

Mein TXL

Ulli Zelle hat mit „Bye bye Tegel“ mal wieder ein Meisterstück seiner Reportagekunst abgeliefert. Ich war zuvor abgefüllt mit TXL-Geschichten, vor allem mit rührseligen, und fragte mich, ob man an einen Verkehrsstandort mit wahrlich beschränkter Aufenthaltsqualität sein Herz hängen kann. Und nun habe ich aufgeschrieben, was mich mit TXL verbindet, kaum rührselig – versprochen.

Es begann 1960 nach unserer Flucht aus Schwerin. Wir sollten von Tempelhof ausgeflogen werden. Als Flüchtlinge verließen mein Großvater, meine Mutter, meine Schwester und ich Berlin-West auf dem Luftweg, auf den Luftkorridoren der Westalliierten, wie alle Flüchtlinge, zu oft hatte es Entführungen ehemaliger DDR-Bürger gegeben. Ich durfte also zum ersten Mal fliegen. Vorher hatte ich nur vom Acker direkt neben dem Parchimer Flugplatz aus die Flugzeuge der Roten Armee starten und landen gesehen und mir dabei die Ohren zugehalten. Nun sollten wir in Tempelhof an Bord gehen. Aus irgendeinem Grund hieß das Kommando plötzlich: Alle wieder in den Bus, Sie starten in Tegel. Durch die Stadt ging es zum Flughafengebäude nach Tegel. Der Flughafen Tegel stand damals unter französischer Militärverwaltung und war erst seit rund vier Monaten für den zivilen Flugverkehr geöffnet, natürlich für die Air France, die französische Fluglinie. Das Flughafengebäude erinnerte mich eher an die Baracken von Parchim, einen Duft von großer weiter Welt verströmten sie wahrlich nicht. Irgendwie mussten sie aus der Anfangszeit der Luftfahrt stammen. Sie stehen übrigens immer noch. Bis gestern – vermute ich mal – gehörten sie zum Sicherheitsbereich, weil sie in der letzten Zeit Teil des Regierungsflughafens waren. Von wegen: Für die da oben immer das Feinste.

Wir gingen über das Rollfeld, weit entfernt stand die Maschine ja nicht. Klopfenden Herzens kletterte ich die Treppe empor und legte mein Schicksal in die Hände eines Piloten. Erst kürzlich war ich im D-Zug mit ungewissem Ausgang nach Potsdam und dann mit der S-Bahn nach Berlin-West gefahren, das Schicksal würde entscheiden, ob mich die DDR-Grenzer festnehmen würden. Auch in der bürokratischen Mühle des Notaufnahmelagers Marienfelde fühlte ich mich dem Schicksal ausgeliefert, jeder westliche Geheimdienst musste seinen Stempel auf meinen Flüchtlingsantrag stellen. Das alles lag hinter mir. Nun sollte der Air-France-Pilot mich endgültig in die Freiheit, nach Frankfurt am Main, bringen. Ich genoss den Service der schick gekleideten Stewardessen, die man damals noch nicht abfällig Saft-Schubsen nannte. Aber noch mehr genoss ich den Blick aus dem kleinen Fenster – zum ersten Mal die Welt von oben sehen! Immer kleiner wurden die Häuser, je höher das Flugzeug stieg, bis sie unter den Wolken verschwanden. Es war der Flug in ein neues Leben, das andere blieb zurück – wie die Häuser am Boden.

1965 kam ich zum Studium nach Berlin-West zurück. Ob ich geflogen bin und in Tempelhof oder in Tegel ankam, weiß ich nicht mehr. Aber 13 Jahre später legte sich ein Schatten über meine Beziehung zum TXL. Das neue schicke Flughafengebäude war bereits eingeweiht worden. Als Arbeitsloser und zudem noch frischgebackener Familienvater hatte ich nicht das Geld zum Fliegen. Die Nachricht vom Tod meines Vaters erreichte mich erst kurz vor der Beerdigung. Also musste ich fliegen. Am Abfertigungsschalter fiel auf, dass mein

westdeutscher Reisepass abgelaufen war. Ich bat und flehte – es nützte nichts, sie ließen sich nicht erweichen. Lediglich zu einem Tipp fand man sich bereit: Es gäbe da eine Stelle für Notfälle, bei der man kurzfristig eine Verlängerung erwirken könnte. Ich nahm sofort eine Taxe. Es klappte. Allerdings hatte ich Mühe, noch am gleichen Tag ein Ticket nach Hamburg zu ergattern. Dort setzte ich mich wieder in eine Taxe. Für die Beerdigung reichte es trotzdem nicht. Nur an der abschließenden Trauerfeier in einer Gaststätte konnte ich noch teilnehmen. Zu meinem Vater hatte ich kein gutes Verhältnis, aber dass ich an seiner Beerdigung nicht teilnehmen konnte, lastete ich dem blöden Flughafen an, nicht meiner eigenen Schusseligkeit.

