

FLUGHAFEN

Tempelhof kostet nach Schließung deutlich mehr

Freitag, 10. Oktober 2008 18:44 - Von Katrin Schoelkopf

Ein Argument für die Schließung des Flughafens Tempelhof waren die Kosten, die das Verlustunternehmen verursachte. Nun aber stellt sich heraus, dass die Kosten nach der Stilllegung höher sein werden als die Verluste des Betriebs. Am 30. Oktober, wenn das letzte Flugzeug abgehoben hat, muss das Land Berlin, also der Steuerzahler, hierfür aufkommen.



Der Erhalt des innerstädtischen Flughafens Tempelhof war vielen Berlinern ein besonderes Anliegen. Der Ernst-Sagebiel-Bau von 1935 ist noch heute ein architektonisches Highlight der Hauptstadt *Foto: DPA*

Wenn am 30. Oktober der letzte Flieger vom Flughafen Tempelhof abhebt und der Flugbetrieb eingestellt wird, gehen die Kosten für die Bewirtschaftung des Flughafengeländes mit seinem gigantischen Gebäudekomplex von der Berliner Flughafengesellschaft auf den Steuerzahler über. Als Flughafeneigner sind der Bund (83 Prozent am Gebäude und 52,56 Prozent an der Freifläche) und das Land Berlin (17 und 47,44 Prozent) in der Pflicht.

Bei den Kosten handelt es sich nicht um „Peanuts“ und längst ist klar, dass die sie höher sein werden als bei Erhalt des Flugverkehrs. In einer Antwort des parlamentarischen Staatssekretärs im Bundesfinanzministerium, Karl Diller, vom Donnerstag und auf Anfrage des FDP-Bundestagsabgeordneten Markus Löning, heißt es klipp und klar, dass die Fortführung des Flugverkehrs die wirtschaftlichste Variante sei. Doch das ist Schnee

von gestern, denn die Schließung des nunmehr 85 Jahre alten Flughafens ist beschlossene Sache.

MEHR ZUM THEMA

MORGENPOST ONLINE

Fotoserie: Tempelhof -
die Mutter aller
Flughäfen
Deutsch-Russisches
Konsortium plant
Ökostadt
Neue Uni will sich in
Tempelhof einmieten

Wie ebenfalls aus der Antwort Dillers hervorgeht, muss allein der Bund nach der Schließung 990.000 Euro monatlich für die Bewirtschaftungskosten aufbringen. Das sind jährlich knapp 11,9 Millionen Euro. Kosten, die das Land Berlin nach dem geplanten Kauf der Bundesanteile am Flughafen zusätzlich zum noch zu vereinbarenden Kaufpreis in Gänze übernehmen muss. Ursprünglich sollte der Verkauf bis zur Schließung Tempelhofs am 30. Oktober unter Dach und Fach sein. Doch das von Berlin und Bund beauftragte Wertgutachten wird nun erst in der Woche ab dem 3. November

vorliegen. Es dient als Grundlage für die Kaufverhandlungen. Angesichts der Verzögerung und der verschleppten Nachnutzungsplanung wirft der FDP-Politiker Löning dem Senat „stümperhaftes Vorgehen“ im Hinblick auf die Schließung vor. „Seit zwölf Jahren weiß der Senat, dass der Flughafen geschlossen werden soll. Hätte er damals mit der Planung für die Zeit nach Ende des Flugbetriebs begonnen, könnte es jetzt mit der Nachnutzung losgehen und sähe das mit den Kosten ganz anders aus“, sagt Löning.

Stattdessen kämen jetzt immense Kosten und eine riesige Brache auf Berlin zu. „Dieser Fehler darf für den Flughafen Tegel nicht wiederholt werden“, warnt Löning. Für den Airport im Norden der Stadt, der sechs Monate nach Inbetriebnahme des neuen Hauptstadtflughafens BBI, im Mai 2012, vom Netz gehen soll, müsse in Kürze klar sei, wohin die Reise geht.

MEHR ALS 21 MILLIONEN FLUGGÄSTE 2008

Indes steigt der Flugverkehr in Berlin unaufhörlich. Gestern legte die Flughafengesellschaft die neuen Verkehrszahlen vor. Danach lag das Wachstum in den ersten neun Monaten dieses Jahres an allen drei Flughäfen zusammen bei 8,7 Prozent im Vergleich zum Vorjahreszeitraum. Knapp 16,2 Millionen Passagiere wurden bis Ende des dritten Quartals 2008 abgefertigt.

Flughafenchef Rainer Schwarz: „Obwohl täglich neue Hiobsbotschaften die gesamtwirtschaftliche Lage verschlechtern, liegen die Berliner Flughäfen immer noch auf Wachstumskurs. Wir wachsen doppelt so schnell wie der Markt und erwarten dieses Jahr über 21 Millionen Passagiere.“