



Tempelhof

ICAT

**Info
2005**

www.city-airport.de

Editorial: Andreas Peter	3
Die politisch – juristische Gemengelage der Berliner Flughafenpolitik seit Okt. 2004.....	4
Verkehrsentwicklung in THF: Lage und Aussichten.....	10
Verkehrsverteilungskonzept Luftverkehr Berlin Tegel / Berlin Tempelhof.....	12
Nachrichten	16
ICAT im Netz: Das Forum	19
Buchbesprechungen: Biographie Ernst Sagebiel / Der Flughafen Tempelhof (Elke Dittrich)	20
Tempelhof mit dem Flugsimulator.....	22
Mitglied werden!!	23

Impressum

Herausgeber:
ICAT Interessengemeinschaft
City-Airport Tempelhof e.V., Berlin

Flughafen Tempelhof
A1 Turm 6
12101 Berlin
Tel. ++49(0)30-6951-3317
Fax ++49(0)30-6951-3794
info@flughafen-berlin-tempelhof.de
www.flughafen-tempelhof.de
Vorsitzender: Andreas Peter

V.i.S.d.P.: Thilo Prokosch, ICAT e.V.
Die Verantwortung für die einzelnen Beiträge
liegt bei den Autoren

Bearbeitung:
Alexander Beljatzky, Bernhard Liscutin, Volker
Maue, Andreas Peter, Malte Priesmeyer, Thilo
Prokosch.

Zusammenstellung:
AG Öffentlichkeitsarbeit / Prokosch
Konzept / Layout:
Thilo Prokosch

Titelfoto: mit freundlicher Genehmigung von
(c) Marc Michel
siehe auch www.airliners.net

Druck:
Westkreuz Druckerei Ahrens, Berlin

Die ICAT-Mitgliedernachrichten erscheinen
unregelmäßig ca. 1 x jährlich. Mit diesen
Nachrichten werden die Ziele der ICAT e.V.
vertreten, wie sie im § 2 der Vereinssatzung
angegeben sind:

„Zweck des Vereins ist die Organisa-tion,
Koordination und Leitung von
Öffentlichkeitsarbeit mit dem Ziel der
**Erhaltung des Flughafens Tempel-hof in
seinem derzeitigen Funk-
tionszusammenhang - interna-tionaler
City-Airport** - als weltweit einzigartiges
technisches und archi-tektolisches wie
städtebauliches Gesamtkonzept.“ (...)

Mitglieder der ICAT: ca. 1155 (09/05)



Andreas Peter, ICAT e.V., Vorsitzender
Foto: Edith Held

Liebe Leser, sehr verehrte Freunde des Flughafens Tempelhof

Im Frühjahr letzten Jahres schrieb ich an dieser Stelle, daß der damals im Raum stehende Schließungstermin 30. Oktober 2004 für „unseren“ Flughafen Tempelhof nicht einfach so stillschweigend verstreichen würde wie schon etliche andere „Schließungstermine“ in den Jahren zuvor und daß es diesmal größerer Anstrengungen bedürfe, um einen Widerruf der Genehmigung und den Sofortvollzug des „Antrages auf Befreiung von der Betriebspflicht“ abzuwehren. Zu diesem Zeitpunkt hatte ich aber noch nicht die leiseste Ahnung, wie viel Anstrengung es kosten und wie knapp es ausgehen würde, um allein nur das Eilverfahren gegen den „Sofortvollzug“ zum 30.10.2004 zu gewinnen und den Flughafen Tempelhof über diesen Tag hinaus offen zu halten.

Ganz zu schweigen von den Mühen und Anstrengungen, die jetzt im Herbst 2005 anstehenden Hauptverfahren in Sachen „Antrag auf Befreiung von der Betriebspflicht“ und „Antrag auf Schließung des Flughafens Tempelhof“ erfolgreich durchzusetzen.

Es war und ist zwar allein Aufgabe der beteiligten Fluggesellschaften, all dies juristisch durchzusetzen. Aber es gab und gibt viele andere Menschen und Organisationen, die dies die ganze Zeit hindurch tatkräftig und moralisch unterstützt haben und hoffentlich auch weiter unterstützen werden.

An erster Stelle darf und möchte ich an dieser Stelle den Mitgliedern der ICAT für ihre Treue und ihr Engagement danken, mein Dank geht aber genau so sehr an die CDU, die FDP, Teile der SPD (!), die Luftfahrtverbände AOPA und GBAA, einige sehr engagierte Vertreter der Berliner Presse sowie viele andere Organisationen und Vereinigungen, wie z.B. die Baukammer Berlin. Sie alle haben uns nicht nur immer wieder darin bestärkt, daß wir auf dem richtigen Wege sind und uns darin nicht beirren lassen dürfen, sondern zum Teil auch durch eigene Aktionen, Spenden und Spendenaufrufe aktiv mitgeholfen.

Trotz all dieser Unterstützung und der enorm positiven Resonanz in der Bevölkerung ist der Berliner Senat nicht bereit einzusehen, daß er mit der Schließung Tempelhofs einen Irrweg beschreitet, der für die Wirtschaft und das Ansehen der Stadt negative Folgen nach sich gezogen hat und auf Jahrzehnte ziehen wird. Von den unnötigen, sinnlosen, mit großem Aufwand verfolgten Gerichtsverfahren einmal ganz abgesehen.

Mein damaliger Wunsch, der Senat möge die Situation zu nochmaligem Nachdenken nutzen, ist leider nicht in Erfüllung gegangen. Es sieht so aus, daß die Damen und Herren in und um den Berliner Senat definitiv nur durch entsprechende Urteile des Oberverwaltungsgerichtes davon abzubringen sind, unserer Stadt nachhaltigen Schaden zuzufügen, indem sie einen wichtigen Teil der Infrastruktur Berlins und einen der schönsten City-Flughäfen der Welt zerstören.

Der Kampf um den Flughafen Tempelhof geht somit weiter und in einen „heißen“ Herbst 2005. Ich kann nur jeden dazu auffordern, sich weiterhin für unsere gemeinsame Sache einzusetzen und mit dafür zu kämpfen, daß wir noch lange an unserem so geschätzten und beliebten Flughafen Tempelhof fliegen können.

In diesem Sinne grüßt Sie

Ihr Andreas Peter

Die politisch – juristische Gemengelage der Berliner Flughafenpolitik seit Oktober 2004

Der Flughafen Tempelhof ist auch weiterhin in einer schwierigen Lage – und mit ihm seine Nutzer, seien es Fluggesellschaften oder Passagiere. Die einen wissen nicht, wie lange sie noch dort fliegen dürfen, die anderen fürchten, dass sie vielleicht in Kürze von Schönefeld aus fliegen müssen. Im Folgenden wird der Stand der Diskussionen und des Rechtsverfahrens dargestellt.

Rückblick

Zum Verständnis der gegenwärtigen Situation wollen wir uns noch einmal die Entwicklung seit 1990 ins Gedächtnis rufen.

Als im Frühjahr 1990 feststand, die beiden Teile Deutschlands nach allgemeinen und freien Wahlen im Herbst des Jahres 1990 zu der „neuen“ Bundesrepublik Deutschland zu vereinigen, war dies auch das Ende der eingeschränkten Souveränität unter der Regie der „alliierten“ Schutzmächte. Das bedeutete auch, dass die Hauptstadt Berlin zu Lande, zu Wasser und in der Luft uneingeschränkt für nationale und internationale Verkehrsunternehmen zugänglich wurde.

Die Fluggesellschaften wurden aufgefordert, ihr Interesse an einer Verkehrsbedienung Berlins zu bekunden und über den Flugplankoordinator der Bundes-

republik ihre Flüge ab Oktober 1990 anzumelden. Daraus entstand spontan eine enorme Nachfrage nach Flugverbindungen, die sich fast ausschließlich auf den Flughafen Tegel konzentrierte. Der Flughafen Tempelhof war seit 1975 nicht mehr von zivilen Linienverkehr bedient worden, Schönefeld erschien den meisten Fluggesellschaften zunächst wohl nicht geeignet.

Mit dieser enormen Nachfrage war allerdings der Flughafen Tegel völlig überfordert, und der Bundesminister für Verkehr empfahl im Zusammenwirken mit dem Senat Berlin, den Flughafen Tempelhof zu „reanimieren“. Die Genehmigung des Flugfeldes Tempelhof als rechtsgültig anerkannter, öffentlicher, ziviler Verkehrsflughafen war bis dahin nie widerrufen worden.

Der Bundesverkehrsminister verband seine Empfehlung gleich mit dem Vorschlag: den Flughafen Tempelhof für den sogenannten Regionalverkehr zu nutzen. Damit wollte man erreichen, dass die zweifelsohne vorhandenen Verkehrskapazitäten in Tempelhof zur Entlastung und Entzerrung des Verkehrs in Tegel genutzt würden.

Die damalige Berliner Senatskoalition aus SPD und AL (Alternative Liste, später die Grünen) bestand auf einer zeitlichen Begrenzung der Nutzung Tempelhofs, die dem Abgeordnetenhaus vorgeschlagen und nahezu einstimmig auch mit den Stimmen der CDU und FDP angenommen wurde.

Es gab damals einen Konsens zwischen allen Parteien in allen Bezirken, der mit der „Rücksicht“ auf die Anwohner in den dicht besiedelten Bezirken Neukölln, Kreuzberg und Tempelhof begründet wurde. In Wahrheit wird es wohl so gewesen sein, dass die völlig unverbaute Fläche des riesigen Areals von 380ha Begehrlichkeiten weckte, sie als Bauland auszuweisen, um dann in sattem bekannten Berliner Stil zu verhökern und damit die Landeskasse aufzufüllen.

Zunächst hielt sich die Berliner Flughafengesellschaft (BFG) aus dieser Diskussion heraus. Dann aber verkündete zu Beginn des Jahres 1994 ein Geschäftsführer der BFG, die mittlerweile unter dem Dach der Berlin-Brandenburg Flughafenholding (BBF) auch mit der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH (FBS) zusammenwirkte, ohne jede Vorwarnung : **Der Flughafen Tempelhof wird am 31. Mai 1997 geschlossen!**

Das führte zu erheblichen Auseinandersetzungen zwischen der Geschäftsführung der BFG und den in Tempelhof operierenden Fluggesellschaften, die in erstaunlicher Einmütigkeit zusammenhielten und sich mit Erfolg wehrten. Leider scherte die Deutsche Lufthansa schon sehr früh aus dieser Solidargemeinschaft aus und gab die Verlegung aller Linienflüge ihrer Tochter City Line von Tempelhof nach Tegel zum Jahresbeginn 1995 bekannt. Damit verlor Tempelhof nahezu 40% seines

(c) Daniel Wesrner;
Intersky / Dash 8



Verkehrsaufkommens. Bis heute hat sich der Flughafen von diesem Zusammenwirken der DLH mit der BFG nicht erholen können.

Diese Entwicklung führte allerdings auch zu der Gründung einer Bürgerinitiative zum Erhalt des Flughafens Tempelhof im August 1995, der ICAT, was ein ungewöhnlicher Vorgang war (und bis heute ist). Seitdem hat es die ICAT immerhin geschafft, die Grundhaltung der politischen Parteien CDU und FDP so zu beeinflussen, dass sich Politiker dieser Parteien nunmehr offen und vehement für den Erhalt des Flughafens Tempelhof einsetzten. Die Berliner Presse hat ihre Befürwortung einer Schliessung nach und nach zumindest in eine kritischere Betrachtung umgewandelt.

