



„Mehr Lebensqualität, weniger Lärm, weniger Gefahren,
wirtschaftliche Impulse. Ich freue mich darauf – gerade als Anwohner.“

SPD-Fraktionsvorsitzender Michael Müller im Interview über die Zukunft des Flughafens Tempelhof

Tempelhofer Zukunft

■ Infozeitung der SPD-Fraktion des Abgeordnetenhauses von Berlin ■

Das riesige Flughafengelände öffnet sich für alle!



Ein Gebiet, so groß wie der Central Park in New York – und bald zugänglich für alle .

Quelle: Berlin Partner GmbH/www.3d-stadtmodell-berlin.de

Ein neues Kapitel beginnt.

Ohne Frage, der Flughafen Tempelhof ist ein Stück Berlin. Über Jahre hinweg war er für viele Menschen das „Tor zur Welt“. Inzwischen aber ist er für den zunehmenden Flugverkehr nicht mehr geeignet. Ein neues Kapitel beginnt und bietet den Berlinerinnen und Berlinern ungeahnte Chancen. Mit der Einstellung des Flugbetriebs im Herbst 2008 erhöht sich die Lebensqualität durch eine neue Nachbarschaft von Wohnen, Arbeiten und Freizeit ungemein. Eine Fläche so groß wie der Central Park in New York kann

umgestaltet und im Sinne der Bürger genutzt werden. Der Flughafen Tempelhof war jahrzehntelang eingezäuntes „Sperrgebiet“ inmitten unserer Stadt. Nun ist es an der Zeit, diesem „geborgten Gelände“ neues Leben zu geben.

Freies Feld: ein Areal zum Arbeiten, Leben und Erholen.

Die dicht besiedelten Wohngebiete um den ehemaligen Zentralflughafen sind nun erweiterbar: Nicht nur, dass am Rande des großen Geländes neue Stadtwohnungen entstehen können. Vor

allem der neu geschaffene Freiraum bietet zahlreiche Möglichkeiten für Freizeit, Sport und Erholung im Grünen. Das Tempelhofer Feld kann wieder das werden, was es schon früher einmal war: ein nachbarschaftlicher Ort für verschiedenste sportliche Betätigungen und stille Rückzugsoase aus dem Lärm der Großstadt. Die großen Freiflächen können wieder den Menschen zugute kommen, die rings um den Flughafen leben. Räume für ein nachbarschaftliches Miteinander lassen sich eröffnen: beim Radfahren, beim Walken, Joggen, einfachen Spaziergehen oder beim Picknick mit Freunden.

Wir spielen kein Russisch-Roulette:
„Weiterbetrieb von Tempelhof gefährdet
40.000 Arbeitsplätze.“ Michael Müller,
Vorsitzender der SPD-Fraktion, Seite 3

Wirtschaftschance Flughafen BBI:
Ostdeutschlands größtes Infrastrukturvor-
haben, 2 Mrd. Euro Investitionen, Wirtschaft
profitiert, Arbeitsplätze entstehen, Seite 4–5

Berliner Stimmen:
Kein Blatt vor dem Mund: klare Meinungen
zum Tempelhofer Feld. Von Klaus Wowereit und
vielen anderen, Seite 6–7

Berlins größte Klimaanlage.

Während in den Randbereichen des ehemaligen Flughafengeländes eine neue Bebauung vorgesehen ist, soll der größte Teil Freifläche bleiben. Nicht nur, um mehr Raum für Erholung, Freizeit und Sport zu bieten. Die riesige Freifläche des Tempelhofer Feldes bildet Berlins größte und umweltfreundlichste Klimaanlage: Gerade an heißen Sommertagen kühlt sich die Fläche Nacht für Nacht deutlich stärker ab als die angrenzende Wohnbebauung, in der sich die Wärme staut. So bildet sich kältere Luft als in den angrenzenden Kiezen. Der Temperaturunterschied führt dann dazu, dass die Luft in Bewegung gerät und ein leichter Wind entsteht. So weht auch noch einige Kilometer entfernt ein „kühles Lüftchen“ durch unsere Wohnstraßen und verdrängt die stickige Hitze. Ein ganz natürliches stadtklimatisches Phänomen, um das uns andere Großstädte beneiden, die mit Sommer-Smog zu kämpfen haben. Das heißt im Klartext: Mehr als zwei Drittel des Geländes müssen auch künftig von der Bebauung freigehalten werden.

Behutsam bebauen und Zusammenhänge schaffen.

