



Hörigkeit und Hybris

Was drei Berliner Flughäfen über die Politik ihrer Stadt erzählen

SIGRUN MATTHIESEN

Irgendwann in der Zukunft könnte Mobilität bedeuten, sich in Wasser aufzulösen. Dann stiegen wir vielleicht am längst wieder zusammengefallenen Stadtschloss in die Spree und gingen in, beispielsweise, Griechenland an Land, neu und passend zusammengesetzt. Wenn es so weit ist, werden sich möglicherweise Historikerinnen Gedanken machen, warum Flughäfen so bedeutsam waren, damals im 20. Jahrhundert. Nicht nur in Berlin, aber dort ganz besonders. Immerhin hatte hier der weltweit erste Linienflug überhaupt abgehoben, nach Weimar. 1919 war das, in Berlin-Johannisthal, wo heute nur noch ein Windkanal-Denkmal daran erinnert, dass es dort einen Flugplatz gab.

Aus Tempelhof, Tegel und dem frisch gebauten BER werden zukünftige Forscherinnen einiges erfahren über Berlin. Jeder dieser Flughäfen beziehungsweise das, was von ihm übrig ist, steht auch für ein bestimmtes politisches Selbstverständnis. Der jüngste von ihnen sieht dabei am ältesten aus. Was in diesen Tagen nun aber wirklich mit allem gerade noch vertretbaren Tamtam als »Hauptstadtflughafen« auf Brandenburger Boden eröffnet wird, ist die Inkarnation des Investorenbaus. Aus einer zwanghaften Logik, nach der Fortschritt immer nur die Fortsetzung des Bestehenden mit neuen, profitträchtigeren, schnelleren oder sonst wie geileren Mitteln sein kann, ist ein Gebäude entstanden, das genauso gut Warenhaus, Konzernzentrale, Verwaltungssitz sein könnte. Egal ob in Berlin, Bogotä oder Boston. Denen das vertrautes und einziges Habitat ist, die sollen sich wohlfühlen und ungestört weiter ihren immer ähnlichen Geschäften nachgehen können, während sie Orte wechseln, ohne diese wahrzunehmen. Das mag ihr Interesse sein, doch Aufgabe von Politik ist es nicht, sich zum kritiklosen Büttel dieser Interessen zu machen. Tut sie es, verliert sie eben jene Legitimation, ohne die sich dann auch explodierende Kosten und jahrelange Bauverzögerung nicht mehr fundamental kritisieren lassen.

Doch während die Lobbyisten des »Weiter so, aber schneller und mehr davon« sich noch beschwerten, auch dieser Großflughafen sei mittlerweile eigentlich schon wieder zu klein, kam plötzlich einiges ganz anders. Ob es nun an einem winzigen Virus lag oder an der großen, viel zu lange kleingeredeteten Klimakrise, werden erst zukünftige Forscherinnen genau wissen. Vielleicht können sie den BER noch als Gewächshaus nutzen, oder sie haben das ganze Ding einfach kompostiert. Einiges jedenfalls spricht dafür, dass Zoomen das neue Vielfliegen wird, und die Zeiten, als »Shareholder Value« immer geiler klang als »staatliche Eingriffe«, erst mal vorbei sind.

Was direkt zum Flughafen Tegel führt. Wegen seines Retro-Chics von kunstsinnigen Mid-Century-Möbelbesitzern weltweit geliebt, sähen die ihn für ihre Wochenendtrips am liebsten ewig geöffnet. Bloß die Berliner*innen in Pankow, Wedding und wer sonst noch mit Lärm und Abgasen der Einflugschneise leben muss, können dem Hype wenig abgewinnen.

Fairerweise ist anzumerken, dass in den 1970er Jahren, als der Architekt Meinhard von Gerkan sich mit dem sechseckigen Gebäude ins Architekten-Rampenlicht baute, der Berliner Flugverkehr noch eine überschaubare Angelegenheit war. Jede Nation, die es sich leisten konnte, hatte eine Fluglinie, bei der der Staat nicht nur gerufen wurde, wenn es galt, mit Steuergeldern schlechtes Wirtschaften zu kaschieren, sondern auch sonst das Sagen hatte. Tickets waren so teuer, dass niemand auf die Idee gekommen wäre, einen Jungesellenabschied tatsächlich per Flugzeug zu unternehmen. Kollegen und – damals selten – auch Kolleginnen, die viel zu besprechen hatten, saßen meist im gleichen Bürogebäude, oder doch mindestens im gleichen Land.

