

Flughafen Tegel

Berlin hat mit Tegel einen funktionierenden Flughafen, den die Berliner, die Geschäftswelt, aber auch die Besucher schätzen. Dieser soll spätestens 6 Monate nach Inbetriebnahme der BER im Herbst 2017 seine Betriebserlaubnis verlieren.

Die Befürworter für die Schließung von Tegel argumentieren hauptsächlich mit einer unzumutbaren Lärmbelastung, auch mit der damit verbundenen Wertminderung ihrer Immobilien und dem Risiko eines Flugzeugabsturzes in Wohngebieten.

St. Florians Argumente, d.h. „Fliegen ja, aber Fluglärm bitte bei anderen“ dürfen nicht Gesichtspunkte politischer Entscheidungen sein. Auch das Beharren auf überholten Standpunkten ist keine akzeptierte Politik.

Wir wollen eine sachliche Auseinandersetzung mit Argumenten, bei denen Fakten, Kosten, Nutzen und realistische Visionen eine Rolle spielen. Diese müssen den Berliner Bürgern zur Diskussion und Beurteilung offen dargestellt und zur Beurteilung überlassen werden.

Warum Volksbefragung?

Die gegenwärtige Diskussion wird nicht nur sehr emotionell geführt. Auch handfeste Interessen spielen eine Rolle. Es gibt in allen Lagern aktive Gruppen, die sich mit Leserbriefen oder sonstigen medialen und politischen Kontakten als Verkünder der reinen Wahrheit verstehen. Auch in der Wirtschaft gibt es Kreise, die Interessen an der Schließung von Tegel haben. So hat die Berliner Industrie- und Handelskammer bereits ein fertiges Strategiepapier für die Nachnutzung von Tegel erstellt, von dem sie nicht abrücken will.

Interessant in diesem Zusammenhang ist es, dass die Berliner IHK vor der Volksbefragung in Sachen Tempelhof eindeutig für die Offenhaltung des Flughafens Tempelhofs plädierte. Es ist kaum vorstellbar, dass bezüglich Tegel sich die Meinungen diametral und kollektiv veränderten.

Meinungsäußerungen auch von noch aktiven Vollversammlungsmitgliedern der IHK sind am Schluss dieser Ausführungen nachzulesen.

Auch einige Zeitungsredaktionen haben sich offensichtlich parteiisch positioniert. Sie platzieren Leitartikel und Lesermeinungen in einer Form, dass der Anschein erweckt wird, es handelt sich um die dominierende öffentliche Meinung. Vielfach ist es aber nur eine tendenziöse veröffentlichte Meinung.

„Wes Brot ich esse, des Lied ich singe“. Interessant sind dabei auch die Pressegespräche der wechselnden Geschäftsführer der Berliner Flughäfen. Wer hier eine ehrliche Meinung erwartet, sollte sich vor Augen halten, dass es sich um Angestellte handelt, die nicht von der offiziellen Meinung des politisch besetzten Aufsichtsrates abweichen dürfen. Wir haben es wahrgenommen als der ehemalige Geschäftsführer Hartmut Mehdorn zurückgepfiffen wurde, als er nur die Frage stellte, ob es nicht sinnvoll wäre, TXL noch etwas länger offen zu halten.

Ein Beispiel, wie manchmal die wirkliche Meinung der Berliner zu erkennen ist: Als 2012 der Eröffnungstermin von BER kurzfristig abgesagt wurde, fand kurz darauf das Sommerfest des VBKI (Verband Berliner Kaufleute und Industrieller) statt. Der damalige Reg. Bürgermeister Klaus Wowereit hielt eine kurze Begrüßungsrede. Er bedauerte dabei die kurzfristige Absage der Eröffnung und fügte hinzu, dass sich nunmehr doch viele freuen würden, Tegel etwas länger nutzen zu können. Es gab daraufhin für diese launische Einfügung von den über 1000 Gästen spontan intensiven Beifall.

Wann immer in privater Runde das Gespräch auf die bevorstehende Schließung kommt, hat man den Eindruck, dass lediglich eine Minderheit den Schließungsbeschluss eindeutig unterstützt.

