



THF

ICAT Interessengemeinschaft
City-Airport Tempelhof e.V.
Flughafen Tempelhof, D-12101 Berlin
Tel.: 030-6951 3317
Fax: 030-6951-3794
www.flughafen-tempelhof.de

08 / 2003

Nutzungskonzepte für den Flughafen Tempelhof

1. Die aktuelle Situation
2. Tempelhof [THF] und Berlin-Brandenburg International [BBI]
3. Nutzungskonzept THF
4. Nutzungsbeispiele
5. Ausblicke



ICAT Interessengemeinschaft
City-Airport Tempelhof e.V.
Flughafen Tempelhof, D-12101 Berlin
Tel.: 030-6951 3317
Fax: 030-6951-3794
www.flughafen-tempelhof.de

ICAT e.V. Arbeitsgruppe Nutzungskonzept

*Die Weiterverbreitung der hier dargestellten Ergebnisse ist **unter ausdrücklicher Nennung der Urheber** erlaubt und erwünscht.*

Bernhard Liscutin
Alexander Beljatzky
Volkmar Goltz
Ingrid Meschkat
Thilo Prokosch
Andrea Ruiken
Wilfried Speidel

Inhaltliche Bearbeitung:
Arbeitsgruppe

Zusammenstellung:
Thilo Prokosch

© ICAT e.V. Berlin 2003

Flughafen Tempelhof Nutzungsbeispiele



THF

ICAT Interessengemeinschaft
City-Airport Tempelhof e.V.
Flughafen Tempelhof, D-12101 Berlin
Tel.: 030-6951 3317
Fax: 030-6951-3794
www.flughafen-tempelhof.de

Einleitung

*Wer fordert, den **Tempelhofer Flughafen zu erhalten**, sollte sagen, warum. Daher ist ein Ziel der Interessengemeinschaft City-Airport Tempelhof e.V. die Ausarbeitung von Nutzungskonzepten, die die zukunftsweisende Leistungsfähigkeit des Flughafens argumentativ belegen.*

*Zu diesem Zweck hat die ICAT eine **Arbeitsgruppe von Fachleuten** aus den Bereichen Luftverkehr, Flughafenplanung, Stadtplanung und Architektur zusammengestellt, die in 2-jähriger Arbeit das vorliegende Konzept entwickelt und zusammengestellt haben.*

*Mit den hier aufgeführten Argumentationen kann schlüssig der Vermutung entgegengetreten werden, es handele sich bei den Freunden des Flughafens Tempelhof um **Romantiker aus Rosinenbomberzeiten**: stattdessen ist das Hauptmotiv dieser Arbeit die **Verantwortung** gegenüber Öffentlichkeit und Politik - und vor allem **für Berlin**.*

Das hier vorliegende Nutzungskonzept stellt sich den wesentlichen Fragestellungen, die durch **Öffentlichkeit und Politik** hinsichtlich des weiteren Betriebs des Flughafens Tempelhof aufgeworfen werden. Diese Fragen lassen sich auf folgende Punkte fokussieren:

- wie kann eine Wirtschaftlichkeit des Flughafens auch ohne Hilfe von außen im Betrieb hergestellt werden,
- welche Aufgaben kann der Flughafen Tempelhof im Berliner Luftverkehr jetzt und in Zukunft sinnvoll erfüllen, und: wie hängen diese Aufgaben von der Planung des neuen Flughafens Berlin-Brandenburg International ab,
- wie kann die riesige denkmalgeschützte Gebäudeanlage sinnvoll und effektiv genutzt werden,
- wie kann die Einbindung der Flughafenanlage in die Stadt neu definiert und entwickelt werden,
- welche Richtung können Konzepte und Visionen für die fernere Zukunft einnehmen?

Die Antworten auf diese Fragen ergeben sich aus einer Vielzahl von Einzelaspekten, die hier einzeln, im Zusammenhang und in den Wechselwirkungen untereinander aufbereitet sind und nur eine Schlussfolgerung zulassen: dass eine Schließung des Flughafens Tempelhof einen **unwiederbringlichen wirtschaftlichen und strukturellen Schaden für Berlin** bewirken würde. Diesen gilt es **abzuwenden**.

Basis aller Argumentationen ist und bleibt die **Akzeptanz** gerade der betroffenen Anwohner im Einzugsbereich der Start- und Landebahnen, die, wie in einer aufwändigen repräsentativen Umfrage ermittelt, mit großer Mehrheit dem Erhalt des Flughafens positiv gegenüber stehen.

Flughafen Tempelhof Nutzungsbeispiele

Glossar: Begriffe und Abkürzungen



THF

ICAT Interessengemeinschaft
City-Airport Tempelhof e.V.
Flughafen Tempelhof, D-12101 Berlin
Tel.: 030-6951 3317
Fax: 030-6951-3794
www.flughafen-tempelhof.de

0

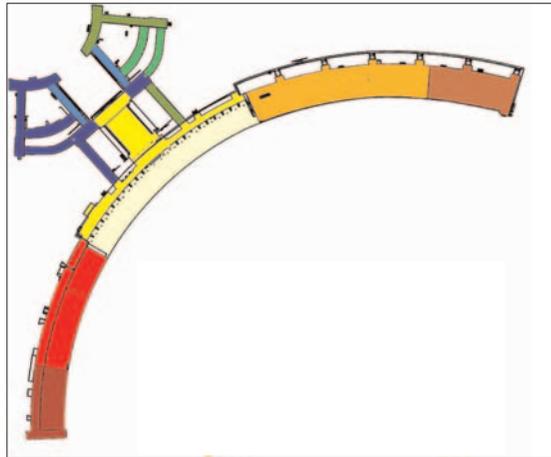
- AOC** Airline Operators Committee. Vereinigung der an einem Flughafen operierenden Fluggesellschaften.
- BBI** Der geplante neue (Groß-) Flughafen Berlin Brandenburg International
- BBF** Berlin Brandenburg Flughafen Holding GmbH. Dachgesellschaft für die Flughäfen THF, TXL und SXF sowie Tochtergesellschaften. Gesellschafter: Land Berlin (37%), Land Brandenburg (37%), Bundesrepublik Deutschland (26%)
- BFG** Berliner Flughafen-Gesellschaft mbH. Betreiber der Flughäfen TXL und THF. Tochter der BBF (Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag).
- BER** Flughafensystem Berlin gesamt mit den Flughäfen THF, TXL, SXF.
- FBS** Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH. Betreiber des Flughafens SXF und Antragsteller für das Planfeststellungsverfahren BBI. Tochter der BBF (Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag).
- FPS** Flughafen-Projektgesellschaft mbH, Tochter der BBF, sollte Alt-Eigentümergebüden im Falle der Privatisierung wahrnehmen.
- PPS** Projektplanungs-Gesellschaft mbH, Tochter der BBF mit der Aufgabe, die BBF zu privatisieren.
- THF** Flughafen Berlin-Tempelhof (Im Luftverkehr gebräuchliche Abkürzung der IATA)
- TXL** Flughafen Berlin-Tegel (Im Luftverkehr gebräuchliche Abkürzung der IATA)
- SXF** Flughafen Berlin-Schönefeld (Im Luftverkehr gebräuchliche Abkürzung der IATA)

GA = General Aviation Allgemeine Luftfahrt, Sammelbegriff für den privaten Flugverkehr und Geschäftsreiseverkehr mit kleineren Charter-Flugzeugen, auch mit Business-Jets

Hub Drehkreuz-Flughafen mit einem sehr hohen Anteil an Umsteigern (in Europa z.B. London-Heathrow, Paris - Charles de Gaulle, Frankfurt/Main)

Primärziele Flugziele mit einem sehr hohen Fluggastaufkommen
Sekundärziele Flugziele mit einem mittleren bzw. niedrigen Fluggastaufkommen

Flughafen Tempelhof Die aktuelle Situation



THF

ICAT Interessengemeinschaft
City-Airport Tempelhof e.V.
Flughafen Tempelhof, D-12101 Berlin
Tel.: 030-6951 3317
Fax: 030-6951-3794
www.flughafen-tempelhof.de

Inhalt

08-2003

	Einleitung
0	Glossar: Begriffe und Abkürzungen
1.	Die aktuelle Situation
1.1	Luftverkehr BER
1.1.1	Das Flughafensystem
1.1.2	Der Luftverkehrsmarkt
1.2	Luftverkehr THF
1.2.1	Technische Ausstattung
1.2.1.1	Befeuerung
1.2.2	Gebädefunktionalität
1.3	Immobilie
1.3.1	Gebäudenutzung
1.3.2	Besondere Infrastruktureinrichtungen
1.4.1	Verkehrsanbindung
1.5	Wirtschaftlichkeit
1.5.1	Kosten und Erträge Flughafen THF
1.5.2	Kosten und Erträge Flugbetrieb
1.5.3	Luftverkehr THF: entgangene Erträge
1.5.4	Schließungskosten
1.5.5	Schließungseffekte: entfallende SLOTS
1.6.1	Image und Anwohner
1.6.2	Image und Architektur
1.6.3	Denkmalschutz
1.7	Arbeitsplätze und regionale Wirkung

Flughafen Tempelhof Die aktuelle Situation

Luftverkehr BER Das Flughafensystem



THF

ICAT Interessengemeinschaft
City-Airport Tempelhof e.V.
Flughafen Tempelhof, D-12101 Berlin
Tel.: 030-6951 3317
Fax: 030-6951-3794
www.flughafen-tempelhof.de

1.1.1

Kapazitäten:

TXL: 9,5 Mio Passagiere p.a.
SXF: 4,5
THF: 1,5 * / 4,5**

BER: 15,5 (18,5)**

Flugbewegungen (Spitzenstunde)

TXL: 42
SXF: 36
THF: 32

BER: 110

* Angabe: BBF
** techn. Kapazität

Vorhandenes, leistungsfähiges 3-Flughafensystem

Berlin verfügt heute über ein leistungsfähiges 3 - Flughafen - System mit einer realen Passagierkapazität von 18,5 Mio. Passagieren pro Jahr bzw. 110 Flugbewegungen pro Stunde. Dieses System kann den mittelfristigen Bedarf engpassfrei bewältigen.

Unausgewogene Nutzung

Tatsächlich aber bestehen trotz des starken Systems erhebliche Probleme durch die unausgewogene Nutzung. Für das Zusammenspiel der Flughäfen zur optimalen Nutzung der vorhandenen Kapazitäten gibt es bei der BBF kein Konzept. Eine Vorgabe zur Verteilung der Verkehrskapazitäten auf einen bestimmten Standort wäre nur im Konsens mit den Fluggesellschaften möglich

Tegel überlastet

Funktionell hat sich TXL als Allrounder für alle Luftverkehrsfunktionen etabliert und trägt das Hauptgewicht. Service, Pünktlichkeit und Abfertigungsqualität leiden unter der extremen Verdichtung. Ursprünglich für 5 Mio Passagiere geplant, werden heute bereits doppelt so viele abgefertigt. THF fungiert als unterausgelastete Ergänzung zu TXL. SXF als Urlaub-, Billig- und Cargoairport leidet besonders unter den Folgen der schwachen Konjunktur und der schlechten Verkehrs- anbindung.

Politisch festgelegt: Einzige Entwicklungsoption BBI

Die Anwohnerbelastung der Standorte TXL und THF versucht die Politik durch den risikobelasteten Entwicklungssprung BBI zu Lasten der Anwohner SXF zu minimieren.

Flughafen Tempelhof Die aktuelle Situation

Luftverkehr BER Der Luftverkehrsmarkt



THF

ICAT Interessengemeinschaft
City-Airport Tempelhof e.V.
Flughafen Tempelhof, D-12101 Berlin
Tel.: 030-6951 3317
Fax: 030-6951-3794
www.flughafen-tempelhof.de

1.1.2

Verkehr BER 2002

Passagiere

12,2 Millionen p.a.
(zum Vorjahr: -3,3 %)

Flugbewegungen

212.885
(zum Vorjahr: -3,7%)

Fracht

37,6 Mio kg
(zum Vorjahr: -9,4%)

Post

15,7 Mio kg
(zum Vorjahr: -3,2%)

Passagiere 1. Quart./2003

2,8 Millionen (Jan.-März)
(zu I/2002: +13,1%)

Der Berliner **Luftverkehrsmarkt** ist im Vergleich zu den Regionen Frankfurt, München und Düsseldorf / Rhein - Ruhr ein „Underperformer“. Die Gründe sind:

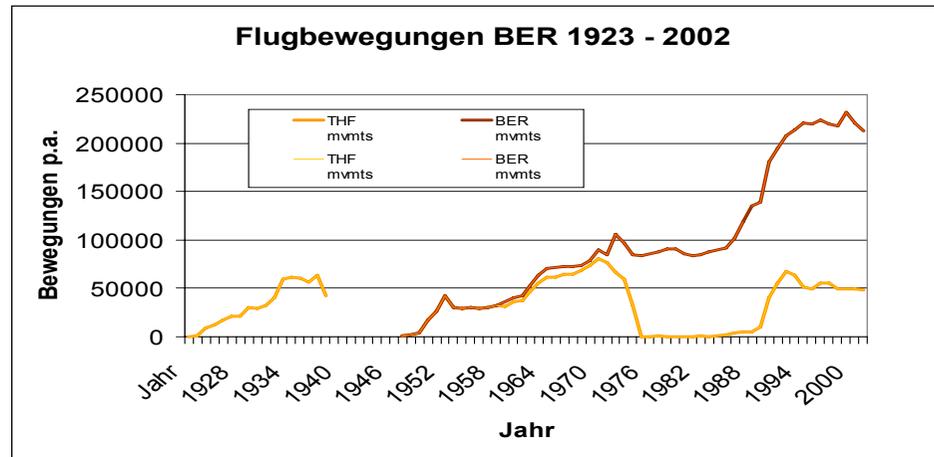
- Das **Einzugsgebiet** der Berliner Flughäfen umfasst nur etwa 6 Millionen Einwohner (Frankfurt ca. 15 Mio.).
- Die **Kaufkraft** in der Region ist unterdurchschnittlich entwickelt.
- Die regionale **Wirtschaftsentwicklung** ist schwach.
- Reiseintensive **Unternehmensbereiche** sind in Berlin wenig vertreten.

Erschwerend kommen hinzu:

- Airlines fühlen sich in Berlin nicht willkommen
- Der hohe 50 %ige Inlandsanteil ist konkurrenzgefährdet (Strasse, Schiene)
- Luftverkehr weltweit leidet unter Konjunkturkrise und Folgen des 11. Septembers / Nahostkonflikt

Einziges kurzfristig greifbares Entwicklungspotential: Strecken zu europäischen Primär- und Sekundärzielen im Point-To-Point-Verkehr (vorbei an Hubs). Dieses Potenzial wird zunehmend durch Low-Cost-Carrier erschlossen, so dass es zu einer stärkeren qualitativen Trennung der Marktsegmente kommen wird. THF übernimmt hierbei tendenziell das hochpreisige Segment (Linien- und Bedarfsflugverkehr zu Regionalzielen).

Flughafen Tempelhof Die aktuelle Situation



ICAT Interessengemeinschaft
City-Airport Tempelhof e.V.
Flughafen Tempelhof, D-12101 Berlin
Tel.: 030-6951 3317
Fax: 030-6951-3794
www.flughafen-tempelhof.de

Luftverkehr THF

1.2

Verkehr THF 2002

Passagiere: 612.862

Veränderung zum Vorjahr: -20,9%

Anteil an BER: 6 %

Flugbewegungen

48.026

Veränderung zum Vorjahr: -1,8

Anteil an BER: 22 %

Fracht / Post

480 to.

Veränderung zum Vorjahr: -16,8%

Anteil an BER: 1 %

Im planmäßigen Linienflugverkehr bedienen heute 10 Airlines 16 Strecken mit 212 wöchentlichen Abflügen. Destinationen sind überwiegend innerdeutsche und innereuropäische Sekundärziele. Eingesetzt werden besonders leise Flugzeuge (Turboprops und „Chapter 3“-Jets) bis ca. 100 Sitze.

Mit dieser Strecken- und Flugzeugstruktur entlastet THF den Hauptflughafen TXL wirksam und ertragssteigernd. Der Flughafen Tempelhof wird überwiegend durch vielfliegende Geschäftsreisende genutzt, die die schnelle Abfertigung und exzellente Verkehrsanbindung schätzen. Der hochpreisige und zuverlässige Marktanteil Geschäftsreisende ist für Airlines besonders interessant.

Seit der Übernahme der Hauptstadtfunction besteht eine starke Entwicklungsdynamik im Bereich General Aviation. THF ist der einzige BER-Standort mit hochwertiger General-Aviation (GA) -Qualität für Business-Jets

Die vorhandene Luftverkehrskapazität von 1,5 Mio. Passagieren p.a. wird nicht ausgenutzt, obwohl sie ohne nennenswerte Mehrkosten verfügbar wäre und auch vom Markt genutzt werden würde, sofern **Investitionssicherheit** bestünde. Die gegenwärtigen Nachtflugbeschränkungen und lärmindernden Gebühren können ohne Behinderung des THF-Marktes umgesetzt werden. Das undurchdachte **Schließungsszenario** hingegen **behindert die Marktentwicklung der Berliner Flughäfen insgesamt.**

Flughafen Tempelhof Die aktuelle Situation



THF

ICAT Interessengemeinschaft
City-Airport Tempelhof e.V.
Flughafen Tempelhof, D-12101 Berlin
Tel.: 030-6951 3317
Fax: 030-6951-3794
www.flughafen-tempelhof.de

Luftverkehr THF Technische Ausstattung

1.2.1

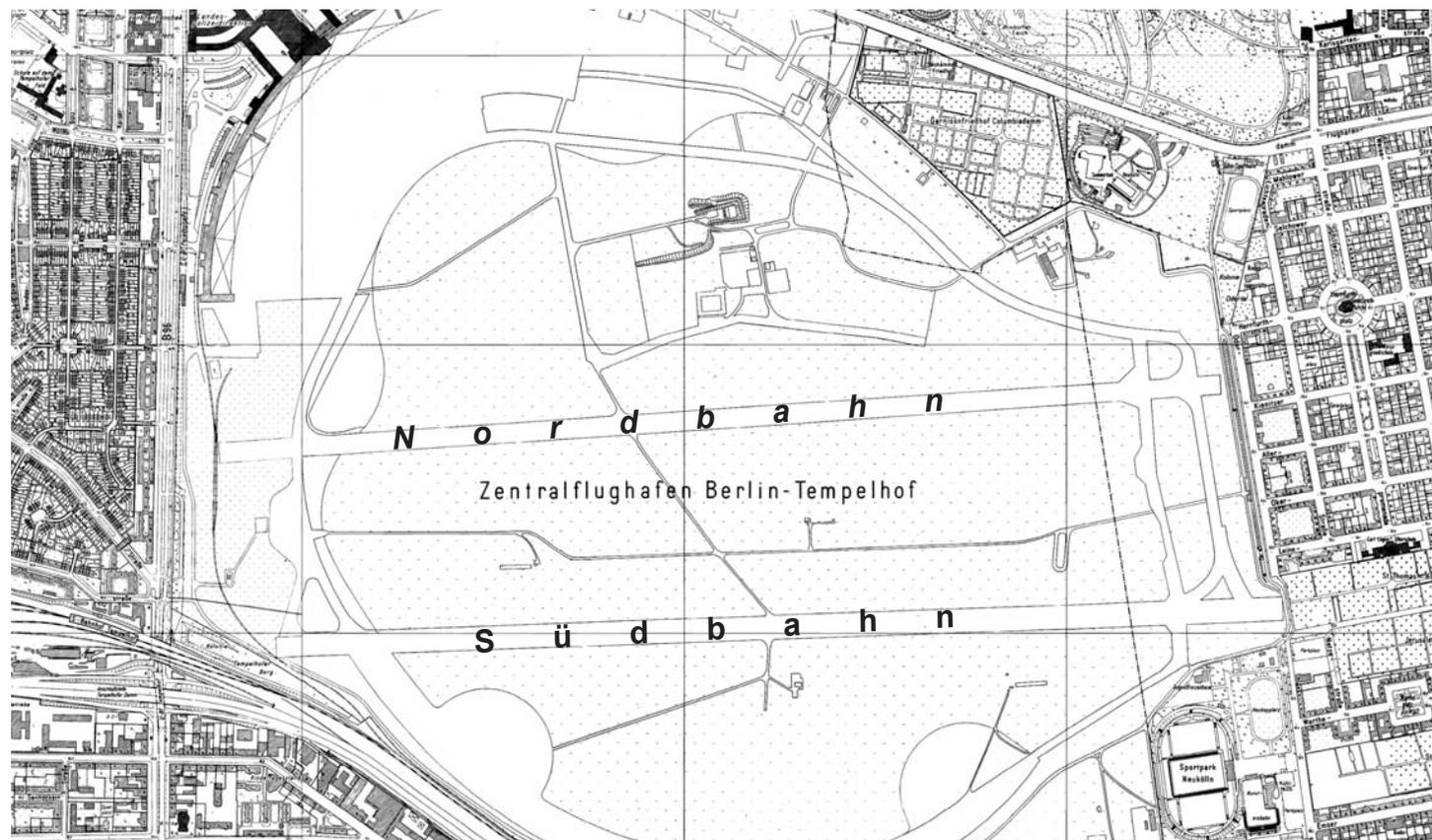
Flugbetriebseinrichtungen:

Südbahn 09R-27L:
2116 x 42,5 m
(ILS CAT I)

Nordbahn 09L-27R
2093 x 42,5 m
(PAPI)

Vorfeld 300.000 m²
Darauf 20 markierte Abfertigungs-
positionen, davon 4 überdacht (welt-
weit einmalig)

Hangarfläche 27.000 m²
in 7 Hangars



Flughafen Tempelhof Die aktuelle Situation

Luftverkehr THF Technische Ausstattung Anflughilfen und Be- feuerung



THF

ICAT Interessengemeinschaft
City-Airport Tempelhof e.V.
Flughafen Tempelhof, D-12101 Berlin
Tel.: 030-6951 3317
Fax: 030-6951-3794
www.flughafen-tempelhof.de

1.2.1.1

Klassifizierung für THF insgesamt:

CAT I

Anmerkung:

Es sind wesentliche Kriterien für CAT III insbesondere auf der südlichen Start- und Landebahn erfüllt. Die Bedingungen hinsichtlich der Hinderisfreiheit im Bereich der Freiflächen außerhalb des Flughafengeländes können jedoch nicht erfüllt werden.

Betrieblich stellt die Einstufung nach CAT I kein Problem dar, da es im langjährigen Mittel nur an drei Tagen im Jahr zu witterungsbedingten Betriebs Einschränkungen kommt.

CAT beschreibt die Eignung für Instrumentenlandung bei schlechter Sicht; CAT I = niedrige Klassifizierung, CAT III = höchste Klassifizierung)

ILS (Instrumenten-Lande-System, radargeführte Landehilfe):

- Südliche Start- und Landebahn (beide Anflugrichtungen)

PAPI (Precision Approach Path Identifier, optisch geführte Landehilfe):

- Südliche Start- und Landebahn (beidseitig für beide Anflugrichtungen)
- Nördliche Start- und Landebahn (einseitig für beide Anflugrichtungen)

Befeuerung:

- Rand- und Bahnende
- Schwellenblitz
- Anflugblitzkette (nur südliche Start- und Landebahn (beide Anflugrichtungen))
- Centerline (nur südliche Start- und Landebahn)
- Touch Down Zone (nur südliche Start- und Landebahn (beide Anflugrichtungen))

Rollhaltepunkte

- Beleuchtete Schilder

Flughafen Tempelhof Die aktuelle Situation

Luftverkehr THF Gebäudefunktionalität

Mit dem ab 1936 entwickelten Konzept für die Betriebsabläufe eines leistungsstarken Flughafens (u.a. Mehrebenenprinzip) und deren bauliche Umsetzung durch den Architekten Ernst Sagebiel wurde mit dem Tempelhofer Flughafen die Grundlage moderner Flughafenplanung geschaffen.

*Der Britische Architekt Sir Norman Foster, der neben dem Deutschen Reichstag auch die Flughäfen London Stansted und Honkong geplant hat, hat nicht umsonst dem Tempelhofer Flughafen den Titel „**Mother of all Airports**“ verliehen.*



THF

ICAT Interessengemeinschaft
City-Airport Tempelhof e.V.
Flughafen Tempelhof, D-12101 Berlin
Tel.: 030-6951 3317
Fax: 030-6951-3794
www.flughafen-tempelhof.de

1.2.2

Die **Abfertigungsfunktionalität** des Flughafens Tempelhof ist herausragend gut. So wurden in der Höchstzeit der Flughafennutzung über 5 Millionen Passagiere pro Jahr abgefertigt, obwohl die für die Abfertigung genutzte Haupthalle relativ klein ist.

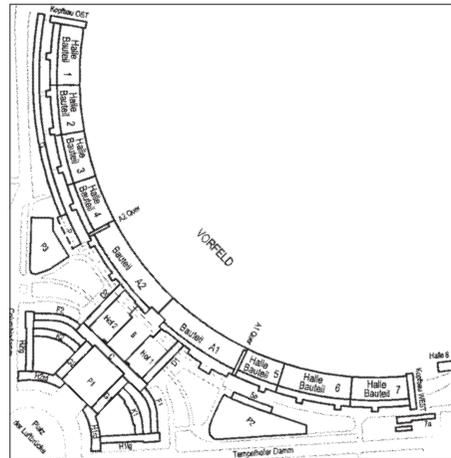
Vielmehr ist die Abfertigungsgeschwindigkeit sehr hoch, was wiederum an der linearen (parallel zum Passagierstrom liegenden) Anordnung der Funktionen für Vorfahrt -, Check-in -, Sicherheitskontrolle -, Gates, bzw. für Anunft -, Gepäckausgabe -, Abholung liegt. Diese **Anordnung** ist sehr einfach verständlich und konfliktarm nutzbar. Der Orientierungsaufwand für den Reisenden ist minimal.

Ein weiteres Highlight ist das weltweit einmalige **Vordach**. Ohne teure und zeitintensive Fluggastbrücken kann der Passagier witterungsgeschützt ein- bzw. aussteigen.

Das äußerst **innovative Logistikkonzept** für Fracht und Post wurde leider nie umgesetzt. Auch hier liegen aber für Beiladungsfrachten noch Entwicklungspotenziale für THF.

Die Potenziale der **Ebenenrennung**, die im Konzept der Gebäudeanlage liegen, sind nach wie vor realisierbar und können die bereits gute Funktionalität in der Abfertigung noch steigern. Dieser Ansatz gehört zu den hier erstmals realisierten revolutionären Konzeptbestandteilen und ist für **moderne Flughäfen** zum Standard geworden.

