

# FLUGHAFEN TEMPELHOF - IDEEN STATT SCHLIESSUNG

## Central Airport THF International

Ein aktuelles Konzept von Dipl. Ing. Hans-Georg Brunnert aus Stuttgart lässt aus Tempelhof einen neuen Flughafen-Typ in der Berliner City entstehen.

Vergleich zu einer isolierten Airport-Lage. Das bestehende Denkmal einer für Berlin wichtigen Geschichtsphase

im Umfeld einer bestehenden Stadtstruktur besser vernetzt sind. Die Anbindung an den ÖPNV ist als Infrastruktur be-

B. Flugbereitschaft des Bundes oder Medizinische Dienste).

reduziert werden. Mittelfristig ist nur ein erster Midfield Satellit notwendig. Bei Engpässen könnte auf die noch vorhandenen Kapazitäten Tempelhof zurückgegriffen werden. Direkt unter den Satelliten befinden sich die Stationen der Schnellbahn, womit sich auch die Wege aller Passagiere, vor allem jedoch diejenigen der Transferpassagiere beschleunigen. Ein kleineres Terminal für Passagiere des näheren Einzugsbereichs Schönefeld ist zusätzlich optional möglich.

## CDU im Bund und in Berlin für Offenhaltung

### Peter Rzepka: Thema im Bundestag

Die Landesgruppe der Berliner CDU-Bundestagsabgeordneten im Deutschen Bundestag wird sich für die Offenhaltung des Flughafens Tempelhof einsetzen. Derzeit wird ein Antrag vorbereitet, der in den ersten Plenarwochen im September von der CDU/CSU-Fraktion eingebracht werden soll. Die Bundesregierung wird darin aufgefordert, sich für die Offenhaltung des Flughafens zumindest bis zur Inbetriebnahme von BBI in Schönefeld einzusetzen. Ferner soll die Bundesregierung dafür sorgen, dass die Angebote privater Betreiber, Tempelhof in Eigenregie weiterzuführen, ernsthaft geprüft werden. Zudem wird

### Fraktion im Abgeordnetenhaus sammelt Bürger - Ideen



**Wir fliegen auf TEMPELHOF**

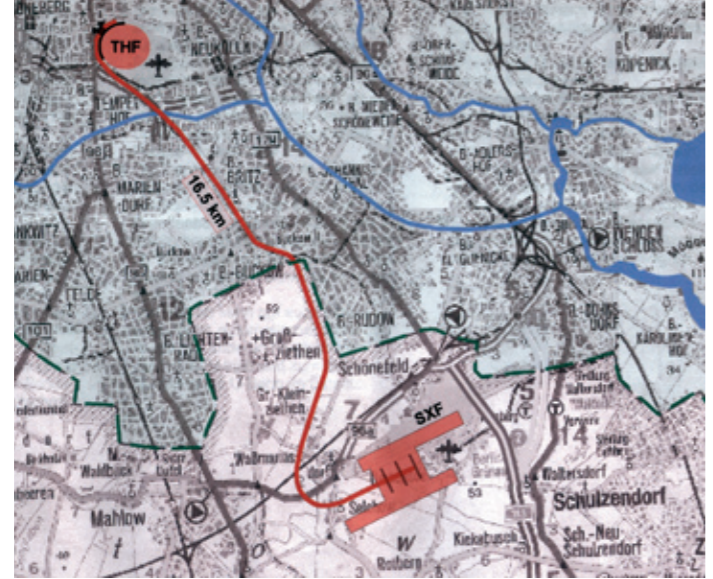
Auf Bürger-Engagement setzt die Kartenaktion der CDU-Fraktion. Die beste eingesandte Idee wird mit einem Freiflug – natürlich ab Tempelhof – prämiert.



Die Idee: Check-In / Sicherheitskontrolle für Abflieger und Gepäckausgabe sowie Pass-/Zollkontrolle für Ankommende finden in Tempelhof statt. Eine direkte und gesicherte Schnellbahnverbindung - auf teilweise vorhandener Trasse - verbindet das Innenstadt-Terminal Tempelhof mit dem Flugfeld in Schönefeld. Schon die ursprüngliche Tempelhof-Planung von Sagebiel aus dem Jahr 1930 - von Norman Foster als Mutter aller Flughäfen bezeichnet - ist trotz städtebaulicher Großform maßstäblich in seine Umgebung eingebunden. Und diese vorhandene Struktur ist auch nach 70 Jahren ihrer Existenz noch bestens geeignet, mit den notwendigen, maßstäblichen Ergänzungen Passagierabfertigungen in den heute benötigten Dimensionen aufzunehmen. Gleichzeitig bietet Tempelhof durch die citynahe Lage und vorhandene Infrastruktur eine wohl einmalige Situation für einen „Flughafen in der Stadt“, wobei sich die Wirtschaftlichkeit von Dienstleistungen und anderen Einrichtungen durch Verflechtung in der Innenstadt zum Nutzen von Stadt und Flughafen entscheidend verbessern wird im

