

Aktionsbündnis be-4-tempelhof
Initiative Der Flughafen Tempelhof soll lebendiges Weltkulturerbe werden
c/o Dipl. Ing. Volker Perplies
Röbellweg 91A
13125 Berlin
Internet: www.tempelhof-weltkulturerbe.de
Email: kontakt@tempelhof-weltkulturerbe.de
Tel.: (0 30) 94 63 31 56
Fax: (0 30) 94 63 31 57

Call for Ideas zur Zukunft des Flughafens Tempelhof

UNESCO Welterbestätte „Flughafen Tempelhof“

Beitrag im Rahmen des „Nach“nutzungsverfahrens für den Flughafen Tempelhof der
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin

Aktionsbündnis be-4-tempelhof.de
Initiative „Der Flughafen Tempelhof soll lebendiges Weltkulturerbe werden“

Berlin, 4. Januar 2009



1 Inhalt

1	Inhalt	2
2	Kurzdarstellung	4
3	Ausgangssituation	5
3.1	Politische Situation	5
3.2	Planungssituation	5
3.3	Luftverkehrssituation	6
3.4	Rechtliche Situation	6
4	Historische Rechtfertigung als Welterbestätte	7
4.1	Hintergrund	7
4.2	Tempelhof als kulturelles Denkmal	8
4.2.1	Erster Verkehrsflughafen der Welt	8
4.2.2	Drittgrößtes Gebäude der Welt	8
4.2.3	Bautechnisch wegweisend	8
4.3	Tempelhof als Denkmal der Weltgeschichte	9
4.3.1	Technikbegeisterung in den goldenen Zwanzigern	9
4.3.2	Repräsentationsobjekt des Nationalsozialismus	9
4.3.3	Zufluchtsstätte während des Zweiten Weltkrieges, Ort von Rüstungsindustrie und Zwangsarbeit	9
4.3.4	Zentrum der Luftbrücke	9
4.3.5	Schauplatz des Kalten Krieges	9
4.3.6	Verlierer der Wende	10
4.4	Zusammenfassung	10
5	Nutzungskonzept	11
5.1.1	Authentischer Erhalt der Flughafen Gesamtanlage	11
5.1.2	Spezialisierte luftverkehrliche Nutzung	11
5.1.3	Luftverkehrsnahe Nutzung	13
5.1.4	Luftfahrtbezogene Bildung und Ausbildung	13
5.1.5	Historisch Museale Nutzung	14
5.1.6	Vermietung	14
6	Entwicklungsmöglichkeiten	15
7	Ökologische Betrachtung	16
8	Fazit	18
9	Materialien und Verweise	19
9.1	Bücher und Veröffentlichungen	19
9.2	Internetseiten zum Flughafen Tempelhof	21
9.3	Internetseiten zum UNESCO Welterbe	21
10	Unterstützer	22

2 Kurzdarstellung

Das Aktionsbündnis be-4-tempelhof.de und die - Initiative „Der Flughafen Tempelhof soll lebendiges Weltkulturerbe werden“ schlagen vor, den Flughafen Tempelhof als Denkmal von weltgeschichtlichem Rang, zum Weltkulturerbe der UNESCO erheben zu lassen.

Der Flughafen ist dabei in seinem heutigen, authentischen Zustand zu erhalten. Mit Rücksicht auf die aktuellen politischen Verhältnisse wird von einem Weiterbetrieb als Verkehrsflughafen abgesehen.

Die Nutzung konzentriert sich daher auf eine Funktion als Sonderflughafen mit Schwerpunkt Regierungs-, Rettungs- und Ausweichflughafen, und Nutzung durch die Geschäftsluftfahrt.

Dies wird ergänzt durch die Ansiedlung luftfahrtnaher Unternehmen, luftfahrtbezogener Aus- und Weiterbildung und historisch-museale Nutzung.

In diesem Konzept werden verschiedene, in der Öffentlichkeit diskutierte Vorschläge aufgegriffen und gemeinsam realisiert. Zugleich bietet das Konzept die Chance, in einem breiten gesellschaftlichen Konsens eine wirtschaftlich tragfähige und zukunftsorientierte Nutzung für Tempelhof zu schaffen.

3 Ausgangssituation

Nach unserer Auffassung ist der Flughafen Tempelhof ein Denkmal von weltgeschichtlichem Rang, dessen Bedeutung weit über Berlin hinausreicht.

Die derzeit vom Senat betriebenen Planungen und publizierten „Nachnutzungskonzepte“ werden dieser Bedeutung nicht gerecht. Sie entsprechen auch nicht dem Willen der Berliner, wie er sich im Rahmen des Volksentscheides 2008 mit einer Mehrheit von über 60% artikuliert hat.

Im Rahmen dieses „Nach“-nutzungsverfahrens ist daher insbesondere ein Konzept zu finden, dass der welthistorischen Bedeutung von Tempelhof und den Vorstellungen der Berliner Bevölkerung entspricht.

3.1 Politische Situation

Wie sich inzwischen herausgestellt hat, entsprachen die öffentlich für die Schließung Tempelhofs benannten Gründe nicht den Tatsachen.

Es gab weder ein juristisches Risiko für den Bau des Flughafens BBI (nachzulesen im maßgeblichen Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 16. 3. 2006 - 4 A 1078. 04), noch machte eine Schließung wirtschaftlich Sinn (Stellungnahme des parlamentarischen Staatssekretärs im Bundesfinanzministerium Karl Diller auf eine Anfrage des Abgeordneten Hellmuth Königshaus).

Nach unserer Ansicht ist daher eine Nutzung Tempelhofs in einer Weise anzustreben, die eine wirtschaftlich tragfähige Grundlage mit einem breiten gesellschaftlichen Konsens kombiniert.

Dies ist umso mehr erforderlich, als die Politik im zurückliegenden Volksentscheid 2008 in dramatischem Maße den Ost-West Konflikt in der Berliner Bevölkerung vertieft und schweren politischen Schaden angerichtet hat.

