

Der Flughafen Berlin-Tempelhof, auch bekannt als Zentralflughafen oder City-Airport

Basisdaten des Flughafens – die „Mutter aller Flughäfen“ (Sir Norman Foster)

Eröffnung	8. Oktober 1923
Betreiber	Berliner Flughafen GmbH (BFG)
Fläche	386 ha
Terminals	1
Passagiere	ca. 634.538 (2006)
Luftfracht	581kg (2006)
Flugbewegungen	42.189 (2006)
Kapazität (PAX pro Jahr):	ca. 1,5 Mio. Fluggäste/Jahr – ca. 4,5 Mio. Fluggäste / Jahr
Beschäftigte	ca. 500
Start- und Landebahnen	09R/27L – 1.840 x 43 m Asphalt; 09L/27R – 2.094 x 43 m Asphalt

Verkehrsanbindung Straße:

- Columbiadamm im Norden
- Autobahn A100 im Süden
- Paradesstraße im Westen
- Oderstraße im Osten

Verkehrsanbindung ÖPNV:

S-Bahnhof Tempelhof (ca. 1 km)

U-Bahn Linie 6 (Station Platz der Luftbrücke)

Bus 104, 248 (Haltestelle Flughafen Tempelhof bzw. U-Bhf. Platz der Luftbrücke)

Geschichte:

- Fläche, das Tempelhofer Feld, war ehemals ein Exerzierplatz
- 1922 wurde der Platz eingeebnet und befestigt. Zwei Flughallen wurden gebaut, nachdem am 8. Oktober 1923 das Reichsverkehrsministerium der betriebsbereiten Anlage eine vorläufige Konzession erteilte. Damit war der Flughafen der erste Verkehrsflughafen der Welt, der sogar ab 1927 einen U-Bahnanschluss (U-Bahnhof Paradesstraße) hatte.
- erste Flugstrecke: von Berlin nach Königsberg
- 100 Starts und Landungen im ersten Jahr wurden als starker Verkehr angesehen, deshalb wurde eine Erweiterung geplant
- Gründung der noch heute bestehenden Berliner Flughafen Gesellschaft mbH (BFG) am 19.05.24
- Verkehr nahm ständig zu und in den 1930er Jahren stand der Flughafen Tempelhof mit seinem Verkehrsaufkommen noch vor Paris, Amsterdam und London an der
- 1934 wurde durch den Architekten Ernst Sagebiel eine Erweiterung geplant. Der Flughafen sollte bis zu 6 Millionen Passagiere pro Jahr abfertigen können – 1934 waren es gerade einmal 200.000
- Das entstandene Flughafengebäude war mit einer Bruttogeschosfläche von 284.000 Quadratmetern das flächengrößte Gebäude der Welt. Heute zählt es neben dem Pentagon in Washington, D.C. und dem Parlamentspalast in Bukarest zu den drei größten Gebäuden der Welt
 - Gesamtlänge 1.230 Meter.
 - Flugfeld als ovaler Rasenplatz mit annähernd zwei Kilometer Durchmesser angelegt
- Luftbrücke 1948 zusammen mit den beiden Flugfeldern in Tegel und Gatow
- Flughafen „West-Berlin“: ab 1950 wurde ein Teil des Flughafens Tempelhof vom amerikanischen Hohen Kommissar zur zivilen Nutzung freigegeben.
- Die Startbahn aus Luftlandeblechen wurde durch eine asphaltierte Startbahn ersetzt.
- 1954: mehr als 650.000 Fluggäste, die weitgehend von den alliierten Fluggesellschaften BEA, später British Airways, Air France (nur bis 1960) und Pan Am befördert wurden. Die Zahl stieg auf weit über sechs Millionen Fluggäste, bis Tempelhof im Sommer 1975 für den zivilen Luftverkehr durch den neu errichteten Flughafen Tegel ersetzt wurde
- Wiedereröffnung 1985 für den Geschäftsreiseverkehr und Carrier mit kleinerem Flugmaterial (1990: 400.000 Fluggäste)
- Auf Grund der mit nur 2.116 Metern relativ kurzen Start- und Landebahn ist die Größe der Flugzeuge für den Linienverkehr begrenzt (bis zu Airbus A320 oder Boeing 727) , so dass er als Verkehrsflughafen vorwiegend für innerdeutsche und innereuropäische Ziele genutzt wird.
- Ein weiterer Schwerpunkt des Flughafens Tempelhof ist die Allgemeine Luftfahrt.

Fluggesellschaften und Ziele heute

Für September 2006 haben 77 Luftfahrt-Unternehmen gewerblichen Flugverkehr auf dem Flughafen Berlin-Tempelhof gemeldet.

- Innerdeutsch wird Dortmund von der Luftfahrtgesellschaft Walter (LGW) mit Dornier 228 bedient, Friedrichshafen wird von Intersky mit Dash 8-300 angefliegen. Mannheim wird von Cirrus Airlines mit Dornier 328 (Propellerversion) bedient. Münster-Osnabrück bedient European Air Express (EAE) mit Fairchild Metroliner und Saarbrücken wird von Cirrus Airlines mit Dash 8, Dornier 328 Jet, Embraer 145 oder Embraer 170 sowie tageweise auch mit Boeing 737 angefliegen, Westerland (Sylt) wird von der Luftverkehrsgesellschaft Walter mit Dornier 228 bedient.
- Internationale Strecken sind die Verbindung nach Brüssel mit BAe 146 bzw. Avro Regionaljet von SN Brussels Airlines, die Route nach Kopenhagen mit Boeing 737 von Sterling Airlines, die Strecke nach Warschau, die von Dauair mit Saab 340 bedient wird, und die Verbindung nach Bozen in Südtirol/Italien mit Air Alps. Seit Oktober 2006 fliegt Intersky mit Dash 8-300 auch nach Graz.
- Es werden auch Rundflüge über Berlin mit einem original restaurierten Rosinenbomber Typ Douglas DC-3 ab Tempelhof angeboten.