1996 vereinbarten die Gesellschafter der Flughafenholding, der Bund und die Länder Berlin und Brandenburg, am Standort Schönefeld einen großen Flughafen zu bauen und in Folge die innerstädtischen Flughäfen Tegel und Tempelhof zu schließen. Tegel sollte mit Inbetriebnahme von BBI geschlossen werden, Tempelhof sobald der Planfeststellungsbeschluss für den neuen Flughafen rechtskräftig und bestandsfest ist. Dabei wurde erwartet, dass dieser Beschluss außer für die drei Gesellschafter auch allgemeine Rechtswirkung habe.

Im Laufe der Jahre mussten sich die agierenden Politiker wohl eines Besseren belehren lassen: Der „Konsensbeschluss“ ist, so wurde von Luftfahrtrechtlern inzwischen festgestellt, lediglich eine private Vereinbarung der Gesellschafter eines Unternehmens, bei der zufällig die Gesellschafter auch Vertreter von öffentlich-rechtlichen Gebiets-Körperschaften sind.

Seitdem versucht der Berliner Senat, zunächst in der großen Koalition aus CDU und SPD und später im rot/roten Senat aus SPD und PDS mit Unterstützung der Geschäftsführung der Flughafengesellschaft sein Ziel dennoch zu erreichen: die Entwidmung des Flughafens und die Umwandlung der Fläche, einem Filetstück ohnegleichen, in Bauland durchzusetzen.

Man kann heute feststellen, dass dieses Vorhaben bislang nicht gelungen ist

Die Fluggesellschaften hielten unbeirrt ihre Fluglinien nach und von Tempelhof aufrecht. Ein Flughafen ist eine öffentliche Verkehrsinfrastruktur-Einrichtung, die nur unter ganz engen gesetzlichen und rechtlichen Vorgaben entwidmet werden könnte. Im Rahmen der Daseinsvorsorge müssen die Verkehrskapazitäten erhalten bleiben, es sei denn, an anderer Stelle würde „adäquat, zuverlässig und dauerhaft“ Ersatzkapazität angeboten, z.B. mit Inbetriebnahme eines größeren Verkehrsflughafens.

Für die agierenden Berliner Politiker bestand in dieser Erkenntnis nur ein lästiges Hindernis, das man leicht

beseitigen zu können glaubte. Für die Nutzer des Flughafens blieb nur eine Lösung dieser völlig unzuverlässigen Situation:

Ein Verfahren vor dem Oberverwaltungsgericht Berlin, um mit dessen schließlichen Spruch diese unerträgliche „Hängepartie“ zu beenden. Nur, solange kein behördlicher Beschluss nach einem ordnungsgemäßen Verwaltungsverfahren ergangen war, gab es keine Rechtsfertigung für eine Klage.

Die Vertreter der Fluggesellschaften waren daher in gewisser Weise erleichtert, als auf Veranlassung des Berliner Senats die BFG im Frühjahr 2003 einen Antrag an die zuständige Luftfahrtbehörde stellte, die Genehmigung des Flughafens zu widerrufen, sobald ein Spruch des Bundesverwaltungsgerichtes die Bestandskraft für den Flughafen BBI am Standort Schönefeld schaffte.

Aber nicht genug. Die Geschäftsführung der BFG stellte gleichzeitig den Antrag, von der Betriebspflicht für den Flughafen Tempelhof zum 30.10.2004 befreit zu werden. Dies wäre dann einer „kalten“ Schliessung gleichgekommen.

Um zu verhindern, dass die betroffenen Fluggesellschaften durch lange Klageverfahren vor dem OVG den Stilllegungstermin hinauszögerten, ordnete die Luftfahrtbehörde den Sofortvollzug ihres am 02. Juni 2004 ergangenen Beschlusses zum 30.10.2004 an.

Damit wäre theoretisch der Rechtsschutz der betroffenen Nutzer des Flughafens aufgehoben worden. Selbst wenn sie sofort in der „Hauptsache“ (Befreiung von der Betriebspflicht und Widerruf der Genehmigung) obsiegt hätten, konnte es durchaus geschehen, dass der Flughafen am 30.10.2004 stillgelegt worden wäre – und zwar faktisch endgültig. Es hätte nach vollzogenem Umzug zu einem der anderen Flughäfen in Berlin

(c) Daniel Werner:
ATR 42-200



keinen Sinn mehr gemacht, nach erfolgreichem Urteil des OVG wieder nach Tempelhof umzuziehen.

Offenbar spekulierte man im Senat mit dem Erfolg der eigenen Zermürbungstaktik. Aber den Gefallen taten die Fluggesellschaften dem Senat und der Flughafen-gesellschaft nicht.

Sie machten von ihrem Grundrecht Gebrauch, in einem Eilverfahren ihren Rechtsschutzanspruch auf aufschiebende Wirkung ihrer Klagen durchzusetzen.

Unmittelbar nachdem der Beschluss der Luftfahrt-behörde im Juni 2004 ergangen war, haben die Flug-gesellschaften vor dem OVG Berlin gegen die Anordnung des sofortigen Vollzugs des behördlichen Beschlusses Klage eingereicht. Zur Aufbringung der Kosten des Verfahrens schufen die Vertreter aller Tempelhof-Flug-gesellschaften zunächst eine Aktions- und später eine

nefeld bestandskräftig ist. (Damit wurde der „privat“ vereinbarte Konsensbeschluss der Gesellschafter zu einem rechtsverbindlichen, behördlichen Bescheid umgesetzt.)

Befreiung der BFG von der Betriebspflicht für den Flughafen Tempelhof

Bis zu dem Außerkrafttreten der Betriebsgenehmigung wird die Berliner Flughafen-Gesellschaft mit Wirkung vom 31.10.2004 von der Betriebspflicht für den Flughafen Tempelhof befreit. Die sofortige Vollziehung (zum 31.10.2004) wird angeordnet.

Begründung:

1. die wirtschaftliche Unzumutbarkeit des weiteren Betriebs; der seit Jahren ständig rückläufige Luftverkehr in Tempelhof sei verantwortlich für die jährlichen Verluste von mehr als EUR 15Mio; es sei nicht anzunehmen, dass sich an dieser Situation etwas ändern würde.
2. der Entfall des Bedarfs; die an den Flughäfen Tegel und Schönefeld vorhandenen Kapazitäten reichten aus, um das geringe Aufkommen aus Tempelhof dauerhaft aufnehmen zu können.

Zwischen Einreichung einer Klage und dem Beschluss eines Verwaltungsgerichtes vergeht in der Regel viel Zeit, auch wenn der Laie unter einem Eilverfahren etwas anderes verstehen mag. Mit einer Entscheidung des OVG Berlin in dieser Sache war somit nicht vor Oktober 2004 zu rechnen.

In dieser Zeit wanderten umfangreiche Schriftsätze zwischen den Anwälten der Kläger (Antragsteller) und Beklagten (Antragsgegner) hin und her. Anders als bei einem Zivilgericht entscheiden Verwaltungsgerichte nach Aktenlage und nicht nach Sachlage. So müssen die jeweiligen Rechtsvertreter sofort – und meist umfangreich – auf die Argumente der Gegenseite reagieren.. Nicht reagieren bedeutet Zustimmung, womit ein Ver-fahren dann schnell zu Ungunsten der Kläger ausgehen könnte, obwohl sie die besseren Argumente haben.

Mittlerweile musste man wohl bei der Geschäftsführung der BFG die Gewissheit gewonnen haben, dass bereits im Eilverfahren gegen die Anordnung des sofortigen Vollzuges am 30.10.2004 die klagenden Fluggesell-schaften obsiegen würden.

Dagegen gab es nur ein Mittel: Die klagenden Flug-gesellschaften und Luftfahrtunternehmen mussten zur



(c)2005 Mike Schulz;
Saab 340 der dauair
(Dortmund > THF)

Solidargemeinschaft. Für das Eilverfahren genügte es, wenn nur einige Gesellschaften klagten, aber alle gemeinsam nach ihrem Verkehrsaufkommen an den Kosten des Verfahrens sich beteiligten.

Vor der Darstellung des letztlich erfolgten Spruchs des 1. Senats des OVG Berlin soll hier kurz auf die Begründung des Beschlusses durch die Luftfahrtbehörde eingegangen werden:

Widerruf der Genehmigung für den Flughafen Tempelhof

Die Betriebsgenehmigung für den Verkehrsflughafen Tempelhof wird widerrufen. Der Widerruf wird in dem Zeitpunkt wirksam, in dem ein Planfeststellungs-beschluss für die Süderweiterung des Flughafens Schö-

Rücknahme ihrer Klagen im Eilverfahren bewegt werden, denn: Wo kein Kläger, da kein Richter.

Obwohl der gesamte Beschluss der Behörde wie auch die Begründung durch die BFG mit erheblichen Fehlern und Risiken behaftet war, wäre dennoch das Manöver gelungen, wenn man die Kläger zur Rücknahme ihrer Klagen vor einem Urteilsspruch hätte bewegen können.

Nun setzte eine massive Beeinflussung der Vertreter der Fluggesellschaften und Luftfahrtunternehmen ein. Gegen alle Erwartungen, konnte die BFG Zeitnischen (Slots) für Starts und Landungen in Tegel anbieten. Gewiss hat es auch Zusagen finanzieller und materieller Vergünstigungen an die Fluggesellschaften gegeben, wenn sie bereit wären, noch im Laufe des Sommers 2004 oder spätestens mit Beginn des Winterflugplans 2004/5 ihre Liniendienste nach Tegel zu verlegen.

Nach und nach bröckelte die Front der Fluggesellschaften zusammen. Bereits im Sommer verließen Luxair, Swiss, OLT und Denimair den Flughafen Tempelhof. Nun galt es, die wichtigsten Kontrahenten zu der Zusage eines Umzugs nach Tegel zu bewegen, nämlich SN Brussels Airlines und Cirrus, die Träger der Klagen im Eilverfahren waren. Das gelang auch. Beide Gesellschaften sagten zu, ihre Dienste nach Tegel zu verlegen und nach schriftlicher Absicherung dieser Umsetzung ihre Klagen zurückzuziehen.

Es gab allerdings für die BFG noch ein Problem: Sie war eigentlich nicht in der Lage, den in Tempelhof angesiedelten gewerblichen Luftfahrtunternehmen der Allgemeinen Luftfahrt entsprechenden Ersatz in Tegel anzubieten; eine Umsiedlung nach Schönefeld lehnten die Unternehmen strikt ab.

Waren die Nutzer des Flughafens Tempelhof zunächst als Solidargruppe geschlossen aufgetreten, hatten sich schon früh daraus zwei Gruppen aus Gründen, die hier nicht zu untersuchen sind, gebildet.

1. die Gruppe der Linienverkehrsgesellschaften, der sich auch die Bizair, obwohl gewerbliches Luftfahrtunternehmen, anschloss,
2. die gewerblichen Luftfahrtunternehmen der Allgemeinen Luftfahrt. (die Gruppe der „Acht“).

Nachdem bedauerlicherweise, wenn in gewisser Weise auch verständlich, SN Brussels und Cirrus ihre Klagen zurückgezogen hatten, Bizair aber ihre Klage innerhalb der Gruppe 1 aufrechterhielt, sprang für die Liniengesellschaften das Luftfahrtunternehmen Intersky ein und reichte seine Klage nach.

Nun verstärkte die BFG im August-September 2004 ihren Druck auf die Unternehmen der Allgemeinen

Luftfahrt und war wohl zu erstaunlichen Zugeständnissen bereit. Schließlich ging es ihr um Alles oder Nichts. Würde es gelingen, den Unternehmen der Allgemeinen Luftfahrt annehmbare Lösungen am Flughafen Tegel anzubieten, wäre damit die Front der Kläger vollends zusammengebrochen. Ein Urteilsspruch der OVG hätte sich erübrigt. Obwohl das Verfahren sehr zweifelhaft war und eher nach einem Erfolg der Fluggesellschaften aussah, hätte man das Ziel erreicht:

Der Flughafen Tempelhof wäre ab dem 30.10.2004 stillgelegt, der Berliner Senat unter dem Regierenden Bürgermeister Klaus Wowereit, gleichzeitig Aufsichtsratsvorsitzender der Berliner Flughäfen, und die Geschäftsführung der BFG hätten auf ganzer Linie gesiegt.