Eine Neubebauung kommt für Tempelhof nur in den Randflächen des Geländes in Frage. Im östlichen Bereich ist beispielsweise eine locke-

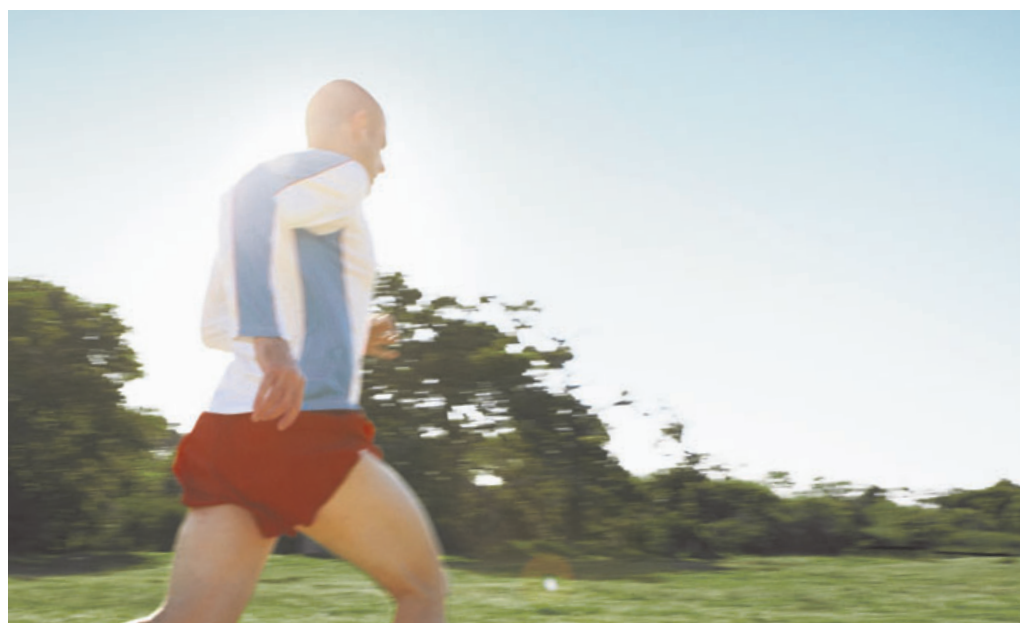
re Wohnbebauung möglich, die durch entsprechende Grünflächen und Nachbarschaftsgärten das Sommerbad Neukölln mit dem Werner-Seelenbinder-Sportpark verbinden würde. Entlang der Stadtautobahn im Süden des Geländes kann mit einer Ergänzung der ohnehin vorherrschenden Gewerbebebauung eine Abschirmung des Areals vom Lärm der Autobahn erfolgen. Und auch im Westen, auf den Freiflächen entlang des Tempelhofer Damms, würden neue Gewerbegebäude in Form von Bürohäusern den „Te-Damm“ aufwerten und bevölkern. Im Norden, am Columbiadam, schließlich könnte mit der Einbeziehung der vorhandenen Friedhöfe eine Parkanlage geschaffen werden, die das Freigelände mit der stark frequentierten Hasenheide verbindet. All diese Bereiche können dann also nicht mehr nur mit kilometerlangen Umwegen von außen erreicht werden. Sie sind künftig spielend leicht zugänglich.

Alter Flughafen. Neues Leben.

Das alte Flughafengebäude Tempelhof ist Europas größtes zusammenhängendes Gebäude und immerhin noch das drittgrößte der Welt. Die rund 284.000 Quadratmeter stehen unter Denkmalschutz und bieten mit der Beendigung des Flugverkehrs Raum für eine ganz neue Nutzung. Heute steht ein großer Teil des riesigen Gebäudekomplexes leer. Mit der Folge, dass der Staat jährlich hohe Summen rein für die



Das denkmalgeschützte Gebäude bleibt natürlich erhalten.



Joggen, spielen, erholen, wohnen, arbeiten – ein weites Feld öffnet sich.

bauliche Unterhaltung zuschießen muss. Daher ist es notwendig, dass für den denkmalgeschützten Komplex neue Nutzungsmöglichkeiten gefunden werden, die sich wirtschaftlich rechnen. So entsteht einerseits neue Lebendigkeit auf historischem Boden. Andererseits werden neue Arbeitsplätze geschaffen. Der zentrale Standort in unserer Stadt mit direktem U-Bahn-Anschluss, die vielfältigen Raumkonzepte des Flughafengebäudes und ein Areal, auf dem Neues geschaffen wird – all dies sind Pluspunkte für Tempelhof. Neue Nutzer werden nach und nach den Flughafen beseelen und mit neuem Leben füllen. Das Gelände bekäme einen neuen Zweck, der für Berlinerinnen und Berliner nur Vorteile bietet. Statt leer zu stehen und eine nie da gewesene Chance zu verschenken.

Kein Russisch-Roulette!