3.2 Planungssituation

Für die Nutzung des bisherigen Flugfeldes gab es bisher zahlreiche mehr oder weniger ernst gemeinte Vorschläge, denen im Wesentlichen gemein ist, dass sie Teile des Geländes bebauen wollen. Für das Gebäude – immerhin das drittgrößte der Welt – hat bisher niemand ein überzeugendes Gesamtkonzept vorgelegt. Auch der frühere Betreiber, die Berliner Flughafengesellschaft, hat über Jahre hinweg große Teile trotz Interessenten leer stehen lassen.

Objektiv gesehen gibt es in Berlin weder einen Bedarf an zusätzlichen Arealen für den Wohnungsbau, noch für zusätzliche Gewerbe- oder Industriegebiete. Die derzeit bestehenden Flächen, insbesondere die offiziellen „Entwicklungsgebiete“ sind nicht annähernd ausgelastet und kosten das Land Berlin Millionenbeträge.

Es besteht die große Gefahr, dass die Planungen einzig den Interessen einiger Immobilienunternehmen und Projektentwickler dienen. Im Umfeld des Flughafens sind entsprechende Immobiliengeschäfte z.B. bei den Wohngebäuden der Tempelhofer Feld AG bereits erfolgt. Die durch die Schließung eintretenden Mietsteigerungen finden sich bereits in den Karten für den Berliner Mietspiegel.

Für das Gebäude gestaltet sich die Situation durch den bestehenden Denkmalschutz zusätzlich kompliziert. Eine denkmalgerechte Nutzung kann vernünftigerweise nur im Kontext eines Flughafens erfolgen.

3.3 Luftverkehrssituation

Der Luftverkehr in der Region Berlin/Brandenburg ist derzeit durch ein starkes Wachstum gekennzeichnet, das insbesondere die Planungen der Nachwendezeit derzeit deutlich übersteigt. Engpässe sind im Bereich des Linienverkehrs durch den Bau des Großflughafens BBI absehbar.

- Der Großflughafen BBI wird mit einer Kapazität von 20-25 Mio Passagieren bei Fertigstellung bereits an seiner Kapazitätsgrenze betrieben werden. Erweiterungskapazitäten sind nur langfristig realisierbar.

- Der Flughafen Tegel wird mit der Inbetriebnahme von BBI geschlossen und kann damit keine Kapazitäten mehr übernehmen.

Im Bereich der Geschäftsluftfahrt ist durch die konzeptlose Schließung Tempelhofs eine besonders drängende Problemsituation entstanden.

- In BBI stehen keine freien Kapazitäten für die Geschäftsluftfahrt zur Verfügung. Flüge der Geschäftsluftfahrt, Regierungs- und Rettungsflüge reduzieren unmittelbar die Kapazität von BBI für Linienflüge. Die erfolgt überproportional, da die üblicherweise dabei verwendeten Flugzeuge eine erhöhte Staffelnung zu den Passagierflugzeugen benötigen.

- Die Flugplätze im Umland von Berlin stellen für die Geschäftsluftfahrt keine Alternative dar, da sie zu weit entfernt liegen und keine ausreichende Ausstattung besitzen

- Tempelhof ist voll ausgestattet und planungsrechtlich weiterhin als Flughafen gewidmet. Die soll nach unserer Konzeption auch weiterhin so bleiben.

3.4 Rechtliche Situation

Tempelhof ist nach wie vor rechtlich als Flughafen ausgewiesen. Das Entwidmungsverfahren ist aufgrund von Einsprüchen noch immer nicht abgeschlossen.

Im rechtlichen Sinne ist Tempelhof als Flughafen lediglich geschlossen. Er kann allerdings jederzeit wieder eröffnet werden.

Mehre Unternehmen haben ihr Interesse als neue Betreiber angemeldet. Dem Senat liegt ein konkreter Antrag auf Erteilung einer Betriebsgenehmigung vor.

4 Historische Rechtfertigung als Welterbestätte

4.1 Hintergrund

Die Idee des UNESCO Welterbes entstand 1960, als in Ägypten der Bau des Assuan Staudamms unter anderem zur Überflutung Felsentempels von Abu Simbel führte. Im Namen des Fortschritts wäre hier beinahe ein einmaliges Bauwerk der Menschheitsgeschichte geopfert worden. Abu Simbel wurde umgesetzt und im Jahr 1972 entstand darauf die UNESCO Welterbekonvention, die es den teilnehmenden Staaten zur Pflicht macht, das sogenannte Welterbe zu erfassen und zu schützen. Sie wurde 1975 verabschiedet.

Natürlich ist Tempelhof noch nicht ganz so alt wie Abu Simbel, aber auch hier haben wir es mit einem Meilenstein in der Weltgeschichte, nämlich der Luftfahrtgeschichte zu tun. Allein dies könnte gemäß den Statuten der UNESCO ein Aufnahmekriterium sein. In Tempelhof kommt noch hinzu, dass der Flughafen in den 85 Jahren seines Bestehens die Geschichte auch ganz wesentlich mitgeprägt hat, und mithin Spiegelbild dieser Ereignisse geworden ist.

Die UNESCO Welterbekonvention definiert Kulturerbe in Abschnitt I Artikel 1:

Im Sinne dieses Übereinkommens gelten als "Kulturerbe"

Denkmäler: *Werke der Architektur, Großplastik und Monumentalmalerei, Objekte oder Überreste archäologischer Art, Inschriften, Höhlen und Verbindungen solcher Erscheinungsformen, die aus geschichtlichen, künstlerischen oder wissenschaftlichen Gründen von außergewöhnlichem universellem Wert sind;*

Ensembles: *Gruppen einzelner oder miteinander verbundener Gebäude, die wegen ihrer Architektur, ihrer Geschlossenheit oder ihrer Stellung in der Landschaft aus geschichtlichen, künstlerischen oder wissenschaftlichen Gründen von außergewöhnlichem universellem Wert sind;*

Stätten: *Werke von Menschenhand oder gemeinsame Werke von Natur und Mensch sowie Gebiete einschließlich archäologischer Stätten, die aus geschichtlichen, ästhetischen, ethnologischen oder anthropologischen Gründen von außergewöhnlichem universellem Wert sind.*

Wie man erkennen kann, gibt es nicht nur einen Grund, den Flughafen Tempelhof dazu zu zählen.

