



Nein zum Flugbetrieb in Tempelhof

Besser wohnen, arbeiten und leben in Tempelhof

Fotos Rückseite: Michael Kirsten, Lars Zuleger

Blindflug

Mit der deutschen Einheit endete die Insellage West-Berlins. Alle waren sich einig: Berlin muss die neue Freiheit nutzen, um einen modernen und zukunftsfähigen Flughafen zu bauen. Die innerstädtischen Flughäfen sollten geschlossen werden, um 800.000 Berlinerinnen und Berliner von Lärm und der Gefährdung durch den Flugverkehr zu befreien. Das beschlossen das Berliner Abgeordnetenhaus und der Berliner Senat des Regierenden Bürgermeisters Eberhard Diepgen (CDU) in den Jahren 1994, 1996, 1998 und 1999. Damit war klar, dass der Flugbetrieb in Tempelhof beendet wird. Viele Fluggesellschaften verließen den Flughafen Tempelhof, weil sie in

WUSSTEN SIE SCHON, DASS...

Der Flughafen Tempelhof nach den heutigen Lärm- und Sicherheitsanforderungen nicht mehr gebaut werden dürfte?

Tegel und Schönefeld bessere Bedingungen vorfanden. So flogen von den über 20 Millionen Fluggästen in Berlin im Jahr 2007 nur noch gut 300.000 – das sind lediglich 1,5 Prozent – von Tempelhof. Damit kann Tempelhof nicht mehr wirtschaftlich betrieben werden. Das jährliche Defizit von 6 Millionen Euro kann sich Berlin nicht leisten. Um wirtschaftlich zu sein, müsste sich der Flugbetrieb in Tempelhof verzehnfachen. Doch dann entfielen die rechtliche Begründung für den Ausbau des Flughafens Schönefeld.



Foto: Partner für Berlin

Während das Volksbegehren Tempelhof als Verkehrsflughafen offen halten will, sind CDU und FDP mit ihrem neuen Konzept davon abgerückt: Der Flughafen soll für normale Reisende geschlossen werden und nur noch Geschäftsleuten und Privatfliegern offen stehen. Den

WUSSTEN SIE SCHON, DASS...

CDU und FDP keinen öffentlichen, sondern einen Flughafen Tempelhof ausschließlich für Privat- und Geschäftsfieger wollen?

Privatflughafen soll die Deutsche Bahn betreiben. Das Flughafengebäude soll amerikanischen Investoren kostenlos überlassen werden, die es sanieren und dort ein Gesundheitszentrum errichten wollen. Wir bezweifeln die wirtschaftliche Tragfähigkeit dieses Konzepts



Foto: Robert Pelz

und befürchteten, dass ein solches Gesundheitszentrum Ärzte und Patienten aus dem Stadtgebiet und den vorhandenen und mit viel Steuergeldern sanierten Krankenhäusern abziehen würde.

weitere Informationen unter:
www.gruene-fraktion-berlin.de
www.tempelhof-flugfrei.de

Wir wollen hier rein!

Das Areal des Flughafens Tempelhof ist größer als der gesamte Tiergarten. Eine solch riesige Fläche in der Innenstadt ist viel zu wertvoll, um sie für wenige Geschäfts- und Privatflieger zu reservieren. Bereits jetzt liegen hinter dem Flughafenzaun attraktive Grün- und Sportflächen. Sie sollen von allen genutzt werden können. Neben einem großen Park der Luftbrücke wollen wir neue Sportflächen schaffen. Fußball, Basketball, Tennis, Joggen, Skaten, Radfahren, Drachensteigen, Beachvolleyball - für all das ist auf dem Gelände Platz. Die benachbarten Quartiere in Tempelhof, Kreuzberg und Neukölln gehören zu den am dichtesten besiedelten Wohngebieten der Stadt.



Foto: Robert Pelz

Hier fehlen Grün- und Sportflächen. Fällt der Zaun um das Tempelhofer Feld, so ist insbesondere das Wohnen in Neukölln dank neuer Erholungs- und Freizeitmöglichkeiten, aber auch dank weniger Lärm viel attraktiver. Was Millionen Euro und viele Programme der sozialen Stadtentwicklung nur schwer schaffen, kann über Nacht gelingen: Neukölln wird aufgewertet und sozial stabilisiert. Die zusätzlichen Kosten für die Pflege der Grünflächen und neue Sportflächen auf dem Tempelhofer Feld sind dafür gut angelegt.