„Weiterbetrieb des Flughafens Tempelhof gefährdet 40.000 neue Arbeitsplätze.“

Ein Interview mit dem
SPD-Fraktionsvorsitzenden
Michael Müller.

Herr Müller, nicht nur in Ihrer Funktion als Fraktionsvorsitzender der SPD ist der Flughafen Tempelhof ein Thema für Sie. Sie wohnen auch dort in der Nähe. Was soll aus Ihrer Sicht aus dem Gelände nach der Schließung werden?



Müller: Das stimmt. Ich wohne nur ein paar hundert Meter westlich des Flughafens in Neu-Tempelhof. Als Anwohner und natürlich auch als verantwortlicher Politiker erwarte ich von der zukünftigen Nutzung eine ganze Menge. Zum einen eine Steigerung der Lebensqualität, aber auch wirtschaftliche Impulse. Nach der Schließung des Flughafens wird das Areal geöffnet. Geöffnet für alle Berlinerinnen und Berliner. Es bietet Platz für Parks, für Spiel- und Sportanlagen, für Gewerbe, für Wohnen und für kulturelle Angebote. Das ist eine einmalige Chance, die wir da haben.

Aber eine großflächige Bebauung ist ausgeschlossen?



Müller: Ja, genau. Denn die Freifläche ist enorm wichtig für das Stadtklima. Sie sorgt dafür, dass kühlere und frischere Luft in das Stadtgebiet gelangt. Deshalb darf sie nicht zugebaut werden.

Und was passiert mit dem Flughafengebäude? Abriss?



Müller: Um Gottes Willen: nein! Zum einen steht es unter Denkmalschutz. Es ist schließlich eines der größten Gebäude der Welt. Ein Abriss ist also schon rechtlich ausgeschlossen. Aber noch etwas anderes steht außer Frage: Der Flughafen hat im historischen Gedächtnis der Berliner einen festen Platz. Vor allem natürlich wegen der Luftbrücke. Deshalb muss die zukünftige Nutzung auch der Würde des Ensembles gerecht werden. Ohne Wenn und Aber.

Es gibt ja immer noch Stimmen, die sich für ein Offenhalten von Tempelhof einsetzen ...



Müller: Ein Weiterbetrieb des Flughafens Tempelhof gefährdet den Bau des Flughafens BBI. Ich will es also ganz deutlich sagen: Wer das fordert, handelt absolut verantwortungslos. Der riskiert 40.000 neue Arbeitsplätze, die durch den BBI entstehen werden, der verspielt Milliardenaufträge für die Unternehmen der Region, Impulse für die Wirtschaft und den Tourismus. Wir werden jedenfalls kein russisches Roulette mit der Zukunft Berlins spielen.

Also sind es rechtliche Gründe, die für eine Schließung sprechen?



Müller: Schon die rechtlichen Gründe allein machen die Schließung des Flughafens Tempelhof absolut notwendig. Aber es gibt auch andere gute Argumente: wirtschaftliche Gründe, die besonderen Gefahren eines Flughafens in der dicht bebauten Innenstadt und

natürlich die Lärmbelastigung der Anwohnerinnen und Anwohner. Hinzu kommen die Emissionen. Vor einigen Jahren sind mehrfach hintereinander Dachziegel eines Wohnhauses am Tempelhofer Damm von landenden Maschinen heruntergerissen worden. Ich kann mich noch gut daran erinnern. Da warnte sogar die Berliner Feuerwehr vor Toten und Verletzten und forderte einen Umzug nach Schönefeld. Oder als ein Privatflugzeug in Neukölln abstürzte. Ein innerstädtischer Flughafen birgt einfach größere Risiken.

Sie sprachen aber auch von wirtschaftlichen Gründen.



Müller: Ja, so ist es für den wirtschaftlichen Betrieb des BBI wichtig, dass der gesamte Flugbetrieb dort konzentriert wird. Und zum anderen fährt der Flughafen Tempelhof ein Minus ein. Bei einem Weiterbetrieb müssten laufend Steuergelder dafür aufgebracht werden – auch bei der jetzt ins Spiel gebrachten Nutzung durch einen Investor. Ich glaube, da können wir Besseres und Wichtigeres mit den Steuergeldern machen.

Zum Schluss: Herr Müller, kein bisschen Wehmut bei der Schließung von Tempelhof?



Müller: Doch, da bin ich ehrlich. Ein bisschen Wehmut spüre ich schon. Aber es entsteht ja etwas Neues. In Schönefeld der BBI mit seiner riesigen Bedeutung für Wirtschaft und Arbeitsplätze in der Region. Und auch die Anwohner des Flughafens Tempelhof werden profitieren: mehr Lebensqualität, weniger Lärm, weniger Gefahren, wirtschaftliche Impulse. Ich freue mich darauf – gerade als Anwohner.

