

Berlins Schildbürgerereien

City-Airport soll tatsächlich dichtgemacht
werden / Kreativität ist gefragt



▲ **City-Airport Berlin-Tempelhof (THF)** – Blick auf einen Teil des „Zentralflughafens Berlin-Tempelhof“ mit der ganz nahen City von Berlin im Hintergrund. Markant die grüne Kuppel des Berliner Doms am Lustgarten und der Fernsehturm am Alexanderplatz. (Foto: 2004 – mopo)

BERLIN – 24.7.2004 (khk/mopo/bztg). Die Hauptstadt hat derzeit noch 3 Flughäfen (Gatow wurde bereits stillgelegt) und ein weiterer soll demnächst im Umland als Großflughafen „Berlin-Brandenburg International“ (BBI) südlich des vorhandenen in Schönefeld gebaut werden. Eigentlich sollte er schon längst in Betrieb gegangen sein. Aber es gab seit 1991 viele Planungsspannen und Querelen. Sobald der BBI arbeitet – und das könnte 2014 sein, sollten dann die anderen beiden (West-) Berliner Flughäfen Tegel und Tempelhof für immer geschlossen werden.

Mit dem Flughafen Berlin-Tempelhof auf dem „Tempelhofer Feld“ (siehe Foto auf Seite 3) hat Berlin aber einen City-Flughafen vom Feinsten – dicht an Berlins City. Andere Metropolen wie London, Paris oder

New York würden sich alle Finger schlecken, würden sie so ein Juwel besitzen. Und deshalb regte sich jetzt Protest als der Berliner Senat am 2. Juni verfügte, daß die derzeitige Betreibergesellschaft, die Berliner Flughafen-Gesellschaft (BFG), mit Ablauf des 30. Oktober 2004 die Betriebspflicht für diesen Verkehrsflughafen vorzeitig verliert. Denn Berlins Regierung, der fiskalisch das Wasser bis zum Hals steht, sieht den Flughafen Tempelhof mit seinem riesigen, kaum genutzten Flughafengebäude als reinen „Verlustbringer“ an. Das erhebliche Nutzungspotential haben Wowereit & Co. bislang nicht erkannt.

Aber andere. Der Stuttgarter Architekt Hans-Georg Brunnert beispielsweise. Er hat ein Konzept entwickelt, das zugleich den

Flughafen Tempelhof retten und die Kosten für den geplanten BBI-Großflughafen um 1/2 Mrd. Euro reduzieren soll. Er schlägt vor, den Flughafen Tempelhof – ähnlich wie das schon mal von London Heathrow praktiziert wurde – als Terminal samt Einkaufspassagen, Check-in und Gepäckabfertigung für den neuen Großflughafen zu nutzen. Über eine Non-Stop-Bahn über die bereits vorhandene Neuköllner-Mittenwalder Bahntrasse sollen die Fluggäste innerhalb von 14 Minuten zu den neuen Flugsteigen in Schönefeld gebracht werden. Da der Flughafen Tempelhof bereits über Gleisanlagen verfüge und auch die Bahntrasse vorhanden sei, ist nach Ansicht des Architekten das Projekt günstiger als die mit 496 Millionen Euro veranschlagte Anbindung des neuen Flughafens in Schönefelds an das Netz der Deutschen Bahn über die „Dresdner Bahn“. Den (staatlichen) Planern war diese interessante Variante entgangen, weshalb sie dieses Konzept nun als „Mum-psi“ abtun.

Auch wird für August der Planfeststellungsbeschluß für den Bau des BBI mit strengen (teuren?) Auflagen erwartet. Dann wird es Klagen der betroffenen Anwohner geben. Die Finanzierung des BBI ist weiterhin ungeklärt. Inzwischen hagelt es schon Klagen vom Typ „Jeder-gegen-jeden“ wg. der Senats-Verfügung von betroffenen Fluggesellschaften, der Flughafengesellschaft sowie nun auch vom Bund, dem das Flughafengebäude gehört. Dieser befürchtet auf den Bewirtschaftungskosten in Höhe von 6 Mio. Euro pro Jahr sitzen zu bleiben. [mehr]

BBI Schönefeld = 1000 Jets pro Tag ab 2010

BERLIN – 14.8.2004 (kh~~d~~). Der Flughafen Schönefeld darf zum neuen Großflughafen „Berlin-Brandenburg International“ (BBI) ausgebaut werden. Das hat gestern

das zuständige Brandenburger Verkehrsministerium in Potsdam unter strengen Auflagen zum Schutz der Anwohner und der Umwelt mit dem Planfeststellungsbeschluß genehmigt. Anfang 2006 soll mit dem Bau begonnen werden. Bereits im Jahr 2010 solle der ausgebauten Airport in Betrieb gehen, hofft die Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH. Dann werde auch der Flughafen Tegel endgültig geschlossen, heißt es. Erwartet werden bis zu 20 Millionen Fluggäste jährlich.

