

Der Himmel über Berlin –

oder warum mir im Luftraum über Deutschlands Hauptstadt oft zum Heulen ist.

Als ich im März 2004 Tempelhof mit einem kleinen, einmotorigen Sportflugzeug zum ersten Mal anflieg, - es war ein klarer, wolkenloser Spätwintertag, der Anflug über den Grunewald, vorbei am Wannensee hätte mich schon fast zu Tränen gerührt, - als dieser grüne Fleck im Häusermeer immer größer wurde und ich schon das Halbrund des von Norman Foster als „Mutter aller Flughäfen“ geadelten Gebäudes erkennen konnte, da war es vorbei mit meiner Contenance. Dieses Juwel von einem Flughafen, um das sich jede Metropole dieser Welt reißen würde, diese Wiege der deutschen Verkehrsfluffahrt, der selbst der aufgeblasene Göring die Würde nicht nehmen konnte, dieses Symbol Berliner Freiheitswillens und amerikanischer Solidarität, das Nazis, Bombardierungen und Kommunisten getrotzt hatte, stand vor der planmäßigen Eliminierung durch Berliner Parteienklüngel.

Es war nicht nur Nostalgie, die mich zu diesem Abschiedsflug getrieben hatte: ich weiß wovon ich rede, wenn es um Flughäfen und deren Nutzung geht. Bis zu meiner behördlich angeordneten Altersschwäche bin ich große Jets in alle Welt geflogen, für eine deutsche Luftverkehrsgesellschaft, deren bis heute andauernder Erfolg 1923 auf der runden Wiese in Tempelhof ihren Anfang nahm und die sich jetzt mit fadenscheinigen Begründungen aus ihrer Geschichte verdrücken will.

Und es war nicht das erste Mal, dass ich am Himmel über Berlin nahe am Wasser gebaut hatte: Nach der Flucht aus Schlesien kamen wir ein paar Jahre am Groß-Glienicker See unter, direkt in der Einflugschneise von Gatow, dem Flugplatz der britischen Besatzungsmacht. Meine Mutter verschwand mit meinem Bruder in einer Lancaster der Royal Air Force gen Westen in den Berliner Himmel, während über mir die Rosenbomber im Minutentakt einschwebten.

Der Flugleidenschaft meines Vaters hatten russische Jagdflugzeuge 1943 in einer Heinkel He 111 ein tragisches Ende bereitet, glücklicherweise nachdem er mich auf einem kurzen Heimaturlaub in die Welt setzen konnte. In meinem Archiv hat das Telegramm mit dem barschen Befehl: „Urlaub sofort abbrechen, beim Geschwader melden“ einen traurigen Ehrenplatz. So wusste ich nicht recht, ob meine Begeisterung, die ich für die über mir brummenden Flugzeugen der Luftbrücke entwickelte (damals brummt Flugzeuge noch), in meiner Familie auf Verständnis treffen konnte.

Obwohl damals an eine deutsche Zivilluffahrt nicht zu denken war, hat mich der Gedanke ans Fliegen nicht mehr losgelassen. Irgendwann schmiss ich zum Entsetzen meiner Mutter mein Soziologiestudium an der FU Berlin, das ich im gleichen Jahr wie Rudi Dutschke begonnen hatte und landete auf dem Rückflug von der bestandenen Aufnahmeprüfung für die Verkehrsfliegerschule im Cockpit einer Vickers Viscount stehend (!) in Tempelhof. Die englischen Piloten waren so nett zu mir Babykollegen, dass ich nicht nur feuchte Hände, sondern auch feuchte Augen am Himmel über Berlin bekommen hatte.

20 Jahre waren dann alle großen Flughäfen der Welt meine Ziele in Boeing- und Airbus-Cockpits, nur nicht Berlin. Als Aktiver des Pilotenverbandes schrieb ich flammende Protestbriefe an den damaligen Verkehrsminister Georg Leber, er solle bei den Alliierten gefälligst das Recht der Deutschen einklagen, nach Berlin fliegen zu dürfen, die Sowjets hätten Bereitschaft signalisiert mitzuspielen, wenn denn die Interflug auch in den Westen dürfe. Doch die Souveränität der Bundesrepublik wog nichts gegen die Gewinnmargen alliierter Airlines, reichlich gesponsert von unseren Steuergeldern. Trotzdem: Dank und Respekt vor der makellosen Bilanz der PanAm, BEA und Air France unter schwierigsten Bedingungen.

