

Pressemitteilung der Baukammer Berlin Nr. 26/04  
Berlin, 2. April 2004

## Flughafen Tempelhof bleibt – keine Gründe für Schließung

das ist das Fazit aus einer Podiumsdiskussion am 31.3.04 im Flughafen Tempelhof u. a. mit dBA-Chef Hans Rudolf Wöhl und dem Staatssekretär im BMVBW Tilo Braune und maßgeblichen Vertretern aus der Berliner Politik und Wirtschaft.

Grund: Der Konsensbeschluss vom 28.5.1996 zwischen dem Land Berlin, Brandenburg und dem Bund besagt: „Nach Vorliegen der gerichtlich überprüften und rechtskräftigen Planfeststellung für den Singlestandort Schönefeld wird der Verkehrsflughafen Tempelhof geschlossen.“

Diese Voraussetzungen lägen ersichtlich nicht vor. Abgesehen davon, dass der geplante Singleairport in Schönefeld wirtschaftlich und verkehrstechnisch seine Berechtigung verloren habe, wie dBA-Chef Wöhl ausführte, könne nicht vor 2006 frühestens mit dem Vorliegen eines rechtskräftigen Planfeststellungsbeschlusses gerechnet werden. Damit sei die Schließung des Flughafens in keinem Fall auf Grundlage des Konsensbeschlusses - zumindest in 2004 - möglich. Zwar versuchte sich der anwesende Staatssekretär dieser Einsicht zu verschließen, aber auch sonstige Gründe für ein Dichtmachen des Flughafens gäbe es nicht. Verluste erbringe der Flughafen nachweislich im operativen Fluggeschäft nicht, wie die Flughafengesellschaft (BFG) selbst in ihrem Geschäftsbericht 2002 habe eingestehen müssen. Allein die nicht ernsthaft betriebene Vermarktung der Gebäudeanlage sei defizitär.

Das Angebot der dBA, die gesamte denkmalgeschützte Anlage zu übernehmen, zu betreiben und damit den Staat zu entlasten, sei zurückgewiesen worden, so Wöhl. Stattdessen versuche die BFG aus der Betriebspflicht des Flughafens zu kommen mit der Folge, dass die Unterhaltung und Pflege des dann stillgelegten Gebäudes in Höhe von schätzungsweise 25 Mio. EUR pro Jahr (so die ICAT e.V.) dem Steuerzahler zu Last fallen würde. Sollte Tempelhof wider alle politische und wirtschaftliche Vernunft geschlossen werden, fielen Hunderte von Arbeitsplätzen vor Ort weg, zögen 24 Fluglinien für immer aus der Region oder gingen Pleite. Der Betrieb rechne sich für Linien mit kleineren Flugzeugen nur im Direktflug zwischen mittleren Städten wie z. B. Mannheim.

Die Baukammer erachtet Tempelhof als einen Gewinn für die Hauptstadt – auch aus verkehrspolitischer und wirtschaftlicher Sicht. Wenn Berlin im Wettbewerb der Wirtschaftsmetropole mithalten will, muss es Tempelhof als Flughafen offen halten. Die

Presseinformation

kurzen und direkten Wege vom Flughafen über eine perfekte innerstädtische Infrastruktur zu allen Zielen der Stadt erhöhen die Attraktivität Berlins nicht nur für Geschäftsleute. Reisezeiten von 30 Minuten für den Hinweg zum Flughafen bis zum Abflug werden geschätzt. Als Bundeshauptstadt und Drehscheibe zu Osteuropa kann Berlin von Tempelhof nur profitieren. London könnte hier Vorbild sein, wo man in den 80iger Jahren in der City einen Flughafen gebaut hat, um die für Kurzaufenthalte in der Stadt langwierigen Anreisen über Heathrow und Gatwick zu meiden.

Hier werde versucht, eine einmalige Infrastruktur, ein einmaliges Kulturgut zu zerstören mit allen daraus für die Stadt erwachsenden negativen Folgen, so Wöhrl. In München werde es in der Zwischenzeit bedauert, den innerstädtischen Flughafen Riem geschlossen zu haben. Es gebe dort Tendenzen, stadtnähere Flughäfen (z. B. Oberschleissheim) wieder zu beleben.

Keine Verluste im Flugbetrieb, mehr Flugbewegungen im letzten Jahr als in Schönefeld, keine tödlichen Unfälle seit Kriegsende – Tempelhof ist gesund, sein Siechtum und sein Ende herbeizurenden verfehlt.

verantwortlich:  
Dr. Peter Traichel