

# Zentralflughafen neu gedacht – als Terminal

Der Streit um die Flughafenpolitik wird vor Gericht ausgetragen – nun klagt selbst der Bund gegen die Schließung Tempelhofs

Berlin – Hans-Georg Brunnert ist ein ruhiger Mensch. Doch bei der Berliner Flughafenpolitik verliert selbst er die Contenance. „Es kann doch nicht sein, dass eine Alternative, die städtebaulich hochinteressant und zudem Millionen Euro günstiger ist als andere Airport-Varianten, vom Berliner Senat nicht zur Kenntnis genommen wird“, redet sich Brunnert in Rage.

Der Stuttgarter Architekt, der maßgeblich auch den neuen Flughafen Leipzig/Halle geplant hat, war am Donnerstag eigens nach Berlin eingeflogen, um der Hauptstadt-CDU seine Pläne zum Umbau von Tempelhof vorzustellen. Der Situation angemessen – in einer Lounge des alten Zentralflughafens.

„THF-SXF Berlin Central Airport International“ nennt der Schwabe sein Konzept, das zugleich den Flughafen Tempelhof retten und die Kosten für den geplanten Großflughafen in Schönefeld um eine halbe Milliarde Euro reduzieren soll. Brunnert schlägt vor, den Flughafen Tempelhof als Terminal samt Einkaufspassagen, Check-in und Gepäckabfertigung zum „Gateway“ für den neuen Großflughafen Schönefeld zu nutzen.

Über die unterhalb des Airports von den Nazis errichtete Gleisstrasse sollen Passagier- und Gepäckzüge im Sieben-Minuten-Abstand den Flughafen verlassen und auf der Trasse der Neukölln-Mittenwalder Bahntrasse nach Schönefeld fahren. Kalkulierte Fahrzeit bis zu den Flugsteigen in Schönefeld: nur 14 Mi-

nuten. Brunnert zufolge ist diese Variante günstiger als die mit 496 Millionen Euro veranschlagte Anbindung des neuen Flughafens in Schönefeld an das Netz der Deutschen Bahn AG. Überdies würde der Individualverkehr reduziert, da Tempelhof im Zentrum der Stadt liege, aus der immerhin

77 Prozent des Passagieraufkommens stammten, so Brunnert. Durch die Belebung von Tempelhof sei auch das denkmalgeschützte Flughafen-gebäude gut zu vermarkten und drohe nicht, dem Steuerzahler zur Last zu fallen. Die halbe Milliarde Euro Einsparung gegenüber der derzeitigen Großflughafenplanung basiere auf einer seriösen Kalkulation in Zusammenarbeit mit erfahrenen Tiefbaufirmen und dem Verkehrswissenschaftlichen Institut der Uni Stuttgart.

Brunnert, der seit mehr als zehn Jahren Airports plant, entwickelte das Konzept im letzten halben Jahr. Seither ist er unablässig auf Werbetour. Doch bislang mit geringem Erfolg.

„Ich habe das Konzept vor drei Monaten sowohl den Flughafen-gesellschaftern als auch dem Geschäftsführer der Flughafengesellschaft FBS, Thomas Weyer, vorgestellt“, sagt Brunnert. „Die fanden das Projekt zum Teil zwar ganz toll, offiziell würden sie das aber nie zugeben. Denn

Oktober für Tempelhof eingelegt. Als wenn es damit noch nicht genug wäre, geht auch die Flughafengesellschaft selbst per Klage gegen den Bescheid vor.

Denn sie lehnt die bei einer Schließung des Airports fälligen Entschädigungszahlungen an die Fluggesellschaften ab. Genau das aber sieht der Bescheid vor.

Die Airlines klagen ebenfalls, denn sie wollen in Tempelhof bleiben. Wo Politik gestalten müsste, werden also Juristen entscheiden müssen.

Für Experten kommt dies nicht überraschend.

Nachdem sich der Regierende Bürgermeister Klaus Wowereit und der damalige Stadtentwicklungssenator Peter Strieder (beide SPD) ohne Not auf die vorzeitige Schließung von Tempelhof festlegten, hatten die Fluggesellschaften frühzeitig Klagen angekündigt. Auch der Bund hatte immer an dem Konsensbeschluss festgehalten, der eine Schließung Tempelhofs erst mit dem rechtskräftigen Baurecht für Schönefeld vorsah. Die Plan-

spiele des Senats entpuppen sich jedoch immer mehr als Farce. Klaus Wowereit kann zwar mit dem Vorstoß zur Stilllegung darauf verweisen, sein Schließungsversprechen einzuhalten – und dem Bund und den Airlines nun den Schwarzen Peter zuschieben. Doch die Anträge auf Sofortvollzug der Stilllegung erweisen sich ohnehin als kaum umsetzbar. Denn auch Luftverkehrsrechtler halten einen Erfolg der Klagen für möglich. So etwa der Berliner Rechtsanwalt Elmar Giemulla: „Bis zum Oktober wird das Oberverwaltungsgericht eine erste Entscheidung fällen, und ich erwarte, dass das Gericht keinen Grund für die sofortige Einstellung des Flugbetriebes sieht.“ Der Flughafen Tempelhof werde aller Voraussicht nach noch bis mindestens 2006 offen bleiben, schätzt der Experte für Luftfahrtrecht.

Das deutet auch das jüngste Vorgehen der Berliner Luftverkehrsbehörde an, die den Schließungsbescheid für Tempelhof selbst ausgefertigt hat. Sie forderte die Airlines am Donnerstag auf, ihr Angebot zum Weiterbetrieb des City-Airports in eigener Regie nachzubessern.

Das Heft des Handelns sei nun vom Senat endgültig zu den Gerichten übergegangen, resümiert CDU-Verkehrsexperte Alexander Kaczmarek. Er fordert den Regierenden Bürgermeister auf, den „Blindflug in Sachen Tempelhof“ endlich zu beenden und den Schließungsbescheid für den City-Flughafen zurückzunehmen.

west/Niko



Architekt Hans-Georg Brunnert vor dem Flughafen in Tempelhof