Die Bemühungen der BFG-Geschäftsführung um die Unternehmen der Allgemeinen Luftfahrt waren zunächst wohl nicht vergebens. Unter dem 21. Sept. 2004



übermitteln die Anwälte der BFG (White & Case) dem Vorsitzenden Richter des 1. Senates des OVG den Vorschlag einer außergerichtlichen Vereinbarung:

(c)2002 Bart Noeth:
Avanti Air / Beech
1900D

„Mit weiteren Klägerinnen und Antragstellerinnen, darunter den acht Antragstellerinnen des Parallelverfahrens (Gruppe 2) sowie der Antragstellerin zu 3. dieses Verfahrens (Bizair), sind die Verhandlungen weit fortgeschritten, aber noch nicht durchweg abgeschlossen“ (es fehlte lediglich die Zustimmung der Bizair, die mit der Gruppe 1 der Fluggesellschaften geklagt hatte)

(Hier folgt dann die Erläuterung der zwischen der BFG-Geschäftsführung und der „Gruppe der Acht“ getroffenen Vereinbarung zur vollständigen Umsiedlung der Luftfahrtunternehmen der Allgemeinen Luftfahrt nach Tegel, sobald dort die baulichen und infrastrukturellen Maßnahmen abgeschlossen seien)

„.....Die entsprechende Umzugsvereinbarung soll in den nächsten Tagen außergerichtlich oder als verfahrensbeendender Prozessvergleich unter Mitwirkung des erkennenden Senats abgeschlossen werden.“

Das Verfahren wäre also beendet worden, bevor das OVG ein Urteil hätte fällen können. Damit wäre der Flughafen Tempelhof seit dem 30.10.2004, wie vom rot/roten Senat und der Geschäftsführung der BFG angestrebt, stillgelegt, ein für allemal tot, wenn nicht Andreas Peter für die Bizair und Renate Moser für die Intersky aus der Gruppe 1 über ihren Anwalt sofort die unterschriftsreife Vereinbarung der Gruppe der „Acht“ kategorisch abgelehnt und vehement auf einem Urteilsspruch noch in der laufenden Woche bestanden hätten.

Am 23. September 2004, also zwei der Tage nach der Intervention der Anwälte der BFG (Beigeladene) und der Unterbreitung dieses für Tempelhof „tödlichen“ Vorschlags, fällt der 1. Senat des OVG sein

Urteil zum Eilverfahren gegen die behördliche Anordnung des Sofortvollzuges:

„Die aufschiebende Wirkung der Klage der Antragstellerin gegen Ziffer 2 (Befreiung von der Betriebspflicht) des verfügenden Teils des Bescheides der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung vom 02. Juni 2004 wird wiederhergestellt.“

Damit war die Stilllegung des Verkehrsflughafens Tempelhof zum 30.10.2004 abgewehrt und der Weg frei für die weitere Verhandlung der Klagen in der Hauptsache (Widerruf der Genehmigung und Befreiung von der Betriebspflicht)

Viel interessanter als der knappe Urteilsspruch war die umfangreiche Begründung, bestätigt sie doch nahezu vollständig die Auffassung der klagenden Unternehmen und auch der ICAT, die in der Sache in diesem Verfahren nicht klageberechtigt war und sein wird. Aus der umfangreichen Begründung sollen hier einige Kernsätze zitiert sein, die die gegenwärtige Rechtslage und das zu erwartende Urteil in der „Hauptsache“ eindringlich beschreiben:

„Die Interessen der Antragstellerin an der aufschiebenden Wirkung ihrer Klage überwiegen die öffentlichen (Berliner Senat) und privaten (BFG) Interessen an der sofortigen Vollziehung der am 31.10.2004 wirksam werdenden Befreiung der Beigeladenen (BFG) von der Betriebspflicht für den Flughafen Tempelhof.“



*„Deren summarische Vorausbeurteilung (vor dem Verfahren in der Hauptsache) ergibt hier **die offensichtliche Rechtswidrigkeit der angefochtenen Maßnahme** (Bescheid der Luftfahrtbehörde, die BFG von der Betriebspflicht zu befreien). An der sofortigen Vollziehung eines offensichtlich rechtswidrigen Verwaltungsaktes kann ein das Aussetzungsinteresse der Antragstellerin überwiegendes öffentliches Interesse oder privates Interesse nicht bestehen.“*

„Die bis zum Außerkrafttreten der Betriebsgenehmigung wirkende Befreiung der Beigeladenen von der Betriebspflicht für den Flughafen Tempelhof findet keine gesetzliche Grundlage.“

„Die Gemeinnützigkeit von Verkehrsflughäfen schließt es aus, den Flughafenunternehmer auf der Grundlage des § 45 Abs 1 Satz 3 der LuftVZO dauerhaft vollständig von der Betriebspflicht zu befreien.“

Wir hatten auf ein positives Urteil für die klagenden Fluggesellschaften und Luftfahrtunternehmen gehofft, allerdings nicht mit einer so klaren, unmissverständlichen Begründung, die das gesamte Verwal-



tungsverfahren der Luftfahrtbehörde, die ja wohlweislich auf Anweisung des rot/roten Senats gehandelt hatte, als das, was es in Wirklichkeit ist, darstellt: rechtswidrig.

Aber mit dieser Rechtswidrigkeit wäre man dennoch durchgekommen, wenn es vor dem Urteilsspruch zu der vorgeschlagenen „außergerichtlichen, verfahrensbeendenden Vereinbarung“ gekommen wäre, wohlgemerkt: *zwei Tage vor dem Urteilsspruch.*

Unmittelbar nach dem Urteilsspruch am 23. September haben sich die Fluggesellschaften SN Brussels und Cirrus entschieden, entgegen ihrer ursprünglichen Planung ihre Flugdienste nicht nach Tegel zu verlegen und ihre Vereinbarungen mit der BFG für nichtig zu erklären. Es formierte sich dann schnell aus den verbliebenen Fluggesellschaften SN Brussels, Cirrus, Intersky, LG-Walter, Bizair und der AOPA eine neue Solidargemeinschaft. Diese vereinbarte am 05. Mai 2005:

Die Klagen in der Hauptsache (Widerruf der Genehmigung und Befreiung von der Betriebspflicht) werden weiter verfolgt und die Kosten des Verfahrens für die verbliebenen Klägerinnen werden gemeinsam getragen. Die vorausgeschätzten Mittel sind bereits entsprechend bereitgestellt worden. Die Kläger und die ihnen

angeschlossenen weiteren Unternehmen sind entschlossen, den endgültigen Erhalt des Flughafens Tempelhof weiterhin anzustreben.

Wie geht es nun weiter?

Bis zum 25. Juli 2005 mussten die klagenden Unternehmen die Begründung ihrer Klagen beim OVG einreichen, was auch durch die beauftragte Anwaltskanzlei geschehen ist, die bereits im Eilverfahren die Gruppe 1 (Liniengesellschaften und Bizair) so erfolgreich vertreten hatte.

Leider sind in der Zwischenzeit besondere Umstände eingetreten, die jedoch nur eine Verzögerung des Verfahrens zur Folge haben könnten. Die Oberverwaltungsgerichte Berlin und Brandenburg wurden zum 01. Juli 2005 zu einem OVG für beide Länder zusammengezogen. Damit erfolgte eine neue Geschäftsverteilung innerhalb des Gerichtes.

Man kann dennoch davon ausgehen, dass aus der neuen Zusammensetzung keine andere Beurteilung des Falles erfolgen wird, denn die Begründung des Urteils im Eilverfahren umfasste nicht nur die „Rechtswidrigkeit der Anordnung des sofortigen Vollzuges“, sondern auch das gesamte, vom rot/roten Senat gewählte Verwaltungsverfahren. Es ist kaum anzunehmen, dass ein neuformierter Senat des OVG zu einer gegensätzlichen Beurteilung kommen würde.

Eine Befreiung der BFG von der Betriebspflicht für den Flughafen Tempelhof ist, wie sie vom rot/roten Senat, der Berliner Luftfahrtbehörde und der BFG angestrebt und mit dem Beschluss vom 02. Juni 2004 angeordnet war, rechtswidrig, und sie bleibt es auch. Es geht im Grunde nur noch um den Widerruf der Genehmigung des Flughafens Tempelhof.

Da ist dann die Frage berechtigt:

Kann ein solcher Widerruf vor dem Zeitpunkt der Inbetriebnahme von BBI, also der dauerhaften, zuverlässigen, adäquaten Verfügbarkeit der erforderlichen Ersatzkapazitäten, überhaupt wirksam werden?

Wir dürfen mit den klagenden Luftfahrtunternehmen entspannt dem Zeitpunkt der Verhandlung des Verfahrens in der Hauptsache entgegensehen. Voraussichtlich wird das Urteil im Oktober/November dieses Jahres erfolgen.

Bernhard Liscutin / Präsident ICAT e.V.

Abb. links
(c)Matthias Winkler
/ Luftfahrtarchiv:
dba - Fokker 100
bei Start in THF

Die Verkehrsentwicklung in Tempelhof 2004/05



„Tempelhof ist der Flughafen mit dem zweitstärksten Wachstum in Deutschland.“

Lieber Leser der ICAT-Nachrichten, Sie haben richtig gelesen. Plus 46,7% !! Nur Dortmund ist im Juni 2005 stärker gewachsen als Tempelhof. Aber diese schöne Nachricht gibt es bisher nur im Juni 2005. Das Wachstum wird weitergehen, aber vielleicht nicht so hoch.

Wir wollen nicht vergessen, dass es auch schon schlechtere Zeiten in Tempelhof gab. Die Flughafengesellschaft berichtete – verständlicherweise wohl hoch erfreut – noch im Verkehrsbericht April 2005: „Auf dem Flughafen Tempelhof wurden im April 30.063 Passagiere abgefertigt. Das sind 21 Prozent weniger als im Vorjahresmonat. Insbesondere der Auslandslinienverkehr verzeichnete mit 61,3 Prozent starke Verluste.“ Wie das?

In Tempelhof herrscht ein Kommen und Gehen von Strecken. Da sind Fluggesellschaften nach Tegel umgezogen („Der Markt verabschiedet sich aus Tempelhof“, wie erinnern uns...), da hat Germania



Berlins First Privat Dining Club



Wo einst die Rosinenbomber die Berliner Bevölkerung aus der Luft versorgten, erleben Sie jetzt einen Veranstaltungsort mit geschichtlichem Ambiente!

fon: 030 - 600 318 31

mail: info@airbase-1.de

web: www.airbase-1.de

Event Center Tempelhof Airport GmbH - Flughafen Tempelhof - 12101 Berlin

Express in 2004 zwei Flugzeuge in Tempelhof stationiert, da hat die „dba“ die Deutschlandflüge von gexx übernommen und den Beamtenshuttle von Tegel nach Tempelhof verlegt. Und schon spricht die Flughafengesellschaft vom „dba-Effekt“ und nicht mehr vom Markt.

Richtig ist, dass der Weggang von Swiss und Luxair ein ziemliches Loch in den Auslandsverkehr in Tempelhof gerissen hat. Aber der Deutschlandverkehr der gexx und nun der dba hat die Lücke gefüllt. Im Juni gab es 10 Abflüge werktags mit Fokker 100, einem 100-Sitzer, was die 4 Abflüge von Swiss und Luxair mit 50-Sitzern natürlich übertrifft.