Impressum
Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen im Abgeordnetenhaus von Berlin
Niederkirchnerstraße 5, 10111 Berlin

Weitblick

Das denkmalgeschützte Gebäude des Flughafens kann ohne Flugbetrieb viel besser genutzt werden. Wir unterstützen die Idee der Berlin-Brandenburg Aerospace Allianz, dort ein Informationszentrum Luftfahrt einzurichten. Wo könnte besser und würdiger der Luftbrücke und der großartigen Leistung der amerikanischen Piloten gedacht werden? Für die Alliiertenmuseen und das Luftfahrtmuseum



Foto (Collage): Senatsverwaltung für Stadtentwicklung

aus Gatow sowie für Flugzeug-Exponate des Deutschen Technik-Museums bietet sich hier eine neue Heimat in der Mitte der Stadt. Außerdem könnten hier Bundesministerien einziehen oder Filmstudios eingerichtet werden.

Das Tempelhofer Feld bietet nicht nur Platz für Erholungs- und Sportflächen. An den Parkrändern ist viel Platz für attraktive Wohnungen und neue Wohnformen. Eine internationale Bauausstellung kann zeigen, wie sich Wohnkomfort und ökologische Ansprüche kostengünstig verbinden lassen. Wer will noch ins Brandenburger Umland ziehen, wenn er auf dem Tempelhofer Feld ruhig im Grünen und doch ganz zentral wohnen kann? Unternehmen und Existenzgründer finden entlang der Autobahn und des Tempelhofer Damms viel Platz für wenig Geld, um ihre Ideen auszuprobieren und umsetzen zu können. Das wird bald ein entscheidender Vorteil im Wettbewerb mit anderen Metropolen dieser Welt sein.

Gestaltung: Robert Pelz, Titelfoto: Michael Kirsten

Volksentscheid Tempelhof

V.i.S.d.P. Heiko Thomas
gedruckt auf 100% Recyclingpapier
März 2008



Sehr geehrte Leserin, sehr geehrter Leser,

Der Flughafen Tempelhof wird geschlossen. Das haben die Bundesregierung, die Landesregierungen von Berlin und von Brandenburg sowie das Berliner Abgeordnetenhaus mehrfach beschlossen. Der Schließungstermin zum 31. Oktober 2008 wurde von den Gerichten in allen Instanzen bestätigt. Dennoch hat dagegen die Interessengemeinschaft Berlin Tempelhof (ICAT e.V.) das Volksbegehren „Tempelhof soll Verkehrsflughafen bleiben“ initiiert.

Mehr als 200.000 Menschen haben sich der Forderung, Tempelhof als Flughafen für den allgemeinen Luftverkehr offen zu lassen, angeschlossen. Jetzt kommt es am 27. April zum Volksentscheid. Bündnis 90/Die Grünen haben sich jahrelang für mehr direkte Demokratie eingesetzt. Wir fordern daher alle Berlinerinnen und Berliner auf, sich an diesem Volksentscheid zu beteiligen. Bündnis 90/Die Grünen meinen, dass gute Argumente für die Schließung und eine neue Nutzung des Flughafens Tempelhof sprechen:

- Bleibt Tempelhof offen, sind der neue Flughafen in Schönefeld (BBI) und damit 40.000 Arbeitsplätze gefährdet.
- Tempelhof ist mit einem Jahresdefizit von 6 Millionen Euro unwirtschaftlich.
- Das riesige Gelände im Herzen der Stadt kann als Grünfläche, Wohnort und Erholungsraum sowie als Standort für innovative Unternehmen sinnvoller genutzt werden.
- Die neue Nutzung des Tempelhofer Feldes erhöht die Lebensqualität in Berlin, vor allem in Kreuzberg und Neukölln.

Deshalb sind Bündnis 90/Die Grünen gegen die Offenhaltung des Flughafens Tempelhof.

Stimmen Sie am 27. April mit Nein!

Ihre Fraktion Bündnis 90/Die Grünen
im Abgeordnetenhaus von Berlin

Rückblick

Das Tempelhofer Feld war vor hundert Jahren ein beliebtes Ausflugs- und Erholungsgebiet für die Berlinerinnen und Berliner. Es war Vergnügungspark, Sportfläche und bot Platz für viele Kleingärten. Diese vielfältige Nutzung wurde erst beendet, als dort 1923 der Berliner Zentralflughafen errichtet wurde – als erster Verkehrsflughafen der Welt.

Zwischen 1941 und 1944 war auf dem Tempelhofer Feld eine große Rüstungsproduktionsstätte mit 4.000 Zwangsarbeiterinnen und Zwangsarbeitern.

