

TEMPELHOF

Die Tage des „Zentralflughafens“ sind gezählt, doch viele Berliner kämpfen weiter um seine Existenz. Der Abschied auf Raten sorgt für heftigen Streit an der Spree

Abstellkammer für Rosinenbomber

VERA RÜTTIMANN



Erinnerung an die Luftbrücke: Die Flüge mit der berühmten DC-3 des Air Service Berlin starten von Tempelhof.

Fotos: Vera Rüttimann

Die Leuchtschrift „Zentralflughafen“ ist zu bitterer Ironie verkommen. Der zentrale Flughafen Tempelhof liegt verlassen da. Die vier Flaggen davor hängen schlapp an ihren Masten. Ein einziger Taxifahrer vor dem Haupteingang wartet vergeblich auf Kundschaft. Auch hinter der Eingangspforte herrscht keine pulsierende Flughafenatmosphäre. Es ist Samstagvormittag, doch es sind nur ein paar Menschen, die mit quietschenden Sohlen durch die hundert Meter lange Halle zum Check-in-Schalter schlendern. Unter ihnen sind Abgeordnete, die es zurück in ihre Wahlkreise nach Saarbrücken oder Mannheim zieht. Eine Zeitung können sie nicht kaufen, der große Kiosk in der Mitte der Halle hat dichtgemacht. Seit die Fluggesellschaft dba im vergangenen Oktober zum Flughafen Tegel umgezogen ist, rattern die Anzeigentafeln noch seltener. Unten auf dem Rollfeld bewegt sich eine Maschine der SN Brussels Airlines in Richtung Startbahn. Das Flugzeug verschwindet im Nebel, danach liegt die Abfertigungshalle wieder verlassen da.

Die Stimmung bei der Belegschaft des Flughafens ist angespannt. Wie ein Damoklesschwert hängt die drohende Schließung des Flughafens über ihr. „Wir haben es satt; 17 Jahre zieht sich dieses Prozedere schon hin“, sagt Sabine Rosin vom „Air Snack“, dem Imbiss am Eingang des Flughafens. Am 12. Februar geht das Gerichtsverfahren um den Schließungsbescheid in die nächste Runde. Um den Flughafen Tempelhof ränkt sich ein wahrer Verhandlungsmarathon. Zuletzt hatte der Senat beim vierten Schließungsbescheid für Tempelhof den Flugbetrieb um ein Jahr bis Oktober 2008 verlängert und damit einseitig einen Vergleich des Gerichts aufgenommen. Die 13 Fluggesellschaften sperren sich, sie wollen mindestens bis 2011 weiter von Tempelhof aus starten, denn bei einem früheren Umzug nach Schönefeld befürchten sie gravierende Nachteile. Die Flughafengesellschaft hingegen will den „steinernen Kleiderbügel“ loswerden, wie der Flughafen wegen seiner gebogenen Form genannt wird. Was aber soll

passieren mit der riesigen stillgelegten Fläche und den leeren Hangars mitten in Berlin?

Der nahende Schlussstrich, das Ende einer Ära, das beschäftigt auch Dieter Nickel. Sein Leben ist mit EDDI, wie der Flughafen Tempelhof in der Fliegersprache heißt, verbunden. Von 1967 bis zum Abzug der Alliierten im Jahr 1993 agierte der gelernte Ingenieur bei der US-Airforce als stellvertretender Leiter der Bauabteilung. Nickel hat den allmählichen Niedergang des Flughafens Tempelhof hautnah miterlebt. Er erinnert sich noch gut an das Jahr 1996, als Berlin, Brandenburg und der Bund in einer gemeinsamen Absichtserklärung den Ausbau Schönefelds und die Schließung Tempelhofs vereinbarten. Der Flugverkehr sollte auf einen großen Flughafen konzentriert werden.

„Tempelhof wurde systematisch runtergewirtschaftet“, murrte der 69-Jährige auf dem Weg zu einer Besuchergruppe, die ihn als Führer für eine Flughafentour durch die legendenumwobenen Katakomben gebucht hat. Die Touren mit dem jovialen Berliner sind gefragt, kennt er doch die besten Geschichten und fast jeden

Winkel dieses Protzbaus. In den Sechzigerjahren, als Tempelhof noch den Aufbruch in die neue Welt verhieß, hat Nickel viele Stars und Politiker hier abfliegen sehen.

Der Ingenieur ist stets gut informiert. So war Nickel einer der ersten, die im November 2006 von den Plänen des deutsch-amerikanischen Investors Fred H. Langhammer erfuhren. Der Exvorstandschef des Kosmetikkonzerns Estée Lauder, der zugleich im Aufsichtsrat des Disney-Konzerns sitzt, will zusammen mit der Central European Development GmbH (CED) in Tempelhof ein ambulantes Gesundheitszentrum errichten.

Scheichs auf dem Rollfeld

Als bei seinen Spezialführungen zu den Bunkern, Casinos und Bowlingbahnen der Amerikaner immer häufiger Leute mit „fremden Kopfbedeckungen“ auftauchen und auf den Tischen Pläne und Skizzen ausrollt wurden, ahnte der Berliner, dass etwas Bedeutsames im Gang sein muss. „Ich konnte die Investorenpläne einsehen“, sagt Nickel stolz. Seitdem stellt er sich in

Gedanken luxuriös ausgestaute Apartments für eine betuchte Klientel vor. Er sieht Scheichs, die mit ihrer Entourage per Privatjet auf dem Rollfeld landen und in orientalisches eingerichteten Lounges dinieren. Ungläubig staunend erfuhr Nickel auch davon, dass die Bahn-Tochter DB Station & Service zusammen mit der CED-Gruppe den Flughafen bis zur Eröffnung des ausgebauten Flughafens in Schönefeld in eigener Regie weiterbetreiben will.