„Wesentliches Ziel ist es, das heutige Berliner Flughafensystem mit drei Standorten durch einen einzelnen Verkehrsflughafen zu ersetzen“, sagte Brandenburgs Verkehrsminister Frank Szymanski. Rund 42.000 Anwohner haben nach seinen Angaben Anspruch auf umfassende Lärmschutzmaßnahmen. Da eine private Finanzierung des Flughafens gescheitert ist, wollen ihn die Länder Berlin und Brandenburg sowie der Bund gemeinsam durch neue Schulden finanzieren. Brandenburgs Ministerpräsident Matthias Platzeck (SPD) erwartet eine „zeitnahe“ Verständigung darüber. Unterdessen läuft die 1-monatige Frist, in der die Betroffenen Klage beim Bundesverwaltungsgericht in Leipzig gegen den Planfeststellungsbeschluß erheben können.

Wer Tempelhof schließt, glaubt nicht an Berlins Zukunft

BERLIN – 22.8.2004 (kh~~d~~/bz). So überschreibt heute Michael-Andreas Butz, Staatssekretär a.D., seine Kolumne in der B.Z. am Sonntag zum Problemfall Flughafen Tempelhof. Und er kommentiert die aus wirtschaftlichen Gründen bevorstehende Schließung des City-Airports u. a. so:

„Die Berliner sind jedenfalls weiter als ihre Flughafen-Ideologen. 76 % sprechen sich für den dauerhaften Erhalt zumindest eines innerstädtischen Flughafens aus. So

wie in anderen Hauptstädten auch. So aber wird die Schließung von Tempelhof zum Musterbeispiel weltweiter Negativ-Werbung für Berlin. Der Reporter von CNN berichtete jedenfalls fassungslos über die Schließung des ,traditional airport Tempelhof‘.

Aufgerufen sind jetzt wieder einmal die Juristen. Zu stoppen, was noch zu stoppen ist. Jeder klagt bei Tempelhof gegen jeden. Sogar die Bundesregierung gegen den Betreiber inklusive Land Berlin. Palast [der Republik] öffnen, Tempelhof schließen. Das davon ausgehende Signal ist verheerend: Wer Tempelhof schließt, glaubt nicht mehr an die Metropolen-Zukunft unserer Stadt. Das ist die eigentliche bittere Erkenntnis zur Berliner Schließungspolitik.“

Zentralflughafen Tempelhof — Symbol der Freiheit

BERLIN – 6.9.2004 (khd/sp). Das schreibt der *Spiegel*/im Teaser zum Artikel „Die große Geste im weiten Feld“ (Heft 37/2004, Seite 9 + 134–137): „Hitler wollte ihn 1936 für ‚ewig‘ bauen, die Amerikaner nutzten ihn 1948 für ihre Luftbrücke [Ed: ohne die die West-Berliner verhungert wären], den Berlinern gilt er [deshalb] als Symbol der Freiheit trotzdem soll Tempelhof, die legendäre ‚Ikone eines Flughafens‘, wie Architekt Axel Schultes sagt, bald schließen.“ In Kultur und Wirtschaft regt sich nun heftiger Widerstand ... [mehr]



▲ So sah der City-Flughafen Berlin-Tempelhof — „Mutter aller Flughäfen“ (Norman Foster) — bereits im Sommer 2003 aus – fast schon leereräumt. Nun soll hier nach dem Willen des Berliner Senats am 30. Oktober 2004 das letzte Flugzeug starten [Ed-2007: inzwischen ist der Schließungstermin auf den 30. Oktober 2008 verlegt worden]. Und dann wird alles eingemottet. Denn man weiß noch gar nicht, was mit der großen und für die Lufthygiene der Innenstadt so wertvollen Freifläche des alten „Tempelhofer Feldes“ passieren soll.

