

Ja zur Hauptstadt - Ja zu Tempelhof!

Die Berliner Flughafengesellschaft (BFG) hat für 2004 die Stilllegung des Flughafens Tempelhof beantragt. Der rot-rote Senat und die rot-grüne Bundesregierung behaupten, der Flughafen Tempelhof werde nicht gebraucht und sei defizitär. Um diese Behauptungen zu widerlegen, hatten der Bundestagsabgeordnete Peter Rzepka und Jochen Feilcke (beide CDU) unlängst zu einer Diskussionsveranstaltung unter dem Motto „Ja zur

Hans Rudolf Wöhrl, Deutsche BA, Christian Wiesenhütter, stellvertretender Hauptgeschäftsführer der IHK Berlin und Hans Henning Romberg, Geschäftsführer der Berlin-Brandenburgischen Flughafenholding (1992-1996). Peter Rzepka forderte vor über 250 engagierten Bürgern, dass der Flughafen Tempelhof wegen seines Standortvorteils für Berlin mindestens bis zur Inbetriebnahme des neuen Großflughafens Berlin-Brandenburg-International (BBI) offen bleiben müsse. Dies sei verkehrspolitisch sinnvoll, da mittelfristig bis zur Eröffnung von BBI Start- und

Hans-Henning Romberg, zeigte Unverständnis für den „Politikwunsch“, den Airportsofort zu schließen, denn „Tempelhof erfüllte alle Faktoren für einen zukunftsweisenden Flughafen“. Staatssekretär Braune erklärte, dass die Schließung nicht Sache des Bundes sei und er sich daher neutral verhalte. Braune beklagte aber die unstete Berliner Politik: Nach dem zwischen Berlin, Brandenburg und Bund



Homepage der Interessengemeinschaft City-Airport Tempelhof e.V. mit weiteren Details

vereinbaren Konsensbeschluss von 1996 soll Tempelhof erst geschlossen werden, wenn rechtskräftiges Planungsrecht für BBI vorliegt. Das sei aber frühestens 2006 zu erwarten. Insofern sei es unverständlich, wieso der ehemalige Senator Strieder (SPD) bereits für 2004 die Schließung des Flughafens betrieben habe. Darüber hinaus liege für BBI

nach der gescheiterten Privatisierung immer noch kein Finanzierungskonzept vor. „Es gibt keinen schöneren Flughafen, zudem in der City, mit einer phantastischen Infrastruktur“ schwärmte Hans

hauptungen schwarze Zahlen und nur das leerstehende und denkmalgeschützte Gebäude bringe Verluste, welche im Fall einer Schließung vom Steuerzahler getragen werden müssten. Hinzu kämen der Verlust zahlreicher Flugverbindungen und hunderter von Arbeitsplätzen. Somit gebe es nur falsche, politisch motivierte Argumente für die Schließung des Flughafens, und Alexander Kaczmarek (CDU) brachte es auf den Punkt: „Wir müssen uns wehren!“ Die Schließung des Flughafens im Oktober 2004 sei außerdem rechtswidrig. Denn den in Tempelhof ansässigen Fluggesellschaften stünden nach der Verordnung EWG 95/93 aufgrund ihrer bisherigen genehmigten Start- und Landrechte auch weitere Rechte bis Oktober 2005 zu.

Unterstützen Sie die CDU-Initiative zum Erhalt des Flughafens Tempelhof. Gestartet vom CDU-Bundestagsabgeordneten Peter Rzepka (www.peter-rzepka.de) können Sie jetzt Unterstützer-Unterschriftenlisten auf der Homepage der Berliner CDU herunterladen (www.cduberlin.de). **Bild rechts:** Vorderseite einer Postkarte an Klaus Wowereit.



Hauptstadt heißt Ja zu Tempelhof!“ eingeladen. Als Diskussionspartner kamen Tilo Braune (SPD), Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, Alexander Kaczmarek (Mda, CDU),

Landrechte (Slots) in Berlin knapp seien. „Die Schließung Tempelhofs vor der Inbetriebnahme von BBI ist ein Schlag gegen die wirtschaftliche, kulturelle und politische Entwicklung Berlins“, so Rzepka.