Es gibt die schweigende Mehrheit der Berliner, die sich noch nicht eingemischt hat. Ähnlich wie bei der Schließung von Tempelhof versucht die Berliner Landespolitik die Einmischung des Bürgers zu erschweren. So war bei der damaligen Volksbefragung zwar die Mehrheit der abstimmenden Berliner gegen die Schließung, aber die Anforderungen an die Wahlbeteiligung waren hoch. Der Abstimmungstermin wurde bewusst vom Wahltermin getrennt, so dass knapp das Quorum, d.h. die Mindestbeteiligung, verfehlt wurde.

Jetzt hingegen trennen uns noch knapp 2 Jahre bis zum angekündigten Schließungstermin. Das ist genügend Zeit, diese Entscheidung noch einmal auf den Prüfstand zu bringen, um im September 2016 bei der Wahl zum Abgeordnetenhaus den mündigen Wähler darüber abstimmen zu lassen.

Die von der Berliner FDP initiierte Volksbefragung im Frühjahr 2016 ergab schnell die geforderten 20.000 Stimmen für die Offenhaltung Tegels. Interessant war dabei auch, dass z.B. der RBB bei Umfragen im Einflugsgebiet fast nur Unterstützer des Weiterbetriebs fand.

Für die Nachnutzung von Tegel, sei es als Flughafen oder auch nicht, braucht Berlin eine erneute Diskussion. Wenn die Politik die Stimmung der Bevölkerung bewusst nicht wahrnehmen will, führt es zu Verdrossenheit und zu erschreckenden Wahlergebnissen. Lediglich die Berliner FDP hat sich klar positioniert, dass sie sich bei einem Einzug ins Abgeordnetenhaus für die Offenhaltung von TXL einsetzen wird.

Was sind die Gründe für die Schließung?

1. Das Beharren auf einen überholten politischen Beschluss

Es gab von ca. 20 Jahren einen Beschluss von Berlin, Brandenburg und dem Bund. Man war sich einig, man müsse einen neuen Flughafen für die Hauptstadt bauen. Man wollte ihn auch stadtnah haben. Die damaligen Entscheider konnten sich nur auf den Standort Schönefeld (BER) einigen, wenn zugleich Tegel geschlossen würde. Man ging von Gesichtspunkten aus, die – wie nachfolgen ausgeführt - heute, ca. 20 Jahre danach nicht mehr zutreffen. Die Politiker, die damals entschieden, sind heute nicht mehr im Amt. Einige von Ihnen bedauern sogar den damaligen Schließungsbeschluss und versuchen sich zu rechtfertigen.

Es hat sich seitdem manches an den Gründen verändert. Die damaligen Prognosen über die Fluggastzahlen haben sich als unzutreffend, d.h. zu gering herausgestellt. Schon jetzt ist die Kapazität des neuen Flughafens BER als "single airport" nicht mehr ausreichend.

Auch sind zwischenzeitlich Flugzeuge deutlich leiser. Dennoch behauptet die Politik, man

müsse sich an damalige Beschlüsse halten. Es sei rechtlich nicht möglich, diese zurück zu revidieren.

Das ist nicht nur faktisch falsch. Es ist auch nicht klug, wenn man sich weigert überholte Beschlussgrundlagen zu prüfen.

Richtig ist, dass der wissenschaftliche Dienst des Bundestages schon von einigen Jahren auf Anfrage der FDP in einem Gutachten feststellte, dass es eine unabwendbare Verbindlichkeit für den Schließungsbeschluss nicht gäbe.

Fakt ist es, dass die gegenwärtige Politik den Beschluss aufheben kann. Damit würde verhindert, dass dem Flughafen Tegel die Betriebserlaubnis erlischt. Das ist wesentlich. Denn nach dem Erlöschen müsste, falls eine neue Politik es wünscht, ein zeitraubender und aufwändiger neuer Genehmigungsvorgang in Gang gesetzt werden. Es ist also dringend geboten, den alten Beschluss aufzuheben.

2. Umsteigeverkehr

Das Argument, dass Fluggesellschaften in Berlin nur einen Flughafen wünschen, weil sie Umsteigepassagiere benötigen, ist nicht mehr grundsätzlich zutreffend. Vor 20 Jahren war es noch anders. Da war das Umsteigen von einer auf eine andere Airline mit vielen Flugtarifen zulässig. Durch die Dominanz der Billigflieger und der Gründung von verschiedenen Allianzen d.h. Gruppen von Fluggesellschaften, gibt es nun noch stark eingeschränkte Möglichkeiten, Fluggesellschaften in einem Flugschein zu wechseln.

