



THF

ICAT Interessengemeinschaft
City-Airport Tempelhof e.V.
Flughafen Tempelhof, D-12101 Berlin
Tel.: 030-6951 3317
Fax: 030-6951-3794
www.flughafen-tempelhof.de

07 / 2003

Nutzungskonzepte für den Flughafen Tempelhof

1. Die aktuelle Situation
2. Tempelhof [THF] und Berlin-Brandenburg International [BBI]
3. Nutzungskonzept THF
4. Nutzungsbeispiele
5. Ausblicke



ICAT Interessengemeinschaft
City-Airport Tempelhof e.V.
Flughafen Tempelhof, D-12101 Berlin
Tel.: 030-6951 3317
Fax: 030-6951-3794
www.flughafen-tempelhof.de

ICAT e.V. Arbeitsgruppe Nutzungskonzept

*Die Weiterverbreitung der hier dargestellten Ergebnisse ist **unter ausdrücklicher Nennung der Urheber** erlaubt und erwünscht.*

Bernhard Liscutin
Alexander Beljatzky
Volkmar Goltz
Ingrid Meschkat
Thilo Prokosch
Andrea Ruiken
Wilfried Speidel

Inhaltliche Bearbeitung:
Arbeitsgruppe

Zusammenstellung:
Thilo Prokosch

© ICAT e.V. Berlin 2003

Flughafen Tempelhof Nutzungsbeispiele



THF

ICAT Interessengemeinschaft
City-Airport Tempelhof e.V.
Flughafen Tempelhof, D-12101 Berlin
Tel.: 030-6951 3317
Fax: 030-6951-3794
www.flughafen-tempelhof.de

Einleitung

*Wer fordert, den **Tempelhofer Flughafen zu erhalten**, sollte sagen, warum. Daher ist ein Ziel der Interessengemeinschaft City-Airport Tempelhof e.V. die Ausarbeitung von Nutzungskonzepten, die die zukunftsweisende Leistungsfähigkeit des Flughafens argumentativ belegen.*

*Zu diesem Zweck hat die ICAT eine **Arbeitsgruppe von Fachleuten** aus den Bereichen Luftverkehr, Flughafenplanung, Stadtplanung und Architektur zusammengestellt, die in 2-jähriger Arbeit das vorliegende Konzept entwickelt und zusammengestellt haben.*

*Mit den hier aufgeführten Argumentationen kann schlüssig der Vermutung entgegengetreten werden, es handele sich bei den Freunden des Flughafens Tempelhof um **Romantiker aus Rosinenbomberzeiten**: stattdessen ist das Hauptmotiv dieser Arbeit die **Verantwortung** gegenüber Öffentlichkeit und Politik - und vor allem **für Berlin**.*

Das hier vorliegende Nutzungskonzept stellt sich den wesentlichen Fragestellungen, die durch **Öffentlichkeit und Politik** hinsichtlich des weiteren Betriebs des Flughafens Tempelhof aufgeworfen werden. Diese Fragen lassen sich auf folgende Punkte fokussieren:

- wie kann eine Wirtschaftlichkeit des Flughafens auch ohne Hilfe von außen im Betrieb hergestellt werden,
- welche Aufgaben kann der Flughafen Tempelhof im Berliner Luftverkehr jetzt und in Zukunft sinnvoll erfüllen, und: wie hängen diese Aufgaben von der Planung des neuen Flughafens Berlin-Brandenburg International ab,
- wie kann die riesige denkmalgeschützte Gebäudeanlage sinnvoll und effektiv genutzt werden,
- wie kann die Einbindung der Flughafenanlage in die Stadt neu definiert und entwickelt werden,
- welche Richtung können Konzepte und Visionen für die fernere Zukunft einnehmen?

Die Antworten auf diese Fragen ergeben sich aus einer Vielzahl von Einzelaspekten, die hier einzeln, im Zusammenhang und in den Wechselwirkungen untereinander aufbereitet sind und nur eine Schlussfolgerung zulassen: dass eine Schließung des Flughafens Tempelhof einen **unwiederbringlichen wirtschaftlichen und strukturellen Schaden für Berlin** bewirken würde. Diesen gilt es **abzuwenden**.

Basis aller Argumentationen ist und bleibt die **Akzeptanz** gerade der betroffenen Anwohner im Einzugsbereich der Start- und Landebahnen, die, wie in einer aufwändigen repräsentativen Umfrage ermittelt, mit großer Mehrheit dem Erhalt des Flughafens positiv gegenüber stehen.

Flughafen Tempelhof Nutzungsbeispiele

Glossar: Begriffe und Abkürzungen



THF

ICAT Interessengemeinschaft
City-Airport Tempelhof e.V.
Flughafen Tempelhof, D-12101 Berlin
Tel.: 030-6951 3317
Fax: 030-6951-3794
www.flughafen-tempelhof.de

0

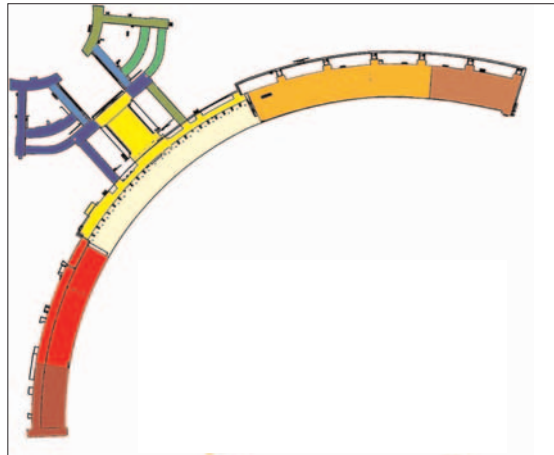
- AOC** Airline Operators Committee. Vereinigung der an einem Flughafen operierenden Fluggesellschaften.
- BBI** Der geplante neue (Groß-) Flughafen Berlin Brandenburg International
- BBF** Berlin Brandenburg Flughafen Holding GmbH. Dachgesellschaft für die Flughäfen THF, TXL und SXF sowie Tochtergesellschaften. Gesellschafter: Land Berlin (37%), Land Brandenburg (37%), Bundesrepublik Deutschland (26%)
- BFG** Berliner Flughafen-Gesellschaft mbH. Betreiber der Flughäfen TXL und THF. Tochter der BBF (Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag).
- BER** Flughafensystem Berlin gesamt mit den Flughäfen THF, TXL, SXF.
- FBS** Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH. Betreiber des Flughafens SXF und Antragsteller für das Planfeststellungsverfahren BBI. Tochter der BBF (Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag).
- FPS** Flughafen-Projektgesellschaft mbH, Tochter der BBF, sollte Alt-Eigentümergebiet im Falle der Privatisierung wahrnehmen.
- PPS** Projektplanungs-Gesellschaft mbH, Tochter der BBF mit der Aufgabe, die BBF zu privatisieren.
- THF** Flughafen Berlin-Tempelhof (Im Luftverkehr gebräuchliche Abkürzung der IATA)
- TXL** Flughafen Berlin-Tegel (Im Luftverkehr gebräuchliche Abkürzung der IATA)
- SXF** Flughafen Berlin-Schönefeld (Im Luftverkehr gebräuchliche Abkürzung der IATA)

GA = General Aviation Allgemeine Luftfahrt, Sammelbegriff für den privaten Flugverkehr und Geschäftsreiseverkehr mit kleineren Charter-Flugzeugen, auch mit Business-Jets

Hub Drehkreuz-Flughafen mit einem sehr hohen Anteil an Umsteigern (in Europa z.B. London-Heathrow, Paris - Charles de Gaulle, Frankfurt/Main)

Primärziele Flugziele mit einem sehr hohen Fluggastaufkommen
Sekundärziele Flugziele mit einem mittleren bzw. niedrigen Fluggastaufkommen

Flughafen Tempelhof Die aktuelle Situation



THF

ICAT Interessengemeinschaft
City-Airport Tempelhof e.V.
Flughafen Tempelhof, D-12101 Berlin
Tel.: 030-6951 3317
Fax: 030-6951-3794
www.flughafen-tempelhof.de

Inhalt

07-2003

	Einleitung
0	Glossar: Begriffe und Abkürzungen
1.	Die aktuelle Situation
1.1	Luftverkehr BER
1.1.1	Das Flughafensystem
1.1.2	Der Luftverkehrsmarkt
1.2	Luftverkehr THF
1.2.1	Technische Ausstattung
1.2.1.1	Befuerung
1.2.2	Gebädefunktionalität
1.3	Immobilie
1.3.1	Gebäudenutzung
1.3.2	Besondere Infrastruktureinrichtungen
1.4.1	Verkehrsanbindung
1.5	Wirtschaftlichkeit
1.5.1	Kosten und Erträge Flughafen THF
1.5.2	Kosten und Erträge Flugbetrieb
1.5.3	Luftverkehr THF: entgangene Erträge
1.5.4	Schließungskosten
1.5.5	Schließungseffekte: entfallende SLOTS
1.6.1	Image und Anwohner
1.6.2	Image und Architektur
1.6.3	Denkmalschutz
1.7	Arbeitsplätze und regionale Wirkung

Flughafen Tempelhof Die aktuelle Situation

Luftverkehr BER Das Flughafensystem



THF

ICAT Interessengemeinschaft
City-Airport Tempelhof e.V.
Flughafen Tempelhof, D-12101 Berlin
Tel.: 030-6951 3317
Fax: 030-6951-3794
www.flughafen-tempelhof.de

1.1.1

Kapazitäten:

TXL: 9,5 Mio Passagiere p.a.
SXF: 4,5
THF: 1,5 * / 4,5**

BER: 15,5 (18,5)**

Flugbewegungen (Spitzenstunde)

TXL: 42
SXF: 36
THF: 32

BER: 110

* Angabe: BBF
** techn. Kapazität

Vorhandenes, leistungsfähiges 3-Flughafensystem

Berlin verfügt heute über ein leistungsfähiges 3 - Flughafen - System mit einer realen Passagierkapazität von 18,5 Mio. Passagieren pro Jahr bzw. 110 Flugbewegungen pro Stunde. Dieses System kann den mittelfristigen Bedarf engpassfrei bewältigen.