4.2 Tempelhof als kulturelles Denkmal

4.2.1 Erster Verkehrsflughafen der Welt

Der Flughafen Tempelhof war 1923 der erste Verkehrsflughafen der Welt, der den Betrieb aufnahm. Zuvor waren die damaligen Flugfelder eher Versuchsfelder für die noch junge Luftfahrtbranche. In Berlin-Johannisthal (nach der Wende leider zugebaut) kreisten ab 1909 die ersten Flugzeuge mit ihren waghalsigen Piloten.

In Tempelhof wurde aus den Versuchsfliegern zum ersten Mal ein Wirtschaftszweig. Auch die Deutsche Luft Hansa A.G. begann 1926 hier ihren Flugbetrieb.

4.2.2 Drittgrößtes Gebäude der Welt

Es ist bekannt, dass im Dritten Reich gerne mal etwas „größer“ und pompöser gebaut wurde. Mit 284.000 Quadratmetern Bruttogeschossfläche war das Gebäude zum Zeitpunkt seines Entwurfes im Jahr 1934 das flächenmäßig größte Gebäude der Welt, und hält heute immerhin noch Platz 3.

Dennoch greift es zu kurz, hier nur die übliche Nazigigantomanie am Werk zu sehen. Immerhin sahen die Planungen von damals bereits Passagierentwicklungen bis zum Jahr 2000 vor. Diese waren ziemlich kühn geplant, aber aus damaliger Sicht durchaus Anlass für reichlich Hangars und Gebäudekapazitäten.

4.2.3 Bautechnisch wegweisend

Das heutige Gebäude von Ernst Sagebiel wurde zu einer Zeit geplant, als in Tempelhof bereits das erste Flughafengebäude stand, jedoch noch kaum Erfahrungen mit der Verkehrsluftfahrt vorlagen. Sagebiel baute auch an den Flughäfen von Stuttgart, München-Riem und Wien, doch keiner davon ist auch nur annähernd vergleichbar erhalten wie Tempelhof.

Viele architektonische Entscheidungen von damals waren dennoch wegweisend für nachfolgende Verkehrsflughäfen in aller Welt. Stararchitekt Sir Norman Foster hat dies 2004 wunderbar mit seinem Satz auf den Punkt gebracht: Tempelhof ist die „*Mother of all Airports*“.

Die Unterteilung des Gebäudes in mehrere Funktionsebenen: Gepäckabfertigung, Anflug- und Abflugebene, ein separater Fracht- und Luftpostbereich findet man heute überall. Und wenn wir heute auf allen Flughäfen gewohnt sind, Einkaufszentren, Hotels und ganze Bürokomplexe zu finden, so sehen wir dies das erste Mal in Tempelhof verwirklicht.

Nicht durchgesetzt hat sich dagegen die damalige Idee, das Flughafendach gleichzeitig als Tribünenanlage für Großveranstaltungen und Aufmärsche zu nutzen. Manch einer hat sich sicher gefragt, warum am Gebäude die auffälligen Treppentürme stehen. Sie waren gedacht, um 100.000 Zuschauern Zugang zum Flughafendach zu bieten.

Aus diesem Grund erfolgte auch eine außergewöhnliche Dachkonstruktion: 40 Meter ausragende Stahlträger als Tribüne sind auch noch heute bemerkenswert.

4.3 Tempelhof als Denkmal der Weltgeschichte

4.3.1 Technikbegeisterung in den goldenen Zwanzigern

Weitgehend in Vergessenheit geraten ist heute die Tatsache, dass Berlin eines der Zentren der Luftfahrtgeschichte ist. Otto Lilienthal experimentierte in Lichterfelde, in Johannisthal entstand der 2. Flugplatz überhaupt, auch viele Flugzeugbauer waren hier ansässig. In dieser Technikeuphorie in den 20er Jahren des letzten Jahrhunderts entstand der Wunsch, in Tempelhof einen stadtnahen Flughafen zu bauen.

4.3.2 Repräsentationsobjekt des Nationalsozialismus

Auch wenn viele Menschen diese Zeit lieber verdrängen. Das heutige Gebäude zeigt deutlich die Gedankenwelt des Nationalsozialismus. Mit den hohen Hallen, der Verkleidung durch Muschelkalk, den Ornamenten und seiner Ausstattung als Luftfahrt- und Aufmarscharena steht es klar für den damaligen Herrschaftsanspruch. Aber es stellt uns auch die Frage, wie leicht wir uns von dieser Symbolik beeindruckt lassen.

4.3.3 Zufluchtsstätte während des Zweiten Weltkrieges, Ort von Rüstungsindustrie und Zwangsarbeit

Obwohl das Flughafengebäude kriegsbedingt nie fertig gestellt wurde diente es doch auch in unfertigem Zustand vielen tausend Berlinern als Zufluchtsstätte während des zweiten Weltkrieges.

Die Bunker und Katakomben in seinen Kellern, aber auch die autonome Wasser- und Energieversorgung boten sicheren Schutz für die Menschen, sie dienten aber gleichzeitig auch der Rüstungsindustrie. So ist bekannt, dass gegen Kriegsende Zwangsarbeiter im Eisenbahntunnel des Flughafens die Flugzeuge montierten, die nebenan auch gleich zum Einsatz rollen konnten.

4.3.4 Zentrum der Luftbrücke

Hätten im Jahr 1948 nicht General Lucius D. Clay und Bürgermeister Ernst Reuter den mutigen Entschluss gefasst, Berlin aus der Luft zu versorgen, die Geschichte Europas wäre wohl anders verlaufen. Die Luftbrücke war für über 40 Jahre der Grundstein für das gute Verhältnis von Deutschen und Amerikanern und der Beginn eines freiheitlichen Deutschlands.

Der Flughafen Tempelhof war logistisches Zentrum dieser Luftbrücke, die den Westalliierten größte logistische Leistungen und auch zahlreiche Opfer abverlangte.

4.3.5 Schauplatz des Kalten Krieges

Als West-Berlin im Kalten Krieg den äußersten Vorposten des Westens bildete, spielte der Flughafen eine zentrale Rolle. Hier befand sich die amerikanische Nachrichtenzentrale zur Überwachung des osteuropäischen Luft- und Funkverkehr, hier wurden die Agenten ein- und ausgeschleust und manchmal auch zum Austausch an die Glienicker Brücke gefahren.