Auch hat der Punkt-zu-Punkt Flugverkehr, insbesondere auf der Kurz- und Mittelstrecke erheblich zugenommen. Wer die Gelegenheit hat, non-stop Berlin anzufliegen, für den ist die Nähe zur Innenstadt mitunter sogar ein Reisegrund. Das fördert die Attraktivität von Berlin.

Fluggesellschaften wie z.B. Ryanair oder easyJet benötigen keine Umsteigepassagiere auf andere Airlines. Das sieht ihr Geschäftsmodell nicht vor. Aber auch Ferienflieger, früher Charter genannt, haben keine oder kaum Umsteigepassagiere auf andere Airlines. Für diese wäre Tegel nach wie vor ein attraktiver Flughafen. Auch im innerdeutschen Verkehr wären Verbindungen nach Tegel attraktiv.

Also auch hinsichtlich der Umsteigeanforderungen hat sich seit dem Beschluss die Sachlage derartig verändert, dass Tegel dem BER keine Konkurrenz machen würde, bzw. die Wirtschaftlichkeit des BER gefährdet.

3. Nachnutzung des Geländes TXL

Die Berliner IHK hatte schon 2012 ein Konzept erstellt, bei auf dem TXL-Gelände ähnlich wie in Adlershof ein Technologiezentrum entstehen soll. Auch sollte die Weddinger Beuth Hochschule für Technik dorthin verlagert werden. Zusätzlich sollen dort neue Wohngebiete entstehen.

Diese Pläne sollen den Eindruck erwecken, das Gelände sei für die Entwicklung Berlins unentbehrlich. Allerdings ist das bei näherer Betrachtung nur Aktionismus zur Rechtfertigung.

Zur Entwicklung eines Technologiezentrums gehört nicht nur der Wunsch, es bedarf auch konkreter Teilnehmer. Bisher gibt es nur unverbindliche Interessensbekundungen. Mit Berlin-Adlershof gibt es bereits einen akzeptierten Standort, der sich noch weiter entwickeln lässt. Dezentralisierung ist kein Vorteil.

Wohnungen fehlen tatsächlich in einer wachsenden Metropole. Aber es muss nicht immer durch Verdichtung und neue Bodenversiegelung erfolgen. Berlin hat einmalige grüne Lungen, die es zu erhalten gibt.

Das Problem liegt auch in der Konkurrenz zwischen Berlin und Brandenburg. Obwohl es an den Stadträndern gewaltige Flächen für eine Stadterweiterung gäbe, sprechen Berlin und Brandenburg nicht mit einer Stimme. Zwei Parlamente, verschiedene Steuertöpfe und unterschiedliche persönliche Interessen in Kreisen der Meinungsmacher erschweren objektive und optimierte Entwicklungen.

Wenn TXL geschlossen wird, wird Berlin weniger Steuern einnehmen, denn der Flughafen ist ein wesentlicher Wirtschaftsfaktor. Somit hofft man durch Exploration des Geländes diese Verluste zu kompensieren.

Argumente für Tegel:

a) Steigende Fluggastzahlen

Der Flughafen BER war für eine Kapazität von ca. 25 Millionen Fluggästen geplant. Diese Größenordnung überschritt bereits 2015 der Flughafen Tegel alleine.

Die Fluggastzahlen werden weiter steigen. Das bedeutet nicht, dass analog auch die Zahl der Starts und Landungen ähnlich stark zunimmt. Das liegt daran, dass die Flugzeuge immer mehr Flugsitze haben. Auch die Auslastung der Maschinen steigt, weil so genannte Billigflieger attraktive Preise anbieten, die den Tourismus beflügeln.

Im Klartext bedeutet es, dass die Lärmbelastung in den letzten 20 Jahren nicht so signifikant zugenommen hat wie die Anzahl der Passagiere. Aber, da mehr Fluggäste zu und von den Flughäfen strömen, ist **der Zubringerverkehr auf der Straße und die Terminalauslastung gestiegen**.

b) Zubringer

Schon jetzt droht zu fast allen Tageszeiten auf der Stadtautobahn der Stau. Regelmäßig ist der Britzer Tunnel zeitweilig gesperrt. Eine attraktive Bahnverbindung liegt in weiter Ferne. Jeder Stau führt zu verpassten Terminen. Insbesondere, wenn ein Abflug verpasst wird, muss der Passagier mit hohen Umbuchungskosten und Problemen bei einem Anschlussflug rechnen.

