



*Tempelhof*

# ICAT

## Info

www.city-airport-tempelhof.de



ICAT Interessengemeinschaft City-Airport Tempelhof e.V., Berlin 2006

Editorial: Andreas Peter .....	3
Das Schließungsverfahren – die Zweite: Alles von vorne, alle dürfen mitspielen .....	4
Luftverkehrsentwicklung in Berlin-Tempelhof .....	6
BBI vers. THF: Zeiten und Wege .....	8
Wahlkampf 2006: Die Positionen der Parteien zu Tempelhof .....	10
Juristische Auswirkungen des Leipziger BBI-Urteils für Tempelhof .....	12
"THF" als Vermarktungsobjekt .....	14
Entwicklungspotenziale der Gebäudeanlage City-Airport Tempelhof .....	16
Nachrichten, Chronik .....	22
Mitglied werden! .....	25
Das letzte am Schluss .....	30

## 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 namentlich gekennzeichneten Beiträge liegt bei den Autoren

Bearbeitung:  
Alexander Beljatzky, Knuth Henne, Volker Maue, Andreas Peter, Malte Priesmeyer, Thilo Prokosch, Wolfgang Przewieslik, Dieter Schlobach, Manfred Spengler und andere.

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

Titelfoto: mit freundlicher Genehmigung von (c) Frank Kühne  
siehe auch [www.airliners.net](http://www.airliners.net)

Druck:  
Gottschalk Druck & Medien, 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 Organisation, Koordination und Leitung von Öffentlichkeitsarbeit mit dem Ziel der **Erhaltung des Flughafens Tempelhof in seinem derzeitigen Funktionszusammenhang – internationaler City-Airport** – als weltweit einzigartiges technisches und architektonisches wie städtebauliches Gesamtkonzept.“ (...)

Mitglieder der ICAT: ca. 1250 (08/06)



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

*Liebe Leser, sehr verehrte Freunde des Flughafens Tempelhof,*

*als ich im Herbst letzten Jahres an dieser Stelle von dem bevorstehendem gerichtlichen Hauptsacheverfahren zur Schließung Tempelhofs sprach, konnte keiner ahnen, das sich dieses bis zum heutigen Tage hinziehen würde. Zur „Unendlichen Geschichte“ Tempelhofs muss nunmehr noch ein weiteres Kapitel hinzugefügt werden.*

*Entgegen aller Erwartungen hat im Herbst 2005 keine Verhandlung im Hauptverfahren vor dem Oberverwaltungsgericht stattgefunden. Der Flughafen Tempelhof blieb weiterhin offen. Auch im Frühjahr diesen Jahres gab es keinen Gerichtstermin, denn die Flughafengesellschaft meinte ein neues Schließungsverfahren anstrengen zu müssen. Tempelhof blieb und bleibt somit auch 2006 weiter offen. Nun können wieder alle Nutzer (Airlines und General Aviation) gegen den bald zu erwartenden Schließungsbeschluss der Behörde klagen. Solange bleibt Tempelhof auf jeden Fall weiter offen. Ein möglicher neuer Gerichtstermin ist zum Ende diesen Jahres zu erwarten. Da sich die wirtschaftliche Situation des Airports inzwischen deutlich verbessert hat und Events wie die Fußball-WM bewiesen haben, dass es ohne Tempelhof in Berlin gar nicht geht, sind unsere Argumente vor Gericht heute deutlich besser als vor zwei Jahren. Somit werden wir auch diese juristische Hürde nehmen und der Flughafen Tempelhof wird auch 2007 nicht geschlossen!*

*Bereits im Jahre 2004 hatte ich in meinem Editorial die Hoffnung zum Ausdruck gebracht, dass der Wechsel im Senat Gelegenheit sein könnte, um über die Schließung nochmals nachzudenken. Leider wurde meine Hoffnung durch den rot-roten Senat enttäuscht. Ich möchte diese Hoffnung hier nochmals wiederholen und wünsche mir, dass nach den Wahlen im September der neue Senat die Chance für eine Besinnung zu Gunsten von Tempelhof und der Stadt Berlin nutzen wird.*

*In diesem Sinne grüßt Sie*

*Ihr Andreas Peter*



## Schließungsverfahren – die Zweite: Alles nochmal von vorne, alle dürfen mitspielen

*Es war so schön drum gleich nochmal  
„Das Ding muß nunmehr endlich zu“.  
Nun haben wir erneut die Qual  
Und können nur noch sagen: Buh!*

Nein, es war nicht schön. Sie waren vielmehr schon bis hierher ausgesprochen ärgerlich:



**CIRRUS EMB170**  
landet in THF  
Foto (c) Matthias  
Winkler /  
Luftfahrtarchiv

Die Schließungsversuche der Flughafengesellschaft.

Seit 1995 ist man dran - die Schließungsschlagzeilen in der Berliner Presse sind kaum noch zu zählen, seit 11 Jahren sind die Fluggesellschaften und die Mieter verunsichert und fühlen sich in ihren geschäftlichen Aktivitäten bedroht. Noch bevor das vorige Verfahren in der „Hauptsache“ überhaupt verhandelt wurde, macht die Flughafengesellschaft einen neuen Anlauf. Nachdem die Schließungen 1995, 1997, 1999, 2000, 2002, 2004 allesamt misslungen sind, soll es nun also am 31.3.2007 soweit sein.

Ein neuer Antrag wurde gestellt. Die Gründe sind nicht mehr Lärm oder Sicherheit, son-

dern nur noch die „Verluste“. Diese „Verluste“ sollen laut Flughafengesellschaft die Finanzierung des BBI gefährden. Angeblich soll dies durch 40 Millionen Verluste gelingen, was von 3,5 Milliarden gerade einmal 1,14 % ausmacht.

Hinter den Kulissen ist allerdings bekannt, dass eigentlich die Verluste gar nicht das Thema sind, sondern dass der Regierende Bürgermeister und Wahlkämpfer Klaus Wowereit noch einen Erfolg vorweisen möchte, so wie er es seinen Wählern in seinem Wahlkreis immer schon versprochen hat. Und bei diesem „wichtigen“ Wahl-Thema scheinen wohl wirtschaftliche Belange, Arbeitsplätze und das Ansehen der Stadt zweitrangig zu sein.

Das jetzige Verfahren befindet sich im Stadium der (terminlich abgeschlossenen) Befragung der Nutzer. Auch die ICAT hat eine Stellungnahme abgegeben, fundiert ausgearbeitet von einer Gruppe innerhalb unserer vielen Mitglieder, die mit der Fliegerei aktiv etwas zu tun haben. Wir waren hierzu nicht aufgefordert worden (anders als bei dem ersten Schließungsantrag), haben aber trotzdem Stellung genommen.

Die wesentlichen Punkte der Stellungnahme (s.a. [www.icat.de/Presseschau.html](http://www.icat.de/Presseschau.html)) sind:

- Der „Konsensbeschluss“ von 1996 ist politisch gefaßt und rechtlich nicht bindend.
- Das Bundesverwaltungsgericht hat die Planfeststellung für BBI bestätigt, auch ohne dass THF vorher geschlossen wurde (was von Herrn Wowereit vorsätzlich sogar im Abgeordnetenhaus anders dargestellt worden war).
- Die „Verluste“ wurden von der Flughafengesellschaft durch das permanente Schlechtreden des Flughafens herbeigeführt. Die Darstellung der „Verluste“ ist betriebswirtschaftlich nicht nach zu vollziehen.

- Die eingearbeiteten Verkehrsprognosen bis 2011 sind absichtlich zu niedrig, um Flughafen-Kapazitäten in TXL und SXF für den ex-THF-Verkehr zu suggerieren, die tatsächlich nicht verfügbar sind.
- Die Kapazitäten in Tegel und Schönefeld, die in dem ersten Antrag als voll ausreichend beschrieben wurden, sind trotz der danach erfolgten Errichtung von drei Terminalbauten, die damit die Fehlerhaftigkeit des ersten Antrages beweisen, an beiden Standorten weiterhin nicht ausreichend. Grund sind unzureichende Abstellpositionen und Landebahnkapazitäten.
- Abstellflächen für Sonderereignisse wie ILA, Medienveranstaltungen, und besonders die Fußball-WM sind ohne THF besonders während der BBI-Bauarbeiten nicht vorhanden.
- Das im letzten Moment noch von der Flughafengesellschaft in Auftrag gegebene, mehrfach überarbeitete und als „Beweis“ herangezogene Gutachten von Rand-Europe zu den Kapazitäten ist methodisch, inhaltlich und im Ergebnis falsch. So widerspricht z.B. die dort angestellte Überlegung, man könne Flüge der Gesellschaften in TXL und SXF verschieben, um alles „passend zu machen“, dem international üblichen Verfahren der Flughafenkoordination.

Wie und in welchem zeitlichen Ablauf das Verfahren nun weitergeht, ist unklar. Wie von den in THF arbeitenden Fluggesellschaften zu erfahren ist, wird man alle rechtlichen Möglichkeiten ausschöpfen. Die Zahl der Kläger hat sich gegenüber dem ersten Verfahren erhöht, denn nun werden alle Fluggesellschaften klagen sowie eine Gruppierung der General-Aviation.

Fest steht, dass die Schließung von THF rechtlich und faktisch weder mit der Planfeststellung noch dem Bau noch dem Betrieb des neuen Flughafens BBI etwas zu tun hat. Folglich sind alle Aussagen der Flughafengesellschaft wie auch der Berliner Regierung

– auch gegenüber der Presse – THF werde definitiv zum 31.3.2007 geschlossen, nur als unsinnige Drohungen zu verstehen, die der Berliner Öffentlichkeit eine erfolgreiche und stimmige Luftfahrtpolitik der Berliner und Brandenburger Regierung vorgaukeln sollen.

Der Regierende Bürgermeister wollte Tempelhof per Eilbeschluß schon zum 31.10.2004 schließen. Wäre es so gekommen, hätte man das Endspiel zur Fußball WM „vergessen“ können. Die Ehrengäste, Sponsoren, Manager hätten ihren Weg nicht nach Berlin finden können, denn es hätte dort schlicht keinen Platz gegeben, die weit über 300 zusätzlichen – zum Teil nicht einmal kleinen – Flugzeuge



abzustellen. So könnte Herr Wowereit ruhig auch der ICAT dankbar sein, dass eine grandiose Blamage zur Fußball-WM vermieden wurde: Alle Geschäftsreise-Flugzeuge konnten in Berlin landen und mußten nicht nach Hannover, Leipzig oder Rostock ausweichen.

Genau dieses würde aber geschehen, wenn THF geschlossen würde. Auf keinem anderen Berliner Flughafen gibt es auch nur annähernd so viel Fläche wie in Tempelhof, was anhand unseres Titelbildes leicht nachvollziehbar wird.

Und die ICAT hilft mit, dass diese Fläche auch weiterhin für die Luftfahrt zur Verfügung steht.

LGW Walter auf dem Weg nach Dortmund  
Foto (c) Oliver Scheich

## Die Verkehrsentwicklung in Tempelhof 2005 - 06

Das Jahr 2005 hatte nach negativem Start noch sehr positiv geendet: Bei einem Rückgang der Flugbewegungen um 5% ergab sich ein Plus von 23,6% bei den Passagieren auf insgesamt 545.600.

Über die Bedeutung der Verkehrsentwicklung in Tempelhof wird sehr unterschiedlich geurteilt. Die einen - das ist die ICAT - sehen in dem Aufschwung den Beweis dafür, dass Tempelhof eine eigene Nachfrage hat, die an-



F100 der dba  
Foto (c) Frank Kühne

deren - das ist die Flughafengesellschaft - sprechen nur davon, dass in Tempelhof im Grunde ehemaliger Verkehr aus Tegel stattfindet.

Tatsächlich hat natürlich der Verbleib der Köln-Flüge der dba (früher als Gexx so geflogen) einen erheblichen Einfluß auf das Wachstum. Aber auch die anderen Segmente steigen kontinuierlich an.

Das Jahr 2006 ist folglich für den Flughafen Tempelhof ein gutes Jahr. Kumulativ Mai beträgt der Zuwachs bei den

- **Flugbewegungen +36,7%, davon**
- **Linie + 34,5 %,**
- **Nicht-Linie + 53,3 %**

Die Passagierzahlen sind in 2006 bisher außerordentlich angestiegen, nämlich um

- **Passagiere + 60,7%, davon**
- **Linie Inland + 66,5 %**
- **Linie Ausland + 49,6 %**
- **Nicht Linie + 35,6 %**

Der Luftverkehr in Berlin gesamt ist kumulativ Mai 2006 um 7,8% (Flugbewegungen) und 11,6% (Passagiere) gestiegen. Hierbei stiegen

- **Tempelhof um+ 60,7%**
- **Schönefeld um +30,6%**
- **und Tegel um 3,0%**

Der Verkehr in Hamburg nahm um +16,4% zu und nimmt damit die 3. Position ein.

**Tempelhof ist in Deutschland der Flughafen mit der größten Wachstumsrate.**

Im Deutschland-Verkehr legte Tempelhof um + 84,5% zu. Es liegt damit im Grunde auch an der Spitze der deutschen Flughäfen. (Der Deutschland-Verkehr am Flughafen Hahn stieg zwar stärker, hat aber nur wenige Flüge gezählt und nur 1/100 des Volumens von Tempelhof und ist deshalb ohne jede statistische Bedeutung).

Auch im Europa-Linienverkehr hält Tempelhof im Vergleich der deutschen Verkehrsflughäfen die Spitze mit +38,1%, gefolgt von Schönefeld mit +23,7% und Dortmund mit + 19,3%.

Derzeit verkehren in Tempelhof acht Linienfluggesellschaften in der Passage: Cirrus, Dba, EAE, Intersky, LGW, SN Brussels, Sterling, SyltAir. Die wiederholt gemachte Aussage der Flughafengesellschaft, „Tempelhof lebt nur von dem „dba-Effekt“, ist also erkennbar nicht zutreffend.

Dagegen hat Tegel zwischen 2003 und 2005 insgesamt 658.000 Inland-Passagiere verloren und Schönefeld 623.000 gewonnen. Schönefeld hatte früher praktisch keinen Deutschland-Verkehr und „lebt“ auch in 2006 mit



420.000 Passagieren (+85,0 %) kumulativ Mai teilweise von der Übernahme von Tegel-Passagieren. Die sind in Tegel nur um 0,5% gestiegen, was dem Wachstumstrend in Deutschland zuwider läuft, der insgesamt bei +5,9% liegt.

In der Zahl der Flugbewegungen liegt Tempelhof in einer Klasse mit Bremen, Dortmund, Dresden, Hahn, Leipzig, Münster und hat dreimal so viele Bewegungen wie Erfurt oder Saarbrücken.