Hier landeten Staatsmänner und Kulturschaffende aus aller Welt. Hier flogen DDR Bürger ein, die polnische Passagierflugzeuge zur Republikflucht entführten und reisten diejenigen aus, die sich in anderer Richtung der sozialistischen Gesellschaftsordnung entziehen wollten.

Und es fand auch zum ersten und einzigen Mal ein alliierter Gerichtsprozess mit amerikanischem Richter und deutschen Geschworenen statt.

4.3.6 Verlierer der Wende

Wie in einer Zeitkapsel hat der Flughafen Krieg und Kalten Krieg überlebt. Eigentlich wäre daher 1993 mit dem Abzug der US Air Force das Jahr gewesen, an dem der Flughafen endlich die ihm ursprünglich zugedachte Funktion hätte erfüllen können. Mit 1,1 Mio. Passagieren wäre eine gute Basis vorhanden gewesen.

Doch wie viele Fehlentscheidungen der Nachwendezeit wurde auch 1996 der sogenannte „Konsensbeschluss“ getroffen, nachdem alle Berliner Flughäfen zugunsten des Ausbaus von Schönefeld geschlossen werden sollen. Seitdem steuert man in Tempelhof mit den Passagierzahlen bergab, in Tegel steil bergauf und in Schönefeld meistens drunter und drüber.

4.4 Zusammenfassung

Der Flughafen Tempelhof ist etwas Besonderes und er wird auch immer etwas Besonderes sein. Er hat aufgrund seiner Lage und Größe gar keine Chance, ein „normaler“ Flughafen zu sein. Durch seinen jahrzehntelangen Sonderstatus hat er uns einen Zustand überliefert, den es sonst nirgendwo mehr auf der Welt gibt.

Wer heute durch das Gebäude geht, erlebt den monumentalen Baustil, sieht die verlassenen Sauna- und Fitnessanlagen über der Haupthalle, erlebt die Nachrichtenräume und Büros der US Airbase. Wer auf dem Dach steht, sieht die Zugänge zu den Tribünen, die Rollwege und Landebahnen aus der Zeit der Luftbrücke und die Wege rund um das zerstörte alte Empfangsgebäude.

Wer in die Bunker und Katakomben hinabsteigt sieht die Wilhelm-Busch Zeichnungen an den Wänden, die Tunnel und Katakomben, die Eisenbahngleise und den bei Kriegsende ausgebrannten Filmbunker. Und selbst von außen erkennt man die roten Feuerspuren über den Fenstern, die niemals genutzten Treppentürme und das Luftbrückendenkmal.

Wenn eine Gesellschaft ein so bedeutendes, geschichtsträchtiges und dazu noch authentisches Denkmal geschenkt bekommt, muss sie es auch bestmöglich erhalten.

Der Flughafen steht als „Ensemble“ bereits heute unter Denkmalschutz. Die Ernennung zum Weltkulturerbe ist ein konsequenter Schritt dieses auch nach außen deutlich zu machen. Dies ist eine Aufgabe für das Land Berlin, die Deutsche Bundesregierung, die UNESCO aber auch für alle Berliner Bürger.

5 Nutzungskonzept

Nach unserer Meinung muss die zukünftige Nutzung den vorhandenen Zustand bewahren, einen wirtschaftlichen Betrieb ermöglichen und volkswirtschaftlichen Nutzen bringen. Sie muss zudem Akzeptanz bei der Berliner Bevölkerung besitzen und der historischen Bedeutung Rechnung tragen.

Das Nutzungskonzept beruht daher auf folgenden Prinzipien:

1. Authentischer Erhalt der Flughafen Gesamtanlage
2. Spezialisierte luftverkehrliche Nutzung
3. Luftverkehrsnahe Nutzung
4. Luftfahrtbezogene Bildung und Ausbildung
5. Historisch Museale Nutzung
6. Vermietung

Diese Prinzipien sind im Folgenden näher erläutert.

5.1.1 Authentischer Erhalt der Flughafen Gesamtanlage

Der außergewöhnliche historische Wert von Tempelhof beruht vor allem auf dem authentischen Erhalt aus 85 Jahren Luftfahrt- und Weltgeschichte. Kein anderer Ort auf der Welt kann dies bieten.

Aus diesem Grund kommt nur ein Erhalt der Gesamtanlage in ihrer Gesamtheit in Frage. Dazu gehört auch der Erhalt des Flugfeldes einschließlich der Start- und Landebahnen, Rollwege und Randflächen.

Die Freiflächen sind Teil des Gesamtdenkmals und in das Nutzungskonzept einzubeziehen. Aufgrund von Zeitzeugenaussagen ist insbesondere damit zu rechnen, dass sich unterhalb der Anlage noch in erheblichem Umfang historische bauliche Einrichtungen befinden. Große Teile der Flächen werden ohnehin für einen Flugbetrieb benötigt und stellen auch ökologisch die vorteilhafteste Nutzung dar.

5.1.2 Spezialisierte luftverkehrliche Nutzung

Die spezialisierte Luftverkehrliche Nutzung umfasst die Verkehrsarten die auf dem Flughafen BBI nicht oder nicht sinnvoll untergebracht werden können. Nach unserer Auffassung sind dies insbesondere die Nutzungen als:

- a) Regierungsflughafen
- b) Rettungsflughafen
- c) Ausweichflughafen
- d) Geschäftsluftfahrt
- e) Historische Luftfahrt

Diesen Nutzungen ist gemeinsam, daß sie keinerlei Konkurrenz zu BBI darstellen, jedoch hier wirtschaftlich und verkehrlich in besonderer Weise zweckmäßig sind. Sie werden daher im Folgenden einzeln erläutert.

a) Regierungsflughafen

Die Nutzung als Regierungsflughafen erspart durch Einsparung von Hubschraubershuttles, Begleiteskorten, Straßensperrungen und Transferzeiten jährlich Millionenbeträge. Sie reduziert außerdem die Slotverluste bei BBI und zusätzliche Baumaßnahmen bei BBI. Die vorhandenen Kapazitäten in Tempelhof können sinnvoll genutzt werden.

b) Rettungsflughafen

Bis zur Schließung von Tempelhof erfolgten Notfalltransporte und Ambulanzflüge in der Regel dorthin. Auch die Berliner Rettungshubschrauber waren dort stationiert.