Flughafen Tempelhof Die aktuelle Situation



THF

ICAT Interessengemeinschaft
City-Airport Tempelhof e.V.
Flughafen Tempelhof, D-12101 Berlin
Tel.: 030-6951 3317
Fax: 030-6951-3794
www.flughafen-tempelhof.de

Immobilie THF

1.3

Gesamtfläche: 360 ha

Gebäudefläche:
300.000 m² (BGF)
240.000 m² (NGF)

gegenwärtige Hauptnutzungen:

- Flughafen - Betrieb
- Polizeipräsidium Berlin
- Deutsche Flugsicherung
- DEKRA - Akademie
- Beechcraft - Werft
- Event - Center
- div. Einzelmietler
- erheblicher Leerstand

Hochattraktive Architektur

Der Flughafen Tempelhof wird wesentlich durch sein hochattraktives Hauptgebäude bestimmt, dessen Potenzial als Ertragsbringer für den Luftverkehr und die regionale Wirtschaftsentwicklung derzeit nicht genutzt wird.

Exzellente Lage

Die Lage der Immobilie THF ist herausragend gut; die Verkehrsanbindung durch Luftverkehr, Hauptstraßen/Autobahn, U-Bahn, S-Bahn, Taxi und Bus ideal für einen Wirtschaftsstandort.

Kein Bewirtschaftungskonzept

Für die Bewirtschaftung des Gebäudes und der Freiflächen gibt es derzeit kein Konzept, so dass Leerstand und unwirtschaftliche Nutzung grassieren. Eine wirtschaftliche Nutzung der Gebäude ist nach Überzeugung der ICAT nur als Flughafen möglich. Anlagenstruktur und Zustand lassen eine kostengünstige Herrichtung zu.

Öffentliche Hand in der Pflicht

Berlin und Bund sind als Eigentümer der Immobilie in der Pflicht für den Unterhalt der denkmalgeschützten Anlage. Ein Nachnutzungskonzept für das Gebäude nach einer Flughafenschließung gibt es bezeichnenderweise nicht.

Freiflächen stadtklimatisch bedeutsam

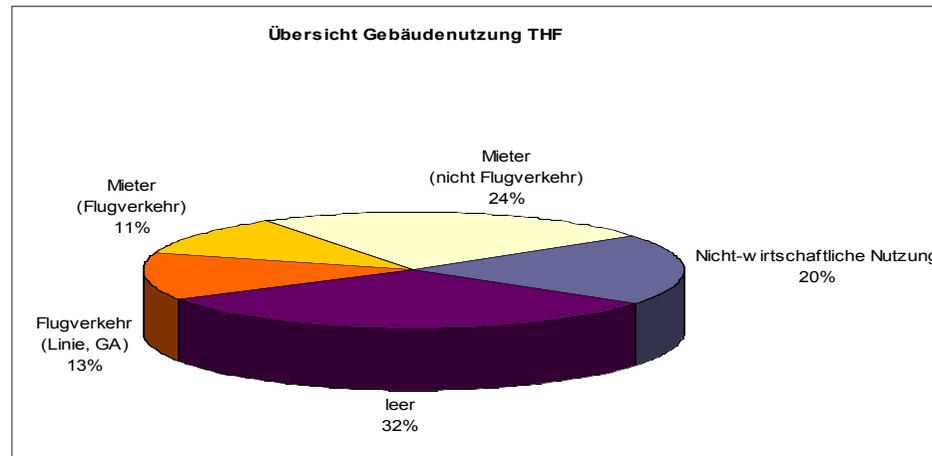
Die Bebauung der Freiflächen unterliegt aus stadtklimatischen Gründen erheblichen Beschränkungen. In Satellitenbildern ist bei Infrarotaufnahmen deutlich erkennbar, dass das Flughafengelände die niedrigsten Temperaturen im Stadtgebiet aufweist. Damit übernimmt der Flughafen eine unersetzbare **Temperatenausgleichsfunktion** für die dicht besiedelten Innenstadtbereiche. Eine Bebauung auch nur der Ränder hätte hier erhebliche ungünstige Folgen. Eine Nutzung als Stadtpark o.ä. scheidet aus finanziellen Erwägungen aus, wenn schon der Volkspark Hasenheide kaum mehr instand gehalten werden kann.

Flughafen Tempelhof Die aktuelle Situation



ICAT Interessengemeinschaft
City-Airport Tempelhof e.V.
Flughafen Tempelhof, D-12101 Berlin
Tel.: 030-6951 3317
Fax: 030-6951-3794
www.flughafen-tempelhof.de

Immobilie THF Gebäudenutzung



1.3.1

Große Gebäudeleerstandsgebiete:

- Kopfbau Ost

- Bauteil 1 und Halle

- H2rund

- Im Bauteil B

- Im Kopfbau West

- In den Bauteilen 3, 4 und 6

Nutzungsübersicht Gebäude	Flugverkehr (Linien, GA) [%]	Mieter Flugverkehr [%]	Mieter (Nicht-Flugverkehr) [%]	Nicht-wirtschaftliche Nutzung [%]	Leerstand [%]
Bauteile B, C, A1, A2, D1, D2	15	25	10	25	25
Hallen 1-4, Kopfbau Ost, Bauteile P und Q	0	15	10	25	50
Hallen 5-7, Kopfbau West, Bauteile 5a und 7a	10	10	15	25	40
Bauteile H1lg., H1rd., G1, F1, K1	0	0	100	0	0
Bauteile H2lg., H2rd., G2, F2, K2	0	0	50	0	50
Vordach	85	5	0	0	10

Flughafen Tempelhof Die aktuelle Situation

Immobilie THF Besondere Infra- struktureinrichtungen



THF

ICAT Interessengemeinschaft
City-Airport Tempelhof e.V.
Flughafen Tempelhof, D-12101 Berlin
Tel.: 030-6951 3317
Fax: 030-6951-3794
www.flughafen-tempelhof.de

1.3.2

Auf dem Flughafen Tempelhof sind neben den Verkehrsaufgaben wichtige Funktionen der öffentlichen Infrastruktur untergebracht, die sich problemlos mit den bestehenden und geplanten Nutzungen kombinieren lassen.

Die wichtigsten Funktionen sind in den Obergeschossen des Hauptgebäudes untergebracht. Die Besonderheit der dort installierten Anlagen erfordert Sensibilität in der Nutzung in deren Umfeld.

Regionalstelle Ost der Deutschen Flugsicherung

In der Regionalstelle Ost der Deutschen Flugsicherung wird die gesamte Flugsicherung für das östliche Deutschland durchgeführt. Mit 500 Mitarbeitern wird in THF die modernste deutsche Flugsicherungszentrale betrieben. Die geplante Verlagerung der Flugsicherungszentrale Ost nach Bremen und später nach Offenbach bei Frankfurt wurde aufgrund technischer Probleme bereits mehrfach verschoben. Berlin sollte den Kampf um diese hochwertigen Arbeitsplätze wieder aufnehmen, die für die Induzierung sekundärer Arbeitsplätze und besonders für die Entwicklung des Telematik - Standortes von hoher Bedeutung sind.

Verkehrsregelungszentrale VKRZ

Derzeit noch im Bau befindet sich die Verkehrsregelungszentrale VKRZ der Berliner Polizei (Bauteil B über der Haupt- halle). Die Anlagen der VKRZ sind aktuell im Probebetrieb und werden vom Debis - Gebäude am Potsdamer Platz aus betrieben. Mit der Inbetriebnahme der VKRZ entsteht eine hochmoderne Telematik - Einrichtung, die in der Kombination mit einem attraktiven Verkehrsflughafen sehr entwicklungsfähig ist.

Militärische Luftraumüberwachung

Von der US Air Force errichtet und von der Bundeswehr übernommen wurde das Long Range Radar für die militärische und zivile Luftraumüberwachung, deren Turm am Columbiadam ein besonderes Merkmal des Flughafens Tempelhof ist.

Flughafen Tempelhof Die aktuelle Situation



T H F

ICAT Interessengemeinschaft
City-Airport Tempelhof e.V.
Flughafen Tempelhof, D-12101 Berlin
Tel.: 030-6951 3317
Fax: 030-6951-3794
www.flughafen-tempelhof.de

Verkehrsanbindung

1.4

ÖPNV Tarifzone A

U-Bahn U6

- Platz der Luftbrücke
- Paradenstrasse

S-Bahn Ringbahn S41 - S46

- Tempelhof

6 Buslinien davon 2 Nachtbuslinien

- zentrale Haltestelle

Übergeordnetes Strassennetz

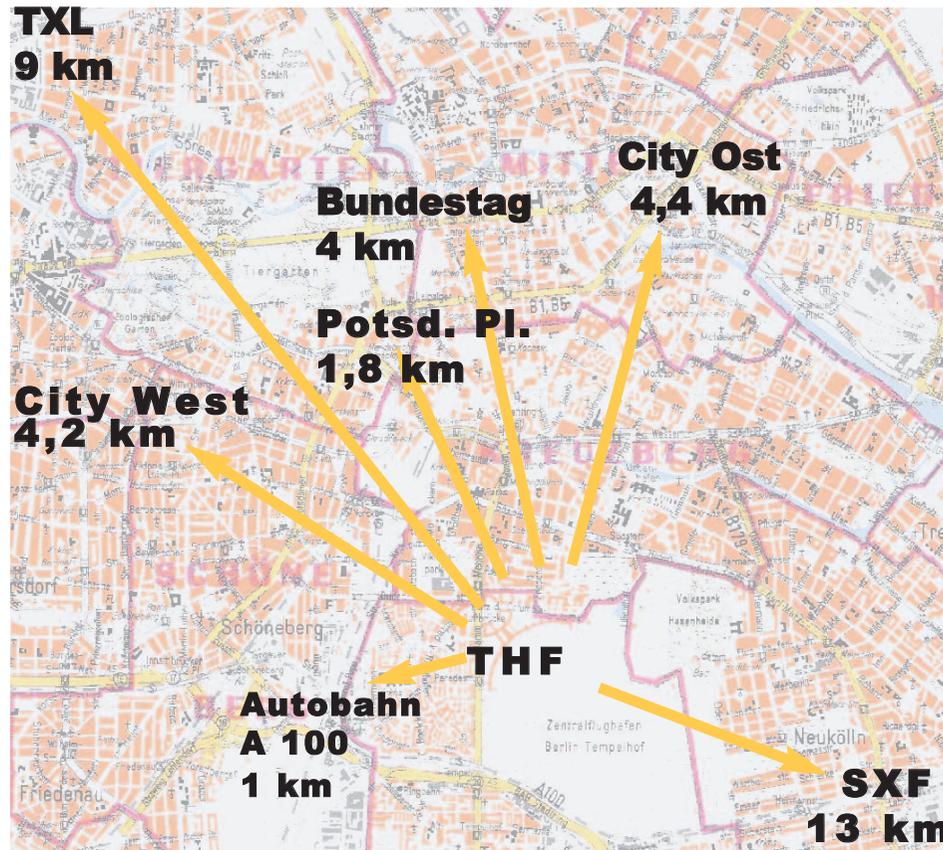
- Tempelhofer Damm
- Mehringdamm
- Columbiadamm
- Dudenstrasse

Autobahnnahe

- Stadtring A100, A 113 (ab 2006)

PkW - Parkplätze

- 1500 / stark erweiterungsfähig



Fahrzeiten ÖPNV
gem. Angaben im Suchsystem www.bvg.de
Wochentags, tagsüber:

City West / Gedächtniskirche
15 min.

Potsdamer Platz / DEBIS / SONY
18 min.

Flughafen Tegel
38 min.

Friedrichstraße Bahnhof DB
13 min.

City Ost / Alexanderplatz
20 min.

Flughafen Schönefeld
40 min.

Lehrter Bahnhof (Hauptbahnhof)
20 min.

Bahnhof Papestrasse
10 min.

Flughafen Tempelhof Die aktuelle Situation



THF

ICAT Interessengemeinschaft
City-Airport Tempelhof e.V.
Flughafen Tempelhof, D-12101 Berlin
Tel.: 030-6951 3317
Fax: 030-6951-3794
www.flughafen-tempelhof.de

Wirtschaftlichkeit

1.5

FLUGHAFENVERGLEICH

TEMPELHOF:

Passagiere: 612.000

Beschäftigte: 357 *

BASEL:

Passagiere: 3.058.416

Beschäftigte: 247*

DORTMUND (2002)

Passagiere: 994.508

Beschäftigte: 259 *

KIEL: (2002)

Passagiere: 163.052

Beschäftigte: 42*

* nur Flughafengesellschaft

Wirtschaftlichkeit dient als Hauptargument gegen Flughafenbetrieb

Hauptargument gegen den Flugbetrieb in Tempelhof ist die schlechte Wirtschaftlichkeit des Flughafens. Luftverkehrsgesellschaften wird aber von der Aufnahme weiterer THF-Strecken direkt abgeraten, da der Standort geschlossen werden soll.

Wirtschaftlichkeit hängt von Luftverkehrspolitik ab

Ein definitiver Schließungszeitpunkt kann - ebenso wie ein definitiver Inbetriebnahmezeitpunkt für BBI - nicht genannt werden. Aus Sicht der Nutzer des Flughafens wird die schlechte Wirtschaftlichkeit aber bestimmt durch:

- Gewollte Nichtnutzung der vorhandenen Luftverkehrskapazität
- Geringe wirtschaftliche Gebäudenutzung (32% Gebäudeleerstand; zusätzlich 20% nicht - wirtschaftlich genutzt)
- Unwirtschaftlichen Personaleinsatz der 357 Beschäftigten
- Ungerechtfertigte Belastungen mit Overheadkosten (6 Geschäftsführer, uneffektive Holdingstruktur mit BBF, PPS, FPS)

Wirtschaftlicher Betrieb ist möglich

Mit einer Passagierzahl von 1,5 Mio. pro Jahr wäre THF bereits bei der „schwarzen Null“. Mit einer professionellen Immobilienbewirtschaftung ließen sich erhebliche Einnahmesteigerungen und Kostensenkungen erreichen. Das AOC (Airline Operators Committee) Tempelhof hat einen Vorschlag entwickelt, wie durch die bessere Nutzung der vorhandenen Kapazitäten sowohl Tempelhof als auch das Gesamtflughafensystem noch wesentlich ertragreicher gestaltet werden kann.

Flughafen Tempelhof Die aktuelle Situation

Wirtschaftlichkeit Kosten und Erträge Flughafen THF



ICAT Interessengemeinschaft
City-Airport Tempelhof e.V.
Flughafen Tempelhof, D-12101 Berlin
Tel.: 030-6951 3317
Fax: 030-6951-3794
www.flughafen-tempelhof.de

1.5.1

Die Berliner Flughafengesellschaft BFG ist eine der **ertragreichsten** deutschen Flughafengesellschaften bezogen auf das Verkehrsaufkommen und den betrieblichen Aufwand.

So erwirtschaftete die BFG im Jahr 2002 ein Betriebsergebnis (**Gewinn**) von **41,2 Mio. EUR**. Diese Erträge werden vollständig an die verlustreiche BBF (Berlin - Brandenburg - Flughafen - Holding) abgeführt. In dem Gewinn enthalten ist bereits der Verlust in THF von -11,3 Mio. EUR.

Die hohen Erträge der BBF stammen aus den Luftverkehrseinnahmen des Flughafens Tegel. Diese hohen Erträge in TXL werden erst durch die Ergänzungsfunktion von THF ermöglicht, da THF die ertragsschwachen Verkehre mit kleinem Fluggerät übernimmt.

THF wurde im Jahr 2002 neben der sehr hohen Konzernumlage zusätzlich mit nicht nachvollziehbaren Kosten von 2,9 Mio. EUR belastet.

Aus wirtschaftlicher Sicht muss der Flughafen Tempelhof in die zwei Funktionsbereiche **Luftverkehr** und **Technik und Immobile** unterteilt betrachtet werden

	THF gesamt	Luftverkehr	Technik und Immobilie
Erträge stammen aus:		Start- und Landegebühren, Abstellgebühren, Konzessionen, Umsatzabgaben und Gestattungsentgelten im Luftverkehr	Vermietung und Versorgungsleistungen, interne Erträge aus Leistungserbringung für Luftverkehrsbereich, Dienstleistungen (zahlreiche Mieter sind Luftverkehrsunternehmen)
Mitarbeiter	299	130	169
Kosten [Mio.EUR]	31,5	13,16	18,34
davon: Personal	10,47	4,55	5,92
sonstig. Betrieb und Konzernumlage	21,03	8,61	12,42
Erträge [Mio.EUR]	20,20	8,56	11,64
davon: Linie bzw. Sonstiges		5,56 3,0	
Defizit	11,3	4,6	6,7
Verursacher	Umlagekosten des BBF-Konzerns, ineffektiver Personaleinsatz	schwache Auslastung (40% bzw. 13%)	Leerstand (20%), unwirtschaftliche Vermietung (32%)

Flughafen Tempelhof Die aktuelle Situation

Wirtschaftlichkeit: Personalbedarf Flug- betrieb



ICAT Interessengemeinschaft
City-Airport Tempelhof e.V.
Flughafen Tempelhof, D-12101 Berlin
Tel.: 030-6951 3317
Fax: 030-6951-3794
www.flughafen-tempelhof.de

1.5.1.1

Von den angegebenen 300 Mitarbeitern der BFG in THF sind nach ICAT-Einschätzung real **130 für den Flugbetrieb erforderlich**. Die weiteren 170 Mitarbeiter sind primär für die Immobilie, die Versorgungseinrichtungen tätig bzw. sie erbringen technische Dienstleistungen.

Nahezu ohne zusätzliches Personal zu den 130 Mitarbeitern im Verkehrsbereich ist die Erbringung einer wesentlich **höheren Verkehrsleistung** möglich. Eine Steigerung der Verkehrsmenge bedeutet ein direktes Einnahmeplus ohne zusätzlichen Aufwand.

Zusätzliche Arbeitsplätze würden bei Dienstleistungsunternehmen wie z.B. Bodenverkehrsdiensten, Mietwagen-Unternehmen, Catering-Unternehmen, etc. entstehen.

Personalbedarf zur Wahrnehmung der luftverkehrsbezogenen Aufgaben auf dem Flughafen Berlin-Tempelhof

Leitung	2
Flughafenbetrieb	48
- Lotsen und Positionieren	
- Vorfeldbusse	
- Verkehrsplanung/Koordination	
- Fluggastservice/Information	
- Abrechnung / Statistik	
- etc.	
Sicherheitsdienst	40
- Zugangskontrollen	
- Kontrollfahrten/-gänge	
- Sicherheitsleitstelle	
- Ausweisstelle	
- etc.	
Feuerwehr und Fuhrpark	32
- Feuerwehr	
- Sanitätsdienst	
- Winterdienst Luftseite	
- Kfz-Notdienst	
Flughafentechnik	8
Planung und Instandhaltungskoordination flugbetriebwichtiger Anlagen und Einrichtungen	
Summe:	130

Von der BFG nicht erbracht werden Abfertigungsdienste. Diese erbringt z.Z. überwiegend das Unternehmen Checkpoint B Jet Service, das zur Acciona Gruppe gehört, bzw. die Luftverkehrsgesellschaften selbst. Die BBF-Tochter Globeground hat sich aus THF zurückgezogen.

Flughafen Tempelhof Die aktuelle Situation

Wirtschaftlichkeit Kosten und Erträge Flugbetrieb



THF

ICAT Interessengemeinschaft
City-Airport Tempelhof e.V.
Flughafen Tempelhof, D-12101 Berlin
Tel.: 030-6951 3317
Fax: 030-6951-3794
www.flughafen-tempelhof.de

1.5.2

Die **Wirtschaftlichkeit** der Flughäfen bezogen auf den Flugbetrieb hängt entscheidend vom durchschnittlichen Gewicht der Flugzeuge ab: Hiernach errechnen sich hauptsächlich die Entgelte der Fluggesellschaften.

Da die mögliche Anzahl der **Bewegungen absolut begrenzt** ist, ist die Steigerung der durchschnittlichen Tonnage je Flugzeug die variable Größe.

Solange in Tegel jedoch erzwungenermaßen kleine Maschinen unter 50to. die Kapazitäten der Start- und Landebahnen blockieren, kann dort das Betriebsergebnis trotz der erheblich gestiegenen Nachfrage u.a. aus dem Low-Cost-Carrier - Sektor nicht mehr gesteigert werden.

Dieser **Konflikt** entsteht erst dadurch, dass der bestehende Bedarf an Flugbewegungen aus THF nach TXL verlagert wird und dort die Slots zu den **Spitzenzeiten** blockiert.

siehe auch:

Aufgabenoptimierung / 3.2.1 - 3.2.2

Gegenwärtiger Zustand:

Auslastung, Tonnage, Umsätze

Ergebnis aus aktuellem Verkehrsaufkommen

exemplarisch: Freitag 20.09.2002

Flughafen Tegel

Tagestonnage Landungen	12.746 to
Anzahl Landungen	198
Durchschnittsgewicht Landungen	64 to.

Teilumsätze der BFG (nur Luftverkehr: aus Tonnage, Anzahl pax, Infrastruktur):

Tagesumsatz:	Euro	203.943,00
Wochenumsatz:	Euro	1.223.658,00
Jahresumsatz:	Euro	63.630.223,00

Flughafen Tempelhof

Tagestonnage Landungen	914 to.
Anzahl Landungen	48
Durchschnittsgewicht Landungen	19 to.

Teilumsätze der BFG (nur Luftverkehr: aus Tonnage, Anzahl pax, Infrastruktur):

Tagesumsatz:	Euro	15.787,00
Wochenumsatz:	Euro	94.721,00
Jahresumsatz:	Euro	4.925.511,00

(nicht berücksichtigt sind Umsätze aus: Stand-, Parkgebühren (Flugzeuge), Enteisierung, Konzessionen)

Flughafen Tempelhof Nutzungsbeispiele

Wirtschaftlichkeit Luftverkehr THF: entgangene Erträge

Time	Airline	Flight No.	Destination
17:45	HR	405	Friedrichshafen
17:50	HE	498	Erfurt
18:00	OL	1526	Bremen
18:55	NE	524	Bratislava
19:15	LX	946	Basel
19:20	3L	204	Bern
19:30	LH	1568	Mannheim
19:30	LH	1586	Saarbrücken
19:30	8E	216	Dortm. / Hünstr.
19:30	8E	8556	Münster Osnabrück
20:15	L6	9885	Luxembourg
20:15	LH	2425	Luxembourg
20:25	LX	1096	Genf
20:55	SN	2589	Brüssel
21:40	LX	948	Basel
21:45	LH	4519	London LCY
21:45	00	3159	London LCY
7:30	8E	8550	Münster Osnabrück
7:45	LH	1560	Mannheim



ICAT Interessengemeinschaft
City-Airport Tempelhof e.V.
Flughafen Tempelhof, D-12101 Berlin
Tel.: 030-6951 3317
Fax: 030-6951-3794
www.flughafen-tempelhof.de

1.5.3

Infolge der jahrelangen vom Flughafenbetreiber forcierten Schließungsdiskussion sind dem Flughafen Tempelhof zahlreiche Flugverbindungen verloren gegangen. Die Strecken wurden entweder ganz eingestellt oder nach Tegel verlagert. Nach Schönefeld konnte entgegen allen Hoffnungen nicht eine einzige Verbindung verlagert werden.

Neben den in der nebenstehenden Tabelle genannten Strecken wurden folgende Strecken regelmäßig befliegen:

Amsterdam, Budapest, Köln/Bonn, London-Stansted, Mailand, Marseille, Minsk, München, Paris, Warschau (Linie);
Florenz, Klagenfurt, Linz, Nizza, Olbia, Piastany, Skopje, Venedig, Zagreb (Charter).

Eindeutig nachweisbare Verlagerungsverluste nach vorsichtiger Schätzung:

Ziel	Typ	Abflüge/Wo.	Sitze	Tonnage/a/C to.	Pax pro Jahr Load Factor 0,7	Erträge EURO
Augsburg	Dash 8-300	15	44	20	48.048	381.950
Brüssel	Canadair 100	18	50	24	65.520	597.187
Frankfurt/M.	ATR 72	52	72	23	272.563	2.031.784
Kopenhagen	ATR 72	38	72	23	199.180	1.737.720
London City	Dash 8-400	17	80	32	99.008	863.279
Nürnberg	ATR 72	37	72	23	193.939	1.445.692
Prag	ATR 72	6	42	17	18.345	169.373
Riga	Fokker 50	3	54	25	11.793	106.558
Stockholm	Dash 8-300	6	44	20	19.219	177.187
Vilnius	SAAB 2000	7	50	20	25.480	230.783
Wien	Canadair 100	35	70	34	178.360	1.580.452
Zürich	Canadair 100	26	70	34	132.496	1.174.050
Summe:		260			1.263.951	10.496.014

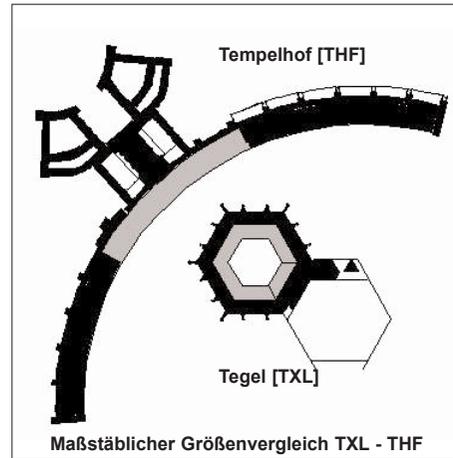
Daraus folgt, dass bei einer Rückverlagerung aus TXL nach THF der **Betrieb von Tempelhof** (ohne Umlagekosten BBF) sofort „in den schwarzen Zahlen“ liegt.