### Tempelhof Ausweichstandort für ILA 2006

Die im Mai in Schönefeld veranstaltete ILA hat für Tempelhof zahlreiche zusätzliche Flugbewegungen gebracht, da wegen Platzmangels in Schönefeld die „kleinen“ Flugzeuge nach Tempelhof ausgelagert werden mußten. Insgesamt dürften rund 1.500 Flugbewegungen des Sonstigen und Nicht-Gewerblichen Verkehrs im Mai „auf das Konto“ der ILA gehen.

### Massenandrang zum Fußball-WM-Finale

Im Juni war die Fußball-WM. Und hier zeigte Tempelhof sein ganzes Fassungsvermögen. Der Flughafen wurde offiziell zum Flughafen für die General Aviation der WM erklärt. Der „Kaiser“ Franz Beckenbauer gab Tempelhof die Ehre und schwebte regelmäßig mit dem Hubschrauber ein.

Bis zu 300 Flugzeuge standen am Abend des Endspiels auf dem Vorfeld; ja sogar der sonst nie benutzte südliche Teil des Flughafens an der S-Bahn mußte als Abstellfläche herhalten. Die größten und teuersten Business-Jets waren zu bewundern, darunter auch drei B 737.

Aber dieser Andrang hatte besonders für die Anwohner auch negative Begleiterscheinungen. Die Luftfahrtbehörde hatte zur WM die Nachtsperre aufgehoben (wie auch auf allen andere deutschen Flughäfen). Denn nach dem Abpfiff wollten die meisten dieser Geschäftsreiseflugzeuge Berlin wieder verlassen. Und es kann eben nur alle zwei Minuten ein Flugzeug starten. Viele Flugzeuge mußten zusätz-

lich warten, weil der Luftraum verstopft war. So wurde bis zwei Uhr nachts gestartet. Auch die ICAT erhielt später wütende Protestbriefe. Denn leider waren die Anwohner über die Aufhebung der Nachtsperre nicht vorher informiert worden.

Dennoch: Die Bilder vom vollgeparkten Flughafen Tempelhof gingen um die Welt. Und: Die ICAT hat mit ihrer Front gegen die Schließung zum Oktober 2004 dazu beigetragen, dass der Stadt Berlin eine riesige Peinlichkeit erspart blieb, 200 bis 300 Business-Flugzeuge nicht unterbringen zu können.

Ausblick 2006: Kumulativ Mai liegt die



Wachstumsrate bei den Passagieren bei 60,7%. In der zweiten Jahreshälfte werden die Zuwächse aufgrund der höheren Basis in 2005 dieses Niveau nicht halten, so dass bis Jahresende ein gesamtes Wachstum von maximal 40% zu erreichen sein wird.

Dieses könnten dann rund 725.000 Passagiere sein. Immerhin – die Flughafengesellschaft sieht in ihrer Prognose nur 500.000 Passagiere. Wie so oft hat sich die Flughafengesellschaft verschätzt.

Der Markt hat sich für Tempelhof entschieden, die Flughafengesellschaft und der Berliner Senat (bisher) nicht.

**B737 der Sterling in Tempelhof**  
Foto (c) Daniel Werner  
(siehe auch [www.airliners.net](http://www.airliners.net))

## „BBI versus THF“: Ein Bericht aus dem Alltag des Ankommens

Schon seit 1996 wird von allen offiziellen Seiten darauf hingewiesen, dass mit Inbetriebnahme des BBI in nunmehr 2011 die beiden anderen Berliner Flughäfen geschlossen werden. Man weist dabei auf den „Konsensbeschluss“ hin, eine Vereinbarung der drei „Eigentümer“ der Berliner Flughäfen Bund, Berlin und Brandenburg, in dem dieses politisch so festgelegt wurde. Aber man verweist auch auf die Planfeststellung für den BBI, wo zum Nachweis des Bedarfs die Passagiere von THF und TXL zu BBI verlagert werden müssen. Die Schließung von TXL ist rechtskräftig, die Schließung von THF ist es nicht. Zu letzterem gibt es zwar einen ersten Beschluss der Luftfahrtbehörde, der aber beklagt wird. Ein neuer Antrag der Flughafengesellschaft auf sofortige Schließung von THF wurde eingereicht und befindet sich in der Entscheidungsphase.

Zu Tempelhof gibt es viele Stimmen, die ihn als Flughafen erhalten wollen. Die „Mutter aller Flughäfen“ (so Lord Norman Foster, Erbauer der Reichstagskuppel) soll nicht sterben. Die ICAT hat dieses Ziel seit Bestehen verfolgt. Die Frage ist, ob es ein vernünftiges und begründbares Ziel ist.

Warum also ein Stadtflughafen? Warum nicht?

Wir vergleichen zur Beantwortung dieser Fragen „THF heute“ mit „BBI morgen“. Und wir klären, ob irgend etwas dem entgegensteht.

### „THF heute“ ...

...ist Ausstieg aus dem Flugzeug über die Treppe, kurzer Weg in das Gebäude, Durchquerung der Haupthalle, den rollenden Gang leicht bergauf, die Türen öffnen sich automatisch, das Taxi steht da, Einsteigen und weg. Die Zeitspanne ist (gestern aus Köln mit dba kommend gestoppt) 3:00 Minuten. Eine etwa gleich lange Zeit brauchen die Business-Flieger mit ihren eigenen Privatjets, also z.B. Robbie Williams oder Bernie Ecclestone oder Hans Wall. Die Fahrt mit dem Taxi zum „Desbrosses“ im Ritz-Carlton am Potsdamer Platz, wo die Gesprächspartner warten, dauert 9:30 Minuten. Vom Sitz im Flieger bis zum Stuhl im Restaurant vergehen 12:30 Minuten. Es wurden für 3,5 km 0,4 l Treibstoff verbraucht.

Wer meint, man müsse mit der U-Bahn fahren, auch gut. Der Weg vom Flugzeug zur U-Bahn auf den Bahnsteig „Platz der Luftbrücke“ dauert 6 Minuten. Die U-Bahn fährt alle 5 Minuten. Die Fahrt mit Umsteigen zum Potsdamer Platz dauert fahrplanmäßig 13 Minuten, der Fußweg ins „Desbrosses“ 2 Minuten. Der gesamte Weg vom Flugzeug ins Lokal dauert hier optimal 21, maximal 26 Minuten. Die Clientele, die für Berlin wichtig ist, liebt kurze Wege und macht deshalb gerne in Berlin Geschäfte.

### „BBI morgen“

Leider gibt es bisher keine Details zu den Wegen im neuen Flughafen. Werden die Wege zu entfernten Parkpositionen so lang sein wie in Frankfurt oder München? Wo stehen die Taxis? Wie oft fährt der Airport Express? Wie lange braucht das Taxi vom BBI zum Potsdamer Platz? Wie kommt man am besten in die U-Bahn und dann dorthin? Wir können nur schätzen.

Dazu ein Blick auf Frankfurt. Die nächste Position zum Taxi ist A12, die weiteste A42. Die Distanz vom Ausstieg mindestens 5 Minuten, maximal 25 Minuten. Das wird in BBI auch so sein, denn schon in der ersten Phase gibt es auch einen Terminal-Querriegel, der möglicherweise nur mit einem unterirdischen „People Mover“ zu erreichen sein wird. Also nehmen wir einmal diese Zeiten.

Das Taxi braucht auf der A113n rund 20 Minuten bis Tempelhof, das sind dann also vom Flieger aus 25 bis 45 Minuten. Dann die 9 Minuten zum „Desbrosses“, macht 34 bis 54 Minuten. Wir ver-

Luftbild Schönefeld  
(SXF) von Osten  
Foto (c) Bjorn Alegren /  
Airliners.net





gleichen: 12 Minuten von THF. Das sind 22 bis 42 Minuten weniger, und das ist schon ein Unterschied. Die Strecke ist 21 km lang und kostet 2,1 l Treibstoff.

Mit dem ÖPNV sieht die Reise so aus: Der Weg zum unterirdischen Bahnhof sei gleich lang wie zum Taxi, also 5 bis 20 Minuten. Die Zugfolge beträgt 15 Minuten. Die Fahrzeit zum Potsdamer Platz ist 20 Minuten. Der Weg vom Gleis zum Desbrosses ist 2 Minuten. Macht summa summarum optimal 27 Minuten, maximal (von weit hinten im Flughafen und wenn der Zug gerade weg war) 62 Minuten. Von THF aus waren es 21 bis 26 Minuten. Das sind 6 bis 36 Minuten weniger.

Ein Geschäftsreisender verliert also zukünftig bei einer Eintagesreise über BBI statt THF zwischen 44 und 84 Minuten mit dem Taxi bzw. 24 bis 84 Minuten mit dem ÖPNV.

**Excurs:** Herr Mehdorn, Bahnchef, läßt die Fernzüge in Bahnhof Zoo nicht mehr halten, weil er meint, der Geschäftsreiseverkehr brähe quasi zusammen, wenn die anderen Passagiere 2x3, also 6 Minuten länger unterwegs sind. So viel zur Frage, wie wertvoll „Zeit“ sein kann.

Stört THF den „Großen BBI“ oder ist eher das Gegenteil der Fall? Es gibt zwei Kategorien von Störungen: Ablauf und Betriebswirtschaft, also Flugbewegungen und Passagiere.

Stören also „die Kleinen“ zukünftig „die Großen“? Hierzu ist ein Vergleich mit München passend: Als München II in Betrieb ging, hat man den „Kleinen“ den Anflug verboten. Es ging vor Gericht, danach durften diejenigen „Kleinen“ in MUC II fliegen, die schon in Riem „zu Hause“ waren. Also hat man in MUC frühzeitig erkannt, dass auf einem Großflughafen Kleinflugzeuge stören. Sie fliegen langsamer bis sehr langsam an, rollen langsamer, und brauchen Standplätze. Nicht so wie die Großen 25 Minuten bis 3 Stunden, sondern häufig einen Tag und länger.

Standplätze auf einem Flughafen sind ein wertvolles Gut. Dieses kann man in der „Entgeltordnung“ der Flughafengesellschaft nachlesen.

In Berlin gibt es (2005) fast dreimal so viele „nicht gewerbliche“ Flüge wie in München. Zusammen mit den „gewerblichen Nicht-Linienflügen“ (also die Businessjets z.B.) sind dies rund 38.000 Flugbewegungen, etwa 16% des Gesamtverkehrs. In MUC sind dies nur 5%. Ganz eindeutig sind die Kleinen also in Berlin ein weit größerer Störfaktor. Zu diesen Kleinen sind auch noch die Regionaldienste zu zählen, die mit Flugzeugen bis 50 Sitze fliegen.

Die Frage andersherum lautet, ob dann, wenn diese „Kleinen“ fehlen, also z.B. in THF verbleiben würden, das Betriebsergebnis des BBI dramatischen Aderlass erleiden müßte. Die Antwort ist ein eindeutiges „Nein“. Ein Businessjet hat heute ein Maximalgewicht von 5-12 Tonnen, also 1/6 einer B737. Bezogen auf den obigen Anteil, und wären alle „großen“ in BBI 150-Sitzer, wäre der modellhaft errechenbare Anteil an den Einnahmen etwa 1/6 von 16%, also 2,6%. Und weil man ja nur 50% der Einnahmen aus dem „Aviation-Teil“ hat, ist der Tempelhof-Anteil an den Gesamteinnahmen sogar nur 1,3%.

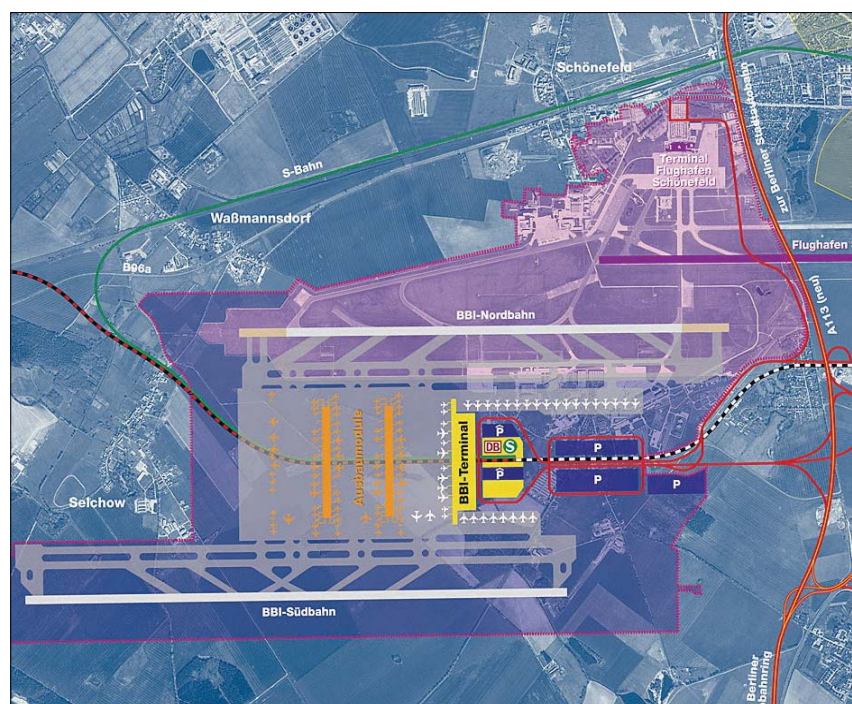
Hier wird deutlich, dass das Verhältnis von zunehmender „Störung“ und hierdurch erzielbaren Einnahmen ein sehr schlechtes ist. 1,3% Einnahmen stehen 16% „Störung“ gegenüber. Die „Kleinen“ sind aber in Berlin besonders wichtig: Politische Hauptstadt, Lobbyistenhauptstadt, Medienhauptstadt, und Kulturhauptstadt fordern ihre Mobilitätsangebote. Wenn es also eine Möglichkeit gäbe, die „Kleinen“ zu haben, aber die „Großen“ nicht zu stören, so wäre wäre das quasi der Lottogewinn.

„THF“ ist dieser „Lottogewinn“. Der Airport ist da, die Gebäude sind da, die Lage perfekt, die Anbindung bestens, die Passagiere begeistert, die Anwohner (mit einigen Ausnahmen, die wir nicht verschweigen wollen) dem Flughafen in Liebe zugehen.

Wer ist so dumm, diesen „Lottozettel“ mit einem Hauptgewinn wegzuerwerfen?

### Lageplan Flughafen BBI - Planung, Stand vor März 2006

Foto (c) Günter Wicker, Photur / Berliner Flughäfen (Anm.: Die Abbildung muss nicht den aktuellen Planungsstand wiedergeben)



## Hat das Leipziger Urteil im BBI-Verfahren juristische Auswirkungen auf den City – Airport Tempelhof?

Am 16.3.2006 hat das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig ein Urteil zu den Klagen gegen den Bau des BBI gesprochen. Für uns in Tempelhof ist interessant, ob hier die Schließung des Flughafens quasi „zementiert“ wurde.