Im Jahr 2004 hat Tempelhof einen Passagierrückgang von – 2,1% erlitten, zur selben Zeit, als Schönefeld um 93,2% nach dem Einstieg von Germanwings und Easyjet zulegen. Aber wir müssen uns da in Tempelhof nicht schämen, denn Tegel verlor auch – trotz Ausbaumaßnahmen und „dem Markt, der nach Tegel ging“, um – 0,5%. Der maßvolle Verlust in Tempelhof wurde durch den Einstieg von Germania ermöglicht, die Flüge nach Athen und Saloniki sowie nach München aufnahm.

Im Jahr 2005 (kumulativ Januar – Juni) erreicht Tempelhof ein Wachstum von 8,3%, was über dem Durchschnitt deutscher Flughäfen trotz der dort zahlreichen Billiggesellschaften liegt. Tegel leidet offenbar stärker, denn das Wachstum liegt hier in den ersten sechs Monaten nur bei 4,5%. Und hier fliegen immerhin auch Billiggesellschaften wie Hapag-Lloyd-Express und AirBerlin.

Wie ist der Ausblick?

Tempelhof wird weiter zulegen. Es bleibt zu hoffen, dass die dba in Tempelhof bleibt, dass neue Gesellschaften kommen (die erst neue, „dauair“ aus Dortmund, ist bereits da und wird ab September ihr Programm sogar ausweiten). Dieses alles trotz der immer noch offenen Entscheidung zum Fortbestand des Flughafens Tempelhof.

Die Fluggesellschaften in Tempelhof lassen sich hiervon nicht irritieren, SN Brussels und Cirrus sind nicht, wie seinerzeit angekündigt, nach Tegel umgezogen, sondern bleiben mit gutem Erfolg in Tempelhof. Eine nach Tegel umgezogene Gesellschaft hat allerdings dort aufgegeben, die DenimAir, die ehemals erfolgreich Flüge nach Augsburg durchführte. Offenbar war die Konkurrenz in Tegel mit den über 20 täglichen Flügen nach München zu groß. Man darf einmal spekulieren: Wenn das anhängige Verfahren mit dem Fortbestand von Tempelhof endet und daraus dann ein Weiterbetrieb bis zur Inbetriebnahme des neuen Flughafens BBI folgt, wird Tempelhof einen



weiteren starken Auftrieb erfahren. Und – selbst der „Rosinenbomber“ und die alte „Tante Ju“ der Lufthansa dürfen weiter von Tempelhof aus fliegen. Schade nur, dass der Sat1-Ballon nicht auch in Tempelhof landen kann – leider ist er am Potsdamer Platz festgebunden.

H. H. Romberg

(c) "Sascha" / Flugzeugbilder.de: de Havilland DHC-8 (Dash 8) der Cirrus-Airlines vor Kreuzberger Skyline

Was liegt näher ...?

... Berlin Tempelhof!

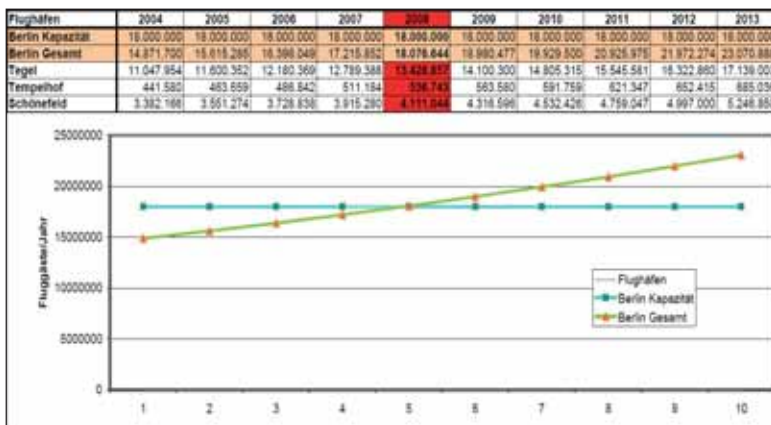
Umfliegen Sie den Stau.

Zentrumsnahe Flughäfen, direkte Wege – Ihr Zeitvorteil!

Informationen in Ihrem Reisebüro oder unter der Cirrus Airlines Hotline 0180/44 44 888 (0,24 €/Anruf)

Partner of Lufthansa

ICAT – Studie: Verkehrsverteilungs- konzept Flughäfen Tegel und Tempelhof



Kapazitäten:

Tabelle 1

Tabelle 2

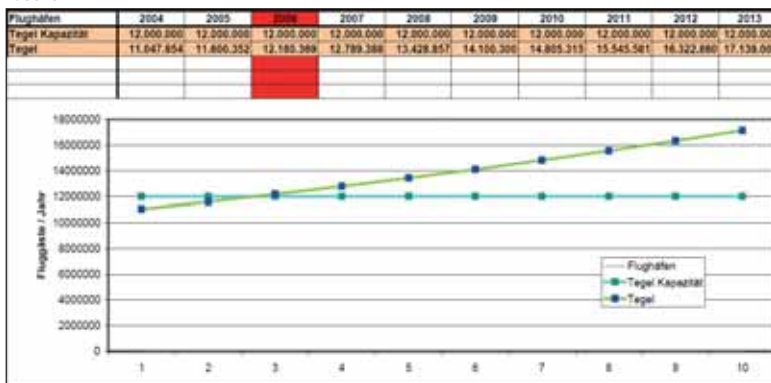
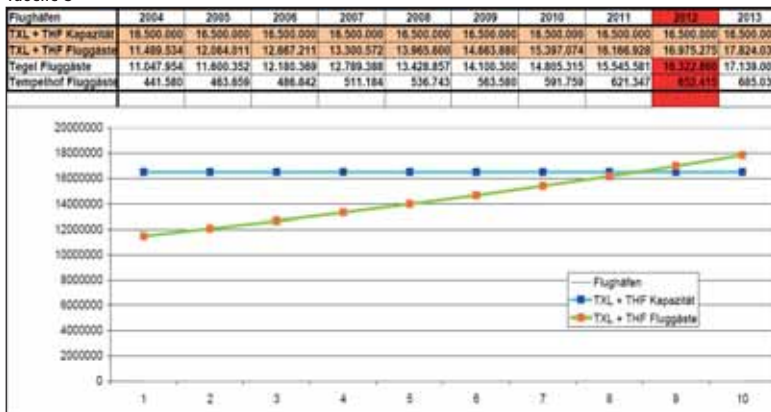


Tabelle 3



Vorbemerkung

Die jüngsten Urteile der Oberverwaltungsgerichte Berlin und Brandenburg zur Befreiung der BFG von der Betriebspflicht für den Flughafen Tempelhof (OVG Berlin) und zu den Klagen von vier Gemeinden zum Landesentwicklungsplan Flughafen Standort (LEP FS), deren wahrscheinliche Folgen für den Planfeststellungsbeschluss BBI (Berlin-Brandenburg International) und die nun nicht mehr auszuschließende, erhebliche Verzögerung des Projektes BBI verlangen die sofortige Erstellung eines nachhaltigen Verkehrskonzeptes, insbesondere für die Verkehrsflughäfen Berlin-Tegel und Berlin-Tempelhof, um die zu erwartende und notwendige, hindernisfreie Entwicklung des Luftverkehrs im Wirtschaftsraum Berlin-Brandenburg in den nächsten zehn Jahren nicht zu gefährden. Nur eine hindernisfreie Entwicklung schafft zuverlässige Planungssicherheit für den Luftverkehr. Jede politisch gewollte Einschränkung der vorhandenen Kapazitäten verspielt die Rechtfertigung für den Bau einer erheblich erweiterten Luftverkehrsanlage. Zur Sicherstellung der zukünftigen Entwicklung bedarf es der sofortigen Erarbeitung und Einführung eines machbaren, konsensfähigen und wirtschaftlich erfolgreichen Verkehrsverteilungs- und Nutzungskonzeptes alle drei Flughäfen, besonders zwischen den Flughäfen Tegel und Tempelhof.

Verkehrskapazitäten- Entwicklungsprognosen

Wir beschränken unsere Betrachtung der vorhandenen Kapazitäten auf die Zahl der möglichen und geplanten Fluggäste pro Jahr zunächst für alle drei Flughäfen. Die Kapazitätsangaben entsprechen dem Planfeststellungsantrag (PFA) der FBS aus dem Jahr 2002. Gesamtkapazität: 18,0 Mio Fluggäste im Jahr. Davon: Tegel 9,0 Tempelhof 4,5 Schönefeld 4,5 Mio / Jahr Prognose: Ausgehend vom Verkehrsergebnis 2004 wurde eine Zunahme von 5% pro Jahr angenommen. Mit der angenommenen, konservativen Verkehrszunahme von 5 % pro Jahr wird die summarische Grenze der Kapazitäten aller drei Berliner Verkehrsflughäfen im Jahre 2008 überschritten (siehe nebenstehend: Tabelle und Graphik 1).

Begrenzte Lösung

Durch verschiedene bereits erfolgte und noch geplante Baumaßnahmen beabsichtigt die Flughafengesellschaft, die Kapazität für den Flughafen Tegel auf 12,0 Mio Fluggäste / Jahr zu erhöhen. Dies dient - nach eigenen Bekundungen - der Absicht, am „Ausstieg“ aus dem Betrieb des Flughafens Tempelhof festzuhalten. Trotz der Kosten einer aufwendigen Kapazitätserweiterung in Tegel würde die dann vollständige und unter keinen Umständen mehr überschreitbare Kapazitätsgrenze bereits im Jahr 2006 erreicht (siehe nebenstehend links: Tabelle und Graphik 2). Die bereits sichtbare begrenzte Aufnahmefähigkeit der Kapazitäten in Schönefeld schließt die Übernahme des prognostizierten Überhangs aus Tegel durch den Flughafen Schönefeld aus.

Größere Lösung

Mit einer Umsetzung der geplanten Kapazitätserweiterung für den Flughafen Tegel auf 12,0 Mio Fluggäste im Jahr würde die summarische Kapazitätsobergrenze der Flughäfen Tegel und Tempelhof zusammen frühestens im Jahre 2012 überschritten. (siehe nebenstehend links: Tabelle 3) Eine Übernahme eines Teils des Aufkommens durch Tempelhof wird von dem traditionellen Fluggastsegment in Tegel ohne Zurückhaltung angenommen und erfolgt diskriminierungsfrei. Die einzig sinnvolle reibungslos realisierbare Lösung ist eine den Flughäfen entsprechende Verkehrs-aufgabenverteilung. Diese wäre die wirtschaftlichste Lösung, da sie nur geringer Investitionen bedürfte und zu den gleichen Betriebskosten wie gegenwärtig dargestellt werden kann.



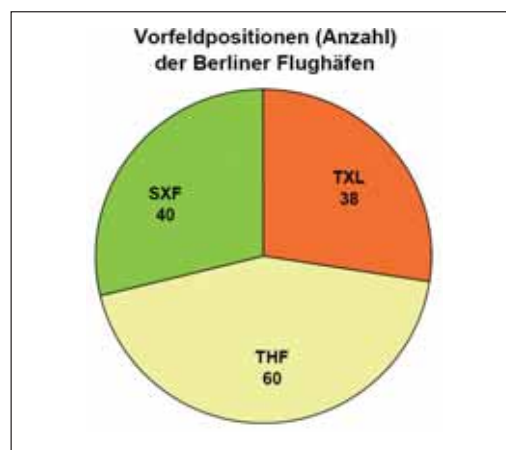
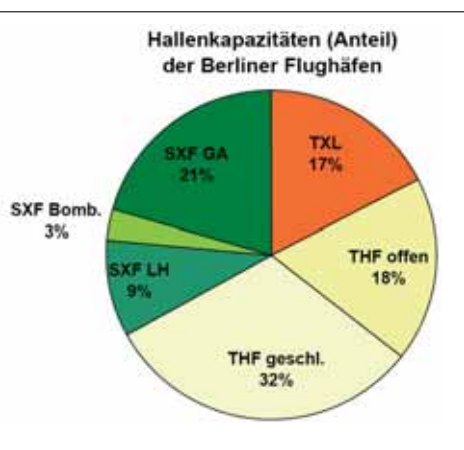
Einzelheiten:

Flächenkapazitäten der drei Flughäfen: Als Begrenzungskriterien der Kapazitäten von Flughäfen gelten: Start- und Landebahn-System (SLBS); Vorfeldflächen, Vorfeldposition, und Terminalflächen. Auch verfügbare überdachte Flächen für die Unterstellung und Wartung von Flugzeugen sind Wertschöpfungsquellen für den Flughafenunternehmer und daher Bestandteil des Leistungsangebotes eines Flughafens.

