

Die Welt zu Gast bei Dilettanten

Die Sommerlöcher in Berlin werden gerne von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung für das Auswerfen schwerverdaulicher Köder genutzt. Drei Standortkonferenzen zu heiklen Themen wie dem Niemandsland nördlich des neuen Hauptbahnhofes, der wirtschaftlich gebeutelten City-West und der Nachnutzung des Flughafens Tempelhof, finden mit handverlesenen Podiumsteilnehmern und damit meist unter Vorwegnahme der gewünschten Ergebnisse statt. Dabei wird gerne verschwiegen, dass viele Mängel dieser Quartiere hausgemacht sind: wirtschaftliche Wachstumsprognosen wurden gnadenlos geschönt, um ein Stadtbild zu pushen, das so recht ins Größenwahnsinnige Planwerk einiger weniger Geschmacksdiktatoren passte, nicht immer aber öffentliche (Haushalts-)Interessen im Sinn hatte.

Dies rief unlängst auch Bundesfinanzminister Peer Steinbrück auf den Plan. Er favorisiert Änderungen beim Großflughafen Schönefeld, die dem Bund mehr als eine Milliarde Euro sparen könnten, Berlin und Brandenburg ca. 800 Millionen. Ein schrittweiser und abgespeckter Ausbau des geplanten Single-Airports, der sich realistischen Wirtschaftsentwicklungen anpassen könnte, tät's auch. Richtig! Dies sah auch schon das Anfang 2004 durch Stuttgarter Architekten vorgestellte „Brunnert-Konzept“ eines echten Stadtflughafens vor, das einen intelligenten Verbund der Flugbetriebsfläche Schönefeld mit einem Zentralterminal im denkmalgeschützten Flughafengebäude Tempelhof vorsah und Berlin als zukünftige Metropole der Mobilität schlagartig in die Weltliga aufsteigen ließe.

Die IHK Berlin fordert unermüdlich, der Flughafen Tempelhof müsse ohne Wenn und Aber mindestens bis zur Inbetriebnahme von BBI (Berlin Brandenburg International) Ende 2011 offen bleiben. Danach sollten dort weiterhin kleinere und leise Maschinen landen dürfen. Dennoch stellte die Senatorin für Stadtentwicklung erneut das Wettbewerbsergebnis von 1999 für die „Nachnutzung Tempelhof“ zur Diskussion, wohl wissend, dass es weder für die darin geplante Randbebauung, noch für ein „Wiesenmeer“ in der Mitte des Flugfeldes echten Bedarf in der Stadt gibt. Der Bund, dem die gigantische Liegenschaft zum größten Teil gehört, würde auf der denkmalgeschützten Immobilie mit internationalem Ansehen sitzen bleiben, sie notgedrungen „leer ziehen“ und den Rest weiter auf Kosten des Steuerzahlers vorhalten müssen.

Bereits vor einem Jahr belegte eine Studie der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BImA), dass ein stillgelegter Flughafen Tempelhof nicht als Büroviertel taugt. Die BImA wollte auch noch mal bis Ende Juli verschiedene Nutzungsvarianten, insbesondere für das denkmalgeschützte Flughafengebäude, auf ihre Wirtschaftlichkeit hin prüfen. Jetzt gab sie vor interessiertem Publikum bekannt, das Gutachten käme erst im Herbst heraus. Das Kunststück vor den Berliner Wahlen war doch zu schwer, aus roten Zahlen Schwarze zu rechnen. Die tatsächlichen Verluste der derzeit zu 2/3 leer stehenden Immobilie, plus Verluste der jetzigen Gewinne im operativen Fluggeschäft (die durch den Antrag der Flughafengesellschaft auf Schließung des Flughafens Tempelhof zum 31.3.2007 entstehen würden), ergeben nun mal kein Plus. Statt dies aber offiziell zu benennen, beschränkte sich die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben auf visionäre Perspektiven des Flughafens Tempelhof. Diese zeigten als mögliche Nachnutzung für die Eingangshalle ein übermannshohes „Klettergerüst für Beamte“. Ein Schelm, wer Böses dabei denkt!