Die Urteilsbegründung ist auch bei der ICAT auf der Internetseite „Presseschau“ [www.icat.de/Presseschau.html](http://www.icat.de/Presseschau.html) zu finden.

Das Bundesverwaltungsgericht hat sich mit der Schließung des Flughafens Tempelhof eher am Rande beschäftigt, und zwar nur soweit, als diese Frage die „Planrechtfertigung“ für den Großflughafen Berlin-Brandenburg International am Standort Schönefeld tangiert.

Dazu hat das Bundesverwaltungsgericht gesagt (Band 1 der Urteilsbegründung, Seite 86/7):

„Die Planrechtfertigung scheitert nicht da-

ran, dass die geplante Schließung der Verkehrsflughäfen Tegel und Tempelhof und die Ersetzungsfunktion des Ausbaus in Schönefeld rechtlich unzureichend abgesichert sind.“

„Zuzustimmen ist den Klägern darin, dass der planfestgestellte Ausbau des Flughafens Schönefeld unter Beibehaltung der beiden innerstädtischen Flughäfen fachplanerisch nicht gerechtfertigt wäre.“.....

„Ob der Flughafen Tempelhof...mit großer Wahrscheinlichkeit vorzeitig, nämlich mit Eintritt des hier angefochtenen Planfeststellungsbeschlusses geschlossen wird, kann hier dahin stehen. Eine endgültige Verhinderung der Schließung beider Stadtflughäfen (ist) nicht zu erwarten. Das genügt den Anforderungen an die Planrechtfertigung“...

„Für die Planrechtfertigung genügt es, dass die geplante Ersetzungsfunktion des Flughafens Schönefeld verwirklicht werden kann...“

Das Bundesverwaltungsgericht hat nicht gesagt, „Tempelhof wird geschlossen“ – das konnte es auch nicht, da das BBI-Verfahren sich allein auf den Flughafenstandort Schönefeld im Land Brandenburg bezog.

Es ist festzustellen, dass die Formulierung



Der Rosinenbomber des AirService Berlin, im Jahr 2006: Keine Auswirkungen des Leipziger BBI-Urteils – danach darf er weiter am Originalschauplatz der Luftbrücke starten, Foto (c) Frank Kühne 2006





**"Beibehaltung gerechtfertigt". Der Augenschein legt ein klares Urteil nahe (9. Juli 2006)**  
Foto (c) Frank Kühne

„...Beibehaltung der beiden innerstädtischen Flughäfen... nicht gerechtfertigt...“ nichts darüber aussagt, ob man nicht Tegel schließen könnte und Tempelhof offen halten könnte. Offenbar wäre (nur?) eine Offenhaltung von *beiden* nicht geeignet, BBI zu begründen.

Hinzu kommt, dass man über die „Ersetzungsfunktion“ spricht. Und hier ergibt sich ein einfaches Beispiel, dessen „Ersetzung“ ohne weitere Prüfung mit „Nein“ beantwortet werden kann: Die weit über 300 Flugzeuge zum Fußball-Weltmeisterschafts-Finale am 9. Juli mit den entsprechenden Flugbewegungen sind definitiv auf dem neuen Flughafen BBI nicht unterzubringen.

Das Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes

gibt also nichts Entscheidendes zu Tempelhof her. Besonders ist es nicht, wie in der Presse zu lesen war, ein „Durchbruch in der Schließung von Tempelhof.“ Selbst dass die Schließung von Tegel nunmehr rechtskräftig ist, weil das Bundesverwaltungsgericht in dem dazugehörigen Verfahren der fünf Tegeler Airlines gegen die Schließung die Revision hierzu nicht zuließ, hat keine „Signalwirkung“ für Tempelhof, wie ebenfalls in der Presse zu lesen war.

Ja man könnte sogar vermuten, dass der Regierende Bürgermeister Klaus Wowereit die Schließung von Tempelhof noch nicht so ganz gesichert sieht. Kommentierte er doch die Entscheidung zu Tegel: „Die Schließung von Tegel stand für mich nie in Frage.“

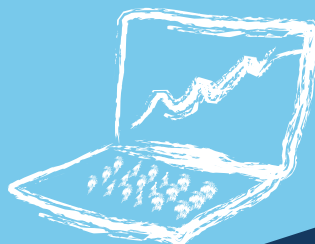
**Die von Tempelhof vielleicht schon...?**

# Die Zeiten von New Economy sind vorbei? Von wegen.

## Berlin Tempelhof - Friedrichshafen

ab **69,-\*** EUR

\*Oneway, all inclusive  
Buchungen: [www.intersky.biz](http://www.intersky.biz)  
Tel: +43 5574 48800 46



 **InterSky**  
[www.intersky.biz](http://www.intersky.biz)

Wir beflügeln den Bodensee.



## Wahl 2006: Standpunkte der Berliner Parteien zum Flughafen Tem- pelhof (THF)

Seit dem gemeinsamen Antrag der Berliner Bundestagsabgeordneten Peter Rzepka (CDU) und Helmut Königshaus (FDP) "Flugverkehrskonzept für den Großraum Berlin überprüfen – Flughafen Berlin-Tempelhof offen halten" vom 15.12.2004, Drucksache 15/4508, stellt sich die Haltung der Parteien, vor den Wahlen zum Abgeordnetenhaus von Berlin am 17.09.06, zu THF folgendermaßen dar.



**Die Berliner CDU** tritt in ihrem Wahlprogramm ausdrücklich für die Erhaltung von THF als City-Airport und die Weiterentwicklung des Flughafens zu einem

Wirtschafts- und Wissenschaftsstandort ein. Insgesamt schlägt die CDU ein privates Betreiberkonzept vor. Die Immobilien sollen offensiv bewirtschaftet werden und die Neuansiedlungen von Unternehmen und Wissenschaftseinrichtungen sollen gezielt betrieben werden. Das Stichwort für dieses Konzept lautet "Tempelhof Talent Tower". Darin ist auch die Installation einer steuerbefreiten Freihandelszone zur Aktivierung des Standortes angedacht. Kritisch muss jedoch bewertet werden, dass die CDU zeitweise die Forderung vertrat, den BND, d.h. eine öffentliche Verwaltung, in Tempelhof anzusiedeln



Die Liberalen

**Die Hauptstadtliberalen** fordern ebenfalls eine differenzierte Bestandserhaltungs- und Weiterentwicklungsstrategie für den Flughafen Tempelhof. Die Flughafenfunktion soll gestärkt werden und das Gesamtareal soll konsequent vermarktet werden, d. h. der City-Airport soll als Kristallisationskern für

einen dynamischen Wirtschaftsstandort dienen. Stellenweise auf Unverständnis stieß in der Öffentlichkeit hingegen die Forderung der FDP-BVV-Fraktion TS, den Flughafen Tempelhof in

die Liste des Weltkulturerbes der UNESCO aufzunehmen, da hiermit zahlreiche Restriktionen verbunden sein könnten

Der ICAT-Präsident Bernhard Liscutin fordert als maßgebliches Kriterium für alle Nutzungskonzepte, dass nicht Steuerkonsumenten, sondern Steuerproduzenten in Tempelhof angesiedelt werden sollen. Nutzungen durch Einrichtungen des Öffentlichen Sektors dürfen daher nur eine untergeordnete Rolle spielen.

**Der SPD-Landesverband** beschreibt seinen Standpunkt zu THF wie folgt: "Mit der Schließung der innerstädtischen Flughäfen Tegel und Tempelhof wird für Hunderttausende Berliner die Lärmbelastigung deutlich gesenkt und die Wohnqualität verbessert." Das Wirtschaftspotential von THF wird hier mit keinem Wort erwähnt.



Auch die Stellungnahme von **Bündnis 90 / Die Grünen** geht in die gleiche Richtung. Die Partei spricht sich für den Single-Airport BBI und für die Schließung von Tempelhof aus. Eine Nachnutzung für THF wird angedeutet, aber nicht detailliert erläutert. Das Wahlprogramm fährt dann fort: "Aus ökologischer Sicht muss ein Teil des Gebietes unbebaut erhalten bleiben. Somit würde zum einen ein wichtiges Ökosystem weiter bestehen, zum anderen würde ein wichtiger Beitrag zur Biodiversität von Stadtflora und -Fauna geleistet werden. Wir setzen uns dafür ein, dass die Errichtung eines innerstädtischen Campingplatzes in das Nachnutzungskonzept einbezogen wird, wie es ihn in anderen Städten der Welt auch gibt."



In einem sogenannten Doppelringkonzept wird zudem die Errichtung eines Naturschutzbereichs, mit einer Magerrasenvegetation, einem "nichtreglementierten" Volkspark sowie mit einem "interkulturellen" Garten gefordert. Die Flughafengebäude sollen vermietet werden und die gebäudenahen Flächen sollen für Ausstellungen und Events genutzt werden. Inwieweit

diese Vorgaben mit einem sehr restriktiven Lärmschutz in eine Übereinstimmung zu bringen sind wird hier nicht erläutert.

**DIE LINKE.PDS** Wo die Grünen die Stadtflora bemühen und die Errichtung eines zentralen Campingplatzes sowie eines "interkultureller Gartens" anregen, stellt **Die Linke.PDS** scheinbar einen Vergleich zwischen THF und der Berliner Straßenbahn an: "Der Flughafen Tempelhof wird geschlossen werden, aber die Straßenbahn fährt nun auch am Lehrter Bahnhof in den Westen." So äußerte sich jedenfalls der Fraktions- und Landesvorsitzende der Linkspartei, Stefan Liebich, auf dem Nominierungsparteitag seiner Partei, am 10.06.2006, unter Abwandlung des bekannten Zitats von Willy Brand vom 10. November 1989: "Berlin wird leben und die Mauer wird fallen."

## Fazit

Das gemeinsame Ziel der Konzepte von CDU und FDP ist es, dass der Flughafen Tempelhof in die Lage versetzt werden soll sein gesamtes Potential zu entfalten. Die Wirtschafts- und Steuerkraft der Stadt soll hiermit gestärkt werden, Arbeitsplätze sollen erhalten bzw. geschaffen werden und THF soll dauerhaft als eine Ergänzung zu BBI positioniert werden.

Im Gegensatz zu den Bürgerlichen Parteien positionieren sich die SPD, Die Linke.PDS und Bündnis 90/Die Grünen als eindeutige Gegner der Weiterführung des Flugbetriebs in Tempelhof. Der Zusammenhang zwischen der Flughafenfunktion und dem Wirtschaftsstandort Tempelhof wird hier in Abrede gestellt. Das gilt jedenfalls für die entsprechenden Aussagen der jeweiligen Landeswahlprogramme bzw. für die Aussagen der Spitzenpolitiker der angesprochenen Parteien.

Zudem sind die Flughafengegner in keiner Form in der Lage die Frage zu beantworten, wie das Sicherheitsmanagement des Gebäudes und der Freifläche, im Falle einer Schließung von THF, zu gewährleisten und damit das Entstehen einer verwahrlosten Stadtbrache zu verhindern wäre. Die Freiflächen des Flughafens erfüllen

zudem schon heute eine wichtige Nischenfunktion für das Ökosystem der Stadt, da sich hier in den vergangenen Jahrzehnten eine Vielzahl bedrohter Tier- und Pflanzenarten angesiedelt hat. Schließlich erfüllt die "Kältemaschine Tempelhof", parallel zur Flughafennutzung, ihre unverzichtbare Funktion für das Stadtklima. Die Frage, wo hier ein Gegensatz zwischen dem Ökosystem Stadt und der Flughafenfunktion festzustellen wäre kann die Politische Linke nicht beantworten.

Ein langsames Umdenken scheint jedoch bei manchen Berliner Sozialdemokraten im Gange zu sein. Während die Landespartei scheinbar unverrückbar an ihrem Schließungsvorhaben für Tempelhof festhält, melden sich immer wieder abweichende Stimmen zu Wort. Die Arbeitsgemeinschaft Selbstständige in der SPD (AGS) fordert die Offenhaltung von THF bis zur Eröffnung von BBI, und der SPD-Bundestagsabgeordnete Reinhard Schultz kritisierte die geplante Schließung von Tempelhof, als "eine kurzsichtige Entscheidung wider aller wirtschaftlichen Vernunft."

Der SPD-Bezirksverordnete in Tempelhof-Schöneberg und Vorsitzende des BVV-Ausschusses für Bauen, Wohnen und Verkehr, Andreas Baldow, wurde von dem schönen Wetter zu folgenden Gedanken angeregt: "Sommergedanken vom Balkon: Der Flughafen Tempelhof war plötzlich wieder im Blickpunkt. Ohne Probleme hat er selbst den größten Andrang abgefertigt ... Es bleibt die Frage, warum Berlin für 12.000.000 (oder mehr?) Euro in Tegel neue Abfertigungsmöglichkeiten baut, während in Tempelhof-Schöneberg die Sporthallen zerbröseln und der Flughafen Tempelhof noch funktioniert? Und, soll der von allen erwartete Investor, mit seinem Business-Jet in Straußberg gelandet, zukünftig mit der S-Bahn nach Berlin weiterfahren?"

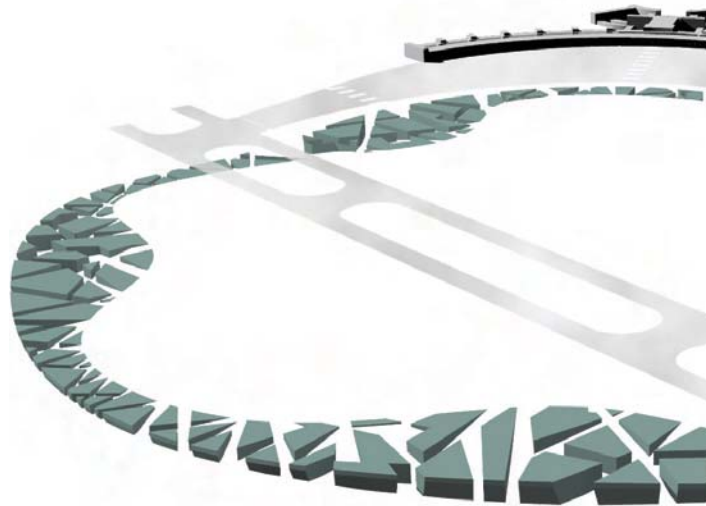
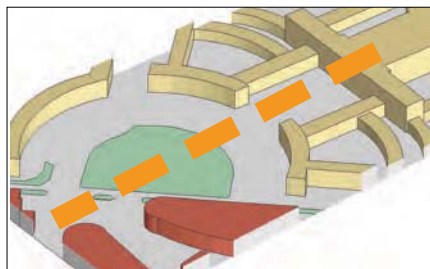
Die Diskussion ist also in Gang gekommen und die Front der Flughafengegner scheint erste Risse zu bekommen. Die mangelnde Qualität der Schließungskonzepte wird zudem den Diskussionsbedarf weiter anwachsen lassen. In Anlehnung an das genannte Willy Brandt-Zitat kann daher gemutmaßt werden: "Die Vernunft wird siegen und Tempelhof wird leben!"