Die Rettungshubschrauber sind inzwischen am Unfallkrankenhaus Marzahn stationiert, was aufgrund der Zahl der Flugbewegungen inzwischen zu erheblichen Anwohnerprotesten führt.

Ambulanzflüge müssen in Tegel oder Schönefeld landen. Während bei Tag und günstigem Wetter ein Hubschrauberflug möglich ist, verlängert sich bei Nacht und schlechtem Wetter die Fahrt mit dem Krankenwagen die Fahrtzeit erheblich. Mit der Eröffnung von BBI wird sich dies noch einmal drastisch verschärfen.

Tempelhof als Kliniknaher Standort kann bei allen Wetterlagen wesentlich kürzere Transferzeiten gewährleisten, Kosten einsparen und Leben retten.

c) Ausweichflughafen

Jeder Pilot ist aufgrund internationaler Bestimmungen gehalten, seinen Flug so zu gestalten, daß er nicht nur den geplanten Zielflughafen, sondern auch einen geeigneten, im voraus zu planenden Ausweichflughafen sicher erreichen kann. Er hat insbesondere ausreichend Treibstoff bis dorthin mitzuführen.

Mit der Inbetriebnahme von BBI und Schließung von Tegel werden die nächstgelegenen Ausweichflughäfen für Berlin voraussichtlich Halle, Hannover und Rostock sein.

In der Praxis bedeutet dies, dass jeder Flug nach BBI in Zukunft signifikant mehr Treibstoff mitführen muss. Gerade bei längeren Flugstrecken resultiert daraus ein erheblicher Mehrverbrauch an Treibstoff für jeden Flug, der ökologisch und ökonomisch sinnlos ist.

Tempelhof ist bis einschließlich zur Boeing 747 von allen Flugzeugtypen anfliegbar und bietet bereits durch sein Vorhandensein einen immensen Vorteil für alle Luftverkehrsteilnehmer.

d) Geschäftsluftfahrt

Die Nutzung der Geschäftsluftfahrt stellt für Unternehmen einen ganz wesentlichen Standortfaktor dar. Sie konkurriert allerdings auch um die verfügbaren Slots auf einem Flughafen und ist schwer planbar. Gerade bei Großereignissen (z.B. Fußball WM) kommt es zu erheblichen Verkehrsspitzen.

Berlin verfügt derzeit über 2 Abstellplätze in Tegel und freie Kapazitäten in Schönefeld, die ebenfalls mit der Eröffnung von BBI wegfallen. Bisher gibt es weder Planungen noch ein vernünftiges Konzept durch die Flughafengesellschaft. Tempelhof würde hier eine überaus sinnvolle Ergänzung zu BBI bilden, und dauerhaft Arbeitsplätze für Berlin sichern.

e) Historische Luftfahrt

Im Zuge der historischen Nutzung sollte der Rosinenbomber, wie auch anderes historisches Fluggerät in Tempelhof stationiert und vorgeführt werden. Tempelhof als „Wiege der Verkehrsluftfahrt“ kann so in angemessenem Rahmen präsentiert werden.

Für Touristen wird eine zusätzliche Attraktion in Berlin geschaffen.

5.1.3 Luftverkehrsnahe Nutzung

Für das Gebäude ist eine Nutzung vorzugsweise durch Unternehmen anzustreben, die einen Bezug zur Luftfahrt haben oder unmittelbar auf den Flugbetrieb angewiesen sind. Dies sind Unternehmen der Bedarfsluftfahrt, Wartungs- und Serviceunternehmen (der Bereich Ausbildung bildet einen separaten Punkt).

Diese Unternehmen bilden den luftfahrtbezogenen Kern der Anlage und schaffen den entscheidenden Standortfaktor der eine wirtschaftliche Verwertung der Anlage ermöglicht. Diese Unternehmen haben aus unterschiedlichen Gründen keine Möglichkeit, ihr Geschäft auf dem Flughafen BBI zu betreiben. Sie profitieren insbesondere vom großen Berliner Arbeitsmarkt.

Weiterhin zählt hierzu der Bereich Hotellerie, und Gastronomie, für die im Gebäude bereits historisch entsprechende Bereiche existieren.

Besonders interessant erscheint die von der Unternehmensgruppe Lauder vorgeschlagene Idee einer privaten Klinik mit Flughafenanbindung für ausländische Patienten. Diese Nutzung könnte hervorragend in den Komplex integriert werden und bring in erheblichem Umfang Wertschöpfung nach Berlin.

5.1.4 Luftfahrtbezogene Bildung und Ausbildung

Die Luftfahrtbranche befindet sich nach wie vor im Wachstum und hat einen kontinuierlichen Bedarf an Fachkräften aus diversen fliegerischen, technischen und kaufmännischen Berufen. Hinzu kommt ein außergewöhnlich hoher Bedarf nach regelmäßiger Fort- und Weiterbildung.

Tempelhof böte die Chance, diese Ausbildungswege nach Berlin zu holen und an einem zentralen Ort zu konzentrieren. In Frage kämen die Ausbildungszentren großer Luftfahrtunternehmen, der Hersteller und Zuliefererindustrie, Simulatorzentren, Flugschulen, aber auch Flugvereine.

In Tempelhof befinden sich ausreichend geeignete Schulungsräume und Werkstätten. Die praktischen Teile der Luftfahrtausbildung können teilweise direkt vor Ort absolviert werden. In Verbindung mit der beabsichtigten Hotellerie können insbesondere auch auswärtige Teilnehmer vor Ort untergebracht werden.

5.1.5 Historisch Museale Nutzung

Berlin war eines der Zentren der deutschen Luftfahrtindustrie und der Luftfahrtgeschichte. Zugleich ist Tempelhof ein Ort an dem Weltgeschichte geschrieben wurde.

Das Interesse an Tempelhof ist riesig – das zeigen die regelmäßig stattfindenden Gebäudeführungen und die Touristenbusse, die im 10-Minutentakt am Gebäude vorbeifahren. Der Flughafen Tempelhof hat unzweifelhaft das Potential, zu einem Touristenmagnet zu werden – wenn er seinen Charakter bewahrt.