Flughafen Tempelhof Die aktuelle Situation

Wirtschaftlichkeit „Schließungskosten“

Es ist abzusehen, dass folgende **Kostenblöcke** in großer Höhe bestehen bleiben:

- Betrieb und Instandhaltung Heizwerk, Wasserwerk, Hochspannungs-Umspannwerk
- Betrieb Technische Leitwarte / Störungsdienst
- Instandhaltung des Gebäudes und seiner technischen Anlagen (Elektro-versorgung, Wasser, Entwässerung, Heizung, Kommunikationsanlagen (Telefon, LAN), Klimaanlage)
- Laufende Betriebskosten für Leerstandsbereiche
- Zugangskontrollsysteme / Absicherung der technischen Infrastruktur des Gebäudes, Zäune
- Fortführung Bestandsdokumentation (Bauunterlagen, Dokumentation Versorgungseinrichtungen, Bedienungs- und Wartungsanleitungen)
- Straßenreinigung (BSR) Grünflächenpflege / Winterdienst (Gebäudeseitige Grünflächen)
- Grünflächenpflege und Bewachung (Freiflächen)
- Regenwasser-Entwässerungs- und Rückhaltungssysteme
- Grundsteuer (bzw. ggf. Grundsteuerausfall auf grund öffentlicher Nutzung)
- Werksfeuerwehr (Personalanteil Gebäude)
- Fortführung / Aufstockung bei städtischer Wache
- Gebäudeversicherung Feuerversicherung



THF

ICAT Interessengemeinschaft
City-Airport Tempelhof e.V.
Flughafen Tempelhof, D-12101 Berlin
Tel.: 030-6951 3317
Fax: 030-6951-3794
www.flughafen-tempelhof.de

1.5.4

Gemäß der Nutzungsvereinbarungen zwischen den Immobilieneigentümern Bundesrepublik Deutschland und Land Berlin fällt die Immobilie nach Beendigung des Flugbetriebs an die Eigentümer zurück. Diese haben dann aus den öffentlichen Haushalten die **Instandhaltung** und den weiteren Betrieb der denkmalgeschützten Anlage (*hier zur Illustration der Größenordnungen im maßstäblichen **Dimensionsvergleich** zu Tegel dargestellt*) zu finanzieren.

Die **Notwendigkeit zum weiterem Betrieb** des Gebäudes ergibt sich zumindest aus folgenden Nutzungen innerhalb des Flughafen-Hauptgebäudes:

- Deutsche Flugsicherung (Regionalstelle Region Ostdeutschland, zumindest bis 2006)
- Bundeswehr-Radartrupp
- Verkehrsregelungszentrale Berlin (derzeit im Aufbau, Vollbetrieb ab 2004)
- Polizeipräsidium Berlin
- Meteorologische Mess-Stationen und Wetterradar

Dazu kommen zahlreiche Mittel- und Kleinmieter (ohne Luftverkehrsbezug), deren Verträge von der Schließung nicht angetastet werden.

Gleichzeitig fallen in erheblichem Maße Erträge für THF weg, die auch in TXL/SXF nicht wieder erscheinen würden: Erträge aus Luftverkehr wie Landegebühren, Erträge aus Konzessionen und Umsatzabgaben sowie Pachten, Erträge aus Vermietung und Versorgungsleistungen an Luftverkehrsmieter bzw. an Nicht-Luftverkehrsmieter, die infolge des Eigenerwechsels kündigen.

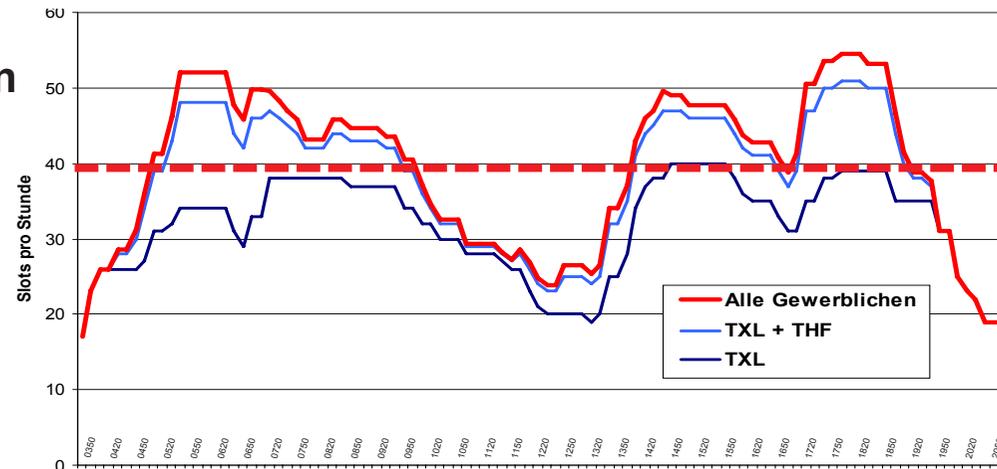
Nicht bezifferbar sind die Kosten, die für die Nutzbarmachung der Immobilie anfallen werden. Neben der Herrichtung des Gebäudes bestehen Risiken bei der Altlastensanierung der Freiflächen, die vor einer öffentlichen Nutzung zwingend erforderlich wäre.

Weiterhin nicht abzusehen sind die Kosten für die Sozialkassen durch die akute Gefährdung der betroffenen 3000 Arbeitsplätze.

Es ist zu vermuten, dass bei der Einstellung des Flugbetriebs in Tempelhof die **Belastungen für die öffentliche Hand** massiv zunehmen würden. Derzeit entstehen für die öffentlichen Haushalte keine Kosten, da das betriebliche Defizit in THF durch die hohen Erträge in TXL ausgeglichen wird.

Flughafen Tempelhof Die aktuelle Situation

Wirtschaftlichkeit Schließungseffekte / entfallende SLOTS



THF

ICAT Interessengemeinschaft
City-Airport Tempelhof e.V.
Flughafen Tempelhof, D-12101 Berlin
Tel.: 030-6951 3317
Fax: 030-6951-3794
www.flughafen-tempelhof.de

1.5.5

Die Funktionsfähigkeit des Berliner Flughafensystems begründet sich auf der bisherigen Aufgabenteilung. Diese Aufgaben lassen sich nicht beliebig verschieben: Der Flugverkehr von THF kann nicht nach Schönefeld transferiert werden, da dieser Standort zu den gegenwärtigen Bedingungen nicht angenommen wird. Das spezifische Marktsegment von THF ist dort nicht (re-)generierbar.

Eine Verlagerung nach TXL scheidet ebenfalls aus, da dort bereits jetzt die Bahn-Kapazitäten überschritten sind, wie nebenstehend nachgewiesen wird.

Die Alternative ist im Falle einer Schließung von THF die Stilllegung der hier betriebenen Fluglinien, da Ersatz nicht angeboten werden kann.

Dies ist schädlich für den Standort Berlin und eine konkrete Geschäftsschädigung für die in THF aktiven Fluglinien, ohne dass dafür ein Ausgleich vorgesehen ist. Diese Politik beseitigt also wertvolle Arbeitsplätze ohne Not.

Das oben dargestellte Diagramm zeigt die **Flugbewegungen je Stunde** über einen Tagesverlauf für den Flughafen Tegel einschließlich der (bei Schließung notwendig) aus Tempelhof zu verlagernden Starts und Landungen.

Basis für die obige Berechnung sind die für Sommer 2003 (hier ein Donnerstag im September) koordinierten Slots in TXL und Tempelhof. Die Darstellung entspricht der Koordination der Runways, also mit der "Rollenden Stunde". Datenquelle ist der "Flughafenkoordinator der Bundesrepublik Deutschland" in Frankfurt.

Die Slots in THF sind auf die Slots in TXL aufgestockt, unterstellt, dass THF geschlossen wäre. Hinzu kommen die Flüge der Gewerblichen Luftfahrt in THF, die erst kurzfristig koordiniert werden, also in den Basisdaten nicht enthalten sind. Im Jahre 2002 gab es 29.744 Bewegungen Linie plus 8.441 Bewegungen sonstige Gewerbliche Luftfahrt. Da keine genaueren Angaben vorliegen, wurden die Sonstigen gewerblichen Flüge prozentual verteilt. Wahrscheinlich sind diese weitgehenden Geschäftsreiseflüge tatsächlich eher morgens und abends anzusetzen, was die Ballung noch etwas verstärken würde.

Die oberste Linie (rot) gibt die Gesamt-Bewegungen wieder.

(Weitere 9.841 Bewegungen der Nicht -Gewerblichen Luftfahrt in THF sind hier nicht einbezogen, ebenso nicht die nur 668 Bewegungen der Sonstigen Gewerblichen Luftfahrt in TXL). Nicht dargestellt ist der Engpassfaktor "Departure" in TXL, der separat koordiniert wird und der die Kapazitäten in TXL weiter einschränkt.

Es wird deutlich, dass die Aufsummierung der SLOTS von TXL und THF weit über das Limit der Flugbewegungen in TXL hinausgeht: Es wird ein Spitzenwert von 52 Bewegungen morgens bzw. 55 Bewegungen abends erreicht. Alle über das Maximum von 40 Bewegungen je Stunde (rote Strichlinie) hinausgehenden Flugbewegungen müssten im Falle der Schließung von THF dann entfallen.

Flughafen Tempelhof Die aktuelle Situation



THF

ICAT Interessengemeinschaft
City-Airport Tempelhof e.V.
Flughafen Tempelhof, D-12101 Berlin
Tel.: 030-6951 3317
Fax: 030-6951-3794
www.flughafen-tempelhof.de

Image und Anwohner

Eine Bürgerinitiative für den weiteren Betrieb eines Flughafens ist vermutlich einmalig. In der ICAT e.V. engagieren sich für den Flughafen Tempelhof 900 Mitglieder sowie 40 Wirtschaftsunternehmen. Motivation sind neben den historischen Werten gerade auch die Entwicklung Berlins und des modernen Verkehrs- und Wirtschaftsstandortes Flughafen Tempelhof

Der Flughafen Tempelhof hat durch seine Funktion während der **Luftbrücke** und die zahlreichen hier stationierten GI's in den **USA** eine besondere Bedeutung. Der Standort ist dort bekannt und beliebt.

Die verkehrliche Funktion, die Lage innerhalb Europas und innerhalb der deutschen Hauptstadt Berlin sowie die bauliche Substanz sind ideale Grundvoraussetzungen für einen herausragenden Wirtschaftsstandort. Somit eignet sich der Flughafen Tempelhof als ein Ort der Kommunikation für Wirtschaft, Politik und Wissenschaft mit europaweiter Ausstrahlung und entsprechender Aufwertung der Umgebung.

Der Standort und der Flugbetrieb sind von der weit überwiegenden Zahl der **Anwohner akzeptiert** und sogar gewünscht. Immerhin war der Flugbetrieb in den 60er Jahren ein sicht- und hörbares Zeichen für die Freiheit Westberlins.

Bei einer repräsentativen **Anwohnerbefragung** im verkehrsreichen Winter 1996 durch die FfH (Forschungsstelle für den Handel) e.V. Berlin ergab sich eine deutliche Mehrheit für den Weiterbetrieb des Flughafens. Befragt wurden die Anwohner in den Hauptbelastungsgebieten in der Verlängerung der Start- und Landebahn. Als primäre Belastung wurde der Straßenverkehr eingestuft, nicht der Luftverkehr.

1.6.1

Flughafen Tempelhof aktuelle Situation



THF

ICAT Interessengemeinschaft
City-Airport Tempelhof e.V.
Flughafen Tempelhof, D-12101 Berlin
Tel.: 030-6951 3317
Fax: 030-6951-3794
www.flughafen-tempelhof.de

Image und Architektur

1.6.2

Ein beliebtes Negativ-Argument gegen den Flughafen ist der historische Aspekt als Teil des faschistischen Bauschaffens. Das Gebäude zählt zu den bekanntesten Ergebnissen der nationalsozialistischen Architektur - Ideologie, die „dem Führer“ bekanntlich besonders am Herzen lag.

Der Faschismus - Vorwurf stützt sich zum einen auf die enorme Größe als städtebauliches Objekt, sowie ebenso in seiner Funktion als Flughafen, der zur Bauzeit tatsächlich **futuristische Dimensionen** hatte. Dieses Argument ist durch den historischen Verlauf entkräftet worden, da sich die Lage und Größe des Flughafens geradezu als rettend für Berlin in Zeiten der Luftbrücke und des nachfolgenden kalten Krieges herausgestellt hat. Bemerkenswert sind bei der Größendiskussion die Bezüge zu **amerikanischen Vorbildern**: Ähnlich wie bei den Autobahnen orientierte sich der Blick auf die parallelen Ansätze bei (Flughafen-) Planungen in den USA, die als Dimensionsvorgabe übertragen wurden.

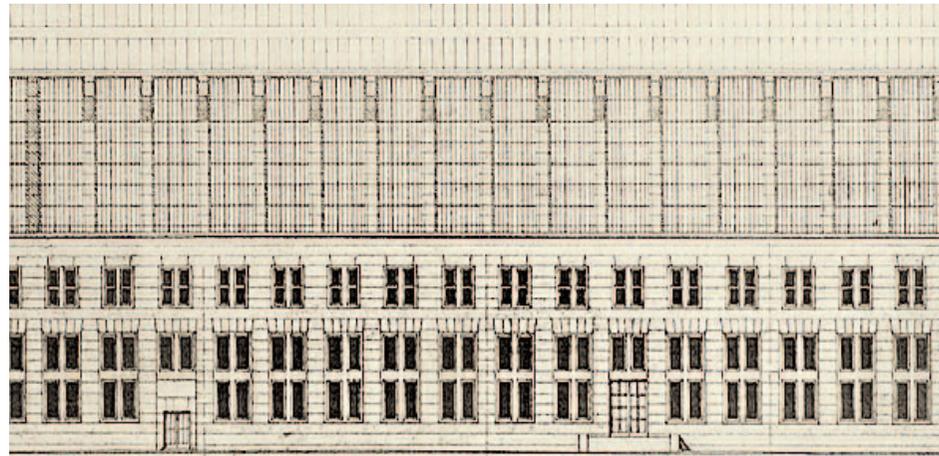
Die wichtigere Frage ist die der Einordnung des Baustils. Ernst Sagebiel gilt mit seinem eher nüchternen Stil als Vertreter eines harten Stils, verglichen mit der klassischen Attitüde, wie sie Albert Speer zeichnerisch entwickelt hat. Das interessante dabei ist die geistige Herkunft aus dem Neuen Bauen der zwanziger Jahre, da Sagebiel als Schüler und späterer Büroleiter **Erich Mendelsohns** (IG-Metall-Haus, Schaubühne, Einstein-Turm) vor diesem Hintergrund gesehen werden muss. Stilistisch wird dies insbesondere bei der Fassadengestaltung unter dem großen Vordach der Abflughalle deutlich (s.o.). Die Ambivalenz zwischen **industrieller Funktionalität** ist im Alltag nicht so deutlich, da die Luftseite nur aus weiter Ferne wahrnehmbar ist mit ihrer ruhigen Linie aus grünen Toren.

Das vordergründig „faschistoide“ Element sind allein die massiv - gliedernden und rythmisierenden Treppentürme, die als Erschließung der Dachfläche für gigantische Flugschauen tatsächlich unter ideologischen Gesichtspunkten beurteilt werden könnten. Diese sind übrigens bis heute praktisch (fast) nie genutzt worden und im Rohbauzustand. Die damit in Verbindung stehenden Glasfassaden der Hangars sind wiederum schlichte industrielle Funktionalität.

Im Detail (Materialien, Symmetrien, Fensterleibungen, Arkaden, Vertikalität, Sprossenfenster) bleibt ein **Zeitbezug** unzweifelhaft bestehen, ähnlich wie beim Haus des Finanzministeriums in der Wilhelmstraße. Die Frage, ob Architektur „Schuld sein kann“ an Politik und Geschichte, ist gerade anhand dieses auch besonders strengen Bauwerks (ebenfalls Sagebiel für Görings Luftfahrtministerium) eher zu bezweifeln (Haus der Ministerien in der DDR, Sitz der Treuhandanstalt nach der Wende, Finanzministerium heute). Ebenso wie das Volkswagenwerk mit seinen unzähligen dominanten „Zähnen“ weniger KdF-Wagen-Werk als **Wirtschaftswunder** assoziiert und der dort produzierte KdF-Wagen zahlreiche Menschen 50 Jahre lang als lustiger „Käfer“ / „Beetle“ begeisterte.

Gerade die Amerikanischen Streitkräfte hatten keine Schwierigkeiten mit *ihrem* „Tempelhof Central Airport“, da er den **Architekturauffassungen** der 30er /40er Jahre in den **USA** durchaus nahe kam und so ihrer unvoreingenommenen Alltagserfahrung entsprach. Nebenbei funktionierte „TCA“ ja einwandfrei und modern.

Flughafen Tempelhof Die aktuelle Situation



THF

ICAT Interessengemeinschaft
City-Airport Tempelhof e.V.
Flughafen Tempelhof, D-12101 Berlin
Tel.: 030-6951 3317
Fax: 030-6951-3794
www.flughafen-tempelhof.de

Denkmalschutz

1.6.3

Gesetz
zum Schutz von Denkmalen in Berlin
(Denkmalschutzgesetz Berlin)

Vom 24. April 1995:

§9

Nutzung von Denkmalen

„Denkmale sind so zu nutzen, dass
ihre Erhaltung auf Dauer gewähr-
leistet ist.“

Der Tempelhofer Flughafen, 1936 - 39 nach Plänen des Architekten Ernst Sagebiel erbaut, ist als Ensemble sowie als Gesamtanlage einschließlich des Flugfeldes in die Berliner Denkmalliste eingetragen und unterliegt damit in seiner Gesamtheit und im Einzelnen dem Denkmalschutzgesetz. Darüber hinaus ist auch der Platz der Luftbrücke (Neugestaltung 1957-58, Gartenbauamt Tempelhof) als Gartendenkmal und das Luftbrückendenkmal von Eduard Ludwig aus dem Jahr 1951 als Einzeldenkmal eingetragen.

Ein denkmalgeschütztes Gebäude ist immer **Aufgabe und Chance** zugleich. Der Wert des Flughafens Tempelhof als Denkmal macht sich insbesondere an folgenden Faktoren fest:

- die internationale Bekanntheit und Wiedererkennbarkeit, die geradezu als **Marke (Label)** gesehen werden kann;
- die einzigartige **Atmosphäre** des Ankommens und Abreisens, die so wohl auf keinem Flughafen mehr erlebbar ist;
- das Bewußtsein einer höchst **wechselvollen Geschichte** in der Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg;
- das Erlebnis als *Tor zur freien Welt* für West - Berlin in der Zeit des kalten Krieges;
- die **dominante Erscheinung** im städtebaulichen Umfeld, die in dieser Innenstadtlage für ein derartiges Objekt (Flughafen!) weltweit einzigartig ist;
- die immer noch gültige **Funktionalität** und konzeptionelle Modernität der Gesamtanlage.
- die Bedeutung seiner **technischen und konstruktiven** Besonderheiten, u.a. versinnbildlicht durch das Tragwerk der Hallen.

Der Denkmalschutz des Flughafens Tempelhof steht daher in direkter Verbindung mit diesen Werten. Alle Maßnahmen, die dadurch sensibler durchgeführt und abgestimmt werden müssen, setzen sich als positive Standortfaktoren bis in den **wirtschaftlichen Erfolg** um.

Am Beispiel des Flughafens Tempelhof kann nun auch der Denkmalgedanke mit Leben gefüllt werden: gerade als Flughafen ist das Denkmal erhaltungsfähig; Denkmale sollen als Ganzes und in der Substanz bis ins Detail erlebbar sein - auch dies ist als Flughafen am allerbesten gewährleistet.

Und: eine technische und funktionale **Weiterentwicklung** insbesondere des Umfeldes im funktionalen Verbund des Flughafens kann mit Sinn gefüllt sein, eine Umnutzung hingegen kann nur noch alte überkommene Abbilder konservieren.

Flughafen Tempelhof Die aktuelle Situation

Arbeitsplätze und regionale Wirkung



ICAT Interessengemeinschaft
City-Airport Tempelhof e.V.
Flughafen Tempelhof, D-12101 Berlin
Tel.: 030-6951 3317
Fax: 030-6951-3794
www.flughafen-tempelhof.de

1.7

Luftverkehrsbezogene Arbeitsplätze
THF 2001:

Flughafen (Verkehr)	131
Handling	231
Airlines	127
Catering	42
Cleaning	42
Behörden	ca. 100
Gebäude	126

Summe: ca. 800

Hinzu kommen die induzierten
Arbeitsplätze (Faktor 2,0).
Vom Betrieb des Flughafens
Tempelhof sind somit abhängig:

Flugverkehr:	800
induziert	1600
Immobilie	170

insgesamt ca. 2570 AP

Vom Flughafen Tempelhof sind heute mehrere tausend **Arbeitsplätze** abhängig. Die größten Funktionsbereiche sind z.Z.:

- Der Luftverkehr incl. Flughafengesellschaft, ohne DFS Regionalstelle mit etwa 800 Arbeitsplätzen.
- Die DFS Regionalstelle (Flugsicherung) mit ca. 400 Arbeitsplätzen
- Das Polizeipräsidium Berlin
- Das Aus- und Umschulungszentrum der Dekra Akademie
- Insgesamt ca. 3500 AP im Flughafenbereich inkl. Mieter / Firmen (geschätzt)

Alleine der Wegfall der direkt - luftverkehrsbezogenen Kaufkraft von ca. 32 Mio. EUR p.a. dürfte schwerwiegende Folgen für Berlin, insbesondere aber für die unmittelbare Nachbarschaft des Flughafens haben, wo zahlreiche sekundäre und tertiäre Arbeitsplätze bestehen.

Es ist davon auszugehen, dass bei Schließung von THF die **Arbeitsplatzeffekte** für Berlin nicht kompensiert werden können. Logische Folge ist ein Einbruch bei Lohn- und Unternehmenssteueraufkommen.

Nach der Schließung von THF wird Berlin um eine weitere **Industriebranche** bereichert sein.

Mit der Schließung des Flughafens werden nicht nur die direkt luftverkehrsbezogenen Arbeitsplätze für Berlin wegfallen, sondern auch die immobilienbezogenen Arbeitsplätze (Flughafen-Gesellschaft THF insgesamt 300 Arbeitsplätze). Zusätzlich werden im Umfeld des Flughafens Arbeitsplätze in sekundären und tertiären Funktionen abgebaut werden müssen.

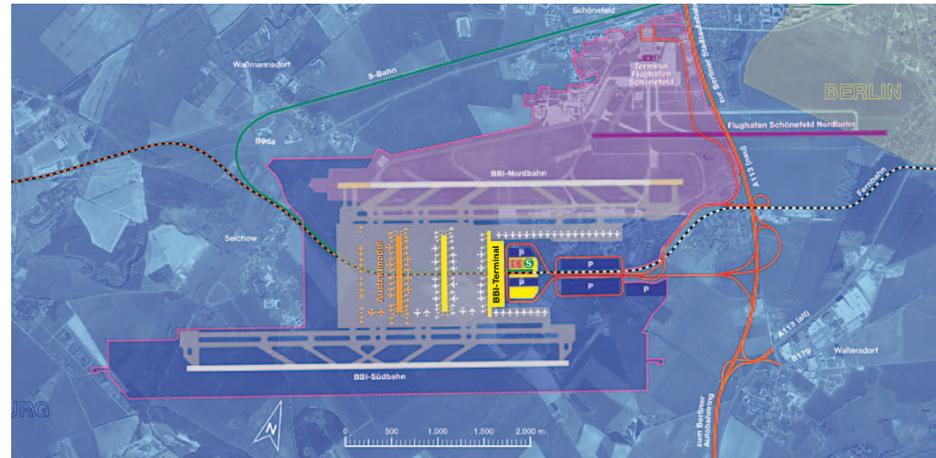
Für den BBF-Konzern kann sich ein kostenmäßiger Vorteil aus der Schließung von THF nur dann ergeben, wenn die THF-Mitarbeiter nicht weiter im BBF-Konzern beschäftigt (d. h. freigesetzt) werden.

Flughafen Tempelhof THF und BBI

THF

ICAT Interessengemeinschaft
City-Airport Tempelhof e.V.
Flughafen Tempelhof, D-12101 Berlin
Tel.: 030-6951 3317
Fax: 030-6951-3794
www.flughafen-tempelhof.de

Inhalt



2

2. THF UND BBI

- 2.1. Konsensbeschluss
- 2.2. BBI Risiko - Vorsorge
- 2.3. BBI Bauablauf
- 2.4. Luftverkehr BER (Berlin)
- 2.5. Luftverkehr THF

Lageplan:

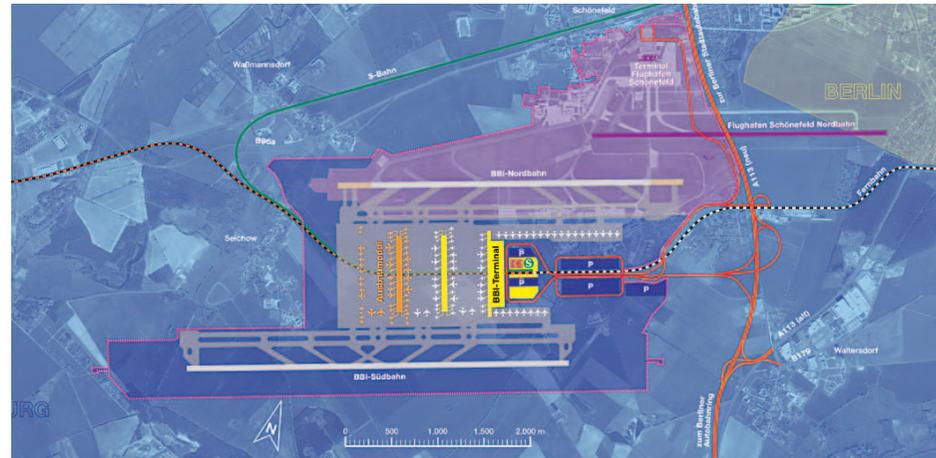
© Günter Wicker (Photur) / Berliner Flughäfen

Flughafen Tempelhof THF und BBI

Konsensbeschluss

Der sogenannte Konsensbeschluss diente ausschließlich der politischen Konsensfindung unter regional-planerischen Aspekten

*Seine Wirkung auf die **Entwicklung** des Luftverkehrsmarktes ist nicht beachtet worden.*



THF

ICAT Interessengemeinschaft
City-Airport Tempelhof e.V.
Flughafen Tempelhof, D-12101 Berlin
Tel.: 030-6951 3317
Fax: 030-6951-3794
www.flughafen-tempelhof.de

2.1

1996 als Minimalkonsens erfunden

Der sogenannte Konsensbeschluss wurde 1996 von den BBF-Gesellschaftervertretern Bundesverkehrsminister Wissmann, Regierendem Bürgermeister Diepgen und Ministerpräsident Stolpe getroffen. Darin erfolgte eine Festlegung auf den „Single - Flughafen BBI“ mit dem Standort Schönefeld, der privat zu finanzieren sei. Hiernach soll der Verkehrsflughafen Tempelhof mit Eintreten der Rechtskraft des Planfeststellungsbeschlusses BBI; der Verkehrsflughafen Tegel mit Inbetriebnahme der neuen Start- und Landebahn BBI geschlossen werden.

Keine Termine genannt

Definitive Termine nannten die Erfinder des Konsensbeschlusses in Kenntnis der rechtlichen Situation bewusst nicht. Der Konsensbeschluss hat keine rechtliche Bindungswirkung, da es sich dabei um eine reine **Willensbekundung** ohne Gesetzeskraft handelt.