## Bauliche Entwicklungspotenziale der Flughafenanlage Tempelhof: Ausblicke

Die Immobilie City-Airport Tempelhof ist in ihrer Konzeption und Substanz zukunftsfähig - als Flughafen. Die Anlage steht seit 1995 unter Denkmalschutz, Veränderungen erscheinen auf den ersten Blick begrenzt bzw. wenig erforderlich.

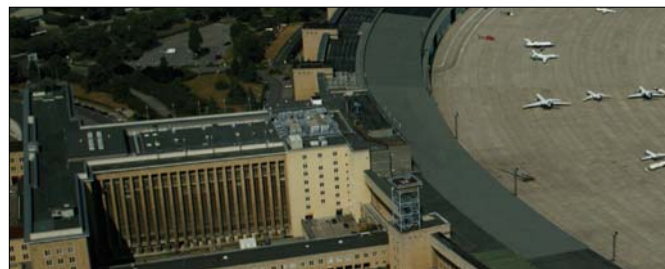
Zugleich bieten sich innerhalb der engen Rahmenbedingungen zahlreiche Potenziale für Anpassungen und Erweiterungen. Sobald sich eine angemessene Vermarktungssituation ergibt, wird ein entsprechender Bedarf schnell entstehen können. Daher seien die Erweiterungsmöglichkeiten hier im Detail erläutert:

- großzügige Öffnung des **Vorplatzes** ("Ehrenhof") für eine tatsächliche Platznutzung (Läden etc.);



**Der Vorplatz** ("Ehrenhof") mit der Vorfahrt ist gegenwärtig als reine Verkehrsfläche organisiert. Die hinter den Arkaden gelegenen Fassaden sind weitgehend geschlossen und lassen keine Angebote entstehen, wie sie für einen derartigen öffentlichen Raum angemessen wären.

Eine Konzentration der Verkehrsfunktionen auf das notwendigste Maß (Kiss & Ride-Plätze, Ta-



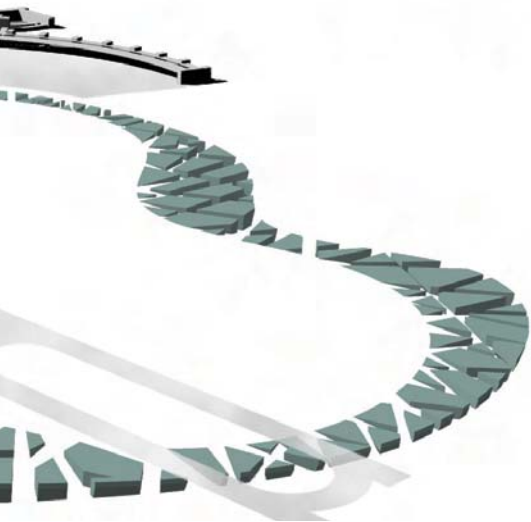
unterirdische **Verbindung zum U-Bahnhof** Platz der Luftbrücke, evtl. mit erweiterten Gewerbenutzungen zur Attraktivierung und Belebung;

- Nutzungsoptimierung der **Seitenhöfe**, u.a. durch Überdachung (Glas), für neue Nutzungszwecke
- Aus- und Aufbau des **Kongresszentrums** über der Haupthalle für Kongress- und Eventnutzungen, evtl. auch alternative Nutzungen, nach Erüchtigung des Tragwerkes;
- Ausbau der „**Ehrenhalle**“ für Event-, Ausstellungs- und/oder Gastronomienutzungen
- Nutzungsspezifische **Sondereinbauten und Ausbau der Hangars**, Aufbau der Büroflächen über bestehenden Büros in den Hangars;
- Nutzbarmachung der **Treppentürme**, Ausbau für Sekundärnutzungen;
- Freimachung von nicht für den Flugbetrieb erforderlichen **Freiflächen** für Parknutzungen und Sport.

xiwarteplätze, Busvorfahrt ohne Warteposition) lässt genügend Flächenreserven frei werden, um die Platzgestalt zu reorganisieren. Die Öffnung der Fassaden für publikumswirksame Nutzungen (Gastronomie, Handel, Service) kann parallel dazu die Nutzung des öffentlichen Raumes motivieren.

Die verkehrstechnisch besonders gute Anbindung des City-Airports Tempelhof kann in einem entscheidenden Punkt verbessert werden: Indem eine direkte **Anbindung des U-Bahnhofes** an den Flughafen erfolgt. Bei einer prognostizierten Zahl von mindestens 1,5 Mio Fluggästen / Jahr im Falle eines regulären und gesicherten Betriebes in THF ergibt sich hierfür bereits ein sinnvoller Bedarf. Die Erreichbarkeit der Innenstadt gerade mit ÖPNV ist - bei Vorhandensein einer solchen Tunnellösung - derart ideal, dass eine Auslastung gegeben wäre. Diese



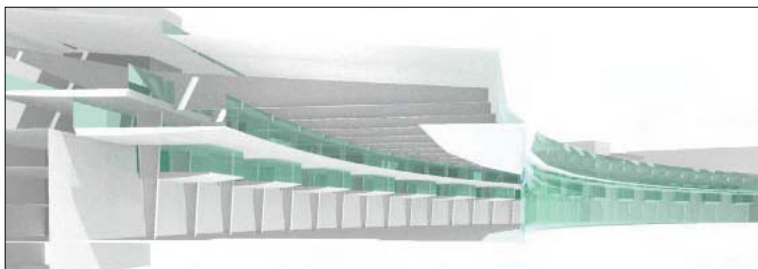


**Die Hangars** bieten mit Hallenbereich und rückseitiger Bürozeile ausreichende Potenziale für individuelle Weiterentwicklung. Die Hallen können bei Bedarf mit autonomen Sondereinbauten versehen werden, ohne den Denkmalschutz zu tangieren, die Bürozeilen können ggf. in der gleichen Art mit Zusatzgeschossen aufgebaut werden, wie dies im Bauteil A teilweise bereits erfolgt ist. Damit ergeben sich ideale Bedingungen für Nutzungen wie Forschungslabor, Produktion und Wartung, Akustik-Räumen für Triebwerkstests und ähnliches.

**Die Treppentürme** im Verlauf der 1,3 km-langen Hangaranlage sind einzig zur Erschließung der Dachterrassen als Zuschauertribünen bei Flugvorführungen geplant worden. Da diese Nutzung nie realisiert wurde, sind die Treppenhäuser im Rohbauzustand belassen worden. Lediglich in einzelnen Türmen befinden sich aktiv genutzte Erschließungs- und Fluchttreppen. Diese Innenräume, deren Wände konstruktiv der Aussteifung des Hallenbogens dienen, stehen vorbehaltlich jeweiliger baukonstruktiver Prüfung für Nutzungen zur Verfügung, die die

Auslastung kann dann auch für die Anlagerung von gewerblichen Nutzungen und Handel innerhalb der Verbindung herangezogen werden. Das in der ursprünglichen Planung Ernst Sagebiels über der Haupthalle konzipierte **Kongresszentrum** ist während der Nutzung durch die US Airforce als Sportzentrum belegt worden. Nach einer evtl. erforderlichen Ertüchtigung des Tragwerkes über der Haupthalle kann hier nun

Abb. Mitte  
so geht's auch: **Park der Luftbrücke MIT Flughafen!**  
Konzept (c) Johann Überlackner, Wien / Berlin 2003



doch noch ein Veranstaltungs- und Kongresszentrum entstehen, wie es in der Dimensionierung für den Standort Flughafen geeignet wäre. Die Lage in den Obergeschossen über der Haupthalle ermöglicht außerdem eine Ausdehnung im Falle des Bedarfs über die aktuelle Gebäudegrenze hinaus nach oben, wogegen auch denkmalpflegerische Aspekte nicht sprechen würden.

**Die "Ehrenhalle"** ist der obere, nachträglich durch eine nicht tragfähige Zwischendecke abgeteilte Bereich über dem heutigen Vestibül. Diese nie zu Ende ausgebaute Halle kann für hoch attraktive Publikumsnutzungen aktiviert werden, wie: Ausstellung, Kleinmessen, Gastronomie und Veranstaltungen. Voraussetzungen sind die Ertüchtigung der Deckenkonstruktion und ausreichende Fluchtwege, sowie ein angemessener Ausbau.

Raumkonstellation sinnvoll besetzen können. Nutzungsbeispiele könnten attraktive Labor bzw. Atelierflächen, u.a. für Forschungsinstitutionen in den Hangars, sein. Auch gastronomische Nutzungen wären denkbar, sofern Brandschutz und Fluchtwegkonzeption dies erlauben. Die ehemals oval angelegten **Flächen** des Flughafens Tempelhof dienten in der Planungszeit für den einwandfreien Start- und Landebetrieb auf Rasen exakt gegen den Wind. Daraus ergab sich die Geometrie einschließlich von 5 betonierten Starttaschen. Diese Konstellation ist heute überfällig, da nur noch eine Runway zwingend erforderlich ist, die zweite Runway (Nord) zum Taxiway definiert werden kann und damit große Teile der gegenwärtig gesicherten **Wiesenflächen für andere Nutzungen frei** gemacht werden können. Der Flugbetrieb würde dadurch nicht beeinflusst werden.

Abbildungsreihe:  
**Vorplatz; Verbindung zur U-Bahn; Bauteil Haupthalle mit Obergeschossen; "Ehrenhalle";** **Perspektivschnitt Hangars (Schema)**  
**Luftfahrtarchiv:**  
dba - Fokker 100 bei Start in THF9

## Marketingwirksame Merkmale des Flughafens Tempelhof



Marketing, laut Definition: „Der Planungsprozess der Konzeption, Preispolitik, Promotion und Distribution von Produkten und Dienstleistungen, um Austauschprozesse zu erreichen, die individuelle und organisationale Ziele erfüllen“ (Quelle: Wikipedia).

Da gibt es also ein Objekt, die einen sagen dazu Flughafen, die anderen „großes Gebäude mit Freifläche“, das durch schiere Größe einen wirtschaftlichen Faktor darstellt: Positiv, wenn man es nutzt (und Geld dafür einnimmt!), negativ, wenn man es verfallen läßt, missnutzt, abbricht, vergeudet.

Der Flughafen Tempelhof wird in Kürze zu einem interessanten Objekt auf dem Immobilienmarkt werden - als Flughafen oder als etwas anderes. Es ist bereits jetzt einigermaßen klar, dass die Immobilie "THF" ohne Flughafen nicht ökonomisch eigenständig funktionieren kann.

### Vermarktungsvorteil 1: Die Marke

Der Flughafen Tempelhof ist international, unabhängig von seiner tatsächlichen Dimension, einer der bekanntesten Luftverkehrsstandorte. Diese Marke ist über 80 Jahre gewachsen und hat zahlreiche Multiplikatoren, die den Ort aus eigener Erfahrung wertschätzen.

Die Luftbrücke hat eine uneinholbare historische Dimension, die mit Tempelhof verbunden ist. Und dies, obwohl es zwei weitere Flugplätze gab (Gatow und der neue Landeplatz Tegel),

aber nur hier war die intensive Wahrnehmung der immerhin nicht ganz leisen Flieger im 90-Sekunden-Takt möglich. Nebenaspekt dieser Geschichte: Die einzigartige positive Grundhaltung der Berliner Bevölkerung zu "ihrem" Flughafen - auch dieses "Feeling" ist schließlich Teil der Marke "Tempelhof".

Auch die zahlreichen hier stationierten Amerikanischen Airforce-Angehörigen verbinden mit "TCA" (Tempelhof Central Airport) eine interessante und gute Zeit fern der Heimat. Es gibt mehrere Internetpräsenzen von Veteranen und Liebhabern des Flughafens allein in den USA.

Dass Tempelhof ein Vierteljahrhundert lang der verkehrstechnische Nabel war, mit dem die Stadt mit dem "Mutterland" verbunden war, ist ein weiterer von den Berlinern gefühlter Aspekt: Das Erlebnis des Ankommens und Abfliegens wurde hier räumlich-architektonisch überhöht wahrnehmbar, der Akt der Grenzüberwindung jedes Mal atmosphärisch überhöht.

Tempelhof ist deshalb in Jedermanns Spontanempfinden "der Flughafen". Es ist daher ein marktfähiger Vorteil, wenn diese Marke auch für die ihr zugeordnete Funktion genutzt wird - dann und nur dann läßt sie sich wirtschaftlich umsetzen in Vermietungserfolge. Das Image einer irgendwie historischen Anlage allein, ohne die zugehörige Funktion, kann die sehr große Gebäudeanlage nicht adäquat füllen.

### Vermarktungsvorteil 2: Die Lage

Die Anlage eines Flughafens in dieser Stadtlage ist heute weltweit unmöglich. Allein dieser Faktor kann imagefördernd international kommuniziert werden ("Der 10-Minuten-Flughafen"). Er ist Basis für einen Markterfolg der ganzen Immobilie. Dieser Standortvorteil kann zugleich NUR als Flughafen eingesetzt werden, da alle anderen Nutzungen mit allen alternativen Innenstadtlagen in Wettbewerb treten. Diese Lagevorteile sind für die ideale Verkehrsanbindung, zugleich aber auch für z.B. die erfolgreiche Akquisition hochqualifizierter Mitarbeiter von Bedeutung. Zahlreiche geschäftliche Vorteile lassen sich hier generieren, die an anderen Luftfahrtstandorten außerhalb der Stadt nicht wirksam wären.

Die City-Lage eröffnet das Tor zu Nutzungsver-

knüpfungen, die nur durch die Kombination von Flughafen und dieser Stadtlage überhaupt denkbar sind. Gerade hochwertige Funktionen mit anspruchsvollen Mitarbeitern und Repräsentationsbedarf können hier sinnvoll integriert werden, ein paar Meter von der Regierung oder den Konzertsälen der Stadt entfernt.

### Vermarktungsvorteil 3: Komplexität

Die Gebäudeanlage des Flughafens Tempelhof ist hoch komplex und hoch spezifisch auf flughafenbezogene Nutzungen orientiert. Zusammen mit der schieren Größe macht die Tatsache, dass der Komplex eben existiert und nicht mehr abgeschrieben werden muss, ihn finanziell und nutzungstechnisch flexibel. Das Nebeneinander von Hangarflächen für Labore, Werkstätten und Services mit Kongressbereichen, Repräsentationszonen und Büronutzungen erzeugt eine kritische Masse auf der qualitativen Ebene. Schon durch wenige Ankernutzer - sowie ohnehin im

Umfeld funktionierenden Flugverkehrs - lassen sich weitere branchennahe Mieter und Nutzer binden.