Unausgewogene Nutzung

Tatsächlich aber bestehen trotz des starken Systems erhebliche Probleme durch die unausgewogene Nutzung. Für das Zusammenspiel der Flughäfen zur optimalen Nutzung der vorhandenen Kapazitäten gibt es bei der BBF kein Konzept. Eine Vorgabe zur Verteilung der Verkehrskapazitäten auf einen bestimmten Standort wäre nur im Konsens mit den Fluggesellschaften möglich

Tegel überlastet

Funktionell hat sich TXL als Allrounder für alle Luftverkehrsfunktionen etabliert und trägt das Hauptgewicht. Service, Pünktlichkeit und Abfertigungsqualität leiden unter der extremen Verdichtung. Ursprünglich für 5 Mio Passagiere geplant, werden heute bereits doppelt so viele abgefertigt. THF fungiert als unterausgelastete Ergänzung zu TXL. SXF als Urlaub-, Billig- und Cargoairport leidet besonders unter den Folgen der schwachen Konjunktur und der schlechten Verkehrs- anbindung.

Politisch festgelegt: Einzige Entwicklungsoption BBI

Die Anwohnerbelastung der Standorte TXL und THF versucht die Politik durch den **risikobelasteten** Entwicklungssprung BBI zu Lasten der Anwohner SXF zu minimieren.

Flughafen Tempelhof Die aktuelle Situation

Luftverkehr BER Der Luftverkehrsmarkt



THF

ICAT Interessengemeinschaft
City-Airport Tempelhof e.V.
Flughafen Tempelhof, D-12101 Berlin
Tel.: 030-6951 3317
Fax: 030-6951-3794
www.flughafen-tempelhof.de

1.1.2

Verkehr BER 2002

Passagiere

12,2 Millionen p.a.
(zum Vorjahr: -3,3 %)

Flugbewegungen

212.885
(zum Vorjahr: -3,7%)

Fracht

37,6 Mio kg
(zum Vorjahr: -9,4%)

Post

15,7 Mio kg
(zum Vorjahr: -3,2%)

Passagiere 1. Quart./2003

2,8 Millionen (Jan.-März)
(zu I/2002: +13,1%)

Der Berliner **Luftverkehrsmarkt** ist im Vergleich zu den Regionen Frankfurt, München und Düsseldorf / Rhein - Ruhr ein „Underperformer“. Die Gründe sind:

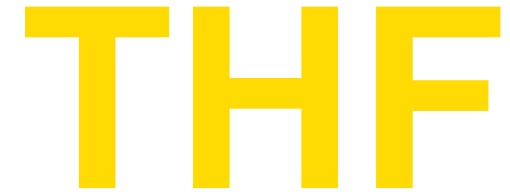
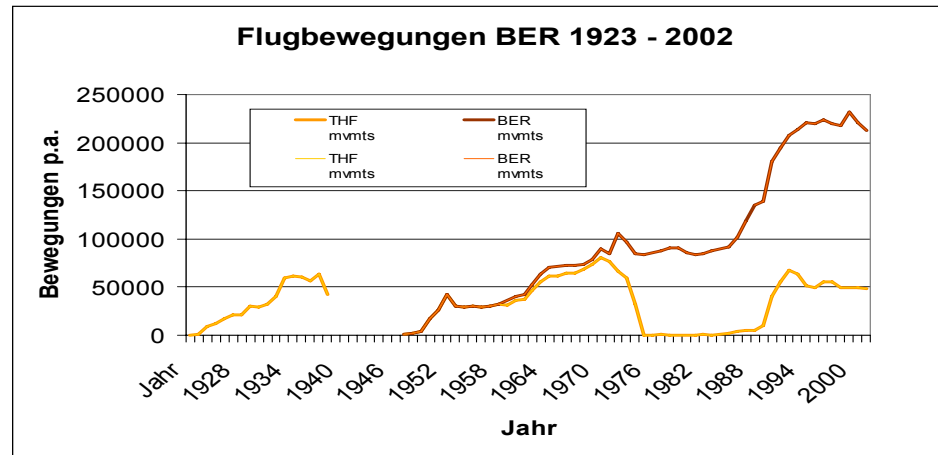
- Das **Einzugsgebiet** der Berliner Flughäfen umfasst nur etwa 6 Millionen Einwohner (Frankfurt ca. 15 Mio.).
- Die **Kaufkraft** in der Region ist unterdurchschnittlich entwickelt.
- Die regionale **Wirtschaftsentwicklung** ist schwach.
- Reiseintensive **Unternehmensbereiche** sind in Berlin wenig vertreten.

Erschwerend kommen hinzu:

- Airlines fühlen sich in Berlin nicht willkommen
- Der hohe 50 %ige Inlandsanteil ist konkurrenzgefährdet (Strasse, Schiene)
- Luftverkehr weltweit leidet unter Konjunkturkrise und Folgen des 11. Septembers / Nahostkonflikt

Einziges kurzfristig greifbares Entwicklungspotential: Strecken zu europäischen Primär- und Sekundärzielen im Point-To-Point-Verkehr (vorbei an Hubs). Dieses Potenzial wird zunehmend durch Low-Cost-Carrier erschlossen, so dass es zu einer stärkeren qualitativen Trennung der Marktsegmente kommen wird. THF übernimmt hierbei tendenziell das hochpreisige Segment (Linien- und Bedarfsluftverkehr zu Regionalzielen).

Flughafen Tempelhof Die aktuelle Situation



ICAT Interessengemeinschaft
City-Airport Tempelhof e.V.
Flughafen Tempelhof, D-12101 Berlin
Tel.: 030-6951 3317
Fax: 030-6951-3794
www.flughafen-tempelhof.de

Luftverkehr THF

1.2

Verkehr THF 2002

Passagiere: 612.862

Veränderung zum Vorjahr: -20,9%

Anteil an BER: 6 %

Flugbewegungen

48.026

Veränderung zum Vorjahr: -1,8

Anteil an BER: 22 %

Fracht / Post

480 to.

Veränderung zum Vorjahr: -16,8%

Anteil an BER: 1 %

Im planmäßigen Linienflugverkehr bedienen heute 10 Airlines 16 Strecken mit 212 wöchentlichen Abflügen. Destinationen sind überwiegend innerdeutsche und innereuropäische Sekundärziele. Eingesetzt werden besonders leise Flugzeuge (Turboprops und „Chapter 3“-Jets) bis ca. 100 Sitze.

Mit dieser Strecken- und Flugzeugstruktur entlastet THF den Hauptflughafen TXL wirksam und ertragssteigernd. Der Flughafen Tempelhof wird überwiegend durch vielfliegende Geschäftsreisende genutzt, die die schnelle Abfertigung und exzellente Verkehrsanbindung schätzen. Der hochpreisige und zuverlässige Marktanteil Geschäftsreisende ist für Airlines besonders interessant.

Seit der Übernahme der Hauptstadtfunction besteht eine starke Entwicklungsdynamik im Bereich General Aviation. THF ist der einzige BER-Standort mit hochwertiger General-Aviation (GA) -Qualität für Business-Jets

Die vorhandene Luftverkehrskapazität von 1,5 Mio. Passagieren p.a. wird nicht ausgenutzt, obwohl sie ohne nennenswerte Mehrkosten verfügbar wäre und auch vom Markt genutzt werden würde, sofern **Investitionssicherheit** bestünde. Die gegenwärtigen Nachtflugbeschränkungen und lärmindernden Gebühren können ohne Behinderung des THF-Marktes umgesetzt werden. Das undurchdachte **Schließungsszenario** hingegen **behindert die Marktentwicklung der Berliner Flughäfen insgesamt.**

Flughafen Tempelhof Die aktuelle Situation



THF

ICAT Interessengemeinschaft
City-Airport Tempelhof e.V.
Flughafen Tempelhof, D-12101 Berlin
Tel.: 030-6951 3317
Fax: 030-6951-3794
www.flughafen-tempelhof.de

