

Volkes Begehren

Die drei Gesellschafter des Flughafenbetreibers - Berlin, Brandenburg und der Bund - hatten sich 1996 geeinigt Tegel und Tempelhof zu schließen, um den Ausbau Schönefelds zu einem Großflughafen zu finanzieren. Die damaligen Planer erhofften sich von einem sog. „Single-Airport“, dass ein konkurrenzloser Betrieb im Bereich „Aviation“ (=Fliegerei), sowie „Non-Aviation“ (=Shopping+Konsum) ein rentables Geschäft sichert. Dies war eine rein politische Absichtserklärung, die keine rechtlich bindende Wirkung hat und aus heutiger Sicht überholt ist.

Überholt deshalb, weil damals die Schließungskosten der beiden Flughäfen Tegel und Tempelhof schön gerechnet wurden, ferner die Flugpassagierzahlen seitdem stetig wachsen und sich – besonders bei den Billigfluglinien – ein regelrechter Boom in der Region Berlin-Brandenburg entwickelt hat. Dies führt zu Engpässen an den Flughäfen, die uns jetzt schon während der Ferienzeiten oder der WM 2006 grandios vor Augen geführt werden. Viele kleinere Flugzeuge (bis 50 Tonnen), sowie Kleinflugzeuge (z.B. Privat- und Geschäftsflieger) stören den Verkehrsablauf, weil sie wertvolle „Slots“ bei den Start- und Landevorgängen blockieren. Deshalb ist aus heutiger Sicht sinnvoll, den neuen Flughafen in Schönefeld, Berlin-Brandenburg-International (BBI), in Zukunft frei von solchen Flugzeugen zu halten und den Flughafen Tempelhof (TFH) als City-Airport für den Luftverkehr bis 50 Tonnen offen zu halten.

Hinzu kommen drei weitere wichtige Argumente, die gegen die Schließung Tempelhofs sprechen:

1. Bereits Anfang der 70er Jahre wurde für den Bereich um den Tempelhofer Flughafen eine Lärmschutzzone festgelegt, die für die am stärksten betroffenen Wohngebäude hochschalldämmende Fenster (45 dB) vorschreibt. Diese Maßnahme wurde mit öffentlichen Mitteln ausgeführt bzw. finanziert und ist dank der leiseren Flugzeuge heute mehr als ausreichend.
2. Die einmalige, denkmalgeschützte Immobilie des Tempelhofer Flughafens kann nur gerettet werden, wenn eine wirtschaftliche Optimierung des dortigen Flugbetriebs erfolgt. Denn ein stillgelegter Flughafen Tempelhof taugt nicht als Büroviertel, dies belegen bereits seit langem vorliegende Gutachten. Der internationale Mythos des Tempelhofer Flughafens zieht (internationale) Investoren lediglich an, wenn dort Flugzeuge starten bzw. landen können und nicht ein „Wiesenmeer“ dies für alle Zeiten unmöglich macht.
3. Ein weltweit berühmter City-Airport, vor dessen Tür U- und S-Bahn liegen, der demnächst die beste weil nächste ICE-Anbindung haben wird (Berlin-Südkreuz ca. 1,5 km) und von den Bewohnern Berlins seit Jahrzehnten überwiegend positiv angenommen wird, darf nicht wegen kurzsichtiger Argumente geschlossen werden. Andere Großstädte beneiden uns um dieses innerstädtische Juwel.

Unterstützen Sie deshalb das Volksbegehren, Tempelhof als Verkehrsflughafen offen zu halten! Nähere Informationen unter <http://www.volksbegehren-tempelhof.de/>