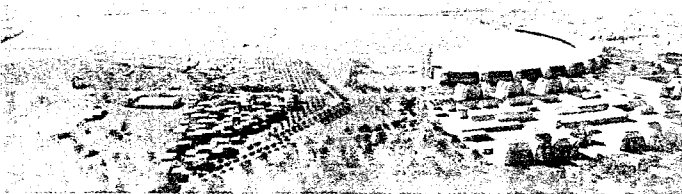


Das Ende der Tempelhofer Freiheit

Drei Tage waren die Entwürfe zur Umgestaltung des Tempelhofer Flughafens der Öffentlichkeit zugänglich. Zwei Stunden wurde mit den Bürgern darüber diskutiert. Um den Schein von Demokratie zu wahren.

von Michael Unfried



ES SIND nur eine Hand voll Bürger, die sich donnerstags am Platz der Luftbrücke im Café Romi treffen, das sich nicht so recht entschließen kann, ob es ein Café oder vielleicht doch ein Restaurant mit Speisekarte und Bier sein möchte. Die wenigen Bürger allerdings sind auch fünf Monate, nachdem gegenüber auf dem Flughafen die Lichter ausgedreht wurden, noch fest entschlossen. Sie haben rote Friedhofslichter vor dem Adlerkopf aufgestellt, der am Eingang zum Flughafen wachen soll, und lehnen ein Bild von Lea Rosh an den steinernen Wächter und darunter einen Zeitungsartikel zur Schließung des Flughafens, in dem sie das »Abfeiern« am 31. Oktober als Geschmacklosigkeit bezeichnet.

Die Bürger halten »Mahnwache« am Flughafen, zünden Kerzen an und sammeln Unterschriften. Ihr Wunsch: Tempelhof soll zum Weltkulturerbe erklärt und geschützt werden. Verdient hätten es sowohl der Bau des gigantischen Flughafengebäudes, das noch aus dem Weltraum zu sehen und bis heute das zweitgrößte zusammenhängende Gebäude der Welt ist, als auch die Landschaft des einstigen Tempelhofer Feldes, des späteren Exerzierplatzes der Kaiserlichen Truppen und zuletzt eines der ersten deutschen Verkehrsflughäfen.

Natürlich aber steht hinter den historischen Begründungen und Rechtfertigungen der Bürgerinitiative vor allem die Angst, die große Flugwiese und die angrenzenden Schrebergärten, Spielplätze, Sportplätze, kleinen Parkanlagen und letzten natürlichen Wiesenflecken im Stadtkern könnten bebaut und verunstaltet werden. Die Sorge der Bürger ist berechtigt. Wer die ersten Entwürfe und Anregungen sah, die von 80 Architekten in den noch »unverbindlichen Ideenwettbewerb« eingebracht wurden, dem war klar, dass der Flughafen trotz Fluglärm und Abgaswolken eine Oase in der Stadt war, die akut bedroht ist.

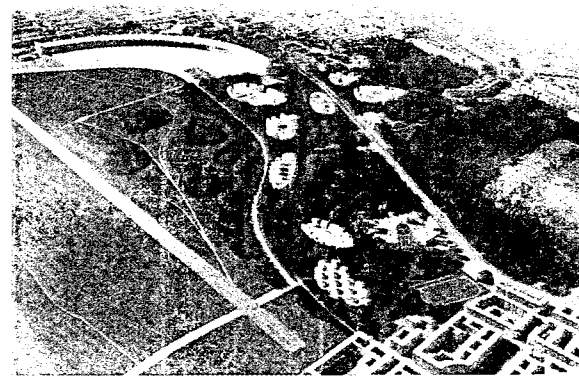
Zwar ließen die Architekten die Grünfläche im Zentrum des Flughafengeländes bislang unberührt, da die Planung des Parks erst später erfolgen soll, doch wird deutlich, dass der Senat eine Schließung der grünen Lücken zwischen Tempelhof, Neukölln und Kreuzberg plant. Man spricht von der »Anbindung des zukünftigen Parks« an die Bezirke, »insbesondere an den Bergmannkiez«, meint damit aber nicht Verkehrsanbindungen oder Wanderwege, sondern von Häusern gesäumte Straßenzüge. Insgesamt ist von fünf neuen Wohnquartieren die Rede, die in den letzten Refugien der Natur um den Flughafen herum entstehen sollen. Dabei schreckt der eine oder andere Baumeister in seiner

Arbeitswut weder vor bestehenden Sportanlagen jenseits des Columbiadammes oder auf der Neuköllner Seite, noch vor Schrebergärten zurück. Sogar an den Ecken der Hasenheide knabbern die Reißbrettvisiönäre. Unabhängig davon, wie hoch, wie dicht, wie hässlich oder wie schön die Ideen der Planer aussehen: Sie alle folgen der Vorgabe des Senats, die brachliegenden Grenzen des Dreiländerecks zu bebauen. Betonschneisen ins Grün zu schlagen und die Bezirke optisch zusammenwachsen zu lassen.