Die Graphiken 4 bis 6 (siehe unten) zeigen Vorfeldkapazitäten, Vorfeldpositionen (Parkpositionen für Flugzeuge), und Hallen aller drei Berliner Flughäfen

(c) 2005 Oliver Scheich:
BAe 146 der SN-Brussels bei Abfertigung in Tempelhof

Abb. unten
Graphiken 4 bis 6:
Hallenkapazitäten [%],
Vorfeldpositionen (abs.),
Vorfeldkapazitäten [%]



Bewegungsfreiheit

Die übliche Darstellung der Jahreskapazitäten des Start- und Landebahn-Systems, wie sie durch Flughafenbetreiber angeführt wird (im Planfeststellungsantrag nachlesbar), geht an der täglichen Realität völlig vorbei. Der einzig verwendbare Wert ergibt sich aus der Bahnkapazität, ausgedrückt in maximalen Flugbewegungen pro Stunde. Bei einer Betrachtung der Bahnbelegungen in Tegel und Tempelhof (Bezug Verkehrstag 25.06.2004) wird deutlich, dass ohne Berücksichtigungen anderer, einschränkender Kriterien die Flugbewegungen in Tegel im Sommer 2004 zweimal nahezu die



(c) Wojtek Kmiecik;
gexx-Germania Express
Fokker 100
Landung in THF

absolute Obergrenze von 40 Bewegungen (Starts und Landungen) pro Stunde erreichen. Die in Tegel verfügbaren Parkpositionen werden während des Tages nahezu dauerhaft belegt. Seit einigen Jahren „übernachten“ in Tegel mehr Flugzeuge als Abstellpositionen vorhanden sind. Rollbahnen und die südliche Startbahn (im Winter) dienen als zusätzliche Abstellflächen. Es gibt z.T. 42 Übernachtungen auf 38 ausgewiesenen Positionen.

Graphik 5: Vorfeldpositionen (Anzahl) der Berliner Flughäfen Graphik 6: Vorfeldkapazitäten der Berliner Flughäfen

Umsetzbarer Vorschlag der ICAT

In Anbetracht der Tatsache, daß die summarischen Kapazitäten der beiden Flughäfen Tegel und Tempelhof in jedem Bereich mindestens bis zum Jahr 2012 reichen, schlägt die ICAT vor, gemeinsam mit den Fluggesellschaften ein Konzept zur optimalen Aufgabenverteilung auf folgender Grundlage zu entwickeln: Der Verkehrsflughafen Tegel wird dem Verkehr mit Flugzeugen über 50 to Abfluggewicht vorbehalten. Der Verkehrsflughafen Tempelhof wird dem Verkehr mit Flugzeugen unter 50to Abfluggewicht vorbehalten. Diese Aufteilung bedeutet, dass der Regionalverkehr mit den entsprechenden Flugzeugen bis etwa z.B. Fokker 100 in Tempelhof konzentriert wird, der größere Linienverkehr ab etwa Boeing 737 in Tegel verkehrt und dann nicht mehr durch die „Kleinen“ gestört wird.

Betriebswirtschaftliches Ergebnis der BFG

Die Durchführung dieses nachhaltigen Lösungsvorschlages ergibt auch ein erheblich verbessertes betriebswirtschaftliches Ergebnis der BFG und damit der Gesamtgesellschaft. Alleine der Jahresumsatz aus Landeentgelten (Flugzeug, Fluggast, Infrastruktur, ohne weitere Umsätze aus Entgelten, Konzessionen und Mieten) läßt sich

von 88,0 Mio. auf 118,6 Mio. erhöhen.

Grundlage der hier dargestellten Berechnungen und Ergebnisse ist der Flugverkehrs- Bericht (Quelle BFG) eines willkürlich ausgewählten Tages: Freitag, 25. Juni 2004. Es wird deutlich, dass eine sinnvollere Nutzung von TXL durch den weiteren Betrieb von THF zu stark verbesserten wirtschaftlichen Ergebnissen in TXL und besonders in THF führen kann.

Verfasser: Bernhard Liscutin / ICAT 2005

Aktueller Umsatz aus Landeentgelte Flughafen Tegel

Grundlagen: BFG Tagesflugbericht 25. Juni 2004
 Entgelte: Landeentgelte Flugzeuge, Fluggäste; Infrastruktur-Entgelt
 Basis: Entgeltänderung zum 01. Oktober 2004**

Aktueller Umsatz aus Landeentgelte Flughafen Tegel

Grundlagen: BFG Tagesflugbericht 25. Juni 2004
 Entgelte: Landeentgelte Flugzeuge, Fluggäste; Infrastruktur-Entgelt
 Basis: Entgeltänderung zum 01. Oktober 2004**

		bis 50to	über 50to	Gesamt
Anzahl Tag	Landungen	67	149	216
Anteil		0,31	0,69	1,00
Anzahl Woche		402	894	1296
Anzahl Jahr		20904	46488	67392
		Durchschnitts-Einnahme		
		€ 722,81	€ 1433,06	€
		Einnahme	Einnahme	Einnahme
	Tag	48.428,41	213.526,34	261.954,75
	Woche	290.570,46	1.281.158,04	1.571.728,50
	Jahr	15.109.663,92	66.620.218,08	81.729.882,00

** Entgeltänderung von Aufsichtsgremien nicht gebilligt, es gelten weiterhin die deutlich höheren Entgelte vom 01. August 2003

Tabellen links:

Übersicht über die betriebswirtschaftliche Situation bzw. die Auswirkungen bei Umsetzung des dargestellten Aufteilungs- Konzeptes der ICAT

Veränderung der Entgelteinnahme (Jahr) nach Verkehrsverteilung

			€
Einnahme Tegel (Jahr) aktuell:	Gesamtverkehr	alt	81.729.882
Einnahme Tegel aktuel:	Verkehr ab 50to Mtow		66.620.218
Zusätzliche Einnahme Tegel	(20.904 Landungen x 1.433)		29.956.742
Einnahme Tegel nach Umstrukturierung nur ab 50to		neu	96.576.960
Einnahme Tempelhof (Jahr) aktuell:		alt	6.900.000
Zusätzliche Einnahme Tempelhof nach Verteilung:			15.109.664
Einnahme Tempelhof nach Umstrukturierung	Gesamtverkehr bis 50to:	neu	22.009.664
			€
Ergebnis BFG aktuell aus Entgelten TXL - THF		alt	88.629.882
Ergebnis BFG nach Verteilung aus Entgelten TXL - THF		neu	118.586.624

Auswirkungen auf das Verkehrsergebnis

bei vollständiger Umsetzung des vorgeschlagenen Programms:

		Flugbewegungen		Fluggäste	
Tegel	Tag	432 (unverändert)		41.040	
	Jahr	134.784 (unverändert)		12.804.448	(10.335.432)
Tempelhof	Tag	201 (67)		7.236	
	Jahr	62.712 (16.946) (2004) (44.463) (1993)		2.257.632 (417.073) (1.108.978) (2004) (1993)	

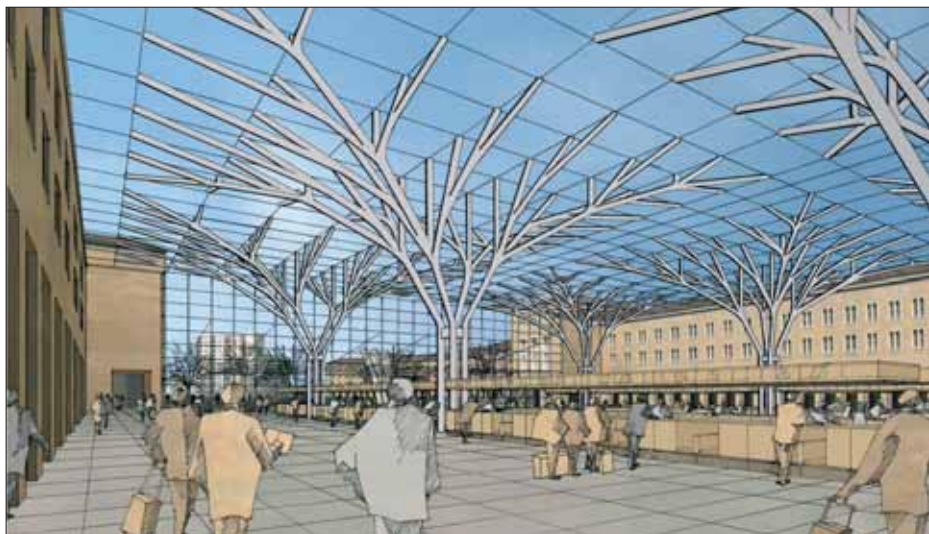
Norman Foster gegen Schließung des Flughafens Tempelhof: Der britische Architekt lehnt eine Schließung des Berliner Stadtflughafens ab

SZ: So schnell wird das wohl auch nicht passieren, aber trotz gerichtlicher Intervention scheint man in der Politik auf die Macht des Faktischen zu setzen. Ab Anfang November werden noch weniger Flüge von Tempelhof aus starten. Warum wäre die Schließung ein solcher Verlust?

Foster: Tempelhof ist eines der wenigen Beispiele innerstädtischer Flughäfen, die es heute noch gibt und die in die städtische Maserung eingewoben sind. Und ich kenne keinen einzigen Flughafen, der derart heroische Ausmaße hat. So etwas darf man nicht einfach preisgeben. Das wäre ein Verlust nicht nur für Berlin und Deutschland, sondern auch weit darüber hinaus.

SZ: Sie haben einmal gesagt, Tempelhof sei die Mutter aller Flughäfen. **Foster:** Absolut. Sagen Sie mir doch, welche Flughäfen von 1935 es heute noch gibt – weltweit. Welchen Flughafen aus dieser Zeit kann man auch nur annähernd mit Tempelhof vergleichen: in seiner Vision, in seiner Kühnheit? **SZ:** Dass das Heroische auch etwas mit genau dieser Zeit um 1935 zu tun hat, also mit dem Nationalsozialismus, das berührt Sie nicht? **Foster:** Natürlich sehe ich das, aber man muss das voneinander trennen. (...)

Auszug aus Interview, Süddeutsche Zeitung, Nr. 245 / 2004, Feuilleton



Rethinking Airports: Ausstellung zu Flughafen-Planungen in Berlin

Am 15. November 2004 wurde in der Haupthalle des Flughafens Tempelhof in Berlin eine Ausstellung mit dem Titel „Rethinking Airport“ eröffnet. Darin zeigte der **Stuttgarter Architekt Hans-Georg Brunnert** neben dem von ihm realisierten neuen Flughafen Halle/Leipzig vor allem eine Entwurfsstudie zur **Zukunft des Flughafens Tempelhof**. Veranstalterin war die Gruppe www.Plattform-nachwuchsarchitekten.de in den Räumen des Verkehrspolitischen Informationsvereins e.V.