Dies kann sich durchaus auf Nachfragemärkte ausdehnen, deren Verbindung zum Flughafen



vor allem in der möglichen Anbindung an das eigene Flugzeug vor der Tür besteht. Dies ist ausdrücklich beabsichtigt, da hiermit Nutzer in Frage kommen, die extrem hohe Wertschöpfung

Tempelhof im syl-  
versterschein  
Foto (c) Frank Kühne

SN Brussels  
Airlines

flySN.de

## CITYNAH & SCHNELL

### Direkt ab Tempelhof quer durch Europa und Afrika

Berlin Tempelhof - Brüssel	1h25	Berlin Tempelhof - Madrid	4h40
Berlin Tempelhof - Toulouse	4h25	Berlin Tempelhof - Stockholm (Bromma)	4h55
Berlin Tempelhof - Marseille	4h30	Berlin Tempelhof - Porto	5h50
Berlin Tempelhof - Florenz	4h35	Berlin Tempelhof - Casablanca	6h05

#### PREISWERT, FLEXIBEL, FULL SERVICE INKLUSIVE

Perfekte Verbindungen gibt es zu über 100 Zielen in Europa, Afrika und Amerika! Ein Vergleich lohnt sich!

[www.flySN.de](http://www.flySN.de)



an diesem Ort generieren. Der Reflex "Bonzenflughafen" ignoriert an dieser Stelle regelmäßig, dass Berlin in einer Internationalen Konkurrenz steht und besonderen Aufgaben gerecht werden muss - sonst hat es bald endgültig keine Daseinsberechtigung mehr.

## Vermarktungsvorteil 4: Die Größe

Die Anlage des Flughafens Tempelhof mit mehr als 284.000 m<sup>2</sup> Bruttogeschossfläche bietet ausreichenden Raum für eine große Zahl verschiedener Nutzer. Dies ergibt auch auf der quantitativen Ebene eine kritische Masse an Parallelnutzungen, die sich gegenseitig begünstigen und fördern können.



Der von einer studentischen Untersuchung formulierte Ansatz der Clusterbildung (hier gemeint: haufenartige Verdichtung einer bestimmten Nutzungsart mit Synergie-Effekten) kann in dieser Richtung verstanden werden. Dabei sind einerseits luftfahrtaffine Nutzungen, wie dargestellt, eben den sekundären Nutzungen (wie in der genannten Untersuchung der Mediensektor) vorzuziehen. Andererseits bietet das Gebäude Raum für derartige Übergansbereiche.

## Vermarktungsvorteil 5: Das Gebäude

Die Gesamtanlage des Flughafens Tempelhof ist in ihrer Erscheinung einmalig mit Identität be-

setzt. Es ist der erste Flughafen, der in dieser Größe und Komplexität tatsächlich gebaut wurde. Damit transportiert er eine Erscheinung und Atmosphäre, die von modernen Flughäfen kaum kopiert werden kann. Die willentlich als Gesamtzusammenhang gebaute Anlage aus Abfertigung, Hangars, Büros, Hotels etc. ist eine einzigartige Adresse, die auch international wirksam ist. Sie ist im kollektiven optischen Gedächtnis zusammen mit der Funktion Flughafen verankert.

Das Erlebnis der immer noch gepflegten Art des Ankommens unter dem riesigen Flugfeld-Dach kann angesichts üblicher Fluggastbrücken heute kaum noch woanders erlebt werden. Die Haupthalle hat den Architekten des Tegeler Flughafens, Meinhard v. Gerkan, derart "mitgenommen", dass er nicht nur selbst von der einmaligen Funktionalität des Airports schwärmt, sondern das Erlebnis "Halle" = Wegfliegen = großes Ereignis = beeindruckender Raum bei seinen nachfolgenden Flughäfen in Hamburg und Stuttgart gezielt nachgeahmt hat - ganz im Gegensatz zur atmosphärisch reduzierten Funktionalität des engen Tegeler Sechsecks desselben Architekten.

## Vermarktungsvorteil 6: Funktion im Detail

Größter Vorzug des architektonischen Konzeptes des Tempelhofer Flughafens ist die Ausbildung hoch spezifischer Funktionsbereiche. Dies betrifft in Größe, Qualität und Synergie vor allem die Hangars: Sie sind mit ausreichender Hallenhöhe und angegliederten Büroflächen sowie freier Gliederbarkeit ideale Räume für luftfahrttechnische Nutzungen. Die Kombination von Büro-, Hotel- und Kongressflächen stellt weitere Vorzüge dar, die visionäre Ebenenschichtung der zentralen Funktionsbereiche ermöglicht aktuell modernste Abläufe für den Luftverkehr mit dem hier genutzten Fluggerät bis ca. 50 to. Nebenbei hat die Anlage nachweisbare erhebliche Potenziale der baulichen Ergänzung, sobald diese gebraucht werden.

## Vermarktungsvorteil 7: Flexibilität

Die Konstruktion und Grundrissstruktur der Flughafenanlage ist, basierend auf einer Stahl-

skellet-Konstruktion, hoch flexibel und reversibel. Die Aufteilung der Flächen ist bedarfsgerecht änderbar, auch unter Gesichtspunkten der Denkmalpflege aktiv anpassungsfähig und weitgehend geeignet für technische Optimierungen für modernste Bedürfnisse. Der Zusammenhang der gesamten Gebäudeanlage ermöglicht weiterhin optimierte Erschließungszusammenhänge und technische Vernetzbarkeit.

### Marketing ist, wenn man's trotzdem macht

Eine Marke läßt sich immer dann stärken, wenn alle ihre Eigenschaften optimal aufeinander abgestimmt sind und Nebenaspekte positiv genutzt werden. Wenn, wie in Tempelhof, alles



zusammenpaßt, dann kann es nur noch an der "Corporate Identity" bzw. noch gezielter am "Corporate Behavior" mangeln - denn diese(s) wird eben von der Corporation BFG / FBS verantwortet bzw. im Sinne der vorgeschobenen Unternehmensziele "im übrigen meinen wir, dass Tempelhof geschlossen werden muss" torpediert.

"Operative Marketingziele betreffen z.B.: Absatz, Umsatz (Erlös), Marktanteil, Deckungsbeitrag, Bekanntheitsgrad, Imagepositionierung, Branding (Markenführung)" (nochmal Wikipedia.de: "Marketing") - da kann man mal sehen, was man alles unterlassen kann.

# „Berlin ist mehr ein Weltteil als eine Stadt“

Jean Paul



## Der Flughafen Berlin-Tempelhof

Das größte, zusammenhängende Gebäude Europas

## Viel Platz für Ihre Veranstaltungen!

2 Top Locations mit Geschichte für Events von 50 bis 5000 Personen

## Lassen Sie sich von uns begeistern!

Event Center Tempelhof Airport GmbH

Flughafen Tempelhof, 12101 Berlin

Tel. +49 (0)30 600 318 30, info@hangar2.de

[www.hangar2.de](http://www.hangar2.de)

**Airbase** 1  
Die Event-Lounge



**HANGAR2**  
Flughafen Berlin Tempelhof



## Dr. Hinrich Bischoff 1936 - 2006

Dr. Hinrich Bischoff, der Inhaber der Fluggesellschaft Germania, ist tot. Er starb am späten Freitagnachmittag im Alter von 69 Jahren nach kurzer, schwerer Krankheit in einer Klinik auf der Bühler Höhe im Schwarzwald. (...) Hinrich Bischoff war ein ebenso ungewöhnlicher Mensch wie genialer Unternehmer. Er wurde am 19. März 1936 in Bad Soden-Allendorf geboren, studierte in Berlin und Tübingen Rechtswissenschaften. 1965, im Alter von 29 Jahren, wurde er bereits im Versicherungskonzern Gerling Abteilungsleiter mit Prokura. Von 1968 bis 1972 gehörte er zum Beraterstab des Vorstandsvorsitzenden der „Werft AG Weser“, der damals größten Schiffbaugesellschaft in Deutschland. 1973 wurde er Mitbegründer und Geschäftsführer der Hapag-Lloyd Fluggesellschaft mbH, die sich bald zur zweitgrößten deutschen Charterfluggesellschaft entwickeln sollte.

Nachdem ihm die Beteiligung an der von ihm aufgebauten Fluggesellschaft verweigert worden war, machte sich der damals 40-Jährige selbstständig, erwarb 1978 die marode Fluggesellschaft SAT für eine symbolische D-Mark, bewahrte sie vor dem Konkurs und sanierte sie innerhalb von drei Jahren. 1986 gründete Dr. Bischoff die Germania Fluggesellschaft mbH und stieg damit ins operative Fluggeschäft ein. Zur Unternehmensgruppe gehören heute 44 Flugzeuge.

Trotz seines großen geschäftlichen Erfolges und seines Vermögens, um



Abb. rechts:  
**gexx-Germania in THF**  
(c) Frank Kühne

das sich viele Legenden ranken, trat Dr. Hinrich Bischoff stets bescheiden auf. Nur selten sah man ihn mit Anzug und Krawatte. Selbst zu „vornehmen“ Anlässen erschien er im Polohemd. Daten und Fakten über seine Unternehmen hatte er stets im Kopf, unvermeidbare Papiere in einer Aktentasche, die eher an das Outfit eines ländlichen Tierarztes als an das eines erfolgreichen Unternehmers erinnerte. Privat kümmerte sich Bischoff auf seine Weise um den „Aufbau Ost“: Vom Land Brandenburg übernahm er das Gestüt Görldorf und richtete es wunderschön her. Für die Sanierung eines Hotels auf Uedom bekam er sogar einen Preis. Er kümmerte sich um in Not geratene Leistungssportler aus der früheren DDR und stellte bei Germania ehemalige Interflug-Piloten ein. Bischoff spielte regelmäßig und passioniert Skat und wurde zu einem in der internationalen Kunstszene anerkannten Sammler alter flämischer Meister.

Die Werke sind überwiegend in Museen zu sehen, u. a. in der neuen Berliner Gemäldegalerie, zu deren Mäzenen Bischoff gehörte.

Dr. Hinrich Bischoff hinterlässt Frau und zwei erwachsene Kinder. Der von Bischoff persönlich beauftragte Joachim Hunold will Germania in Kürze durch einen Managementvertrag an Air Berlin binden.

## Airbusse für AirBerlin

**Air Berlin und ihre Partnerairline Niki bestellten 60 Airbus A320 - Die Auslieferung der beiden ersten Flieger feierten die Partner mit 1000 Gästen in Berlin Tempelhof**

(...) Gewollt verzögert hat sich der Abflug am Dienstagabend zur Air-Berlin-Niki-Party. Dort wurde die Ankunft der ersten A320-Maschinen aus einer ganzen Flotte von Mittelstreckenflug-

# SYLT AIR

Wir landen in THF - wo sonst? [www.syltair.de](http://www.syltair.de)



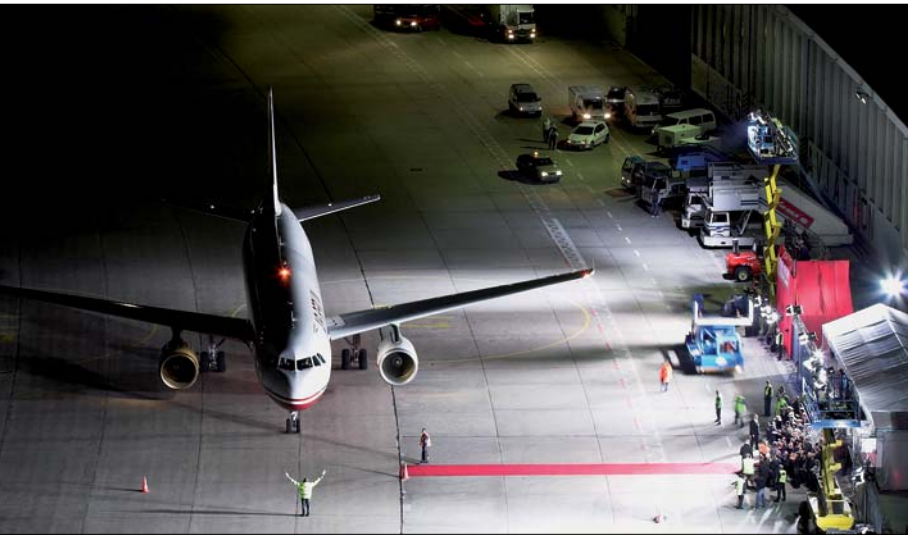


Abb. links  
**Airbus 320-Taufe  
 der AirBerlin in Tempelhof**  
 (c) Frank Kühne

zeugen gefeiert. Denn Lauda sollte – so die Regie – erst kurz nach der Landung der Air Berlin seinen neuen Airbus in Berlin Tempelhof aufsetzen. Die Niki-Flugbegleiterinnen – in neuem Beige und Jeansblau samt dazu passenden Mänteln gekleidet – warteten bereits, um Lauda Geleit beim Ausstieg aus der Maschine zu geben, da griff plötzlich Designer Hannes Rausch noch einmal ein. Stopp: Eine Stewardess hatte den Schal nicht umgebunden, das störte das geschulte Auge des langjährigen Lauda-Designers. Als Lauda dann im Blitzlichtergewitter zu Air-Berlin-Chef Joachim Hunold ging, fühlten sich manche an längst vergangene Zeiten zurückversetzt. (...)