Luftverkehr THF Technische Ausstattung

1.2.1

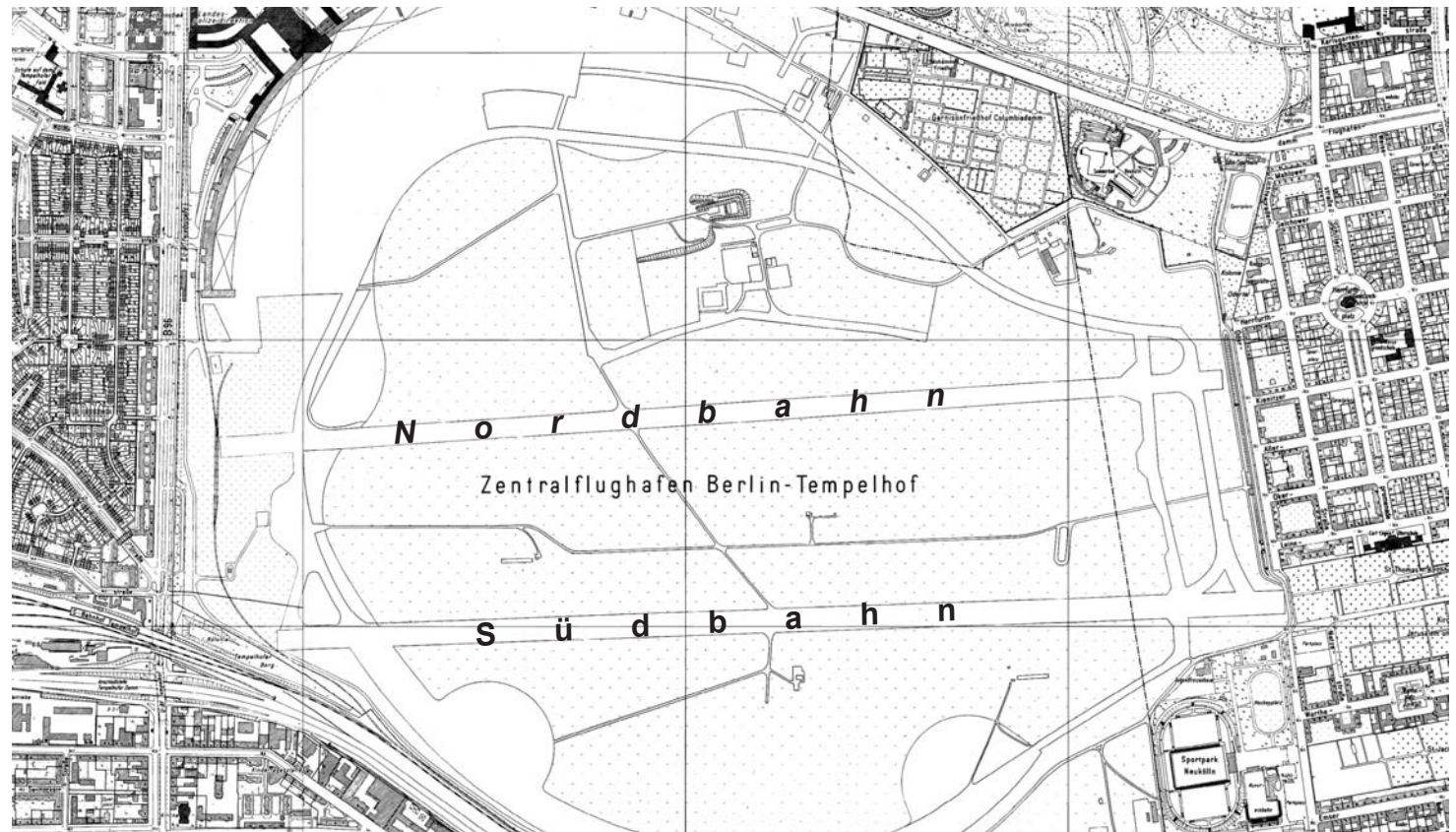
Flugbetriebseinrichtungen:

Südbahn 09R-27L:
2116 x 42,5 m
(ILS CAT I)

Nordbahn 09L-27R
2093 x 42,5 m
(PAPI)

Vorfeld 300.000 m²
Darauf 20 markierte Abfertigungs-
positionen, davon 4 überdacht (welt-
weit einmalig)

Hangarfläche 27.000 m²
in 7 Hangars



Flughafen Tempelhof Die aktuelle Situation

Luftverkehr THF Technische Ausstattung Anflughilfen und Be- feuerung



THF

ICAT Interessengemeinschaft
City-Airport Tempelhof e.V.
Flughafen Tempelhof, D-12101 Berlin
Tel.: 030-6951 3317
Fax: 030-6951-3794
www.flughafen-tempelhof.de

1.2.1.1

Klassifizierung für THF insgesamt:

CAT I

Anmerkung:

Es sind wesentliche Kriterien für CAT III insbesondere auf der südlichen Start- und Landebahn erfüllt. Die Bedingungen hinsichtlich der Hinderisfreiheit im Bereich der Freiflächen außerhalb des Flughafengeländes können jedoch nicht erfüllt werden.

Betrieblich stellt die Einstufung nach CAT I kein Problem dar, da es im langjährigen Mittel nur an drei Tagen im Jahr zu witterungsbedingten Betriebs Einschränkungen kommt.

CAT beschreibt die Eignung für Instrumentenlandung bei schlechter Sicht; CAT I = niedrige Klassifizierung, CAT III = höchste Klassifizierung)

ILS (Instrumenten-Lande-System, radargeführte Landehilfe):

- Südliche Start- und Landebahn (beide Anflugrichtungen)

PAPI (Precision Approach Path Identifier, optisch geführte Landehilfe):

- Südliche Start- und Landebahn (beidseitig für beide Anflugrichtungen)
- Nördliche Start- und Landebahn (einseitig für beide Anflugrichtungen)

Befeuerung:

- Rand- und Bahnende
- Schwellenblitz
- Anflugblitzkette (nur südliche Start- und Landebahn (beide Anflugrichtungen))
- Centerline (nur südliche Start- und Landebahn)
- Touch Down Zone (nur südliche Start- und Landebahn (beide Anflugrichtungen))

Rollhaltepunkte

- Beleuchtete Schilder

Flughafen Tempelhof Die aktuelle Situation

Luftverkehr THF Gebäudefunktionalität

Mit dem ab 1936 entwickelten Konzept für die Betriebsabläufe eines leistungsstarken Flughafens (u.a. Mehrebenenprinzip) und deren bauliche Umsetzung durch den Architekten Ernst Sagebiel wurde mit dem Tempelhofer Flughafen die Grundlage moderner Flughafenplanung geschaffen.

*Der Britische Architekt Sir Norman Foster, der neben dem Deutschen Reichstag auch die Flughäfen London Stansted und Honkong geplant hat, hat nicht umsonst dem Tempelhofer Flughafen den Titel „**Mother of all Airports**“ verliehen.*



THF

ICAT Interessengemeinschaft
City-Airport Tempelhof e.V.
Flughafen Tempelhof, D-12101 Berlin
Tel.: 030-6951 3317
Fax: 030-6951-3794
www.flughafen-tempelhof.de

1.2.2

Die **Abfertigungsfunktionalität** des Flughafens Tempelhof ist herausragend gut. So wurden in der Höchstzeit der Flughafennutzung über 5 Millionen Passagiere pro Jahr abgefertigt, obwohl die für die Abfertigung genutzte Haupthalle relativ klein ist.

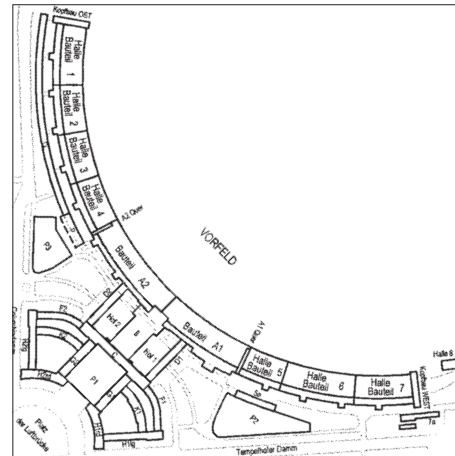
Vielmehr ist die Abfertigungsgeschwindigkeit sehr hoch, was wiederum an der linearen (parallel zum Passagierstrom liegenden) Anordnung der Funktionen für Vorfahrt -, Check-in -, Sicherheitskontrolle -, Gates, bzw. für Anunft -, Gepäckausgabe -, Abholung liegt. Diese **Anordnung** ist sehr einfach verständlich und konfliktarm nutzbar. Der Orientierungsaufwand für den Reisenden ist minimal.

Ein weiteres Highlight ist das weltweit einmalige **Vordach**. Ohne teure und zeitintensive Fluggastbrücken kann der Passagier witterungsgeschützt ein- bzw. aussteigen.

Das äußerst **innovative Logistikkonzept** für Fracht und Post wurde leider nie umgesetzt. Auch hier liegen aber für Beiladungsfrachten noch Entwicklungspotenziale für THF.

Die Potenziale der **Ebenenrennung**, die im Konzept der Gebäudeanlage liegen, sind nach wie vor realisierbar und können die bereits gute Funktionalität in der Abfertigung noch steigern. Dieser Ansatz gehört zu den hier erstmals realisierten revolutionären Konzeptbestandteilen und ist für **moderne Flughäfen** zum Standard geworden.

Flughafen Tempelhof Die aktuelle Situation



THF

ICAT Interessengemeinschaft
City-Airport Tempelhof e.V.
Flughafen Tempelhof, D-12101 Berlin
Tel.: 030-6951 3317
Fax: 030-6951-3794
www.flughafen-tempelhof.de

Immobilie THF

1.3

Gesamtfläche: 360 ha

Gebäudefläche:
300.000 m² (BGF)
240.000 m² (NGF)

gegenwärtige Hauptnutzungen:

- Flughafen - Betrieb
- Polizeipräsidium Berlin
- Deutsche Flugsicherung
- DEKRA - Akademie
- Beechcraft - Werft
- Event - Center
- div. Einzelmieten
- erheblicher Leerstand

Hochattraktive Architektur

Der Flughafen Tempelhof wird wesentlich durch sein hochattraktives Hauptgebäude bestimmt, dessen Potenzial als Ertragsbringer für den Luftverkehr und die regionale Wirtschaftsentwicklung derzeit nicht genutzt wird.

Exzellente Lage

Die Lage der Immobilie THF ist herausragend gut; die Verkehrsanbindung durch Luftverkehr, Hauptstraßen/Autobahn, U-Bahn, S-Bahn, Taxi und Bus ideal für einen Wirtschaftsstandort.

