

Tempelhof endlich schließen!

Sechs gute Gründe für eine unverzügliche Stilllegung:

1. Ein Flughafen mitten in der Stadt ist ein hohes Sicherheitsrisiko

Die meisten Flugzeugabstürze passieren bei Landung und Start. Außerhalb des Tempelhofer Flughafens gibt es aber keine Notlandeflächen, sondern dichtbesiedelte Wohngebiete sowie stark genutzte Verkehrs- und Freizeitflächen. Außerdem wird Tempelhof von vielen Privatfliegern angefliegen, denen die Erfahrung von Berufspiloten fehlt und die meist einfachere Maschinen steuern. Es wurden schon Dachziegel aufgewirbelt und Baumwipfel gestreift. Der tödliche Absturz eines einmotorigen Sportflugzeuges am 24. Mai 2001 nahe der Karl-Marx-Straße war kein Zufall.

2. Ein Flughafen inmitten von Wohngebieten ist eine riesige Lärmschleuder

Der Lärm bei Start und Landung von Flugzeugen, beim Rollen und bei Motorentests am Boden sowie der Kerosingeruch belasten die Anwohner besonders in Tempelhof und Nord-Neukölln, aber auch in Kreuzberg, Friedenau und Wilmersdorf. Im Unterschied zum Straßenlärm wirkt Fluglärm überfallartig und damit erschreckend.

Der Status eines internationalen Verkehrsflughafens erlaubt – bis auf Nachtflugbeschränkungen - keinerlei Restriktionen für die Zahl oder eine bestimmte Art von Flugzeugen. Letztes Jahr mussten die Anwohner erleben, dass sowohl ein tagelang nervendes Flugrennspektakel von *Red Bull* als auch die massenhafte Abreise von Prominenten mitten in der Nacht nach dem Fußball-WM-Finale vom Senat zugelassen worden war.

3. Der Flughafen ist rechtlich nicht haltbar

Aus den genannten Gründen könnte der Tempelhofer Airport heutzutage nie eine Genehmigung erhalten. Die gegenwärtige Rechtsgrundlage ist ein hohler Formalismus: der Bundestag hatte 1990 im „6. Überleitungsgesetz“ einfach den Status quo festgeschrieben. Davor galt Besatzungsrecht. Damals gab es allerdings einsichtige Gründe für den Betrieb des Flughafens. Solange der Westteil Berlins eingemauert war, waren ungehinderte Flugverbindungen nach Westdeutschland lebenswichtig und eine Verlegung ins Umland nicht möglich. Diese Zeiten sind aber bekanntlich überwunden.

Somit war der Schließungsbescheid der *Senatsverwaltung für Stadtentwicklung* vom Juni 2004 überfällig. Am 12. Februar 2007 hat das *Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg* diesen grundsätzlich bestätigt. Ende Oktober 2008 wird endlich Schluss sein.

4. Die Schließung ist eine Geschäftsgrundlage für den BBI

Im März 2006 hat das *Bundesverwaltungsgericht* den Planfeststellungsbeschluss für den neuen Flughafen *Berlin-Brandenburg International (BBI)* bestätigt. Dieser setzt die Schließung der beiden innerstädtischen Flughäfen Tempelhof und Tegel voraus, und zwar nicht nur aus Kapazitätsgründen, sondern auch weil damit die Zahl der negativ vom Flugbetrieb betroffenen Anrainer erheblich gesenkt werden kann:

	Tempelhof 2003	Tegel 2003	BBI (bei 20 Mio. Fluggästen)
Anwohner in Sicherheitszone 2	460.000	390.000	30.000
Anwohner mit Dauerschallpegel von 62 Dezibel (A)	28.000	106.000	14.000

aus: Planfeststellungsbeschluss BBI vom 13.8.2004, S. 333 u. Raumordnungsunterlagen

5. Der Flughafen ist überflüssig

Tempelhof war immer der kleinste der drei internationalen Verkehrsflughäfen in Berlin-Brandenburg. Im Jahr 2006 sind dort 630.000 von insgesamt 18,5 Mio. Fluggästen, d. h. drei Prozent abgefertigt worden; der Anteil an Starts und Landungen lag bei 17 Prozent. Laut Gutachten der Fa. *Rand Europe* vom Mai 2006 könnte allein der bisherige Airport in Schönefeld die Tempelhofer Flüge bis zur BBI-Eröffnung 2011 vollständig übernehmen.

6. Der Flughafen ist ein Millionengrab für den Steuerzahler

Der Flughafen Tempelhof fährt seit der Wende durchgängig Verluste zwischen 7 und 17 Mio. Euro pro Jahr ein. Er käme erst ab mindestens 1,5 Mio. Passagieren aus den roten Zahlen. Diese Verdreifachung der heutigen Fluggastzahlen würde etwa eine Verdoppelung der Flüge bedeuten. Dies wäre erst recht nicht für die Anlieger zumutbar.

Unabhängig davon wäre eine solche Steigerung kaum machbar. Wichtige Fluggesellschaften haben Tempelhof verlassen: die *Lufthansa* hatte sich bereits 1994 von ihrem Gründungsflughafen verabschiedet; *Air Berlin* zog nach der Übernahme der *dba* deren Flüge (mit 130.000 Passagieren) Ende Oktober 2006 von Tempelhof ab; und die Charter- und Wartungsfirma *Beechcraft* ging 2004 von Tempelhof nach Schönefeld.

Tempelhof kann nur *eine* Zukunft haben ...

... als mit 200 Hektar riesiger „Central Park“ Berlins. Und das Flughafengebäude böte genügend Platz für Bundesbeamte, eine vielfältige gewerbliche und kulturelle Nutzung mit Stätten der Erinnerung an eine bedeutsame – heroische wie auch fragwürdige - Vergangenheit als Standort der Luftfahrt.

Kontakt: BÜRGERINITIATIVE FLUGHAFEN TEMPELHOF (BIFT), z. Hd. Manfred Herrmann,
Bootsbauerstr. 18, 10245 Berlin, Tel. 684 71 16 (zugleich v.i.S.d.P.) -
Anne Schmidt, Tel. 785 74 24 - Heinrich Krüger, Tel. 62 72 35 84

Internet: www.bift.de

Stand: Nov. 2007

Nächstes Treffen: Dienstag, 27.11.2007, 19.00 Uhr, Vor-Ort-Büro Schillerpromenade 10,
12049 Berlin-Neukölln (U 8-Bhf. Boddinstr. u. Leinstr.)