Es drängt sich auf, hier einen außergewöhnlichen Ort der Geschichte mit einer dauerhaften Ausstellung zu kombinieren, die einerseits die Geschichte des Kalten Krieges und der Luftbrücke thematisiert.

Auf der anderen Seite bietet sich die Chance, hier auch die Geschichte der Luftfahrt in lebendiger Weise darzustellen.

Bereits in der Öffentlichkeit diskutiert wurde die Idee, die Luftfahrtsammlung des Museums für Verkehr und Technik sowie das Aliiertenmuseum unterzubringen. Auch die historische Reichsluftfahrtsammlung, die sich heute zu wesentlichen Teilen in Polen könnte Exponate nach Tempelhof zurückliefern. Viele luftfahrtbezogene Museen besitzen über ganz Deutschland verteilt Exponate, die thematisch gut nach Tempelhof passen würden, allerdings größtenteils nicht flugfähig sind.

In Tempelhof sollte die Idee des lebendigen Museums aufgegriffen werden, wie es z.B. im Imperial War Museum bei London realisiert ist und in dem eine große Zahl von Luftfahrzeugen flugfähig ausgestellt und betrieben wird.

Gerade die außergewöhnliche Dachkonstruktion in Tempelhof, bei der die Dachflächen als Tribüne ausgelegt ist, ermöglicht ein aktives Erleben des Museumsflugbetriebes durch die Besucher. Mit geringem Aufwand könnte ein Abschnitt der der Dachkonstruktion zugänglich gemacht werden.

5.1.6 Vermietung

Vorzugsweise ist grundsätzlich eine luftfahrtbezogene Nutzung und Vermietung der Anlage anzustreben, da nur in diesem Rahmen die notwendigen Mieterlöse erzielt werden können.

Soweit eine Auslastung der Räume nicht auf diesem Wege erreicht werden kann, ist nachrangig eine geeignete, anderwertige Vermietung anzustreben. Diese dient zur Sicherung der subventionsfreien Unterhaltung der Anlage.

6 Entwicklungsmöglichkeiten

Mit 284.000 Quadratmetern Bruttogeschossfläche sollte das derzeitige Gebäude in Tempelhof eigentlich genügend Fläche für die geplanten Nutzungen bieten. Sollte dies dennoch nicht ausreichend sein, oder insbesondere Bedarf nach weiteren luftfahrtbezogenen Flächen bestehen, so wäre an eine denkmalgerechte Wiederherstellung weiterer historischer Luftfahrtgebäude zu denken.

Dies sind insbesondere:

- Das im 2. Weltkrieg zerstörte und 1948 abgerissene historische Abfertigungsgebäude aus dem Jahr 1927, das an seinem historischen Platz im Norden wiederaufgebaut werden könnte.
- Die historischen Hangars aus den Jahren 1922, 1924 und 1925. Diese könnten örtlich verschoben, jedoch weitgehend originalgetreu wiederhergestellt werden.

Auf diesem Wege ließen sich insbesondere zusätzliche Hangarflächen bereitstellen und zusätzliche Abfertigungseinrichtungen schaffen.

7 Ökologische Betrachtung

Auch unter dem Gesicht des Naturschutzes sind die derzeitigen betriebenen Planungen des Senats eine deutliche Verschlechterung des derzeitigen Zustands und somit abzulehnen. Ökologisch ist besonders das Tempelhofer Feld von herausragender Bedeutung.

Gutachten haben bestätigt, dass die zusammenhängende Freifläche des Tempelhofer Feldes in seiner Gesamtheit und eben auch mit kurz geschnittener Rasenfläche ohne Baum- und Buschbewuchs, wichtige klimatische Aufgaben erfüllt. Diese Freifläche hat eine äußerst wichtige „Kühlfunktion“ für das Stadtklima (bis hinauf zum nördlichen Humboldthain) und die damit verbundenen Flurwinde sind von Bedeutung gerade auch für die angrenzenden Bezirke. Diese Gutachten haben auch ergeben, dass schon ungemähtes Gras oder gar Parkvegetation sich deutlich negativ auswirken. Von einer Randbebauung mit innenliegender Parkanlage ist schon deshalb gänzlich abzusehen.

Im Laufe der Jahrzehnte ist in Tempelhof völlig autark ein ganz besonderes Ökosystem entstanden, welches so nur weiter erhalten werden kann, wenn dieses Gelände weiterhin und dauerhaft für den öffentlichen Zutritt gesperrt bleibt. Nachfolgende Zahlen (Quelle: Berliner Landesarbeitsgemeinschaft Naturschutz e.V.) möchten wir hier zur Verdeutlichung noch mal anführen.

Dieses Ökosystem „Tempelhofer Feld“ zeichnet sich durch seine besondere Flora und Vegetation aus. Glatthaferwiesen und Trockenrasen sind wertvolle Biotopstrukturen

(geschützt nach §26a NatSchGBIn und auch geschützter Lebensraumtyp, gemäß FHH-Richtlinie). Des weiteren sind 11 Pflanzenarten nach Roter Liste Berlin gefährdet und 5 weitere nach Bundesartenverordnung geschützt.

Ebenfalls nach Roter Liste Berlin gefährdet sind hier 31 Wespen- und Bienenarten, wovon alleine ca. 1/3 des Gesamtbestandes Berlins auf dem Tempelhofer Feld vorkommen, 3 Arten galten bereits als verschollen bzw. ausgestorben.

Hinzu kommen noch weitere Insektenarten, z.B. zwei Arten Laufkäfer (ebenfalls Rote Liste Berlin), sowie die Wiederentdeckung einer ebenfalls verschollen oder ausgestorben geglaubten Käferart. Auch sind hier 23% aller in Berlin vorkommende Spinnenarten vertreten, wovon 4 Arten ebenfalls nach der Roten Liste Berlin vom Aussterben bedroht sind. Erfreulicher Weise ist auf dem Tempelhofer Feld sogar ein Neufund für die Berliner Fauna zu vermelden.

Bei den auf dem Tempelhofer Feld vorkommenden Vogelarten sind 20% in der Roten Liste Berlins geführt, wobei über 50% einer Gefährdungskategorie zugeordnet werden.