Kommentar (leicht gekürzt) zu den Planungen des Büros Brunnert auf www.baunetz.de, Benedikt Hotze, 16.11.2004

Die Berliner Flughafenpolitik ist seit Jahren vollkommen verfahren. Es gibt drei Flughäfen: Der extrem citynahe, traditionsreiche Flughafen Tempelhof (THF) bedient heute nur noch kleinere

Regionalflieger, ist bei Vielreisenden aber sehr beliebt und bietet überdies Gewähr für eine zumindest teilweise Nutzung seiner imposanten Denkmalsubstanz. Nach dem „Konsensbeschluss“ der Berliner Politik soll der City-Airport Tempelhof, der mit Tricks zum Verlustbringer schlecht gerechnet wird, so bald wie möglich geschlossen werden. Ein kürzlich ergangenes Gerichtsurteil beschert ihm noch eine Gnadenfrist bis zum Jahre 2006 – mindestens.

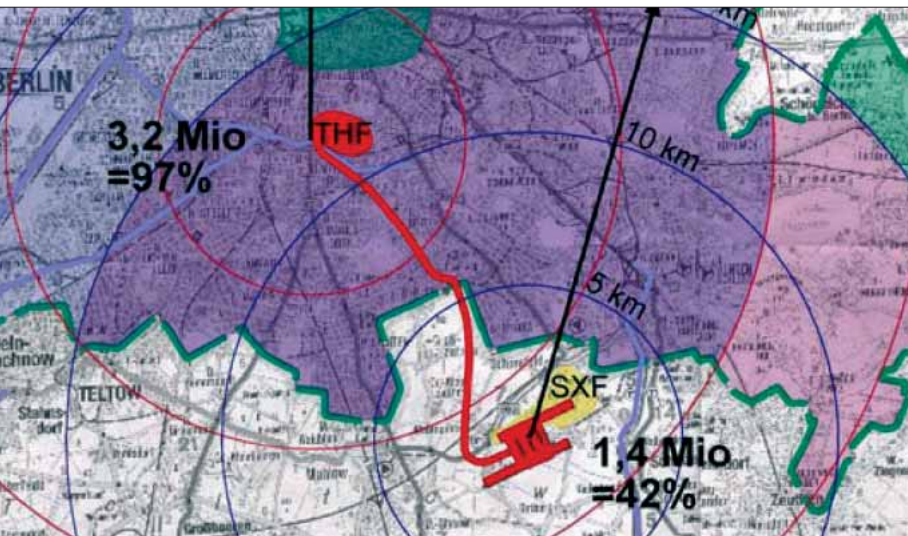
(...) Als Gründe für die Zerstörung der innerstädtischen Flughäfen werden gar nicht einmal so sehr Lärm und Sicherheit, sondern wirtschaftliche genannt: Man meint, die ersehnte Drehkreuzfunktion (Hub) nur erreichen zu können, wenn sich jedweder Flugbetrieb an einem Standort bündelt (Single Airport). (...) In diese verfahrenere Situation platzt nun der Vorschlag eines engagierten Außenseiters, der die Debatte völlig neu aufmischt. Brunnert, der sich als

Berlin- Tempelhof



Münster Osnabrück

Buchung in Ihrem IATA Reisebüro oder unter 0 18 05-878 323
(0,12 €/Min.) bzw. im Internet unter www.eae.aero



Fachmann für Flughafenbau ausgewiesen hat, zerschlägt den gordischen Knoten mit seiner Idee, die Gebäude in Tempelhof als Check-In- und Ankunfts-Terminal für BBI zu benutzen. Die Passagiere geben ihr Gepäck hier ab und bekommen eine Bordkarte. Dann fahren sie mit einer internen U-Bahn, die womöglich führerlos wie ein People Mover in Großflughäfen funktioniert, zum Abflug-Gate in Schönefeld. Bei der Ankunft geschieht dies entsprechend umgekehrt.

Die Vorteile sind immens: Die extrem gute Anbindung Tempelhofs an das Nahverkehrsnetz mit U-Bahn und S-Bahn erleichtert und verkürzt die Wege. Nach Brunnerts Berechnungen würden pro Passagierbewegung durchschnittlich 19 Minuten Zeit gegenüber der bisher verfolgten Schönefeld-Lösung eingespart. Die Baumaßnahmen könnten zeitlich gestreckt werden und Tempelhof nach Bedarf ausgebaut werden – man muss also nicht auf einen Schlag für 40 Millionen Gäste bauen, wo es heute erst 13 Millionen sind. (...) Man könnte außerdem den Flugbetrieb in Tempelhof im kleinen Umfang (und mit geringem finanziellen Aufwand) aufrecht erhalten, z.B. für Bundesregierung, Privatflieger und Medizinflüge. Genauso könnte man ein kleines Abfertigungs-Terminal in Schönefeld vorsehen für solche Gäste, für die Schönefeld leichter direkt zu erreichen ist. Vor allem gibt es mit dem Brunnert-Vorschlag ein plausibles Nachnut-

zungskonzept für die weltberühmten Bauten von Tempelhof, die dann nicht mehr als Verlustbringer der ganzen Flughafen-Holding erhalten müssten und auch der Öffentlichen Hand nicht mehr zur Last fallen würden.

Brunnert bringt die erforderlichen Funktionen in den weitläufigen Altbauten unter; erst in einer letzten Ausbaustufe müssten bisherige Höfe mit Glas gedeckt werden.

Der einzige Haken an der Sache wäre die „Havariefestigkeit“ der „Nabelschnur“ nach Schönefeld. Wenn hier ein Zug stecken bleibt, wäre der gesamte Flugbetrieb in der Region

Berlin/Brandenburg völlig lahm gelegt. Brunnert lässt sich von renommierten Fahrzeug-Experten beraten, um hier eine Rückfallebene einzubauen. Im übrigen: Gegen höhere Gewalt ist man nie gefeit; auch Glatteis und Unwetter legen regelmäßig ganze Flughäfen – und damit den vernetzten internationalen Flugbetrieb – lahm.

Brunnerts Vorschlag hat nur Vorteile, doch die Politik reagiert wie immer: Da könnte ja jeder kommen. Die Stadtentwicklungsverwaltung habe ihm lapidar mitgeteilt, der Vorschlag sei nicht realisierbar, allerdings ohne dies näher zu begründen. Der Regierende Bürgermeister hält reflexartig am „Konsensbeschluss“ fest; das Fass soll nicht mehr aufgemacht werden. Ein Mitarbeiter der Senatskanzlei hat Brunnert immerhin gefragt: „Warum kommen Sie erst jetzt damit?“ Brunnerts Antwort: „Weil nicht ich, sondern Sie dafür zuständig sind.“ (...)

FDP will Attraktivität des Flughafens steigern / Fußgängertunnel zur U-Bahn bleibt nach Ablehnung in der BVV doch zu Als unsinnig bezeichnet die FDP-Fraktion in der Bezirksverordnetenversammlung (BVV) die Nachnutzungsdebatte um den Flug-

Abb. links
(c)AP Brunnert-Plan
Stuttgart; THF und
SXF/BBI mit Einzugs-
gebieten; Verlauf der
Zubringer-Trasse-




LGW feiert Jubiläum
Seit 25 Jahren erfolgreich in der Luftfahrt

Mit uns von Berlin - Tempelhof nach Dortmund und Erfurt

LGW-Luftfahrtgesellschaft Walter mbH, Flugplatz 11, 44319 Dortmund
Tel.: 0231-21980, Fax: 0231-212798

Internet: www.lgw.de, Email: info@lgw.de



(c)Daniel Werner
THF im Überflug von
Westen

hafen Tempelhof. Da dessen Schließung nach dem Urteil des Oberverwaltungsgerichts vom September nicht mehr zu Debatte stehe, sei es wesentlich wichtiger, die Attraktivität des Airport-Umfelds zu steigern. Zwei FDP-Anträge zum Thema gab es in der vorigen BVV. Der seit Jahrzehnten zugemauerte Fußgängertunnel vom U-Bahnhof Platz der Luftbrücke zum Abfertigungsgebäude sollte wieder geöffnet werden. "Fluggäste könnten trockenen Fußes zum Flughafen kommen", so Fraktionsvorsitzende Albert Weingartner. "Die Reisenden bräuchten kein Auto, ein positiver Aspekt für die Umwelt." (...) Insgesamt spräche alles dafür, Tempelhof nicht zu schließen, auch nicht nach Inbetriebnahme des Großflughafens Schönefeld Berlin Brandenburg International. (Berliner Abendblatt)

Parteiübergreifender Flughafen-Antrag auf Initiative des **MdB Peter Rzepka, CDU / Berlin-Tempelhof**

Die Bundestagsmehrheit von SPD und Grünen will Berlins innerstädtischen Flughafen Tempelhof nicht weiter offen halten. Die Regierungsfractionen lehnten gestern einen von (...) Peter Rzepka (CDU) eingebrachten Antrag ab, in dem er die Bundesregierung aufforderte, sich gegen die vom Berliner Senat beschlossene Schließung einzusetzen. **Etwa 100 Abgeordnete aus allen Bundes-**

tagsfraktionen hatten den Appell unterstützt.

Die Schließung des Flughafens Tempelhof vor Inbetriebnahme von BBI Schönefeld wäre "verantwortungslos" argumentierte Rzepka(..) [Es] machten sich inzwischen auch Gewerkschaften und Wirtschaftsverbände ernsthafte Sorgen um die wirtschaftliche Entwicklung des Standortes und die damit verbundenen Arbeitsplätze (...) "Der Markt entscheidet nicht gegen Tempelhof, sondern für den Standort in unmittelbarer Nähe zum Regierungsviertel", sagte er in Anspielung auf die jüngste Entscheidung der Fluggesellschaft DBA, den Beamtenshuttle der Bundesministerien ab Mai von Tegel nach Tempelhof zu verlegen.

Scharf attackierte auch der FDP-Abgeordnete Helmut Königshaus die Bundesregierung und den Berliner Senat. "Rot-Grün müßte im Boden versinken angesichts des peinlichen Planungswirrwarrs.

Schließlich ist das unsere Flughafengesellschaft, der Bund ist Miteigentümer und die Steuerzahler müssen dafür aufkommen. (...) Vergleichbare Metropolen mit besseren Verwaltungen planen und bauen innerstädtische Terminals, Berlin hat einen solchen Flughafen bereits und will ihn schließen. Armes Berlin!", sagte Königshaus.

Berliner Morgenpost 19.03.2005
(weitere Berichte zu THF auch über <http://morgenpost.berlin1.de> > Suche)
27.06.2005

FDP fordert Verdienstmedaille für Tempelhof-Streiter

Die FDP-Fraktion Tempelhof-Schöneberg schlägt die Interessengemeinschaft City-Airport Tempelhof (ICAT) sowie deren Präsidenten Bernhard Liscutin als Kandidaten für die Verdienstmedaille des Bezirks vor. Der ICAT wie Bernhard Liscutin gebühre die Medaille für das unermüdliche Engagement für den Erhalt des Flughafens Tempelhof, heißt es. Unterstützt wird der Vorschlag auch von der Baukammer Berlin. (Morgenpost)

Weltniveau.

Neues Logo der Berliner Flughäfen



Logo alt

Logo neu



Ein Flugzeug. Mit einem Kreis drumherum. Das Logo könnte für jeden Flughafen der Welt stehen, mit Berlin jedenfalls hat es nicht viel zu tun. Außer, dass es das neue Logo der Berliner Flughafengesellschaft BFG ist. Hier könnte die Meldung eigentlich zu Ende sein.