BBI

Gigantische Investition und Chance für die Wirtschaft.



Computersimulation des neuen Hauptstadtairports Berlin Brandenburg International (BBI).

Foto/Grafik: ©Archimation 01.09.2006/Berliner Flughäfen

Eine Großstadt braucht einen modernen Flughafen, der dem anfallenden Flugverkehr seiner Bewohner und Besucher gewachsen ist. Die Zahl der erwarteten Fluggäste beläuft sich 2011 auf rund 22 Millionen – Tendenz steigend. In der heutigen Situation ist das nicht zu bewältigen. Das war schon 1996 absehbar und so wurden bereits damals die Weichen für die Zukunft gestellt: Der Flughafen Schönefeld wird zum neuen Hauptstadt-Airport Berlin Brandenburg International (BBI) ausgebaut. Ab 2011 wird der gesamte Flugverkehr der Region Berlin-Brandenburg auf dem Airport Schönefeld im Südosten der Stadt konzentriert sein. Die innerstädtischen Flughäfen Tegel und Tempelhof werden im Gegenzug geschlossen und bieten neuen Raum für Wirtschaft und Arbeit, Wohnen und Freizeit in Berlin.

BBI wird ein moderner High-Tech-Airport, der nicht nur den Anforderungen des zukünftigen Flugverkehrs standhalten kann. Darüber hinaus bietet er Geschäftsreisenden, Touristen und Unternehmen alles, was es zum komfortablen Reisen braucht: beste Verbindungen, internatio-

nale (Direkt-)Flüge, einen eigenen Autobahnanschluss, einen Bahnhof direkt unter dem Terminal sowie zahlreiche Angebote, die den Aufenthalt im Flughafen so angenehm wie möglich gestalten. Rund 20 Minuten wird der Airport-Shuttle für die 20 Kilometer lange Strecke ins Berliner Stadtzentrum benötigen. Attraktiv für die Passagiere, gut für die Region: Hunderttausende werden durch die Umsiedelung des Flugbetriebs dauerhaft vom Fluglärm entlastet.

Wirtschaft profitiert.

Auch Wirtschaft und Gewerkschaften sind sich einig: Der Flughafen Berlin Brandenburg International ist für Wachstum und neue Jobs in der Hauptstadtregion unabdingbar. Schon jetzt wirkt er sich wie ein regelrechtes Konjunkturprogramm aus. Aufträge im Volumen von 380 Millionen Euro sind bereits an die Industrie vergeben. 80% davon gingen gezielt an heimische Unternehmen. Zudem wird der Wissenschafts- und Technologiestandort Berlin enorm von dem neuen Flughafen profitieren. Dazu zählt zum Bei-

spiel Adlershof mit seinen dort angesiedelten 739 Firmen und 12.700 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern – Berlins wichtigster Wirtschafts-, Wissenschafts- und Medienstandort, nur fünf Autominuten vom künftigen Flughafen entfernt.

Neue Arbeitsplätze entstehen.

Pro Jahr entstehen während der Bauzeit in Berlin und Brandenburg bei Handwerkern, Baufirmen, Planern und Zulieferern zusätzlich rund 7.000 Arbeitsplätze. Das größte Verkehrs-Infrastrukturvorhaben im Osten Deutschlands bringt aber nicht nur der Baubranche Beschäftigungszuwachs. Auch nach Eröffnung des Flughafens entstehen weitere Arbeitsplätze. Nach Angaben des Kölner Verkehrswissenschaftlers Herbert Baum schafft BBI bis 2012 rund 40.000 neue Arbeitsplätze in der Region. Jeder Arbeitsplatz, der durch den Flughafen entsteht, bringt mindestens einen weiteren Arbeitsplatz in der Zulieferindustrie, in der Gastronomie, bei Versicherungen oder in Reisebüros. Mit jeder Verzögerung des Baus und Diskussionen über Offenhaltung oder

Schließung der innerstädtischen Flughäfen Berlins nimmt man Stagnation oder zumindest gravierende Wachstumsverluste in Kauf. Eine Weltstadt kann sich so etwas nicht leisten.

Blick in die Zukunft: Wir schreiben das Jahr 2011.

Es ist Herbst und ich sitze im Flugzeug aus Chicago. Wir befinden uns gerade im Anflug auf den neuen Flughafen BBI in Schönefeld. Vor zwei Wochen wurde er eröffnet. Von Berlin direkt nach Chicago, das gibt es jetzt hier. Oder nach Peking und Kapstadt. Zum Beispiel. Die Größe von New York, Frankfurt oder Amsterdam hat der BBI natürlich noch nicht. Auch nicht ganz so viele Direktverbindungen wie seine internationalen Vorbilder. Aber es zeigt sich immer mehr, dass die Leute aus ganz Ostdeutschland, aus Norddeutschland, aus Polen, Tschechien und Russland über Schönefeld fliegen. Irgendwohin. Oder über Schönefeld wieder nach Hause.