1989 durfte ich schon mal Messebesucher nach Leipzig fliegen, und zwar nicht von hinten durch die kalte tschechische Küche, sondern erstmalig auf direktem Wege durch die ADIZ (Air Defense Identification Zone), voller Hoffnung, die Flugabwehr des Warschauer Paktes sei über meine friedlichen Absichten im Bilde.

1990 war es dann soweit, dass ich endlich Grund hatte, wie ein Schlosshund am Berliner Himmel vor Freude zu heulen: An einem herrlichen Herbsttag konnte ich meinen Airbus A 310 in einer weiten Schleife über die Stadt lenken, an Tempelhof vorbei, um den Fernsehturm herum und über beautiful downtown Marzahn zum Endanflug auf die Landebahn 26R von Tegel. Meine Ergriffenheit war tief, die Mauer war quer durch meine Familie verlaufen. Der Kreis hatte sich endlich geschlossen und noch heute gehört diese Zeit in der Folge der Wiedervereinigung zu den beglückendsten Erinnerungen meines Fliegerlebens.

Was danach kam, war weniger beglückend. Schon der erste Flug meines Arbeitgebers von Berlin nach New York, den durchzuführen ich die Ehre hatte, war durch fehlendes Augenmaß gekennzeichnet. Während in Honni's VIP-Lounge in Schönefeld Champagner, Häppchen und Devotionalien gereicht wurden, saßen die zahlenden Gäste im tristen Ambiente der Abflughalle und wurden uns erst zum Einsteigen per Bus zugeführt, fassungslos ob des Aufwands, der für die Berliner Lokalprominenz betrieben wurde. Die Verbindung wurde bald wieder eingestellt, man überließ den Amerikanern das Feld, bis heute übrigens.

Dann ging die Planung der Berliner Flughäfen ihren (halb-) sozialistischen Gang. Nun ist man von Berliner Bau- und Finanzgeschäften nicht unbedingt Weltniveau gewohnt (lässt man Südamerika, Russland und Afrika außen vor), aber was sich seit 1995 um die Berliner Flughäfen abspielt, hat Schildasche Dimension.

Seit 38 Jahren am Frankfurter Flughafen lebend habe ich viel von Egoisten gesteuerten Unsinn in der Diskussion um Flughäfen hören müssen, welche letalen Folgen Start- oder Landebahnen in der Nähe menschlicher Behausungen zwangsläufig nach sich ziehen (es geht immer nur um die eigene Datsche, St. Florian lässt grüßen), wonach Städte wie New York, London, ja eigentlich fast alle Großstädte dieser Welt unbewohnbar sein müssten. Daran habe ich mich gewöhnt in einem Land, in dem die Fliegerei in der Folge nationalistischer Propaganda und verheerender Flächenbombardements immer noch als Gefahr instrumentalisiert werden kann, wenn man sie selbst gerade nicht dringend benötigt. Und besonders in einem Land, in dem das Ausschütten von Kindern mit dem Bade neben Fußball zur beliebtesten Sportart zählt.

Doch was Wowereits Truppe im erbitterten Kampf gegen Tempelhof anführt, ist an mangelndem luftfahrt-organisatorischen und finanzpolitischen Sachverstand, fehlendem Verantwortungsgefühl für die Zukunftsperspektiven Berlins und zweifelhafter Interessenlage kaum zu überbieten, außer von seinem Koalitionspartner, der Tempelhof auch als Symbol eines „politischen Druckmittels und einer militärischen Logistikübung der Westmächte“ verschwinden lassen möchte (damit ist die Luftbrücke gemeint).

Während ich nach meiner ersten Landung in Tempelhof pompös von einem Follow-Me auf das gespenstisch leere Vorfeld geleitet wurde, wo ein riesiger Tankwagen auf mich wartete, von dem ich dann einen Liter Flugmotorenöl erstand, kochte in mir die ganze absurde Diskussion hoch, all der Quatsch, der bis heute dafür erhalten muss, eine Schließung zu rechtfertigen. Die Fakten sind:

Tempelhof wurde vom Senat planmäßig die Luft abgedreht. Selbst Herr Hunold, der kein größeres Vergnügen kennt als der einstigen Monopolgesellschaft die Zähne zu zeigen, traut sich nicht wieder hin, obwohl die Passagiere in Scharen zu ihm überlaufen würden, könnten sie auf ihren Kurzstreckenflügen in Tempelhof ein- und aussteigen (was wohl die Haltung der großen Airline zu dem Thema erklärt).