Aktuelle Entwicklung

- Die Berliner Flughafen-Gesellschaft will die Kosten für den Unterhalt des Gebäudes auf den Bund – ihm gehören 83 Prozent des Hauses – in Höhe von 13 Millionen Euro jährlich abwälzen (Nullsummenspiel für den Steuerzahler) – Berliner Flughafengesellschaft hat in den Jahren 2003 und 2006 die Aufhebung der Betriebspflicht beim Berliner Senat beantragt.
- Auf dem Flughafen Tempelhof ansässige Airlines und Firmen versuchten beide Male, den drohenden Verlust ihres Standorts mit Klagen zu verhindern. Der Eilantrag der Fluggesellschaften beim Oberverwaltungsgericht Berlin am 23. September 2004 gegen den ersten Schließungsversuch des Berliner Senats war erfolgreich. Seitdem wird der Flughafen zumindest bis zu einer Entscheidung in der Hauptsache weiter betrieben.
- Die Klage der Fluggesellschaften gegen den neuen Schließungsbescheid vom August 2006, der das Ende der Flugbetriebe für Oktober 2007 vorsieht, wurde am 19. und 21. Dezember 2006 vor dem OVG in Berlin verhandelt. Ein vom OVG vorgeschlagener Vergleich zur Anerkennung des auf Oktober 2008 neu datierten Schließungsbescheides scheiterte.[2][3] Der Berliner Senat hat nun doch überraschend am 10. Januar 2007 eine Schließung des Flughafens für den 31. Oktober 2008 angekündigt.
- Am 12. Februar 2007 bestätigte das Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg die Rechtmäßigkeit des Schließungsbescheides des Berliner Senats und wies damit Klagen der Fluggesellschaften ab, die einen Weiterbetrieb erreichen wollten. Das Gericht bestätigte den Fluggesellschaften außerdem ein Wahlrecht, zu welchem Flughafen (Schönefeld, Tegel) sie ihre Flüge verlagern wollen.
- Bürgerbegehren zum Erhalt: Die Interessengemeinschaft City-Airport Tempelhof (Icat) hat bereits 29.000 Unterschriften gesammelt – mehr als für die Beantragung eines Volksbegehrens nötig.
- Offenhaltung wird abgelehnt, da ansonsten der Planfeststellungsbeschluss für BBI (Eröffnung 2011) wankt
- Konzept der Central European Development (CED): Investoren wollen in die Riesen-Immobilie, 347 Millionen Euro investieren, unter anderem in ein Medizinzentrum. Aber nur unter der Voraussetzung, dass die Bahn "THF" als Sonderlandeplatz für Geschäftsflyer betreiben darf. Inzwischen hat die CED ihren Rückzug angekündigt.
- Stadtentwicklungssenatorin Junge-Reyer kündigt Internationale Symposien an: Hier soll ausgelotet werden, "wie wir dieses unglaubliche Potenzial für die Stadt sichern können". Das wäre eine gute Übung für den zweiten City-Airport: "Gewöhnen wir uns daran, dass auch Tegel geschlossen wird."

Konkret: Die Pläne der Stadtentwicklungsverwaltung – das Wiesenmeer mit Randbebauung

- Mitte der Fläche: großes Wiesenmeer
- zwei markierte Grünschneisen anstelle der heutigen Landebahnen
- eine Bauminsel im nördlichen Bereich
- ein mehr oder weniger gestalteter Park als sogenannter Himmelsgarten im Süden
- Bauflächen für Gewerbe und Sport (im Süden), Wohnen (im Osten und Norden) sowie Verwaltung und Dienstleistung im Westen (am Tempelhofer Damm).
- die Freiflächen am denkmalgeschützten Flughafengebäude könnten für eine Ausstellung zum Thema Fliegen genutzt werden.

- Bedenken – z. B. schlägt Architekturkritiker Dieter Hoffmann-Axthelm zwei Straßenschneisen vor, um das Gebiet nach und nach stückweise zu entwickeln. Für ihn ist das Flugfeld eine Wunde im Stadtkörper.
- Architekt Stephan Braunfels setzt sich hingegen für eine Grünfläche ein, da nur so die einzigartige Architektur des Flughafengebäudes gut zur Geltung käme
- Die Senatsverwaltung zählt die Freifläche des Flughafens zu den bedeutendsten Gebieten mit stadtklimatischer Bedeutung. Wichtiger sei in der unmittelbaren Innenstadt nur der Große Tiergarten. Eine Freifläche dieser Größe habe ein enormes mikroklimatisches Regenerationspotenzial, soll heißen: Wenn die dichte Bebauung sich sommers stark aufheizt, sorgen die Freiflächen für einen entsprechenden Ausgleich. Das wirke sich positiv auf das Bioklima aus und könne am Ende – als eine der erwarteten Folgen – auch die allergene Belastung in den dicht besiedelten Wohnvierteln drosseln. Würde das Tempelhofer Flugfeld komplett bebaut, erwarten die Experten, dass sich das Klima aufheizt und zu größeren Belastungen für die Einwohner führt.

Und jetzt kommt es:

Die gesamte Fläche des Flughafens misst 386 Hektar. Zum Vergleich: Der Große Tiergarten ist 207 Hektar groß, das Daimler-Chrysler-Areal am Potsdamer Platz knapp sieben Hektar und galt in diesen Ausmaßen lange als größte Baustelle Europas.

© 2007 NANU THF: www.flughafennutzung.de, V.i.S.d.P.: Thomas Maier