Wie wenig der Senat von diesen Plänen abweichen möchte, und wie wenig Interesse er an einer öffentlichen Diskussion hat, wurde Ende Januar deutlich, als die ersten Entwürfe der Bevölkerung vorgestellt wurden. Für insgesamt drei Tage hingen in der Eingangshalle des Flughafens 12 der 80 eingereichten Entwürfe für die Öffentlichkeit auf – ein Zeitraum, der angesichts der Bedeutung der letzten großen Freifläche der Viermillionenstadt Berlin eine Ironie ist. Dass der dreitägige Besichtigungstermin kein Wochenende einschloss und die arbeitende Bevölkerung somit größtenteils ausschloss, da die Türen um 18 Uhr »aus Kostengründen« wieder versperrt werden mussten, ist ebensowenig denkbar wie die Tatsache, dass der Senat es versäumte, die Entwürfe auf seiner aktuellen Homepage zum Flughafen zu veröffentlichen.

Dass das Interesse an der Bürgermeinung nicht so groß ist, wie der Senat es in der Diskussion um Tempelhof stets beteuert hatte, zeigt auch die Tatsache, dass für die Diskussionsveranstaltung im Flughafengebäude kaum geworben wurde. Als dennoch etwa 400 Menschen erschienen, zeigten sich die Podiumsgäste überrascht: »So voll war Tempelhof ja seit Jahren nicht mehr!« Das Interesse war groß. Keine Zeichnung, vor der nicht kleine Grüppchen diskutierten, kein Entwurf, der nicht Erstaunen oder gar Entsetzen ausgelöst hätte. Den meisten Besuchern wurde erst jetzt klar, welches Ausmaß die geplanten Veränderungen hatten, und dass es um weit mehr ging als nur um das Flughafengelände.

»Meine Damen und Herren: Dies ist noch nicht der letzte Aufruf!« witzelte der Moderator und schickte zunächst die Senatsbaudirektorin ins Rennen, die »alle Anwohner und vielleicht auch künftigen Anwohner herzlich« begrüßte. Regula Lüscher ist ein geschickter Schachzug. Mit ihrem jugendlichen Kurzhaar- und Kurzrockschnitt, vor allem aber mit dem harmlos-charmanten Schweizer Dialekt verleitet sie selbst gestandene Kreuzberger Schnauzen dazu, keine all zu rüden verbalen Attacken zu reiten. Die Senatsbaudirektorin verkörpert die neue, smarte Generation der Politiker, die weniger mit plumpen, parteipolitisch ge-



Zeichnungen: Stadt Berlin

»Entwurf Nummer 1239«. Die so genannte Insellösung: Siedlungen im Wald.



wird verschwinden: Die Idylle am Tempelhofer Feld

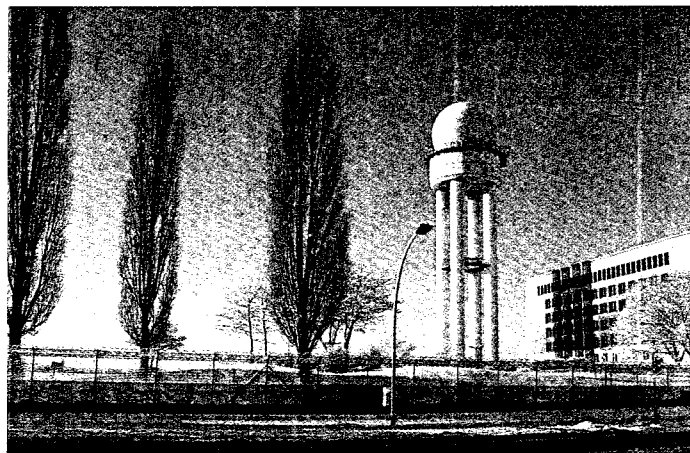
rbten Argumenten, sondern mit weiblicher List und Diplomatie ihren Weg geht. Sie wusste, dass sie den versammelten Kreuzbergern schmeicheln würde, als sie sagte, dass sie sich für diesen Abend eigens einen Regenschirm eingepackt habe. Um sich der faulen Eier zu erhehren.