Im Hintergrund die Hälfte des riesigen Flughafengebäudes. Im Vordergrund das Bahngleis, das zum Flughafen Schönefeld führen könnte – wenn die Politik es will. Vielleicht aber wird Tempelhof auch wieder das, was es schon einmal war – ein großer Luftschiff-Hafen. Allerdings müßten dazu Politiker und Planer Visionen haben... [Ed-2007: aber visionäre Politiker mit Konzepten für die Entwicklung der Stadt haben wir in Berlin nicht]. (Foto: 25.8.2003 – khd)

Bruchlandung des Berliner Senats

BERLIN – 24.9.2004 (khd/info-radio). Wie erwartet hat heute das Berliner Oberverwaltungsgericht im Eilverfahren entschieden: Der Flughafen Tempelhof darf vorläufig weiter offen bleiben. Damit ist das für Ende Oktober angeordnete Aus des City-Airports vorerst vom Tisch. Wirtschaftliche Gründe reichen allein nicht aus, um einen „genehmigten und betriebsbereiten“ Flughafen zu schließen, begründete das Gericht seine Entscheidung. Das sehe das Gesetz nicht vor

Sachkundige erwarten jetzt, daß der Flughafen Tempelhof erst dann schließungsfähig sein werde, wenn der „BBi Schönefeld“ tatsächlich in Betrieb geht und mit einer sinnvollen Bahnanbindung an die Berliner City versehen ist, was aber noch in den Sternen stehe. Denn nicht nur die „Schließungsanordnung“ (getarnt als Befreiung von der Betriebspflicht) des Berliner Senats für Tempelhof auch der Planfeststellungsbeschluß des Landes Brandenburg zu Schönefeld seien „höchst liederlich“ gemacht worden. [Der Schluß][15][16]

Mehr zu diesem Thema:

- [01] [12.06.2001: Kleinkrieg um Großflughafen] (SPIEGEL)
- [02] [24.02.2004: Im Express-Tempo an Schönefeld vorbei] (DER TAGESSPIEGEL)
- [03] [11.07.2004: Einchecken in Tempelhof – Mit Schnellbahn nach Schönefeld] (BERLINER MORGENPOST)
- [04] [24.07.2004: Klagen über Klagen – Schon vier Gerichtsverfahren] (BERLINER ZEITUNG)
- [05] [10.08.2004: Flughafen Berlin-Tempelhof – Letzte Landung im Oktober] (SPIEGEL)
- [06] [26.08.2004: Terminalkonzept für Tempelhof abgeblitzt] (BERLINER MORGENPOST)
- [07] [27.08.2004: Zeppelin-Tourismus geplant] (SPIEGEL)
- [08] [03.10.2004: Luftverkehrsrechtler: „Keine Schließung vor 2008“] (BERLINER MORGENPOST)
- [09] [04.10.2004: Bundestag berät Check-in-Konzept für Tempelhofer Flughafen] (BERL. MORGENPOST)
- [10] [17.10.2004: Die neue Berliner Luftbrücke] (DER TAGESSPIEGEL)
- [11] [19.10.2004: Neue Chancen für Tempelhof] (DER TAGESSPIEGEL)
- [12] [19.10.2004: Schönefeld: Großer Flughafen, großes Verfahren] (DER TAGESSPIEGEL)
- [13] [21.10.2004: Anwälte wollen Schönefeld stoppen] (DER TAGESSPIEGEL)
- [14] [25.10.2004: Berliner Großflughafen – Voll der Mund, die Hände leer] (DER TAGESSPIEGEL)
- [15] [2000 – lfd. : Demontage West-Berlins – Die Fakten] (khd-research)
URL: http://www.khd-research.net/Bln/Ex/Demontage_West-Berlins_1.html#WB_24
- [16] [04.08.2008: Flächennutzungsplanung Tempelhofer Feld] (SENAT VON BERLIN)
URL: http://www.khd-research.net/Docs/FNP_0108_Tempelhofer_Feld.pdf

Das Hauptportal des „khd-research.net“ ist im Internet erreichbar unter der Adresse: <http://www.khd-research.net/>.

Erscheinungsorte sind San José (USA) oder Toronto (Canada). Herausgeber der Publikationen ist: Dipl.-Ing. K.-H. Dittberner, Berlin. Es gilt der Disclaimer.

Der hier im PDF-Format präsentierte Haupt-Artikel wurde erstmals in der Nr. 342 der Ausgabe der »khd-Page« vom 25. Juli 2004 veröffentlicht. Alle im Text unterstrichenen Begriffe sind im Original (im Internet) mit Links (Verweisen) versehen, die zu weiterführenden Informationen im Weltwissensnetz führen.

Die Artikel-Archivierung ist unter folgendem Pfad (URL) erfolgt: <http://www.khd-research.net/Welcome/News10.html#3>.