



Berlin muss wachsen dürfen

Bei den Diskussionen um den Erhalt des alten Flughafens Tegel überwiegen Nostalgie und Kleingeist. Aus Scham über die BER-Pannen versucht man, einen unbrauchbaren Standort schönzureden. Zeit, sich der Zukunft zu widmen

Der Streit um den Berliner Flughafen Tegel wird zunehmend verbittert und unversöhnlich geführt. Das liegt auch daran, dass es bei der Volksabstimmung am 24. September zum Weiterbetrieb von „TXL“ nicht nur um den Flughafen selbst geht, sondern auch um den Frust über das BER-Baudeaster, um Ärger über die Berliner Landesregierung – aber auch um alte Gewohnheiten. Dass hier eine zentrale Frage der Stadtentwicklung zur Abstimmung steht, gerät bedauerlicherweise in den Hintergrund. Der Flughafen behindert die Weiterentwicklung Berlins im Norden. Zudem ist allen Flughafenexperten sowie den Airlines aber auch klar: Das Modell TXL ist veraltet. Der Flughafen hätte ein „Denkmal für effiziente Mobilität“ sein können – dafür gab es an dieser Stelle (am 22.8.) ein Plädoyer. Dagegen muss man einwenden: Die Begriffe „Denkmal“ und „effiziente Mobilität“ passen nicht zusammen.

Tatsächlich ist der Flughafen Tegel ein Denkmal und erinnert als solches an die Zeiten, in denen eine kleine Zahl bourgeois Fluggäste mit dem Taxi zum Flughafen chauffiert wurde, ausstieg, den Hut zurechtrückte, das lederne Gepäck aufgab und dann direkt zur Maschine durchgewunken wurde – natürlich eine Lufthansa Boeing 737-130 „City-Jet“ mit bequemen Zweierreihen. Zur Begrüßung gab es Sekt, als Nachttisch eine Zigarre. Für jene Flugreisen war der Flughafen Tegel ideal. Aber für die Erfordernisse der heutigen „effizienten Mobilität“ ist das alte Abfertigungs-Sechseck nicht mehr geeignet. Die größeren Maschinen und die strengen Sicherheitsanforderungen überfordern das Gebäude völlig.

Das Anfahrtsystem ist ebenfalls ein Denkmal und entstammt dem 60er-Jahre-Konzept der autogerechten Stadt. In Wahrheit kommt man ausschließlich mit dem Taxi bequem nach Tegel. Wer dagegen mit Car-Sharing-Mobilen anreist, muss sich einen knappen Kilometer zu Fuß durch Tunnel und Zufahrten kämpfen. Und was den „Express“-Bus angeht: Nur hartgesottene Berliner wissen, wie man den Busfahrer des Shuttles dazu überredet, einem das richtige Ticket zu verkaufen oder gar einen Schein anstelle von Münzen zu akzeptieren. Aus Gewohnheit sehen viele Hauptstädter über all diese

Unzulänglichkeiten hinweg. Wohl auch, weil sie froh sind, überhaupt einen Flughafen zu haben. Das ist vor dem Hintergrund der skandalösen BER-Dauerbaustelle verständlich. Ausländische Fluggäste hingegen fragen sich, wenn sie in Tegel landen: „Sind wir hier wirklich in Deutschland“? Nicht von ungefähr landet TXL bei internationalen Passagierumfragen stets auf den hintersten Plätzen.

Eine derart wichtige Entscheidung wie die Offenhaltung oder Schließung eines Flughafens hat Auswirkungen für Jahrzehnte und sollte nicht mit Emotionen, Gewohnheiten oder Dogmen begründet werden. „Ich kann mir eine Hauptstadt gut mit zwei Flughäfen vorstellen“, wie es Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt sagt, ist so ein Dogma. Diese Aussage hat keinen Wert, denn sie lässt sich leicht neutralisieren durch: „Andere Städte haben auch nur einen Flughafen.“ Beispiele? Los Angeles. München. Kuala Lumpur. Diese Art der Auseinandersetzung führt zu nichts.

