



Diepgen und Tegel

## Achtung, Absturzgefahr

**Eberhard Diepgen war fast immer ein Bremser in der Luftfahrtpolitik. Auch Brandenburgs CDU kritisiert Vorstoß zu Weiterbetrieb in Tegel**



Fertig zur Landung. Noch starten und landen Flugzeuge in Tegel. Nun hat der ehemalige Regierende Bürgermeister Eberhard Diepgen vorgeschlagen, den Betrieb - anders als von Gerichten vorgegeben - doch nicht aufzugeben.

Foto: dpa

Von Klaus Kurpjuweit

24.2.2009 0:00 Uhr

Eberhard Diepgen und die Berliner Luftfahrtpolitik: Als Regierender Bürgermeister hat Diepgen hier nicht viel bewegt – und jetzt überrascht er mit dem Vorschlag, den Flughafen Tegel nicht zu schließen, obwohl die Aufgabe des Flugbetriebs bereits mehrfach gerichtlich vorgegeben worden ist. Und die Entwidmung als Flughafengelände ein halbes Jahr nach der BBI-Eröffnung in Schönefeld ist bereits rechtskräftig. Ein neues Planfeststellungsverfahren, wie es Diepgen vorgeschlagen hat und das für einen Weiterbetrieb in Tegel erforderlich wäre, würde nach den Vorgaben für den Bau eines neuen Flughafens geführt werden müssen. Und dass ein innerstädtischer Flughafen nochmals genehmigt

werden könnte, gilt allgemein als aussichtslos.

Dass Diepgen jetzt befürchtet, der neue Flughafen Berlin-Brandenburg International (BBI) in Schönefeld könne schon zur geplanten Eröffnung Anfang November 2011 seine Kapazitätsgrenze erreicht haben, hätte der ehemalige Regierende Bürgermeister auch mitzuverantworten. Er hat zu Beginn der 90er Jahre zusammen mit dem damaligen Bundesverkehrsminister Matthias Wissmann (ebenfalls CDU) verhindert, dass der neue Flughafen für die Region im weiter entfernten Sprenberg gebaut wird.

Die Chancen, dort 24 Stunden am Tag fliegen zu können, wären erheblich größer gewesen als in Schönefeld, das Diepgen und Wissmann 1996 als Standort gegen den ursprünglichen Willen von Brandenburg durchgesetzt hatten. In Schönefeld dürfen nun zwischen 0 und 5 Uhr generell keine Flüge stattfinden, zwischen 22 und 24 Uhr sowie von 5 bis 6 Uhr sind nur zwingend erforderliche Starts und Landungen zulässig.

Allerdings ist die Flughafengesellschaft trotzdem nach wie vor überzeugt, auch unter diesen Beschränkungen den gesamten Flugverkehr auf BBI abwickeln zu können. Die Anlagen reichen zunächst für 22 bis 25 Millionen Passagiere pro Jahr und können für bis zu 40 Millionen Fluggäste erweitert werden.

Auch als Aufsichtsratsvorsitzender der Flughafengesellschaft hat Diepgen die Entwicklung des Flughafens eher gebremst als gefördert. Unter seiner Führung dümpelte die ebenfalls vom ihm 1996 mitbeschlossene Privatisierung der Flughafengesellschaft vor sich hin und endete in einem Desaster. Erst Diepgens Nachfolger Klaus Wowereit (SPD) stoppte dieses festgefahrene Verfahren.

Beim Flughafen wundert man sich über den neuen Vorstoß Diepgens auch nicht sonderlich. Von Anfang an habe man den Eindruck gehabt, dass Diepgen als

Regierender Bürgermeister das Konzept eines einzigen Flughafens für die Region nie sonderlich unterstützt habe, sagte ein Insider. Lieber wäre es Diepgen wohl von Anfang an gewesen, Tegel weiter zu behalten. Selbst vom Beschluss, Tempelhof zu schließen, sei er wenig später wieder abgerückt. Auch als Aufsichtsratsvorsitzender der Flughafengesellschaft habe er deren Interessen nur „halbherzig“ verfolgt.

Auch in der Brandenburger CDU stieß Diepgens Vorstoß auf Kritik. Ein Offenhalten von Tegel würde den BBI-Ausbau und den „dringend ersehnten Wachstumsschub“ gefährden, erklärte Tamara Zieschang, die in Dahme-Spreewald und Teltow-Fläming für den Bundestag kandidiert.

*(Erschienen im gedruckten Tagesspiegel vom 24.02.2009)*