Schmitt: Europaweites Kopfschütteln

Der langjährige Berliner Verkehrsstaatssekretär und jetzige luftverkehrspolitische Sprecher im Europäischen Parlament, Ingo Schmitt (CDU), warnt ausdrücklich vor einer vorzeitigen Schließung des Flughafens

Tempelhof. In Expertenkreisen stoße das Vorgehen des Berliner Senats europaweit auf Unverständnis. Schmitt sagte hierzu wörtlich: „Wer den Flughafen Tempelhof jetzt schließt, verschlechtert nicht nur die ver-

kehrliche Anbindung der Stadt, sondern beeinträchtigt die wirtschaftliche Entwicklung Berlins und vernichtet viele Arbeitsplätze. Um dies zu verhindern, habe ich mich im November 2003 an den Wirtschaftsena-

tor Harald Wolf (PDS) gewandt und ihm meinen Sachverstand sowie eine parteiübergreifende Zusammenarbeit in der Berliner Flughafenpolitik angeboten. Bis heute blieb mein Angebot unbeantwortet!“

Schließung Tempelhofs ein Schildbürgerstreich

Der Flughafen Tempelhof, einst größte Anlage seiner Art in Europa und Symbol der Freiheit in der Zeit der Berlin-Blockade 1948, steht vor dem Aus. Die Berliner Landesregierung aus SPD und PDS will es so, obwohl mit dem Konzept des Unternehmers Hans Rudolf Wöhrl ein Chance zur privaten Übernahme vorgelegen hatte. Wöhrl ist seit 35 Jahren selbst Flieger aus Leidenschaft. Der Unternehmer, der bereits mit Modehäusern im Einzelhandel erfolgreich war, gründete 1974 seine erste Fluggesellschaft. 2003 wurde er Geschäftsführer der Deutschen British Airways (dba). Heute ist er dort im Aufsichtsrat. Die Berliner Rundschau druckt exklusiv folgendes Interview:

Wie beurteilen Sie die Situation des Luftverkehrsstandorts Berlin innerhalb Deutschlands und europaweit?

Der Großraum Berlin wird langfristig gesehen, ein mit dem Großraum Düsseldorf / Köln vergleichbares Passagieraufkommen im Luftverkehr generieren. Lokales Passagieraufkommen ist - das wird häufig übersehen - die Qualität für einen Luftverkehrsstandort. Reine Passagierzahlen, die durch Umsteigeverkehr generiert werden, sind nichts ande-

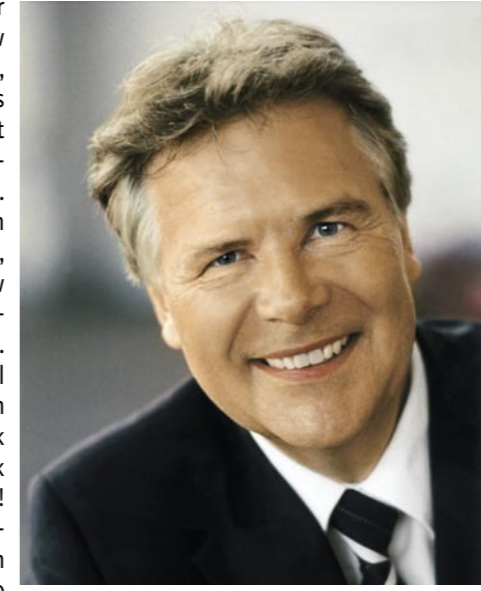
res als Masse. Alle Statistiken führen bedauerlicherweise nur die Passagierzahlen, nicht aber das tatsächliche Lokalaufkommen an und führen deswegen teilweise zu gravierenden Fehleinschätzungen und daraus resultierenden Fehlplanungen! Hierzu ein Beispiel: Ein Passagier, der von Berlin über Frankfurt nach New York und zurück fliegt, wird in der Statistik des Flughafens Frankfurt viermal gezählt! Ankommand aus Berlin (1. Zählung), abfliegen nach New York (2. Zählung), ankommand aus New York (3. Zählung), abfliegend nach Berlin (4. Zählung). Zu allem Übel wird er dann auch noch in der Passagierstatistik von Berlin und New York jeweils zweimal gezählt! Die Reise eines Passagiers von Berlin nach New York entspricht also sage und schreibe 8 Passagieren in den Statistiken der Flughäfen. Würde der Passagier eine Non-Stop-Verbindung von Berlin nach New York nutzen, so würde dies nur 2 Zähler in Berlin, 2 Zähler in New York und keinen Zähler in Frankfurt ergeben. Nun ist es unstrittig, dass nicht von jedem Flughafen der Erde Direktflug-

verbindungen zu jedem Zielort dargestellt werden können und insofern haben die großen Drehkreuze zweifellos ihre Bedeutung, zumindest dort, wo nicht genug Lokalaufkommen vorhanden ist. Umsteigeflughäfen müssen also Flugverkehr auf sich ziehen, um lebensfähig

(Berlin-Brandenburg-International) nicht darstellbar! BBI als einziger Flughafen für Berlin wäre deshalb kontraproduktiv.

Welche Bedeutung kommt dabei dem Flughafen Berlin-Tempelhof zu?