Allein von der Vogelart „Felderlerche“ finden sich auf dem Tempelhofer Feld ca. 25% des Berliner Gesamtbestandes. Als wichtigster Standort ist hier der Flughafen Tempelhof zu nennen. Laut Gutachten sind keine geeigneten alternativen Bruthabitate für Offenlandarten zu finden, auch am Stadtrand Berlins sind diese selten. Nicht zuletzt auch deshalb ergibt sich die besondere Bedeutung und der erforderliche Schutzstatus dieses Gebiets.

Insgesamt werden 4/5 der Gesamtfläche gutachterlich als besonders wertvoll bis wertvoll eingestuft.

Wichtig wäre an dieser Stelle auch zu erwähnen, dass bei den derzeitigen Planungen des Senats die Durchgängigkeit für die Insekten und Reptilien zu benachbarten Biotopen deutlich gestört wird – Verbindungsbiotop Bahnfläche. Auch störungsempfindliche Zugvögel nutzen das Tempelhofer Feld als „Zwischenstation“, welche bei Umsetzung der derzeitigen Senatsplanungen stark gefährdet und gestört werden!

Angesichts einer stagnierenden bis rückläufigen Bevölkerungsentwicklung scheint es auch nicht erforderlich, an solch für die Natur wichtiger Stelle beliebige Wohnquartiere und Parkanlagen zu schaffen und gleichzeitig die Gefährdung bzw. die Zerstörung eines so wertvollen Naturschutzraum zu billigen. Die Chance für Berlin liegt nicht in der Entwicklung dieser Freifläche, sondern darin diese Fläche in Mitten Berlins weiterhin frei zulassen und so der Natur die Rahmenbedingungen zu geben, die sie für ihre Entwicklung und seinen Fortbestand braucht. Andere Städte haben diese Chancen längst vertan und zu Gunsten des kurzfristigen Immobilienprofits ihre Freiflächen längst zu gebaut.

Wir empfehlen derartige Planungen an den Standort Tegel zu verlegen, da dort in sehr viel größeren Umfang Flächen versiegelt wurden und somit die nach einer Schließung 2011 erforderliche Rückentwicklung dieses Geländes keinen Verlust eines bereits entwickelten und sehr wertvollen Ökosystems bedeuten würde!

Die vorgeschlagene Nutzung als denkmalgerecht erhaltene Gesamtanlage „Flughafen Tempelhof“ bietet nicht nur eine wirtschaftliche Basis, sie ermöglicht gerade auch den ökologisch wertvollen Erhalt des bestehenden Ökosystems.

8 Fazit

Das vorgeschlagene Konzept bietet die Chance, eine Zukunft für Tempelhof zu schaffen, die sowohl von der breiten Mehrheit der Berliner gewünscht wird, als auch der historischen Bedeutung von Tempelhof gerecht wird.

Er bietet insbesondere das Potential, die in der Vergangenheit aufgerissenen politischen Gräben wieder zu schließen.

Berlin sollte Tempelhof endlich als eine Chance annehmen, die es zu ergreifen gilt. Dieses Konzept bietet eine hervorragende Basis dafür.

9 Materialien und Verweise

9.1 Bücher und Veröffentlichungen

- Trunz, Helmut: Tempelhof - Der Flughafen im Herzen Berlins
GeraMond Verlag, 2008, ISBN 3765470074
- Ahlbrecht, Bernd R.; Henning, Hans J.: Flughafen Tempelhof
Sutton Verlag, Erfurt 2008, ISBN 978-3-86680-255-1
- Dittrich, Elke: Der Flughafen Tempelhof - In Entwurfszeichnungen und Modellen 1935 - 1944
Lukas-Verlag Berlin 2005, ISBN 3-936872-52-X
- Helga Leiprecht: Architektur und Macht – Eine monumentale Verführung
Du-Verlag, Rapperswil CH 2005, ISBN 978-3037170137
- Gail S. Halvorsen: Kaugummi und Schokolade: Die Erinnerungen des Berliner Candy Bombers
Deutsche Übersetzung, Edition Grüntal, Berlin 2005, ISBN 3938491027
- Bock, Andreas (Hrsg.); Heisig, Matthias; Chavakis, Janni: Welcome back Tempelhof
Voss-Verlag, Berlin 2004 , ISBN 3-9809812-0-7
- Westphal, Nadja: Der Flughafen Tempelhof - kulturelle Nutzung eines historisch geprägten
Ortes
Freie Universität Berlin 2002
- Freundt, Lutz: "Mauerflieger" - Berlin-Luftkorridore Flughafen Tempelhof
AeroLit Verlag, Diepholz 2001, ISBN 978-3935525053
- Wenz, Franz-Herbert: Flughafen Tempelhof 1939-1945 - Chronik des Berliner Werkes der
"Weser" Flugzeugbau GmbH, Bremen
Stedinger-Verlag, Lemwerder 2000, ISBN 3-927697-24-9
- Meuser, Philipp: Vom Fliegerfeld zum Wiesenmeer
Edition Berlin, Berlin 2000, ISBN 3-8148-0085-0
- Demps, Laurenz; Paeschke, Carl-Ludwig: Flughafen Tempelhof - die Geschichte einer
Legende
Ullstein Verlag, Berlin 1998, ISBN 3-550-06973-1
- Schmitz, Frank: Flughafen Tempelhof - Berlins Tor zur Welt
be.bra-Verlag, - Berlin 1997, ISBN 3-930863-32-4
- Erika M. Hoerning: Zwischen den Fronten: Berliner Grenzgänger und Grenzhändler 1948-1961
Böhlau Verlag 1992, ISBN 3412080918
- Martin Wörner, Doris; Mollenschott, Karl-Heinz Hüter: Architekturführer Berlin
Reimer Verlag Berlin 1991
- Schäche, Wolfgang: Architektur und Städtebau in Berlin zwischen 1933 und 1945
Geb. Mann Verlag, Berlin 1991, ISBN 3-7861-1178-2
- Museumspädagogischen Dienst Berlin (Hrsg): Stadterkundungszeitung - Stadterkundung vom
Halleschen Tor zum Tempelhofer Flughafen
Museumspädagogischen Dienst, Berlin 1987