Gut sieht er von oben aus. Fast schon ein bisschen kitschig in der Abendsonne. Wir landen auf der rechten Bahn. In der anderen Richtung startet parallel ein A380. Es beeindruckt mich immer noch, wenn ich einen dieser Riesenflieger sehe, die jetzt auch von Berlin starten können – und natürlich auch landen. An den Gates stehen Maschinen aus aller Herren Länder: die Asiaten Singapore und Thai, amerikanische, australi-

sche und unzählige europäische Fluglinien. Natürlich haben auch die Ferien- und die Billigflieger ihren Platz. Und auch der Luftfrachtbereich expandiert. Alles ist jetzt hier konzentriert. Auf den innerstädtischen Flughäfen besteht nun kein Flugverkehr mehr. Das war Voraussetzung – aus rechtlichen und wirtschaftlichen Gründen, aber auch zum Schutz der Anwohner von Tegel und Tempelhof.



2011: Ankunft am Flughafen BBI. Foto/Grafik: ©EVS Digitale Medien GmbH 01.09.2006/Berliner Flughäfen

10 Minuten später stehe ich an der Gepäckausgabe am Fließband. Mich spricht ein Amerikaner an, der neben mir steht. Er fragt, wie er vom Flughafen zum Technologiepark Adlershof kommt. „Weit ist es nicht. Nehmen Sie doch die Öffentlichen“, schlage ich vor. „Der ist hier gut angeschlossen.“ „Ja ja, mag sein. Aber ich fahre lieber mit dem Taxi. Das zahlt ja ohnehin die Firma“, antwortet er. Auch gut, denke ich. Dann machen die Taxifahrer Umsatz.

Mit dem Auto sind es 5 bis 10 Minuten nach Adlershof. Länger nicht. Der Geschäftsmann erzählt mir, der Technologiepark Adlershof

werbe damit, dass er so nah am Flughafen und damit bestens erreichbar ist. Mit Erfolg. Direktverbindungen und Flughafennähe. Bereits in den letzten Jahren haben sich eine ganze Reihe neuer Unternehmen auch aus diesem Grund dort angesiedelt. Sie wussten ja, dass der neue Flughafen BBI kommt. Zweistellig waren die Wachstumsraten in Adlershof in den letzten 7 Jahren immer. Im sechsstöckigen Terminal ist eine Menge los. Weltstadt eben. Rund 6.500 Passagiere kommen hier in Spitzenzeiten an oder fliegen ab. An einigen Stellen arbeiten noch Baufirmen – aus Berlin oder Brandenburg. Darauf wurde bei dem 2-Milliarden-Projekt geachtet, gleich von Anfang an. Aber nicht nur die Baufirmen haben profitiert. 40.000 Arbeitsplätze hat der BBI gebracht. Mindestens. Denn es sind auch Jobs im Tourismus und in der Gastronomie entstanden. Und der neue Flughafen ist wichtig beim Anwerben von neuen Unternehmen. Standortvorteil BBI.

So, jetzt aber schnell zum Bahnhof. Der liegt direkt unter dem Terminal. Sechsgleisig, drei Bahnsteige. Jeder zweite Fluggast kommt angeblich mit der Bahn. Das ist ja auch praktisch und geht schnell. In nicht einmal 20 Minuten ist man mit dem Airport-Shuttle in der City! Nur Vorteile vom Flughafen BBI? Nein, für mich nicht. Ich muss jetzt häufiger nach Chicago – Familienbesuch bei der Schwägerin. Es gibt ja jetzt den Direktflug. Und keine Ausrede mehr.

Rund um den BBI – Daten und Fakten

- **1996:** Beschluss zum Ausbau von Schönefeld zum BBI, unterzeichnet von Bundesverkehrsminister Wissmann (CDU), Berlins Regierendem Bürgermeister Diepgen (CDU) und Brandenburgs Ministerpräsident Manfred Stolpe (SPD)
- **1999:** Die Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH reicht den Planfeststellungsantrag ein
- **2003:** Beginn der bauvorbereitenden Maßnahmen

- **2004:** Planfeststellungsbeschluss zum BBI
- **2006:** Das Bundesverwaltungsgericht genehmigt den Ausbau des Flughafens
- **2007:** Baubeginn der verkehrstechnischen Anbindungen, Anlagen zur Ver- und Entsorgung sowie des Rollbahnsystems
- **2011:** Probetrieb des neuen Terminals und des technischen Gesamtsystems
- **2011:** Flugverkehr der Region Berlin-Brandenburg wird auf dem BBI gebündelt
- **Insgesamt wird der neue Airport 1.470 ha oder 2.000 Fußballfelder groß**
- **BBI wird insgesamt über 65 Flugzeug-**