Kein Bewirtschaftungskonzept

Für die Bewirtschaftung des Gebäudes und der Freiflächen gibt es derzeit kein Konzept, so dass Leerstand und unwirtschaftliche Nutzung grassieren. Eine wirtschaftliche Nutzung der Gebäude ist nach Überzeugung der ICAT nur als Flughafen möglich. Anlagenstruktur und Zustand lassen eine kostengünstige Herrichtung zu.

Öffentliche Hand in der Pflicht

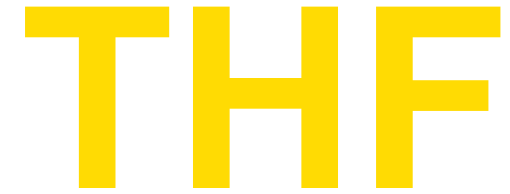
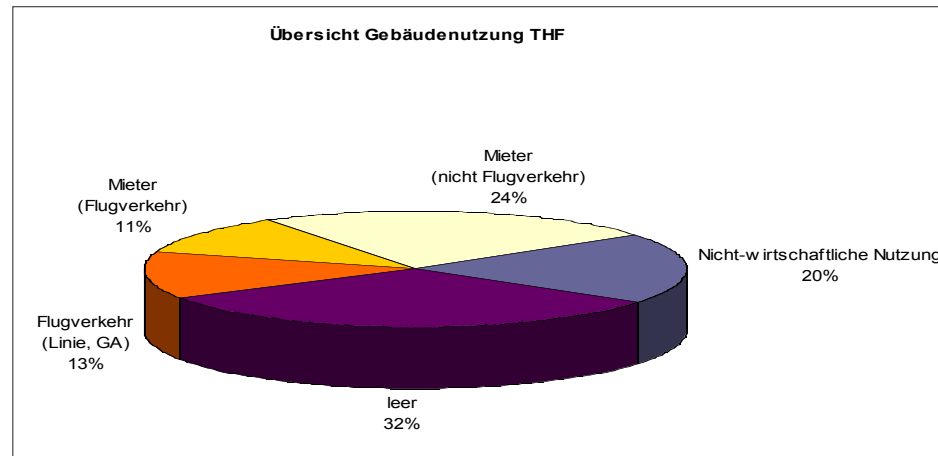
Berlin und Bund sind als Eigentümer der Immobilie in der Pflicht für den Unterhalt der denkmalgeschützten Anlage. Ein Nachnutzungskonzept für das Gebäude nach einer Flughafenschließung gibt es bezeichnenderweise nicht.

Freiflächen stadtklimatisch bedeutsam

Die Bebauung der Freiflächen unterliegt aus stadtklimatischen Gründen erheblichen Beschränkungen. In Satellitenbildern ist bei Infrarotaufnahmen deutlich erkennbar, dass das Flughafengelände die niedrigsten Temperaturen im Stadtgebiet aufweist. Damit übernimmt der Flughafen eine unersetzbare **Temperatenausgleichsfunktion** für die dicht besiedelten Innenstadtbereiche. Eine Bebauung auch nur der Ränder hätte hier erhebliche ungünstige Folgen. Eine Nutzung als Stadtpark o.ä. scheidet aus finanziellen Erwägungen aus, wenn schon der Volkspark Hasenheide kaum mehr instand gehalten werden kann.

Flughafen Tempelhof Die aktuelle Situation

Immobilie THF Gebäudenutzung



ICAT Interessengemeinschaft
City-Airport Tempelhof e.V.
Flughafen Tempelhof, D-12101 Berlin
Tel.: 030-6951 3317
Fax: 030-6951-3794
www.flughafen-tempelhof.de

1.3.1

Große Gebäudeleerstandsgebiete:

- Kopfbau Ost

- Bauteil 1 und Halle

- H2rund

- Im Bauteil B

- Im Kopfbau West

- In den Bauteilen 3, 4 und 6

Nutzungsübersicht Gebäude	Flugverkehr (Linien, GA) [%]	Mieter Flugverkehr [%]	Mieter (Nicht-Flugverkehr) [%]	Nicht-wirtschaftliche Nutzung [%]	Leerstand [%]
Bauteile B, C, A1, A2, D1, D2	15	25	10	25	25
Hallen 1-4, Kopfbau Ost, Bauteile P und Q	0	15	10	25	50
Hallen 5-7, Kopfbau West, Bauteile 5a und 7a	10	10	15	25	40
Bauteile H1lg., H1rd., G1, F1, K1	0	0	100	0	0
Bauteile H2lg., H2rd., G2, F2, K2	0	0	50	0	50
Vordach	85	5	0	0	10

Flughafen Tempelhof Die aktuelle Situation

Immobilie THF Besondere Infra- struktureinrichtungen



THF

ICAT Interessengemeinschaft
City-Airport Tempelhof e.V.
Flughafen Tempelhof, D-12101 Berlin
Tel.: 030-6951 3317
Fax: 030-6951-3794
www.flughafen-tempelhof.de

1.3.2

Auf dem Flughafen Tempelhof sind neben den Verkehrsaufgaben wichtige Funktionen der öffentlichen Infrastruktur untergebracht, die sich problemlos mit den bestehenden und geplanten Nutzungen kombinieren lassen.

Die wichtigsten Funktionen sind in den Obergeschossen des Hauptgebäudes untergebracht. Die Besonderheit der dort installierten Anlagen erfordert Sensibilität in der Nutzung in deren Umfeld.

Regionalstelle Ost der Deutschen Flugsicherung

In der Regionalstelle Ost der Deutschen Flugsicherung wird die gesamte Flugsicherung für das östliche Deutschland durchgeführt. Mit 500 Mitarbeitern wird in THF die modernste deutsche Flugsicherungszentrale betrieben. Die geplante Verlagerung der Flugsicherungszentrale Ost nach Bremen und später nach Offenbach bei Frankfurt wurde aufgrund technischer Probleme bereits mehrfach verschoben. Berlin sollte den Kampf um diese hochwertigen Arbeitsplätze wieder aufnehmen, die für die Induzierung sekundärer Arbeitsplätze und besonders für die Entwicklung des Telematik - Standortes von hoher Bedeutung sind.

Verkehrsregelungszentrale VKRZ

Derzeit noch im Bau befindet sich die Verkehrsregelungszentrale VKRZ der Berliner Polizei (Bauteil B über der Haupt- halle). Die Anlagen der VKRZ sind aktuell im Probebetrieb und werden vom Debis - Gebäude am Potsdamer Platz aus betrieben. Mit der Inbetriebnahme der VKRZ entsteht eine hochmoderne Telematik - Einrichtung, die in der Kombination mit einem attraktiven Verkehrsflughafen sehr entwicklungsfähig ist.

Militärische Luftraumüberwachung

Von der US Air Force errichtet und von der Bundeswehr übernommen wurde das Long Range Radar für die militärische und zivile Luftraumüberwachung, deren Turm am Columbiadam ein besonderes Merkmal des Flughafens Tempelhof ist.

Flughafen Tempelhof Die aktuelle Situation



T H F

ICAT Interessengemeinschaft
City-Airport Tempelhof e.V.
Flughafen Tempelhof, D-12101 Berlin
Tel.: 030-6951 3317
Fax: 030-6951-3794
www.flughafen-tempelhof.de

Verkehrsanbindung

1.4

ÖPNV Tarifzone A

U-Bahn U6

- Platz der Luftbrücke
- Paradenstrasse

S-Bahn Ringbahn S41 - S46

- Tempelhof

6 Buslinien davon 2 Nachtbuslinien

- zentrale Haltestelle

Übergeordnetes Strassennetz

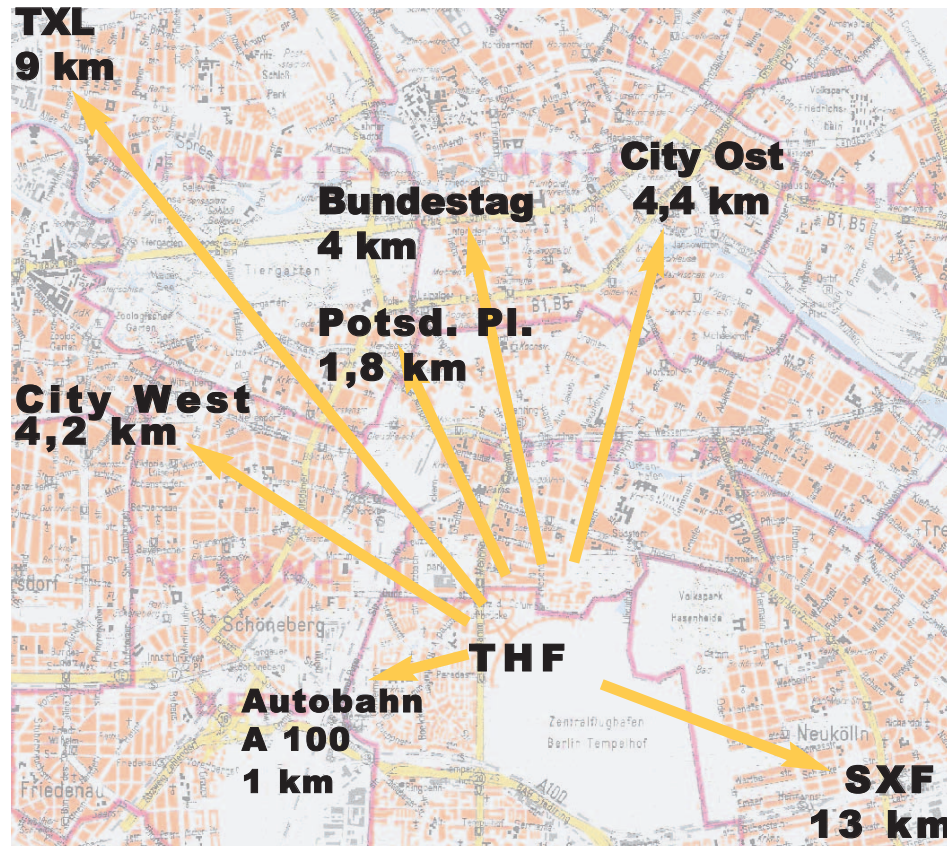
- Tempelhofer Damm
- Mehringdamm
- Columbiadamm
- Dudenstrasse

Autobahnnah

- Stadtring A100, A 113 (ab 2006)

PkW - Parkplätze

- 1500 / stark erweiterungsfähig



Fahrzeiten ÖPNV
gem. Angaben im Suchsystem www.bvg.de
Wochentags, tagsüber:

City West / Gedächtniskirche
15 min.

