

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung
-I B 16 –
Am Kölnischen Park 3

10179 Berlin

Berlin, den 16. Juli 2009

Stellungnahme zur Änderung des Flächennutzungsplanes für das Tempelhofer Feld bzw. den Flughafen Tempelhof, insbesondere Bauflächen M2 und W2, Änderung 01/208, Stand vom 16.06.2009 sowie Änderungsverfahren Landschaftsschutzprogramm Artenschutzprogramm / Widerspruch

Sehr geehrte Damen und Herren,

Im Namen des Bezirks Tempelhof-Schöneberg von Berlin legen wir in unserer Funktion als Vertrauenspersonen des Bürgerentscheides „Das Denkmal Flughafen Tempelhof erhalten – als Weltkulturerbe schützen“ hiermit Widerspruch gegen die beabsichtigte Änderung des Flächennutzungsplanes für das Tempelhofer Feld im Allgemeinen und insbesondere die Teilbereiche M2 und W2 und das Änderungsverfahren Landschaftsschutzprogramm Artenschutzprogramm ein.

Unsere Legitimation ergibt sich aus Ziffer 3 des am 7. Juni 2009 erfolgreich abgestimmten Bürgerentscheides im Bezirk Tempelhof Schöneberg, veröffentlicht im Amtsblatt Nr. 29/2009 für Berlin, Seite 1745.

Der erfolgreich abgestimmte Abstimmungstext besagte unter Ziffer 3:

„Der Flächennutzungsplan für das Tempelhofer Feld soll auf den Stand von 1984 zurückgeführt werden. In jedem zukünftigen Bebauungsplan soll die flugbetriebsfremde Bebauung sowie die Umnutzung untersagt und die bestehenden Bauschutzbereiche analog §12ff LuftVG weiterhin freigehalten werden.“

Die Vertrauensleute des Bürgerbegehrens

**„Das Denkmal Flughafen Tempelhof erhalten – als Weltkulturerbe schützen“
als Vertreter des Bezirks Tempelhof-Schöneberg von Berlin**

Volker Perplies, Michael Paul, Andreas Donati

c/o Volker Perplies, Röbbellweg 91a, 13125 Berlin, Tel. (030) 946 33 156, Fax. (030) 946 33 157

Darüber hinaus schließt auch er in Ziffer 1 des Bürgerentscheides verlangte erweiterte Denkmalschutz eine Bebauung der Fläche aus:

„Der Zentralflughafen Berlin-Tempelhof ist ein Denkmal von nationalem und internationalem Rang und als solches dauerhaft zu erhalten und zu schützen. Der bestehende Denkmalschutz für die Gesamtanlage (Gebäude und Vorfeld) ist ohne Einschränkung beizubehalten und darüber hinaus durch das Landesdenkmalamt auf Freiflächen, Roll und Startbahnen mit Schutzstreifen sowie Betriebsflächen auszudehnen.

Die Erweiterung des Denkmalschutzes rechtfertigt sich aufgrund der herausragenden geschichtlichen und städtebaulichen Bedeutung des Objekts (gemäß § 2 Abs. 2 und 3 DSchG Bln) und insbesondere der Nutzung als Flughafen. Die Ernennung zum Weltkulturerbe ist intensiv zu betreiben.

Eigentümer, Betreiber und Öffentliche Hand sind gemeinsam zum Erhalt zu verpflichten.“

Wir rügen hiermit zudem fehlende Beteiligung nach § 4 (I) BauGB der Vertrauenspersonen im Vorfeld der Planung. Aufgrund der fehlenden Einbeziehung konnte unsere Stellungnahme nicht in der notwendigen Tiefe auf die Problematischen Punkte eingehen.

Unser Widerspruch bezieht sich auf folgende Aspekte:

1. formal
2. kulturell / historisch
3. denkmalpflegerisch
4. stadtklimatisch
5. ökologisch
6. ökonomisch
7. politisch

Die Erläuterung im Einzelnen:

1. formale Einwendungen

Die fehlende Einbeziehung der Vertrauensleute des Bürgerbegehrens wurde bereits oben gerügt. Als Träger öffentlicher Belange wurde die uns zustehende Mitwirkung bisher nicht zuteil.

Auch inhaltlich ist die Vorlage zweifelhaft.

Die Ausführungen vergleichen nicht den derzeitigen Zustand der Flughafenanlage mit der veränderten Nutzung, sondern eine abstrakte, bisher nicht realisierte Planung aus den Flächennutzungsplänen von 1994 und 2004 mit den geplanten Veränderungen. Dies stellt aber keine zulässige Erwägung dar. Es ist vielmehr auf die Veränderung der konkreten Situation und deren Auswirkungen abzustellen.

