

Pressemitteilung der Baukammer Berlin Nr. 23/04
Berlin, 29. Januar 2004

Gutmuthsstraße 24
D- 12163 Berlin (Steglitz)

info@baukammerberlin.de
www.baukammerberlin.de

BBI kann kommen – Tempelhof muss bleiben

Berlin – Der Flugverkehr in Tempelhof rechnet sich. Eine geforderte Stilllegung hingegen würde die BFG rund 25 Mio. EURO jährlich kosten. Tempelhof muss bleiben, wenn Berlin im Wettbewerb der Städte nachhaltig bestehen will. Ein Großflughafen in Schönefeld und Tempelhof ergänzen sich und schließen sich nicht aus. Für London ist sein City-Airport neben den beiden außerstädtischen Großflughäfen selbstverständlich.

Aus dem der ICAT e.V. (Initiative City-Airport Tempelhof) vorliegenden Geschäftsbericht der BFG 2002, geht hervor: Der operative Flugbetrieb in Tempelhof bringt keine Verluste; allein die nicht ernsthaft betriebene Vermarktung der Gebäudeanlage - so die ICAT - sei defizitär. Lediglich 38 % der Fläche von 240.000 m² seien wirtschaftlich vermietet. Fluglinien, wie dba, die gerne nach Tempelhof zöge, würden, so deren Chef Wöhl vom Senat vergrault. Auf diese Weise, so Wöhl vor kurzem in einer Berliner Morgenzeitung, werde es versäumt, in Tempelhof neue Arbeitsplätze zu schaffen und auf dem überfüllten Flughafen Tegel Platz zu machen. Die Flughafengesellschaft hätte mit den freiwerdenden Start- und Landerechten in Tegel Geld verdienen können. Tempelhof sei ein Wahrzeichen für Berlin, wie die Gedächtniskirche, die man auch nicht einfach schließen könne.

Die Baukammer erachtet Tempelhof als einen Gewinn, auch aus verkehrspolitischer und wirtschaftlicher Sicht für die Hauptstadt. Wenn Berlin im Wettbewerb der Wirtschaftsmetropolen mithalten will, muss es Tempelhof als Flughafen offen halten. Die kurzen und direkten Wege vom Flughafen zu allen Zielen der Stadt erhöhen die Attraktivität Berlins nicht nur für Geschäftsleute, die Rüstzeiten von 30 Minuten für die Hinreise zum Flughafen bis zum Abflug schätzen. Als Bundeshauptstadt und Drehscheibe zu Osteuropa kann Berlin von Tempelhof nur profitieren. London könnte hier Vorbild sein, wo man in den 80er Jahren in der City einen Flughafen gebaut hat, um die für Kurzaufenthalte in der Stadt langwierigen Anreisen über Heathrow und Gatwick zu meiden.

Die beantragte Befreiung der BFG von der Betriebspflicht in Tempelhof für November 2004 ist mehr als fraglich. Hier steht das Bundesfinanzministerium dagegen. Bis zur Inbetriebnahme von BBI, also frühestens in 5 oder 10 Jahren, könne die BFG nicht damit rechnen, von jährlichen Betriebskosten für eine nahezu

Presseinformation

leerstehende Gebäudeanlage in Tempelhof in Höhe von 25 Mio. EURO pro Jahr befreit zu werden, so die ICAT e. V. Somit muss die vorhandene Kapazität Tempelhofs genutzt werden – in jedem Falle bis zur Inbetriebnahme von BBI, um so die Gesamtkosten der BFG zu reduzieren. Tempelhof ist nicht nur ein besonderes Luftdenkmal, da es samt Betriebserlaubnis vom Denkmalrecht geschützt sei, wie der Tübinger Verwaltungsrechtler Michael Ronellenfitsch vor kurzem zu bedenken gab. Tempelhof zu schließen, wäre vor allem verkehrs- und wirtschaftspolitisch kurz-sichtig.

verantwortlich:
Dr. Peter Traichel