Potsdamer Platz / DEBIS / SONY
18 min.

Flughafen Tegel
38 min.

Friedrichstraße Bahnhof DB
13 min.

City Ost / Alexanderplatz
20 min.

Flughafen Schönefeld
40 min.

Lehrter Bahnhof (Hauptbahnhof)
20 min.

Bahnhof Papestrasse
10 min.

Flughafen Tempelhof Die aktuelle Situation



THF

ICAT Interessengemeinschaft
City-Airport Tempelhof e.V.
Flughafen Tempelhof, D-12101 Berlin
Tel.: 030-6951 3317
Fax: 030-6951-3794
www.flughafen-tempelhof.de

Wirtschaftlichkeit

1.5

FLUGHAFENVERGLEICH

TEMPELHOF:

Passagiere: 612.000

Beschäftigte: 357 *

BASEL:

Passagiere: 3.058.416

Beschäftigte: 247*

DORTMUND (2002)

Passagiere: 994.508

Beschäftigte: 259 *

KIEL: (2002)

Passagiere: 163.052

Beschäftigte: 42*

* nur Flughafengesellschaft

Wirtschaftlichkeit dient als Hauptargument gegen Flughafenbetrieb

Hauptargument gegen den Flugbetrieb in Tempelhof ist die schlechte Wirtschaftlichkeit des Flughafens. Luftverkehrsgesellschaften wird aber von der Aufnahme weiterer THF-Strecken direkt abgeraten, da der Standort geschlossen werden soll.

Wirtschaftlichkeit hängt von Luftverkehrspolitik ab

Ein definitiver Schließungszeitpunkt kann - ebenso wie ein definitiver Inbetriebnahmezeitpunkt für BBI - nicht genannt werden. Aus Sicht der Nutzer des Flughafens wird die schlechte Wirtschaftlichkeit aber bestimmt durch:

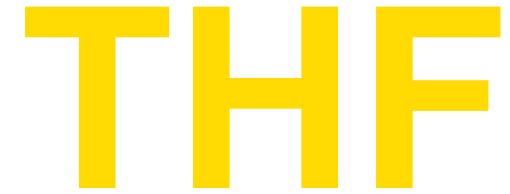
- Gewollte Nichtnutzung der vorhandenen Luftverkehrskapazität
- Geringe wirtschaftliche Gebäudenutzung (32% Gebäudeleerstand; zusätzlich 20% nicht - wirtschaftlich genutzt)
- Unwirtschaftlichen Personaleinsatz der 357 Beschäftigten
- Ungerechtfertigte Belastungen mit Overheadkosten (6 Geschäftsführer, uneffektive Holdingstruktur mit BBF, PPS, FPS)

Wirtschaftlicher Betrieb ist möglich

Mit einer Passagierzahl von 1,5 Mio. pro Jahr wäre THF bereits bei der „schwarzen Null“. Mit einer professionellen Immobilienbewirtschaftung ließen sich erhebliche Einnahmesteigerungen und Kostensenkungen erreichen. Das AOC (Airline Operators Committee) Tempelhof hat einen Vorschlag entwickelt, wie durch die bessere Nutzung der vorhandenen Kapazitäten sowohl Tempelhof als auch das Gesamtflughafensystem noch wesentlich ertragreicher gestaltet werden kann.

Flughafen Tempelhof Die aktuelle Situation

Wirtschaftlichkeit Kosten und Erträge Flughafen THF



ICAT Interessengemeinschaft
City-Airport Tempelhof e.V.
Flughafen Tempelhof, D-12101 Berlin
Tel.: 030-6951 3317
Fax: 030-6951-3794
www.flughafen-tempelhof.de

1.5.1

Die Berliner Flughafengesellschaft BFG ist eine der **ertragreichsten** deutschen Flughafengesellschaften bezogen auf das Verkehrsaufkommen und den betrieblichen Aufwand.

So erwirtschaftete die BFG im Jahr 2002 ein Betriebsergebnis (**Gewinn**) von **41,2 Mio. EUR**. Diese Erträge werden vollständig an die verlustreiche BBF (Berlin - Brandenburg - Flughafen - Holding) abgeführt. In dem Gewinn enthalten ist bereits der Verlust in THF von -11,3 Mio. EUR.

Die hohen Erträge der BBF stammen aus den Luftverkehrseinnahmen des Flughafens Tegel. Diese hohen Erträge in TXL werden erst durch die Ergänzungsfunktion von THF ermöglicht, da THF die ertragsschwachen Verkehre mit kleinem Fluggerät übernimmt.

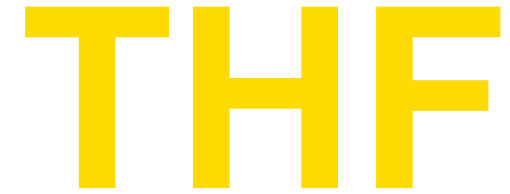
THF wurde im Jahr 2002 neben der sehr hohen Konzernumlage zusätzlich mit nicht nachvollziehbaren Kosten von 2,9 Mio. EUR belastet.

Aus wirtschaftlicher Sicht muss der Flughafen Tempelhof in die zwei Funktionsbereiche **Luftverkehr** und **Technik und Immobile** unterteilt betrachtet werden

	THF gesamt	Luftverkehr	Technik und Immobilie
Erträge stammen aus:		Start- und Landegebühren, Abstellgebühren, Konzessionen, Umsatzabgaben und Gestattungsentgelten im Luftverkehr	Vermietung und Versorgungsleistungen, interne Erträge aus Leistungserbringung für Luftverkehrsbereich, Dienstleistungen (zahlreiche Mieter sind Luftverkehrsunternehmen)
Mitarbeiter	299	130	169
Kosten [Mio.EUR]	31,5	13,16	18,34
davon: Personal	10,47	4,55	5,92
sonstig. Betrieb und Konzernumlage	21,03	8,61	12,42
Erträge [Mio.EUR]	20,20	8,56	11,64
davon: Linie bzw. Sonstiges		5,56 3,0	
Defizit	11,3	4,6	6,7
Verursacher	Umlagekosten des BBF-Konzerns, ineffektiver Personaleinsatz	schwache Auslastung (40% bzw. 13%)	Leerstand (20%), unwirtschaftliche Vermietung (32%)

Flughafen Tempelhof Die aktuelle Situation

Wirtschaftlichkeit: Personalbedarf Flug- betrieb



ICAT Interessengemeinschaft
City-Airport Tempelhof e.V.
Flughafen Tempelhof, D-12101 Berlin
Tel.: 030-6951 3317
Fax: 030-6951-3794
www.flughafen-tempelhof.de

1.5.1.1

Von den angegebenen 300 Mitarbeitern der BFG in THF sind nach ICAT-Einschätzung real **130 für den Flugbetrieb erforderlich**. Die weiteren 170 Mitarbeiter sind primär für die Immobilie, die Versorgungseinrichtungen tätig bzw. sie erbringen technische Dienstleistungen.

Nahezu ohne zusätzliches Personal zu den 130 Mitarbeitern im Verkehrsbereich ist die Erbringung einer wesentlich **höheren Verkehrsleistung** möglich. Eine Steigerung der Verkehrsmenge bedeutet ein direktes Einnahmeplus ohne zusätzlichen Aufwand.

Zusätzliche Arbeitsplätze würden bei Dienstleistungsunternehmen wie z.B. Bodenverkehrsdiensten, Mietwagen-Unternehmen, Catering-Unternehmen, etc. entstehen.

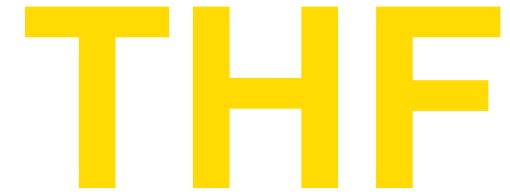
Personalbedarf zur Wahrnehmung der luftverkehrsbezogenen Aufgaben auf dem Flughafen Berlin-Tempelhof

Leitung	2
Flughafenbetrieb	48
- Lotsen und Positionieren	
- Vorfeldbusse	
- Verkehrsplanung/Koordination	
- Fluggastservice/Information	
- Abrechnung / Statistik	
- etc.	
Sicherheitsdienst	40
- Zugangskontrollen	
- Kontrollfahrten/-gänge	
- Sicherheitsleitstelle	
- Ausweisstelle	
- etc.	
Feuerwehr und Fuhrpark	32
- Feuerwehr	
- Sanitätsdienst	
- Winterdienst Luftseite	
- Kfz-Notdienst	
Flughafentechnik	8
Planung und Instandhaltungskoordination flugbetriebwichtiger Anlagen und Einrichtungen	
Summe:	130

Von der BFG nicht erbracht werden Abfertigungsdienste. Diese erbringt z.Z. überwiegend das Unternehmen Checkpoint B Jet Service, das zur Acciona Gruppe gehört, bzw. die Luftverkehrsgesellschaften selbst. Die BBF-Tochter Globeground hat sich aus THF zurückgezogen.

