

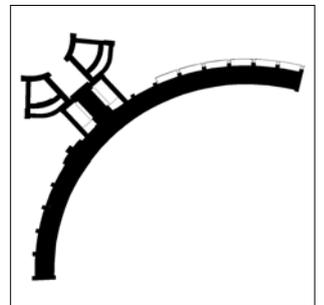


ICAT

Interessengemeinschaft
City-Airport Tempelhof e.V.

Flughafen Tempelhof - A1 / Turm 6
D 12101 Berlin - Tempelhof
Tel.: + 49 30 6951 - 3317
Fax: + 49 30 6951 -3794
www.flughafen-tempelhof.de
info@flughafen-berlin-tempelhof.de

Berlin, den 08.08.2004



"Tempelhof hat keine Zukunft - Der Markt hat sich gegen den Flughafen entschieden"

Stand-Punkt

(Beitrag von Dieter Johannsen-Roth, Geschäftsführer der Berliner Flughäfen, Morgenpost, 1.8.04)

Der Artikel in Schwarz, [die Anmerkungen zum Artikel in Blau:](#)

Dieter Johannsen-Roth („JR“):

Die Diskussion um den Flughafen Tempelhof schlägt hohe Wellen, und fast ganz Berlin redet mit. Ich persönlich kann das sehr gut verstehen, und es wäre unredlich zu sagen, dass es mich und meine vielen Kollegen, die Tag für Tag den Luftverkehr für die deutsche Hauptstadt gestalten, nicht berührt.

Wir sehen nicht, wo JR und seine Kollegen den Luftverkehr für die deutsche Hauptstadt „gestalten“ Die Schließung eines Flughafens ist keine „Gestaltung des Luftverkehrs“. Und wir meinen, es ist „unredlich“, zu sagen, man sei von der Schließung „berührt“, wenn man gleichzeitig Hunderte von Arbeitsplätzen gefährdet und Firmen in die Pleite treibt.

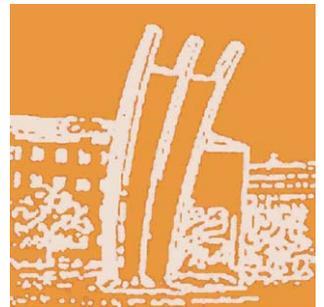
Im Gegenteil: Auch uns fällt es nicht leicht, diesen großartigen Flughafen, mit dem sich für die Berliner so viele positive und emotional aufgeladene Erinnerungen verbinden, im wahrsten Sinne des Wortes "aus dem Verkehr" zu ziehen. Auch als Wahl-Berliner weiß ich sehr genau, welche Symbolkraft von diesem Flughafen nicht nur für Berlin und Deutschland, sondern für die gesamte freiheitsliebende Menschheit ausgeht. Tempelhof wird unvergessen bleiben. Großes ist hier für eine Metropole mit 2,1 Millionen Menschen während der totalen Blockade 1948 durch die Sowjets geleistet worden.

Als Flughafenmanager muss ich aber auch zwischen der Vergangenheit und dem Heute unterscheiden können. Ich sage ganz klar, dass Tempelhof als Flughafen keine Zukunft hat.

Mit dieser Aussage steht er weitgehend alleine. Nur noch Klaus Wowereit beharrt darauf ebenso, dann noch die Parteigenossen der SPD und stromlinienförmig die PDS als Koalitionspartner. Und die Grünen, aber die sind sowieso gegen das Fliegen. 76% der Berliner sind anderer Meinung.

Seit Mitte der neunziger Jahre haben sich unsere Kunden, die Airlines, vom Airport Tempelhof abgewandt. Den Beginn machte die Deutsche Lufthansa. 1994 verlagerte sie alle Flüge nach Tegel. Eurowings und viele andere Fluglinien folgten. Sie gingen, weil die Nachfrage, die Passagiere, fehlten.