Welches sind also die ernst zu nehmenden Argumente? Zunächst einmal: Berlin wächst weiter, im ersten Halbjahr erneut um 18.400 Einwohner. Die Satellitenperspektive zeigt, dass wegen der alten Flughäfen zwei gigantische Löcher in der Stadt klaffen, wesentlich zentraler als bei anderen Stadtflughäfen. Das Tempel-

hofer Feld nicht einmal teilweise zu bebauen, ist angesichts fehlender Wohnungen und Büros und explodierender Mieten schon Drama genug. In Tegel hingegen ist ein mustergültiger neuer Stadtteil mit etwa 10.000 Wohnungen geplant. Anders als die TXL-Befürworter behaupten, ist das an anderen Stellen in diesem Ausmaß nicht möglich, allenfalls am Stadtrand auf neuen Bauplätzen – die man aber ohnehin in Zukunft benötigt. Zusätzlich.

Außerdem würden die umliegenden Flächen in Tegel aus ihrem städtebaulichen Tiefschlaf geweckt. Westlich des Flugplatzes liegen Schrottplätze, halb genutzte Lagerhallen, zerbröselte Gewerbeparks, fast mitten in der Stadt. Hier wird hektarweise volkswirtschaftliches Vermögen durch die startenden und landenden Jets vernichtet. Solche Gebiete sind wie eine Goldmine für eine wachsende Metropole, das zeigen andere große Entwicklungsprojekte auf ehemaligen Infrastrukturfleichen wie die Hamburger Hafencity oder das Europaviertel in Frankfurt. Die Tegel-Anhänger in Union und FDP müssten das eigentlich wissen. Das zentrale Argument lautet also: Die Stadt braucht Platz für ihr Wachstum. Rund 400 Hektar für einen reduzierten und subventionierten Business-Flughafen bereitzustellen und die städtebauliche Verwüstung im Umfeld weiter hinzunehmen kann sich Berlin nicht leisten.

Ein weiteres Argument: Der neue Großflughafen, so er denn fertig wird, ist groß genug. Allenfalls im ersten Jahr nach der Eröffnung wird es eng, danach kann die Kapazität durch Ausbauten relativ zügig auf 45 Millionen Passagiere und mehr erweitert werden. Das jedenfalls geht aus dem Ausbau-Masterplan der Flughafen-Gesellschaft hervor. Die neuen Terminals würden immerhin nicht so aufwendig gebaut wie das vermurkte Hauptterminal. Nicht zuletzt: Die juristischen Risiken eines dauerhaften Weiterbetriebs sind untragbar. Nicht nur der milliarden schwere Schallschutz für die Anwohner, die auf ähnliche Maßstäbe pochen werden wie die BER-Anwohner, ist einzukalkulieren. Viel gravieren-

der ist: Verwaltungsgerichte könnten nach ein oder zwei Jahren Weiterbetrieb feststellen, dass die jahrzehntealte fiktive Betriebsgenehmigung von TXL nach allem, was passiert ist, eben doch nicht mehr gilt. Der Flughafen würde von den Gerichten geschlossen, das Desaster wäre perfekt. Ein solches Risiko können eine Stadtregierung und eine Betreibergesellschaft nicht eingehen. Die Tegel-Befürworter haben dem wenig mehr entgegenzusetzen als das Prinzip Hoffnung.

Eine moderne Stadt lebt von effizienter Flächennutzung, Vernetzung, Raum für Menschen und ihre Ideen. Deshalb werden in den boomenden Städten Asiens die Flughäfen nach draußen gelegt, dann aber mit modernen Schnellzügen angebunden. Gäbe es ein Schienen-Shuttle von Hauptbahnhof und vom Ostkreuz zum neuen Flughafen, wäre auch das einzige gewichtige Argument der Tegel-Fans ausgeglichen, nämlich die schnelle Erreichbarkeit des Stadtflughafens. Hier muss der Berliner Senat dringend liefern. Unter dem Strich aber wiegen auch 15 bis 20 Minuten mehr Fahrzeit nicht schwerer als die anderen genannten Argumente.

Wir sollten uns auf den Abschied von TXL vorbereiten, damit er nicht so arg verbittert und von Streit überzogen gerät. Der gute alte Flughafen Tegel verdient ein ehrenvolles „Goodbye“. Das berühmte sechseckige Terminal des Architekten Meinhard von Gerkan dagegen bleibt uns erhalten. Als lebendiges Baudenkmal für eine städtische Nutzung.

michael.fabricius@weltn24.de

MICHAEL FABRICIUS



Eine moderne Stadt lebt von
effizienter Flächennutzung,
Vernetzung, Raum für
Menschen und Ideen