Schon heute beträchtliche Wirkung

Dennoch hat der von **Luftverkehrslaien** getroffene Beschluss für THF schwerwiegende Wirkung:

- Keine Investitionssicherheit für Airlines, Luftfahrtunternehmen, etc.
- Massive Behinderung des luftverkehrsfernen Mietgeschäfts, da BFG-Bewirtschaftung mit Schließung endet
- Unsicherheit für alle Luftverkehrs-Arbeitsplätze und alle Mieter in THF

Lageplan:

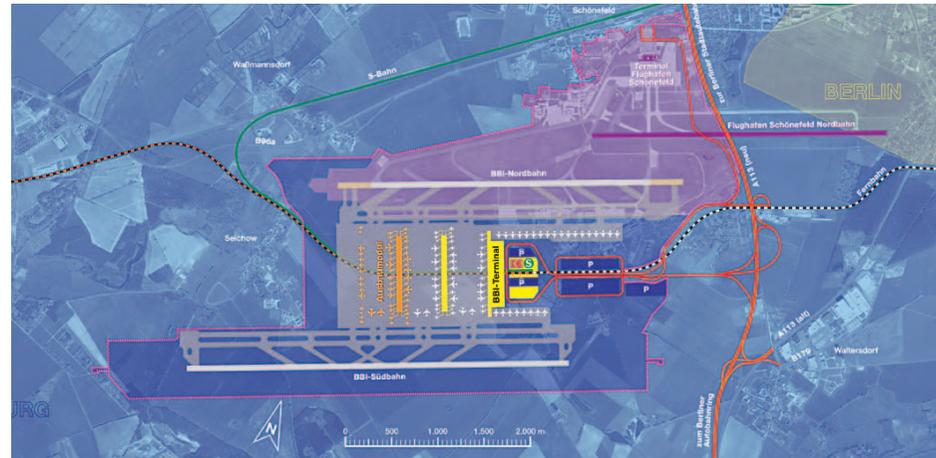
© Günter Wicker (Photur) / Berliner Flughäfen

Flughafen Tempelhof THF und BBI



ICAT Interessengemeinschaft
City-Airport Tempelhof e.V.
Flughafen Tempelhof, D-12101 Berlin
Tel.: 030-6951 3317
Fax: 030-6951-3794
www.flughafen-tempelhof.de

BBI - Risikovorsorge



2.2

Bei der Realisierung des geplanten Flughafens Berlin-Brandenburg International drohen noch **grundsätzliche Risiken**.

THF muss deshalb als Risiko-Vorsorge bis zur Inbetriebnahme von BBI in seiner vollen Leistungsfähigkeit offen bleiben

Auflagen aus dem Planfeststellungsverfahren BBI:

Auflagen (wie z.B. weitere Umsiedlungen, Nachtflugbeschränkungen) können die Umplanung von BBI erfordern.

Novellierung des Bundes-Fluglärmschutzgesetzes:

Die angestrebte Neufassung des Gesetzes gegen Fluglärm kann für BBI eine drastische Erweiterung des Lärmschutzaufwands bedeuten (zusätzliche Umsiedlungen, umfassendere Lärmschutzmassnahmen).

Projektfinanzierung:

Nach dem Scheitern der Privatisierung der BBI ist nun die Frage der BBI-Realisierung gänzlich anders zu organisieren, was im besten Fall nur zu terminlichen Problemen führen wird.

Das Scheitern der BBI-Privatisierung hat jedem vor Augen geführt, dass es unbedingt erforderlich ist, eine Rückfallebene zu haben. Die kapazitätsmäßige Rückfallebene ist THF.

Verfassungsmäßigkeit des Planfeststellungsverfahrens

Anliegergemeinden klagen beim Landesverfassungsgericht Brandenburg gegen die landesplanerischen Grundlagen des Großflughafens BBI. Sollten die Gemeinden Erfolg haben, wäre der Planfeststellungsantrag gescheitert.

Flughafen Tempelhof THF und BBI



THF

ICAT Interessengemeinschaft
City-Airport Tempelhof e.V.
Flughafen Tempelhof, D-12101 Berlin
Tel.: 030-6951 3317
Fax: 030-6951-3794
www.flughafen-tempelhof.de

BBI - Bauablauf

2.3

Während der Bauarbeiten für BBI in Schönefeld wird es zu erheblichen Kapazitätsreduzierungen und Behinderungen kommen.

THF ist in der Bauphase BBI eine **unverzichtbare Reserve** für Kapazitätsengpässe sowie als Not - Ausweichposition für Flugzeuge bis A 321 / B 737

Verzögerungen der Inbetriebnahme

Wie zahlreiche Beispiele von derartigen Großprojekten zeigen, können rechtliche, bauliche, betriebliche oder finanzielle Fragen zu erheblichen Terminverschiebungen führen.

Kapazitätsverringering in der Bauphase

Der Bau der Abrollwege an der in Betrieb befindlichen Südbahn SXF wird deren Kapazitäten für mindestens ein Jahr massiv beeinträchtigen. Schon aus diesem Grund wird heute keine etablierte Airline nach SXF wechseln.

A113 vers. Nordbahn SXF

Die nördliche Start- und Landebahn Schönefeld wird von der geplanten Autobahn A 113 Berlin-Dresden durchschnitten. Hier hat man die Wahl, auf die Inbetriebnahme der fast fertigen Autobahn oder auf die Nordbahn SXF zu verzichten.

Arbeitsplätze SXF - Bombardier - Lufthansawerft

Die Gemeinde Diepensee wird umgesiedelt. Was aus den ebenso betroffenen Wartungsstätten von Bombardier und Lufthansa während des Baus werden soll, ist völlig ungeklärt. Die Bombardierwerft könnte ideal in THF untergebracht werden, um so die Arbeitsplätze für die Region zu erhalten.

Flughafen Tempelhof THF und BBI



ICAT Interessengemeinschaft
City-Airport Tempelhof e.V.
Flughafen Tempelhof, D-12101 Berlin
Tel.: 030-6951 3317
Fax: 030-6951-3794
www.flughafen-tempelhof.de

Luftverkehr BER

2.4

*Bis zur Inbetriebnahme von BBI werden die THF - **Kapazitäten** für die Pflege und Weiterentwicklung des Marktes benötigt.*

*Die Schließung von THF vor der Fertigstellung von BBI wäre für die **Marktentwicklung** kontraproduktiv. Wachstum wäre nicht mehr möglich, da die Kapazitäten in Tegel überlastet sind und SXF im gegenwärtigen Zustand keine **Akzeptanz** entwickelt.*

*Selbst bei einem juristisch endgültigen Planfeststellungsbeschluss würde keine Fluglinie auf eine **Großbaustelle BBI** umziehen!*

In BER sind folgende Luftverkehrs - Kapazitäten (gegenwärtig und gemäß Planungen) verfügbar :

	Mio. Passagiere p.A.	Flugbewegungen (Spitzenstunden)
TXL + THF + SXF	9,5 + 4,5 + 4,5 = 18,5	42 + 32 + 36 = 110
TXL + SXF	9,5 + 4,5 = 14	42 + 36 = 78
TXL + SXF (ohne Nordbahn)	9,5 + 4,5 = 14	42 + 30 = 72
BBI (2009, gemäss PFV-Antrag)	20 = 20	= 82

Damit hätte der zukünftige Single - Airport Schönefeld eine **geringere Bahnkapazität** (SLOTS) als das Gesamtsystem im gegenwärtigen Bestand.

Die Schließung des Flughafens Tempelhof würde mögliche **Entwicklungspotenziale** vernichten (Kapazitätslücke), da die Kapazitäten in Tegel in den Spitzenzeiten bereits nicht mehr erweiterbar sind (*Bahnkapazität*).

In einem langfristig angelegten marktkonformen Flugbetriebskonzept / Verkehrskonzept für die Region Berlin - Brandenburg ist eine sinnvolle **Aufteilung der spezifischen Verkehrsfunktionen** machbar.

Die Offenhaltung von THF und ein sinnvoller Betrieb wären eine gute Botschaft an die Luftfahrt - Branche und eine Aufwertung des lädierten Berliner Images bei den internationalen Airlines.

Flughafen Tempelhof THF und BBI



THF

ICAT Interessengemeinschaft
City-Airport Tempelhof e.V.
Flughafen Tempelhof, D-12101 Berlin
Tel.: 030-6951 3317
Fax: 030-6951-3794
www.flughafen-tempelhof.de

Luftverkehr THF

2.5

Mittelfristig garantiert THF die Entwicklung des Luftverkehrsmarktes Berlin durch engpassfreie Bedienung.

THF ist somit für BBI unabdingbar!

Langfristig ist THF eine wertvolle, nicht - konkurrierende Ergänzung zu BBI.

Während der Bauphase BBI: Leistungsfähigkeit voll ausnutzen

In der Planungs- und Bauphase von BBI sollten die **Kapazitäten von THF voll genutzt** werden. Mit minimalen Investitionen können die Qualität und Kapazität deutlich gesteigert werden. Unwirtschaftliche Übergangsinvestitionen in TXL oder SXF werden so vermieden.

THF sollte für alle Airlines schmackhaft gemacht werden, die Strecken mit Turboprop oder kleinem Jet (AVRO 100) fliegen. TXL könnte in dem Segment der **Flugzeuge unter 50 to.** entlastet werden und somit wieder Reservekapazitäten für größere Flugzeuge bieten. In dieser Phase muss THF auch gelegentlich Luffahrzeuge bis B 737 / A 320 aufnehmen können.

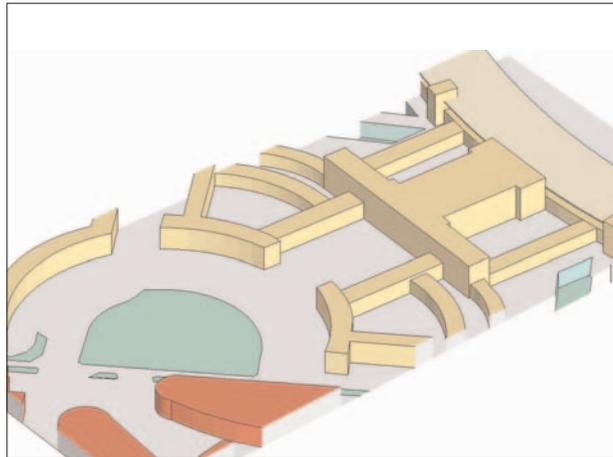
Nach der Fertigstellung von BBI: Optimierung auf Ergänzungsfunktion

Nach der Inbetriebnahme der neuen Südbahn BBI (Neubau, unabhängiger Betrieb) könnte in THF auf die nördliche Start- und Landebahn verzichtet werden. Diese kann dann als Rollweg genutzt werden. Auf einen Nachtflugbetrieb kann verzichtet werden. Das Gebäude soll unbedingt weiter genutzt werden, um hier eine Kernattraktivität beizubehalten.

Wie schon heute für TXL ist **Tempelhof für BBI eine ertragssteigernde Ergänzung**, denn BBI kann für die Bedürfnisse von Flugzeugen mit einem MTOW > 50 to optimiert werden (z.B. auch Lfz-Staffelung im Luftraum/ Wirbelschleppen). THF wird für Flugzeuge mit einem MTOW < 50 to, General Aviation und die "kleine Flugbereitschaft" (Challengerflotte, derzeit Köln-Wahn) optimiert. THF dient dann auch als BBI-Alternate für Flugzeuge bis zur Größe B737, B757, A321.

Der Flughafen Tegel hingegen ist als Ergänzung von BBI völlig ungeeignet, sondern stellt eine planungsrechtliche Behinderung und (im Gegensatz zu THF!) eine betriebstechnische Konkurrenz dar (Bahnsystem, Leistungsfähigkeit). In Tegel wäre eine Offenhaltung ebenfalls ohne Sinn für die Gebäudebewirtschaftung, da Synergie-Effekte wie in THF strukturell dort nicht möglich sind (Monofunktionalität).

THF-Infrastruktur und Betriebsführung werden anwohnerfreundlich gestaltet, wobei die Basis für einen wirtschaftlichen Betrieb erhalten bleiben muss. Gleichzeitig muss aber der Luftverkehr als **Kernattraktivität** für die Vermarktung der Immobilie weiterhin durchgeführt werden.



3. Nutzungskonzept

- 3.1. Gesamtkonzept THF
- 3.2. Flugbetrieb
- 3.3. Mögliche destinationen ab THF
- 3.4. Gebäudepotenziale
 - 3.4.1.1 Nutzung und Entwicklung Vorplatz - Ziele
 - 3.4.1.2 Nutzung und Entwicklung Vorplatz - Konzept
 - 3.4.2 Nutzungspotenziale Seitenhöfe West / Ost
 - 3.4.3 Struktur- / Nutzungspotenziale Hangars - Ziele
- 3.5.1 Freiflächenpotenziale Flugfeld - Ziele
- 3.5.2 Freiflächenpotenziale Stadtseite - Ziele
- 3.6. Umsetzbarkeit und wirtschaftliche Effekte
 - 3.7.1 Aufgabenoptimierung Luftverkehr Berlin TXL - THF - SXL / I
 - 3.7.2 Aufgabenoptimierung Luftverkehr Berlin TXL - THF - SXL / II

Flughafen Tempelhof Nutzungskonzept



THF

ICAT Interessengemeinschaft
City-Airport Tempelhof e.V.
Flughafen Tempelhof, D-12101 Berlin
Tel.: 030-6951 3317
Fax: 030-6951-3794
www.flughafen-tempelhof.de

Gesamtkonzept THF

Der Luftverkehr stellt die Kernnutzung und Kernattraktivität der Gesamtanlage dar. Ohne Luftverkehr gibt es keine wirtschaftliche Nutzung, sondern eine weitere Brache in zentraler Innenstadtlage.

Das Nutzungskonzept für eine langfristige Nutzung des Flughafens Tempelhof wurde von ICAT nach folgenden Kriterien entwickelt:

- Wirtschaftliche Umsetzbarkeit des Konzepts
- Optimale Funktionalität für Fluggäste und Luftverkehrsunternehmen
- Wirtschaftliche Nutzung der vorhandenen Bauwerke
- Entwicklung einer wirtschaftlichen und kulturellen Strahlkraft in Anliegerbezirke, Stadt und Region
- Luftverkehr als einzig mögliche wirtschaftliche Nutzung und somit Garant für den Erhalt der stadtklimatisch notwendigen Freiflächen

Flughafen Tempelhof Nutzungskonzept



THF

ICAT Interessengemeinschaft
City-Airport Tempelhof e.V.
Flughafen Tempelhof, D-12101 Berlin
Tel.: 030-6951 3317
Fax: 030-6951-3794
www.flughafen-tempelhof.de

Flugbetrieb

3.2

*Neben zahllosen kleineren Aktivitäten gab es drei große Wellen zur **Zwangsverlagerung** von Verkehr aus TXL / THF nach SXF.*

- 1996 Kampagne der BBF-Geschäftsführung: "THF wird geschlossen". Umzugseffekt ausschließlich nach TXL
- 1998 Kampagne der BBF-Geschäftsführung: "Charter-Verkehr nach SXF". Effekt: Null - ausser dem Imageschaden der BBF
- 2003 Kampagne der BBF-Geschäftsführung: "Low-Cost-Airlines nach SXF". Effekt und Kosten derzeit fraglich.

Es wird Zeit, im Markt zu denken, um die Region vor weiterem Schaden zu bewahren.

Das luftverkehrliche Nutzungskonzept für THF gliedert sich in zwei Phasen, die von der Realisierung BBI abhängig sind. Die Umsetzung erfolgt ausschließlich marktkonform, d.h. **ohne Zwangsmassnahmen**. Hier dargestellt ist zunächst die Phase I bis zur Inbetriebnahme von BBI, in der es um die volle Nutzung der verfügbaren Kapazitäten geht:

Die Kapazitäten des Flughafens Tegel sind erschöpft. Terminal, Strassenanbindung, aber auch die SLOTS in TXL sind ausgereizt. Terminal-Investitionen in TXL ohne Erweiterungen der Strassenanbindung und Koordinations-Eckwerte sind sinnlos. Schon jetzt sind die funktionalen Abläufe in TXL äußerst kritisch zu betrachten. Dort ist **einfach kein Platz mehr** verfügbar, es sei denn, man baut ein 2. Sechseck mit einer U-Bahnanbindung. Selbst dann bleibt die SLOT-Frage kritisch.

In TXL können aber Kapazitäten freigemacht werden. Und zwar durch eine freiwillige Verlagerung des Großteils des Flugverkehrs mit Flugzeugen unter einem MTOW von 50 to. Dabei handelt es sich i.d.R. um innereuropäischen Flugverkehr zu sogenannten **Sekundärzielen** für Geschäftsreisende.

Vorteile für das Flughafensystem sind:

- Freimachung von Terminal-Kapazitäten für Widebody-Flugzeuge
- Freimachung von SLOT-Kapazitäten für Widebody-Flugzeuge
- u.U. Schaffung zusätzlicher SLOT-Kapazitäten durch engere Staffelungsabstände (Wirbelschleppen-Problematik)
- Baufreiheit für BBI in Schönefeld

Dieses zusammen generiert wesentlich **höhere Erträge in TXL** und ermöglicht einen **wirtschaftlichen Betrieb von THF**. Davon wiederum profitiert die Luftverkehrs-Region Berlin-Brandenburg, da die wirtschaftliche Basis für die Errichtung zusätzlicher Kapazitäten im BBI aus eigener Kraft entsteht. Einzige Voraussetzungen sind ein Ende der unsäglichen Schließungsdiskussion zu THF und eine gutwillige Unternehmensführung für THF.

Flughafen Tempelhof Nutzungskonzept

Flugbetrieb Mögliche Destinations ab THF



THF

ICAT Interessengemeinschaft
City-Airport Tempelhof e.V.
Flughafen Tempelhof, D-12101 Berlin
Tel.: 030-6951 3317
Fax: 030-6951-3794
www.flughafen-tempelhof.de

3.3

Die maximale Reichweite von Luftfahrzeugen ist von der Länge der Startbahnen (TODA) abhängig. THF verfügt nur über eine **Bahnlänge** von 2100m. Um mit größeren Flugzeugen auch bei ungünstiger Witterung (Hitze und Windstille) starten zu können, muss das **Startgewicht** reduziert werden.

Bei wirtschaftlicher Ausschöpfung der jew. Sitzplatzkapazität geht die Gewichtsreduktion also zwingend nur zu Lasten des Tankinhaltes, also der **Reichweite**.

Für die in THF gebräuchlichen Flugzeugtypen ergeben sich daraus folgende Maximaldestinationen:

AVRO 100 800 nm / **1500 km**

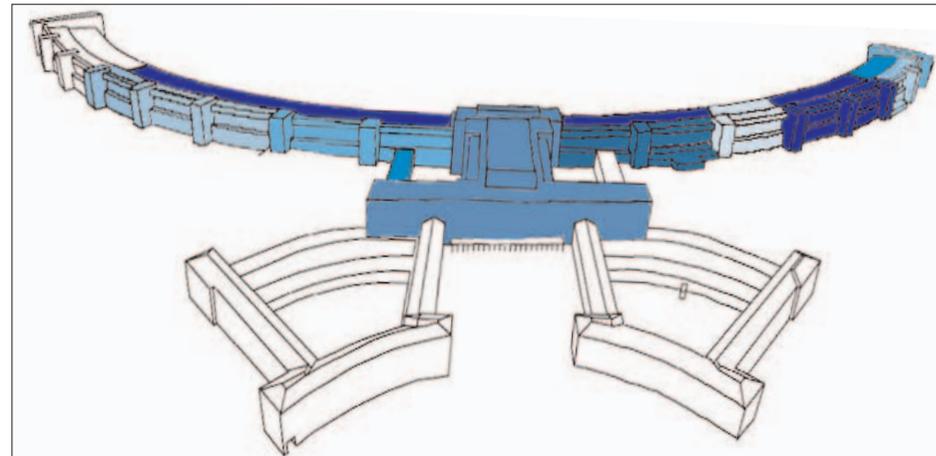
A320/B 737-300 680 nm / **1250 km**

Dies hat eine eindeutige Marktzuordnung für den Flugverkehr in THF zur Folge: **Nahdestinationen in Zentraleuropa.**

Im Bereich General Aviation bestehen keine Einschränkungen, mit Gulfstream sind alle Europäischen Ziele und sogar New York erreichbar.



Flughafen Tempelhof Nutzungskonzept



THF

ICAT Interessengemeinschaft
City-Airport Tempelhof e.V.
Flughafen Tempelhof, D-12101 Berlin
Tel.: 030-6951 3317
Fax: 030-6951-3794
www.flughafen-tempelhof.de

Gebäudepotenziale

3.4

Der Flughafen Tempelhof erfüllt bereits viele "weiche" Faktoren, die eine große Immobilie in der Nutzung und Vermarktung erfolgreich machen:

- Die hohe **Identität** der Gebäudeanlage und der internationale Bekanntheitsgrad, der den Flughafen zur spannenden Touristenattraktion macht;
- Die besondere **Atmosphäre** durch erlebbaren **Luftverkehr** aus nächster Nähe;
- Der **Microkosmos** der einzelnen Gebäudeteile, Höfe und unterschiedlichen **Raumsituationen**;
- Die Wirkung der reinen **Dimension** in dieser zentralen Stadtlage
- Das durch die genannten sowie weitere funktionale Faktoren sowie **Interesse der Wirtschaft** an der Immobilie und dem Flughafen als solchem.

Die gegenwärtige Nutzung der Gebäude trägt wegen der jahrelangen mangelnden Optimierung zum wirtschaftlichen Misserfolg des Flughafens bei. Wie in obiger Graphik erkennbar (luftverkehrsbezogene **Nutzungsintensität**: Dunkelblau = stark / Hellblau = schwach), sind die Gebäudeflächen wenig, zergliedert und zum größten Teil luftverkehrsfremd belegt. Eine Wende in diesem Bereich hat unmittelbar eine Wende in der Vermarktung der Immobilie zur Folge. Als Beispiele hierfür seien genannt:

- **Der Vorplatz**, der mit seinen Arkaden Potenziale für eine gewerbliche Nutzung enthält; diese lassen sich in Abstimmung mit der Publikums - Nutzung des Flughafens anstelle der gegenwärtigen schäbigen Parkplatzanlage attraktiv entwickeln; im Zusammenhang damit kann die Zugänglichkeit von der U-Bahn aus durch geeignete Maßnahmen erhöht werden und den Flughafen näher zum Nutzer und zur Stadt bringen!
- **Die Haupthalle** lässt sich in vielen Punkten für eine verstärkte Frequenz des Flughafens optimieren; im mittelfristigen Bedarfsfall können die benachbarten Höfe mit einfachen Mitteln für Flugverkehrs- / Passagier- / Servicefunktionen aktiviert werden.
- Die An- / Einbindung der Gesamtanlage in den **Stadtraum** ist auch und gerade bei Flugbetrieb verbesserungsfähig.
- **Synergie - Effekte mit dem Luftverkehr** können die Vermarktung der Immobilie sichern, sobald Zukunftssicherheit besteht. Und: **Nur Luftverkehr** bringt die besondere Attraktivität für die Vermarktung der Immobilie „THF“
- **Die Hangars** des Flughafens enthalten ungeheuer große nichtgenutzte Potenziale an Flächen und Funktionalität. Da der Flughafen ansonsten bereits große Büroflächenpotenziale aufweist, gilt es besonders, diese Hangars für besondere Funktionen zu aktivieren, die neben der Größe der Hallen eine direkte Verknüpfung zu sehr hochwertigen Nebenflächen benötigen; so könnten u.a. kleinteilige Werkstattflächen in oberen Ebenen die freien Hallenbereiche ergänzen. Das Ziel ist die Ansiedlung spezifischer Funktionen, die von dem unmittelbaren Kontakt zum Flughafen und Flugbetrieb profitieren.