Die Pläne des US-Milliardärs lösen bei denen, die den Flughafen Tempelhof lieber heute als morgen schließen wollen, Bestürzung aus. Manfred Hermann, Sprecher der Bürgerinitiative Flughafen Tempelhof, gehört dazu. Der Berliner führt gegen den Flughafen einen privaten Feldzug. Hermann erinnert sich gut an den Himmelfahrtstag 2001, als ein Kleinflugzeug auf der Neukölner Seite in eine Mauer donnerte. Der Gedanke an weitere Unglücksfälle treibt ihn um, er hasst die „Lärm- und Dreckschleuder“ Tempelhof. Ob Red-Bull-Veranstaltungen, Geschäftsflüge für Showstars oder Privatpatienten – die Bürgerinitiative wehrt sich gegen jegliche Art von Flugbetrieb. Die Pläne des Investors



Fred H. Langhammer bezeichnet Hermann als „Phantasiespinnst“. Tempelhof, moniert er, sei zudem hoch defizitär.

Auf den Versammlungen der Bürgerinitiative ist die Stimmung aufgeräumt. Hermann sieht sich „auf der Zielgeraden“. Dem Berliner passt es allerdings gar nicht, wenn er von immer neuen Investorenträumen lesen muss. Stattdessen macht sich die Bürgerinitiative gemeinsam mit dem Berliner Senat für einen „Park der Luftbrücke“ stark. Andere wollen weidende Bisons, Golfanlagen oder ein Riesenrad auf der Grünfläche sehen.

23 000 Unterschriften

Auch Wolfgang Przewieslik, Pressesprecher der Interessengemeinschaft City-Airport Tempelhof e.V. (ICAT), ist dieser Tage ein vielbeschäftigter Mann. Im Büro der Initiative am Tempelhoferdamm 2 stapeln sich bereits 46 Ordner, die 23 000 Unterschriften gegen die Schließung des Flughafens Tempelhof beinhalten. „Der öffentliche Widerstand ist groß“, betont er. Die Unterschriftenbögen werden häufig von Sympathisanten direkt im Büro abgegeben. Darunter sind Tempelhof-Piloten, Luftbrücken-Kinder, Geschäftsleute sowie Mitglieder der Kultur- und Architektenszene. Stolz verweist er auf 1300 zahlende Mitglieder aus dem ganzen Bundesgebiet.

Der Mittvierziger war von Anfang an dabei, als die ICAT am 29. November 2006 ein Volksbegehren startete, das die Berliner Landesregierung zu einer endgültigen

Aufhebung des Schließungsverfahrens bewegen sollte. Fast täglich sammelt Przewieslik Unterschriften in Berlins Einkaufsstraßen. „Tempelhof lässt keinen gleichgültig“, lautet seine Bilanz. Vor allem das alte Westberlin leide. Viele könnten nicht begreifen, weshalb man in Tegel ein weiteres Abfertigungsgebäude für zwölf Millionen Euro baue, obwohl auch die Tage dieses Flughafens gezählt seien. Schließlich ist vorgesehen, dass spätestens nach der Fertigstellung des Berlin Brandenburg International Airport 2012 auch Tegel dichtgemacht wird.

An diesem Sonntagmorgen begleitet er eine Bekannte zum Flughafen, die eine der begehrten Tickets für einen „Rosinenbomber“-Flug ergattert hat. Seit dem Sat-1-Zweiteiler „Die Luftbrücke“ sind Flüge mit einer Douglas DC-3 des Air Service Berlin noch gefragter. Angekommen in der Offizierslounge, blicken die Fluggäste wie elektrisiert auf das Rollfeld. Bald knattert und rumpelt es. Für viele ist das geschichtliche Geräusch noch immer etwas Besonderes. So soll es nach dem Willen der ICAT hier auch weitergehen.

„Sollte Tempelhof schließen, würde uns die Welt auslachen“, ist sich Wolfgang Przewieslik sicher. Die ICAT hat eine aufwendige Studie mit vielen Nutzungskonzepten erarbeitet. Darin verweist sie vor allem auf das riesige Gebäudepotenzial des Flughafens. So sollen nicht nur die Hangars mit neuen Nutzern aktiviert werden, es wird unter anderem auch an ein Konferenz-Center, ein Hotel sowie ein Besucherzentrum gedacht. Von den Reißbrettphantasien der Gegner hält Wolfgang Przewieslik wenig. „Allein dass sich das Schließungsverfahren so lange hinzieht, sagt doch alles aus über die Schwäche ihrer Argumente.“ Hört man den beiden Parteien zu, so wird klar: Durch Berlin scheint erneut ein Riss zu gehen.

Die nahende Schließung des Flughafens liegt wie ein dunkler Schatten über dem Areal. Das zehrt an den Nerven der Belegschaft. Schon jetzt ist es in Tempelhof so still, als hätte jemand den Stecker herausgezogen. „Ich möchte hier noch lange Führungen machen und auch in zehn Jahren noch den Geruch von Kerosin und den Lärm von Turbinen und Propellern hören“, sagt Dieter Nickel kämpferisch. Ungewiss ist, wann das letzte Wort in dieser Geschichte gesprochen wird. □



Verlassen: Sogar der Kiosk in der Abfertigungshalle hat dichtgemacht.