Die Vertrauensleute des Bürgerbegehrens

**„Das Denkmal Flughafen Tempelhof erhalten – als Weltkulturerbe schützen“
als Vertreter des Bezirks Tempelhof-Schöneberg von Berlin**

Volker Perplies, Michael Paul, Andreas Donati

c/o Volker Perplies, Röbellweg 91a, 13125 Berlin, Tel. (030) 946 33 156, Fax. (030) 946 33 157

Weiterhin wird durch die Darstellung des Plans der Eindruck erweckt, dass die bisherige Freifläche des Flughafens Tempelhof überwiegend eine Grünfläche bieten wird.

Dies ist aber lediglich durch eine Änderung des Darstellungsverfahrens gegenüber den Plänen aus 2004 bewirkt. Ausweislich der weiterhin vorhandenen Begrenzungen sollen die Nutzungsarten weiterhin beibehalten werden und nur optisch der Eindruck von viel Grün in den Bereichen M2 und W2 entstehen. Auch die zentralen Grünbereiche stehen im Widerspruch zum notwendigen Biotopschutz, der eine Grünflächennutzung gar nicht erlauben würde.

Der Veröffentlichte Plan stellt somit mehr eine Mogelpackung, denn eine seriöse Planungsgrundlage dar.

Die Änderung ist daher schon formal abzulehnen.

2. kulturelle / historische Einwendungen

Die Flughafenanlage Zentralflughafen Tempelhof ist gerade nicht irgendein austauschbares Bauwerk, sondern ein Ort, an dem in mehrfacher Hinsicht Weltgeschichte geschrieben wurde. Einen derartig geschichtsträchtigen Ort gilt es zu erhalten. Dies gebietet die Verantwortung vor der Geschichte, aber auch die vor den nächsten Generationen. Dies ergibt sich zudem auch aus der UNESCO Welterbekonvention, die es den teilnehmenden Staaten zur Pflicht macht, das sogenannte Welterbe zu erfassen und zu schützen. Die kann nur in der Gesamtheit und frei von kommerziellen Fremdinteressen erfolgen.

Tempelhof ist in mehrfacher Hinsicht ein historisch herausragender Ort und Kandidat für die Aufnahme in die UNESCO Welterbeliste:

a) Erster Verkehrsflughafen der Welt

Der Flughafen Tempelhof war 1923 der erste Verkehrsflughafen der Welt, der den Betrieb aufnahm. Zuvor waren die damaligen Flugfelder eher Versuchsfelder für die noch junge Luftfahrtbranche. In Berlin-Johannisthal (nach der Wende leider zugebaut) kreisten ab 1909 die ersten Flugzeuge mit ihren waghalsigen Piloten.

In Tempelhof wurde aus den Versuchsfliegern zum ersten Mal ein Wirtschaftszweig. Auch die Deutsche Luft Hansa A.G. begann 1926 hier ihren Flugbetrieb.

b) Drittgrößtes Gebäude der Welt

Es ist bekannt, dass im Dritten Reich gerne mal etwas „größer“ und pompöser gebaut wurde. Mit 284.000 Quadratmetern Bruttogeschossfläche war das Gebäude zum Zeitpunkt seines Entwurfes im Jahr 1934 das flächenmäßig größte Gebäude der Welt, und hält heute immerhin noch Platz 3.

Dennoch greift es zu kurz, hier nur die übliche Nazigigantomanie am Werk zu sehen. Immerhin sahen die Planungen von damals bereits Passagierentwicklungen bis zum Jahr 2000 vor. Diese waren ziemlich kühn geplant, aber aus damaliger Sicht durchaus Anlass für reichlich Hangars und Gebäudekapazitäten.

c) Bautechnisch wegweisend

Das heutige Gebäude von Ernst Sagebiel wurde zu einer Zeit geplant, als in Tempelhof bereits das erste Flughafengebäude stand, jedoch noch kaum Erfahrungen mit der Verkehrsluftfahrt vorlagen. Sagebiel baute auch an den Flughäfen von Stuttgart, München-Riem und Wien, doch keiner davon ist auch nur annähernd vergleichbar erhalten wie Tempelhof.

Viele architektonische Entscheidungen von damals waren dennoch wegweisend für nachfolgende Verkehrsflughäfen in aller Welt. Stararchitekt Sir Norman Foster hat dies 2004 wunderbar mit seinem Satz auf den Punkt gebracht: Tempelhof ist die „Mother of all Airports“.

