

Vliegverbod voor Tempelhof?

Berlijns beroemde luchthaven wordt met sluiting bedreigd

[Achtergrond](#) - 18 oktober 2003

(17 oktober) De Berlijnse luchthaven Tempelhof, beroemd geworden door de luchtbrug van 1948/9, wordt met sluiting bedreigd. Het vliegveld heeft te kampen met verlies. Bovendien wordt gewerkt aan de uitbreiding van een ander vliegveld, dat Tempelhof overbodig zou moeten maken. Gaat alles naar zin van de exploitant, dan stijgt volgend jaar voor het laatst een vliegtuig op vanaf Tempelhof.

Vertrekt op 30 oktober 2004 de laatste vlucht vanaf Zentralflughafen Tempelhof in West-Berlijn? Wel als het aan de exploitant van de luchthaven - de Berliner Flughafen Gesellschaft (BFG), verantwoordelijk voor de luchthavens Tempelhof en Tegel - ligt. De maatschappij heeft bij de gemeenteraad van Berlijn het verzoek ingediend om per november volgend jaar van haar bedrijfsplicht ontheven te worden. De reden van dit verzoek is tweeledig. Ten eerste lijdt de maatschappij verlies op Tempelhof. In 2002 bedroeg het tekort 15 miljoen euro. Verleden jaar werden iets meer dan 600 duizend passagiers verwerkt, een afname van een vijfde ten opzichte van 2001. Ter vergelijking: in 1971 bedroeg het aantal passagiers bijna vijf miljoen. Over 2003 moet niet op een verbetering worden gerekend: gedurende de eerste zes maanden van dit jaar werden op Tempelhof ruim een kwart minder vliegbewegingen geregistreerd dan tijdens dezelfde periode vorig jaar.

Het tweede argument voor sluiting van Tempelhof luidt, dat een dergelijk besluit de kans vergroot op de uitbouw van vliegveld Schönefeld - gelegen ten zuidoosten van Berlijn - tot knooppunt van het internationale vliegverkeer. Dit argument stoelt op het besluit van de federale overheid en de deelstaten Berlijn en Brandenburg uit 1996, dat een eventuele uitbreiding van Schönefeld gepaard dient te gaan met een stop op het vliegverkeer vanaf Tempelhof. De motivatie van dit besluit luidde destijds, dat de uitbouw van Schönefeld bijna een miljoen Berlijners zou bevrijden van de geluidsoverlast die Tempelhof - gelegen pal naast de woonwijk Kreuzberg - veroorzaakt. Blijft Tempelhof open, dan vervalt dit argument voor de uitbouw van Schönefeld. En dat is tegen de zin van de BFG: zij hoopt dat de deelstaat Brandenburg volgend jaar definitief het groene licht geeft voor het miljardenproject aan de rand van de stad. Met een sluiting van Tempelhof hoopt zij de deelstaatregering gunstig te stemmen. En voor deze

sluiting heeft zij eerst de toestemming van de Berlijnse gemeenteraad nodig.

Inmiddels is verzet gerezen tegen de plannen van de BFG. De Interessengemeinschaft City-Airport Tempelhof (ICAT), een belangenvereniging van omwonenden en bedrijfseigenaren, hoopt sluiting van Tempelhof te voorkomen door de luchthaven weer winstgevend te maken. Daartoe zou de huidige leegstand van een groot deel van de 300 duizend vierkante meter grote aankomst- en vertrekhal moeten worden tegengegaan. Als voorwaarde daarvoor beschouwt ICAT het behoud van het vliegverkeer: een vliegveld zonder vliegtuigen is per slot van rekening niet aantrekkelijk voor potentiële investeerders. Met andere woorden, ICAT tracht van de nood een deugd te maken: zij beschouwt het vliegverkeer, dat momenteel nog verliesgevend is, als voorwaarde voor toekomstige winst. ICAT hoopt binnen een jaar tijd een investeerder te vinden die beschikt over een gebruikskoncept dat de regeringen van de deelstaten Berlijn en Brandenburg weet te overtuigen. Slagen de tegenstanders van sluiting echter niet in hun opzet, dan betekent dat een roemloos einde van de luchthaven die symbool staat voor een belangrijke periode uit het verleden van Berlijn.