Die Alternative wäre, wenn der Passagier eine lange frühe Anreise zum Flughafen in Kauf nimmt. Das mindert aber dem Flughafen und selbst dem Standort Berlin Attraktivität.

Ähnlich unkomfortabel sind **überfüllte** Abfertigungshallen, Sicherheitsschleusen und Ankunftsbereiche.

Zwei Flughäfen würden die Terminals und den Straßenverkehr spürbar entzerren und manchen Stau vermeiden.

c) Lärmbelastung

Selbst in den Zeiten der lauten Flugzeuge war die Lärmbelastung der von TXL betroffenen Anwohner nie ein Thema der öffentlichen Entrüstung. Es gibt zwar einige, die sich belästigt fühlen, andererseits ist für die Anrainer eine Flughafennähe bei Reisen ein Vorteil, den sie schätzen. **Inzwischen sinkt ständig die Lärmbelastung** aufgrund leiserer Flugzeugmotoren und veränderten Anflugsmodi.

Ein Betrieb auf zwei Flughäfen würde die Lärmbelastung am BER verringern, aber auch die Anwohner im Bereich TXL würden bei zwei Flughäfen spürbar weniger Flugbewegungen wahrnehmen.

Die Industrie entwickelt ständig - sogar im Berliner Umland - Flugzeugturbinen, die erheblich leiser sind. Die Zukunft bringt also auch weiterhin für Flughafenanrainer erhebliche Entlastungen beim Fluglärm.

Veröffentlichte Meinungen der Medien oder auch organisiertes Schreiben von Leserbriefen und Blogs geben nicht unbedingt die Meinung der Mehrheit wieder. Dazu bedarf es seriöser Umfragen in der Bevölkerung. Man muss auch bedenken, dass immer nur diejenigen, die laut protestieren, wahrgenommen werden. Um es mit Brecht zu sagen: *"man sieht nur die im Lichte - die im Dunkeln sieht man nicht."*

d) Regierungsflughafen und Geschäftsflughafen

Gegenwärtig gibt es Streit über den Bau eines Regierungsterminals auf dem BER. Hohe Kosten, Termin- und Platzprobleme werden erörtert. Tegel hingegen wäre optimal als Regierungsflugplatz geeignet. In wenigen Minuten ist man im Regierungsviertel. Damit wäre auch der Neubau eines Empfangsgebäudes in Schönefeld verzichtbar. Auch bei Staatsbesuchen mit erhöhten Sicherheitsanforderungen hat Tegel den Vorteil der kürzeren Anfahrtswege. Die Verkehrsbehinderungen durch Straßensperrungen und Kolonnenfahrten wären erheblich geringer.

Auch Geschäftsflugzeuge hätten mit Tegel einen geeigneten Landeplatz. Auch hier ist die Nähe zur Innenstadt ein großer Vorteil. Berlin wäre ein attraktiver Zielort für die Anreise im eigenen Flugzeug.

f) Zerstörung bestehender Infrastruktur vermeiden

Tegel hat alles, was einen modernen funktionierenden Flughafen ausmacht. Tower, renovierte Landebahnen, unterirdische Versorgungsleitungen, Wartungshalle, Abfertigungssysteme usw. Vieles ist in jüngster Zeit kostspielig renoviert und ertüchtigt worden. Dieses alles zu eliminieren ist aus wirtschaftlicher Sicht unverantwortlich.

Es gibt auch eine Pflicht, Bewährtes zu bewahren. Sollte eine nachfolgende Generation zu der Überzeugung kommen, wegen der zunehmenden Elektromobilität im Flugverkehr einen innerstädtischen Flughafen zu betreiben, dann sollte die gegenwärtige Politik diese Vision im Auge behalten und nicht die dafür notwendige Infrastruktur zerstören.

g) Verdichtung

Es wird immer argumentiert, die Stadt benötige das Areal Tegel für Neubauten, sei es für Wohnungsbau oder Industrieansiedlung. Das ist partikuläre Interessenpolitik. Es gibt im Speckgürtel aber auch in vielen Randbezirken geeignete Flächen mit guter Anbindung an Straße und Schiene.