Die Unterteilung des Gebäudes in mehrere Funktionsebenen: Gepäckabfertigung, Anflug- und Abflugebene, ein separater Fracht- und Luftpostbereich findet man heute überall. Und wenn wir heute auf allen Flughäfen gewohnt sind, Einkaufszentren, Hotels und ganze Bürokomplexe zu finden, so sehen wir dies das erste Mal in Tempelhof verwirklicht.

Nicht durchgesetzt hat sich dagegen die damalige Idee, das Flughafendach gleichzeitig als Tribünenanlage für Großveranstaltungen und Aufmärsche zu nutzen. Manch einer hat sich sicher gefragt, warum am Gebäude die auffälligen Treppentürme stehen. Sie waren gedacht, um 100.000 Zuschauern Zugang zum Flughafendach zu bieten.

Aus diesem Grund erfolgte auch eine außergewöhnliche Dachkonstruktion: 40 Meter ausragende Stahlträger als Tribüne sind auch noch heute bemerkenswert.

Der Flughafen Tempelhof ist aber auch in ganz besonderer Weise ein Spiegelbild der Zeitgeschichte:

a) Technikbegeisterung in den goldenen Zwanzigern

Weitgehend in Vergessenheit geraten ist heute die Tatsache, dass Berlin eines der Zentren der Luftfahrtgeschichte ist. Otto Lilienthal experimentierte in Lichterfelde, in Johannisthal entstand der 2. Flugplatz überhaupt, auch viele Flugzeugbauer waren hier ansässig. In dieser Technikeuphorie in den 20er Jahren des letzten Jahrhunderts entstand der Wunsch, in Tempelhof einen stadtnahen Flughafen zu bauen.

b) Repräsentationsobjekt des Nationalsozialismus

Auch wenn viele Menschen diese Zeit lieber verdrängen. Das heutige Gebäude zeigt deutlich die Gedankenwelt des Nationalsozialismus. Mit den hohen Hallen, der Verkleidung durch Muschelkalk, den Ornamenten und seiner Ausstattung als Luftfahrt- und Aufmarscharena steht es klar für den damaligen Herrschaftsanspruch. Aber es stellt uns auch die Frage, wie leicht wir uns von dieser Symbolik beeindrucken lassen.

c) Zufluchtsstätte während des Zweiten Weltkrieges, Ort von Rüstungsindustrie und Zwangsarbeit

Obwohl das Flughafengebäude kriegsbedingt nie fertig gestellt wurde diente es doch auch in unfertigem Zustand vielen tausend Berlinern als Zufluchtsstätte während des zweiten Weltkrieges.

Die Bunker und Katakomben in seinen Kellern, aber auch die autonome Wasser- und Energieversorgung boten sicheren Schutz für die Menschen, sie dienten aber gleichzeitig auch der Rüstungsindustrie. So ist bekannt, dass gegen Kriegsende Zwangsarbeiter im Eisenbahntunnel des Flughafens die Flugzeuge montierten, die nebenan auch gleich zum Einsatz rollen konnten.

d) Zentrum der Luftbrücke

Hätten im Jahr 1948 nicht General Lucius D. Clay und Bürgermeister Ernst Reuter den mutigen Entschluss gefasst, Berlin aus der Luft zu versorgen, die Geschichte Europas wäre wohl anders verlaufen. Die Luftbrücke war für über 40 Jahre der Grundstein für das gute Verhältnis von Deutschen und Amerikanern und der Beginn eines freiheitlichen Deutschlands.

Der Flughafen Tempelhof war logistisches Zentrum dieser Luftbrücke, die den Westalliierten größte logistische Leistungen und auch zahlreiche Opfer abverlangte.

e) Schauplatz des Kalten Krieges

Als West-Berlin im Kalten Krieg den äußersten Vorposten des Westens bildete, spielte der Flughafen eine zentrale Rolle. Hier befand sich die amerikanische Nachrichtenzentrale zur Überwachung des osteuropäischen Luft- und Funkverkehr, hier wurden die Agenten ein- und ausgeschleust und manchmal auch zum Austausch an die Glienicker Brücke gefahren.

Hier landeten Staatsmänner und Kulturschaffende aus aller Welt. Hier flogen DDR Bürger ein, die polnische Passagierflugzeuge zur Republikflucht entführten und reisten diejenigen aus, die sich in anderer Richtung der sozialistischen Gesellschaftsordnung entziehen wollten.

Und es fand auch zum ersten und einzigen Mal ein alliierter Gerichtsprozess mit amerikanischem Richter und deutschen Geschworenen statt.

Zusammenfassende historische Beurteilung

Der Flughafen Tempelhof ist etwas Besonderes und er wird auch immer etwas Besonderes sein. Er hat aufgrund seiner Lage und Größe gar keine Chance, ein „normaler“ Flughafen zu sein. Durch seinen jahrzehntelangen Sonderstatus hat er uns einen Zustand überliefert, den es sonst nirgendwo mehr auf der Welt gibt.