Dieses ist eine Verdrehung der Tatsachen und Abläufe. Tatsächlich hat die Flughafengesellschaft, oder vielmehr einer ihrer Geschäftsführer, seit 1994 immer wieder gesagt, dass Tempelhof geschlossen werden soll. Die Lufthansa-Aktion 1994 beruht auf einer gezielten Fehlinformation an die Lufthansa durch einen damaligen Geschäftsführer, dass Tempelhof 1995 definitiv geschlossen werde. Eurowings verlagerte nach Tegel, weil man einen Deal mit Lufthansa machte, EW hatte nämlich parallele sehr erfolgreiche Dienste von Tempelhof nach Frankfurt aufgenommen, die die Lufthansa störten. Lufthansa hat dann die „Frankfurt-Flugzeuge“ in ihrem Netz eingesetzt und damit einen Konkurrenten ausgeschaltet. Wie bekannt, hat schließlich Lufthansa Eurowings praktisch übernommen. Die „vielen anderen“ sind so viele auch nicht. Sie folgten, weil immer wieder das Schließungsgerede kam. Schließlich, wo der Markt ist, bestimmt nicht die Flughafengesellschaft, sondern die Airline. Und immerhin sind 10 und mehr Airlines in Tempelhof geblieben.



ICAT

Dies ist ein Umstand, der von den heute auch in dieser Zeitung lautstark agierenden Traditionsbataillonen gern übersehen oder verschwiegen wird.

Dies ist eine grobe, beleidigende und noch dazu falsche Behauptung. Bei den „Traditionsbataillonen“ handelt es sich um Gruppierungen, denen die Zukunft des Berliner Luftverkehrs möglicherweise mehr als dem „Wahl-Berliner“ Johannsen-Roth am Herzen liegt. Die Umzüge der Airlines wurden auch nicht übersehen oder verschwiegen, sondern immer zusammen mit ihren Ursachen gesehen. Und die Diktion „in dieser Zeitung lautstark agieren“ ist gegenüber der gastgebenden Zeitung völlig unpassend.

Der Markt hat sich gegen Tempelhof entschieden, sonst würden wir bis zur letzten Stunde vor der Schließung ein brummendes Geschäft anstatt gähnender, deprimierender Leere in den historischen Hallen sehen.

Eine völlig unsinnige Bemerkung. Niemand kann erwarten, dass die Drohungen der BFG ohne Konsequenz bleiben. Wie der Markt reagieren würde, könnte man sehen, wenn die Schließung endlich vom Tisch wäre.

Das Ergebnis sind 15 Millionen Euro Verluste pro Jahr, Tendenz steigend, beileibe keine Peanuts für uns und den Steuerzahler.

Hierzu erübrigen sich weitere Ausführungen, weil das Thema abgearbeitet ist. Der Hinweis auf den „Steuerzahler“ ist die alte Irreführung. Die BFG macht riesige Gewinne, in denen der „Verlust“ von Tempelhof untergeht. Die 30 Mio Verlust in Schönefeld sind doppelt so hoch wie in THF, ohne dass hier regelmäßig auf „den Steuerzahler“ hingewiesen wird.

Diese Verluste entstanden je nach Jahr zu 60 bis 70 Prozent aus dem Flugbetrieb, der Rest - und dies ist von Gutachtern der Luftfahrt-Behörde eingehend geprüft und bestätigt worden - wird von der uns obliegenden Unterhaltung einer der größten Immobilien dieser Welt verursacht.

Es hat nur einen „Gutachter“ gegeben. Dessen Arbeit ist wissenschaftlich völlig unakzeptabel und gipfelt in der sogar in der Senatsverwaltung als dummdreist angesehenen Bemerkung, er, der Gutachter zum Thema Kostenrechnung, empfehle, den Flughafen zu schließen.

Ich meine: Berlin muss seine Zukunft gestalten, anstatt rückwärts gewandte Nabelschau zu betreiben. Es gilt, alle Kräfte auf den Bau des Flughafens zu konzentrieren, den diese Stadt braucht, um im Wettbewerb der Weltmetropolen mitspielen zu können.

Genauso ist es. Aber der Weg dahin muss ein anderer sein. Und „Nabelschau“ betreibt niemand.