Der neue Großflughafen BBI ist weder wirtschaftlich noch juristisch durch die Offenhaltung Tempelhofs gefährdet, im Gegenteil, während der Bauzeit bleiben BBI und auch Tegel dringend darauf angewiesen. Danach werden alle heilfroh sein, wenn kleinere Flugzeuge in Schönefeld nicht die knappen Slots verstopfen, ganz zu schweigen von den Fliegern der Allgemeinen Luftfahrt. (Übrigens feiert Brandenburg unbeanstandet schon nach einem „Entlastungsflughafen“ für Flugzeugtypen bis B 737 und A 320.)

Die Flugbereitschaft der Bundesregierung gehört nach Tempelhof, von wo man in Minuten im Regierungsviertel ist und somit auf zusätzliche Hubschrauberflüge oder großräumige Straßensperrungen verzichten kann. Schon heute jammern Abgeordnete und Regierungsmitglieder über die weniger werdenden Verbindungen, die Berliner über Verkehrschaos ohne Ende.

Statt die Verluste eines ungenutzten Flughafens dem Steuerzahler aufs Auge zu drücken, müsste es Aufgabe der Flughafen-Berlin-GmbH sein, diesen wirtschaftlich erfolgreich zu betreiben, was bei gesicherten Perspektiven und unternehmerischer Kreativität möglich wäre.

Die Kapazität von BBI ist von Anfang an nicht ausreichend und hat keine Erweiterungsmöglichkeit.

Es macht einfach keinen Sinn. Der Regierende Bürgermeister ist so stolz auf seine weltoffene Einstellung. Sollte er wirklich nicht wissen, wie glücklich seine Kollegen in anderen Weltstädten sind, ihren wachsenden Luftverkehr auf einen internationalen Groß- und mehrere kleinere Flughäfen verteilen zu können? Wo es, wie in London, keinen Stadtflughafen gab, sondern nur drei große, Heathrow, Gatwick und Stansted, wurde für viel Geld einer gebaut und guter Gewinn erzielt. Wowereit ist doch häufig in Paris, New York, Washington, Montreal, Buenos Aires, Rio, besucht er dort nur Partys?

Glücklicherweise ist meine Landung in Tempelhof vor drei Jahren nicht meine letzte dort gewesen. Dank einer in der Bundesrepublik ungewöhnlichen Bürgerinitiative **für**, nicht gegen etwas, (70 Prozent der Berliner sind für den Erhalt!) und dem Engagement vieler rechtskundiger Berliner Bürger, Politiker, Unternehmer, Passagiere und, man höre und staune, Anwohner aus der Umgebung dieser denkmal-

geschützten Anlage ist es gelungen, die politischen und juristischen Versuche der Blindflieger im Roten Rathaus abzuwehren, zumindest bis Oktober 2008 aufzuhalten. Wenn es aber keine Perspektive darüber hinaus gibt, wird Tempelhof am ausgestreckten Arm verhungern.

Die Motive Wowereits, oder wer immer dahinter stehen mag, bleiben rätselhaft. Kann er nur nicht nachgeben, weil ihm die ICAT in den letzten Jahren immer kräftiger auf die sensiblen Füße getreten ist? Selbst ich konnte der Versuchung nicht widerstehen, als er dem staunenden Wahlvolk den „Single-Airport“ BBI schmackhaft machen wollte. Ob er denn für Verheiratete wie mir und meiner Frau Tempelhof nicht doch offen halten könne, wollte ich von ihm wissen, habe mir aber weitergehende Sottissen verkniffen.

Oder stinkt etwas gewaltig zum Berliner Himmel? Muss ich bei einem zukünftigen Flug in die Hauptstadt mit einer Baustelle für einen Industriepark, ein Shopping-Center oder einer Errungenschaft der Berliner Spaßgesellschaft auf dem Tempelhofer Feld rechnen, an der irgendjemand sehr viel Geld verdient?

Dann werde ich wieder Tränen am Himmel von Berlin vergießen, Tränen der Wut und der Trauer über den Umgang mit unseren Werten und unseren Steuergeldern.

Verfasser:

Heinz-Jürgen Lachmann, wohnt in der Einflugschneise der geplanten Nordbahn des Frankfurter Flughafens, ist verheiratet und hat drei Söhne, die alle auch als Berufspiloten große Jets fliegen. Er selbst war 35 Jahre für eine große deutsche Fluggesellschaft tätig, von 1998 bis 2000 Präsident des deutschen Pilotenverbandes „Vereinigung Cockpit“ und fliegt seit 2002 nur noch zum Vergnügen.