Wer heute durch das Gebäude geht, erlebt den monumentalen Baustil, sieht die verlassenen Sauna- und Fitnessanlagen über der Haupthalle, erlebt die Nachrichtenräume und Büros der US Airbase. Wer auf dem Dach steht, sieht die Zugänge zu den Tribünen, die Rollwege und Landebahnen aus der Zeit der Luftbrücke und die Wege rund um das zerstörte alte Empfangsgebäude.

Die Vertrauensleute des Bürgerbegehrens

**„Das Denkmal Flughafen Tempelhof erhalten – als Weltkulturerbe schützen“
als Vertreter des Bezirks Tempelhof-Schöneberg von Berlin**

Volker Perplies, Michael Paul, Andreas Donati

c/o Volker Perplies, Röbbellweg 91a, 13125 Berlin, Tel. (030) 946 33 156, Fax. (030) 946 33 157

Wer in die Bunker und Katakomben hinabsteigt sieht die Wilhelm-Busch Zeichnungen an den Wänden, die Tunnel und Katakomben, die Eisenbahngleise und den bei Kriegsende ausgebrannten Filmbunker. Und selbst von außen erkennt man die roten Feuerspuren über den Fenstern, die niemals genutzten Treppentürme und das Luftbrückendenkmal.

Wenn eine Gesellschaft ein so bedeutendes, geschichtsträchtiges und dazu noch authentisches Denkmal geschenkt bekommt, muss sie es auch vollständig und bestmöglich erhalten.

Der Entwurf des neuen Flächennutzungsplans steht in krassem Widerspruch dazu – er ist daher unter kulturellen und historischen Erwägungen abzulehnen.

3. denkmalpflegerische Einwendungen

Der Flughafen Tempelhof stellt mit dem Ensemble aus Flughafengebäuden, Vorfeld, Roll- und Landebahnen und Freiflächen ein Gesamtensemble dar, das historisch gewachsen ist und in außergewöhnlicher Weise das Stadtbild prägt. Die herausragende Bedeutung der Anlage ergibt sich insbesondere aus der fast eineinundert Jahre langen Nutzung als Flughafen.

Eine Bebauung der Freifläche, insbesondere die geplanten Gebiete M2 und W2 am Rand des Geländes würde den Gesamteindruck der Anlage wesentlich beeinträchtigen, den Blick auf das Gesamtensemble verstellen und eine denkmalgerechte Nutzung, insbesondere in luftfahrerischer Hinsicht unmöglich machen.

Der genaue Umfang des Denkmalschutzes ist zudem umstritten. Gemäß Veröffentlichung im Amtsblatt Berlin steht die Gesamtanlage Flughafen Tempelhof unter Denkmalschutz.

Selbst wenn man die einschränkende Definition der Anlage durch das Landesdenkmalamt annimmt, so gilt immer noch das Gebot des Umgebungsschutzes nach §10 DSchG Berlin.

Darüber hinaus würde eine Realisierung der FNP-Änderung die Bemühungen zur Aufnahme des Flughafens Tempelhof in die UNESCO Welterbeliste mit großer Wahrscheinlichkeit behindern oder unmöglich machen.

Aus denkmalpflegerischer Sicht ist daher die Änderung abzulehnen.

4. stadtklimatische Einwendungen

Die Freifläche des Flughafengeländes übt bisher eine wichtige Klimafunktion für den Innenstadtbereich Berlins aus. Sie bildet mit den Achsen der innerstädtischen Bahnlinien und der Stadtautobahn ein System von Kaltluft-Leitbahnen, das die Frischluftversorgung des hochverdichteten Stadtgebietes von Berlin bewirkt, und insbesondere der Entstehung kritischer Wettersituationen vorbeugt. (Quelle: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umweltschutz (1994): Landschaftsprogramm Artenschutzprogramm Berlin). Diese Funktion ist auch im Digitalen Umweltatlas für Berlin gut erkennbar. Weitergehende Ausführungen befinden sich dazu unter:

http://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/umweltatlas/e_text/k407.pdf