Und dieser Flughafen heißt mit Sicherheit nicht Tempelhof, dessen Startbahn mitten in der Stadt nicht mal für einen voll beladenen Flug nach Mallorca ausreicht, sondern Berlin Brandenburg International BBI, für den wir übrigens am 13. August den Planfeststellungsbeschluss erhalten. Ein Meilenstein, auf den wir sieben Jahre hingearbeitet haben.

Es ist interessant, dass Tempelhof mit BBI auf eine Vergleichsebene gestellt wird. Nur – niemand außer JR tut das. Niemand sagt „Tempelhof statt BBI“. Und deshalb ist auch die Frage einer voll beladenen Mallorca-Maschine gar nicht das Thema. Selbst JR müsste das wissen, aber der Ideologie wegen werden hier selbst unsinnige Dinge thematisiert.

Wenn wir aber eine Geldvernichtungsmaschine wie Tempelhof weiter betreiben, wird sich die internationale Finanzwelt schwer tun, uns die notwendigen Mittel für die BBI-Finanzierung zur Verfügung zu stellen.

Der „internationalen Finanzwelt“ wird nicht entgangen sein, dass Schönefeld den doppelten Verlust macht. Es wird nicht zu verbergen sein, dass die BFG ohne ersichtlich Not jetzt die Gebühren in Tegel (!!) um bis zu 20% senken will, nachdem man vor wenigen Jahren noch eine Sonderabgabe für den Bau des BBI durchdrücken wollte, aber am Widerstand der Airlines scheiterte. Der erwartete Ertragsausfall in Tegel dürfte bis zur Inbetriebnahme von BBI durch den Markteintritt von Easyjet keinesfalls kompensiert werden. Es sei auch daran erinnert, dass 42 Mio Euro für wertlose „Pläne“ bezahlt wurden, um das Privatisierungsverfahren, für das JR als „Finanzberater“ ursprünglich engagiert worden war, endlich zu beenden.

Vielmehr wird die internationale Finanzwelt fragen, wie man denn bis BBI die Passagierzahlen steigern will, wenn Tegel als der Hauptflughafen für die Geschäftswelt bereits heute am oberen Anschlag operiert.

Und, es ist auch darauf hinzuweisen, dass ab November der Flughafen Tempelhof, möglicherweise dann ohne Flugverkehr, wie ein Klotz am Bein der BFG hängt – mit noch höheren Verlusten, weil das Gebäude ja bleibt und von der BFG instandgehalten werden muß.

Es ist wohlfeil, die Offenhaltung Tempelhofs zu fordern, wenn man nicht für die Finanzierung der Verluste verantwortlich ist. In vielen Wortmeldungen scheint mir hier immer noch jene Subventionsmentalität durchzuschimmern, die Berlin so geschadet hat.

Diese Bemerkung ist zurückzuweisen. Die sich gemeldet haben, wollen den Flughafen übernehmen, samt der verlustreichen Immobilie. Niemand hat von Subventionen gesprochen. JR verwendet die Gedankenwelt einer Aussage eines PDS-Abgeordneten, der bezüglich Tempelhof über „die letzten Kämpfe des alten West-Berlin“ gesprochen hat.



ICAT

Wenn wir endlich eine tragfähige Grundlage für die so dringend benötigten Langstreckenflüge ab Berlin, zum Beispiel in die USA, schaffen wollen, muss der Verkehr konzentriert und nicht die Zersplitterung fortgeschrieben werden.

Auch dieses geht am Thema vorbei. USA-Flüge haben nichts mit Tempelhof zu tun. Solange Tegel und Schönefeld existieren, ist dies die Zersplitterung.

Wenig hilfreich sind da auch die vollmundigen und PR-wirksam in Szene gesetzten Ankündigungen einiger Gruppierungen, Tempelhof in Eigenregie zu betreiben. Was dazu an Unterlagen bisher bei der Behörde eingegangen ist, entzieht sich nach deren Angabe mangels Plausibilität einer Prüfung.

Auch diese Anmerkung trifft nicht zu. Die „Behörde“ hat gegenüber den „Gruppierungen“ zu Fragen der Wirtschaftlichkeit bisher keinerlei negative Stellungnahme abgegeben. Die Plausibilität entspricht den Rechnungen der BFG, da die Basisdarstellung für die Bewertung der „Gruppierung“ dem Antrag der BFG auf Schließung des Flughafens entnommen wurde.