## Friedrich Merz in THF

**Friedrich Merz für Tempelhof: Der CDU-Finanzexperte nutzt das Firmen-Jubiläum von Windrose Air für ein Bekenntnis zum City-Airport**

Jubiläen stadtbekannter Unternehmen sind gesellschaftliche Ereignisse. (...) Manchmal aber bieten Jubiläen auch eine Plattform für öffentliche politische Bekenntnisse. So geschehen gestern. (...) Windrose Air (...) hatte zum 15. Jubiläum in den Hangar 1 des Flughafens geladen. Gekommen waren 250 Gäste, um dem erfolgreichen Unternehmer zu gratulieren. Darunter Ex-Bahnchef Heinz Dürr, Berlins Regierender Bürgermeister Klaus Wowereit (SPD), Branden-

burgs Wirtschaftsminister Ulrich Junghanns (CDU), Flughafenchef Dieter Johannsen-Roth, die Fraktionsvorsitzenden im Abgeordnetenhaus Michael Müller (SPD), Martin Lindner (FDP), Nicolas Zimmer (CDU), Unternehmer Hans Wall und Hartwig Piepenbrock. Gewürdigt wurde Stillmanns Leistung, innerhalb von 15 Jahren ein florierendes Businessjet-Unternehmen aufgebaut zu haben. (...) Klaus Wowereit nannte das Angebot (...) für Privatflieger einen wichtigen Beitrag für die wirtschaftliche Prosperität der Metropole Berlin (...) Über die Zukunft des Flughafens Tempelhof aber verlor der Regierende Bürgermeister kein Wort. Ganz an-

ders Stillmanns Überraschungsgast, Kunde und Freund Friedrich Merz. Der Finanzexperte der CDU und ehemalige Chef der Bundestagsfraktion rügte Wowereits geplante Schließung des City-Airports als Vernichtung von außerordentlich wichtiger Infrastruktur für die Stadt und erntete brausenden Applaus. "Berlin hat viel zu wenig Investoren. Wo aber Infrastruktur ist, ist auch wirtschaftliche Zukunft", sagte Merz. "Ein Flughafenkonzept für Berlin wird ganz entscheidend über die Zukunft der Stadt Auskunft geben." Die Zeit nach dem Wahlkampf müsse jetzt fern von aller Parteipolitik genutzt werden, um endlich ein Konzept für einen modernen Stadtflughafen und ein vernünftiges Infrastrukturnetz für die Region Berlin-Brandenburg zu entwickeln, forderte Merz und sagte zu Wowereit: "Die CDU ist in dieser Frage gesprächsbereit." Der Flughafen mitten in der Stadt, nach dem sich andere Metropolen die Finger lecken würden, dürfe nicht geschlossen werden, vielmehr müsse sein Entwicklungspotential genutzt werden. " (...) (Berliner Morgenpost / K. Schoelkopf, 9.10.2005)

## Horst Pillau zu THF

**"Laßt Tempelhof leben!" Der Berliner Autor Horst Pillau mit einem**



*seit mehr als 25 Jahren  
erfolgreich in der Luftfahrt*

Mit uns von Berlin-Tempelhof nach Dortmund und Sylt

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

Internet: [www.lgw.de](http://www.lgw.de). Email: [info@lgw.de](mailto:info@lgw.de)



(c) Daniel Werner  
THF im Überflug von  
Westen

**leidenschaftlichen Plädoyer** für den Erhalt des innerstädtischen Flughafens

Nachdem das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig grünes Licht für den Bau des neuen Großflughafens in Schönefeld BBI gegeben hat, will der Senat den City-Airport Tempelhof im Oktober 2007 schließen. Ende April dieses Jahres fliege ich fünfzig Jahre, und Tempelhof ist der schönste Flugplatz, den ich, als Pilot oder Passagier, in vier Erdteilen kennengelernt habe. Das hat mit Blockade und späterem Inseldasein zu tun, auch nach der Zeit der Luftbrücke, die uns gerettet hat, bin ich, als RIAS-Autor, sicherlich über tausendmal mit PAN AM, Air France oder British European Airways von Tempelhof abgeflogen und dort gelandet. Mein erster eigener Start von Tempelhof nach der Wende war ein Schlüsselerlebnis. Tempelhof ist Berlins Kronjuwel und es verdient, erhalten zu werden, sinnvoll ist das aber nicht als Tempelhof-Museum sondern nur als Flugplatz. Verständnis dafür hätten Flughafendirektoren wie etwa der von Hannover, der selbst Pilot ist und der Chef des früheren Flughafens München-Riem, Graf zu Castell, der auch Flieger war. Die Verantwortlichen von Senat und Flughafengesellschaft aber sind Geschäftsleute, für die einzig Zahlen und Etats gelten, sie sehen Tempelhof nur als gewinnbringende Immobilie. Es geht ausschließlich um Effektivität und Profit, von den Bedürfnissen und Vorteilen der Flugpassagiere spricht

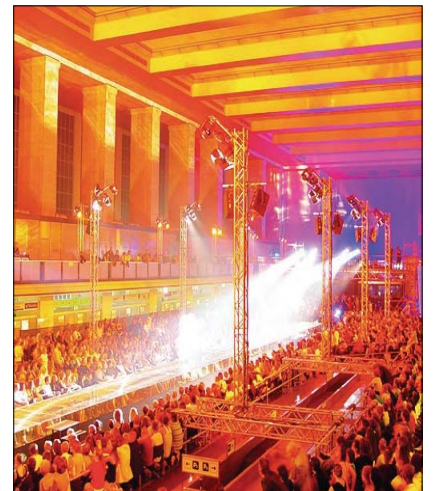
(c) A. Hercher  
Abschied von  
Vivienne Westwood  
in Tempelhof

niemand. Der neue Single-Airport mit seinen ständig beschworenen Synergien soll den Flugbetrieb rationeller und damit einträglicher machen. Das ist aber auch von der Sache her falsch. Wenn der Flughafen Tempelhof geschlossen wird, steht dem Gelände eine klägliche und sinnlose Zukunft bevor. Nach dem letzten offiziellen Plan des Senats - ich war bei seiner Verkündung dabei - soll aus Tempelhof "unter Bebauung mit Wohnhäusern, Gewerbe und einer Art Disneyland, ein Wiesenmeer werden". Das ist zutiefst unaufrichtig. Ein Wiesenmeer ist Tempelhof zur Zeit noch, man braucht nur von der Stadtautobahn auf ihn herunterzuschauen, die zwei Runways durchschneiden eine riesige Rasenfläche. Und leerstehende Bauten gibt es in Berlin genug. Wozu die Bebauung? (...) (*Berliner Morgenpost* 26.03.2006)

## Vivienne Westwoods Abschiedsdefilée

**Es war die allerletzte Schau der Modeklasse von Star-Designerin Vivienne Westwood, die am Sonnabend mit einer halben Stunde Verspätung um 22:30 Uhr in der Abflughalle des Flughafens Tempelhof begann.** Und wie nicht anders zu erwarten, fand die Modenschau bei diesem Event nicht nur auf dem Laufsteg statt. Männer in silberfarbenen Cowboy-Stiefeln, halterlosen Strümpfen oder mit paillettenbe-

setzten Caps. Frauen in selbstgeschneiderten Roben, Pelzstola und mit ausgefallenen Haarschnitten. Schließlich sollten an diesem Abend nicht nur Studenten der Universität der Künste (UdK) ihre Entwürfe und Diplomarbeiten vorstellen, sondern es wurde auch eine Stil-Ikone verabschiedet. Als zu studentisch mögen Isa Gräfin von Hardenberg und Ehemann Andreas das junge Publikum empfunden haben, oder lag es daran, daß die Gäste erst kurz vor Beginn ihre Plätze einnehmen durften? Die beiden fuhren ab, bevor die Show überhaupt begann. Der rote Teppich blieb vor der Modenschau ohnehin seltsam verwaist. Kein Jürgen Vogel, keine Nina Hagen wie eigentlich angekündigt. Einzig Schauspieler Vadim Glowna kam vorbei,



blieb aber nicht bis zum Ende. Der Veranstaltung selbst tat dies keinen Abbruch. Insgesamt rund 1500 Gäste waren gekommen. Begeistert applaudierten sie, als kurz vor Beginn Vivienne Westwood ihren Platz am Ende des Catwalks einnahm. Die Designerin, seit 1993 Professorin an der UdK, kam in einem schwarzen Häkelkleid. In ihr rotes Haar hatte sie zwei Straßspangen gesteckt - in Form von Teufelshörnern. Der eigene Ruf verpflichtet. Einzig die goldene Brille mit den großen Gläsern, die sie hin und wieder aufsetzte, erinnerte daran, daß Westwood immerhin auch schon 64 Jahre alt ist. Am Anfang der Show stand ein "Best of", in dem ausgewählte Kreationen von Absolventen aus den vergangenen zehn Jahren vorgestellt wurden, darunter auch Modelle von Friederike von Wedel und Regina Tiedeken, die auch als Assistentinnen von Westwood gearbeitet



haben und an der Organisation der Veranstaltung beteiligt waren. Danach stellten die aktuellen Studenten ihre Modelle vor sowie die neun Diplomanden, die alle ein Thema für ihre Abschlusskolektionen gewählt hatten. Besonders gut kamen die Modelle von Agnes Rakowiec an, die unter dem Motto "Reise um die Erde in 80 Tagen" standen. Ihr wurde nach der Show ein Praktikum vom berühmten Designer J.C. de Castelbajac versprochen, der zu einer Jury gehörte, deren Mitglieder für ihren Liebling einen "Preis" mitgebracht hatten. Vivienne Westwood wurde nach der Show von UdK-Kanzler Jürgen Schleicher auf die Bühne gebeten und zur Ehrensenatorin ernannt. Sie versprach, als Besucherin nach Berlin zurückzukommen und dankte ihren Studenten. Nach der Show sagte sie: "Diese Modedeklasse war weltweit etwas ganz Besonderes. Ob ich an diesem Abend stolz bin? Solche Dinge berühren mich nicht allzu sehr. Aber ich hatte in meiner Karriere einen unglaublichen Einfluß auf die Mode und hatte ihn sicher auch auf meine Schüler." Westwood wollte auch den Sonntag nutzen, um ihre Studenten zu sehen. Die werden müde gewesen sein, denn nach dem Defilée wurde weiter gefeiert. Trotz glamouröser Show hatte die Party etwas von einer Studenten-Fete. Wenn auch von einer sehr schicken.

## Air-Berlin-Chef Hunold nach WM-Eindruck über THF:

**Die WM in Berlin-Tempelhof: Air-Berlin-Chef: Tempelhof bis 2011 erhalten**

Mit dem Chef von Air Berlin und dem Präsidenten des Bundesverbandes der Deutschen Fluggesellschaften (BDF), Joachim Hunold, sprach Katrin Schöelkopf über die geplante Schließung des Flughafens Tempelhof.

*Berliner Morgenpost: Herr Hunold, Air Berlin will in Tegel expandieren. Geplant ist, daß Sie dort das spätestens zum 31. März 2007 fertiggestellte neue Terminal nutzen werden. Gleichzeitig wollen der Senat und damit die*



*Flughafengesellschaft zu diesem Zeitpunkt den Flughafen Tempelhof schließen. Macht das angesichts des mehr als ausgelasteten Flughafens Tegel Sinn?*

Hunold: Bis zur Fertigstellung von BBI müssen die vorhandenen Kapazitäten erhalten werden, sonst verliert Berlin Luftverkehr. Es ist Sache des Flughafens, wie er das bewerkstelligt. Der Konsensbeschluß (...) beinhaltet die Schließung von Tempelhof bei Rechtskraft des Planfeststellungsverfahrens für BBI. Ich persönlich bin allerdings der Ansicht, daß es besser wäre, den Flughafen bis zur Fertigstellung von BBI offen zu halten. Warum?

Weil bis dahin Kapazitäten vorgehal-

ten werden müssen. Die WM hat doch gezeigt, daß wir Tempelhof brauchen. Wo will man denn sonst mit den vielen Privatjets hin? Auch die Regionalfluggesellschaften wollen derzeit nicht nach Schönefeld. Und in Tegel gäbe es bei Verlagerung des Tempelhofer Flugverkehrs dorthin Engpässe. Berlins Ertragsfelder liegen im Tourismus. Wenn ich solche Events wie die WM in Berlin haben will, dann brauchen wir Kapazität. Da sind wir uns mit der Flughafengesellschaft einig. Es ist Sache der Politik, das umzusetzen. Die Flughafengesellschaft aber will den City-Airport doch schließen. Im Moment herrscht Wahlkampf. Das erschwert Sachdiskussionen. (Berliner Morgenpost 11.07.2006)

Abb. oben  
Full House in THF zum WM-Finale;  
Foto: Micha Paul

Abb. links  
Ankunft der Fußball-WM-Mannschaft mit einer Maschine der Lufthansa am 9. Juli 2006 in THF  
Foto: (c) Micha Paul







Red Bull Air Race  
am 27. Mai in  
Tempelhof

Foto (c) Oliver Pritzkow

## Red Bull - AirRace das erste mal in Berlin

### Red Bull Air Race am 27. Mai in Tempelhof

Die Red Bull-Flugschau, die Weltmeisterschaft der Kunstflieger, gibt es seit 2003. Berlin ist in diesem Jahr die dritte von neun Stationen. Der Flughafen Tempelhof war die erste Station in Deutschland überhaupt. In drei Wochen startet die Flugschau in Sankt Petersburg.

#### Parcours

Die Piloten rasen in ihren Flugzeugen mit bis zu 450 Stundenkilometer durch einen 1400 mal 400 Meter großen Parcours und fliegen dabei Loopings und Pirouetten.

#### Gewinner

In Berlin gewannen nach zwei Durchläufen Kirby Chambliss (USA) vor Peter Besenyei (Ungarn), Mike Mangold (USA), Klaus Schrodts (Berlin), Michael Goulian (USA), Paul Bonhomme (Großbritannien), Steve Jones (Großbritannien), Nigel Lamb (Großbritannien), Nicolas Ivanoff (Frankreich) und Frank Versteegh (Holland). *Aus der Berliner Morgenpost vom 28. Mai 2006*

### Zitate der letzten Monate zu Tempelhof:

Dr. Eric Schweitzer, Präsident IHK:

*„Die Stadt kann es sich nicht leisten, aus Kapazitätsgründen auf Fluggäste zu verzichten“*

dba-Sprecher Matthias Andreesen.

*„Wir denken, dass der Flughafen offen bleiben sollte“*

Horst Pillau, Berlin Autor: *Tempelhof ist Berlins Kronjuwel und es verdient, erhalten zu werden, sinnvoll ist das aber nicht als Tempelhof-Museum sondern nur als Flugplatz.*

Achim Hunold, Chef von Air Berlin: *„Meiner Meinung nach sollte Tempelhof bis zur Fertigstellung von BBI offenbleiben.“*

Christian Wiesenhütter, stv. IHK-Hauptgeschäftsführer:

*„Wenn es ein schlüssiges Konzept gibt, dem es gelingt, den Immobilienwert mit dem Nutzen eines Stadtflughafens zu vereinigen, wäre das ein großes Asset für Berlin.“*

SN Brussels Airlines, Daniel Noraman: *„Tempelhof ist eine Perle, die man überhaupt nicht aufgeben sollte.“*

Peter Rzepka, CDU:

*„Der Flughafen Tempelhof bleibt eine unentbehrliche Kapazitätsreserve für die Zeit über die Bausphase von BBI hinaus.... Vor allem Geschäftsleute, Politiker, Künstler und Sportler wissen das Fliegen mit kurzen an- und abfahrtswegen aufgrund der Zeitersparnis zu schätzen.“*

Dr. Martin Lindner, FDP:

*Das grüne Licht für den Ausbau von Schönefeld ändert nichts an der Notwendigkeit und an den betriebsrechtlichen Voraussetzungen für einen City*

*Airport Tempelhof. Die Kombination BBI und City Airport Tempelhof braucht Berlin, um in die Oberliga der Wirtschaftsstandorte aufrücken zu können.“*

ICAT (Sommer 2006):

*„Tempelhof bleibt weiter offen.“*

## Die Tempelhof - Chronologie

Die Jahresübersicht über das Berliner Luftfahrtgeschehen, zusammengestellt von **Hans Georg von Przychowski**, hier fokussiert auf Tempelhof. Vollständig nachzulesen auf [www.pccb.de](http://www.pccb.de) (Kürzungen und Auswahl durch Red./ICAT)

**1. September 2005** Ein Hubschrauber fällt nach Motorausfall drei Meter tief auf das Rollfeld in Tempelhof. Die beiden Piloten bleiben unverletzt.