Flughafen Tempelhof Nutzungskonzept

Gebäudepotenziale Nutzung und Entwick- lung Vorplatz



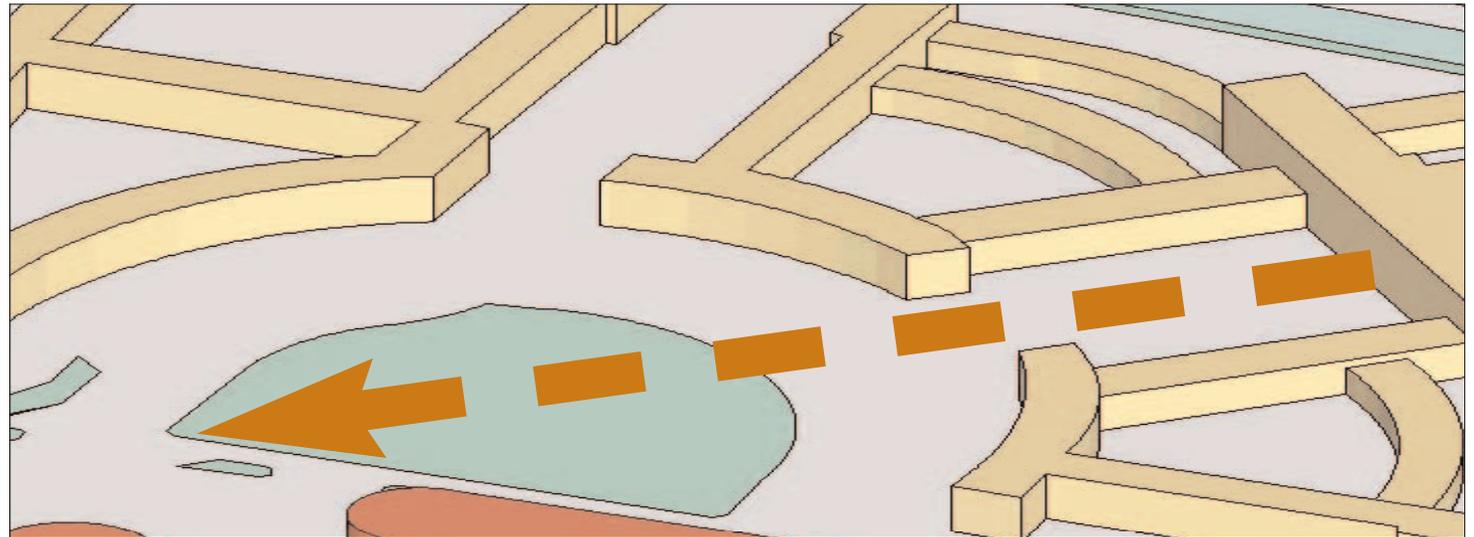
THF

ICAT Interessengemeinschaft
City-Airport Tempelhof e.V.
Flughafen Tempelhof, D-12101 Berlin
Tel.: 030-6951 3317
Fax: 030-6951-3794
www.flughafen-tempelhof.de

3.4.1.1

Ziele

- *Schnelle, unkomplizierte und komfortable Erreichbarkeit für den Fluggast mit Taxi, ÖPNV, Fußgänger.*
- *Schaffung optimierter Anbindung an die bereits vorhandene gute Verkehrsinfrastruktur.*
- *Neuorganisation von PKW- Vorfahrt zugunsten Aufwertung des Vorplatzes und Konfliktverminderung mit anderen Verkehrsebenen.*
- *Anbindung und Öffnung des Flughafens von der Stadtseite aus.*



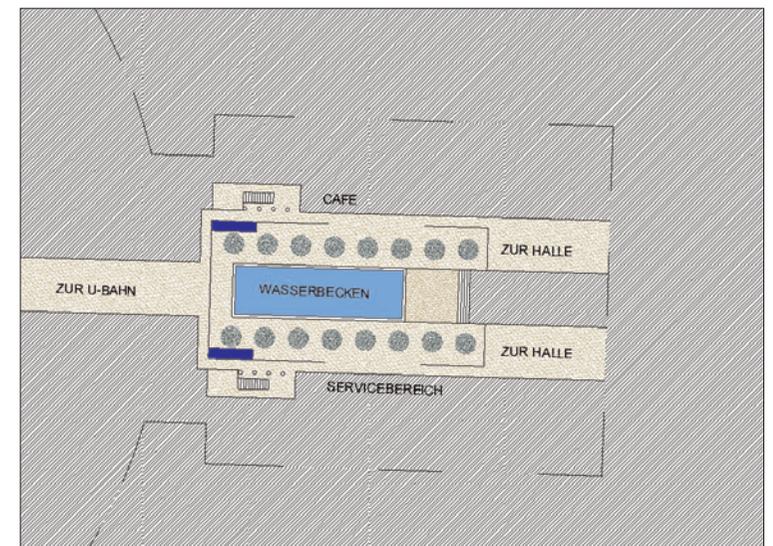
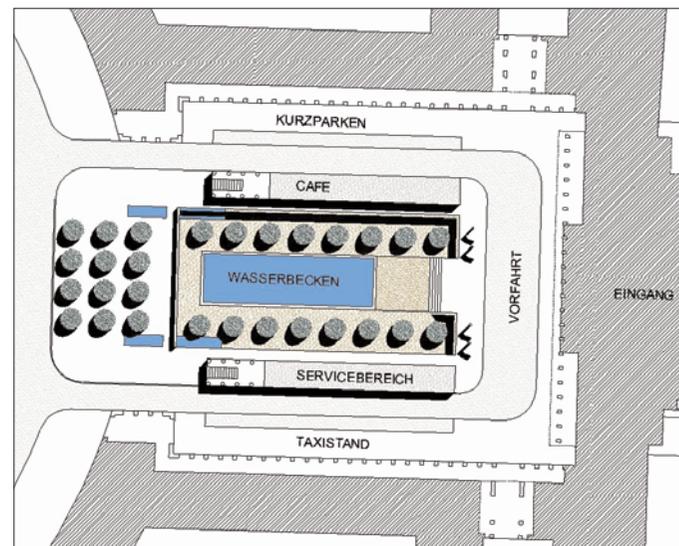
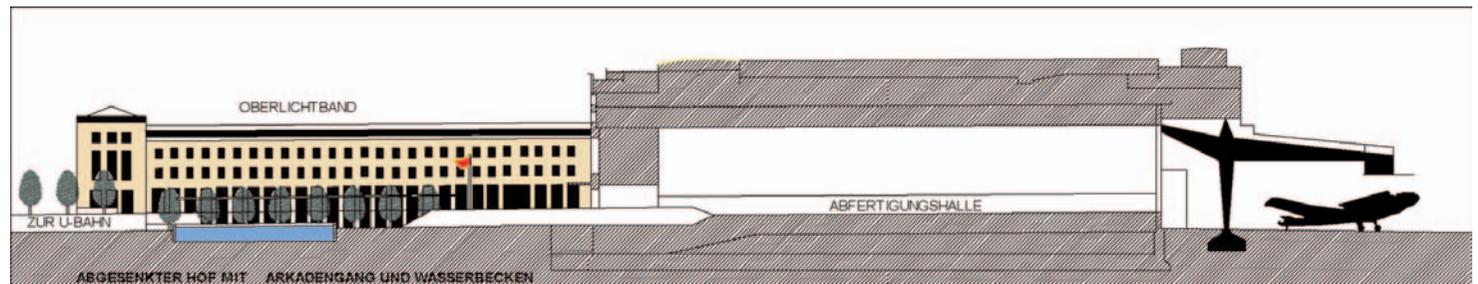
Gebäudepotenziale Nutzung und Entwick- lung Vorplatz

3.4.1.2

Konzept

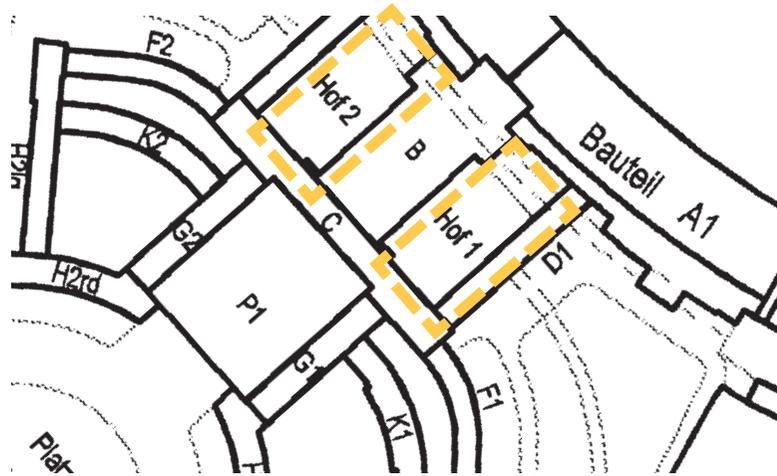
- *mittelfristig: Konfliktfreie attraktive Verbindung zur U - Bahn mit optisch - atmosphärisch ansprechendem Fußgängertunnel, vom Ehrenhof ausgehend.*
- *Optimierung der Vorfahrt im Zusammenhang mit der Attraktivierung und Nutzbarmachung des Ehrenhofes durch kommerzielle Angebote / Läden etc.*

Abb: Schnitt, Lageplan Platzebene, Lageplan Tiefebene



Flughafen Tempelhof Nutzungskonzept

Gebäudepotenziale Nutzungspotenziale Seitenhöfe West / Ost



T H F

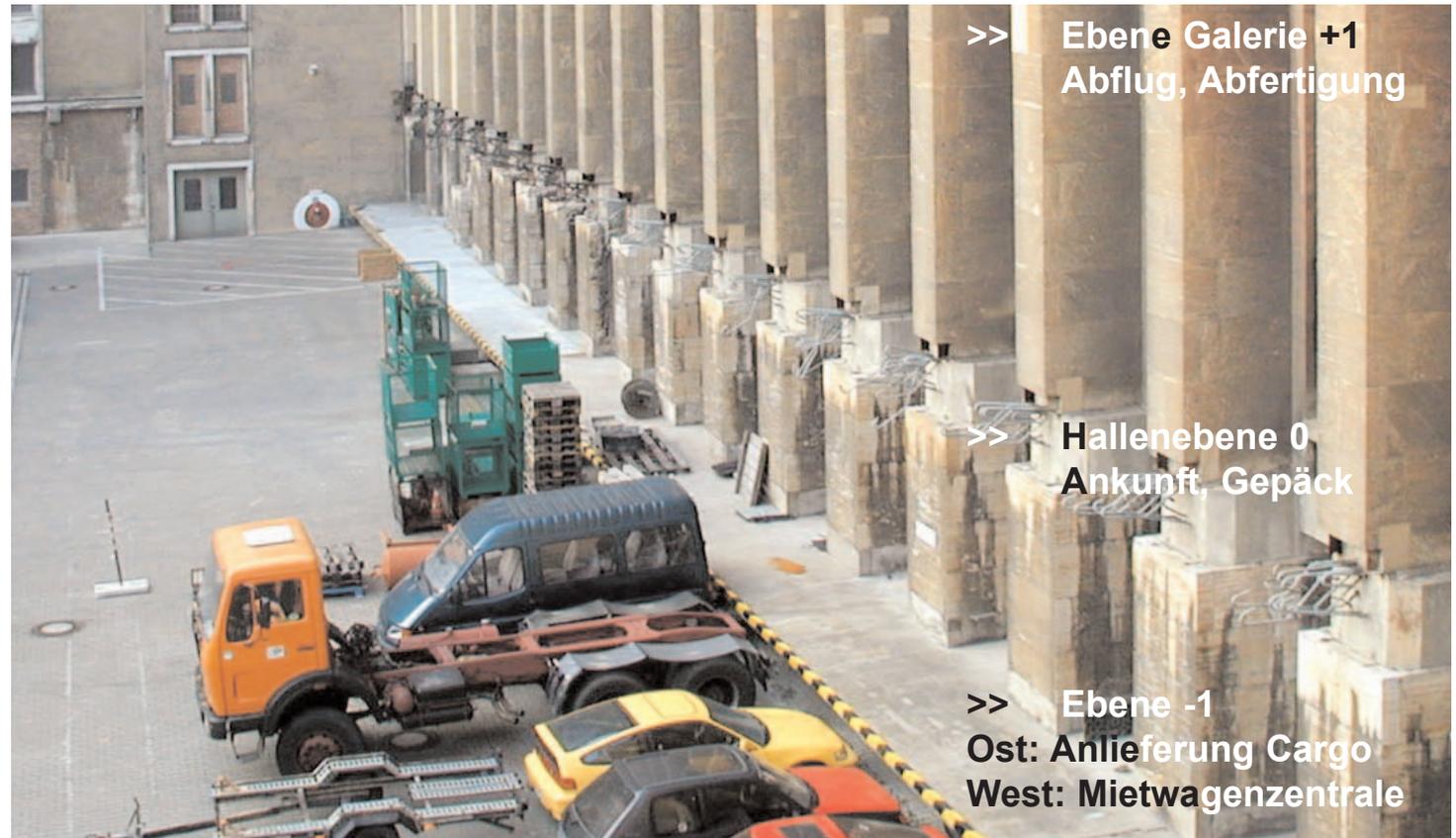
ICAT Interessengemeinschaft
City-Airport Tempelhof e.V.
Flughafen Tempelhof, D-12101 Berlin
Tel.: 030-6951 3317
Fax: 030-6951-3794
www.flughafen-tempelhof.de

3.4.2

Die beiden seitlich an die Haupthalle anschließenden Höfe sind wichtige Potenziale für jede denkbare Nutzungsüberlegung zur Haupthalle: sie bieten für den zentralen „Gebäudeteil B“ sinnvolle Anschlussmöglichkeiten auf mehreren Ebenen:

- Anlieferung, Post etc. -1
(altern.: Mietwagenzentrale)
- Ankunft, Gepäck etc. 0
- Abflug, Abfertigung +1 (Galerie)

Hierfür können die Höfe mit zusätzlichen Ebenen ausgestattet (überbaut) werden, sobald und soweit ein entsprechender Bedarf sichtbar wird. Dies kann auch in begrenzten Teilbereichen und so mit jeweils überschaubaren Investitionen realisiert werden.



>> Ebene Galerie +1
Abflug, Abfertigung

>> Hallenebene 0
Ankunft, Gepäck

>> Ebene -1
Ost: Anlieferung Cargo
West: Mietwagenzentrale

Flughafen Tempelhof Nutzungskonzept

Gebäudepotenziale Struktur- / Nutzungs- potenziale Hangars



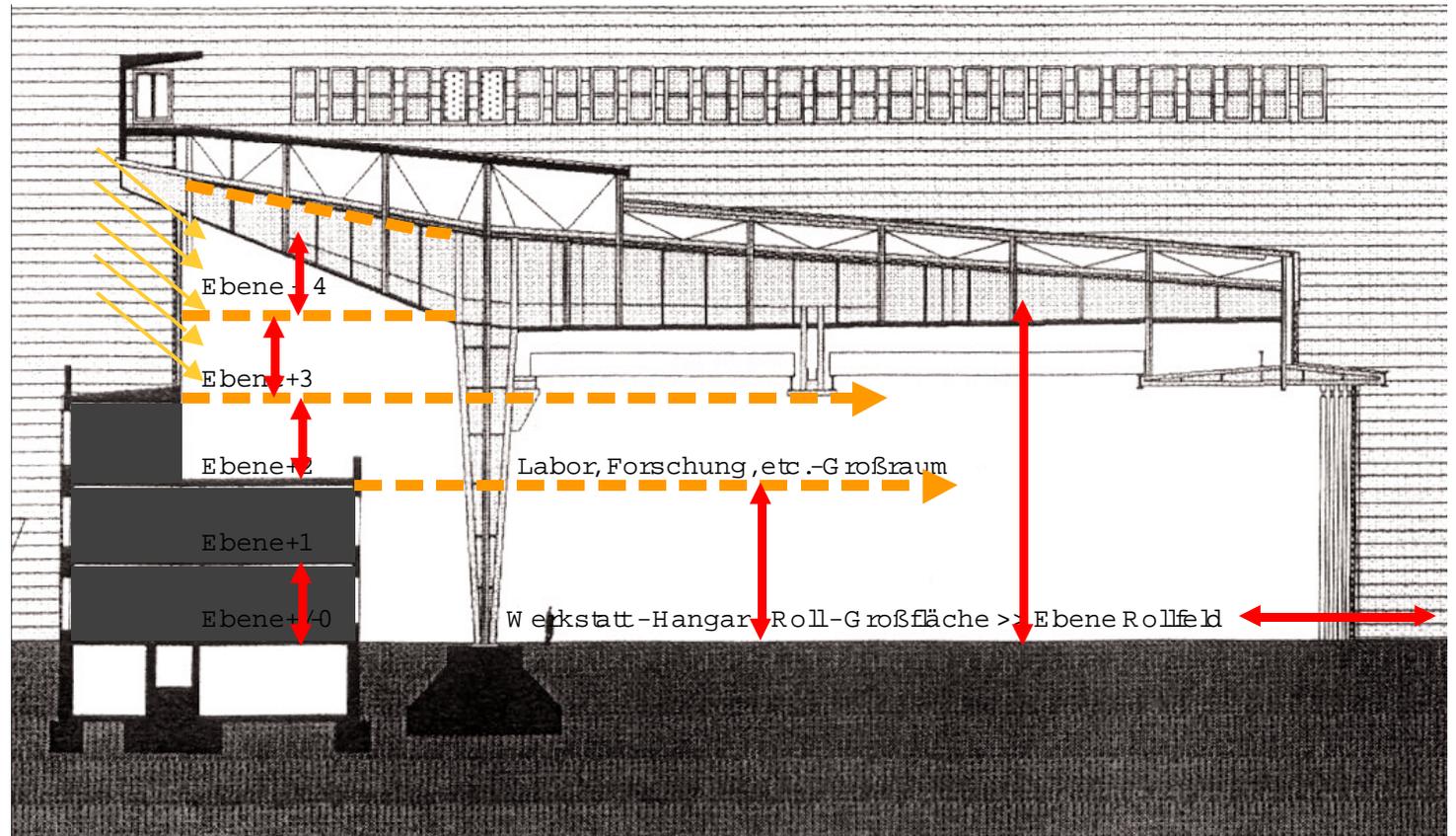
THF

ICAT Interessengemeinschaft
City-Airport Tempelhof e.V.
Flughafen Tempelhof, D-12101 Berlin
Tel.: 030-6951 3317
Fax: 030-6951-3794
www.flughafen-tempelhof.de

3.4.3

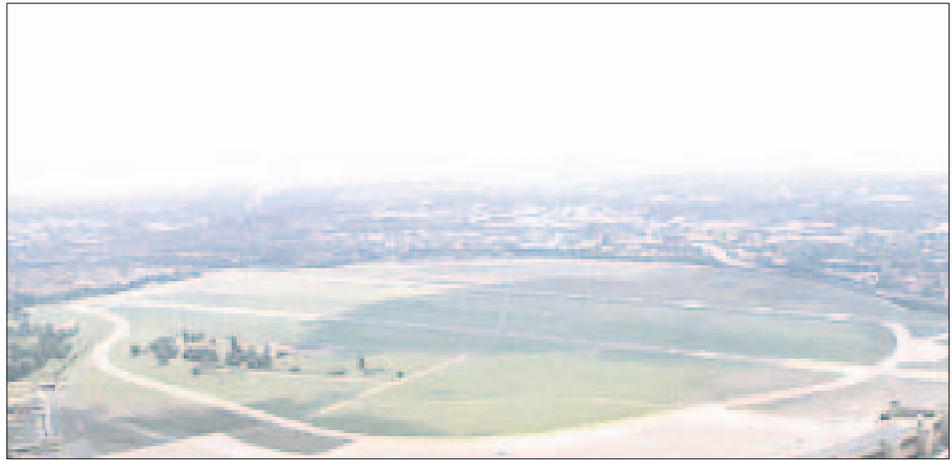
Ziele

- Nutzung der Hangars für Flug- (Hafen) bezogene Funktionen und Firmen aus dem High Tech-Bereich.
- Optimierung und ggf. Erweiterung der Nebenflächen für Büros, Forschung, Labore, Lagerung etc.
- Modernisierung der Nutzflächen bei zeitgemäßer Interpretation des Denkmalschutzes.
- Beibehaltung des Flugfeldbezuges.



Flughafen Tempelhof Nutzungskonzept

Freiflächenpotenziale Flugfeld

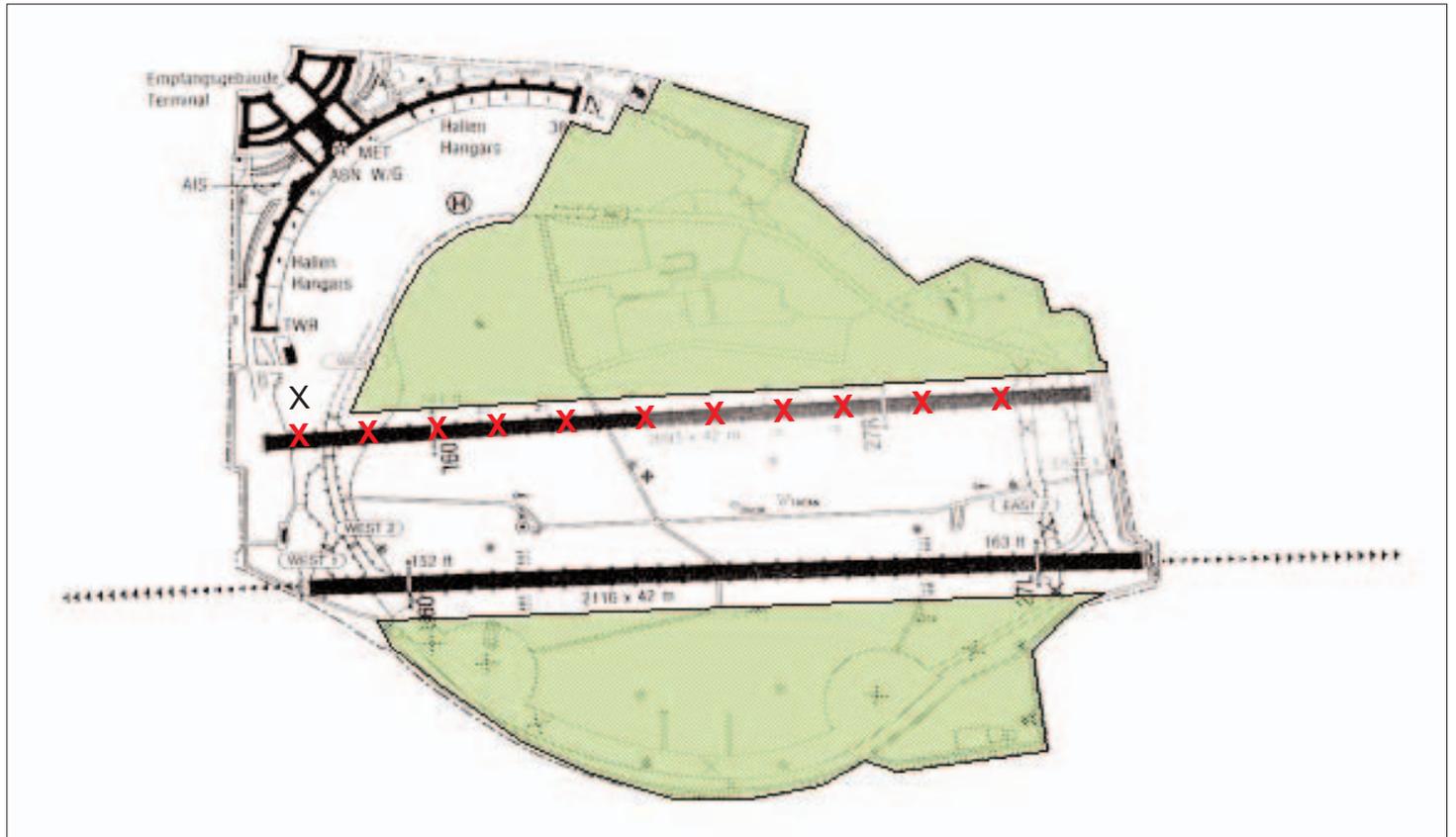


ICAT Interessengemeinschaft
City-Airport Tempelhof e.V.
Flughafen Tempelhof, D-12101 Berlin
Tel.: 030-6951 3317
Fax: 030-6951-3794
www.flughafen-tempelhof.de

3.5.1

Nach der Inbetriebnahme des BBI mit zwei uneingeschränkt nutzbaren Start- und Landebahnen wäre ein Verzicht auf die nördliche Start- und Landebahn in THF denkbar. Dieses würde auch eine Verminderung der Lärmpegel in den angrenzenden bebauten Bereichen bewirken. Die dann freiwerdende Nordbahn kann zur reinen Rollbahn erklärt werden, so dass der gegenwärtige Taxyway entlang der Oderstraße entfallen kann.

Dadurch würden erhebliche Flächen für die Allgemeinheit nutzbar, sofern damit die stadtklimatischen Anforderungen berücksichtigt werden.



Flughafen Tempelhof Nutzungskonzept

Freiflächenpotenziale Stadtseite



THF

ICAT Interessengemeinschaft
City-Airport Tempelhof e.V.
Flughafen Tempelhof, D-12101 Berlin
Tel.: 030-6951 3317
Fax: 030-6951-3794
www.flughafen-tempelhof.de

3.5.2

Ziele

- *Räumliche Öffnung des Flughafens als städtebauliche Anlage bis an die Sicherheitsgrenzen heran, Beseitigung optischer und tatsächlicher Barrieren*
- *Keine erhabene Bebauung des stadtseitigen Vorfeldes, um die Sichtbarkeit der Anlage nicht einzuschränken.*
- *Optimale Nutzung der bereits vorhandenen Gebäudeflächen, bevor Neubaumaßnahmen stattfinden.*
- *Zuordnung des ruhenden Verkehrs nutzungsnahe flexibel zu den jew. Gebäuden; Bereithaltung ausreichender Stellplatzflächen*
- *Öffnung der Flächen für Anwohner und Besucher*

Dem Eindruck der räumlichen Abschottung der gesamten Anlage muss entgegengearbeitet werden.

Flughafen Tempelhof Nutzungskonzept



THF

ICAT Interessengemeinschaft
City-Airport Tempelhof e.V.
Flughafen Tempelhof, D-12101 Berlin
Tel.: 030-6951 3317
Fax: 030-6951-3794
www.flughafen-tempelhof.de

Umsetzbarkeit und wirtschaftliche Effekte

3.6

Die finanziellen Effekte einer sinnvollen, marktkonformen Aufgabenverteilung zwischen den Flughäfen lassen sich anhand der Gebührenordnung der Berliner Flughäfen in "Heller und Pfennig" ausdrücken:

	<i>in Mio.EUR / Jahr</i>
Flugzeuge mit MTOW < 50 to verlassen TXL:	-10,2
Flugzeuge mit MTOW < 50 to gehen nach THF:	+ 8,8
TXL füllt freiwerdende SLOTS mit größeren Fluggerät auf: bis zu	+ 28,4
verändertes Ergebnis BER: EUR pro Jahr !	+ 27,0 Mio.

Und: Dafür sind flughafenseitig nur minimale Investitionen erforderlich.

Das Nutzungskonzept des ICAT ist umsetzbar, denn die luftverkehrliche Nutzung der Immobilie Flughafen Tempelhof ist funktionell optimal und bringt die notwendige **Kernattraktivität** für die Vermarktung **der Immobilie**.

Dementsprechend gab es bereits 2000 ein Angebot eines namhaften deutschen Immobilienerrichters und -betreibers an die öffentliche Hand zur vollständigen Übernahme der Bewirtschaftung des Flughafens Tempelhof . Bei Herstellung der Planungssicherheit für einen privaten Investor ist der Fortbetrieb des Flughafens und die Entwicklung der Immobilie zu einem excellenten Verkehrs-, Wirtschafts- und Kommunikationsstandort mit europaweiter Strahlkraft **ohne Belastung der öffentlichen Haushalte** möglich.

Die Wirkung des Projekts Tempelhof kann beispielhaft für den Umgang mit den wirtschaftlichen Problemen sein: Durch **optimale Nutzung der vorhandenen Infrastruktur** wieder wirtschaftliche Kraft erlangen!

Alleine die Steigerung der Fluggastzahlen auf moderate 1,5 Mio. Fluggäste im Jahr **sichert den wirtschaftlichen Flugbetrieb** und bindet zusätzlich mindestens 2200 Arbeitsplätze an Berlin. Dazu kommen weitere solide Arbeitsplätze für die Herrichtung und den Betrieb der Immobilie.

Durch die marktverträgliche **Nutzung Tempelhofs** können in Tegel hochattraktive SLOTS für größeres Fluggerät freigegeben werden, wodurch die **Ertragskraft des Flughafens Tegel** nochmals massiv **gesteigert** werden kann.

Flughafen Tempelhof Nutzungsbeispiele

Aufgabenoptimierung Luftverkehr Berlin TXL - THF - SXF



ICAT Interessengemeinschaft
City-Airport Tempelhof e.V.
Flughafen Tempelhof, D-12101 Berlin
Tel.: 030-6951 3317
Fax: 030-6951-3794
www.flughafen-tempelhof.de

3.7.1

Siehe auch 1.5.2 Kosten und Erträge
Flugbetrieb:

Hier dargestellt wird ein rechnerisches
Szenarium, in dem nur die Verlagerung
der Flugbewegungen unter 50 to.
nach THF in ihrer Ertragswirkung be-
rechnet wird.

Diese Rechnung ist rein hypothetisch,
da die Nebeneffekte = freiwerdende
SLOTS in TXL nicht integriert sind.

