

**„Das Thema Tempelhof“ informiert,
Newsletter vom 03.06.2009**

Nachlese zur Luftbrückenfeier – der geschlossene Flughafen als gähnend leere Fläche!

Die Schließungskosten haben jetzt die 11,5 Mio Euro Marke überschritten und nach wie vor fehlt ein Gesamtkonzept.



Werte Leser unseres Newsletters,

In Tempelhof wurde nun am 12.05.09 das Ende der Luftbrücke gefeiert. Ein englischer General hielt im „amerikanischen“ Tempelhof die Festrede und nur die „Veteranen“ wirkten frisch und munter, an ihrer Spitze Gail Halverson, der selbst junge Leute in seinen Bann zog.

Dann „stürmten die Berliner ihren Flughafen“ und hofften auf einen Tag der offenen Tür so wie früher, als Dutzende von Flugzeuge bewundert werden konnten. Und was sahen sie nach 30-Minuten-Kampf durch Halle und Ausgang zum Vorfeld, vorbei an überforderten Sicherheitsleuten?

Eine einsame viermotorige C-54. Das ist die Maschine aus der Luftbrückenzeit, die immer noch in THF steht. Und ein paar amerikanische Militärfahrzeuge aus der Zeit. Und ein paar alte Privat-Autos, die mit der Luftbrücke nichts zu tun hatten.

Es gab die üblichen Stände, von der Stadtreinigung, von den Berliner Verkehrsbetrieben, Bier, Currywurst, Hot-dogs, und eine Bühne, auf der man sich abmühte wie am Abend der Schließung von THF.

Dann wurde angekündigt, der „Candy-Bomber“ sei im Anflug. Aber ach, dort, wo er langflog, durfte niemand hin, bis auf ausgewählte Kinder, die mit Bussen zur Runway gefahren wurden, aber nicht etwa die Candies auffangen konnten, sondern „aus Sicherheitsgründen“ warten mussten, bis sie herabgefallen waren. Das offizielle Foto zeigte einen herabfallenden Candy-Schirm und die in einiger Höhe anfliegende DC3 – was wohl zeitlich nicht so recht geht. Die anderen vorher begeisterten Kinder drückten sich derweil die Nasen am Zaun platt und weinten, weil sie nichts kriegten.

Genauso traurig zu sehen ist, was nun in THF geschieht. Es wird abgerissen, es werden Wände durchbrochen, es wird entkernt – alles für die Modemesse „Bread&Butter“, die 2 Millionen Euro pro Jahr bringen soll und deren wirtschaftliche Aussichten unklar sind.

[Link zum 12.05.09 der Historie](#)

Die Luftbrückenfeier bot Gelegenheit, eine neue Stadtbrache und den Verlust von Urbanität zu besichtigen. Auf dem geschlossenen und abgeräumten Flughafen verloren sich die Menschen, und das 480 000 qm große Vorfeld, die 14 Hangars und das 1 230 m lange Flughafengebäude stellen eine funktionslose, tote Kulisse dar – der Eindruck der Leere dominiert.

Die „Nachnutzung“ von Tempelhof sieht im Moment so aus: Kleinstveranstaltungen, wie der Weltspieltag (Kinder malen in Tempelhof) und die Europameisterschaft der Fahrrad-Kuriere, die nur an der Peripherie von THF stattfanden und offenbar allein für Pressemeldungen gut waren, stehen neben respektablen Groß-Events wie der Pyromusikale. Das kann insgesamt nicht darüber hinwegtäuschen, dass Tempelhof den größten Teil des Jahres leer stehen und weiterhin Verluste erwirtschaften wird – gerade wegen der Schließung als Flughafen. Das RedBull AirRace konnte 2006 übrigens auf dem aktiven Flughafen stattfinden.

Vollmundig verkündete Nachnutzungsprojekte, wie der Bau der Berliner Zentralbibliothek, dürften aufgrund der dramatischen Haushaltslage, die jüngst vom neuen Finanzsenator Nussbaum bestätigt wurde, nicht zu finanzieren sein.

Inzwischen sind die schließungsbedingten Verluste seit dem Oktober 2008 wohl auf über 11 Millionen Euro

angewachsen, ohne dass bislang neue Einnahmen erzielt wurden.

Was geschah noch?

Die Beschwerde gegen die Nichtzulassung der Revision zum Urteil bezüglich der „Entwidmung“ des Flughafengeländes liegt inzwischen beim Bundesverwaltungsgericht in Leipzig.

Die Firma „Tempelhof Aviators“ hat bei der zuständigen Senatsverwaltung einen Antrag auf Wiedenzulassung des Platzes für Flugzeuge bis 14 to Startgewicht eingereicht. Dies ist eine Größe, die ausdrücklich in den Landesentwicklungsplänen Berlin/Brandenburg als zulässig bezeichnet wird und daher das Phänomen der angeblichen Gefährdung des BBI ausschließt. Der Vorschlag basiert auf der Nutzung nur einer der beiden Landebahnen und ist mit nahezu allen Baumaßnahmen und angedachten Veranstaltungen kompatibel. Er würde zusätzlich die Ziele eines Luftfahrtmuseums fördern, der Messe „Bread & Butter“ helfen, Abstellflächen während der ILA 2010 zur Verfügung stellen und den BBI zukünftig von kleinen Flugzeugen entlasten.

Also ist dies ein vernünftiger Vorschlag. Aber wie man in Berlin mit vernünftigen Vorschlägen umgeht, sieht man an der Ablehnung des Weiterbaus der Stadtautobahn A100 durch die Parteikollegen von Bürgermeister Wowereit und Stadtentwicklungssenatorin Junge-Reyer, die dieses Projekt selbst befürworten.

Es gibt übrigens Gerüchte, dass diese Grabenbildung auch bei der Schließung von THF zu sehen war, allerdings in anderer Gestalt: Wowereit für die Schließung, Junge-Reyer und viele SPD-Leute eigentlich gegen die Schließung.

Wir werden weiter berichten. Bleiben Sie dran.

Volksbegehren Neuwahlen, Unterschriftenlisten:

<http://www.neuwahlen-berlin.de/>

Mit den besten Grüßen, Ihr Thema-Tempelhof Team

Spendenkonto:

„Das Thema Tempelhof“ e. V.

Berliner Bank, BLZ 100 200 00, K. Nr.: 18 45 99 86 00

Sie können auch gerne eine Fördermitgliedschaft eingehen oder uns per PayPal unterstützen.

<http://www.das-thema-tempelhof.de/verein/>

© www.das-thema-tempelhof.de : Textzitate sind nur mit einer vollständigen Quellenangabe zulässig.

Das Thema Tempelhof - die Fachinformation zum Flughafen Tempelhof. www.das-thema-tempelhof.de

Kontakt:

Wolfgang Przewieslik, 0176-223 550 70, 030-231 30 318,
wolfgang.przewieslik@das-thema-tempelhof.de