

# Der Kampf um Tempelhof geht weiter

Flugverbindung von Mannheim nach Berlin in Gefahr / Bundestagsabgeordnete schalten sich ein

Von unserem Redaktionsmitglied  
Martin Tangl

Die geplante Schnellbahn-ICE-Trasse Frankfurt-Mannheim liegt für Jahre auf Eis, der Ausbau des Hauptbahnhofes – ebenfalls aufgeschoben. Und jetzt soll zum 30. Oktober mit dem Winterflugplan die Betriebspflicht für den Berliner Flughafen Tempelhof erlöschen. Mannheims schnelle Flugverbindung in die Hauptstadt gerät in Gefahr (wir berichteten) – und damit eine weitere gute Verkehrsanbindung. Die Alternative der Hauptstadt, der geplante Großflughafen Berlin/Brandenburg International (BBI), löst allseits Skepsis aus.

Rund 47 000 Passagiere, zu rund 95 Prozent Geschäftsreisende, haben 2003 die Linienflüge der Cirrus Air von Neuostheim nach Tempelhof genutzt. Nach einer Umfrage seien über 500 Firmen aus dem Rhein-Neckar-Dreieck auf die Destination „Innenstadt zu Innenstadt“ angewiesen, betont Oberbürgermeister Gerhard Widder. Zwar sind Rechtsmittel gegen das Aus der traditionsreichen Luftbrücken-Piste aus den Gründerjahren der Bundesrepublik eingelegt – der Ausgang des Streits vor Justitia jedoch ungewiss.

Seit Monaten machen der OB, der CDU-Landtagsabgeordnete Klaus-Dieter Reichardt, die Industrie- und Handelskam-

mern aber auch einzelne Wirtschaftsvertreter wie BASF-Vorstand Eggert Voscherau gegen die drohende Schließung des City Airports an der Spree mobil.

Auf einen Brief Widders und die Aufforderung Reichardts an die SPD, ihre Beziehungen zur Bundesregierung zu nutzen, haben sich die Abgeordneten Lothar Mark (SPD) und Karl A. Lamers (CDU) in den Kampf um den Erhalt von Tempelhof eingeschaltet. Widder betont in seinem Schreiben: „Seit Jahren nutzen viele und bedeutende Firmen unserer Region die Möglichkeit, vom City-Airport Mannheim in kürzester Zeit nach Berlin zu fliegen – sei es im Charter- oder im Werksverkehr. Gleiches gilt für viele wichtige Entscheidungsträger aus Politik und Gesellschaft, die den kurzen Flug nach Tempelhof zu schätzen wissen und auf eine schnelle, unkomplizierte und damit attraktive Verbindung in die Hauptstadt angewiesen sind.“

„Welche Position vertritt der Bundesverkehrsminister dazu?“, will jetzt Mark vom „lieben Manfred“ Stolpe wissen. Auch interessiert sich der Sozialdemokrat dafür, mit wie viel Prozent die Bundesregierung denn an der Berliner Flughafen-Betreiber-gesellschaft beteiligt ist. Mark betont: „Ist sich das Verkehrsministerium im Klaren darüber, welche Folgen die Schließung von Tempelhof für den Wirtschaftsraum

Rhein-Neckar hätte?“ Und er kombiniert seine Anfrage gleich mit einer Warnung vor den Nachteilen, „die eine gravierende weitere Verzögerung des Baus der Hochgeschwindigkeitsstrecke Mannheim-Frankfurt für unsere Region bedeuten würde“.

„Die Stilllegung macht keinen wirtschaftlichen Sinn“, warnt Karl A. Lamers, der Abgeordnete aus Heidelberg, in einem Brief an den Regierenden Bürgermeister Klaus Wowereit. Berlin verfüge mit Tempelhof über einen Flugplatz in günstiger Nähe zum Zentrum, die Stadt habe aus diesem Plus allerdings zu wenig gemacht und nur über angebliche Defizite gejammert.

Lamers erinnert außerdem an den so genannten „Konsensbeschluss“ von 1996. Damals sei man jedoch von völlig falschen Voraussetzungen ausgegangen, der angepeilte Großflughafen BBI werde nämlich niemals ein Luftkreuz mit einem Passagieraufkommen von 30 bis 60 Millionen. Lamers rechnet vor, dass bisher alle drei Berliner Airports – Schönefeld, Tegel und Tempelhof – circa zwölf Millionen Fluggäste abfertigen. Realistischerweise könnten die Planer künftig vielleicht von 20 Millionen Passagieren ausgehen. „Bei dieser Lage benötigt man aber nicht ein Milliardengrab von den in Schönefeld geplanten Ausmaßen“, kritisiert der Heidelberger den Regierenden Bürgermeister von Berlin.

Mannheimer Morgen  
22.07.04



Am 30. Oktober soll die Betriebspflicht für den City Airport Tempelhof – und damit auch die schnelle Flugverbindung Mannheim-Berlin enden. Die Zukunft des aus der Nazi-Zeit stammenden Flughafenbaus mit seinem markanten Empfangsgebäude ist ungewiss.

Bild. AP