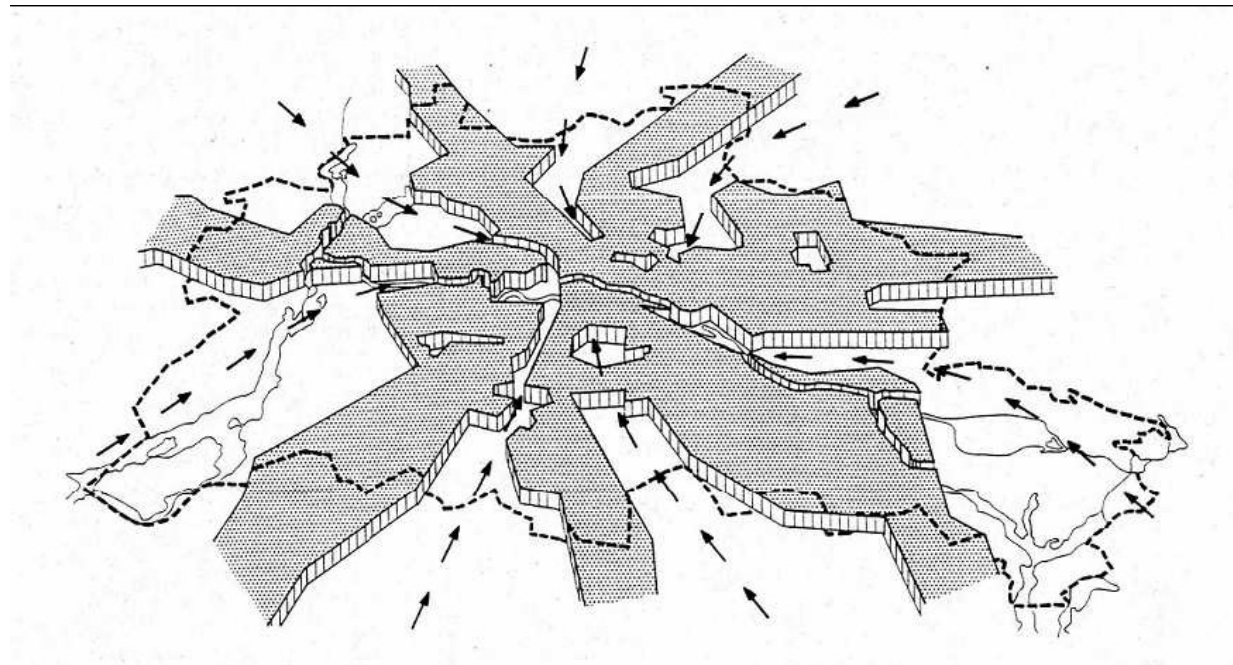


Abb.: Luftleitbahnen für Berlin (Quelle: SenStadt).

Die Vertrauensleute des Bürgerbegehrens

„Das Denkmal Flughafen Tempelhof erhalten – als Weltkulturerbe schützen“
als Vertreter des Bezirks Tempelhof-Schöneberg von Berlin

Volker Perplies, Michael Paul, Andreas Donati

c/o Volker Perplies, Röbbellweg 91a, 13125 Berlin, Tel. (030) 946 33 156, Fax. (030) 946 33 157

Darüber hinaus entstehen durch die Freifläche im Tagesverlauf Flurwinde, die bis in angrenzenden Stadtgebiete einen starken Luft- und Temperatursausgleich bewirken, nachzulesen unter:

http://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/umweltatlas/d410_04_zusatz.htm.

Exemplarisch für den Bereich Tempelhofer Damm in der folgenden Grafik dargestellt:

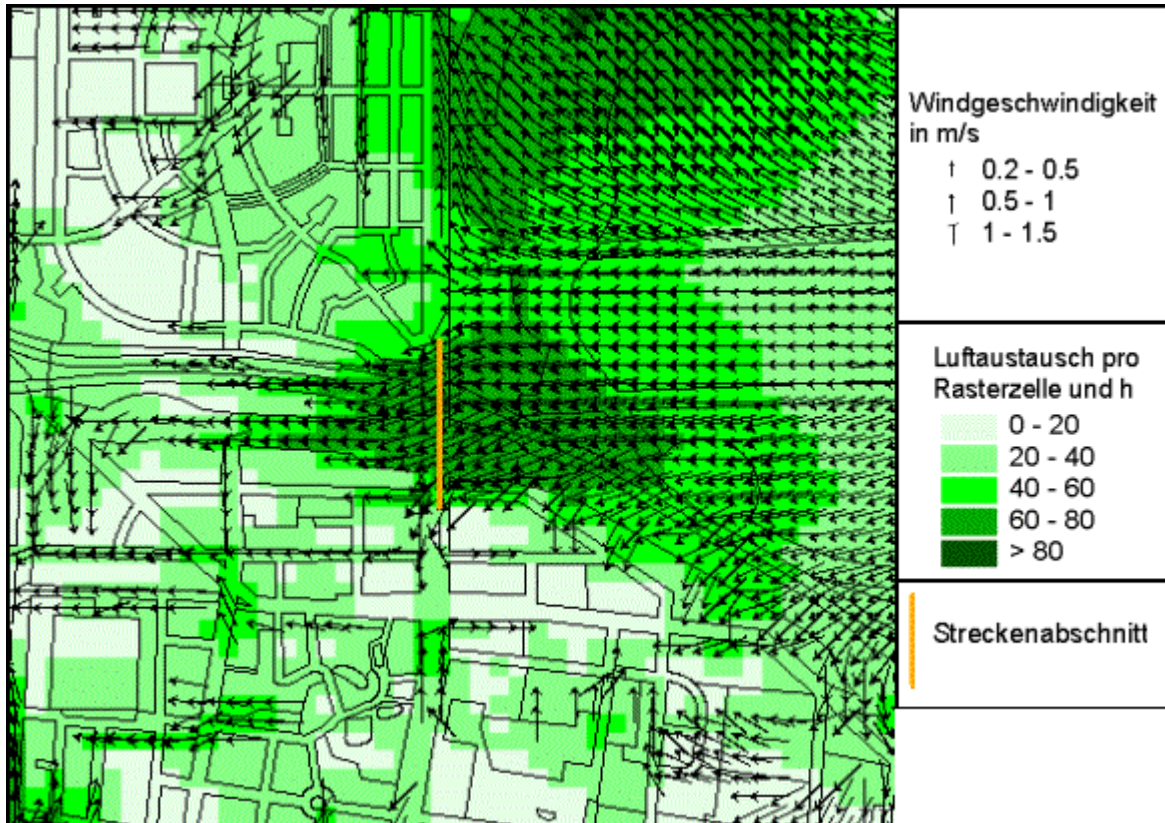


Abb.: Klimamodell Berlin, Analysekarte 4.10, westliches Flughafengelände Tempelhof, Tempelhofer Damm. Quelle: Digitaler Umweltatlas für Berlin

Die vorgesehene Bebauung der Flächen M2 und W2 befindet sich im Randbereich der bisherigen Freifläche des Flughafengeländes und soll eine Geschossflächenzahl von 1,5 (!!!), also noch mehr als es die bisher vorgesehenen 0,8 erlauben. Dies ist als äußerst kritische einzuschätzen.

Die Freiflächen im Randbereich sind sowohl für die Frischluftfunktion wie auch die Entstehung der Flurwinde essentiell. Eine Bebauung – noch dazu in diesem Bereich würde sich äußerst negativ auf das gesamte Stadtklima auswirken.

Zudem bewirkt die vorgesehene Bebauung in den Bereichen M2 und W2 eine zusätzliche Versiegelung von Flächen und zusätzliche Aufheizung. Die angekündigte Entsiegelung erscheint in Anbetracht der schon publizierten Pläne weder realistisch noch glaubwürdig. Vielmehr ist mit einer erheblichen Verschlechterung der stadtklimatischen Gesamtsituation zu rechnen.

Die Änderung des FMP ist daher aus stadtklimatischer Sicht grundsätzlich abzulehnen.

5. ökologische Einwendungen

Dass Flughafenareal ist – gerade aufgrund seiner Nutzung als Flughafen - zu einem einzigartigen Refugium zahlreicher, insbesondere seltener Tiere und Pflanzen geworden. Einige davon sind vom Aussterben bedroht und bilden einen ganz wesentlichen Teil des Berliner Bestandes.

Im Laufe der Jahrzehnte ist hier völlig autark ein ganz besonderes Ökosystem entstanden, welches so nur weiter erhalten werden kann, wenn dieses Gelände weiterhin und dauerhaft für den öffentlichen Zutritt gesperrt bleibt. Nachfolgende Zahlen (Quelle: Berliner Landesarbeitsgemeinschaft Naturschutz e.V.) möchten wir hier zur Verdeutlichung noch mal anführen.

Dieses Ökosystem „Tempelhofer Feld“ zeichnet sich durch seine besondere Flora und Vegetation aus. Glatthaferwiesen und Trockenrasen sind wertvolle Biotopstrukturen (geschützt nach §26a NatSchGBIn und auch geschützter Lebensraumtyp, gemäß FHH-Richtlinie). Desweiteren sind 11 Pflanzenarten nach Roter Liste Berlin gefährdet und 5 weitere nach Bundesartenverordnung geschützt.

Ebenfalls nach Roter Liste Berlin gefährdet sind hier 31 Wespen- und Bienenarten, wovon alleine ca. 1/3 des Gesamtbestandes Berlins auf dem Tempelhofer Feld vorkommen, 3 Arten galten bereits als verschollen bzw. ausgestorben.