zur Zeit der Luftbrücke wird so einer angemessenen Nutzung und Wiederbelebung zuge-

reits weitestgehend vorhanden und zusätzliche Parkraumflächen können leicht geschaffen



Wegeplan der möglichen Schnellbahn von Tempelhof nach Schönefeld (aus Brunnert-Konzept)

führt. Der Flughafen Tempelhof bleibt erhalten und behält nach wie vor, seine Funktion. Dabei könnten die bisher ungenutzten Flächenressourcen voll ausgeschöpft werden. Dazu kommt, dass die sogenannten ergänzenden Sekundärnutzungen - wie Reisebüros, Hotels, Kongresse, Ausstellungen - im Vergleich zu solitären Einrichtungen in Schönefeld

werden. Ein geringer Teil des Flugverkehrs könnte weiterhin optional in Tempelhof abge-

### Schnellbahn nach SXF

Mit einer Schnellbahn als Verbindung zwischen dem Terminal in Tempelhof und dem Flughafen in Schönefeld, sowohl für die abfliegenden wie auch ankommenden Passagiere, wird diese Bahn als flughafeninterner gesicherter Bereich konzipiert. Die Trasse wird im Stadtgebiet Berlins auf der vorhandenen Bahnstrecke der Neukölln-Mittenwalder Eisenbahn, auf Brandenburger Gebiet entlang der Stadtgrenze durch unbebautes Gelände geführt. Ein Ausbau dieser Verbindung als Tunnel, hergestellt in offener Bauweise, erscheint als sinnvoll. Der Bahnbetrieb kann auch vollautomatisch erfolgen. Die Alltagstauglichkeit solcher Systeme wird z. B. durch den Einsatz an anderen Flughäfen seit Jahren bewiesen. Eine Aufrechterhaltung des Betriebs auch in Havariefällen wird mit 60 % Kapazität garantiert.

### Central Airport in Berlin

Mit diesem Konzept entsteht ein neuer Typus von Flughafen, der die Vorzüge eines Innenstadtterminals mit den vor die Tore der Stadt ausgelagerten, störenden Flugbetriebsanlagen eines Intercontinental Flughafens verbindet. Vorhandene Ressourcen werden so weiter genutzt, neue Baumaßnahmen können reduziert bzw. nach Bedarf später realisiert werden. Eine neue Anbindung von Schönefeld an den Lehrter Bahnhof wird nicht mehr erforderlich. Der Standort Tempelhof ist hervorragend in das städtische, regionale und bundesdeutsche Strassen- und Schienennetz eingebunden. Erst recht nach der Fertigstellung des nahen Bahnhofs Papestraße. Die Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist ebenfalls optimal.

von Hans-Georg Brunnert



### Schönefeld wird Flugfeld

Der Ausbau vom Flughafen Schönefeld kann weitgehend auf die „luftseitige Bebauung“

Dabei ist das Verfahren an Dilletantismus kaum mehr zu überbieten. Alle die vom rot-roten Senat aufgeführten Schließungsargumente sind längst entkräftet. Gerne möchten namhafte Fluggesellschaften den angeblich so verlustreichen Flughafen übernehmen. Diese Angebote wurden vom Senat ignoriert, getreu dem Motto: „dass nicht sein kann was nicht sein darf“. Ein Nutzungskonzept für die Zeit nach dem Flugverkehr hat man ebenso wenig entwickelt, wie eine Vorstellung wo der jetzige Flugverkehr