»Ich nehme das aber trotzdem gleich einmal vorweg: Tempelhof wird kein Rotlichtviertel werden, wie das in der Presse zu lesen war! Das ist absoluter Quatsch!« Damit hatte sie einem Teil der Anwesenden gleich einmal den Wind aus den Segeln genommen. Als sie dann noch einmal erklärte, dass die veröffentlichten Pläne lediglich die Entwürfe eines Ideenwettbewerbs seien und nicht realisiert würden, blieben weiterhin 100 Anwesenden die Worte weg. Und als sie dann auch noch hinzufügte, dass es darum ginge, das Kaltluftreservoir von Tempelhof zu erhalten, eine dichte Bebauung zu vermeiden und »Tempelhof für die Bevölkerung zu öffnen«, wurde es tatsächlich still.

In aller Ruhe stellte die Senatorin anschließend Vorzüge und Nachteile der 12 Entwürfe dar, sprach von der möglichen Umgestaltung des Lizeiquartiers in ein Wohnviertel, von einer Internationalen Bauausstellung in der Lilienthalstraße, vom »Experimentierfeld« oder von der »starken Stadt in der Stadt«; von Museen, von Chinatown, vom Vergnügungspark, vom Volkspark, vom Campus und vielen anderen Visionen der Stadtplaner, denen es nicht an Professionalität, aber auch nicht an Unterhaltungscharakter mangelte. Schließlich soll in Tempelhof »etwas Besonderes geschaffen« und die »Stadt nicht einfach weigestrückt« werden.

Besonders bemerkenswert schien der Schweizerin die »so genannte Inselösung«, ein Entwurf, der eigentlich der Vorgabe einer »Anbindung« des Gebietes widersprach und deshalb hatte ausgeschlossen werden sollen. Man habe sich dennoch dazu entschlossen, diese Lösung zu präsentieren, da der Entwurf mehrerer kleiner Wohninseln inmitten einer Wald- und Wiesenlandschaft besonders reizvoll gewesen sei. Mit den kleinen Ansammlungen von Häusern in einem bewaldeten Gürtel rund um eine große Lichtung im Zentrum erweckt er den Eindruck einer Landschaft mit versteckten Siedlungen. Die »Inselösung« würde am besten der Vision von der großen Grünfläche für die Bürger entsprechen, an die der *Tagesspiegel* noch im Dezember so fest glaubte: »Platz zum Fußball spielen, zum Inlineskaten, Joggen und Fahrradfahren. Wer will, kann dort auch einfach nur picknicken«, hatte der *Tagesspiegel* träumt.

Doch längst wird in den Reden der Senatsbaudirektorin »Natur zur



Sie darf bleiben: Die strahlende Kugel der Radarstation

bebauten Struktur«, immer wieder spricht die Schweizerin von den »Zwischennutzungsstufen«, von einer »schrittweisen Entwicklung« und von »kurzfristigen Planungen«. Unerwähnt bleiben die langfristigen Zielsetzungen. Skaterbahnen und Parkanlagen, so wird allmählich zwischen den Worten deutlich, sind nichts als temporäre Lückenfüller. Danach folgt, je nach Bedarf und Kaufpreislage, eine schrittweise Bebauung und Privatisierung des Geländes.

Doch es fliegt kein einziges Ei gegen den *Knirps* der Direktorin. Kein noch so kleinlauter Zwischenruf stört ihre lange Rede. Selbst die vorlaute Riege der Architekten, die im Publikum vermutet, jedoch zur Zurückhaltung ermahnt worden war, damit die Anonymität des Wettbewerbsteilnehmer gewahrt bliebe, lauschte andächtig. Und als Thies Schröder, der Moderator, dann das Mikrofon an die Bevölkerung weiterreichte, hielt sich auch der bürgerliche Widerstand weitgehend an die Etikette und hob so brav die Finger wie Schüler in der ersten Reihe. Und es war auch ein Lehrer, ein gewisser Herr Maier, der als erster das Wort ergreifen durfte und feststellte: »Berlin braucht keine neuen Wohnungen! Es steht genügend leer, und es gibt genügend Bauruinen. Warum bebauen, was grün bleiben kann.« Auch der nächste Redner plädierte für die Brache: Berlin ist eine touristisch attraktive Kulturstadt, kein Wohnsilo. »So läuft es immer: Fläche frei, also bebauen!«