Während der Blockade 1948/49, als Berlin ums Überleben kämpfte, war der Flughafen Tempelhof die Lebensader West-Berlins. Für



Foto: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung

viele Menschen in West-Berlin blieb er bis 1975 das „Tor zur Welt“. Die amerikanischen Alliierten schlossen den Flughafen, als 1975 der Flughafen Tegel eröffnet wurde. Zehn Jahre später wurde er für Kurzstreckenflüge wieder geöffnet. Zum Beispiel nach Brüssel, Graz, Mannheim, Friedrichshafen, Bydgoszcz (Polen), Köln/Bonn oder Kopenhagen.

Alles was Recht ist

Der Ausbau des Flughafens Schönefeld zum Airport Berlin-Brandenburg International (BBI) ist das wichtigste Infrastrukturprojekt in der Region. Bereits jetzt zeigt sich, dass im Umfeld des Flughafens viele neue Arbeitsplätze entstehen.

Laut Planungsrecht darf BBI nur ausgebaut werden, wenn ein großer

WUSSTEN SIE SCHON, DASS...

der Regionalexpress vom S-Bahnhof Friedrichstraße zum Flughafen Schönefeld nur 25 Minuten und der zukünftige Flughafenexpress vom Hauptbahnhof sogar nur 20 Minuten braucht?

Teil der Bevölkerung in Berlin und Brandenburg vom Fluglärm befreit und nicht länger durch den Flugverkehr gefährdet wird. Blicke



der Flughafen Tempelhof Verkehrsflughafen, entfielen die sogenannte Planbegründung für BBI. Zudem müssten die Länder Berlin und Brandenburg viele landesplanerische Entscheidungen rückgängig machen, die bereits vor Jahren mit Zustimmung aller Parteien (auch der CDU!) zugunsten des neuen Flughafens und der Schließung von Tempelhof und Tegel getroffen wurden.

Wenn das Planungsrecht von BBI geändert wird, verzögert sich die Fertigstellung von BBI um mehrere Jahre. Oder das Bundesverwaltungsgericht untersagt den Ausbau in Schönefeld ganz. Das wäre nicht nur eine Katastrophe für Hunderttausende lärmgeplagte Berlinerinnen und Berliner in den Einflugschneisen von Tempelhof und Tegel. Die Rücknahme der bereits erteilten Bauaufträge für BBI würde Milliarden an Schadensersatzforderungen kosten. Ohne einen neuen Flughafen zu bekommen. Das kann Berlin sich nicht leisten.



Weniger Lärm, mehr Sicherheit

Gemessen an den geltenden Lärmgrenzen des Fluglärmschutzgesetzes würde der Flugbetrieb in Tempelhof heute nicht mehr genehmigt. Auch die prekäre Sicherheitslage würde eine Genehmigung ausschließen. In Tempelhof fehlen Überrollflächen und Bodenradar. Die Sicherheitszone 1 liegt in Tegel und Schönefeld innerhalb des Flughafen-geländes, in Tempelhof teilweise im Wohngebiet. Nach Angaben der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) ereignen sich nahezu die Hälfte aller Flugzeugabstürze in dieser Zone. In der Sicherheits-

WUSSTEN SIE SCHON, DASS...

die Flughafengesellschaft in Schönefeld für 7,5 Millionen Euro ein neues Terminal für Geschäftsfieger gebaut hat, das im Mai 2008 eröffnet wird?



zone 2 – mit Endanflug und anfänglichem Steigflug – ereignen sich weitere 25 Prozent aller Flugzeugabstürze. In der Sicherheitszone 2 leben beim zukünftigen Flughafen BBI 30.000 Menschen, beim Flughafen Tegel 390.000 Menschen und beim Flughafen Tempelhof 460.000 Menschen.

Dort ereignete sich im Jahr 2001 auch der letzte Absturz eines Privatflugzeuges, das in einen Hinterhof in Neukölln stürzte. Tempelhof wird von vielen Privatfliegern angefliegen, denen die Erfahrung von Berufspiloten fehlt. Kleinflugzeuge verursachen in Deutschland sieben Mal so viele Unfälle wie größere Maschinen. Einen innerstädtischen Flughafen zu schließen, verringert das Risiko eines Flugzeugabsturzes auf Wohnhäuser, minimiert Fluglärm und gewinnt attraktive Flächen für die Stadt zurück. Deshalb werden sie weltweit geschlossen – ob in Hongkong, Chicago, Jakarta, Athen oder München.



Fotos: Jürgen Hohmuth/zeitort.de (4)