### FORTSETZUNG VON SEITE 1

anderer europäischen Metropolen blickt man mit Verwunderung auf das Berliner Schließungstheater, wäre man doch glücklich einen Stadtflughafen selbst zu haben. Bleibt die Frage, wer will die Schließung überhaupt noch? Stur und keinem Argument mehr zugehörig betreibt allein der ehemalige Tempelhofer Stadtrat Wowerit das unsinnige Ver-

fahren. Selbst die parteiübergreifenden Appelle zahlreicher Bundestagsabgeordneter und Bürgermeister deutscher Städte haben daran nicht ändern können. Die einzige Sprache die der Senat noch versteht ist die des Gerichtsurteils. Die Tempelhofer Fluggesellschaften und die dort ansässigen Unternehmen haben deshalb nach vielen vergebli-

chen Versuchen der Verständigung den Weg der Klage beschritten. Die Entscheidung im vorläufigen Verfahren wird in Kürze erwartet. Es bleibt zu hoffen, dass das Gericht im Sinne der Attraktivität des Standorts Berlin und des Erhalts der über 300 Arbeitsplätze in Tempelhof entscheiden wird. Die Berliner CDU hat sich von Anfang an klar für Tempelhof und für den neuen internationalen Flughafen BBI eingesetzt. Für diese Linie der Vernunft werden wir auch weiterhin eintreten.



Alexander Kaczmarek ist verkehrspolitischer Sprecher der CDU-Fraktion

Alexander Kaczmarek MdB

## DATEN +++ FAKTEN +++ DATEN +++ FAKTEN +++ DATEN +++ FAKTEN +++ DATEN +++ FAKTEN +++ DATEN +++ FAKTEN

**1923**  
Übergabe des Tempelhofer Feldes an die Junkers Luftverkehrsgesellschaft sowie die Deutsche Aero Lloyd durch den Berliner Magistrat und Eröffnung des Flugplatzes Tempelhof.

an die Verbindung Königsberg-Moskau.  
**1929**  
Übernahme der Verwaltung des Flug- und Luftschiffhafens Berlin-Staaken mit der Werft der Deutschen Luft Hansa AG durch die Berliner Flughafen Gesellschaft mbH. Erste Landung des Luftschiffs „Graf Zeppelin“ DLZ 127.

**1936**  
Baubeginn der neuen Abfertigungsanlagen.  
**1939**  
Teilfertigstellung des neuen Flughafens. September: Mit Ausbruch des Zweiten Weltkriegs wird der internationale Flugverkehr in Tempelhof eingestellt und auf den behelfsmäßigen Flugplatz Rangsdorf verlegt.

**1945**  
28./29. April: Sowjetische Truppen besetzen den Flughafen.  
**1948/1949**  
4. Juli: Übernahme des Flughafens durch die Amerikaner.  
26. Juni 1948 bis 6. Mai 1949: Luftbrücke mit Landefrequenzen bis zu 90 Sekunden.  
**1949**  
Der Platz vor dem Flughafen

erhält durch Ernst Reuter den Namen „Platz der Luftbrücke“.  
**1951**  
Der US-Kommandant übergibt Tempelhof in zivile Verwaltung. Eröffnung der neuen Flughafenanlage mit 2.000 Quadratmetern Abfertigungsfläche. Einweihung des Luftbrückendenkmals zu Ehren der während der Blockade West-Berlins verunglückten

31 amerikanischen, 40 britischen und 5 deutschen Piloten.  
**1954**  
Tempelhof liegt mit 671.555 Fluggästen hinter London und Paris an dritter Stelle der europäischen Verkehrsflughäfen.  
**1962**  
Eröffnung der umgebauten zentralen Passagier-Abfertigungshalle (Halle B).

**1975**  
Umzug von Pan Am und British Airways nach Tegel; ab 1. September wird der zivile Liniendienst von und nach Berlin nur noch über den Flughafen Tegel abgewickelt.  
**1977**  
Die neugegründete Berlinair, Inc. eröffnet einen Luft-Taxi-Dienst.  
**1990**

Übergabe der Lufthoheit an die deutschen Behörden. Erstmals nach 1945 landen Geschäfts- und Privatflugzeuge mit deutscher Zulassung.  
**1991**  
Im ersten Jahr der Reaktivierung des Flughafens wurden 404.048 Passagiere gezählt.  
**2004**  
Die Luftverkehrsbehörde des

Landes Berlin hat den Antrag der Berliner Flughafen Gesellschaft (BFG) auf Befreiung aus der Betriebspflicht mit Ablauf des Sommerflugplans am 30. Oktober 2004 genehmigt. Damit ist die BFG nicht mehr gezwungen, den Betrieb der flugtechnischen Einrichtungen in Tempelhof zu gewährleisten.

**Download:**  
**Unterschriftenaktion**  
**„Ja zu Tempelhof“**  
  
finden Sie auf [www.cduberlin.de](http://www.cduberlin.de)