**Die Dauair** stellt die Flüge von Tempelhof nach Posen ein und startet nun werktäglich einmal in Tempelhof nach Warschau.

**12. September** Der DBA-Aufsichtsratsvorsitzende Hans Rudolf Wöhrle teilt in Berlin mit, dass die DBA eine neue Linie von Tegel nach Nürnberg eröffnet hat, die dreimal täglich von Montag bis Freitag bedient wird. Mit Beginn des Winterflugplans wird die Zahl der Flüge von Tegel nach Frankfurt, Karlsruhe und Moskau erhöht. Die täglich bis zu acht Flugpaare nach Köln/Bonn werden in Tempelhof bleiben. Diese Flüge haben inzwischen eine Auslastung von 70 Prozent erreicht. Zwischen April und August hat die DBA auf ihrem gesamten Berlin-Netz 680 000 Passagiere befördert, 42 Prozent mehr als im selben Zeitraum des Vorjahres. Wegen des gestiegenen Ölpreises wird der Kerosinzuschlag für den einfachen Flug von neun auf zwölf Euro erhöht.

**Im Abgeordnetenhaus** geht die Antwort auf eine Kleine Anfrage der Grünen-Abgeordneten Claudia Hämmerring ein. Darin erklärt der Senat, der Planfeststellungsbeschluss für den BBI entfalte keine bindende Wirkung für eine Schließung Tegels und Tempelhofs. Das habe das Bundesverwaltungsgericht festgestellt.

**7. Oktober** Windrose Air feiert ihren 15. Geburtstag in Tempelhof. Bei den Feierlichkeiten spricht sich der CDU-Politiker Friedrich Merz in aller Deutlichkeit für einen Erhalt des City-Airports aus.

(...) Der Senat hat seinerseits das Oberverwaltungsgericht gebeten, die für den 24. November angekündigte Entscheidung über den Widerruf der Betriebsgenehmigung für Tempelhof vom 2. Juni 2004 zu verschieben. Begründung: Es müsse zunächst klar sein, zu welchem Zeitpunkt das Planfeststellungsverfahren für den BBI tatsächlich rechtskräftig sei. Zu diesem Zeitpunkt soll der City-Airport geschlossen werden. Luftrechtsexperten erklären, die Verfahren seien ohnehin ein Streit „um Kaisers Bart“, weil der Widerruf der Betriebsgenehmigungen für Tegel und Tempelhof rechtswidrige Verwaltungsakte seien. Einer Schließung eines planfestgestellten internationalen Verkehrsflughafens müsse in jedem Fall ein „umgekehrtes Planfeststellungsverfahren“ vorausgehen, das jedoch vom Senat weder für Tempelhof, noch für Tegel bisher beantragt worden ist.

**Oktober** Sterling Airways wird mit Beginn des Winterflugplans ihre Kopenhagen-Flüge von Tegel nach Tempelhof verlegen und dort wöchentlich



12 Flugpaare anbieten.

**Die Baukammer Berlin** kritisiert den geplanten Bau eines neuen Terminals in Tegel und erklärt, dies sei enorme Verschwendung, und es sei sinnwidrig, Tempelhof zu schließen und in Tegel neue Kapazitäten zu errichten. Dies müsse ein Thema des Rechnungshofes werden.

**Die BFG modifiziert** den Schließungsantrag für Tempelhof und erklärt, der City-Airport solle geschlossen werden, wenn das Bundesverwaltungsgericht die ersten vier Muster-

klagen gegen den Bau des BBI abgewiesen habe.

**29. Oktober** Nachdem bekannt geworden war, dass im Bundesverkehrsministerium in den Entwurf der Anpassung der Luftverkehrszulassungsverordnung an das EU-Recht ein Passus eingeführt worden war mit dem einer Flughafen-Gesellschaft erlaubt wird einen Airport zu schließen, wenn die in der Verordnung geforderten Maßnahmen finanziell nicht zumutbar seien, sind FDP-Bundestagsabgeordnete aktiv geworden. Da außer der

**Red Bull Air Race:**  
Foto: (c)  
Oliver Pritzkow

Werden Sie Mitglied der ICAT e.V. - mit diesem Vordruck oder unter [www.icat.de/Mitglied.html](http://www.icat.de/Mitglied.html) 1999

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: \_\_\_\_\_  
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: DRESDEFF  
Satzung gelesen unter [www.flughafen-tempelhof.de/Satzung.html](http://www.flughafen-tempelhof.de/Satzung.html)  
Mitgliedsantrag auch online unter [www.flughafen-tempelhof.de/Mitglied.html](http://www.flughafen-tempelhof.de/Mitglied.html)  
Anfragen an die ICAT unter e-Mail: [info@flughafen-berlin-tempelhof.de](mailto:info@flughafen-berlin-tempelhof.de)  
ICAT ist telefonisch erreichbar unter 030-6951-3317, Fax 030-6951-3794



BFG keine Flughafen-Gesellschaft in Deutschland ihren Airport schließen will, wird der Passus als „Lex Tempelhof“ bezeichnet. Inzwischen erklärte das Ministerium, es habe sich lediglich um „Vorüberlegungen“ gehandelt, die in dem Entwurf, der zur Beschlussfassung dem Bundesrat vorgelegt werden muss, nicht mehr enthalten sein werde.

**8. November** Die Parlamentarische Staatssekretärin im Bundesverkehrsministerium Iris Gleicke erklärt auf eine Anfrage des Berliner CDU-Bundestagsabgeordneten Peter Rzepka, eine Befreiung einer Flughafen-Gesellschaft von der Betriebspflicht stelle keine Rechtsgrundlage für die tatsächliche Schließung voraus. Ein planfestgestellter Flughafen könne nur durch Aufhebung oder Widerruf des Planfeststellungsbeschlusses geschlossen werden.

**24. November** Ohne Kenntnis des Senats legt der Bund als Miteigentümer des Flughafens Tempelhof europaweit eine Ausschreibung für die Nachnutzung des Flughafens Tempelhof aus und unterbreitet drei Varianten: Nutzung der Gebäude bei eingestelltem Flugbetrieb, Nutzung der Gebäude und der freien Flächen des Airports und Nutzung der Anlagen bei eingeschränktem Privat- und Geschäftsreiseflugbetrieb. Der Senat ist überrascht und spricht sich gegen eine weitere Nutzung des Airports für einen Flugbetrieb aus.

**9. Dezember** Der Aufsichtsrat der FBS ernannt Rainer Schwarz (49) zum neuen Sprecher der Geschäftsführung der FBS. Er soll Dieter Johannsen-Roth so schnell wie möglich ablösen. Mit Rainer Schwarz wird erstmals seit mehr als zehn Jahren wieder ein Fachmann an die Spitze der Flughafen-Gesellschaft treten. Lufthansa und Air Berlin begrüßten die Ernennung. (...)

**12. Dezember** Die ADV hat ermittelt, dass Tempelhof der punklichste deutsche Verkehrsflughafen ist. Von Januar bis September 2005 waren nur 5,6 Prozent der Flüge mehr als 15 Minuten verspätet. (...)

**Dauair**, die ihre Flüge von Tempelhof nach Warschau nur noch sporadisch durchgeführt hatte, stellt die Verbindung endgültig ein.



**Cirrus Air** legt pro Woche drei zusätzliche Flugpaare auf der Linie Tempelhof - Saarbrücken ein und fliegt damit an einigen Tagen viermal in beiden Richtungen.

**17. Januar** Auf eine Anfrage des Berliner CDU-Abgeordneten Alexander Kaczmarek bestätigt die Senatorin Ingeborg Junge-Reyer, dass der Flughafen Tempelhof im Jahre 2005 einen Passagierzuwachs von 23,6 Prozent gegenüber 2004 erreicht habe. Das sei aber „ausschließlich“ auf die Flüge der DBA nach Köln/Bonn zurück zu führen. Der Senat halte an seinem Plan fest, Tempelhof „möglichst zeitnah“ zu schließen. Neue Ziele und Fluggesellschaften seien für Tempelhof „derzeit nicht avisiert“.

**18. Januar** Die Bezirksverordnetenversammlung Tempelhof-Schöneberg beauftragt den Bürgermeister, sich beim Senat für den Erhalt des Flughafens Tempelhof einzusetzen. Ein

entsprechender FDP-Antrag wurde mit den Stimmen der CDU durchgesetzt, weil Abgeordnete der SPD und der Grünen bei der Abstimmung fehlten.

**Für die Fußballweltmeisterschaft** wurde vereinbart, dass Tempelhof als VIP-Airport für die Sponsoren dienen soll, die mit Privatflugzeugen in Berlin eintreffen. Tegel soll die Offiziellen aufnehmen, und in Schönefeld werden die Fans, zum Teil mit Sonderflügen, erwartet.

**18. März** Nach dem BBI-Urteil hält der Senat daran fest, dass Tempelhof bereits Mitte 2007 geschlossen wird.

**3. April** Bilanzpressekonferenz der FBS. (...) Der Verlust in Tempelhof verringerte sich von 13,6 Millionen auf 9 Millionen Euro. (...)

**27. April** Die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben hat eine Wirtschaftlichkeitsberechnung für die Nachnutzung des Flughafens Tempelhof in Auftrag gegeben, wenn der City-Airport, wie es der Senat





wünscht, im April 2007 geschlossen wird. Durchgerechnet werden sollen mehrere Modelle von der Nutzung nur der Gebäude, Nutzung von Gebäuden und Flächen ohne Flugbetrieb und Nutzung der Gebäude bei Aufrechterhaltung des Flugbetriebs. (...)

**2. Mai** Die OLT hat ihren Flugbetrieb von Bremen nach Berlin-Tegel eingestellt. Zuletzt wurden noch wöchentlich zehn Flugpaare angeboten. Die OLT hatte sich (...) von der BFG am 20.9. 2004 nach Tegel locken lassen mit der Zusicherung, zwei Jahre in Tegel von den Gebühren befreit zu sein.

**27. Mai** Auf dem Flughafen Tempelhof findet die Red Bull Flugschau statt. 400 000 Zuschauer verfolgen die Luftakrobatik.

**22. Juni** Ein Gutachten von Rand Europe besagt, dass die Tempelhofer Airlines problemlos nur dann in Tegel untergebracht werden könnten, wenn zuvor dort das geplante neue Terminal in Betrieb sei. Beim Bau dieses

Terminals dürfte es jedoch Verzögerungen geben, weil der Bau teurer wird und die nötigen Genehmigungen noch nicht erteilt worden sind. In dem Gutachten wird auch erklärt, die Geschäftsflugzeuge der Taxi-Unternehmen könnten in Tegel nicht untergebracht werden. Einen in dem Gutachten auch für möglich gehaltenen Umzug von Tempelhof nach Schönefeld lehnen Airlines und Luftfahrtunternehmen strikt ab. Die Flughafen-Gesellschaft will weiter eine Schließung Tempelhofs zum Sommerflugplan 2007 durchsetzen, allerdings hat das Berlin-Brandenburger Oberverwaltungsgericht noch keinen Termin für die Hauptverhandlung über die Klage der Airlines gegen eine Schließung Tempelhofs benannt.

**23. Juni** Die in Tempelhof engagierten acht Liniengesellschaften und das Unternehmen BizAir haben angekündigt, dass sie den Klageweg beschreiten werden, falls die Landesluftfahrtbehörde den Antrag der Flughafen-

Gesellschaft auf Schließung Tempelhofs zum 30.3.2007 billigen sollte.

**26. Juni** Die Tempelhofer Airlines bekräftigen ihren Widerstand gegen eine Schließung Tempelhofs und argumentieren, Tegel habe nicht genügend Kapazität um den Verkehr aufzunehmen. Die Flughafen-Gesellschaft hatte auf Antrag der Landesluftfahrtbehörde ein Gutachten von Rand Europe vorgelegt, dass ein Umzug der Liniengesellschaften möglich sei, wenn in Tegel das neue Terminal in Betrieb sei. Die Geschäftsflugunternehmen müssten dagegen nach Schönefeld ziehen. Für sie sei kein Platz in Tegel. Diese Unternehmen weigern sich jedoch, „auf die Baustelle“ nach Schönefeld zu ziehen. Das entspreche nicht den Wünschen ihrer Kunden.

**Die Flugsicherung** hat für Tempelhof aus Anlass der Fußballweltmeisterschaft bis Ende Juni 1 183 Zusatzflüge koordiniert. Damit steht Tempelhof an der Spitze aller deutscher Airports auf dem Gebiet der Sonderflüge zur WM.

**1. Juli** Der CDU-Spitzenkandidat Friedbert Pflüger hat ein Konzept mit dem Titel „Tempelhof Talent Tower“ vorgeschlagen. Der Airport solle für die Geschäftsreise-Unternehmen und für regionale Fluggesellschaften in Betrieb bleiben, in den Anlagen des City-Airports sollten Unternehmen aus Bereichen der Medizin, Biotechnologie und andere angesiedelt werden. Das Flughafen-Areal könnte sogar zu einer Wirtschafts-Sonderzone deklariert werden.

**2. Juli** Der Präsident der Berliner IHK, Eric Schweitzer, plädiert in der „Berliner Morgenpost“ für einen Erhalt Tempelhofs. In einem leidenschaftlichen Appell an den Senat unterstützt er auch den Vorschlag von Pflüger.

**7. Juli** Der neue Flughafen-Chef Rainer Schwarz erklärt, das „abgespeckte“ Projekt für Schönefeld – das Projekt Y – sei vom Tisch. Der BBI werde, wie geplant gebaut. Der Flughafen Tempelhof müsse geschlossen werden, weil es das Ziel sein müsse, einen Standort zu entwickeln, der es überzeugend schafft, die Verkehrsbewegungen zu bewältigen.

**9 / 10. Juli** [WM-Finale, s.o.]

**10. Juli** Der Bevollmächtigte des Lufthansa-Vorstands in Berlin, Thomas Kropp, fordert eine endgültige Schlie-



**Faksimile des Preisausschreibens; "Bären"-Motiv aus der Preisausschreiben-Kampagne; die WM-Postkarte mit einem Foto-Motiv von (c) Oliver Scheich**

Bung Tempelhofs. Die Lufthansa sei nicht bereit, mit hohen Gebühren in Tegel die Verluste von Tempelhof mit zu tragen. - Diese Haltung hat die Lufthansa jedoch nicht daran gehindert, ihren Sonderflug mit der deutschen Fußball-Elf nach Berlin in Tempelhof landen zu lassen.

## Die Airlines der Welt feiern in Tempelhof

### Die Party in THF zur IATA-Flugplankonferenz 2005 im Estrel-Hotel

Ja, es war eine große Party. Wahrscheinlich eine der größten in der 58-jährigen Geschichte der IATA-Flugplankonferenz.