Es waren Lehrer, es waren Tempelhofer Schrebergärtner und Anwohner der Lilienthalstraße, es waren Enthusiasten und Historiker, Rentner und Studenten, sogar ein ehemaliger Senatsmitarbeiter meldete sich zu Wort. Kritisch. Bis auf den Vertreter einer Solarfirma, der das Gelände mit Kollektoren zapflastern, und einen Herren, der den Flughafen wieder in Betrieb nehmen wollte, waren sich alle, die das Mikrofon ergriffen, einig. Alle stellten die einzig wichtige Frage: Warum bebauen? »Jede bedeutende Metropole dieser Welt wäre heutzutage froh, wenn sie eine solche Grünfläche in ihrer Mitte zur Verfügung hätte!«

Die Baudirektorin antwortete auf viele der Fragen gut und ausführlich. Auf diese Frage aber antwortete sie nicht. In diesem Moment spürte man dann doch durch allen weiblichen Charme hindurch die hartnäckige Verschwiegenheit enger Täler in der Alpenlandschaft jenseits der deutschen Grenze. Denn natürlich sind das die Gretchenfragen: Warum bauen? Wer will das? Wem nützt das? Warum nicht doch das Versprechen wahr machen, das der Bürgermeister immer wieder gegeben hatte: Der Zaun kommt weg? Das Gegenteil ist geschehen, der Zaun wurde noch verstärkt. »Wir müssen uns schützen und gegen alles



gewappnet sein«, begründete der Geschäftsführer Sven Lemiss von der Berliner Immobilienmanagement GmbH die Aufrüstung.

Das Immobilienmanagement der Stadt freilich schützt keine Parkanlage. Es schützt Immobilien. Profitables Bauland. Bauland, das noch heftig umkämpft ist, und das der Stadt noch längst nicht gehört. Schon während der *Tagespiegel* noch vom Fußballspielen träumte, veröffentlichte die *Berliner Zeitung* Fakten: Berlin hat zu-

sagegagt, die noch verbleibenden 83% der Gebäude und 53% der Flughafenfläche vom Bund zu kaufen. Doch der Bund nannte offensichtlich erst nach der vollzogenen Schließung und allen Streitereien seinen Preis: 40 Millionen Euro! Außerdem verlangt er, über zehn Jahre an der »Wertsteigerung der Immobilie« beteiligt zu werden.

Damit hatte man offensichtlich nicht gerechnet. Hinzu kommt, dass Berlin die laufenden Betriebskosten fortan alleine tragen muss. Diese »massive finanzielle Belastung« verstärkt den Druck auf den geldlosen Senat, möglichst bald Kapital aus dem Boden zu schlagen. »Das ist die Quittung für die unverantwortliche Schließungspolitik des Senats«, spottet deshalb der FDP-Abgeordnete Christoph Meyer. Und der Fraktionschef der FDP wirft der SPD sogar eine »bewusste Täuschung der Bürger« vor und rechnet aus, dass die Kosten für den geschlossenen Flughafen wesentlich höher ausfallen werden als veranschlagt. Während ihrer plakativen Anti-Tempelhof-Kampagne führte die SPD 5,8 Millionen Euro jährlicher Steuergelder an, die zum Erhalt des Flughafens nötig seien und den Steuerzahler belasten würden. Nach Angaben des BIM-Chefs Sven Lemiss aber dürfte das Defizit in diesem Jahr gut 14 Millionen Euro betragen. Seine Prognose für 2011 liegt sogar bei 16,5 Millionen.

Um diese gerade aufplatzende Lücke im Berliner Haushalt zu schließen, ist ein Park in der Mitte zwischen Neukölln, Tempelhof und Kreuzberg gänzlich ungeeignet. Ein Park bringt kein Geld in die Kassen, ein Park kostet nur. Also wird gebaut. So wie im Viktoriaquartier am Kreuzberg: Building on demand. Wenn sich genügend Interessenten gefunden haben, wird das Gelände Stück für Stück erschlossen und Stück für Stück bebaut. Die Filetstückchen am Rand des kleinen Parks, der in der Mitte der neuen Wohnlandschaft im Dreiländereck liegen wird, werden die höchsten Preise erzielen.