Abstellpositionen verfügen

- **Bis zu 6.500 Personen werden pro Stunde auf dem BBI starten oder landen**
- **Der Airport-Shuttle wird den BBI – zusätzlich zu den zahlreichen S-Bahn- und Busverbindungen – mit dem Berliner Stadtzentrum verbinden**
- **Rund 40.000 neue Arbeitsplätze werden durch den Bau des neuen Großflughafens geschaffen**
- **Das Midfield-Terminal wird sechs Geschossebenen haben und in der Startversion zunächst rund 22 bis 25 Millionen Passagieren Platz bieten**

Berliner Stimmen:

Klare Worte zum Tempelhofer Feld.

Klaus Wowereit – Regierender Bürgermeister



Berlin braucht den neuen Großflughafen in Schönefeld. Er wird 40.000 neue Arbeitsplätze schaffen. Nach 10 Jahren Genehmigungsverfahren kann dort nun endlich gebaut werden. Die Schließung von Tegel und Tempelhof ist rechtlich zwingende Voraussetzung für die Genehmigung dieser größten Investitionsmaßnahme in Ostdeutschland. Tempelhof ist Geschichte, an die wir uns gern erinnern, Schönefeld ist der nötige Fortschritt für den Flugverkehr in Berlin.

Peter Hanisch – Präsident des Landessportbundes Berlin



Im stark verdichteten Berlin muss auch ein aufgegebener Flughafen weiter Frischluftschneise bleiben. Der LSB kann sich auf dem Tempelhofer Feld gut eine sportliche Wasser- und Parklandschaft vorstellen. Mit einer künstlichen Regattastrecke nach internationalem 1A-Standard, den die Fließstrecke in Grünau nicht mehr erreicht, wären in Berlin auch für Ruderer und Kanuten wieder Weltmeisterschaften möglich. Zwischen den Wasserabschnitten bliebe genügend Raum für diverse Landsportarten. Den Berlinern erwüchse so ein ständig nutzbares einzigartiges innerstädtisches Freizeit- und Erholungsrevier.

Christof Daniel – Angestellter



Als unmittelbarer Anwohner freue ich mich darauf, von Lärm entlastet zu werden. Die riesige Freifläche sollte nicht voll bebaut werden. Ich würde mich freuen, wenn mitten in unserer Stadt ein Ruhepol entsteht. Ein Raum, wo Entspannung vom hektischen Treiben in der Stadt möglich ist. Ein Park mit Miniaturwelten der Kontinente könnte ich mir vorstellen. Und warum sollte nicht auch die Darstellung der Geschichte des Fliegens an diesem geschichtsträchtigen Ort möglich sein.

Dieter Scholz – Vorsitzender des DGB Bezirk Berlin-Brandenburg



Eine Konzentration der Kräfte auf die Verwirklichung des Großflughafens BBI ist dringend erforderlich. Die Sandkastenspiele um die etwaige Weiterbetriebsung des Flughafens Tempelhof müssen beendet werden. Der Großflughafen BBI darf nicht in Frage gestellt werden, denn als einzigartiger Standortfaktor wird er der Region eine ungeheure Schubkraft verleihen und kann zu einer wichtigen Jobmaschine werden. Dieses zentrale politische Ziel sollten alle politischen Verantwortlichen fest im Blick behalten. Wir können nicht noch einmal eine jahrelange Hängepartie erdulden. Denn dann würden andere Flughäfen in Mitteleuropa BBI den Rang ablaufen.

Tilmann Heuser – Landesgeschäftsführer des BUND Berlin



Die innerstädtischen Flughäfen Tempelhof und Tegel zu schließen und damit hunderttausende von Menschen von Lärm und Schadstoffen zu entlasten, war eines der zentralen Argumente für den Ausbau von Schönefeld. Wer Tempelhof weiter betreiben will, verschenkt das Vertrauen der Bürgerinnen und Bürger – und noch dazu die Chance, mitten in der Stadt eine riesige Freifläche für Mensch und Natur weiterzuentwickeln.

Constanze Abraham – Zahnärztin



Wir Anwohner werden von der Schließung besonders profitieren. Endlich können wir das riesige Gelände freinutzen: für Erholung, Sport und Kultur. Ich kann mir gut vorstellen, dass Künstler Räume für wenig Geld angeboten bekommen. Eine schöne Idee für das Gebäude wäre außerdem die Einrichtung eines Luftbrücken-Museums. Es ist ja schließlich eine historische Stätte. Ich bin mir sicher, hier wird ein pulsierender Ort entstehen.