Ein Gesichtspunkt dabei ist die Konkurrenz zwischen Berlin und Brandenburg. Die Berliner Politik wünscht sich die Bauten und Gewerbeeinheiten in ihrem Wirkungsbereich. Gebrauch wird jedoch ein Denken, das über die Landesgrenzen hinaus geht.

Wenn eine Stadt wächst, dann soll sie sich ausdehnen, wie jeder Organismus. Innerstädtische vermeidbare Verdichtung vermindert die Lebensqualität in der Stadt. Folgen: die Verkehrsströme verdichten sich tageszeitabhängig in gleicher Richtung. Grünflächen gehen verloren. Die innerstädtische Wohnungsnachfrage steigt.

TXL verdichtet die Stadt nicht, sondern bewahrt einer große Freifläche die Möglichkeit zum Atmen.

h) Ausweichflughafen

Nach der Schließung hätte Berlin nur zwei Landebahnen auf einem Flughafen BER. Es kann vorkommen, dass durch einen Unfall oder Terroranschlag bzw. Anschlagsdrohung oder durch Wetterphänomen in Schönefeld/BER nicht gelandet werden kann oder das Terminal unbenutzbar ist. Insbesondere bei einem Unfall dauert es viele Stunden, bis das Braunschweiger Luftfahrtbundesamt zu Ermittlungen angereist ist, den Vorfall untersucht und eine Landebahn wieder freigibt. Dann ist Tegel ein geeigneter Ausweichflughafen. Schon aus diesem Grund ist die Schließung von Tegel unverantwortlich. Es gibt in allen Bereichen verantwortlicher Führung den Grundsatz, dass funktionsfähige Reserven gebildet und vorhanden sein müssen.

Man stelle sich folgende Situation vor, die kürzlich auch in Brüssel gegeben hat: Wegen eines Terroranschlags oder einer konkreten Androhung wird der BER ad hoc gesperrt. Das Terminal wird sofort geräumt und geschlossen. In der Luft sind viele Maschinen, die auf den BER zufliegen.

Diese alle nach Rostock, Hannover oder Hamburg umzuleiten ist nicht nur für die Fluggesellschaften sondern auch für tausende Fluggäste ein großes Problem. Mit dem Ausweichflughafen Tegel wäre das aber vergleichsweise ein relativ geringes. Die Maschinen könnten umgeleitet werden, sie könnten landen und auch sogar wieder mit den gebuchten – vom BER heran transportierten - Passagieren abfliegen.

Neue, bisher nicht diskutierte, Gesichtspunkte:

Tegel wird ein Leuchtturm der Elektro-Luftfahrt

Im Juni 2015 haben die ersten Kleinflugzeuge mit Elektroantrieb den Ärmelkanal überflogen. Eines davon hatte Airbus gebaut. Dabei teilte der Flugzeugbauer mit, dass technisch schon jetzt kleine Maschinen in Serienfertigung gebaut werden können. Es gibt Planungen, Maschinen mit bis zu 80 Passagieren auf den Markt zu bringen. Wir stehen also ca. 10-15 Jahre vor der praktizierten Elektromobilität in der Luftfahrtbranche.

In der Berliner Morgenpost vom 18.6.16 war nachzulesen, dass die NASA ein elektrisches Flugzeug entwickelt hat, das bereits 2017 abheben soll.

Das war von 20 Jahren noch undenkbar. Aber die Zukunft gehört der Elektromobilität. Batterien und Hybridantrieb werden immer leistungsfähiger. Dann würden z.B. bei Starts und Landungen die lauten Motoren nicht oder nur eingeschränkt benötigt und der Lärmpegel würde signifikant geringer.

TXL könnte der führende Flughafen der Welt sein, der für Elektroflugzeuge eine Infrastruktur bietet. Das würde manchen Privatflieger, aber auch Firmen mit eigenen Kleinflugzeugen, motivieren, elektrisch betriebene Flugzeuge anzuschaffen. Das wäre ein internationales Signal und für die damit verbundene Wirtschaft, ein Treibsatz zu mehr Innovation und Investition. Insbesondere die Innenstadtnähe würde Tegel zum begehrten Anflugsairport machen.

Dann wäre TXL tatsächlich auch ein funktionierender Technologiepark.