Klerenhanger

De geschiedenis van Tempelhof begon tachtig jaar geleden. Op 8 oktober 1923 checkten de eerste passagiers in. Drie jaar later, in 1926, begon het bedrijf Deutsche Lufthansa hier haar activiteiten. Tijdens de jaren dertig gaf nazi-architect Albert Speer de luchthaven haar huidige aanzicht. Onder zijn toezicht werd in 1936 begonnen met de bouw van de ontvangsthal, die met bijna tienduizend ruimtes nog altijd een van de grootste gebouwen van Europa vormt. De aansluitende, bijna twee kilometer lange hangar staat - vanwege zijn hoefijzervorm - in de Berlijnse volksmond bekend als *Kleiderbügel*, oftewel klerenhanger.

Tempelhof verwierf wereldwijde bekendheid dankzij de luchtbrug van 1948/9, het antwoord van de Westerse geallieerden op de Russische [blokkade van West-Berlijn](#). Gedurende elf maanden, van juni 1948 tot mei 1949, bevoorraden de Skymasters en Dakotas de geïsoleerde stad vanuit de lucht. Zij voerden ongeveer 270 duizend vluchten uit, waarbij de landingsfrequentie op haar hoogtepunt opliep tot negentig seconden. De levensmiddelen die de vliegtuigen met zich meebrachten leverden hen de koosnaam *Rosinenbomber* op. De luchtbrug deed Tempelhof uitgroeien tot symbool van het uithoudingsvermogen van West-Berlijn als eiland van vrijheid in een oceaan van vijandige Sovjettroepen. Daarnaast symboliseerde de luchtbrug, vlak na de Tweede Wereldoorlog, een overgang in de relatie tussen (West-) Duitsland en de Westerse geallieerden: van vijand tot

bondgenoot.

Gastronomie

Dit roemrijke verleden ten spijt, ziet ook de gemeenteraad van Berlijn - die momenteel door SPD en PDS wordt gevormd - voordelen in een sluiting van Tempelhof. De Duitse hoofdstad heeft namelijk, net als de BFG, baat bij de uitbouw van Schönefeld tot Berlin Brandenburg International: de senaat verwacht dat de nabijheid van het mega-vliegveld Berlijn extra inkomsten zal opleveren. Geen gekke gedachte, wanneer men zich realiseert dat de stad met een miljardentekort kampt. Mocht de senaat het verzoek van de BFG inwilligen, dan zal er wel eerst een alternatief voor Tempelhof op tafel moeten komen. Tempelhof staat namelijk op de monumentenlijst, zodat sloop van de luchthaven niet aan de orde is. Oftewel: bij sluiting blijven de onderhoudskosten voor de gebouwen bestaan.

Verkeerssenator Peter Strieder (SPD) heeft reeds een concept klaarliggen voor Tempelhof in het post-aviatische tijdperk. Het 449 hectare omvattende complex zou ondermeer ruimte moeten gaan bieden aan kantoren, woningen, gastronomie en een permanente tentoonstelling over de geschiedenis van de luchtvaart. Volgens Strieder zou dit concept 17 duizend nieuwe banen opleveren. Bovendien zou de naam Tempelhof moeten worden omgedoopt in Park der Luftbrücke, een verwijzing naar de Platz der Luftbrücke, het plantsoen dat zich voor de ingang van het vliegveld bevindt en plaats biedt aan het monument ter herinnering aan de 78 Amerikaanse, Britse en Duitse piloten en luchthavenmedewerkers die tijdens de luchtbrug het leven lieten voor de levensvatbaarheid van West-Berlijn.

Het definitieve besluit over de uitbouw van Schönefeld, en daarmee over de sluiting van Tempelhof, wordt volgend jaar genomen. Mocht het daadwerkelijk tot het einde van het vliegverkeer vanaf Tempelhof komen, dan zou daar een zekere symboliek van uitgaan: bijna vijftien jaar nadat de stad in vrijheid weer één is geworden, sluit Berlijn de luchthaven die symbool staat voor de hoop op precies deze vrijheid ten tijde van haar gedwongen deling. Een beter bewijs voor de triomf van Tempelhof bestaat eigenlijk niet.

Mark Schenkel is student Geschiedenis aan de Universiteit van Amsterdam en schrijft regelmatig artikelen voor het Duitslandweb. Momenteel studeert hij aan de Humboldt Universität in Berlijn.

Dit is een artikel gedownload via duitslandinstituut.nl.

Artikel: <https://duitslandinstituut.nl/artikel/2366/vliegverbod-voor-tempelhof>