

**„Das Thema Tempelhof“ informiert,  
NL vom 14.05.2008**

**Die Schließungskosten für Tempelhof:  
Haben alle die Wahrheit gesagt?**

Wir haben schon früher darauf hingewiesen: Die weitere Nutzung von Tempelhof als Flughafen ist kostengünstiger als die Einstellung des Flugbetriebs.

Nun schreibt die "Berliner Morgenpost" heute, dass Tempelhof ohne Flugbetrieb 11,8 Mio Euro jährlich plus 7 Millionen für Schutzmaßnahmen kostet, der Weiterbetrieb aber jährlich nur 10 Mio Euro „Verlust“ bringt.

Vor Gericht wurde die Schließung allein mit dem angeblich einsparbaren Verlust begründet, der ebenso angeblich die Finanzierung von BBI schädigen würde. Tatsächlich sind von dem Verlust rund 5 Millionen Euro Kostenverrechnungen und kalkulatorische Kosten, die beide zur Finanzierung gar nicht geeignet sind.

Es bleibt festzuhalten, dass die Schließung Tempelhofs jedenfalls aus Kostengründen nicht gerechtfertigt ist, selbst wenn das Gericht durch Weglassen der alternativ auftretenden Kosten so entschieden hat. Was auch nirgends in die Bewertungen eingegangen ist: Der Ausbau und die Optimierung von Tegel hat laut Pressemeldungen bisher 40 Mio Euro verschlungen. Und möglicherweise kommt noch mehr dazu, wenn man den Vermutungen über ein geplantes weiteres Terminal in Tegel glaubt. In Schönefeld wurde für über 10 Mio Euro ein Terminal gebaut, in dem derzeit ganze 20 Flüge pro Tag verkehren, davon 15 innerdeutsch, die man auch hätte in Tempelhof abfertigen können.

Auf die Anfrage von MdB Königshaus, ob nicht möglicherweise die Weiternutzung der vorhandenen Anlagen des Flughafens Tempelhof kostengünstiger ausfallen würde, verwies lt. Berliner Morgenpost ein Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium auf die Länge der Start- und Landebahnen in Tempelhof, die "für die in der Regel den Flughafen Tegel anfliegenden Luftfahrzeuge wie Boeing 737, Airbus A320 und größer" zu kurz seien. Diese Flugzeugtypen könnten von den Fluggesellschaften in Tempelhof nicht wirtschaftlich eingesetzt werden. "Vor

diesem Hintergrund kam eine kostengünstigere Nutzung der Anlagen in Tempelhof nicht in Betracht", heißt es weiter.

Da müssen wir noch einmal Aufklärungsarbeit leisten. Die einen sagen, „Verkehrsflughafen, wie furchtbar, viel zu groß“, die anderen sagen, „große Flugzeuge gehen gar nicht“.

Tatsache ist: THF hat zwei Start- und Landebahnen mit 2.094 bzw. 1.840 m Länge. Zum Vergleich: Dortmund hat eine Bahn mit einer Länge von 2.000 m. Die von dort angeflogenen Ziele sind:

Agadir, Alicante, Almeria, Ankara, Antalya, Arrecife/Lanzarote, Barcelona, Bastia/Korsika, Berlin-Tegel, Bilbao, Breslau, Budapest, Bukarest-Banesa, Catania, Cluj-Napoca, Danzig, Djerba, Edinburgh, Faro, Fuerteventura, Funchal/Madeira, Helsinki, Heringsdorf/Usedom, Hurghada, Ibiza, Istanbul-Atatürk, Istanbul-Sabiha, Jerez de la Frontera, Kattowitz, Kopenhagen, Krakau, Las Palmas/Gran Canaria, Lissabon, London-Luton, Luxor, Madrid, Mahon/Menorca, Mailand-Bergamo, Malaga, Malta, Marsa Alam, Monastir, Moskau-Domodedovo, München, Murcia, Nürnberg, Oviedo-Asturias, Palma de Mallorca, Posen, Prag, Rom-Ciampino, Rom-Fiumicino, Santa Cruz/La Palma, Santiago de Compostela, Sevilla, Sharm el Sheikh, Sofia, Split, St. Petersburg, Stockholm-Arlanda, Stuttgart, Teneriffa-Nord, Teneriffa-Süd, Thessaloniki, Valencia, Varna, Warschau, Wien, Zadar, Zagreb.

Der Staatssekretär im Verkehrsministerium irrt also. Diese Flugzeuggrößen könnten durchaus in Tempelhof landen und starten. Aber: Das Ziel ist gar nicht, mit diesen Flugzeugen von Tempelhof aus zu diesen Zielen zu fliegen. Vielmehr sollten es Regionalflugzeuge und Geschäftsreiseflugzeuge sein. Für die reicht die Landebahn allemal aus. Von diesen Flugzeugen gibt es in Tegel und Schönefeld und Tempelhof genügend: Allein die General Aviation, ohne die kleinen Regional-Linien, hatte in Berlin 37.990 Flugbewegungen im Jahr (2007). Das ist beinahe soviel wie der gesamte Flugverkehr in Hahn oder Dortmund oder Münster. Und diese Flüge stören schon heute an den Berliner Flughäfen und werden noch mehr im BBI stören, wenn dort alle Linienflüge vereint sind. Und der Clou: Wenn alle diese Flüge in Tempelhof verkehren würden, gäbe es dort keinen „Verlust“ mehr- auch ohne A320 und B737.

Das tägliche Tegel-Chaos bei der Ausfahrt morgens mit Stau, der bis zurück zum Gebäude geht, das tägliche Chaos auf dem Vorfeld, wo sich z.B. am 8.5. ein Stau von 6 Flugzeugen beim Abrollen von der Landebahn aufgrund

eines Push-backs ergab, mit der Konsequenz, dass ein Flugzeug noch auf der Runway stand und ein weiteres zur Landung ansetzte - alles dieses muss nicht sein. Es gibt bessere Lösungen.

Fazit: Es ist völlig unverständlich und in der Welt einmalig, dass erkennbare Strukturdefizite und erkennbare Kostendefizite „weggewischt“ werden, um dem alleinigen ideologischen Ziel der Schließung von Tempelhof zu folgen.

**Mit den besten Grüßen, Ihr Thema Tempelhof-Team**

**© [www.das-thema-tempelhof.de](http://www.das-thema-tempelhof.de): Textzitate sind nur aufgrund der vollständigen Quellenangabe zulässig.**

**Das Thema Tempelhof - der unabhängige Fachinformationsdienst zum Flughafen Tempelhof.**

In den Flughafenbezirken Tempelhof-Schöneberg und Neukölln haben sich am 27.04.2008 70% bzw. 74% der Wähler für ihren Flughafen entschieden. In Reinickendorf stimmten 77% für den Flughafen Tempelhof!

Wir fühlen uns weiterhin der Mehrheit der Berliner verpflichtet, die nach wie vor für einen Erhalt des Flughafens Tempelhof eintritt!

Kontakt:

Wolfgang Przewieslik, 0176-223 550 70, 030-231 30 318,  
[info@das-thema-tempelhof.de](mailto:info@das-thema-tempelhof.de)