Hinzu kommen noch weitere Insekten, wie 2 Arten Laufkäfer (ebenfalls Rote Liste Berlin), sowie die Wiederentdeckung einer ebenfalls verschollen oder ausgestorben geglaubten Käferart. Auch sind hier 23% aller in Berlin vorkommenden Spinnenarten vertreten, wovon 4 Arten ebenfalls nach der Roten Liste Berlin vom Aussterben bedroht sind. Erfreulicher Weise ist auf dem Tempelhofer Feld sogar ein Neufund für die Berliner Fauna zu vermelden.

Bei den auf dem Tempelhofer Feld vorkommenden Vogelarten sind 20% in der Roten Liste Berlins geführt, wobei über 50% einer Gefährdungskategorie zugeordnet werden.

Allein von der Vogelart „Felderlerche“ finden sich auf dem Tempelhofer Feld ca. 25% des Berliner Gesamtbestandes. Laut Gutachten sind keine geeigneten alternativen Bruthabitate für Offenlandarten zu finden, auch am Stadtrand Berlins sind diese selten. Nicht zuletzt auch deshalb ergibt sich die besondere Bedeutung und der erforderliche Schutzstatus dieses Gebiets.

Insgesamt werden 4/5 der Gesamtfläche gutachterlich als besonders wertvoll bis wertvoll eingestuft.

Wichtig wäre an dieser Stelle auch zu erwähnen, dass bei den derzeitigen Planungen des Senats die Durchgängigkeit für die Insekten und Reptilien zu benachbarten Biotopen deutlich gestört wird – Verbindungsbiotop Bahnfläche. Auch störungsempfindliche Zugvögel nutzen das Tempelhofer Feld als „Zwischenstation“, welche bei Umsetzung der derzeitigen Senats-Planungen stark gefährdet und gestört werden!

Die Vertrauensleute des Bürgerbegehrens

**„Das Denkmal Flughafen Tempelhof erhalten – als Weltkulturerbe schützen“
als Vertreter des Bezirks Tempelhof-Schöneberg von Berlin**

Volker Perplies, Michael Paul, Andreas Donati

c/o Volker Perplies, Röbbellweg 91a, 13125 Berlin, Tel. (030) 946 33 156, Fax. (030) 946 33 157

Auch aus Ihrer eigenen Publikation „Flughafen Tempelhof-Bedeutung für den Biotop- und Artenschutz“ geht hervor, daß aufgrund des nahezu flächendeckenden Vorkommens geschützter und gefährdeter Arten eher eine Intensivierung des Schutzes erforderlich ist.

Dem stehen die Planungen wie eine, auch teilweise, Öffnung des FNP-Änderungsgebietes in hohem Masse entgegen. Jedwede zukünftige Nutzung des Tempelhofer Feldes, die eine Veränderung z.B. hinsichtlich Beuteschema und Feind-/ Gefahrenschema mit sich bringt hat zu unterbleiben.

Die Verkleinerung oder auch Umgestaltung des Lebensraumes infolge der Planungen und der Bebauung würde diesen Lebensraum vernichten oder wesentlich beeinträchtigen. Ökologisch ist das Tempelhofer Feld von herausragender Bedeutung. Eine Weiternutzung insbesondere als Flughafen ist klar von Vorteil.

Unter dem Gesicht des Naturschutzes sind die Planungen zur Änderung des FNP abzulehnen.

6. ökonomische Einwendungen

Die Pläne zur Bebauung treffen auf einen aktuell äußerst entspannten Wohnungs- und Gewerbemarkt. Ein Bedarf nach zusätzlichem Wohn- oder Gewerberaum besteht derzeit nicht und kann durch vorhandene Bestände problemlos abgedeckt werden. Zudem besteht noch immer ein erhebliches Flächenangebot aus den früheren Berliner Entwicklungsgebieten, für die das Land Berlin aufgrund mangelnder Wirtschaftlichkeit in erheblichem Umfang Zuschüsse bereitstellen muss.

Eine zusätzliche Bebauung für das Tempelhofer Feld verschlechtert die Situation der vorhandenen Gebiete weiter, macht aber zugleich zusätzliche Erschließungsmaßnahmen in Tempelhof erforderlich.

Das Ergebnis der Vorprüfung für das Columbiaquartier, veröffentlicht unter (http://www.stadtentwicklung.berlin.de/aktuell/wettbewerbe/ergebnisse/2009/columbiaquartier/download/WB-Columbia-Vorpruefbericht_Anhang.pdf) zeigt, dass die wirtschaftliche Perspektive der derzeit vorgeschlagenen Projekte bisher kaum dargelegt wurde, die Marktentwicklung aber als überaus kritisch einzustufen ist. Es steht zu befürchten, daß aufgrund der Planungen auf Bezirk und Land erhebliche Folgekosten zukommen, wie dies in der Vergangenheit bei ähnlichen Entwicklungsprojekten, z.B. „Wasserstadt Spandau“ geschehen ist.