Und längerfristig, nach den vielzitierten Zwischennutzungen der Skateboardfahrer und Modellflugzeugbauer, im Jahr 2020 oder 2030 vielleicht, wird die Wowereitsche Lücke im Berliner Haushalt dann endlich geschlossen sein. Dann werden die Townhouses und Villenviertel womöglich schon ziemlich nahe an den Rand der alten Landebahn herangewachsen sein. Nur die Gebäude des alten Flughafens werden womöglich bleiben. Und hier und da ein Stück vom hohen Zaun, der einst einmal den Flughafen einschloss und nun die modernen Eigenheime der »vielleicht zukünftigen Anwohner« einfrieden wird, die von der Baudirektorin am 19. Januar 2009 schon einmal herzlich mitbegrüßt wurden. •

Die Propagandabroschüre

Kreuzbergs Bürgermeister zum »Ende der Tempelhofer Freiheit«, *Kreuzberger Chronik* Nr. 105



Sehr geehrte Redaktion,

ich hoffe, dass der Artikel in der *Kreuzberger Chronik* zu den Vorgängen rund um den Flughafen Tempelhof noch rechtzeitig erschien, um die Anwohner/innen unseres Bezirks auf die ungewöhnlichen Potentiale des Tempelhofer Feldes aufmerksam zu machen. Aber auch wach zu rütteln, weil diese Potentiale für ein »Wiesenmeer«, das Umwelt, Natur und Erholung verbindet, gefährdet sind.

Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung schreibt in ihrer Propagandabroschüre für die angepeilte *Internationale Gartenbauausstellung 2017*: »386 Hektar Freiraum mitten in der City – Kennen Sie eine Weltstadt, in der den Stadtplanern in unmittelbarer Nähe zum Zentrum mehr als drei Millionen Quadratmeter zur Verfügung stehen?« Das klingt nicht nur wie eine Drohung, inzwischen wird damit auch Ernst gemacht. Die zukünftige »Parklandschaft Tempelhof«, als öffentliche Grünfläche, ist zwischenzeitlich um fast die Hälfte auf 220 Hektar geschrumpft, die Anzahl der neuen Baugebiete hat zugenommen. Insbesondere das ursprünglich nicht vorgesehene »Columbiaquartier«, benachbart zu Kreuzberg, wird wie ein Korken im Flaschenhals zwischen dem Kaltluftgebiet Tempelhofer Feld und den angrenzenden Kreuzberger Stadtgebieten bis zum Südsterne wirken. Die Luftströme Richtung Norden werden damit effektiv unterbrochen.

Das »Columbiaquartier« ist aus ökologischer Sicht so überflüssig wie ein Kropf. Aber auch aus städtebaulicher Sicht gibt es keinen Zwang, gerade dort ein Baugebiet auszuweisen. Berlin ist auf Jahrzehnte mit erschlossenen Baugebieten bester Qualität gut versorgt. Und landschaftsplanerisch ist es beinahe zwingend, eine »grüne Brücke« zwischen Hasenheide und Tempelhofer Feld zu bilden.

Der gegenwärtig so hektisch durchgeführte »Ideenwettbewerb« zu diesem Baufeld zeigt, dass die Planerphantasien schon weit über das Tempelhofer Feld hinausgehen. Der größte Teil der eingereichten Arbeiten überplant zugleich die Frei- und Sportflächen entlang der Golbener- und Züllichauer Straße als Baugebiet. Die Entwürfe dokumentieren aber ebenso, dass es vernünftiger wäre, die Natur erst einmal Natur sein zu lassen und auf kreativere Zeiten zu warten.

Die öffentliche Hand aber, als Eigentümerin des Tempelhofer Feldes, ist gerade dabei, ihre historische Chance zu verspielen, das Areal zu einem einzigartigen innerstädtischen Erholungsgebiet mit ökologischer Bedeutung für das Stadtklima zu entwickeln. Um Berlin davon abzubringen, braucht es mehr an widerborstiger Einmischung der Bürger. Die bisherigen Beteiligungsangebote der Senatsverwaltung reichen dafür nicht aus. •

Mit freundlichen Grüßen, *Dr. Franz Schulz*