Die Entwicklung wird schneller vonstatten gehen als es sich viele heute vorstellen. Wenn dann Berlin den geeigneten innerstädtischen Flughafen bereits vorhält, wird das diese Entwicklung beschleunigen und für Berlin hinsichtlich des Images und der Attraktivität der Stadt, von großem Nutzen sein.

Aus „Die Welt“ vom 25.4.15

Airbus und Siemens entwickeln das E-Flugzeug

„Airbus bastelt an der Zukunft des elektrischen Fliegens: Ein Minimodell geht 2017 in Serienproduktion, nun plant der Konzern schon ein Regionalflugzeug. Damit hängen sie den US-Konkurrenten Boeing ab. (...) Bestenfalls 2030 könnte ein Hybrid-Regionalflugzeug für 70 bis 90 Passagiere abheben, sagte Botti. Siemens und der britische Triebwerkehersteller Rolls-Royce sprechen bereits darüber, wer welchen Anteil an den insgesamt sieben Motoren je Modell liefern könnte.“

Ist Berlin Schilda ?

Die ganze Welt wundert sich über die Berliner, die einen beliebten und bewährten Flughafen ohne erkennbare Not schließen wollen. Kaum eine andere Metropole hat einen derartig gut gelegenen Flughafen.

Der Chef der Ryanair schüttelt öffentlich den Kopf. Selbst Manager der gegenwärtigen Berliner Flughafengesellschaft bedauerten es offensichtlich resigniert.

Wenn die gegenwärtige Politik mit Argumenten, die die Mehrheit der Wähler nicht nachvollziehen kann, den Berlinern ihren traditionellen Flughafen Tegel eliminiert, wird man ihr das bei den nächsten Wahlen anlasten. Aber insbesondere der nachwachsenden Generation wird ein Juwel der Infrastruktur unwiederbringlich zerstört. Daher sollten insbesondere die Jüngeren in den Entscheidungsprozess besonders einbezogen werden. Es sind jetzt alte Männer, welche die Beschlüsse gefasst hatten und die Folgen nicht mehr ausbaden müssen. Und selbst diese alten Männer sagen heute, sie würden nach heutigem Erkenntnisstand diese Beschlüsse so nicht mehr fassen.

Der Lohn für die Schließung von Tegel ist für die Berliner ein Linsengericht. Der Gegenwert ist lediglich eine Stadtverdichtung, von der nur wenige einen nachvollziehbaren Nutzen haben.

Demokratie zu bewahren heißt, sich auch von der Basis aus einzumischen. Sonst erstarren zunehmend die Herrschaftsstrukturen. Bis wir uns nicht mehr einmischen dürfen.

Wie werden wir den nachrückenden Generationen erklären können, warum wir ihnen einen funktionierenden unwiederbringlichen City-Flughafen genommen haben?

Die Stimme der IHK, wahrgenommen als die der „Berliner Wirtschaft“

Interessant ist die Positionierung der Berliner IHK. Nachdem sie 2012 ein Konzept für ein Technologiezentrum zur Nachnutzung von TXL veröffentlicht hatte, war eine kontroverse Diskussion über die Offenhaltung weder in den Ausschüssen noch in der Vollversammlung erwünscht.

Erst 2016 konnte dieser Punkt erneut auf die Tagesordnung der Vollversammlung gebracht werden. Eine Mehrheit der Diskussionsteilnehmer sprach sich dabei für eine Offenhaltung aus, ließen sich aber in der folgenden Vollversammlung überstimmen, nachdem die IHK-Führung sie bat, von früheren Konzepten nicht abzuweichen. Begründet wurde das mit Klagerisiken von Anwohnern und den veranschlagten exorbitanten Lärmschutzkosten.

Zuvor, vor der Volksabstimmung zum Flughafen Tempelhof, war die Stimmung für mehrere Berliner Flughäfen noch anders veröffentlicht. Es ist immer wieder erstaunlich, wie sich Berliner Kaufleute von der IHK bevormunden lassen.

So stand es 2008 auf der BZ-Webseite:

Countdown zur Tempelhof-Wahl. In 39 Tagen ist es soweit. Am 27. April entscheiden 2,4 Millionen Berliner beim Volksentscheid an der Wahlurnen über das Schicksal des legendären Luftbrücken-Flughafens. In der B.Z. erklären heute schon 39 Unternehmer, warum der City-Airport offen bleiben muss.