Es kann jedoch deutlich werden, dass
diese Verlagerung das Ertragsdefizit in
Tempelhof erheblich eindämmt und
im reinen Flugbetrieb bereits zu posi-
tiven Ergebnissen führt.

Alternative Verkehrsverteilung:
Flughafen Tegel:
Flughafen Tempelhof:

Schritt 1

- nur Flugzeuge **über 50to** Abfluggewicht
- Flugzeuge **bis 50 to** Abfluggewicht

Flughafen Tegel

Tagestonnage Landungen
Anzahl Landungen
Durchschnittsgewicht Landungen

(ohne Flugzeuge bis 50 to)

13.795 + 1049 to.
143 - 55
96 + 32

daraus folgend: (aus Entgelten für: Tonnage = 73.533 EUR / Anzahl pax = 97.798 EUR / Infrastruktur = 16.111EUR)

Tagesumsatz:	EUR	171.331,00	-	32.612,00	EUR
Wochenumsatz:	EUR	1.027.987,00	-	195.671,00	EUR
Jahresumsatz:	EUR	53.455.318,00	-	10.174.905,00	EUR

Flughafen Tempelhof

Tagestonnage Landungen
Anzahl Landungen
Durchschnittsgewicht Landungen

(alle Flugzeuge unter 50to)

2.532 to. + 1618 to.
101 + 53
25 to. + 6 to.

Veränderung zu Stand 2002

daraus folgend:

Tagesumsatz:	EUR	43.957,00	+	28.170,00	EUR
Wochenumsatz:	EUR	263.741,00	+	169.020,00	EUR
Jahresumsatz:	EUR	13.714.530,00	+	8.789.019,00	EUR

(nicht berücksichtigt sind Umsätze aus: Stand-, Parkgebühren (Flugzeuge), Enteisierung, Konzessionen)

Flughafen Tempelhof Nutzungskonzept

Aufgabenoptimierung Luftverkehr Berlin TXL - THF - SXF



ICAT Interessengemeinschaft
City-Airport Tempelhof e.V.
Flughafen Tempelhof, D-12101 Berlin
Tel.: 030-6951 3317
Fax: 030-6951-3794
www.flughafen-tempelhof.de

3.7.2

Sobald der in Kap. 1.5.1 (Wirtschaftlichkeit) genannte Konflikt der Besetzung **begrenzter SLOTS in Tegel** durch Kleinflugzeuge aufgelöst wird, ergibt sich für Tegel eine erhebliche einnahmewirksame Erhöhung der Gesamt-Tonnagen. Zugleich stellt sich für Tempelhof eine signifikante Steigerung der **Erträge** ein.

Die Berechnung basiert auf der tatsächlich anzunehmenden Nachfrage nach Slots durch größere Verkehrsflugzeuge in Tegel, wie durch die **Verkehrszunahme** allein in 2003 entgegen allen internationalen Trends belegt werden kann.

Die Berechnung berücksichtigt hierbei lediglich die Entzerrung des Flugverkehrs zu den **Tages-Spitzenzeiten**, nicht jedoch evtl. in den weiteren, frequenzschwächeren Stunden entstehende Synergie-Wirkungen.

Nur, wenn der Berliner **Luftverkehrsmarkt** auf eine derartige Entwicklung hin geöffnet wird, kann BBI in **Schönefeld erfolgreich starten!**

Alternative Verkehrsverteilung Flughafen Tegel

Tagestonnage Landungen	17.927
Anzahl Landungen	198
Durchschnittsgewicht Landungen	91

daraus folgend: (aus Entgelten für: Tonnage = 104.249 EUR / Anz.pax = 135.698 EUR / Infrastruktur = 22.307 EUR)

Tagesumsatz:	EUR	262.254,00
Wochenumsatz (Sa.+So. = 1 Tag)	EUR	1.573.524,00
Jahresumsatz:	EUR	81.823.248,00

Schritt 2
> **bisherige Flugbewegungen „bis 50to“ ersetzt durch AC über 50to**
Veränderung zu 09/2002:
+ 5.181 to.
+ 0
+ 27 to.

+ 18.193.025,00 EUR

Flughafen Tempelhof

Tagestonnage Landungen	2.532
Anzahl Landungen	101
Durchschnittsgewicht Landungen	25

Tagesumsatz:	EUR	43.957,00
Wochenumsatz: (Sa.+So. = 1 Tag)	EUR	263.741,00
Jahresumsatz:	EUR	13.714.530,00

> alle Flugzeuge unter 50to

+1.618 to.
+ 53
+ 6 to.

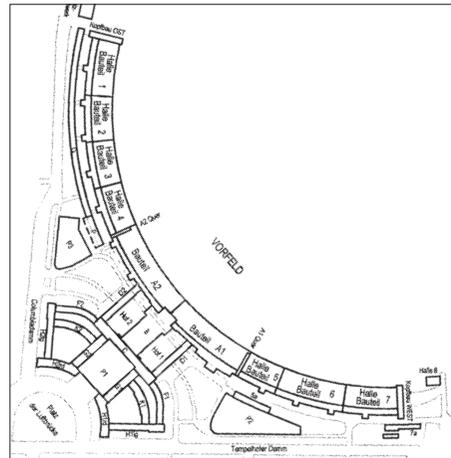
+ 8.789.019,00 EUR

Nach Verkehrsverteilung könnte sich auf der Grundlage der aktuellen Verkehrsdaten vom 20.09.02 für die BFG in Tegel und Tempelhof ein Jahresumsatz von EUR **95.537.778,00** und somit gegenüber dem Stand von 2002 EUR 68.123.039,00 ein Plus von **+ 27.414.739,00 EUR** ergeben.

nicht berücksichtigt sind Umsätze aus: Stand-, Parkgebühren (Flugzeuge), Enteisierung, Konzessionen)

Flughafen Tempelhof Nutzungsbeispiele

Konzept für eine optimierte Nutzungsverteilung



THF

ICAT Interessengemeinschaft
City-Airport Tempelhof e.V.
Flughafen Tempelhof, D-12101 Berlin
Tel.: 030-6951 3317
Fax: 030-6951-3794
www.flughafen-tempelhof.de

1 Passagierterminal, General Aviation,
Flugsteig für Passagiere und GAT

2 Reparatur / Wartung; Verwaltung der
Wartungsfirmen; Lager, Werkstätten

3 Flugbereitschaft mit VIP - Bereich

4 Hangars für Businessflieger, luftver-
kehrsnaher Firmen, Spezial - Logistik

5 Flughafenverwaltung
Feuerwehr; Flughafentechnik

6 Büros, Firmenzentralen
Showrooms, Botschaften

7 Serviceflächen, Servicebüros, Läden/
Handel und Dienstleistungen

8 Hotels gehobener Kategorie
Hotels einfacher Kategorie

9 Ausstellung,
Messe, Präsentation

1

2

3

4

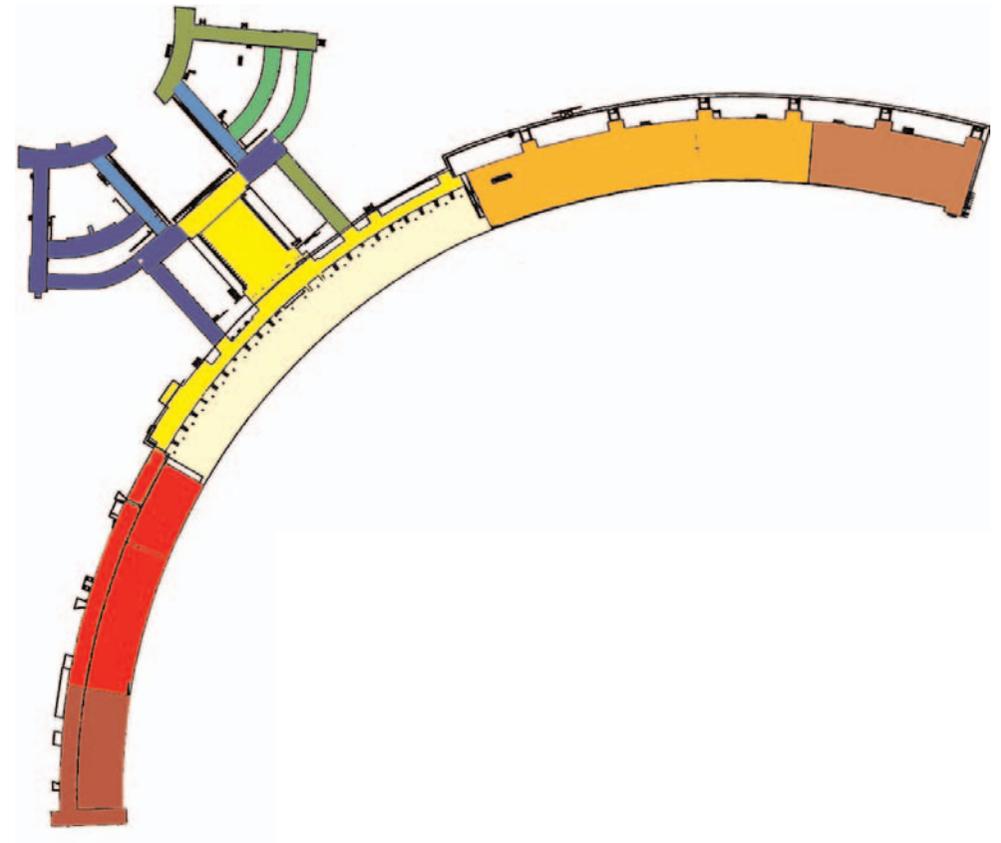
5

6

7

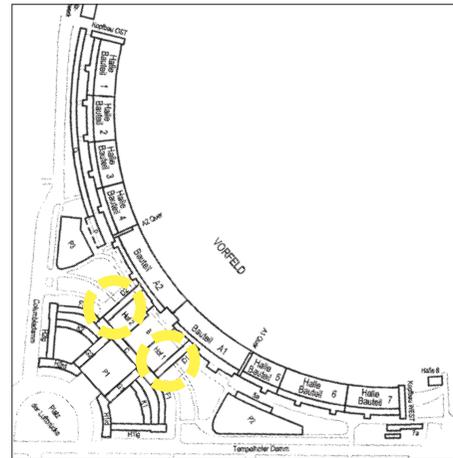
8

9



Flughafen Tempelhof Nutzungsbeispiele

Nutzungsbeispiele Flugverkehr Ankunft Linie



THF

ICAT Interessengemeinschaft
City-Airport Tempelhof e.V.
Flughafen Tempelhof, D-12101 Berlin
Tel.: 030-6951 3317
Fax: 030-6951-3794
www.flughafen-tempelhof.de

4.1.2

Standort:

Obere Höfe 1 und 2 (bei den Bauteilen B, A1 und A2)

Standorteigenschaften:

- Schaffung zusätzlicher Ankunfts--kapazitäten
- kürzeste Wege
- bisherige Nutzung (Parken) problemlos ersetzbar
- im Betrieb realisierbar
- bedarfsorientierte Größenanpassung
- baulich im Bestand gut realisierbar

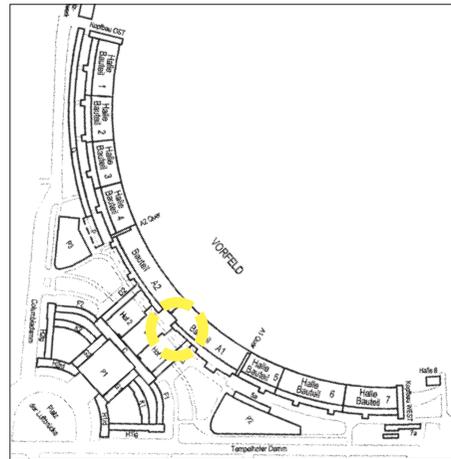
Verfügbare Fläche:
je Hof ca. 800 m²

Die Überbauung der Höfe 1 und 2, die bedarfsgerecht in Stufen erfolgen kann, schafft terminalnahe Ankunfts--bereiche. Die Wegeführung ist einfach und konfliktfrei. Die Erschließung ist ideal für Kfz-Nutzer und gut für ÖPNV - Nutzer.



Flughafen Tempelhof Nutzungsbeispiele

Nutzungsbeispiele Luftfahrtfunktionen Besucherzentrum



THF

ICAT Interessengemeinschaft
City-Airport Tempelhof e.V.
Flughafen Tempelhof, D-12101 Berlin
Tel.: 030-6951 3317
Fax: 030-6951-3794
www.flughafen-tempelhof.de

4.1.3

Standort:

Bauteil B bzw. A1 und Turm 7

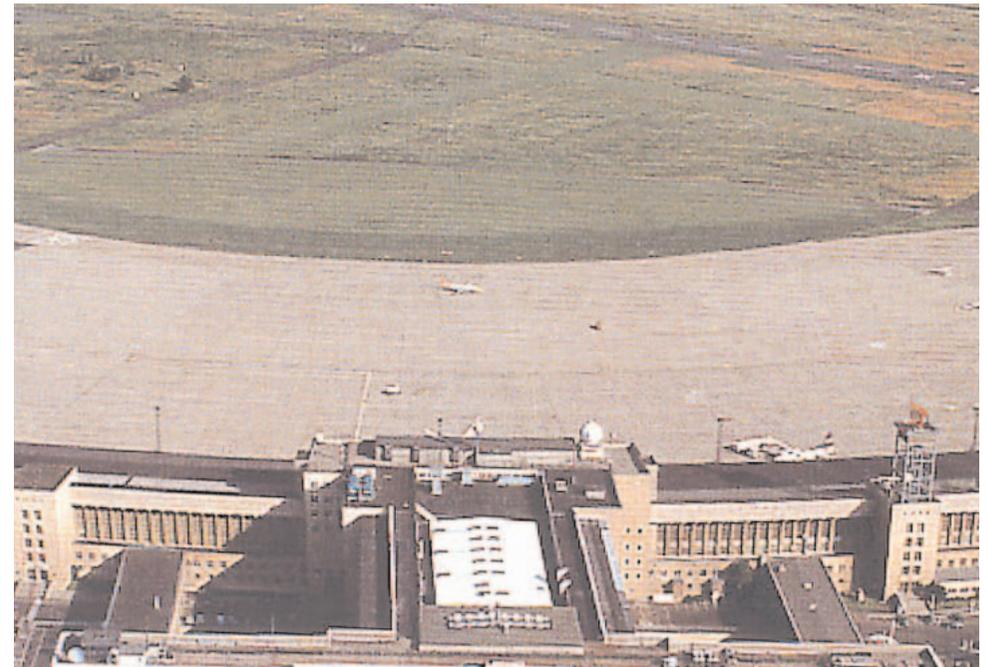
Standorteigenschaften

- *günstige Lage zu Haupthalle und Luftseite*
- *historischer Wert*
- *bisher keine Nutzung*

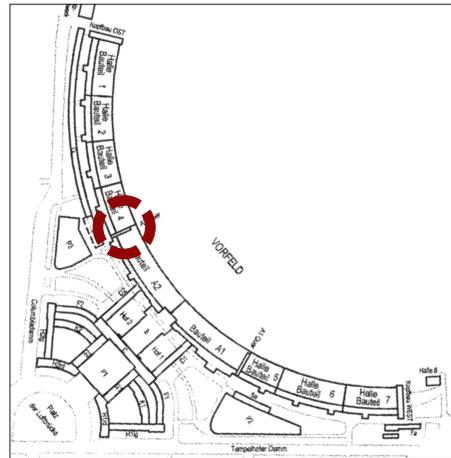
Verfügbare Fläche:

erhebliche Flächen, die aber bisher nicht genutzt wurden

Durch einen gesicherten Rundgang durch das Bauteil B (Eingang, Synergie VKRZ!) zum ehem. Radarturm auf Turm 7 und einen Abgang durch den Turm 7 wird der Rahmen für eine hochwertig verkaufbare Luftfahrt- und Historienausstellung geschaffen.



Flughafen Tempelhof Nutzungsbeispiele



Nutzungsbeispiele Flugverkehr Betriebsleitung

Standort:

Bauteil A2-quer, 1. OG, sog. ehemalige "Deutsche Kantine"

Standorteigenschaften:

- derzeit nur gelegentlich als Partyraum genutzt
- problemlos realisierbar
- zusätzliche Gates werden geschaffen
- vorfeldnah

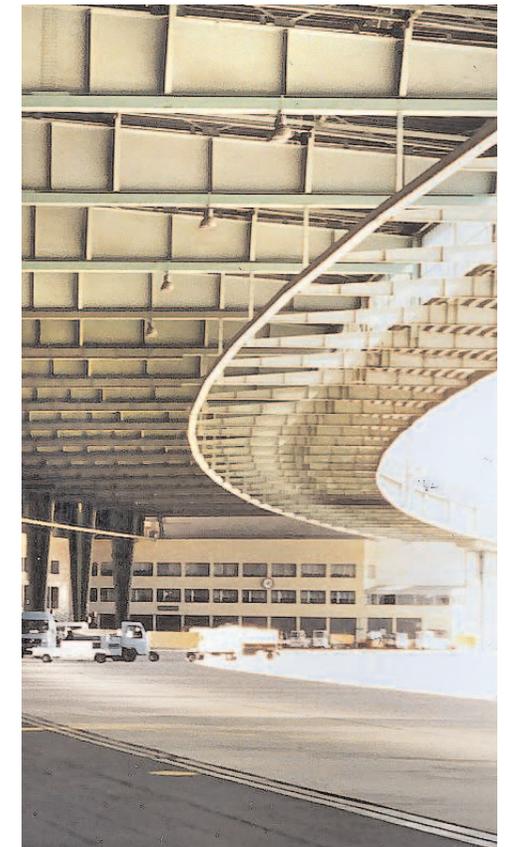
Verfügbare Fläche:
300 bis 450 m²

Die Verlegung des derzeitigen Verkehrsbüros vom Bauteil A2 in das Bauteil A2-quer ermöglicht im Bauteil A2 zusätzliche Gates. Durch eine neue Kanzel kann die jetzt sehr schlechte Vorfeldsicht deutlich verbessert werden, so dass die betriebliche Funktion besser wahrgenommen werden kann.

T H F

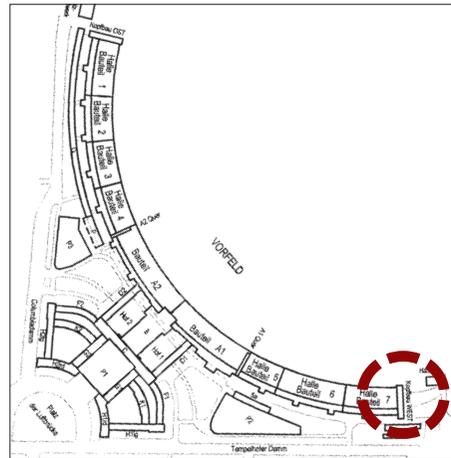
ICAT Interessengemeinschaft
City-Airport Tempelhof e.V.
Flughafen Tempelhof, D-12101 Berlin
Tel.: 030-6951 3317
Fax: 030-6951-3794
www.flughafen-tempelhof.de

4.1.4.1



Flughafen Tempelhof Nutzungsbeispiele

Nutzungsbeispiele Flugverkehr Betriebsleitung



T H F

ICAT Interessengemeinschaft
City-Airport Tempelhof e.V.
Flughafen Tempelhof, D-12101 Berlin
Tel.: 030-6951 3317
Fax: 030-6951-3794
www.flughafen-tempelhof.de

4.1.4.2

Standort: (alternativ)

*Bauteil Kopfbau West, bei der Leit-
stelle Feuerwehr*

Standorteigenschaften:

- Zentralisierung der Flughafen-
Betriebsbereiche
- Realisierung aufwändiger als in
A2-quer
- Schaffung zusätzlicher Gates
- vorfeldnah

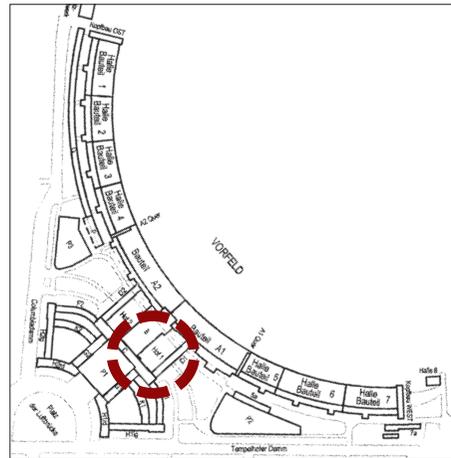
*Verfügbare Fläche:
ca. 900 m²*

*Die Verlegung des derzeitigen Ver-
kehrsbüros vom Bauteil A2 in den
Kopfbau West ermöglicht im Bauteil
A2 zusätzliche Gates. Durch eine
neue Kanzel kann die jetzt sehr
schlechte Vorfeldsicht deutlich ver-
bessert werden, sodass die betriebli-
che Funktion besser wahrgenommen
werden kann.*



Flughafen Tempelhof Nutzungsbeispiele

Nutzungsbeispiele Flugverkehr Aircargo



THF

ICAT Interessengemeinschaft
City-Airport Tempelhof e.V.
Flughafen Tempelhof, D-12101 Berlin
Tel.: 030-6951 3317
Fax: 030-6951-3794
www.flughafen-tempelhof.de

4.1.5

Standort:

Unterer Hof 1 (westliche Seite, sog. Dekra-Hof) mit Zugang zu Bauteil B (Abfertigung) und D1 (Lager/Speditionen)

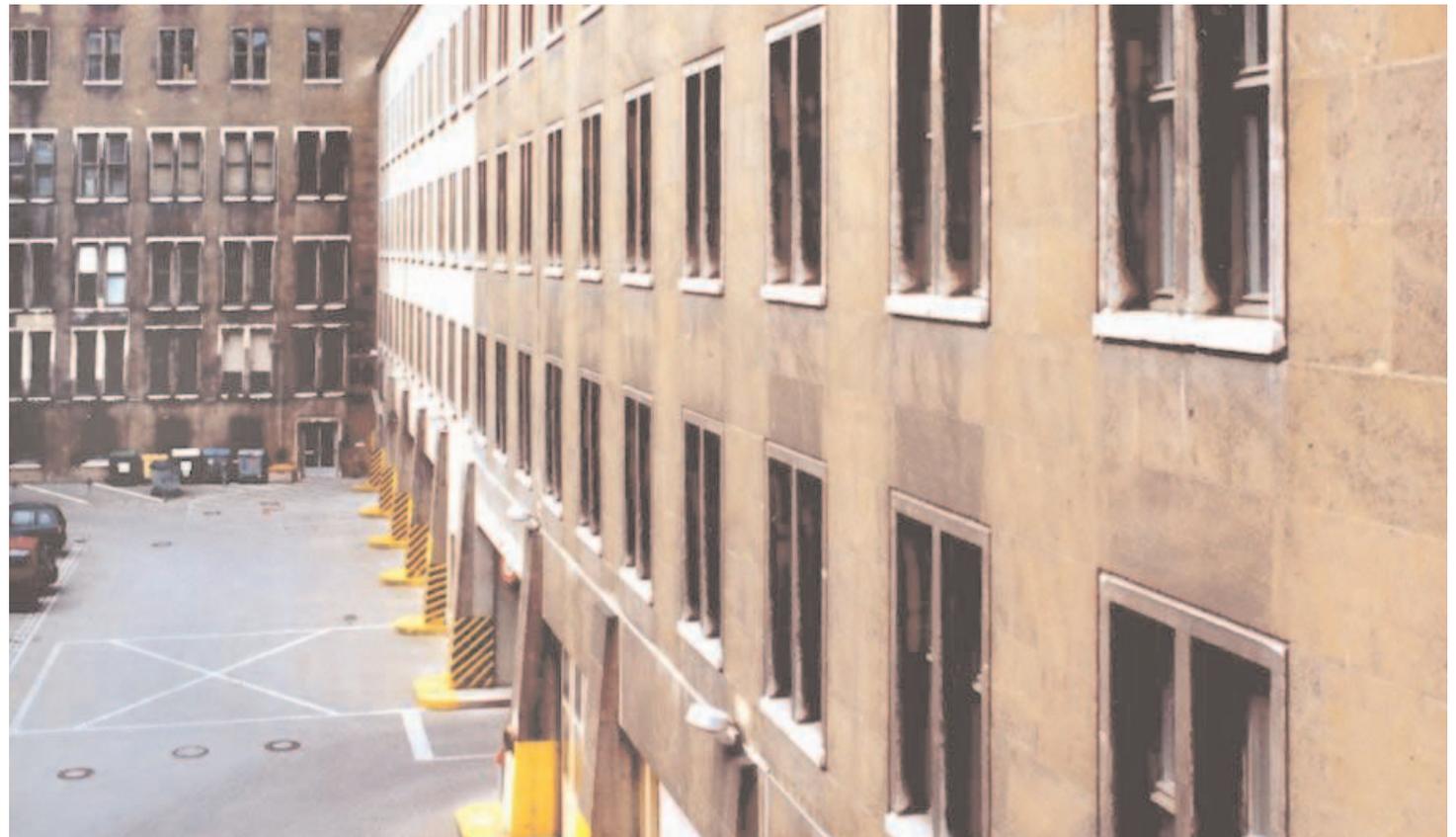
Standorteigenschaften:

- gute Straßenanbindung incl. A100
- Road-Feeder-Eignung
- derzeit kaum wirtschaftliche Nutzung
- ermöglicht Nutzungs-bereinigung der Halle 5

Verfügbare Fläche:

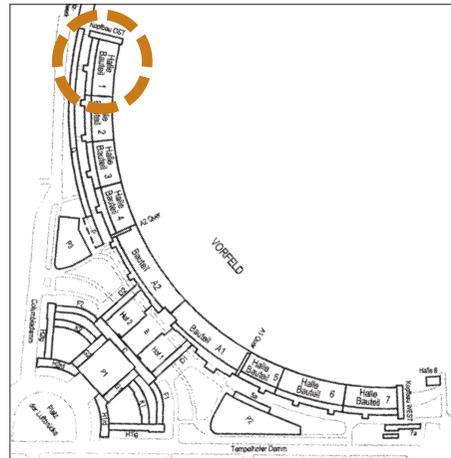
ca. 2000 m² Hoffläche, ca. 2000 m² Gebäudefläche

Die Verlagerung der Frachtabfertigung von der Halle 5 ermöglicht dort eine bessere Nutzung. Die Aircargo-Nutzung ist attraktivitätssteigernd für THF.