Später ärgerten mich die steigenden Parkgebühren auf dem offiziellen Parkplatz. Ich suchte nach einer Alternative und fand sie, allerdings mit einem Anmarschweg von zwanzig Minuten. Wir mussten uns auf abenteuerlichen Wegen, über den Parkplatz eines Hotels, auf einem Weg zwischen Autobahn und abgezaunten Privatgelände und durch den kaum von Fußgängern benutzten Zufahrtstunnel durchschlagen – mit Koffern sehr mühselig. Aber ich hatte die Parkplatzgebühren gespart. Bis auch mein geschätzter Parkplatz in einem Wohngebiet mit einem Parkverbotschild versehen wurde.

Ein weiteres Mal trauerte ich – nicht über TXL, sondern um Bäume am Rand seines Geländes. Als ich auf der Bernauer Straße westlich des Flugfeldes vorbeifuhr, stockte mir der Atem: Alle Bäume hatten mindestens ein Drittel ihrer Höhe verloren, waren gekappt und entzweigt worden. Es sah furchtbar aus, nur noch Gerippe. Die Flugsicherheit hatte die Maßnahme veranlasst. Nur langsam erholten sich die Bäume von diesem gewaltsamen Eingriff.

Kurz nach der Jahrtausendwende zog ich nach Tegel, voller Sorge wegen des befürchteten Fluglärms. Groß war jedoch die Freude, als ich merkte, dass ich an den meisten Tagen kaum etwas von den Flugzeugen hörte. Auch später im Kleingarten nicht, obwohl der auf dem Wittenauer Steinberg lag und damit dem Motorendröhnen eigentlich schutzlos ausgeliefert war. Ich schätze mich glücklich, nicht vom Fluglärm geschädigt worden zu sein.

Als ich an meinem Tegel-Buch arbeitete, wurde mir klar, dass ich um das Thema Flughafen nicht herumkommen würde. Dabei spielt er in seiner Randlage für Tegel selbst kaum eine Rolle. Und umgekehrt kannten die NutzerInnen des Flughafens den Ortsteil Tegel nur in den seltensten Fällen. Plötzlich tat sich mir eine Fülle spannender Geschichten auf:

Auf dem Schießplatz übten Soldaten des Kaisers das Granatenschießen. Eine flog übers Ziel hinaus und traf ein Haus im Ausflugsort Saatwinkel, glücklicherweise verlor niemand sein Leben. Das war der Anfang vom Ende des Schießplatzes. Dann landete Graf Zeppelin mit seinem Luftschiff. Ende der Zwanzigerjahre experimentierten auf dem Platz die „Narren von Tegel“ mit Antrieben für Flüssigkeitsraketen. Und schließlich ackerten vor allem Frauen während der Blockade, um schnellstmöglich eine Landebahn fertigzustellen, überlebenswichtig für die Teilstadt. Als ich beim Neubau des Flughafengebäudes angelangt war, stellte ich mit Erstaunen fest, welch revolutionären Entwurf Meinhard von Gerkan und Volkwin Marg vorgelegt hatten. Das Konzept des Flughafens der kurzen Wege wurde mehrfach nachgebaut – bis die Betreiber von Flughäfen erkannten, dass man mit Malls mehr

Geld verdienen kann als mit dem Reisegeschäft – Flughäfen wurden zum Anhängsel einer Shopping-Mall. Für die Reisenden hat das den fatalen Effekt, dass sie so lange durch Einkaufsstraßen geschleust werden, bis sie ermattet irgendwo einkaufen. Man kann dem TXL nachtrauern, solange man will – der Flugplatz der kurzen Wege steht einem überbordenden Einkaufstempel im Wege, er ist inkompatibel geworden mit dem Geschäftsmodell „Flughafen“. Darüber sprechen viele derjenigen nicht, die den „kurzen Wegen“ nachtrauern.

Meinhard Schröder