39 Wirtschafts-Stimmen für Berlin – hier die Argumente für den Erhalt Tempelhofs:

Angelika Taschen, Verlegerin: „Ich liebe diesen Flughafen, weil er mich immer an Billy Wilders Film ‚Eins Zwei Drei‘ erinnert. Das Gebäude muss unbedingt erhalten werden. Ein Gesundheitszentrum, wie es Herr Lauder plant, ist sicherlich eine gute Idee.“

Maria Lein, Geschäftsführerin Direct Selling Europe: „Ich fliege am liebsten von Tempelhof aus. Die Architektur hat Charme, der Check-in geht schnell.“

Eric Schweitzer, IHK-Präsident, Chef von Alba: „Eine endgültige Schließung wäre ein nicht wieder gutzumachender Fehler.“

Thomas Dreusicke, Chef der Dreusicke-Gruppe: „Wir sind es den künftigen Generationen einfach schuldig, Tempelhof offen zu halten, weil es sonst nie wieder eine Lizenz für einen City-Airport geben würde.“

Jochen Feilcke, PR-Berater: „Berlin muss nach vorn gucken. Andere Großstädte beneiden uns um diesen innerstädtischen Flughafen.“

Thomas Kärger, Herausgeber der „Luftnachrichten“: „Tempelhof ist unverzichtbar, damit der Berliner Luftverkehr weiter wachsen kann, ohne dass wir vor Eröffnung von BBI Gesellschaften abweisen müssen.“

Andreas Hahn, Landesinnungsmeister der Berliner Dachdecker: „Für Unternehmen spielt der Zeitfaktor eine wichtige Rolle. Deshalb ist Tempelhof gerade für Geschäftsflyer unentbehrlich.“

Daniel-Jan Girdl, Chef einer Kundenbindungs-Agentur: „Die ganze Welt expandiert, überall werden neue Airports in den Städten gebaut – aber Berlin will schließen.“

Frank Hellberg, Geschäftsführer von Air Service Berlin: „Tempelhof ist lebendige Geschichte. Mit uns kann jeder Berliner mit seinen Gästen zum Rundflug abheben – nicht nur Reiche!“

Birgit Kaplan, Junior-Chef der Kaplan Dönerproduktion GmbH: „Tempelhof ist mein Lieblingsflughafen in Deutschland. Er ist sehr kompakt, übersichtlich und bei mir gleich um die Ecke.“

Günter Päts, Vizesprecher Einzelhandelsverband: „Tempelhof ist für Berlins Wirtschaft wichtig. Ihn als Geschäftsflughafen offen zu halten, wäre für Unternehmer ein Vorteil.“

Karsten Schulze, Haru-Reisen OHG und Mitglied im Kompetenzteam der IHK: „Wir haben bereits einen Investor mit schlüssigem Konzept für Tempelhof, der nicht einen Steuer-Cent verbraucht.“

Andreas Peter, Chef der Fluglinie „Bizair“: „Tempelhof ist eine sinnvolle Ergänzung zum Großflughafen BBI in Schönefeld insbesondere für die Geschäftsfliegerei, die in Zukunft stark wachsen und neue Arbeitsplätze und Wirtschaftskraft nach Berlin bringen wird.“

Robert Rückel, Direktor des DDR-Museums: „Andere Städte versuchen solche Flughäfen zu bauen. Wir haben einen verkehrsgünstigen Flughafen und dieser macht Berlin attraktiver.“

Axel Ekkernkamp, Chef des Unfallkrankenhauses Berlin (UKB): „Jede Metropole beneidet uns um einen Stadtflughafen. Das Volksbegehren belegt deutlich, was die Berliner wollen!“

Yhaya Almasri, Einzelhändler am Platz der Luftbrücke: „Die Geschäfte hier in der Ecke gehen alle pleite, deshalb bin ich für den Erhalt von Tempelhof.“

Martin Rinderknecht, Projektmanager der Kunstmesse „Preview Berlin“: „Wenn die Stadt weiterhin wächst, wird sie einen Flughafen in der City brauchen. Wenn der Flughafen einmal geschlossen ist, dann wird diese Möglichkeit für immer vertan sein.“

Es ist noch nicht zu spät. Berliner Wähler können am 18.9.2016 bei der Wahl zum Abgeordnetenhaus entscheiden, ob sie TXL weiter offen halten wollen.

Die Berliner FDP verspricht ihnen, dass sie der Schließung nicht zustimmen wird.