Flughafen Tempelhof Nutzungsbeispiele

Nutzungsbeispiele Luftfahrtfunktionen Flugbereitschaft



THF

ICAT Interessengemeinschaft
City-Airport Tempelhof e.V.
Flughafen Tempelhof, D-12101 Berlin
Tel.: 030-6951 3317
Fax: 030-6951-3794
www.flughafen-tempelhof.de

4.1.6

Standort:

Bauteil 1 mit Halle 1 und Kopfbau Ost

Standorteigenschaften:

- abgeschirmte Lage
- militärischer Bereich mit Radarturm bildbar
- Unterkünfte möglich
- problemlos realisierbar, da derzeit Leerstand

Verfügbare Fläche:

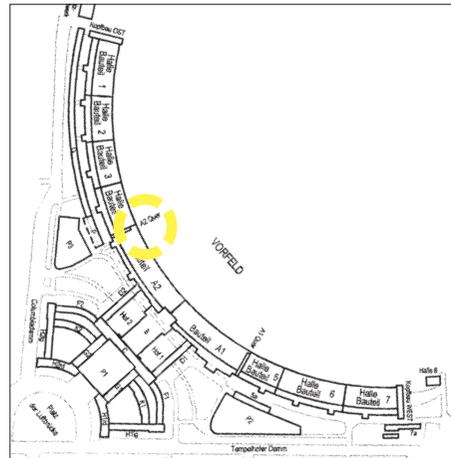
*ca. 5000 m² Halle, ca. 7000 m²
Büros, Werkstatt und Unterkunft*

Die Hauptstadtfunktion Berlin wird mittelfristig die Verlegung der Flugbereitschaft der Luftwaffe von Köln/Bonn nach Berlin erfordern. Wie die frühere BGS-Nutzung zeigt, ist der Bereich Bauteil 1/KBO sehr gut dafür geeignet.



Flughafen Tempelhof Nutzungsbeispiele

Nutzungsbeispiele Flugverkehr General Aviation



THF

ICAT Interessengemeinschaft
City-Airport Tempelhof e.V.
Flughafen Tempelhof, D-12101 Berlin
Tel.: 030-6951 3317
Fax: 030-6951-3794
www.flughafen-tempelhof.de

4.1.7.1

Standort:

Bauteil A2-quer, 2.OG,

Standorteigenschaften:

- vorfeldnah
- eigene Vorfahrt möglich
- Nähe zu Verkehrsleitung
- problemlos realisierbar, da derzeit BFG-Nutzung

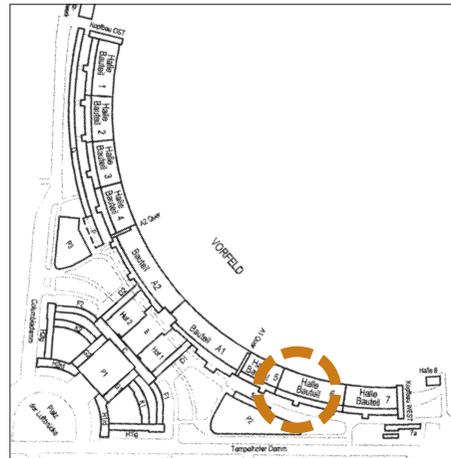
Verfügbare Fläche:
300 bis 450 m²

Die Funktionen von General Aviation Terminal und Verkehrsleitung sind räumlich zu konzentrieren. Die Variante im Bereich A2-quer ist einfach umsetzbar und kann mit einer eigenen Zufahrt und einer VIP-Vorfahrt erschlossen werden. Im Bereich stehen umfangreiche Büro und Werkstattflächen leer.



Flughafen Tempelhof Nutzungsbeispiele

Nutzungsbeispiele Luftfahrtfunktionen Medical Logistics



THF

ICAT Interessengemeinschaft
City-Airport Tempelhof e.V.
Flughafen Tempelhof, D-12101 Berlin
Tel.: 030-6951 3317
Fax: 030-6951-3794
www.flughafen-tempelhof.de

4.1.8

Standort:

Bauteil und Halle 6

Standorteigenschaften:

- Flughafennah
- gute Erschließung
- Kernnutzung besteht
- kurzfristig verfügbar

Verfügbare Fläche:

Halle 6000 m²

*Werkstätten/Büro/Aufenthalt:
4000m²*

Das bestehende Labor des Medical Logistics-Bereichs setzt auf die europaweite Express - Distribution der hochempfindlichen Transplantate, die nur auf einem Flughafen realisiert werden kann. Der Biotec - Standort Berlin wird massiv gestärkt.

(Forts. nächste Seite)

© *hybrid-organ, Berlin*

Chance für Berlin – Etablierung eines Medizinlogistik- Zentrums für Tissue Engineering, Organtransplantation und hybriden Organersatz

Ein innovatives Gebiet in der Medizin entwickelt sich und bietet die Möglichkeit sich in Berlin kommerziell zu etablieren: der zelluläre Gewebeersatz und hybride Organe (engl.: Tissue Engineering). Dieser **zukunftsreiche Bereich der Biotechnologie in der Medizin** beschäftigt sich mit der Herstellung von funktionsfähigen Organen aus biologisch aktiven Zellverbänden. Kommerziell ist die medizinische Biotechnologie einer der schnell wachsenden Märkte der Zukunft. Es entstehen völlig neue Behandlungsformen (...) Konzentrierung von medizinischer Biotechnologie „Tissue Engineering“ erfordert die Verfügbarkeit der verschiedenen Verfahren im Sinne eines **Standby-Betriebes mit sofortigem Abruf**. Hightech-Aktivitäten in der medizinischen Biotechnologie erfordern eine Zentralisierung der Arbeiten, wenn Sicherheits- und Qualitätskontrollen, sowie die Personalausbildung ökonomisch gestaltet werden sollen.

Um einen effizienten und sicheren Einsatz der neuen Therapieverfahren am Patienten zu gewährleisten und gleichzeitig ausreichend Marktpotentiale für den kommerziellen Einsatz dieser Produkte zu erschliessen, bedarf es einer dezentralen Transportlogistik. Erst die Nutzung dieser Logistik erlaubt die notwendige Zentralisierung der Laboraktivitäten für nationale und internationale Märkte. Eine Bündelung der Aktivitäten zur Nutzung gemeinsamer Potentiale ist sinnvoll, um wirtschaftlich arbeiten zu können.

Europaweit wird sich nur ein solches Zentrum etablieren. Seit 1997 in THF: Die Medical-Logistic-Unit. Die Umsetzung von F+E- Ergebnissen der medizinischen Biotechnologie in eine patienten- und marktgerechte Produktion, sowie die Vorhaltung im Sinne eines klinischen Standby-Betriebes ist in THF bereits Realität. Innerhalb der letzten zwei Jahre entstand ein Biotechnologie- und Transportlogistikzentrum für neue Behandlungsformen in der Medizin.

Innovative Logistik aus Berlin-THF: Die Infrastruktur für Unternehmen, die Biotechnologie mit Medizintechnik und Transportlogistik verbinden müssen, ist vorhanden. Organ- und Gewebetransporte für Transplantationen werden schon jetzt über THF abgewickelt. Eine Flugambulanz mit 24-Std.-Bereitschaft ist eingerichtet. Ambulanzhelikopter und Flugzeuge stehen zur Verfügung, Bodentransporte und Medizinpersonal werden lokal und international vermittelt.

Flughafen Tempelhof Nutzungsbeispiele

Nutzungsbeispiele Luftfahrtfunktionen Medical Logistics



THF

ICAT Interessengemeinschaft
City-Airport Tempelhof e.V.
Flughafen Tempelhof, D-12101 Berlin
Tel.: 030-6951 3317
Fax: 030-6951-3794
www.flughafen-tempelhof.de

4.1.8

(Fortsetzung)

Die in THF ansässige Fa. Medical Hybrid hat in eigenen Statements die Potenziale des Standortes umfassend und schlagend dargestellt.

Auf Basis der analysierten Möglichkeiten wird eine eigene Vision über die architektonische Entwicklung der Tempelhofer Flughafengebäude dargestellt, die innovative Benutzungen u.a. der Hangars darstellt.

Nebenstehende Angaben und Abbildungen entnommen von:

© www.hybrid-organ.com

Der in der Innenstadt gelegene Flughafen Tempelhof ist ein idealer Standort für die Einrichtung einer Biotechnologie-Zentrale mit europaweit agierender Transportlogistik. Kurze Wege zu den Kliniken, hervorragende innerstädtische Verkehrsanbindungen, keine Überlastung des Luftraumes und dadurch keine Wartezeiten. Wichtige Institutionen für das Handling europaweiter Medizinleistungen, wie z.B. Zoll, Grenzpolizei und das Bundesamt für Arzneimittel und Medizinprodukte sind bereits in THF etabliert. Gründerzentren der Charité / Humboldt - Universität und der Biotechnologie / Technische Universität Berlin.

Während in der Bundesrepublik Forschung und Entwicklung der Universitäten in den Bereichen Biotechnologie und Medizintechnik beachtliche Erfolge aufweisen, steckt die Kommerzialisierung neuer Technologien bzw. Therapieformen noch in den Anfängen.

THF – hervorragender Standort für die Ansiedlung zukunftsweisender Technologien mit hohem wirtschaftlichem Potential. THF erlaubt den Aufbau einer all-in-one-location für medizinische Biotechnologie: Geschäftsräume, sowie GMP- und GLP-orientierte Biotechnologie-Standby-Einheiten mit einsatzbereiten hybriden Systemen für Patienten-Anwendungen in unmittelbarer Nähe neben den Ambulanzflugzeugen.

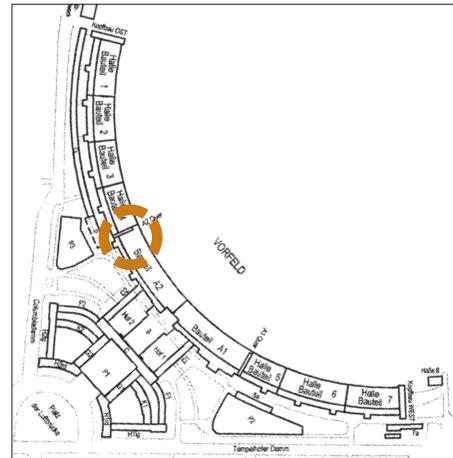
An architectural vision for further project development:

Projected rentable multi- user GMP- lab's for medtech- company settlement. New workspaces offering a differentiated facility for high-tech GLP laboratories and GMP production, meeting all ISO 9000 requirements.

New modules in the shape of a zeppelin apparently suspended in the space of the hangars. Connection to further services such as conference and meeting rooms or recreational facilities is provided by a series of bridgelike passageways. Individual variable sizes of the lab's due to easy dividable or enlargeable additive units. Each unit with its own gate for ambulance service or aircraft. Concept of modular units creating possibilities to expand. Safety aspect: unit located within the custom security area, access control by border police.

Flughafen Tempelhof Nutzungsbeispiele

Nutzungsbeispiele Luftfahrtfunktionen Simulatorzentrum



T H F

ICAT Interessengemeinschaft
City-Airport Tempelhof e.V.
Flughafen Tempelhof, D-12101 Berlin
Tel.: 030-6951 3317
Fax: 030-6951-3794
www.flughafen-tempelhof.de

4.1.9

Standort:

Bauteil und Halle 4

Standorteigenschaften:

- flughafennah
- gute Erschließung
- Hotelnah
- kurzfristig verfügbar

Verfügbare Fläche:

Halle: 4000 m²

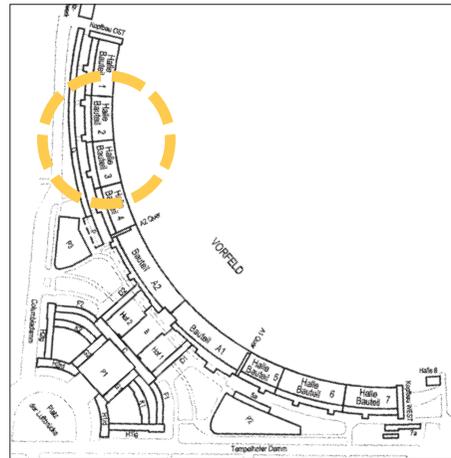
*Werkstätten, Büros, Aufenthalt:
3000m²*

Der Markt für Pilotentraining in Berlin-Brandenburg boomt. In einer Flugzeughalle können 3 bis 4 Simulatoren ideal untergebracht werden. Die Flughafen- und Hotelnähe ist besonders günstig für die Attraktivität des Angebots



Flughafen Tempelhof Nutzungsbeispiele

Nutzungsbeispiele Luftfahrtfunktionen Werften



T H F

ICAT Interessengemeinschaft
City-Airport Tempelhof e.V.
Flughafen Tempelhof, D-12101 Berlin
Tel.: 030-6951 3317
Fax: 030-6951-3794
www.flughafen-tempelhof.de

4.1.10

Standort:

Bauteil und Halle 2
Bauteil und Halle 3

Standorteigenschaften:

- Vorfeldzugang
- gute Erschließung
- Kernnutzung besteht
- kurzfristig verfügbar

Verfügbare Fläche:

Hallen: 8000 m²

Werkstätten, Büros, Aufenthalt:
6000 m²

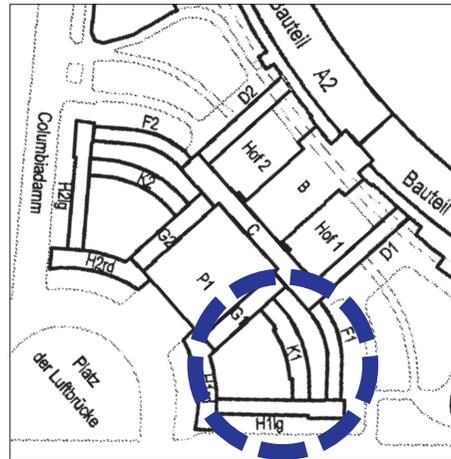
Die Verlagerung des Werftbetriebs aus der Halle 6 schafft Wachstumschancen und Erweiterungsmöglichkeiten. Der Bereich Hallen 2 und 3 kann besser gesichert und wunschgemäß hergerichtet werden und verschafft den Hotelflächen eine Grundauslastung.



© Luftbildarchiv Matthias Winkler

Flughafen Tempelhof Nutzungsbeispiele

Nutzungsbeispiele Dienstleistungen Appart-Offices



T H F

ICAT Interessengemeinschaft
City-Airport Tempelhof e.V.
Flughafen Tempelhof, D-12101 Berlin
Tel.: 030-6951 3317
Fax: 030-6951-3794
www.flughafen-tempelhof.de

4.2.1

Standort:

Bauteil G2 (teilweise, sofern nicht für Hotel benötigt)

Standorteigenschaften:

- zentrale Lage
- sehr gute Verkehrserschließung incl. ÖPNV
- Problemlos realisierbar, da derzeit Leerstand

Verfügbare Fläche:

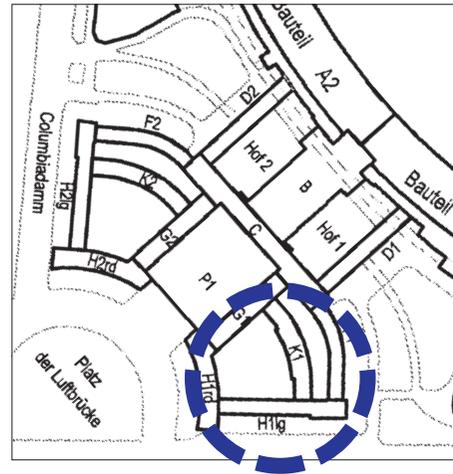
*jede der drei Ebenen:
maximal 1700 m²*

Im Zusammenspiel mit der idealen Verkehrsanbindung durch Flugzeug, PKW und ÖPNV sowie dem benachbarten Hotel können höchstwertige Büro-Apartments für zeitweise Nutzung eingerichtet werden.



Flughafen Tempelhof Nutzungsbeispiele

Nutzungsbeispiele Dienstleistungen Business-Center



THF

ICAT Interessengemeinschaft
City-Airport Tempelhof e.V.
Flughafen Tempelhof, D-12101 Berlin
Tel.: 030-6951 3317
Fax: 030-6951-3794
www.flughafen-tempelhof.de

4.2.2

Standort:

Bauteile H1-lang, H1-rund, G1, D1, F1, K1 und Innenhof H1

Standorteigenschaften:

- nur langfristige Option, da Bereich derzeit durch Polizei genutzt
- hochwertige Lage
- exzellente Anbindung
- Business-Campus im H1-Innenhof möglich

Verfügbare Fläche:

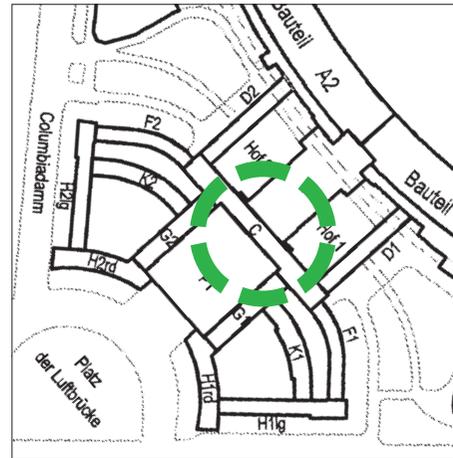
Gebäude: > 30.000 m² zzgl. zweier großer Innenhöfe

Bei einem Auszug der Polizei-Hauptverwaltung aus dem Flughafen Tempelhof wären diese Bereiche in idealer Weise in einen Bereich für wissenschaftlich-kommerzielle Nutzungen umzugestalten.



Flughafen Tempelhof Nutzungsbeispiele

Nutzungsbeispiele Dienstleistungen Event / Exhibition



THF

ICAT Interessengemeinschaft
City-Airport Tempelhof e.V.
Flughafen Tempelhof, D-12101 Berlin
Tel.: 030-6951 3317
Fax: 030-6951-3794
www.flughafen-tempelhof.de

4.2.3

Standort:

Bauteil B, 2.OG, sogenannte Ehrenhalle

Standorteigenschaften:

- zentrale Lage
- herausragende Räume
- historischer Wert
- bisher keine Nutzung

Verfügbare Fläche:

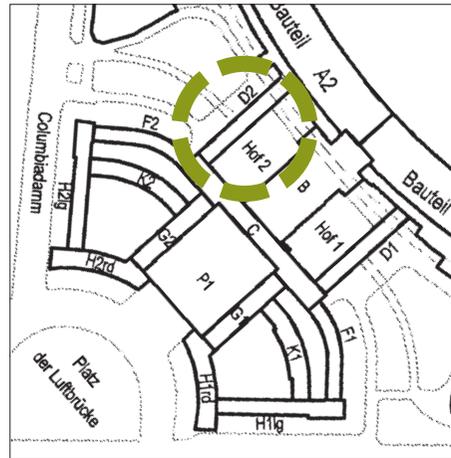
*1 sehr großer Saal,
ca. 15 m hoch !*

*Die Nutzung der sogenannten Ehrenhalle als Event- und Ausstellungsbe-
reich schafft einen hochattraktiven
Rahmen für anspruchsvolle Veran-
staltungen. An erster Stelle sind hier
jedoch Imagefaktoren wirksam, da
eine Eigenwirtschaftlichkeit auf Basis
einer konservativen (Miet-) Kalkula-
tion eher unwahrscheinlich ist.*



Flughafen Tempelhof Nutzungsbeispiele

Nutzungsbeispiele Dienstleistungen *****-Hotel**



THF

ICAT Interessengemeinschaft
City-Airport Tempelhof e.V.
Flughafen Tempelhof, D-12101 Berlin
Tel.: 030-6951 3317
Fax: 030-6951-3794
www.flughafen-tempelhof.de

4.2.4

Standort:

Bauteil D2

Standorteigenschaften:

- *nah an der Haupthalle und Ankunftsbereich*
- *nah zum Messebereich*
- *derzeit teilweise Leerstand*
- *derzeitiger Teilnutzer DFS wird ausziehen.*

Verfügbare Fläche:

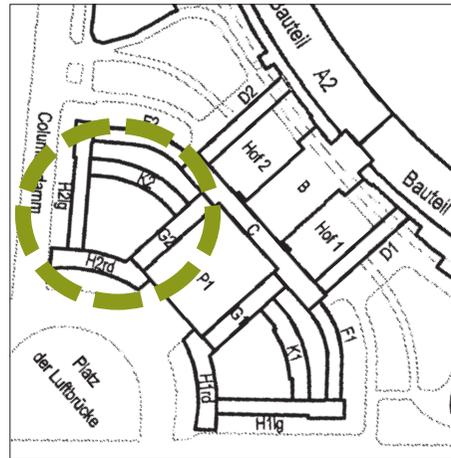
4500 m²

Die wieder erstarrende wirtschaftliche Nutzung des Flughafens Tempelhof wird zahlreiche Übernachtungen induzieren. Für mittlere Ansprüche kann in drei Etagen des Bauteils D2 ein Hotel eingerichtet werden.



Flughafen Tempelhof Nutzungsbeispiele

Nutzungsbeispiele Dienstleistungen ******-Hotel**



THF

ICAT Interessengemeinschaft
City-Airport Tempelhof e.V.
Flughafen Tempelhof, D-12101 Berlin
Tel.: 030-6951 3317
Fax: 030-6951-3794
www.flughafen-tempelhof.de

4.2.5

Standort:

Bauteile H2-rund, H2-lang und G2 mit dem zugehörigen Innenhof

Standorteigenschaften:

- flughafen- und messenah
- hochwertige Architektur
- attraktiver Innenhof
- exzellente Lage am Luftbrückendenkmal
- ideale Erschließung
- derzeit überwiegend leer

Verfügbare Fläche:

Gebäude ca. 25000 m² zzgl. Innenhof

Die Reaktivierung des ehemaligen amerikanischen Offiziershotels wird Berlin eine zusätzliche Attraktion verschaffen. Bedarfsgerecht können angrenzende Bauteile einbezogen werden.



Flughafen Tempelhof Nutzungsbeispiele

Nutzungsbeispiele Dienstleistungen Konferenz-Center



THF

ICAT Interessengemeinschaft
City-Airport Tempelhof e.V.
Flughafen Tempelhof, D-12101 Berlin
Tel.: 030-6951 3317
Fax: 030-6951-3794
www.flughafen-tempelhof.de

4.2.6

Standort:

Bauteil B, 5. und 6.OG

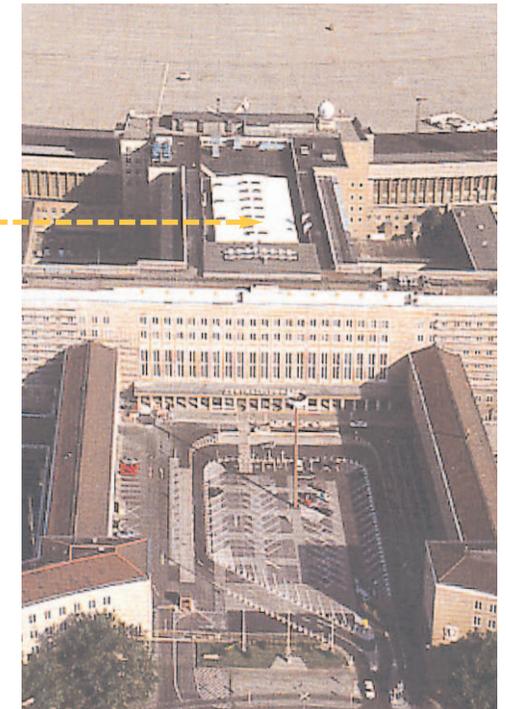
Standorteigenschaften:

- zentrale Lage
- unmittelbar über der Haupthalle
- ideale Verkehrsanbindung
- derzeit teilweise leer
- bedarfsgerecht erweiterbar

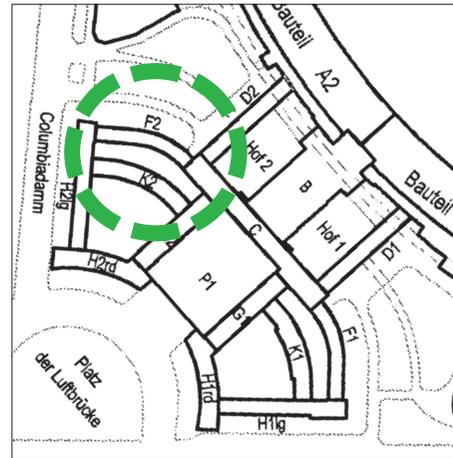
Verfügbare Fläche:

je Ebene max. 4500 m²

In den Obergeschossen des Bauteils B ist die Einrichtung von Konferenzbereichen in unterschiedlichen Größen sofort möglich. Nach Auszug der DFS ist eine Erweiterung der Kapazitäten möglich. Die notwendigen Fluchtwege und Aufzüge sind herstellbar.



Flughafen Tempelhof Nutzungsbeispiele



Nutzungsbeispiele Dienstleistungen Messe-Center

Standort:

Hof zwischen den Bauteilen F2 und K2 sowie die Bauteile F2 und K2

Standorteigenschaften:

- zentrale Lage
- idealer Verkehrsanbindung
- Synergie mit Hotels
- derzeit kaum genutzt

Verfügbare Fläche:

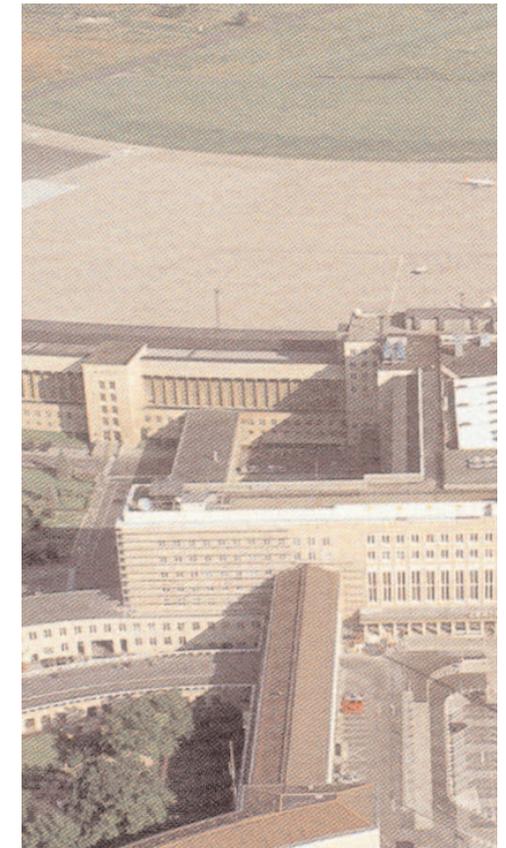
*Innenhof ca. 1200 m²
Gebäude ca. 5500 m²*

Durch eine Überdachung des Innenhofs zwischen den Bauteilen und eine Nutzung der EG der beiden Bauteile entsteht eine "Minimesse", die durch Gastronomie, Konferenzräume und Büros in den OGs ergänzt werden.

