher davon ausgingen, dass am 1. November 2004 der Flughafen BBI fertig sein würde. Und jetzt soll es 2011 werden.

Und dann beschloss man noch,

*„Der Verkehrsflughafen Tegel wird spätestens mit Inbetriebnahme der neuen Start- und Landebahn am Standort Schönefeld geschlossen.“*

Auch diese Aussage mußte erst einmal durch eine Klage von Fluggesellschaften in Tegel geklärt werden. Natürlich wird Tegel erst geschlossen, wenn BBI voll, also auch

inklusive Terminal in Betrieb ist. Das zeigt erneut sehr deutlich die Qualität des "Konsensbeschlusses".

Dass die drei Schöpfer dieses Beschlusses, Regierender Bürgermeister Diepgen, Ministerpräsident Stolpe und Verkehrsminister Wissmann nicht einmal zum Medienereignis „Erster Spatenstich“ am 5. September eingeladen wurden, zeigt, dass man sich ihrer nicht so gerne erinnert. Vielleicht sollte man in diese Erinnerungslücke den "Konsensbeschluss" gleich einbeziehen.

**FAZIT:** Das Ziel "Schließung des Flughafens Tempelhof"

- ist planerisch falsch
- geht an den Kapazitätserfordernissen vorbei
- ist rechtlich nicht zwingend
- belastet den (Bundes)haushalt.

Und noch eines, Herr Regierender Bürgermeister und Aufsichtsratsvorsitzender Klaus Wowereit:

Kann ignorieren, dass das alte riesige Gebäude Tempelhof nur dann einen Investor findet, wenn der eben mehr will als nur Büroraum, den es in Berlin mit geschätzten 1,5 Millionen qm Leerstand besten und modernsten Büroraums im Überfluss gibt? Nur dann, wenn es einen „Mehrwert“ dieses Gebäudes gibt, sind dafür dreistellige Millionen gerechtfertigt. Und dieser Mehrwert ist der Flugbetrieb, den es in dieser Form und Verknüpfung nirgends auf der Welt gibt.

**NACHSATZ:** Wir würden uns freuen, wenn von den Verantwortlichen jemand den Mut hätte, uns auf diese zehn Punkte zu antworten.

Natürlich können auch die anderen Bezieher unseres „Tickers“, bis hin zur Frau Bundeskanzlerin Dr. Merkel und dem Vizekanzler F. Müntefering, uns zukommen lassen, ob sie eine Lösung der Probleme ohne Tempelhof parat haben.

Bitte schreiben Sie an [info@flughafen-berlin-tempelhof.de](mailto:info@flughafen-berlin-tempelhof.de)

Und wenn Sie (mit Ausnahme von Herrn Wowereit vielleicht) in Berlin wohnen und am Volksbegehren teilnehmen wollen, finden Sie hier das Formular:  
<http://www.volksbegehren-tempelhof.de>

**Danke für Ihr Interesse. Und bleiben Sie Tempelhof gewogen!**

---

**Rechtliche Hinweise:** Diese Nachricht enthält keine kommerzielle Werbung und verfolgt keine unmittelbaren wirtschaftlichen Interessen im Sinne des §3(5) Teledienstgesetz (TDG). Mit dieser Versendung sind keine Verkaufsabsichten oder versteckte oder offensichtliche Kosten verbunden. Der Versender handelt nicht aus eigenem wirtschaftlichen Interesse oder im wirtschaftlichen Interesse mit ihm verbundener Personen und Institutionen. Die Inhalte dieser Versendung sind keine Werbung für politische Parteien oder religiöse oder weltanschauliche Vereinigungen. Sollten Sie diese Nachricht unerwünscht erhalten, so teilen Sie uns dies bitte mit. Nennen Sie uns Ihre genaue E-Mail-Empfängeradresse, damit Sie im Verteiler identifiziert werden können. Senden Sie uns mit diesem Link >>>> Klick! eine Email mit Stichwort "Tickerabmeldung". Anderslautende Nachrichten unter dieser Adresse sind selbstverständlich auch erlaubt. Danke. Ihre ICAT e.V., Berlin-Tempelhof