..... Folgende Artikel der Berliner Zeitung vom 23.11.15 :

is
h
n
e,
n
n
l.
d
g
-
h
i
1
t
1

Berlin gebucht, in Prag gelandet

59 Flüge wurden umgeleitet

Die Befürchtung ist eingetreten. Weil Berlin in diesem Jahr fast sechs Monate lang nicht nachts angefliegen werden durfte, mussten viele Flüge weiträumig umgeleitet werden – fast 60. Das geht aus einer Statistik der Flughafengesellschaft FBB hervor. Die Umleitungen gelten als ein Vorgeschmack auf die Zeit, wenn in dieser Region nur noch der Flughafen BER zur Verfügung steht.

Die FBB-Statistik bezieht sich auf die Zeit vom 2. Mai bis 24. Oktober. So lange war die einzige Start- und Landebahn des Flughafens Schönefeld zwecks Sanierung gesperrt. Als Ersatz wurde auf dem benachbarten BER die Südbahn geöffnet. Für sie gelten aber bereits die Nachtflugbeschränkungen des BER.

Konkret hieß das, dass von 23.30 bis 5.30 Uhr keine Linienflüge möglich sind. Weil auch Tegel ein Nachtflugverbot hat (ab 23 Uhr), war Berlin nachts nicht mehr aus der Luft erreichbar. Verspätete Flüge, die sonst nach Schönefeld gelotst werden, mussten umgeleitet werden.

Vom 2. Mai bis 24. Oktober wurden nur fünf Flugzeuge von Tegel nach Schönefeld geführt. In den anderen Fällen mussten die Passagiere weitere Umwege in Kauf nehmen. So wurden 15 Flüge von Tegel nach Hannover umgeleitet, zehn weitere nach Dresden. Je ein Flugzeug steuerte statt Tegel Leipzig/ Halle oder sogar Prag an. Für drei weitere Flüge heißt es: „umgeleitet allgemein“.

Von Schönefeld wurden 16 Flugzeuge nach Hannover und vier nach Dresden geleitet. Für einen weiteren Flug wurden die Passagiere in Schönefeld abgefertigt, das Flugzeug wich aber nach Dresden aus. Ein Flug wurde nach Leipzig gelotst. Für einen anderen heißt es: „umgeleitet allgemein“. Die FBB zählte auch einen Flug mit, der unter „gestrichen organisatorische Gründe“ aufgeführt wird. Unterm Strich nannte sie unter „Umleitung“ 59 Flüge. (pn.)

In Tegel ist noch viel zu tun

Bericht zur Sanierung
des Flughafens vorgelegt

Immerhin: Die geplante Installation von Schreck-Knallanlagen, die Vögel vertreiben sollen, ist zu 80 Prozent abgeschlossen. Doch sonst ist bei der Sanierung des Flughafens Tegel noch viel zu tun. Das lässt sich einem Sachstandsbericht der Flughafengesellschaft FBB entnehmen.

Der wichtigste Flughafen in der Region wird rund zwei Jahre vor der geplanten Schließung für 19 Millionen Euro nochmals erneuert. Wie berichtet sind die Arbeiten an den technischen Anlagen in Tegel aber erst zu 41,5 Prozent beendet. Jetzt wurden weitere Details bekannt. So wurde das Teilprojekt „Dienstleistungen und Ausstattungen“ bisher lediglich zu 20 Prozent umgesetzt.

Bei den Einzelmaßnahmen „Intensivierung Außenreinigung“ und „Intensivierung Duftsysteem und Bakterienbeseitigung in Passagier-Sanitärbereichen“ beträgt der Umsetzungsstand je 25 Prozent. Die Anpassung des Leitsystems für Fluggäste wurde zu 20 Prozent realisiert. Beim Vorhaben „Dienstleistung Gepäckmanagement“, bei dem um Zusatzpersonal für Störfälle geht, weist die Statistik vom 5. November den null Prozent Umsetzung aus.

Besser ist die Bilanz für das Teilprojekt „Hoch- und Tiefbau“: Es ist zu 78,5 Prozent verwirklicht worden. Doch auch hier ist noch viel zu erledigen. Bei der Sanierung der Passagiertoiletten in den Terminals C und D wurden erst 20 Prozent der Arbeiten geschafft, hieß es. (pn.)