Flughafen Tempelhof Die aktuelle Situation

Wirtschaftlichkeit Kosten und Erträge Flugbetrieb



ICAT Interessengemeinschaft
City-Airport Tempelhof e.V.
Flughafen Tempelhof, D-12101 Berlin
Tel.: 030-6951 3317
Fax: 030-6951-3794
www.flughafen-tempelhof.de

1.5.2

Die **Wirtschaftlichkeit** der Flughäfen bezogen auf den Flugbetrieb hängt entscheidend vom durchschnittlichen Gewicht der Flugzeuge ab: Hiernach errechnen sich hauptsächlich die Entgelte der Fluggesellschaften.

Da die mögliche Anzahl der **Bewegungen absolut begrenzt** ist, ist die Steigerung der durchschnittlichen Tonnage je Flugzeug die variable Größe.

Solange in Tegel jedoch erzwungenermaßen kleine Maschinen unter 50to. die Kapazitäten der Start- und Landebahnen blockieren, kann dort das Betriebsergebnis trotz der erheblich gestiegenen Nachfrage u.a. aus dem Low-Cost-Carrier - Sektor nicht mehr gesteigert werden.

Dieser **Konflikt** entsteht erst dadurch, dass der bestehende Bedarf an Flugbewegungen aus THF nach TXL verlagert wird und dort die Slots zu den **Spitzenzeiten** blockiert.

siehe auch:

Aufgabenoptimierung / 3.2.1 - 3.2.2

Gegenwärtiger Zustand: Auslastung, Tonnage, Umsätze

Ergebnis aus aktuellem Verkehrsaufkommen

exemplarisch: Freitag 20.09.2002

Flughafen Tegel

Tagestonnage Landungen	12.746 to
Anzahl Landungen	198
Durchschnittsgewicht Landungen	64 to.

Teilumsätze der BFG (nur Luftverkehr: aus Tonnage, Anzahl pax, Infrastruktur):

Tagesumsatz:	Euro	203.943,00
Wochenumsatz:	Euro	1.223.658,00
Jahresumsatz:	Euro	63.630.223,00

Flughafen Tempelhof

Tagestonnage Landungen	914 to.
Anzahl Landungen	48
Durchschnittsgewicht Landungen	19 to.

Teilumsätze der BFG (nur Luftverkehr: aus Tonnage, Anzahl pax, Infrastruktur):

Tagesumsatz:	Euro	15.787,00
Wochenumsatz:	Euro	94.721,00
Jahresumsatz:	Euro	4.925.511,00

(nicht berücksichtigt sind Umsätze aus: Stand-, Parkgebühren (Flugzeuge), Enteisierung, Konzessionen)

Flughafen Tempelhof Nutzungsbeispiele

Wirtschaftlichkeit Luftverkehr THF: entgangene Erträge



ICAT Interessengemeinschaft
City-Airport Tempelhof e.V.
Flughafen Tempelhof, D-12101 Berlin
Tel.: 030-6951 3317
Fax: 030-6951-3794
www.flughafen-tempelhof.de

1.5.3

Infolge der jahrelangen vom Flughafenbetreiber forcierten Schließungsdiskussion sind dem Flughafen Tempelhof zahlreiche Flugverbindungen verloren gegangen. Die Strecken wurden entweder ganz eingestellt oder nach Tegel verlagert. Nach Schönefeld konnte entgegen allen Hoffnungen nicht eine einzige Verbindung verlagert werden.

Neben den in der nebenstehenden Tabelle genannten Strecken wurden folgende Strecken regelmäßig befliegen:

Amsterdam, Budapest, Köln/Bonn, London-Stansted, Mailand, Marseille, Minsk, München, Paris, Warschau (Linie);
Florenz, Klagenfurt, Linz, Nizza, Olbia, Piastany, Skopje, Venedig, Zagreb (Charter).

Eindeutig nachweisbare Verlagerungsverluste nach vorsichtiger Schätzung:

Ziel	Typ	Abflüge/Wo.	Sitze	Tonnage/a/C to.	Pax pro Jahr Load Factor 0,7	Erträge EURO
Augsburg	Dash 8-300	15	44	20	48.048	381.950
Brüssel	Canadair 100	18	50	24	65.520	597.187
Frankfurt/M.	ATR 72	52	72	23	272.563	2.031.784
Kopenhagen	ATR 72	38	72	23	199.180	1.737.720
London City	Dash 8-400	17	80	32	99.008	863.279
Nürnberg	ATR 72	37	72	23	193.939	1.445.692
Prag	ATR 72	6	42	17	18.345	169.373
Riga	Fokker 50	3	54	25	11.793	106.558
Stockholm	Dash 8-300	6	44	20	19.219	177.187
Vilnius	SAAB 2000	7	50	20	25.480	230.783
Wien	Canadair 100	35	70	34	178.360	1.580.452
Zürich	Canadair 100	26	70	34	132.496	1.174.050
Summe:		260			1.263.951	10.496.014

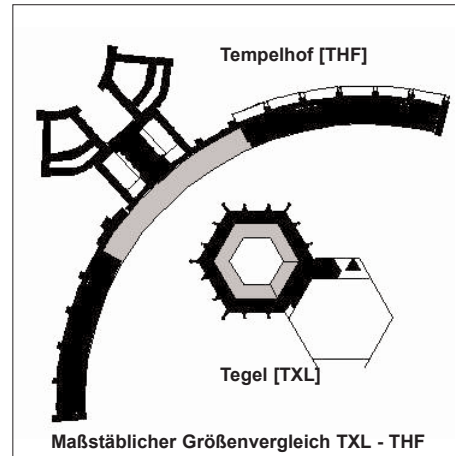
Daraus folgt, dass bei einer Rückverlagerung aus TXL nach THF der **Betrieb von Tempelhof** (ohne Umlagekosten BBF) sofort „in den schwarzen Zahlen“ liegt.

Flughafen Tempelhof Die aktuelle Situation

Wirtschaftlichkeit „Schließungskosten“

Es ist abzusehen, dass folgende **Kostenblöcke** in großer Höhe bestehen bleiben:

- Betrieb und Instandhaltung Heizwerk, Wasserwerk, Hochspannungs-Umspannwerk
- Betrieb Technische Leitwarte / Störungsdienst
- Instandhaltung des Gebäudes und seiner technischen Anlagen (Elektro-versorgung, Wasser, Entwässerung, Heizung, Kommunikationsanlagen (Telefon, LAN), Klimaanlage)
- Laufende Betriebskosten für Leerstandsbereiche
- Zugangskontrollsysteme / Absicherung der technischen Infrastruktur des Gebäudes, Zäune
- Fortführung Bestandsdokumentation (Bauunterlagen, Dokumentation Versorgungseinrichtungen, Bedienungs- und Wartungsanleitungen)
- Straßenreinigung (BSR) Grünflächenpflege / Winterdienst (Gebäudeseitige Grünflächen)
- Grünflächenpflege und Bewachung (Freiflächen)
- Regenwasser-Entwässerungs- und Rückhaltungssysteme
- Grundsteuer (bzw. ggf. Grundsteuerausfall auf grund öffentlicher Nutzung)
- Werksfeuerwehr (Personalanteil Gebäude)
- Fortführung / Aufstockung bei städtischer Wache
- Gebäudeversicherung Feuerversicherung



THF

ICAT Interessengemeinschaft
City-Airport Tempelhof e.V.
Flughafen Tempelhof, D-12101 Berlin
Tel.: 030-6951 3317
Fax: 030-6951-3794
www.flughafen-tempelhof.de

1.5.4

Gemäß der Nutzungsvereinbarungen zwischen den Immobilieneigentümern Bundesrepublik Deutschland und Land Berlin fällt die Immobilie nach Beendigung des Flugbetriebs an die Eigentümer zurück. Diese haben dann aus den öffentlichen Haushalten die **Instandhaltung** und den weiteren Betrieb der denkmalgeschützten Anlage (*hier zur Illustration der Größenordnungen im maßstäblichen Dimensionsvergleich zu Tegel dargestellt*) zu finanzieren.

Die **Notwendigkeit zum weiterem Betrieb** des Gebäudes ergibt sich zumindest aus folgenden Nutzungen innerhalb des Flughafen-Hauptgebäudes:

- Deutsche Flugsicherung (Regionalstelle Region Ostdeutschland, zumindest bis 2006)
- Bundeswehr-Radartrupp
- Verkehrsregelungszentrale Berlin (derzeit im Aufbau, Vollbetrieb ab 2004)
- Polizeipräsidium Berlin
- Meteorologische Mess-Stationen und Wetterradar

Dazu kommen zahlreiche Mittel- und Kleinmieter (ohne Luftverkehrsbezug), deren Verträge von der Schließung nicht angetastet werden.

Gleichzeitig fallen in erheblichem Maße Erträge für THF weg, die auch in TXL/SXF nicht wieder erscheinen würden: Erträge aus Luftverkehr wie Landegebühren, Erträge aus Konzessionen und Umsatzabgaben sowie Pachten, Erträge aus Vermietung und Versorgungsleistungen an Luftverkehrsmieter bzw. an Nicht-Luftverkehrsmieter, die infolge des Eigenerwechsels kündigen.