THF

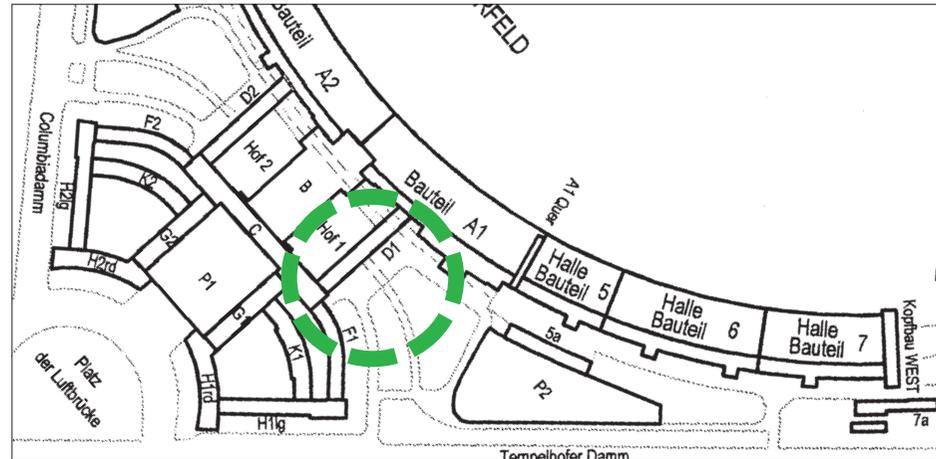
ICAT Interessengemeinschaft
City-Airport Tempelhof e.V.
Flughafen Tempelhof, D-12101 Berlin
Tel.: 030-6951 3317
Fax: 030-6951-3794
www.flughafen-tempelhof.de

4.2.7



Flughafen Tempelhof Nutzungsbeispiele

Nutzungsbeispiele Dienstleistungen Car-Rental



T H F

ICAT Interessengemeinschaft
City-Airport Tempelhof e.V.
Flughafen Tempelhof, D-12101 Berlin
Tel.: 030-6951 3317
Fax: 030-6951-3794
www.flughafen-tempelhof.de

4.2.8

Standort:

*Unterer Hof West mit Bauteil D1
(sogenannter Dekra-Hof)*

Standorteigenschaften:

- zentrale Lage
- haupthallennah
- autobahnnah
- eigene Zufahrt
- derzeit überwiegend leer oder nicht wirtschaftlich genutzt

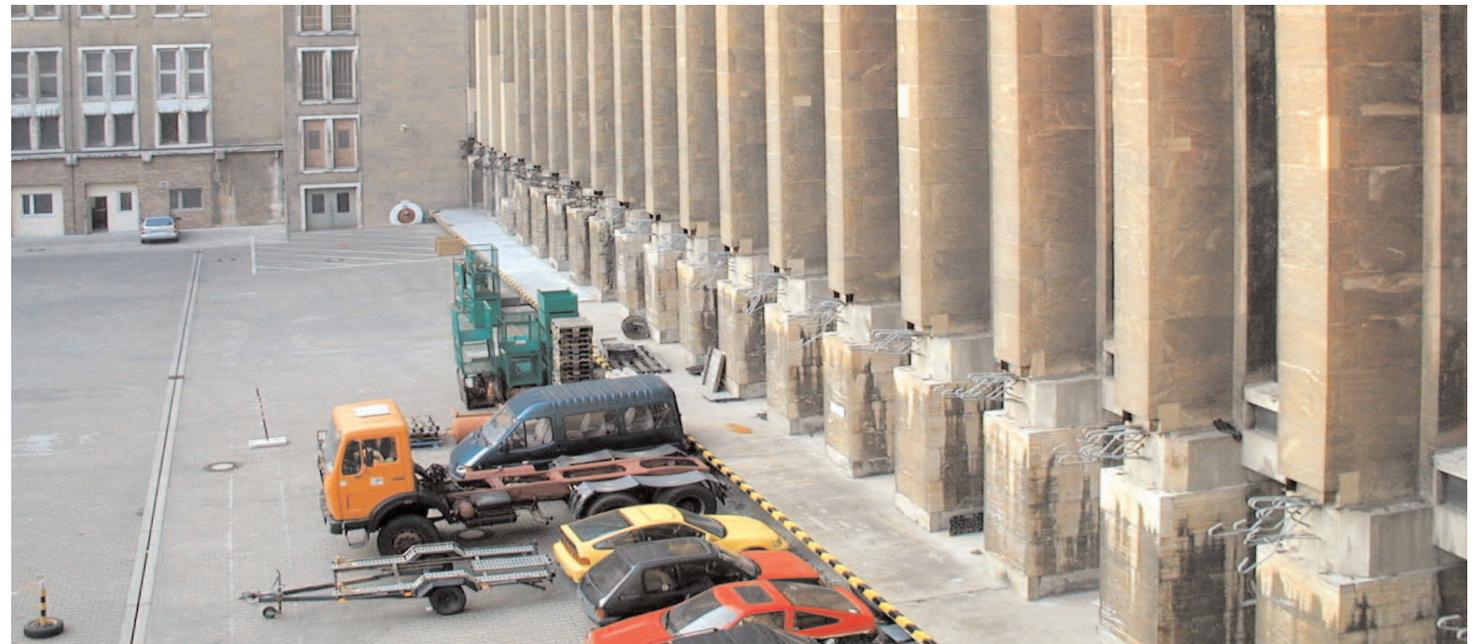
Verfügbare Fläche:

Hof West (anteilig). ca. 2000 m²

Werkstätten ca. 800 m²

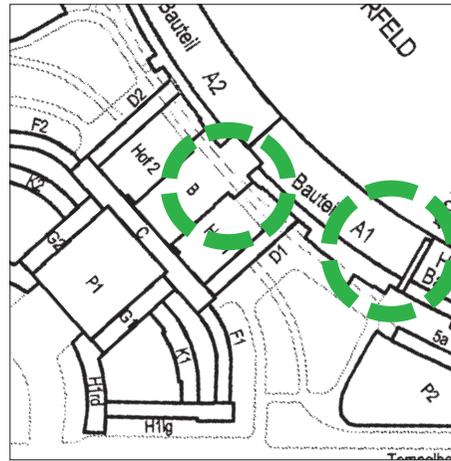
Leere Büros im Umfeld verfügbar

Zur Nutzung des idealen Rent-A-Car-Standorts ist nur eine Verbindung zur Haupthalle durch Aufzüge und Treppen erforderlich.



Flughafen Tempelhof Nutzungsbeispiele

Nutzungsbeispiele Dienstleistungen Restaurants



T H F

ICAT Interessengemeinschaft
City-Airport Tempelhof e.V.
Flughafen Tempelhof, D-12101 Berlin
Tel.: 030-6951 3317
Fax: 030-6951-3794
www.flughafen-tempelhof.de

4.2.9

Standort:

*Bauteil B, 2.OG,
Bauteil A1-quer, 1.OG
(ehem. Restaurant / Kantine)*

Standorteigenschaften:

- zentrale, attraktive Lage
- hervorragender Ausblick aufs Vorfeld
- historische Standorte
- derzeit leer oder kaum genutzt

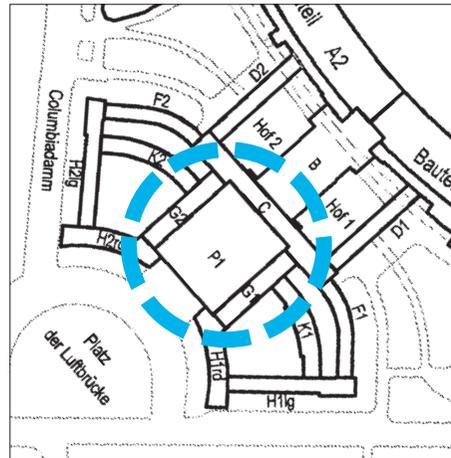
*Verfügbare Fläche:
je ca. 300 m²*

Die Reaktivierung des Flughafen-Restaurants (B) und des Casinos (A1-quer) schafft die gastronomische Grundversorgung des Flughafens. Zusätzlich kann durch den Aufbau eines Catering-Bereichs in A1-quer Synergie erzeugt werden.



Flughafen Tempelhof Nutzungsbeispiele

Nutzungsbeispiele Dienstleistungen Shopping / Entrée



T H F

ICAT Interessengemeinschaft
City-Airport Tempelhof e.V.
Flughafen Tempelhof, D-12101 Berlin
Tel.: 030-6951 3317
Fax: 030-6951-3794
www.flughafen-tempelhof.de

4.2.10

Standort:

Bauteile G1 und G2, EG
(Arkaden am Ehrenhof)

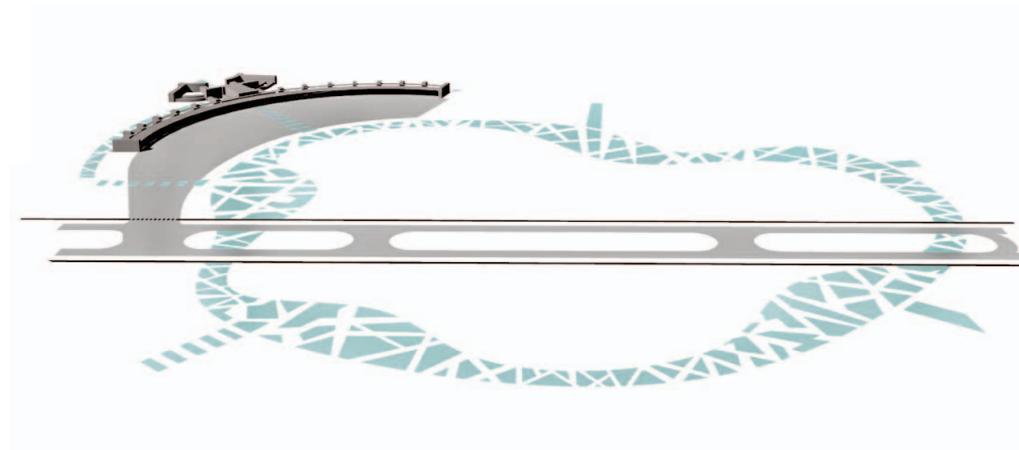
Standorteigenschaften:

- zentrale Lage
- ideale Erschließung
- hochwertige Architektur
- derzeit teilweise leer bzw. nicht wirtschaftlich genutzt

Verfügbare Fläche:

je Bauteil ca. 1700 m² (incl. Fussweg)
Im Bereich zwischen Haupthalle und Hotel sowie den öffentlichen Verkehrsmitteln sind Einzelhandelsfunktionen ertragsträchtig und funktionell richtig angesiedelt. Angebotsgruppen sind Reisebedarf, Reisebüros und sonstiger Einzelhandel.





**Ideen und
Perspektiven**

5 Ausblicke - Ideen und Perspektiven

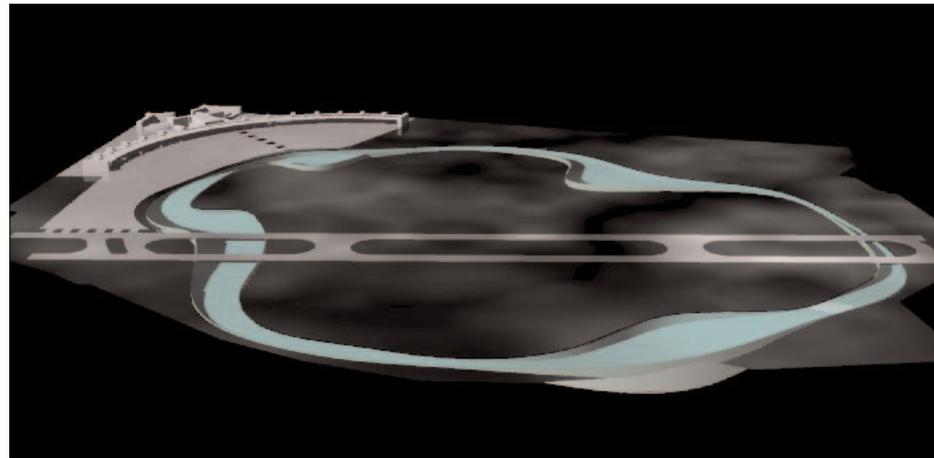
- 5.1 Struktur- / Nutzungspotenziale Hangars
- 5.2 Entwicklungspotenziale Vorfeld Stadtseite
- 5.3 Entwicklungspotenziale Flugfeld

*Verantwortlich: Thilo Prokosch und
Alexander Beljatzky.*

*Entwurf / Konzept:
© Johann Überlackner, Wien/Berlin*

Flughafen Tempelhof Ausblicke

Ideen und Perspektiven



ICAT Interessengemeinschaft
City-Airport Tempelhof e.V.
Flughafen Tempelhof, D-12101 Berlin
Tel.: 030-6951 3317
Fax: 030-6951-3794
www.flughafen-berlin-tempelhof.de

5

Ästhetik, Funktionalität und Konstruktion sind die drei Parameter, denen jede Architektur zu folgen hat. Ein Entwurf ist jeweils ein idealisiertes Bild zum **Zeitpunkt** seiner Entstehung bzw. Realisierung.

Jedes Gebäude, umso mehr, je größer es ist, entwickelt über den Zeit-Raum der Nutzung ein **Eigenleben**, das sich einerseits in Abnutzung, andererseits aber in der wechselnden und wachsenden **Aneignung** im Gebrauch und damit einhergehenden **Veränderungen** ausdrückt.

Der Tempelhofer Flughafen ist ein **technisches Baudenkmal** gigantischer Größe - das aktuell funktioniert und modern strukturiert ist. Ein so intensiv genutztes Denkmal muss, um es erhalten zu können, immer **neu interpretiert** werden.

Das Gebäude selbst allerdings sollte wenig bzw. mit **Distanz** verändert werden. Das Neue setzt sich dadurch sichtbar vom Original ab und stärkt dieses als **denkmalgeschütztes Objekt**.

Die Nutzungen des Flughafens Tempelhof werden sich durch einen wieder gestärkten Flugbetrieb und differenziertere luftverkehrliche Anforderungen und Synergien **ständig wandeln**. Hier sollen einige freie **Ausblicke - lat.: „ Visionen “ - gewagt** werden auf eine architektonische Umsetzung in

- dem **Flugfeld**, das in seiner vorhandenen Größe nur zum Teil für den Flugbetrieb erforderlich ist (siehe 3.5.1),
- den **stadtseitigen Freiflächen**, die nie voll entwickelt waren und zukünftige Entwicklungspotenziale bieten (siehe 3.5.2),
- den **Hangars**, die in ihrer Struktur und Konstruktion im Inneren Ausbaupotenziale hergeben (siehe 3.4.3).

Das Flugfeld und das Vorfeld stadtseitig vermitteln heute die **Unvereinbarkeit** des Flughafens mit der Stadt - eine Logik, die **durchbrochen** werden muss: Distanzen überwinden, Ebenen getrennt lassen, **Mehrschichtigkeit konkretisieren**.

Die **Aneignung des Flugfeldes** für die städtische Umgebung ist möglich, indem sie es untergräbt. Die historische Erscheinung bleibt erhalten, da das Feld nicht mit Hochbauten verstellt wird. Dies lässt den Flughafen oberflächlich unverändert und frei. Die Fläche wird stichartig mit der **Stadt verknüpft**, die konzentrische **Schleife als Vertiefung** im Feld des **Tempelhofer Berges** assoziiert die ursprüngliche **Ovalform der Feldanlage** aus der Zeit, als noch auf dem Rasen gelandet wurde. Die Roll- und Landebahnen heben sich von dem nun durch **Spiel, Sport, Freizeit** belebten **Untergrund** ab.

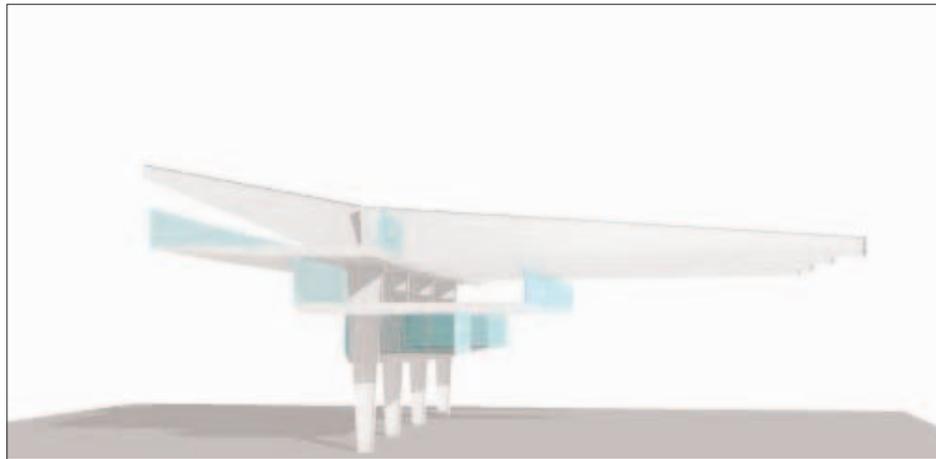
Die stadtseitigen Freiflächen vor dem „Bügel“ des Flughafens wird freigehalten und birgt doch **zukünftige Entwicklungspotenziale** - der **denkmalgeschützte Bügel wird freigestellt**: neue Bauwerke und Nutzungen **graben sich in die Topographie** des trockenen Endmoränenhügels nach unten und bleiben für den Passanten unsichtbar - umso sichtbarer für den Passagier aus der Luft. **Eine Netzstruktur bindet das Flughafengebäude ein** und lässt lichte Maschen - **gläserne und offene Höfe** - entstehen.

Die **Hangars** enthalten Luft - die Ausbaupotenziale bietet für neue Objekte. Diese neuen **Körper bleiben frei** innerhalb der großzügigen Struktur. Ebenen / Flächen / Glaskörper sind **regelmäßige, freischwebende Innovationen** in den offenen Hallen über rollenden Luftfahrzeugen, die hier gewartet, entladen, erforscht werden können.

Die nachfolgenden Bilder bleiben offen für unvoreingenommene **Interpretationen** und eigene **Visionen** zum **Flughafen**.

Flughafen Tempelhof Ausblicke

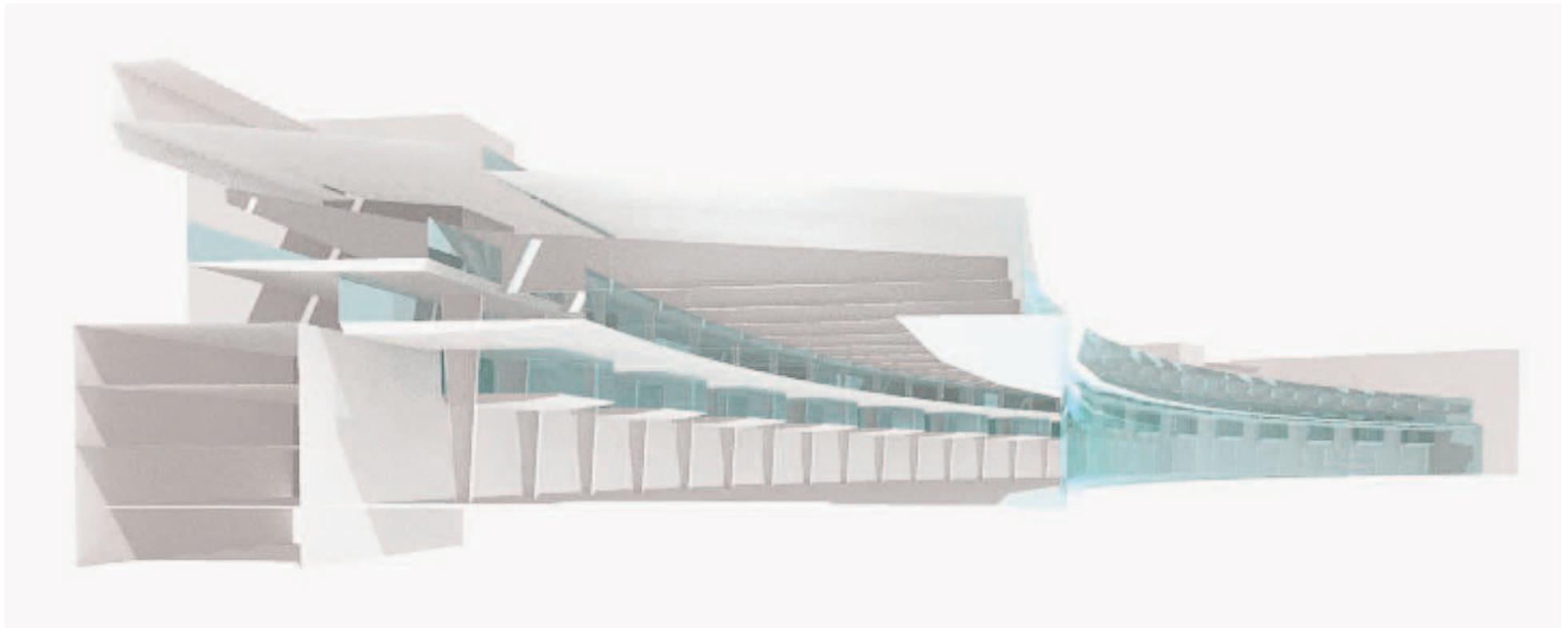
Struktur- / Nutzungs- potenziale Hangars



THF

ICAT Interessengemeinschaft
City-Airport Tempelhof e.V.
Flughafen Tempelhof, D-12101 Berlin
Tel.: 030-6951 3317
Fax: 030-6951-3794
www.flughafen-berlin-tempelhof.de

5.1



Flughafen Tempelhof Ausblicke

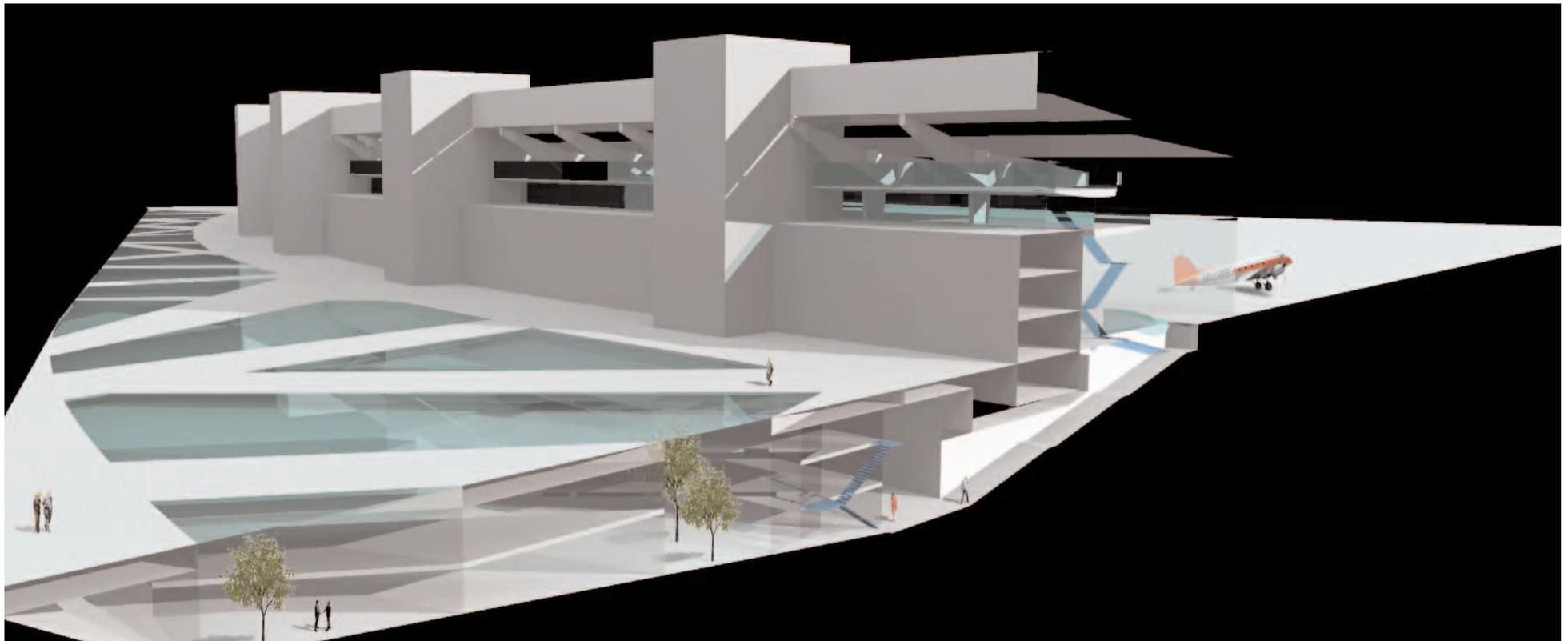
Entwicklungs- potenziale Stadtseite



THF

ICAT Interessengemeinschaft
City-Airport Tempelhof e.V.
Flughafen Tempelhof, D-12101 Berlin
Tel.: 030-6951 3317
Fax: 030-6951-3794
www.flughafen-berlin-tempelhof.de

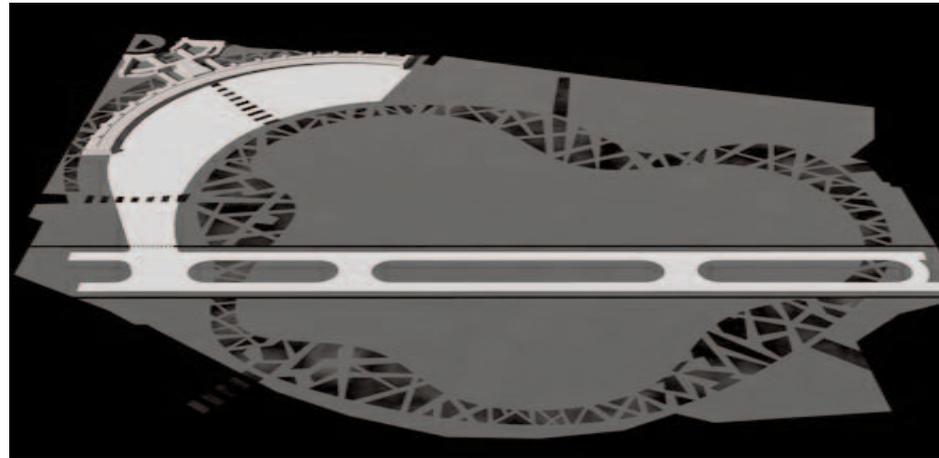
5.2



© Johann Überlackner, Wien/Berlin

Flughafen Tempelhof Ausblicke

Entwicklungs- potenziale Flugfeld



THF

ICAT Interessengemeinschaft
City-Airport Tempelhof e.V.
Flughafen Tempelhof, D-12101 Berlin
Tel.: 030-6951 3317
Fax: 030-6951-3794
www.flughafen-berlin-tempelhof.de

5.3