Derartige Überschaubarkeit, nach der sich heute viele sehnen, verkörpert die praktische Sechseck-Architektur Tegels. Sie erzählt von Mitbestimmung, Bildungsreform, sozialem Wohnungsbau und »Mehr Demokratie wagen« – wenn also ein Flughafen nach Willy Brandt benannt sein sollte, dann dieser. Nachdem

derart sozialdemokratische Tugenden und Erungenschaften dann fast drei Jahrzehnte verunglimpft wurden, erscheint gestaltende Politik nun wieder erstrebenswert. Leider fehlen jetzt die Gelder. Jene, die damals im Kalten-Kriegs-Westberlin flossen, ebenso wie jene, die später in der Privatisierung von Liegenschaften und anderem Volkseigentum verockert wurden. Außerdem erinnert sich offenbar kaum noch jemand in der SPD, wie das eigentlich geht, staatliche Daseinsfürsorge, Infrastrukturpolitik und wo die Grenzen verlaufen zwischen Gemeinwohl und Gruppeninteressen.

Davon erzählt Tempelhof. In diesem Fall nicht das denkmalgeschützte Gebäude, das sich in Zeiten des Abstandsgebots plötzlich als großes Geschenk erweist für alle Veranstalter, die sich den neuen Raumbedarf auch finanziell leisten können. Dennoch bleibt die optimistische Moderne mit dem folgenden mörderischen Größenwahn so untrennbar verbunden wie Weimar mit Buchenwald. Davon, und auch von schwarzen Glis, die sich in Hitlers Offizierskasino eine Basketballhalle einrichteten, von der Luftbrücke, von all dem legt das 1935 entworfene Gebäude hoffentlich auch zukünftig Zeugnis ab.

Das weite Tempelhofer Feld aber steht auch für das begründete Misstrauen der Stadtgesellschaft gegenüber ihrer Regierung. Wechselnde Koalitionen, ausnahmslos unter Beteiligung von Sozialdemokraten, hatten seit 2001 immer wieder bezahlbaren Wohnraum versprochen, der am Ende doch nur als Steuerzuschuss für die großflächigen Lofts und Townhouses der Besserverdienenden enden würde. Auch das hatte an dieser Stelle Tradition: Schon die heute so idyllisch anmutende Tempelhofer Gartenstadt war 1920 als »Arbeitersiedlung« angepriesen worden, um sich noch während der Bauphase so zu verteuern, dass am Ende Staatsbeamte und höhere Angestellte einzogen. Die anderen vergnügten sich mit vielen Kindern und wenig Geld in knapper Freizeit auf dem Feld. Genau das sollte es wieder werden, entschied das Volk 2014: Kaltluftschleuse, Freiraum, offen für das noch Unvorstellbare. Keins schlechtes Modell für zukunftstaugliche Stadtpolitik.

SCHWERPUNKT GROSSSTADT BERLIN

Seite 3 Berliner Ringe 100 Jahre ganz groß: eine Stadt zwischen Dorf und Metropole

Seite 5 Geboren aus der Spekulation Wie die kapitalistische Bewirtschaftung des Berliner Bodens die Geschichte der Stadt bis heute prägt

Seite 9 Ein Ort, den man verstehen kann Katrin Lompscher im Gespräch über den langen Atem, den sozial-reformerische Stadtpolitik braucht

Seite 13 Gehören Fabriken in die Stadt? Die Industrie in Berlin wächst wieder, zumindest ein bisschen

MURX

VINCENT KÖRNER

Dies ist eine kleine Beschwerde, sie muss nicht wichtig genommen werden, aber man wird ja wohl noch... Also: Sehr geehrte Zugereiste und Journalist*innen aus anderen Städten, liebe Reiseleiter*innen und Tourismus-Portale, wir Berliner Eingeborene sagen oft ziemlich seltsame Sachen, aber niemand von uns nennt den Fernsehturm »Telespargel«. Keine Ahnung, woher diese Behauptung stammt, aber sie wird durch Wiederholung nicht besser. In diesem Internet werden Sie den Hinweis finden, dass das Zentralorgan der SED seinerzeit versucht haben soll, den »Telespargel« gegen das auf Ulbricht gemünzte »Sankt Walter« für den Fernsehturm in Stellung zu bringen. Ein, nun ja: Kosenamen, der, so steht es da auch, »sich allerdings nicht durchsetzte«. Überhaupt verhält es sich mit den Spitznamen, die angeblich für praktisch jedes neue Gebäude in Berlin von uns erfunden werden, so: Es sind Erfindungen. Jedenfalls die meisten. Mag sein, dass sich die Auswärtigen die »Berliner Schnauze« so vorstellen, icke, dette kieke mal und so. Aber sie müssten lange suchen unter den Ureinwohner*innen, um jemanden zu finden, der »Schwangere Austers«, »Waschmaschine« oder »langer Lulatsch« sagt. Jedenfalls nicht, um Kongresshalle, Kanzleramt oder Funkturm zu bezeichnen. Erichs Lampenladen haben wir wirklich so genannt, aber den Palast der Republik habt ihr ja lieber abreißen lassen, ihr Flitzpiepen.