Wir werden als Flughafengesellschaft gegen jeden Versuch vorgehen, der unsere Ertragslage gefährdet.

Dieser Punkt erstaunt. Bisher wurde argumentiert, der „Markt“ habe sich von Tempelhof abgewandt, es herrsche in den Hallen „gähnende, deprimierende Leere“. Es ist daher nicht einzusehen, dass plötzlich „unsere Ertragslage“ gefährdet ist, wenn ein anderer den Flughafen betreibt.

Wir richten unsere Anstrengungen auf die fristgerechte Bereitstellung von Ersatzkapazitäten am Standort Schönefeld.

Im Antrag der BFG auf Schließung von Tempelhof heißt es, die heutigen Kapazitäten reichten bis zur Inbetriebnahme von BBI aus. Hier wird bestätigt, dass diese bisherigen Aussagen nicht zutreffen.

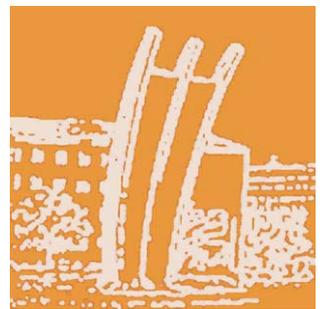
Für den Geschäftsreiseflugverkehr, die General Aviation, werden wir im Nordteil des Flughafens Schönefeld eine weitere Abfertigungsanlage - zusätzlich zur bereits im Südteil befindlichen - errichten. Noch näher, noch bequemer für die wichtige Klientel der eiligen Manager, die zukünftig auch in Tegel und Schönefeld direkt ohne große Formalitäten von ihren Jets ins Auto springen können.

Dazu ist den betroffenen Unternehmen nichts bekannt. Was mit „Abfertigungsanlage“ gemeint ist oder wo sie gebaut werden soll, ist unklar. Zunächst wurde Schönefeld-Nord, dann Schönefeld-Süd, dann Tegel-Nord, jetzt wieder Schönefeld-Nord genannt. In 90 Tagen soll Tempelhof geschlossen werden sein und eine allen zugängliche Planung zu diesem Thema liegt nicht vor.

Der Tag der Schließung des Flughafens Tempelhof Ende Oktober ist kein Tag zum Trauern, sondern eine große Chance für Berlin.

Welche „große Chance“ für wen gemeint sein könnte, wird nicht ausgeführt.

Die wenigen internationalen Airlines, die noch in Tempelhof verblieben waren, haben dies erkannt: Luxair ist bereits nach Tegel umgezogen und fliegt erfolgreich. Swiss folgt. Den Umzugsvertrag mit unserem größten Kunden, der SN Brussels, habe ich soeben unterschrieben. Spätestens zum Winterflugplan starten auch diese Partner ab Tegel.



ICAT

Diese Punkte können nicht ernsthaft als „große Chance für Berlin“ angesehen werden. Diese Airlines wurden nur durch Druck bewegt, umzuziehen. Sie mussten außerdem Verträge unterschreiben, dass sie nicht wieder nach Tempelhof zurückgehen und die Klage der Airlines nicht weiter unterstützen. Sogar mit Lufthansa wurde verhandelt und für deren Zustimmung zur Schließung von Tempelhof eine Gebührensenkung in Tegel angeboten (siehe oben). Das alles kann nicht interpretiert werden, als ob hier die Airlines eine Chance erkennen und nutzen würden.

Den Flughafen Tempelhof werden wir gebührend mit einer großen Party für alle Berliner verabschieden: Er hat es verdient.

Dieser Satz entzieht sich eines Kommentars. Er ist ein Affront für alle, die für den Erhalt von Tempelhof eintreten.

Dieter Johannsen-Roth ist Sprecher der Geschäftsführung und kaufmännischer Geschäftsführer der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH (FBS) und der Berliner Flughafen Gesellschaft mbH (BFG). Johannsen-Roth spricht sich für die Schließung von Tempelhof zu Gunsten des geplanten Neubaus in Schönefeld aus.



ICAT