Bürgerinitiative Nachnutzung Tempelhof (NANU THF) – www.flughafennutzung.de

„Wir fordern einen ‚Tag des offenen Feldes‘ für

Ideen & Perspektiven

den Flughafen Tempelhof. Die Bürgerinnen und Bürger sollen sich ein eigenes Bild machen von einer riesigen Entwicklungschance für Berlin.“

Renate Müller – Angestellte



Dass das Flughafengelände demnächst offen ist für alle, finde ich sehr gut und es ist eine Bereicherung. Ich würde mich freuen, wenn durch die künftige Nutzung Arbeitsplätze entstehen und auch Naherholung möglich ist. Ein künstlicher See, auf dem Tretboot gefahren werden kann, Beachvolleyballplätze, verschiedene Strandbars und viele kleine Shops unter freiem Himmel, die zum Flanieren einladen – das wäre mein Vorschlag zur Nachnutzung des Tempelhofer Felds.

Carola Follert – Studentin



Wir sollten diese einmalige Chance nutzen und z. B. ein Kulturzentrum für kleine und große Veranstaltungen bauen. Dadurch, dass ja aus klimatischen Gründen ein Großteil der Fläche frei bleiben muss, kann ich mir eine Konzertbühne für klassische Konzerte oder Jazzveranstaltungen vorstellen. Die Besucher können dann auf der angrenzenden Freifläche zuhören, spielen oder ein Picknick machen.

Auch ein Kinderbauernhof, auf dem unsere Stadtkinder Landwirtschaft erleben können, und einen Naturlehrpfad kann ich mir gut vorstellen.

Reinhold Dellmann – Minister für Infrastruktur und Raumordnung in Brandenburg



Brandenburg steht zur gemeinsamen Landesplanung mit Berlin. Wir werden nichts zulassen, was den BBI gefährden könnte. Alle Abmachungen mit Berlin werden eingehalten. Dazu gehören auch die Schließung Tempelhofs und klare Beschränkungen für Brandenburger Flughäfen. Unser gemeinsames modernes Flughafenkonzept bedeutete von Anfang an: Mit dem Ausbau des BBI werden die innerstädtischen Flughäfen Tegel und Tempelhof geschlossen. Daran darf nicht gerüttelt werden.

Heinz Buschkowsky – Bezirksbürgermeister Neukölln



Die Schließung des Flughafens Tempelhof eröffnet für den Neuköllner Norden enorme Entwicklungschancen. Wir können neue Bewegungs- und Freizeiträume schaffen und vielleicht sogar an die Tradition des alten Sportparks Neukölln anknüpfen.

Und die 70.000 Anwohnerinnen und Anwohner werden eine völlig neue Lebensqualität verspüren. Wenn nicht mehr Tonnen von Kerosin auf sie herunterrieseln, müssen sie nicht mehr täglich ihre Fensterbretter wischen und sie können dann sogar ihre Wäsche nach draußen hängen.

Manfred Herrmann – Bürgerinitiative Flughafen Tempelhof BIFT



Ein Flugplatz gehört nicht in die Innenstadt, gleich ob als internationaler Verkehrsflughafen wie bisher oder als Landeplatz für Geschäftsflieger! Allein in der „Sicherheitszone 2“ leben um Tempelhof rund 460.000 Anwohner, dagegen um den künftigen BBI in Schönefeld nur 30.000.

Und die Initiatoren des Volksbegehrens für eine Offenhaltung kommen einfach zu spät: Die juristischen Weichen für die Schließung sind schon 2003 und 2004 gestellt worden.

Ekkehard Band – Bezirksbürgermeister Tempelhof-Schöneberg



Das Nachnutzungskonzept für den Flughafen Tempelhof ist eine gesamtstädtische Herausforderung; sie eröffnet Chancen für den Bezirk, aber auch für ganz Berlin. Ich könnte mir hier eine maßvolle Randbebauung für Gewerbebetriebe vorstellen.

Das denkmalgeschützte Flughafengebäude bietet vielfältige Nutzungsmöglichkeiten für Kultur, Sport und Freizeit. Auch für Bundesbehörden könnte dieser Standort bei objektiver Betrachtung sehr attraktiv sein.

Die besten Gründe zum Schluss

Warum der Flughafen Tempelhof eine neue Zukunft braucht.