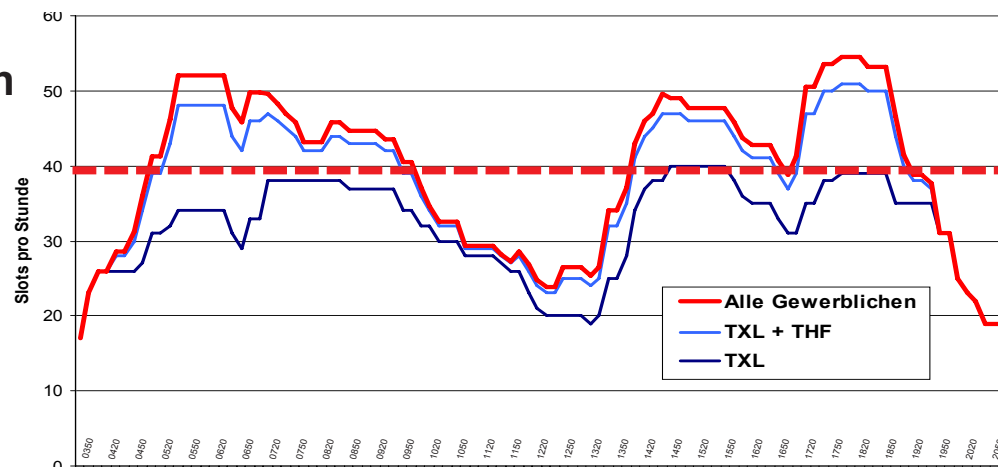
Nicht bezifferbar sind die Kosten, die für die Nutzbarmachung der Immobilie anfallen werden. Neben der Herrichtung des Gebäudes bestehen Risiken bei der Altlastensanierung der Freiflächen, die vor einer öffentlichen Nutzung zwingend erforderlich wäre.

Weiterhin nicht abzusehen sind die Kosten für die Sozialkassen durch die akute Gefährdung der betroffenen 3000 Arbeitsplätze.

Es ist zu vermuten, dass bei der Einstellung des Flugbetriebs in Tempelhof die **Belastungen für die öffentliche Hand** massiv zunehmen würden. Derzeit entstehen für die öffentlichen Haushalte keine Kosten, da das betriebliche Defizit in THF durch die hohen Erträge in TXL ausgeglichen wird.

Flughafen Tempelhof Die aktuelle Situation

Wirtschaftlichkeit Schließungseffekte / entfallende SLOTS



ICAT Interessengemeinschaft
City-Airport Tempelhof e.V.
Flughafen Tempelhof, D-12101 Berlin
Tel.: 030-6951 3317
Fax: 030-6951-3794
www.flughafen-tempelhof.de

1.5.5

Die Funktionsfähigkeit des Berliner Flughafensystems begründet sich auf der bisherigen Aufgabenteilung. Diese Aufgaben lassen sich nicht beliebig verschieben: Der Flugverkehr von THF kann nicht nach Schönefeld transferiert werden, da dieser Standort zu den gegenwärtigen Bedingungen nicht angenommen wird. Das spezifische Marktsegment von THF ist dort nicht (re-)generierbar.

Eine Verlagerung nach TXL scheidet ebenfalls aus, da dort bereits jetzt die Bahn-Kapazitäten überschritten sind, wie nebenstehend nachgewiesen wird.

Die Alternative ist im Falle einer Schließung von THF die Stilllegung der hier betriebenen Fluglinien, da Ersatz nicht angeboten werden kann.

Dies ist schädlich für den Standort Berlin und eine konkrete Geschäftsschädigung für die in THF aktiven Fluglinien, ohne dass dafür ein Ausgleich vorgesehen ist. Diese Politik beseitigt also wertvolle Arbeitsplätze ohne Not.

Das oben dargestellte Diagramm zeigt die **Flugbewegungen je Stunde** über einen Tagesverlauf für den Flughafen Tegel einschließlich der (bei Schließung notwendig) aus Tempelhof zu verlagernden Starts und Landungen.

Basis für die obige Berechnung sind die für Sommer 2003 (hier ein Donnerstag im September) koordinierten Slots in TXL und Tempelhof. Die Darstellung entspricht der Koordination der Runways, also mit der "Rollenden Stunde". Datenquelle ist der "Flughafenkoordinator der Bundesrepublik Deutschland" in Frankfurt.

Die Slots in THF sind auf die Slots in TXL aufgestockt, unterstellt, dass THF geschlossen wäre. Hinzu kommen die Flüge der Gewerblichen Luftfahrt in THF, die erst kurzfristig koordiniert werden, also in den Basisdaten nicht enthalten sind. Im Jahre 2002 gab es 29.744 Bewegungen Linie plus 8.441 Bewegungen sonstige Gewerbliche Luftfahrt. Da keine genaueren Angaben vorliegen, wurden die Sonstigen gewerblichen Flüge prozentual verteilt. Wahrscheinlich sind diese weitgehenden Geschäftsreiseflüge tatsächlich eher morgens und abends anzusetzen, was die Ballung noch etwas verstärken würde.

Die oberste Linie (rot) gibt die Gesamt-Bewegungen wieder.

(Weitere 9.841 Bewegungen der Nicht -Gewerblichen Luftfahrt in THF sind hier nicht einbezogen, ebenso nicht die nur 668 Bewegungen der Sonstigen Gewerblichen Luftfahrt in TXL). Nicht dargestellt ist der Engpassfaktor "Departure" in TXL, der separat koordiniert wird und der die Kapazitäten in TXL weiter einschränkt.

Es wird deutlich, dass die Aufsummierung der SLOTS von TXL und THF weit über das Limit der Flugbewegungen in TXL hinausgeht: Es wird ein Spitzenwert von 52 Bewegungen morgens bzw. 55 Bewegungen abends erreicht. Alle über das Maximum von 40 Bewegungen je Stunde (rote Strichlinie) hinausgehenden Flugbewegungen müssten im Falle der Schließung von THF dann entfallen.

Flughafen Tempelhof Die aktuelle Situation



THF

ICAT Interessengemeinschaft
City-Airport Tempelhof e.V.
Flughafen Tempelhof, D-12101 Berlin
Tel.: 030-6951 3317
Fax: 030-6951-3794
www.flughafen-tempelhof.de

Image und Anwohner

1.6.1

Eine Bürgerinitiative für den weiteren Betrieb eines Flughafens ist vermutlich einmalig. In der ICAT e.V. engagieren sich für den Flughafen Tempelhof 900 Mitglieder sowie 40 Wirtschaftsunternehmen. Motivation sind neben den historischen Werten gerade auch die Entwicklung Berlins und des modernen Verkehrs- und Wirtschaftsstandortes Flughafen Tempelhof

Der Flughafen Tempelhof hat durch seine Funktion während der **Luftbrücke** und die zahlreichen hier stationierten GI's in den **USA** eine besondere Bedeutung. Der Standort ist dort bekannt und beliebt.

Die verkehrliche Funktion, die Lage innerhalb Europas und innerhalb der deutschen Hauptstadt Berlin sowie die bauliche Substanz sind ideale Grundvoraussetzungen für einen herausragenden Wirtschaftsstandort. Somit eignet sich der Flughafen Tempelhof als ein Ort der Kommunikation für Wirtschaft, Politik und Wissenschaft mit europaweiter Ausstrahlung und entsprechender Aufwertung der Umgebung.

Der Standort und der Flugbetrieb sind von der weit überwiegenden Zahl der **Anwohner akzeptiert** und sogar gewünscht. Immerhin war der Flugbetrieb in den 60er Jahren ein sicht- und hörbares Zeichen für die Freiheit Westberlins.

Bei einer repräsentativen **Anwohnerbefragung** im verkehrsreichen Winter 1996 durch die FfH (Forschungsstelle für den Handel) e.V. Berlin ergab sich eine deutliche Mehrheit für den Weiterbetrieb des Flughafens. Befragt wurden die Anwohner in den Hauptbelastungsgebieten in der Verlängerung der Start- und Landebahn. Als primäre Belastung wurde der Straßenverkehr eingestuft, nicht der Luftverkehr.

Flughafen Tempelhof aktuelle Situation



THF

ICAT Interessengemeinschaft
City-Airport Tempelhof e.V.
Flughafen Tempelhof, D-12101 Berlin
Tel.: 030-6951 3317
Fax: 030-6951-3794
www.flughafen-tempelhof.de

Image und Architektur

1.6.2

Ein beliebtes Negativ-Argument gegen den Flughafen ist der historische Aspekt als Teil des faschistischen Bauschaffens. Das Gebäude zählt zu den bekanntesten Ergebnissen der nationalsozialistischen Architektur - Ideologie, die „dem Führer“ bekanntlich besonders am Herzen lag.

Der Faschismus - Vorwurf stützt sich zum einen auf die enorme Größe als städtebauliches Objekt, sowie ebenso in seiner Funktion als Flughafen, der zur Bauzeit tatsächlich **futuristische Dimensionen** hatte. Dieses Argument ist durch den historischen Verlauf entkräftet worden, da sich die Lage und Größe des Flughafens geradezu als rettend für Berlin in Zeiten der Luftbrücke und des nachfolgenden kalten Krieges herausgestellt hat. Bemerkenswert sind bei der Größendiskussion die Bezüge zu **amerikanischen Vorbildern**: Ähnlich wie bei den Autobahnen orientierte sich der Blick auf die parallelen Ansätze bei (Flughafen-) Planungen in den USA, die als Dimensionsvorgabe übertragen wurden.