Die Änderung des FNP ist daher aus ökonomischen Gründen abzulehnen

7. politische Einwendungen

Beim Bürgerentscheid „Das Denkmal Flughafen Tempelhof erhalten – als Weltkulturerbe schützen“ hat sich eine überwältigende Mehrheit von 68% der Einwohner des Bezirks, und damit die am stärksten betroffenen Anwohner gegen die Änderung des Flächennutzungsplans, gegen eine Bebauung des Areal und für einen Erhalt als Flughafen ausgesprochen.

Als planende Behörde sind sie verpflichtet, den Willen der Bürger bei Ihren Planungen zu berücksichtigen. Dies ist bisher nicht einmal ansatzweise erkennbar. Die Planungen geben ausschließlich die Meinung der Senatsverwaltung und des Senats wieder.

Hinzu kommt, dass sich die vom Senat genannten Gründe für die Schließung und Aufgabe des Flughafens Tempelhof mittlerweile als haltlos bzw. vorgeschoben herausgestellt haben. Das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 16. 3. 2006 – Aktenzeichen 4 A 1078. 04 hat klargestellt, dass es keine juristische Rechtfertigung zur Schließung des Flughafens Tempelhof gibt. In diesem Sinne ist auch der im sog. ICAT Volksentscheid von 2008 ausgedrückte Wille der gesamtberliner Bevölkerung zum Erhalt des Flughafens in noch sehr viel deutlicherem Licht zu sehen.

Weiterhin müsste auch Ihnen bekannt sein, dass inzwischen ein weiteres Volksbegehren erfolgreich in der ersten Stufe zustande gekommen ist, welches den denkmalgeschützten Erhalt des Flughafens Tempelhof und die Ernennung zum UNESCO Weltkulturerbe zum Ziel hat. Dieses verbindlich formulierte Volksbegehren mit dem Titel „Volksbegehren für das Weltkulturerbe Tempelhof und mehr Transparenz in der Politik“ wurde am 19.6.2009 als Drucksache 16/2515 dem Abgeordnetenhaus zugeleitet.

Nach der Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofs Berlin gebietet dies der Verwaltung, keine dem Zweck des Volksbegehrens widersprechenden Entscheidungen zu treffen.

Die Änderung des FNP ist daher ebenfalls abzulehnen.

Die Vertrauensleute des Bürgerbegehrens

**„Das Denkmal Flughafen Tempelhof erhalten – als Weltkulturerbe schützen“
als Vertreter des Bezirks Tempelhof-Schöneberg von Berlin**

Volker Perplies, Michael Paul, Andreas Donati

c/o Volker Perplies, Röbbellweg 91a, 13125 Berlin, Tel. (030) 946 33 156, Fax. (030) 946 33 157

Zusammenfassende Beurteilung

Bei fachlich einwandfreier Prüfung sind ist der Flächennutzungsplan für das Tempelhofer Feld und auch das Änderungsverfahren Landschaftsschutzprogramm Artenschutzprogramm grundsätzlich abzulehnen, da erhebliche Nachteile für Berlin und auch für die betroffenen Bezirke Tempelhof-Schöneberg und Neukölln zu erwarten sind.

Der Aussage „Nachteilige Auswirkungen auf die geschützten Denkmale oder auf andere Umweltgüter sind nicht ersichtlich.“ muss entschieden widersprochen werden

Aufgrund der überaus schweren Bedenken und der klaren öffentlichen Meinung gegen jede Bebauung stellt sich für den neutralen Betrachter die Frage, wessen Interessen hier planungsrechtlich abgesichert werden sollen.

Es entsteht der Eindruck das das Vorhaben weniger den Interessen der Allgemeinheit als vielmehr denen des regierenden Bürgermeisters dient.

Der Bezirk fordert aus diesem Grund die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umweltschutz auf, die Änderungspläne zu verwerfen, und gemäß den Vorgaben aus dem Bürgerentscheid, eine Rückführung des Flächennutzungsplans auf den Stand FNP 1984 einzuleiten.

Berlin, den 16. Juli 1009

Bezirk Tempelhof Schöneberg von Berlin

Die Vertrauensleute des Bürgerbegehrens

„Das Denkmal Flughafen Tempelhof erhalten – als Weltkulturerbe schützen“

Volker Perplies

Michael Paul