

Mitteilung für die Presse / Politikredaktion

Berlin entscheidet sich - Ikarus oder Phönix

Der Volksentscheid am 27. April 2008 zwischen Mittelmaß und Metropole

Berlin, 20.04.2008. Wenn das wahlberechtigte Berliner Volk am kommenden Sonntag zum Volksentscheid „Tempelhof bleibt Verkehrsflughafen“ sein Votum abgibt, geht es um mehr als Nostalgie, ideologische Befindlichkeiten oder destruktives Parteiengezänk - abgestimmt wird in letzter Konsequenz darüber, ob Berlin als deutsche Hauptstadt und ehemaliges industrielles Herz Europas **endlich ein zukunftstaugliches Gesamtkonzept für den Flugverkehr einer lebendigen, wertschöpfenden Metropole aufstellen** kann und will oder doch lieber in selbstmitleiderfüllter Erbärmlichkeit weiter als Kostgänger vegetiert. „Tempelhof“ (THF) wäre ein wichtiger Mosaikstein in einem solchen auf Effizienz und Effektivität zielenden Flugverkehrskonzept.

Sollte denn die Mehrheit doch für den **Popanz** der Eier legenden Woll-Milch-Sau „Single-Airport BBI“ stimmen bzw. diesen durch Nichtteilnahme an der Abstimmung akzeptieren, wäre es nur konsequent, unter Verweis auf die üppige Fauna und Flora des Natur-Parks Schöneberger Südgelände dann auch Zoo, Aquarium und Tierpark sowie den Botanischen Garten zu Gelände-Spiel- und -Sportstätten umzufunktionieren oder Ebert-, Wilhelm- und Friedrichstraße zu Fußgängerzonen zu machen, da es doch nun eine Single-Nord-Süd-Straße durch den Tiergartentunnel gibt.

„BBI“ sollte bleiben was er ist, nämlich laut IATA-Code der Flughafen von Bhubaneswar an der Ostküste Indiens; im Falle Berlins geht es um einen **ganzheitlichen Ansatz für einen Großraum**. Berlin muss in einer Liga mit Moskau, Rom, Paris oder London spielen! London etwa leistet sich aus gutem Grund mehrere Flughäfen mit unterschiedlichen Aufgaben (City/Docklands, Gatwick, Heathrow, Luton, Stansted sowie u.a. Ashford, Biggin-Hill, Northolt und Southend), geht es doch nicht allein um Fragen der Quantität (d.h. Passagier- und Frachtaufkommen) sondern eben auch der Qualität (d.h. Zweck und Kundenstruktur) sowie der Sicherheit (d.h. Verfügbarkeit und Funktionalität). Die jüngste Eröffnung des neuen

Heathrow-Terminals 5 sei das größte Airport-Chaos außerhalb von Afrika und Indien mit knapp 30.000 verlorenen Koffern und tausenden gestrandeter Passagiere, so das WirtschaftsWoche-Portal wiwo.de am 19.04.2008. Nicht auszudenken welcher **volkswirtschaftliche Schaden** entstände, wenn sich London allein auf dieses hochgezüchtete, bisher nicht ausgereifte Terminal verlassen würde!

Auch Berlin muss unabhängig von Wettereinflüssen, technischen Problemen oder Behinderungen durch Demonstrationen bzw. Großveranstaltungen rund um die Uhr aus der Luft erreichbar sein. Daher reicht ein einziger Flughafen niemals aus: Die **törichte Entscheidung gegen den Flugplatz Sperenberg mit größerem Ausbaupotenzial** und die stadtnahe Lage des neuen Standortes Schönefeld-Süd lassen erst recht keinen Fokus auf nur diesen neuen Flughafen zu!

Es gibt viele gute Gründe, die für ein abgestimmtes, eng vernetztes Berliner Flughafen-System (BER) sprechen:

1. Aufgabenteilung

Der 24-Stunden Interkontinental-, Transit- sowie Cargo-Verkehr, der Europa- und Inlandsverkehr (Charter und Linie), der Bedarfs- und Privatverkehr nebst Flugbereitschaft der Bundesluftwaffe benötigen eine **spezifische Infrastruktur**, die ein einziger Flughafen allein nicht bieten kann. Jeder Flughafen im Großraum Berlin sollte einen Aufgabenschwerpunkt bekommen.

2. Sicherheit und Umfeldbelastung

Wird ein Flughafen ständig an der Kapazitätsgrenze betrieben, steigt die Gefahr, dass durch die **permanente Überlastung** von Mensch, Organisation und Technik Krisenfälle auftreten. Durch eine intelligente Verkehrssteuerung ließe sich einer schädliche Beanspruchung an einem Standort begegnen. Gleiches gilt für die Belastungen des Umfeldes durch Lärm und Abgase: Da die meisten modernen Stadtmenschen mobil sein und schnellen Anschluss an Verkehrsknotenpunkte haben wollen, sollte die Belastung nicht konzentriert, sondern verteilt werden.

3. Wirtschaftsmotor

Die Berliner Flughafen-Frage ist aus der Soll- und nicht der Ist-Perspektive zu betrachten. Berlin-Brandenburg hätte die Chance, auch als **weltweit geachteter Standort der Luftverkehrstechnik** eine bedeutende Rolle zu spielen und vielen auch bisher arbeitslosen Menschen in der Region mit unterschiedlicher Qualifikation wieder Arbeitsplätze zu bieten. Die Ansiedlung von Logistikunternehmen und Betrieben mit Weltmarktbedeutung würde zudem die Wirtschaftskraft Berlins insgesamt stärken.

Auch eine entwidmete, geschlossene Liegenschaft ehem. Flughafen Tempelhof verschlingt Geld für die Instandhaltung. **Bisher gibt es kein Wertschöpfendes Alternativkonzept, das ernsthaft erwogen werden könnte.** Als Gewerbezentrum und Flughafen für Geschäftsreisende und Linienverkehr zu Städten wie z.B. Friedrichshafen, Graz, Mannheim usw. hat THF eine zentrale Bedeutung für Berlins Zukunft, wenn man diesen Standort doch nur professionell bewirtschaften würde!

Das naive Vertrauen auf die störungsfreie Inbetriebnahme des neuen Berliner Flughafens im Jahr 2011 trotz der nach aktuellem Wissensstand unzureichenden ÖPNV-Anbindung und unklaren Finanzierung gleicht der Hoffnung auf die Flugkünste des Ikarus' - ein Gesamtkonzept, das neben Schönefeld (Nord- und neuer Südteil), Tegel (Nord- und Süd) und Tempelhof auch noch Flugplätze in Brandenburg wie u.a. Brandenburg-Briest, Eberswalde-Finow, Neuhardenberg, Schönhagen und Strausberg umfasst, könnte der Region zu einem **Phönix-gleichen Aufbruch in eine Zukunft als bedeutender europäischer Wirtschaftsstandort** verhelfen.

Kontakt:

PINNOW & Partner
Unternehmens- und Technologie-
beratungsges. mbH
Köthener Straße 38
10963 Berlin
Tel.: (030) 26 36 69 83
Fax: (030) 26 36 69 85
E-Mail: info@pinnow.com
Website: www.pinnow.com