Doch wie so oft im Leben: viel interessanter als das, was man sieht, ist das, was man nicht (mehr) sieht. Das Vorgängerlogo hatte nämlich offensichtlich viel mit Berlin zu tun – für die BFG wohl zu viel. Drei aneinandergehakte Balken symbolisierten Tegel, Schönefeld und: last but not least – Tempelhof. Für einen Vorstandsvorsitzenden, dessen „vornehmste Aufgabe“ es nach eigener Aussage ist, Tempelhof zu schließen, unzumutbar. Klar, das verstehen wir.

Nur eine Frage an die BFG sei erlaubt: Die Kosten für das neue Logo werden doch bestimmt dem Betriebsverlust für Tempelhof zugerechnet, oder?

Sind Sie schon drin'?!

Haben Sie schon unser „ICAT-Forum“ besucht?

Internet ist grundsätzlich in. Man kann die Welt und natürlich Berlin von oben sehen. www.earth.google.com. Man kann das Wetter abfragen www.wetter.de. Man kann aber auch, nicht nur, wenn das Wetter schlecht ist, unsere ICAT-Homepage aufrufen. www.icat.de.

Und dort kann man mitreden. Dafür gibt es wie bei allen wichtigen Institutionen im Internet ein „Forum“. Bei uns, der ICAT, natürlich auch.

<http://www.flughafen-berlin-tempelhof.de/phpBB2/index.php>

Es wird über Airlines, Lärm, Überflugverbote, Entwicklungen, Nutzungskonzepte, aber auch Politik gesprochen. Normalerweise geht es im Forum recht zivil, sachbezogen und auf Tempelhof fokussiert. Aber manchmal geht es auch hoch her. Schließlich ist die Fliegerei gelegentlich eine hochemotionale Sache. Da wird dann geschimpft, gelobt, kritisiert, erklärt, verunsichert, geradegerückt. Man schreibt, wenn man will, anonym – was manchen Teilnehmer geradezu animiert, auch schon einmal hanebüchernen Unsinn zu verbreiten.

Um die größten Auswüchse zu vermeiden, gibt es gelegentlich „Filter“. Es werden dann Wörter oder Wortbestandteile nicht ausgeschrieben. In dem bekannten Forum der deutschen Pilotenschaft, www.pilots.de z.B. wird der Wortbestandteil A... durch ***** ersetzt, was auch zu den interessanten Konstruktion W*****au und w*****einlich führt. Aber keine Sorge, dort geht es auch lustig zu, z.B. am 10.8.2004: „Gut sehen kann er schlecht, und schlecht hören kann er auch gut.“

In unserem Forum gibt es dieses Zudecken einzelner Wörter nicht. Aber manchmal wird es etwas heftig. Dann tritt unser „Administrator“ in Aktion, begutachtet den ganzen Wortwechsel und entscheidet, diesen Teil des Themas regelkonform etwas zu kürzen.

Liebe Mitglieder, liebe Freunde, besuchen Sie also einmal



unser Forum und reden Sie mit. Fragen Sie die vielen in der ICAT vertretenen Fachleute aus der Luftfahrt.

Und auch unsere „Homepage“ ist interessant. Hier gibt es die aktuelle Presseschau, Artikel über Tempelhof, die Geschichte des Flughafens Tempelhof, Geschichte (und Satzung) der ICAT, Rückblick auf unsere „Ticker“, zahllose Bilder, aber auch „Links“ zu anderen Homepages. Also eine spannende Seite im Internet. www.icat.de ist die Adresse, auf der man einmal täglich nachsieht, was es in und um Tempelhof Neues gibt.

Faksimile der Forumsseite im Internet unter www.flughafen-berlin-tempelhof.de/phpBB2/index.php

Bitte besuchen Sie doch einmal unser „Forum“!

Ach, und bevor wir es vergessen: Teilen Sie uns doch bitte Ihre eMail Adresse mit (falls Sie dies noch nicht getan haben). Denn über diese versenden wir den „Ticker“, regelmäßige Einladungen zum ICAT-Dienstag und unregelmäßig erscheinende Nachrichten und Beiträge zu allgemeinen und sehr speziellen Themen (Tempelhof !!) der Luftfahrt. Die Adresse als direkter Link findet sich auf der Frontseite der Homepage unten unter „Kontakt“.

H.H. Romberg



SN Brussels Airlines fliegt Sie 4x täglich ab Berlin Tempelhof nach Brüssel und bietet Ihnen perfekte Verbindungen zu über 90 Zielen in Europa, Afrika und Amerika.

Egal ob Toulouse, Turin oder Casablanca, Bilbao, Lyon oder Birmingham – SN Brussels Airlines bietet Ihnen optimale Flüge zu attraktiven Preisen; Service, Catering und Pünktlichkeit inklusive.

www.flySN.de • Telefon 01805 - 97 90 97 (€0,12 / Min.) oder fragen Sie Ihr Reisebüro



Elke Dittrich:
Der Flughafen Tempelhof in
Entwurfszeichnungen und
Modellen 1935 - 1944
Lukas Verlag, Berlin 2005,
7,00 EUR,
ISBN 3-936872-52-X

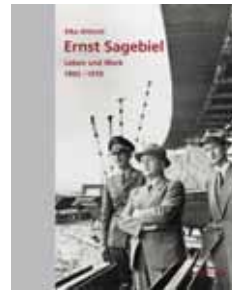
Sechszunddreißig Seiten für den Flughafen Tempelhof. Es ist praktisch, dass ein breiter und allgemeiner Einblick in die ursprüngliche Planung des Flughafens für schon 7 EUR genommen werden kann. Zu diesem Tarif braucht es nicht erst eine Kaufempfehlung - es ist ja fast geschenkt!

Es gibt in diesem Heft, zusätzlich - und in Teilen abweichend - zu den Texten in der großen Biographie zu Sagebiel von Elke Dittrich, zahlreiche Modellbilder der verschiedenen Planungsstadien, Schnitte, Ansichten und Grundrisse der Gebäudeanlage. Diese Dokumente vermitteln dem allgemein interessierten Leser einen Überblick über die gesamte Anlage und können eine Grundlage zum Verständnis der Gebäude sein. Dazu gibt die Autorin eine Bewertung „Konsequenzen für die zukünftige Nutzung“ ab.

Sie haben nun zugegriffen? Dann dürfen wir ja jetzt zur Sache reden: Schade! Es ist doch wieder der ach so zeitgemäße Versuch, die politisch-korrekten Reflexe auf unsere bösen 1000 Jahre auf scheinbar wissenschaftlichem Terrain einzubringen. Sei es einseitig und hart (Sie haben's ja nun hoffentlich schon erworben): Das Heft ist zu dünn. Die (insofern sicher fundierte) Annäherung an die Planungsgeschichte ist von einem abstrak bauhistorischen Standpunkt gewählt, der immer wieder zwanghaft in Distanz geht. Ein Beispiel gefällig? In der Schlussbemerkung spricht die Autorin vom „hohlen und monumentalen Gestus“ der Abfertigungshalle.

Bewertungen des Baustils hier beiseite lassend, dürfen wir fragen: warum machen Leute wie v. Gerkan, Foster etc. heute bei Flughäfen unnötig große Abfertigungs-hallen? Ist Tempelhof hier etwa nicht „konsequent auf seine Funktion ausgerichtet“ (Zitat v. Gerkan)? Kann Funktion vielleicht auch „Atmosphäre“ sein?! Die Autorin wird selbst nicht ideologisch, nein, nur: Sie verschließt sich an zahlreichen Stellen gegenüber der tatsächlichen Funktionalität der Anlage und damit gegenüber der realen Bedeutung des Tempelhofer Flughafens als gebäudetypologische Vorlage, seitab aller Nazidiskussionen und Reflexe; die Ebenentrennung sei hier „gut gelöst“ - die „Mother of all airports“ (Foster) so zu bagatellisieren macht den durch Vorbildung befangenen Leser einfach nur wütend. Kann bauhistorische Betrachtung Funktionalität ignorieren? Die negative Beurteilung der zum Flugfeld konkaven Hangar-Bügelanlage, dies nur ein weiteres Beispiel, gründet sosehr auf der Unkenntnis der damaligen betrieblichen Bedingungen, dass der von mir formulierte Vorwurf nicht unausgewogen ist. Das Flugfeld diente als Graslandeplatz mit seiner ovalrunden Form dem exakten Start der noch kleinen Maschinen gegen den Wind. Da hat der Vergleich mit heutigen Jumbo-Airports einfach nichts zu suchen. Alles dies macht deutlich: den neutralen akademischen Standpunkt gibt es bei einem lebenden Objekt nicht; das Primat der formal-ästhetischen Kritik gegenüber einer Funktionsanalyse führt die Autorin mitten in heißen Diskussionen um die Zukunft von „THF“ in die Irre. Umgekehrt hätte sie,

durchaus objektiv, eine Position einnehmen müssen, wo sie sich um diese (immerhin?) hier herum windet. Soviel Worte für 36 Seiten? Na eben: Hätte man noch, sagen wir, 12 - 16 Seiten draufgelegt, dem „allgemeinen“ auch bei den Abbildungen noch eine Portion „Besonderes“, z.B. etwas praktische Analyse, zugegeben, hätte sichs für, sagen wir, 10 EUR, noch eher gelohnt, zuzugreifen.



Elke Dittrich:
Ernst Sagebiel, Leben und
Werk 1892 - 1970
Lukas Verlag, Berlin 2005,
48,00 EUR,
ISBN 3-936872-39-2

Das Buch kommt gut terminiert zum Zeitpunkt, da Albert Speer, der bekanntere und einflussreichere Konkurrent Sagebiels, nun endgültig öffentlich zerlegt wird. Das war zwar von der Autorin, die schon länger einen Verlag für die Verbreitung ihrer umfangreichen Dissertation suchte, so nicht vorherzusehen, aber es passt, und es bestätigt sie in der Maßnahme, sich mit Sagebiel zu befassen. Immerhin weiß das Fachpublikum spätestens seit der Ausstellung von Schäche und Reichardt 1984 um die volle Verbindung Speers mit den Vorbereitungen des Holocaust und brauchte dazu nicht erst Breloers „Speer und er“. Dass der Planer des Tempelhofer Flughafens hierin nicht mithalten kann, erleichtert uns, auch nach der Lektüre der Biographie. Die Arbeit ging ursprünglich von der Befassung mit dem Tempelhofer Flughafen aus und musste im Verlauf die Person dahinter zur Kenntnis nehmen und ins Zentrum rücken. Das ist das hohe Verdienst der Arbeit, dass sie nämlich den Hauptakteur in diesem Projekt so beleuchtet, dass die ewigen „Nazi-Architektur“ Diskussionen auf ein realistisches Terrain verlagert werden. Wir wollen uns hier nicht von dieser Diskussion blind abheben und unser Lieblingsobjekt nicht zwanghaft aus der Zeitschiene „3. Reich“ herauszerren - lassen wir Foster, Eisenmann, Gerkan und andere den Diskurs ausfüllen, dann brauchen wir uns nicht öffentlich zu überheben. Aber das Ergebnis lässt sich, bei aller Formulierungs-Vorsicht der Autorin, derart deuten, dass Sagebiel der geniale Organisator, Planungsleiter, Funktionalist war, der sich erfolgreich in große Prozesse eingliedern konnte. Dass er ein ganz großer Architekt und Formkünstler wäre, hat niemand so behauptet und findet sich auch bei Elke Dittrich nicht. Aus der genialen Integration der Vorgaben und Prozesse ist eben doch etwas entstanden, was heute noch jede kritische Betrachtung „besteht“ und beeindruckt, soweit wir uns auf das größte und wichtigste Bauwerk Sagebiels beziehen, den Flughafen Berlin Tempelhof. Dieser sowie das Reichsluftfahrtministerium waren und bleiben seine auffälligsten Bauten, die Menge der weiteren Werke wird aus verschiedenen Gründen heute nicht mehr so deutlich wahrgenommen.