Eine weitere Nutzung von Tempelhof als Verkehrsflughafen, Privatflughafen oder Sonderflughafen, wie z. B. von der CDU gefordert, widerspricht allen Gerichtsurteilen, Beschlüssen und Absprachen. Darüber hinaus wird damit riskiert, dass die Erlaubnis zum Bau des Flughafens BBI rechtlich gekippt wird. Die Folgen wären fatal: Rund 40.000 Arbeitsplätze und Milliardeninvestitionen wären durch einen weiteren Betrieb Tempelhofs gefährdet.

Zum Hintergrund:

Im Jahr 1996 vereinbarten Bundesverkehrsminister Wissmann (CDU), Berlins Regierender Bürgermeister Diepgen (CDU) und Brandenburgs Ministerpräsident Stolpe (SPD) im Konsensbeschluss den Ausbau von Schönefeld zum BBI. Wesentlicher Bestandteil dieses Beschlusses: Die beiden innerstädtischen Flughäfen müssen geschlossen werden.

2004 erlässt die brandenburgische Luftverkehrsbehörde den Planfeststellungsbeschluss zum Flughafen BBI. Damit ist der Bau nach gründlicher Prüfung genehmigt. Wichtig dabei: Wenn der Flugverkehr in Tegel und Tempelhof eingestellt wird, sind mehrere hunderttausend Anwohner in Berlin nicht mehr Lärm, Abgasen und Absturzge-

fahren ausgesetzt. Im März 2006 gab das Bundesverwaltungsgericht schließlich endgültig grünes Licht für den Bau des BBI. Nachgebessert wird beim Lärmschutz. Grundlage: Der Flugverkehr wird in Schönefeld konzentriert.

Offen für alle – statt Privilegien für wenige.

Mehr als 460.000 Menschen leben in der Sicherheitszone 2 von Tempelhof, in Tegel sind es etwa 400.000. Ein Ende des Flugbetriebs bedeutet mehr Sicherheit, weniger Lärm und mehr Lebensqualität für die Anwohnerinnen und Anwohner.

Das riesige Areal in Tempelhof kann jetzt wieder für alle Berlinerinnen und Berliner geöffnet werden. Es bietet Platz für Parks, für Spiel- und Sportanlagen, für Gewerbe, für Wohnen und kulturelle Angebote. Das ist besser, als 380 Hektar mitten in der Stadt als Privatflughafen für wenige begüterte Menschen und fünf bis sechs Flüge pro Tag in Beschlag zu nehmen.

Tempelhof kostet Steuergelder.

Der Tempelhofer Flughafen ist unwirtschaftlich, er kostet Jahr für Jahr Steuergelder. In den vergangenen zehn Jahren machte die Flug-

hafengesellschaft in Tempelhof 115 Millionen Euro Verlust. Auch alle ins Gespräch gebrachten möglichen Investoren, die den Flugbetrieb aufrechterhalten wollen, spekulieren auf öffentliche Gelder. Die versprochenen Arbeitsplätze sind mehr als fraglich. Ein Weiterbetrieb der innerstädtischen Flughäfen würde zudem den wirtschaftlichen Erfolg des Großflughafens BBI gefährden.

Volksbegehren gefährdet BBI.

Jetzt gibt es ein Volksbegehren für den Weiterbetrieb Tempelhofs als Verkehrsflughafen. So wichtig Volksbegehren sind – aber den Berlinerinnen und Berlinern wird in diesem Falle etwas vorgemacht. Das Volksbegehren hat den Erhalt von Tempelhof als Verkehrsflughafen zum Ziel.

Aber alle Rechtsgutachten befürchten für diesen Fall eine Gefährdung des Flughafens BBI. Außerdem soll das planungsrechtliche Verfahren neu aufgerollt werden. Dies ist aus gutem Grund gesetzlich nicht zulässig. Beim Planfeststellungsverfahren für den Flughafen BBI wurden z. B. über 100.000 Bürgereinwendungen detailliert behandelt und entschieden. Dies kann nicht im Rahmen einer Volksabstimmung erfolgen.

V.i.S.d.P.: SPD-Fraktion des Abgeordnetenhauses von Berlin, Christian Gaebler, Niederkirchnerstr. 5, 10111 Berlin, E-Mail: spd-fraktion@spd.parlament-berlin.de, Tel.: 030/23 25 22 22, Fax: 030/23 25 22 29

Ihre Meinung ist uns wichtig!

Die neue Zukunft des Flughafens Tempelhof bietet eine großartige Chance für alle Berlinerinnen und Berliner. Schließlich ist es ein einmaliges Projekt mit ungeahnten Möglichkeiten. Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung organisiert öffentliche Veranstaltungen, eine Postkartenaktion und hat ein Internet-Portal eingerichtet. Hier kann jeder noch bis zum 17. Juli 2007 seine Idee zum Thema „Tempelhofer Freiheit“ beitragen. Beteiligen Sie sich unter: www.berlin.de/flughafen-tempelhof