- Conin, Helmut: Gelandet in Berlin. Zur Geschichte der Berliner Flughäfen
Berliner Flughafen GmbH, Berlin 1974
- Wekwerth, Manfred: Die Lärmsituation des Flughafens Berlin-Tempelhof und seiner
Umgebung und Massnahmen zur Lärminderung
Institut für Flugführung und Luftverkehr der Technischen Universität Berlin, 1970
- Bezirksamt Tempelhof von Berlin (Hrsg): Tempelhof - Lebendige Werkstatt Berlins
Verlag für Heimat und Werk Rimbach und Poser, Berlin-Grunewald, 1956
- Peter Supf: Das Buch der deutschen Fluggeschichte
Drei Brunnen Verlag, 1956
- Schaper: Flughallen und Flugsteighallen des Flughafens Berlin-Tempelhof - Vom Werdegang
der Stahlbauwerke
Deutscher Stahlbau-Verband, Berlin 1939
- Schleusner, A.: Neuzeitliche Stahlhallenbauten - Die Flugsteighalle für den Neubau des
Flughafens Tempelhof
Berlin 1938
- Der Weltflughafen Tempelhof
Zeitschrift "Bauwelt" Jg. 29 1938
- Die Neugestaltung der Reichshauptstadt
Zeitschrift "Die Baugilde" Jg. 20, 1938
- Zeitschrift "Der Bauingenieur" Jg. 19 1938
- Berlins neuer Flughafen
Deutsche Bauzeitung Nr. 71 1937
- Berliner Flughafen-Ges.m.b.H. (Hrsg.): Führer durch den Flughafen Berlin-Tempelhof
Berliner Flughafen-Ges.m.b.H., Berlin 1931
- Buchwaldt, Emil: Flughafenrestaurant Berlin-Tempelhof
Hübsch Verlag, Berlin/Leipzig 1930
- Zeitschrift "Der Städtebau" Jg. 26, 1929
- Nachrichten für Luftfahrer, Jg. 9: Flughafenbenutzungsordnung für den Flughafen Berlin-
Tempelhof
Gebr. Radetzki, Berlin 1928

9.2 Internetseiten zum Flughafen Tempelhof

- http://de.wikipedia.org/wiki/Flughafen_Berlin-Tempelhof
Wikipedia zum Thema Flughafen Tempelhof
- http://www.stadtentwicklung.berlin.de/cgi-bin/hidaweb/getdoc.pl?LIST_TPL=lda_list.tpl;DOK_TPL=lda_doc.tpl;&KEY=obj%2009055092
Eintrag in der Berliner Denkmalliste
- <http://www.be-4-tempelhof.de/>
Aktionsbündnis Be-4-Tempelhof
- <http://www.berlibox.de>
Initiative PRO Tempelhof mit Nachrichten rund um den Flughafen
- <http://www.tempelhof-bleibt-flughafen.de/>
Initiative für den Erhalt des Flughafens Tempelhof mit umfangreicher Bildersammlung
- <http://www.das-thema-tempelhof.de>
Forum rund um den Flughafen Tempelhof
- <http://www.der-tempelhof-irrtum.de>
Informationsseite mit sehr vielen Fakten und Hintergrundinformationen
- http://www.jedelsky.de/flughafen_tempelhof/index_2.html
Eine sehr gelungene Darstellung der Geschichte des Flughafens Tempelhof
- <http://www.tempelhofer-feld.de>
Eine herausragende Dokumentation mit vielen historischen Fotos zum Flughafen Tempelhof und des Tempelhofer Feldes
- <http://www.cityairport-berlin.de>
Eine sehr umfangreiche Darstellung der Flughafengeschichte
- <http://www.flughafen-berlin-tempelhof.de>
ICAT Interessengemeinschaft City-Airport Tempelhof e.V.
- <http://www.berlin.de/flughafen-tempelhof>
Die Ideen der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung

9.3 Internetseiten zum UNESCO Welterbe

- <http://www.unesco.org/whc>
UNESCO Welterbe Komitee
- <http://www.unesco.de/die-deutsche-unesco-kommission.html>
Deutsche UNESCO Kommission
- <http://whc.unesco.org/en/tentativelists/state=de>
Die deutsche Vorschlagsliste zum Welterbe (tentative list)
- <http://de.wikipedia.org/wiki/UNESCO-Welterbe>
Wikipedia zum Thema UNESCO Welterbe

10 Unterstützer

Für die Ernennung des Flughafens Tempelhof zum UNESCO läuft seit Februar 2008 eine internationale Petition an das Land Berlin, die Deutschen Bundesländer und die Deutsche Bundesregierung. Diese wurde bisher von ca. 25.000 Menschen aus aller Welt unterzeichnet. Die Unterzeichnerliste kann im Internet eingesehen werden. Auf einen Abdruck der ca. 200 Seiten wurde verzichtet.

Aufruf und Petition

Der Flughafen Tempelhof soll lebendiges UNESCO Weltkulturerbe werden

Als Bürger Berlins, Deutsche und verantwortungsvolle Menschen fordern wir die zuständigen Institutionen **des Landes Berlin, der Deutschen Bundesländer und des Bundes** auf, den Flughafen Berlin-Tempelhof als einmaliges kulturhistorisches Denkmal in seinem heutigen, funktionierenden Zustand zu bewahren und dem UNESCO Welterbekomitee zur Aufnahme in die Welterbeliste der Menschheit vorzulegen.

Der Flughafen Tempelhof war als ältester Verkehrsflughafen der Welt nicht nur bautechnisch wegweisend, er steht auch, wie kaum ein anderes Bauwerk, für die jüngere Geschichte Berlins, Deutschlands und der Welt.

Die nicht nur glücklichen Umstände, die zu seinem heutigen Zustand geführt haben, sind zugleich historisches Zeugnis, Mahnmal und Quelle von Berliner Identität.

Als Bürger verlangen wir von unseren politischen Repräsentanten, den heutigen, funktionstüchtigen Zustand für uns und für kommende Generationen zu bewahren. Die Aufnahme in die UNESCO Welterbeliste soll dies weltweit sichtbar zum Ausdruck bringen.

Berlin, im Februar 2008

Weitere Informationen dazu befinden sich im Internet unter der Adresse: <http://www.tempelhof-weltkulturerbe.de>