

# Neues Deutschland

22.02.2008 / Debatte / Seite 14

## Eine sinnvolle Ergänzung zum neuen Airport

Hans v. Przychowski



Foto: Nora Verlag

In der heftigen und teilweise emotional geführten Diskussion über die Zukunft des Flughafens Tempelhof geht es zunächst um die vom Senat verfügte vorzeitige Schließung des City-Airports, zum anderen aber auch um die Frage, ob der Flughafen nach der Eröffnung des neuen Single-Airports BBI in Betrieb bleiben sollte. Eine Schließung mindestens drei Jahre vor dem Betriebsbeginn des BBI wäre der bisher wohl größte Schildbürgerstreich in der an Irrungen und Wirrungen reichen Berliner Flughafenpolitik.

Ohne triftigen Grund in einer Zeit wachsenden Flugverkehrs einen voll funktionsfähigen Flughafen, um den Berlin weltweit beneidet wird, vom Netz zu nehmen, dessen Kapazität in den kommenden Jahren dringend benötigt wird, ist widersinnig. Denn der Flughafen Tegel operiert bereits an der Kapazitätsgrenze und der Flughafen

Schönefeld ist eine riesige Baustelle und verfügt in den nächsten Jahren nur noch über eine Startbahn. Zudem ist es ungewiss, ob der BBI tatsächlich, wie geplant, Ende 2011 in Betrieb gehen kann. Nicht Nostalgie treibt daher die Befürworter Tempelhofs, wie ihnen vorgeworfen wird, sondern sie handeln zukunftsorientiert.

Für eine vorzeitige Schließung Tempelhofs gibt es keine belastbaren Argumente. Eine Gefährdung des BBI gibt es nicht. Die Gerichte haben bisher nur festgestellt, dass der Flughafen Tempelhof vorzeitig geschlossen werden kann, aber nicht muss. Und der viel zitierte Konsensbeschluss von 1996, der eine vorzeitige Schließung Tempelhofs festlegte, war eine inzwischen durch die Entwicklung des Flugverkehrs überholte Absichtserklärung, die rechtlich nicht bindend ist. Das Argument, der City-Airport verursache zu hohe Kosten, ist eine Täuschung der Bürger. Der Bund hatte angeboten, die Verluste bis zum Betriebsbeginn des BBI zu tragen, was Klaus Wowereit unverständlicherweise abgelehnt hat. Nun muss der Senat das Gelände und die Gebäude vom Bund kaufen und für Sicherung und Unterhalt zahlen. Damit wird der Berliner Steuerzahler unnötig mit Zahlungen in zweistelliger Millionenhöhe belastet.

Die Behauptung, der City-Airport müsse geschlossen werden, damit die Bevölkerung vor Gefahren und Umweltbelastungen geschützt wird, ist scheinheilig. Der Flugverkehr wird inzwischen mit einer hohen Sicherheitsrate abgewickelt. Und der ständig steigende Straßenverkehr mit seinen Staus verursacht mehr Lärm und Abgase als der Flugverkehr. Den Kritikern sollte es doch zu denken geben, dass gerade die meisten Bewohner in der näheren Flughafenumgebung für den Erhalt des City-Airports gestimmt haben, nicht zuletzt, weil sie auch befürchten müssen, dass angesichts fehlender Konzeptionen für eine Nachnutzung das Flughafengelände zu einer Brache verkommt.

Und die von einigen Politikern und Medien verbreitete Meinung, der Betrieb mit Geschäftsreiseflugzeugen (Business Aviation) sei übertriebener Luxus für wenige, für die man einen teuren Flughafen nicht geöffnet lassen müsse, enthüllt nur die volle Unkenntnis der Situation in der internationalen Luftfahrt. Das ehemalige Lufthansa-Vorstandsmitglied Hemjō Klein hat vor Berliner Wirtschaftlern und Industriellen erst kürzlich festgestellt, dass angesichts mangelhafter Infrastrukturen ein Massenandrang und langwierige Sicherheitsmaßnahmen auf den Flughäfen dazu führen, dass der Zeitvorteil des Fliegens weitgehend verloren geht. Kein Wunder, dass weltweit Geschäftsreisende immer mehr auf die individuelle Business Aviation mit ihrem flexiblen und mobilen Angebot zurückgreifen. Für eine Metropole wie Berlin ist dieser Zweig der Luftfahrt inzwischen unverzichtbar.

Es ist unverständlich, dass zahllose Appelle von nationalen und internationalen Experten aus Wirtschaft, Handel, Industrie und Luftfahrt, ebenso wie von Politikern auch aus der SPD, Tempelhof wenigstens bis zur Eröffnung des BBI am Netz zu belassen, bisher ungehört verhallt sind. Wenn Tempelhof tatsächlich Ende Oktober dieses Jahres geschlossen und zugleich entwidmet werden sollte, würden vollendete Tatsachen geschaffen. Dann wäre es nicht mehr möglich, die Flughafenpolitik zu überdenken und zu reagieren, wenn die Zahl der Flugpassagiere weiter stürmisch steigt, sich die Eröffnung des BBI verzögern sollte und der neue Flughafen bereits kurz vor seiner Kapazitätsgrenze steht.

Sollte Tempelhof auch langfristig erhalten bleiben? Fest steht, dass die Gerichte unzweideutig festgestellt haben, die Planfeststellung (Genehmigung) für den Bau des BBI bedinge die Schließung Tempelhofs und Tegels zum Betriebsbeginn des neuen Flughafens. Die Richter haben aber auch einen Ausweg vorgezeichnet. Wenn Berlin und Brandenburg ihren Landesentwicklungsplan, der die Grundlage für die Planfeststellung war, entsprechend änderten, wäre ein Weiterbetrieb in Tempelhof möglich. Vor allem, wenn sich Engpässe auf dem BBI abzeichneten, würde wohl kaum ein Richter eine vernünftige Modifikation der Flughafenpolitik verhindern. Und dann wären Flughafen-Gesellschaft und Senat sicherlich froh, wenn die Operationen der Geschäftsfieger und der Allgemeinen Luftfahrt ausgeklammert und in Tempelhof konzentriert werden könnten. Alle Luftverkehrsexperten wissen, dass ein Mischbetrieb von großen Verkehrsflugzeugen und kleineren Flugzeugen zu unnötigen Verzögerungen im Betrieb mit umweltschädlichen und teuren Warteschleifen führt.

Fazit: Tempelhof muss mindestens bis zur Eröffnung des BBI offen bleiben. Und Tempelhof wird auch in Zukunft keine Konkurrenz zum BBI sein, sondern eine sinnvolle Ergänzung. Klaus Wowereit hat sich bisher beratungsresistent gezeigt und sich allen Vorschlägen verschlossen. Es bleibt die Hoffnung, dass ein eindrucksvoller Volksentscheid dem Senat die Grenzen einer arroganten Macht verdeutlicht, die Ansehen und Zukunft Berlins zu verspielen droht.

*Hans v. Przychowski, Jg. 1928, arbeitete ab 1954 als außenpolitischer Nachrichtenredakteur beim Berliner Tagesspiegel und gehörte von 1984 bis zu seiner Pensionierung der Redaktionsleitung an. 1955 veröffentlichte er die erste regelmäßig erscheinende »Flugseite« in einer deutschen Tageszeitung. Außerdem schrieb v. Przychowski mehrere Bücher über Verkehrsflugzeuge und den Luftverkehr in Berlin. 1992 erhielt er für seine journalistische Arbeit das Bundesverdienstkreuz.*

---

URL: <http://www.neues-deutschland.de/artikel/124384.html>