Ein Ereignis, bei dem das Fliegen im Vordergrund stand: Die Flughafengesellschaft hatte in die Halle 1 der Flughafens Tempelhof geladen. Die Delegierten der Konferenz wurden mit Oldtimer-Doppeldeckern am Hotel Estrel abgeholt, von Airport-Security-Autos über das Vorfeld zur Halle 1 geleitet, vor dem Tor stand beleuchtet der „Rosinenbomber“ DC-4. Rundflüge wurden verlost, für die DC-3 und die AN-2, die dann auch („letzter Aufruf“) losbrummten, von vielen bewundert, die möglicherweise noch nie eine DC-3 live hatten fliegen sehen.

Dabei waren allen voran Geschäftsführer Johannsen-Roth, Herr Weyer war da, Dr. Bobke von Camen ebenso. Von der alten Geschäftsführung war niemand da,

Johannsen-Roth hielt eine Rede, Dann kam ein Film über Tempelhof 1948, wohl der Trailer zu dem gerade gedrehten Luftbrücke-Film, in Deutsch, für die meisten also nicht verständlich, aber dennoch zu verstehen. Dem Lufthansa-Vertreter Hätty wurde von der Flughafengesellschaft ein "Buddy-Bär überreicht aus Anlaß des 50. Geburtstages der (neuen) Lufthansa..

Wirklich schön war, dass es keine irgendwie gearteten negativen Bemerkungen zu Tempelhof gab. Das war gut so, denn wir wollen nicht vergessen, dass dieses Event natürlich auch der Offenhaltung von THF zu verdanken ist, also der Arbeit der ICAT und der THF-Airlines. Auch die Idee, diese Party in Tempelhof und nicht in Schönefeld zu machen, war von der ICAT über IATA-Kanäle lanciert worden. Da gebührt auch der IATA Dank, dass sie darauf beharrt hat, in Tempelhof zu feiern.

Es kam ein Show-Teil. Und dann gegen 23.30 Uhr erfolgte dann etwas, was mit wirklichem Stolz erfüllte: Die großen Tore wurden alle aufgezogen. Das dauerte, und plötzlich war der ganze riesige Event-Raum zur langen Seite hin offen zum Vorfeld. Da stand die C-54, immer noch erleuchtet, und es kam eine Laser-Show größeren Ausmaßes mit Berliner Themen und später dann zu Musik Figuren, Röhren, Flächen, sich drehend und wendend. Und, als wirklich krönender Abschluß, ein sehr schönes Feuerwerk. Voila. Respekt. Das hat die Flughafengesellschaft gut gemacht. Da haben die Sponsoren ordentlich ge-

sponsort. Da haben alle mitgespielt, endlich einmal wieder, und von außen hätte man nicht glauben können, dass es um Tempelhof nur 10 Monate zurück einen so erbitterten Streit gab, der ja immer noch anhält. Ein lebender Flughafen ist eben selbst als Kulisse für eine Party etwas anderes als ein totes Gelände.

Darauf läßt sich doch aufbauen. Es wurde deutlich, was für ein Geschenk dieser Flughafen für die Stadt sein könnte. Und wenn die IATA-Konferenz mal wieder nach Berlin kommt, können vielleicht auch alle wieder mitfeiern dürfen.



## Die ICAT macht Meinung für Tempelhof

### Die ICAT und ihre öffentliche Wahrnehmung: Publikumswirksame Aktionen für Tempelhof

Was uns immer wieder und weiter erstaunt, ist die sichere Wahrnehmung der ICAT als DIE Vertreterin der Tempelhofer Sache. Parallel zu den Airlines und Luftfahrtunternehmen hat die ICAT in den letzten Jahren die publizistische Arbeit zum City-Airport Tempelhof derart bestimmt, dass kaum jemand mehr an unseren Positionen vorbeikommt. Auch im Wahlkampf 2006 nicht (s.o.). Um dies mit einer weiteren Aktion zu unterstützen, hat die ICAT





**Engagieren Sie sich für den Erhalt dieses einzigartigen Flughafens mit allen seinen multifunktionalen Möglichkeiten gemeinsam mit der ICAT e.V.**

**Kontakt, Unterstützung, Mitglied werden:**

**ICAT**  
 Interessengemeinschaft City-Airport Tempelhof e.V.  
 Flughafen Tempelhof, Al. Tamar 4  
 D 12101 Berlin

**Web:** [www.city-airport.de](http://www.city-airport.de)  
[info-flughafen-berlin-tempelhof.de](http://info-flughafen-berlin-tempelhof.de)

**Telefon:** 030 6951 3317  
**Telefax:** 030 6951 3794



**City-Airport Berlin-Tempelhof:**

**Der Zehn-Minuten-Flughafen**

[www.city-airport.de](http://www.city-airport.de)

ihre inhaltliche Arbeit mit einem **Preisausschreiben** begleitet. Iniziiert von einzelnen Mitgliedern war die Fokussierung auf die Fußball-WM das zentrale Thema.

In einem mit Preisen versehenen Auswahlverfahren durften alle Freunde des Zentralflughafens - und auch alle anderen, denn das haben wir nun doch nicht weiter geprüft - ihre Stimme abgeben für eines der drei Motive, die den Flughafen als "Tor zur Welt des Fußballs" besonders darstellen könnten abgeben.

Mit dem von der großen Mehrheit der mehreren Hundert Einsender gewählten Motiv des Fotografen Oliver Scheich wurde daraufhin eine Postkartenkampagne zur WM gestartet, bei der in 60.000 Stück-Auflage mit Verteilung über die Berliner Gastronomieszene das ausgewählte Motiv die Bedeutung Tempelhofs für die WM herausstellte - alles, bevor selbst wir erstaunt ansehen mussten, wie stark die Nachfrage auf dem City-Airport dann tatsächlich wurde (s.o.).

Auch während der **Luftfahrtschau ILA** auf dem Ausstellungsgelände in Schönefeld im Mai 2006 war die ICAT personalstark vertreten und konnte Ihr **Faltblatt vom "Zehn-Minuten-Airport"** unter die Flughafenfreunde und -Inte-

ressierten bringen. Ausgehend von der Beobachtung, dass der Flughafen aus allen Richtungen und für jede Aktivität bis zum Platznehmen im Flugzeugsitz dem Passagier und Nutzer ca. 10 Minuten abverlangt (siehe auch Artikel "THF vers. BBI"), konnte dargestellt werden, welches einzigartige, zentral gelegene Potenzial der City-Airport bietet. Dieses Faltblatt, das auch unsere Maßnahmen anlässlich des RedBull-Air-Race bestimmte, kann nach wie vor von der ICAT für Info-Kampagnen bezogen werden. Bitte nehmen Sie Kontakt mit uns auf.

Die ICAT reagiert aktuell und spontan auf alle Ereignisse rund um den Flughafen Tempelhof, so zeitnah wie möglich.

Dies ist vor allem

mit Hilfe der elektronischen Medien erfolgreich möglich. Wir haben deshalb in den letzten drei Jahren ein intensives **Online-Info-System** mit unserem sogenannten Ticker aufgebaut. Hierdurch werden Interessenten und öffentliche Funktionsträger von den Vorgängen rund um den Flughafen

**Auch wir sind Tempelhofer**

Der Spezialist für Überführungen in Deutschland und weltweit.

Unser Familienbetrieb steht seit über 150 Jahren Trauernden seriös und würdig zur Seite.

Im Trauerfall oder zur Bestattungs-Vorsorge: Wir beraten Sie individuell und kompetent.

**HAHN**   
**BESTATTUNGEN**

Tag und Nacht **75 11 0 11**

**Zentrale: Tempelhofer Damm 157**



Tempelhof in Kenntnis gesetzt.

So kann die Berichterstattung der Presse (in Berlin immerhin durch die vielfältige Presselandschaft einigermaßen neutral - im Gesamtüberblick) sinn voll ergänzt werden und für die stärker interessierte Öffentlichkeit inhaltliche Vertiefung geboten werden.

Wollen Sie auch regelmäßig mit unserem Ticker bedient werden, so lassen sie uns dies wissen unter unsere Email-Adresse [info@ flughafen-berlin-tempelhof.de](mailto:info@flughafen-berlin-tempelhof.de) - diese finden Sie auch einfach über [www.icat.de](http://www.icat.de)



## Ganz zu allerletzt

**Flugzeuge parken, Optimierungstest:** *Wie wir gerade aus zuverlässiger Quelle hören, wurde die Varig von der Berliner Flughafengesellschaft beauftragt zu untersuchen, wie man Flugzeuge möglichst platzsparend parken kann. Dieses Problem wird sich in Kürze in Tegel stellen, wenn THF geschlossen sein sollte und in Tegel weitere hoch erwünschte Langstreckenflüge in größerer Zahl einfallen. Die aktuellen Probleme in den vorgenommenen Reihenuntersuchungen ergeben sich dadurch, dass Tankfahrzeuge und Treppen wie auch Cateringfahrzeuge Schwierigkeiten haben, an die Flugzeuge heranzufahren. Hierfür wurden folgende Lösungen angedacht: Es wird in Tegel das Kerosin in Kannen herangeschleppt. Die Passagiere gehen nicht nur zu Fuß zum Flugzeug (was ja bekanntlich auch beim Flughafen der Zukunft, dem BBI, durch sogenannte Walk-Stations gewährleistet sein wird), sondern gelangen auf die Kabinenhöhe durch sogenannte "Trecking-Leitern", die jeweils platzsparend reihum an die Flugzeuge gestellt werden. Das Catering ist das kleinste Problem: Entweder gibt es zukünftig nichts mehr oder die Passagiere erhalten am Gate jeweils einen kleinen Rucksack, der alles Nötige enthält. Dieser stört auch konstruktionsbedingt nicht auf der Trecking-Leiter. Die Rucksack-Idee wurde bereits vor etwa 20 Jahren bei Lufthansa durch den sogenannten "Schlaffen Beutel" getestet, in den man aus dem "Gate-Buffer" belegte Brötchen, Marsriegel, Äpfel etc. nehmen konnte. Aufgrund der damals gemachten Erfahrung, dass einige Passagiere sich bis zu 50 Marsriegel und mehre Kilo Äpfel in mehrere Schlaffe Beutel stopften, wird nun die Rucksacklösung favorisiert. Die kürzlich aufgekommene Hiobsbotschaft, man habe auch Probleme mit den Fäkalienwagen, wurden dadurch entschärft, dass sich an Bord ohnehin niemand mehr erleichtern wird, wenn es nichts mehr zu Trinken und zu Essen gibt. Im Einzelfall kann das Flugzeug auch so geparkt werden, dass es sich "in die Büsche schlagen" kann, siehe das Flugzeug, das rechts vorne in der Nähe des Towers diese Position bereits erkundet. Ihre ICAT Redaktion (International Conflict Assignment Testers) Foto: Varig-Flugzeuge während einiger Tage Betriebsunterbrechung (Quelle "Skyliners")*

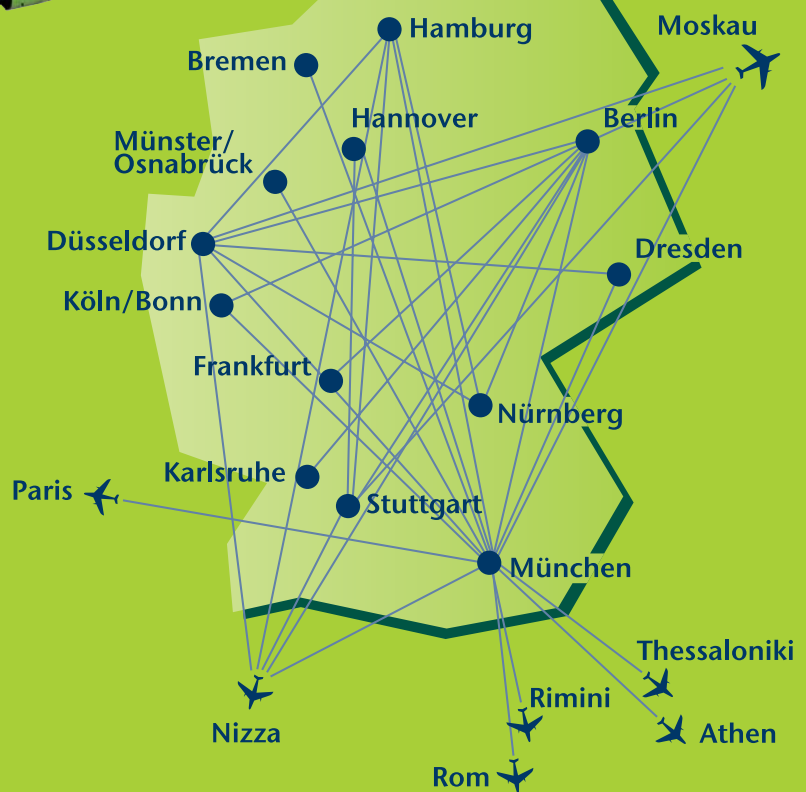
**Wie können Sie die ICAT kennenlernen? Die ICAT veranstaltet regelmäßig am letzten Dienstag im Monat den ICAT-Dienstag. Dort werden die aktuellen Vorgänge besprochen, Informationen ausgetauscht und Aktivitäten geplant.**

**Alle Freunde des City-Airports und -selbstverständlich - die Mitglieder der ICAT sind herzlich willkommen.**

**Besuchen Sie uns im Flughafen Tempelhof, in der Haupthalle (Büro des ViV. e.V.), jeweils ab 19.00 Uhr**

# Die Businessklasse für alle.

› Bei uns an Bord erwarten Sie:  
Freundliche Flugbegleiter, bequeme Ledersessel,  
kostenlose Lektüre sowie Snacks und Getränke. **dbä.**



**Europaweit  
ab 48 €\***

\*One-way Komplettpreis für  
ausgewählte Flüge mit begrenztem  
Sitzplatzkontingent

**dbä.** die businessklasse für alle.

Jetzt weltweit günstig mit unserem Partner **LTU**

Buchen: [www.flydba.com](http://www.flydba.com) Per Telefon unter 0900 1100322 (0,99€/Min. aus dem Festnetz der deutschen Telekom) oder in Ihrem Reisebüro.

**Einer der wichtigsten Gründe für Erfolg:  
Begeisterung.**

Für viele sind Schrauben und Werkzeuge  
unscheinbare Dinge.  
Für die Kunden, Geschäftspartner und  
Mitarbeiter der Würth-Gruppe haben sie  
aber eine besondere Bedeutung.  
Sie stehen für Qualität.  
Für innovative Befestigungssysteme.  
Für persönlichen Einsatz.  
Kurz: für die Begeisterung und den Erfolg des Handwerks.

Dafür danken wir Ihnen.

  
**Hand-  
werk  
begeistert.**



\* Fasty ist das Maskottchen der Würth-Gruppe.