Unter diesem Gesichtspunkt kommt dem Flughafen Berlin-Tempelhof eine übergeordnete Bedeutung zu, wenn Tegel geschlossen wird. Berlin International kann den gesamten Flugverkehr mit Großflugzeugen aufnehmen, wohingegen Tempelhof den kleinen Geschäftsreiserverkehr, der den Zielort „Hauptstadt“ hat sowie die gesamte, allgemeine Luftfahrt abwickeln. Das schafft zusätzliche Kapazitäten, zusätzliche Attraktivität! Der Großraum London verfügt mit LHR (Heathrow) und LGW (Gatwick) über zwei Drehkreuze, was die Verantwortlichen nicht daran gehindert hat, neben Stansted auch Luton für den Linienverkehr auszubauen und darüber hinaus sogar noch mit dem City Airport, im Herzen der Stadt, einen völlig neuen Flughafen - vergleichbar mit dem was Tempelhof werden



Hans Rudolf Wöhrl

zu sein. Wirtschaftsgrößen wie Berlin, das Ruhrgebiet, London oder Paris müssen hingegen in ihrer Flughafenplanung viel stärker den Lokalpassagier berücksichtigen und die dafür entsprechende Infrastruktur schaffen. Das ist mit einem Single Airport BBI

Tempelhof wäre in diesem Zusammenhang ein wahrer Schildbürgerstreich. Hinsichtlich des Fluglärms wird dieser Flughafen zunehmend weniger Probleme darstellen, denn anderes als bei Eisenbahn, LKW usw. nimmt die Umwelt und Lärmbelastung der modernen Flugzeuge immer mehr ab.

Wie wurde Ihr Angebot, den Flughafen Tempelhof in Eigenregie zu betreiben, von der Berliner Flughafengesellschaft (BFG) aufgenommen?

Die BFG hat zunächst nicht reagiert, uns aber auf entsprechende Nachfrage mitgeteilt, dass man seitens der Gesellschafter strikt am Single Airport festhalten und demzufolge Tempelhof schließen wird. Nach diesen Aussagen geht es also keineswegs nur um die Kosten, sondern vielmehr um das Prinzip.

Wie viele Arbeitsplätze würden durch das Engagement der dba in Berlin neu entstehen?

Als wir unser Angebot unterbreiteten, gingen wir von einer Komplettverlegung der Verwaltung und der Technik von München nach Berlin aus. In diesem Zusammenhang hätte Berlin ca. 250 zusätzliche, gut bezahlte Arbeitsplätze erhalten.

Sehen Sie noch Möglichkeiten Ihr Vorhaben umzusetzen?

In Bayern und am Flughafen München hat man alles getan, um die dba am jetzigen Standort zu halten. In kürzester Zeit erhielten wir optimal geeignete Büro- und Betriebsräume im Terminal 1 zu erschwinglichen Konditionen, die wir jüngst endgültig bezogen haben. Auf Grund der entsprechenden, langfristigen Verträge ist eine Verlagerung des Geschäftssitzes deshalb nicht mehr relevant. Hinsichtlich des Ausbaus unseres Streckennetzes von und nach Berlin sind nach wie vor an Tempelhof interessiert. Dabei könnte zusammen mit zusätzlichen Partnern eine Übernahme des gesamten Flughafens durchaus ein Thema sein. Ein großer Teil der geplanten Aktivitäten ist also noch immer möglich.

Berlin-Fakten statt Sprüche

Die Berliner Flughafengesellschaft (BFG) hat für Oktober 2004 die Stilllegung des Flughafens Tempelhof beantragt. Der rot-rote Senat und die rot-grüne Bundesregierung behaupten, der Flughafen Tempelhof werde nicht gebraucht und sei defizitär.

Das ist falsch!

- Der Flugbetrieb schreibt schwarze Zahlen.** Lediglich der Leerstand in den denkmalgeschützten Gebäuden führt zu Millionenverlusten, die bei Einstellung des Flugbetriebs von den Eigentümern Berlin und Bund, letztlich von den Steuerzahlern, getragen werden müssten.
- Mit der Schließung von Tempelhof gehen Flugverbindungen und Arbeitsplätze verloren.** Zahlreiche Fluggesellschaften wollen ihre Linien ersatzlos einstellen, da Schönefeld für Geschäftsreisende aus Zeitgründen und für die Fluggesellschaften wegen unzureichender Infrastruktur keine Alternative ist. Hunderte von Arbeitsplätzen wären direkt oder indirekt betroffen.
- Der wirtschaftliche Erfolg des geplanten Großflughafens Berlin Brandenburg International (BBI) wird gefährdet.** Die Schließung des Flughafens Tempelhof und die vorübergehende Stilllegung einer Start- und Landebahn in Schönefeld wegen der Bauarbeiten zur Autobahnanbindung beeinträchtigen dauerhaft das Wachstumspotential des Berliner Flugverkehrs.

Berlin braucht Verbindungen!

Berlin braucht eine Stärkung des Luftverkehrs auch in die neuen Mitgliedsländer der Europäischen Union.

**Wir wollen Zukunft für Berlin!
Wir wollen Zukunft für den Flughafen Tempelhof!**