Die Leistung der Arbeit und dieses Buches ist, die Biografie Sagebiels weitgehend zusammengetragen zu haben, daraus ein schlüssiges Bild der Person zu entwickeln, sowie eine komplette Monographie seiner Bauwerke zu bieten. Die

"Bewertung" im Schlussteil ist mehr eine Erläuterung von Einflüssen, Bedingungen, Ergebnissen: Sagebiel gibt für irgendeine „Verurteilung“ keinen herausragenden Anlass, ebenso ist sein Werk mehr von Zeit- und politischen Rahmenbedingungen geprägt und nicht Vorkämpfer einer spezifischen „Nazi-Architektur“, obwohl seine beiden Hauptwerke zu den größten, ersten und auffälligsten gehörten: Das Werk erscheint in dieser Hinsicht als Ergebnis eines Prozesses der Anpassung. Dass er im 3. Reich reich geworden ist, mag man zur Kenntnis nehmen, auch hiermit bietet er aber keine Zielscheibe für die Generalabrechnung, die auch die Autorin nicht liefern will: Man vermutet am Ende hinter vielen ihrer Relativierungen eher Bereitschaft zu einer gewissen Sympatie.

Zugleich spürt man doch zwischen den Zeilen, dass diese Erkenntnis, evtl. nach vorher gefassten Vorurteilen, sich durch die Recherche eingestellt (verändert) hat, und daher immer ganz leicht im Zweifel bleibt. Ein Grund hierfür ist, dass, wie bereits an anderer Stelle formuliert, der Fokus der Architekturbetrachtungen auf einer breiten formal-ästhetischen Beurteilung liegt. Die funktional praktischen Aspekte treten dahinter zurück bzw. sind der Autorin möglicherweise zum Teil nicht aufgefallen. Natürlich können wir uns dieses Urteil so scharf nur bezüglich des Flughafens Tempelhof erlauben, auch wollen wir uns in die Diskussion um die abstrakt-formale Bewertung hier nicht einmischen. Möglicherweise war gerade Sagebiel, der selbst von unterschiedlichen, eher expressiven Formvorstellungen seiner vorherigen Arbeitgeber Koerfer und Mendelsohn geprägt war, als zwar moderner, aber nicht ausschließlich am formalen Ergebnis orientierter Gesamtplaner derjenige, der dieses geniale Konstrukt erzeugen konnte. Vieles lag vielleicht schon vor, in Hamburg-Fuhlsbüttel gab es die getrennten Ebenen bereits, in Amerika formale Vorlagen aus Wettbewerben, von Speer erste erfolgreiche Einflüsse zur Architektur-Richtung, vom „Führer“ persönlich stadträumliche Definitionen – aber nur einer hat es alles zusammenkomponiert und vergrößert und erfolgreich umgesetzt, so dass wir heute immer noch damit etwas „anfangen“ können. Zum Glück lässt die Autorin hier in der Biografie eine „Beurteilung“ des uns interessierenden Gebäudes weg und entgeht damit dem frontalen Angriff aufgrund von Fehleinschätzungen. Einiges ist hier auch differenzierter ausgeführt als in der dünnen Broschüre, nehmen wir nur mal die Erläuterung der Ebenenorganisation in Tempelhof. Dass es keine eindeutige Verlobhudelung oder Verdammung Sagebiels gibt, ist sinnvolles Ergebnis einer Dissertation, die sich gegenüber populistischen Schnellschüssen zurückhalten muss; ist weiterhin Ergebnis des breiten Materials aus der intensiven Recherche mit eben leicht disparaten Erkenntnissen, und ist auch: Ergebnis der Zeit. Allein die Geschichte des Professorentitels ist dafür prägnantes Signal. Sagebiel war bereits aufgrund von Leistung und Kompetenz auf dem ersten Platz einer Berufungsliste in Braunschweig gelandet, bevor aus nazi-parteitaktischen Gründen irgendein Sekundärkandidat durchgezogen wurde. Den reinen Titel des Professors hat Sagebiel dann später – ebenso aus Gründen der Parteilinie – zugesprochen bekommen. Soll man ihn deshalb nun abwerten, schelten? Nachträgliche Genugtuung? Nun, er hat auch mitgenommen, was mitzunehmen war. Mies van



der Rohe hat das bis 1936 auch getan, bis er gemerkt hat, dass er nicht mehr „landet“ Danach ist er dann noch erfolgreich geworden, in Amerika.

Das Buch ist umfangreich, umfassend, auch nicht ganz billig. Eine banale Kaufempfehlung sei hier vermieden, da es doch stark auf das Fachpublikum orientiert ist. Für uns und aus Sicht des Tempelhofer Flughafens bleibt der dezente Nachgeschmack, dass die Sicht auf Raumgliederungen, Nutzungsqualitäten und Konstruktionsleistungen einfach etwas dünn ist, und das sind für die schlüssige Beurteilung Sagebiels wichtige Aspekte. *Thilo Prokosch*

(c) Stefan Welsch:
LGW Luftfahrtgesellschaft
Walter -
Do 228

AQUILA
AQUILA – Ein Unternehmen mit Perspektive

Aquila A 210

Ideal für PPL-N-Schulung
gutmütige Flugeigenschaften, kraftvolle Leistung
geräumig, komfortabel, hohe Zuladung
leise und umweltfreundlich
geringe Betriebskosten

AQUILA Technische Entwicklungen GmbH
Flugplatz · D-14959 Schönhagen
Tel. 49 (3 37 31) 7 07-33 · Fax 49 (3 37 31) 7 07-11
kontakt@aquila-aero.com · www.aquila-aero.com

Realität oder Simulation?



Original-Bildauszug
aus dem
Flugsimulator-
Programm FS2004
von Microsoft:
Flughafen Tempelhof
detailgetreu inkl.
Vordach-
Konstruktion,
Leuchten,
Beschriftung etc.

Es gibt Menschen, die kriegen gar nicht genug – von Tempelhof. Die sitzen, nachdem sie den Nachmittag über am Rande der Startbahn 25L gestanden haben, um Flugzeuge zu „spotten“, am Abend vor ihrem Bildschirm zuhause. Und dann wird geflogen.

Von THF nach THF, mit dem Flugsimulator von Microsoft. Die Fangemeinde dieser PC-Flieger ist weltumspannend. Dieses „Hobby“ hat sich von lächerlichen Grobzeichnungen, die ein Flugzeug darstellen sollten und Runways, die nur aus parallelen Strichen bestanden, zu einer so ernst zu nehmenden Mania entwickelt, dass sogar Piloten auf diese Weise ausgebildet werden.

Man fliegt derzeit mit dem „FS2004“ und ist schon überall gewesen, in Kath-

mandu, Banff, New York, Anchorage. Man fliegt mit einer A320 oder 747-400. Und alle Flughäfen der Welt, alle Funkfeuer, alle Luftstraßen sind im Programm enthalten, mit dem jeweils richtigen Namen, versteht sich.

Aber Tempelhof ist immer wieder besonders schön. Es gibt eine Zusatz-„Scenery“, wo die geschwungene Halle bis ins letzte Detail nachgebildet ist. Da ist der Schriftzug „BERLIN-TEMPELHOF, 164FT FIELD ELEVATION“ genauso deutlich zu sehen wie der Radarturm, die einzelnen Lampen des Vorfeldes leuchten bei Dunkelheit. Daß unter dem großen Vorfeld-Dach ein Rauchverbot herrscht, ist genauso erkennbar wie die Position des Standplatzes 23, wo SN Brussels schräg parkt.

Und man kann ein bisschen träumen. Das Programm stellt Flugzeuge aufs Vorfeld, auch Lufthansa (wird aus dem Traum vielleicht doch noch Wirklichkeit?), Hapag Lloyd und Eurowings. Manchmal kann es richtig voll werden. Bei Dunkelheit kann man die Flugzeuge mit ihren Scheinwerfern wie an der Perlenschnur hereinkommen sehen.

Und dann der Wagemut, der Übermut, die Herausforderung: Kann man mit einer Boeing 747 in THF landen? Sauberer Anflug, „You are cleared to land“, ja, man kann. Und starten? Auch das, mit wenig Sprit. Man kann auch mit der DC3 fliegen oder mit der „Spirit of St. Louis“.

Am allerschönsten ist es, über das Vorfeld bis unter das Dach zu rollen. Leichte Abendstimmung, alles beleuchtet, man wird erwartet. Die Motoren werden abgestellt, die Tür aufgemacht, die Treppe fährt heraus. Wie im richtigen Leben. Ein Catering-Fahrzeug fährt herbei. Es riecht gut. Das Essen ist fertig. Bodenzeit 30 Minuten.

Ja, und dann gehts wieder los, von / nach Tempelhof. Und es folgen noch viele Happy Landings. *H.H.Romberg*

Das Ruhrgebiet airleben!

Berlin
Dortmund
Warschau



dauair ➔

Wir beflügeln Sie.

0180 5340 007 *
dauair.com

ICAT-Mitglied werden!

Werden Sie Mitglied der ICAT e.V. und unterstützen Sie unsere Arbeit für den Erhalt des Flughafens Tempelhof. Bitte besuchen

Sie für weitere Informationen und zum Nachlesen der Satzung die Internet - Seiten <http://www.icat.de/ICAT%20eV.html>

Ich bin mit den Zielen der ICAT einverstanden und möchte mich für den Erhalt des Flughafens Tempelhof einsetzen. Hiermit bitte ich um Aufnahme in die ICAT - Interessengemeinschaft City-Airport Tempelhof e.V. Ich erkläre, gemeinsam mit den Mitgliedern die Ziele der Gemeinschaft zu unterstützen und zu verfolgen, wie sie im § 2(1) der Satzung dargelegt sind.

Vorname/Name

Straße, Nr.

PLZ, Ort

Tel., Fax

e-Mail-Adresse

Ort, Datum / Unterschrift

An

ICAT Interessengemeinschaft
City-Airport Tempelhof e.V.
Flughafen Tempelhof A1 Turm 6

D - 12101 Berlin

nur bei Postversand:
Bitte ausreichend
frankieren-

oder per Fax:
030-6951-3794

Bitte diesen Abschnitt für Ihre Unterlagen abtrennen:
Antrag auf Mitgliedschaft abgeschickt am: _____
Beitrag von EUR 10 (Mindestbeitrag) überwiesen am: _____
Auf Konto Nr. 54 841 330 0 BLZ 100 800 00 bei der Dresdner Bank, Berlin
International: IBAN: DE03 1008 0000 0548 4133 00, BIC: DRESEDEF
Satzung gelesen unter www.flughafen-tempelhof.de/Satzung.html
Mitgliedsantrag auch online unter www.flughafen-tempelhof.de/Mitglied.html
Anfragen an die ICAT unter e-Mail: info@flughafen-berlin-tempelhof.de
ICAT ist telefonisch erreichbar unter 030-6951-3317, Fax 030-6951-3794



Berlin Tempelhof - Friedrichshafen



ab

49.-*

*one-way, inkl. Taxen

www.intersky.biz

Würth – der Montageprofi ist 60 Jahre alt.
Wir danken unseren Kunden für das große Vertrauen,
unseren Partnern und Mitarbeitern für 60 Jahre
beispielhaften Einsatz. **Würth – der Montageprofi.**



2005. Ein Hoch dem Handwerk.

2004
2003
2002
2001
2000
1999
1998
1997
1996
1995
1994
1993
1992
1991
1990
1989
1988
1987
1986
1985
1984
1983
1982
1981
1980
1979
1978
1977
1976
1975
1974
1973
1972
1971
1970
1969
1968
1967
1966
1965
1964
1963
1962
1961
1960
1959
1958
1957
1956
1955
1954
1953
1952
1951
1950
1949
1948
1947
1946

1945. Es geht aufwärts.