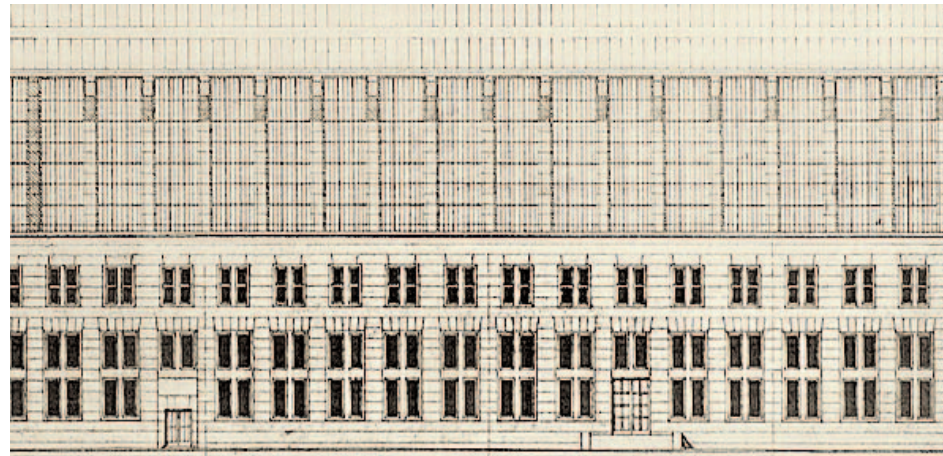
Die wichtigere Frage ist die der Einordnung des Baustils. Ernst Sagebiel gilt mit seinem eher nüchternen Stil als Vertreter eines harten Stils, verglichen mit der klassischen Attitüde, wie sie Albert Speer zeichnerisch entwickelt hat. Das interessante dabei ist die geistige Herkunft aus dem Neuen Bauen der zwanziger Jahre, da Sagebiel als Schüler und späterer Büroleiter **Erich Mendelsohns** (IG-Metall-Haus, Schaubühne, Einstein-Turm) vor diesem Hintergrund gesehen werden muss. Stilistisch wird dies insbesondere bei der Fassadengestaltung unter dem großen Vordach der Abflughalle deutlich (s.o.). Die Ambivalenz zwischen **industrieller Funktionalität** ist im Alltag nicht so deutlich, da die Luftseite nur aus weiter Ferne wahrnehmbar ist mit ihrer ruhigen Linie aus grünen Toren.

Das vordergründig „faschistoide“ Element sind allein die massiv - gliedernden und rythmisierenden Treppentürme, die als Erschließung der Dachfläche für gigantische Flugschauen tatsächlich unter ideologischen Gesichtspunkten beurteilt werden könnten. Diese sind übrigens bis heute praktisch (fast) nie genutzt worden und im Rohbauzustand. Die damit in Verbindung stehenden Glasfassaden der Hangars sind wiederum schlichte industrielle Funktionalität.

Im Detail (Materialien, Symmetrien, Fensterleibungen, Arkaden, Vertikalität, Sprossenfenster) bleibt ein **Zeitbezug** unzweifelhaft bestehen, ähnlich wie beim Haus des Finanzministeriums in der Wilhelmstraße. Die Frage, ob Architektur „Schuld sein kann“ an Politik und Geschichte, ist gerade anhand dieses auch besonders strengen Bauwerks (ebenfalls Sagebiel für Görings Luftfahrtministerium) eher zu bezweifeln (Haus der Ministerien in der DDR, Sitz der Treuhandanstalt nach der Wende, Finanzministerium heute). Ebenso wie das Volkswagenwerk mit seinen unzähligen dominanten „Zähnen“ weniger KdF-Wagen-Werk als **Wirtschaftswunder** assoziiert und der dort produzierte KdF-Wagen zahlreiche Menschen 50 Jahre lang als lustiger „Käfer“ / „Beetle“ begeisterte.

Gerade die Amerikanischen Streitkräfte hatten keine Schwierigkeiten mit *ihrem* „Tempelhof Central Airport“, da er den **Architekturauffassungen** der 30er /40er Jahre in den **USA** durchaus nahe kam und so ihrer unvoreingenommenen Alltagserfahrung entsprach. Nebenbei funktionierte „TCA“ ja einwandfrei und modern.

Flughafen Tempelhof Die aktuelle Situation



THF

ICAT Interessengemeinschaft
City-Airport Tempelhof e.V.
Flughafen Tempelhof, D-12101 Berlin
Tel.: 030-6951 3317
Fax: 030-6951-3794
www.flughafen-tempelhof.de

Denkmalschutz

1.6.3

Gesetz
zum Schutz von Denkmalen in Berlin
(Denkmalschutzgesetz Berlin)

Vom 24. April 1995:

§9

Nutzung von Denkmalen

„Denkmale sind so zu nutzen, dass
ihre Erhaltung auf Dauer gewähr-
leistet ist.“

Der Tempelhofer Flughafen, 1936 - 39 nach Plänen des Architekten Ernst Sagebiel erbaut, ist als Ensemble sowie als Gesamtanlage einschließlich des Flugfeldes in die Berliner Denkmalliste eingetragen und unterliegt damit in seiner Gesamtheit und im Einzelnen dem Denkmalschutzgesetz. Darüber hinaus ist auch der Platz der Luftbrücke (Neugestaltung 1957-58, Gartenbauamt Tempelhof) als Gartendenkmal und das Luftbrückendenkmal von Eduard Ludwig aus dem Jahr 1951 als Einzeldenkmal eingetragen.

Ein denkmalgeschütztes Gebäude ist immer **Aufgabe und Chance** zugleich. Der Wert des Flughafens Tempelhof als Denkmal macht sich insbesondere an folgenden Faktoren fest:

- die internationale Bekanntheit und Wiedererkennbarkeit, die geradezu als **Marke (Label)** gesehen werden kann;
- die einzigartige **Atmosphäre** des Ankommens und Abreisens, die so wohl auf keinem Flughafen mehr erlebbar ist;
- das Bewußtsein einer höchst **wechselvollen Geschichte** in der Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg;
- das Erlebnis als *Tor zur freien Welt* für West - Berlin in der Zeit des kalten Krieges;
- die **dominante Erscheinung** im städtebaulichen Umfeld, die in dieser Innenstadtlage für ein derartiges Objekt (Flughafen!) weltweit einzigartig ist;
- die immer noch gültige **Funktionalität** und konzeptionelle Modernität der Gesamtanlage.
- die Bedeutung seiner **technischen und konstruktiven** Besonderheiten, u.a. versinnbildlicht durch das Tragwerk der Hallen.

Der Denkmalschutz des Flughafens Tempelhof steht daher in direkter Verbindung mit diesen Werten. Alle Maßnahmen, die dadurch sensibler durchgeführt und abgestimmt werden müssen, setzen sich als positive Standortfaktoren bis in den **wirtschaftlichen Erfolg** um.

Am Beispiel des Flughafens Tempelhof kann nun auch der Denkmalgedanke mit Leben gefüllt werden: gerade als Flughafen ist das Denkmal erhaltungsfähig; Denkmale sollen als Ganzes und in der Substanz bis ins Detail erlebbar sein - auch dies ist als Flughafen am allerbesten gewährleistet.

Und: eine technische und funktionale **Weiterentwicklung** insbesondere des Umfeldes im funktionalen Verbund des Flughafens kann mit Sinn gefüllt sein, eine Umnutzung hingegen kann nur noch alte überkommene Abbilder konservieren.

Flughafen Tempelhof Die aktuelle Situation

Arbeitsplätze und regionale Wirkung



ICAT Interessengemeinschaft
City-Airport Tempelhof e.V.
Flughafen Tempelhof, D-12101 Berlin
Tel.: 030-6951 3317
Fax: 030-6951-3794
www.flughafen-tempelhof.de

1.7

Luftverkehrsbezogene Arbeitsplätze
THF 2001:

Flughafen (Verkehr)	131
Handling	231
Airlines	127
Catering	42
Cleaning	42
Behörden	ca. 100
Gebäude	126

Summe: ca. 800

Hinzu kommen die induzierten
Arbeitsplätze (Faktor 2,0).
Vom Betrieb des Flughafens
Tempelhof sind somit abhängig:

Flugverkehr:	800
induziert	1600
Immobilie	170

insgesamt ca. 2570 AP

Vom Flughafen Tempelhof sind heute mehrere tausend **Arbeitsplätze** abhängig. Die größten Funktionsbereiche sind z.Z.:

- Der Luftverkehr incl. Flughafengesellschaft, ohne DFS Regionalstelle mit etwa 800 Arbeitsplätzen.
- Die DFS Regionalstelle (Flugsicherung) mit ca. 400 Arbeitsplätzen
- Das Polizeipräsidium Berlin
- Das Aus- und Umschulungszentrum der Dekra Akademie
- Insgesamt ca. 3500 AP im Flughafenbereich inkl. Mieter / Firmen (geschätzt)

Alleine der Wegfall der direkt - luftverkehrsbezogenen Kaufkraft von ca. 32 Mio. EUR p.a. dürfte schwerwiegende Folgen für Berlin, insbesondere aber für die unmittelbare Nachbarschaft des Flughafens haben, wo zahlreiche sekundäre und tertiäre Arbeitsplätze bestehen.

Es ist davon auszugehen, dass bei Schließung von THF die **Arbeitsplatzeffekte** für Berlin nicht kompensiert werden können. Logische Folge ist ein Einbruch bei Lohn- und Unternehmenssteueraufkommen.

Nach der Schließung von THF wird Berlin um eine weitere **Industriebranche** bereichert sein.

Mit der Schließung des Flughafens werden nicht nur die direkt luftverkehrsbezogenen Arbeitsplätze für Berlin wegfallen, sondern auch die immobilienbezogenen Arbeitsplätze (Flughafen-Gesellschaft THF insgesamt 300 Arbeitsplätze). Zusätzlich werden im Umfeld des Flughafens Arbeitsplätze in sekundären und tertiären Funktionen abgebaut werden müssen.

Für den BBF-Konzern kann sich ein kostenmäßiger Vorteil aus der Schließung von THF nur dann ergeben, wenn die THF-Mitarbeiter nicht weiter im BBF-Konzern beschäftigt (d. h. freigesetzt) werden.