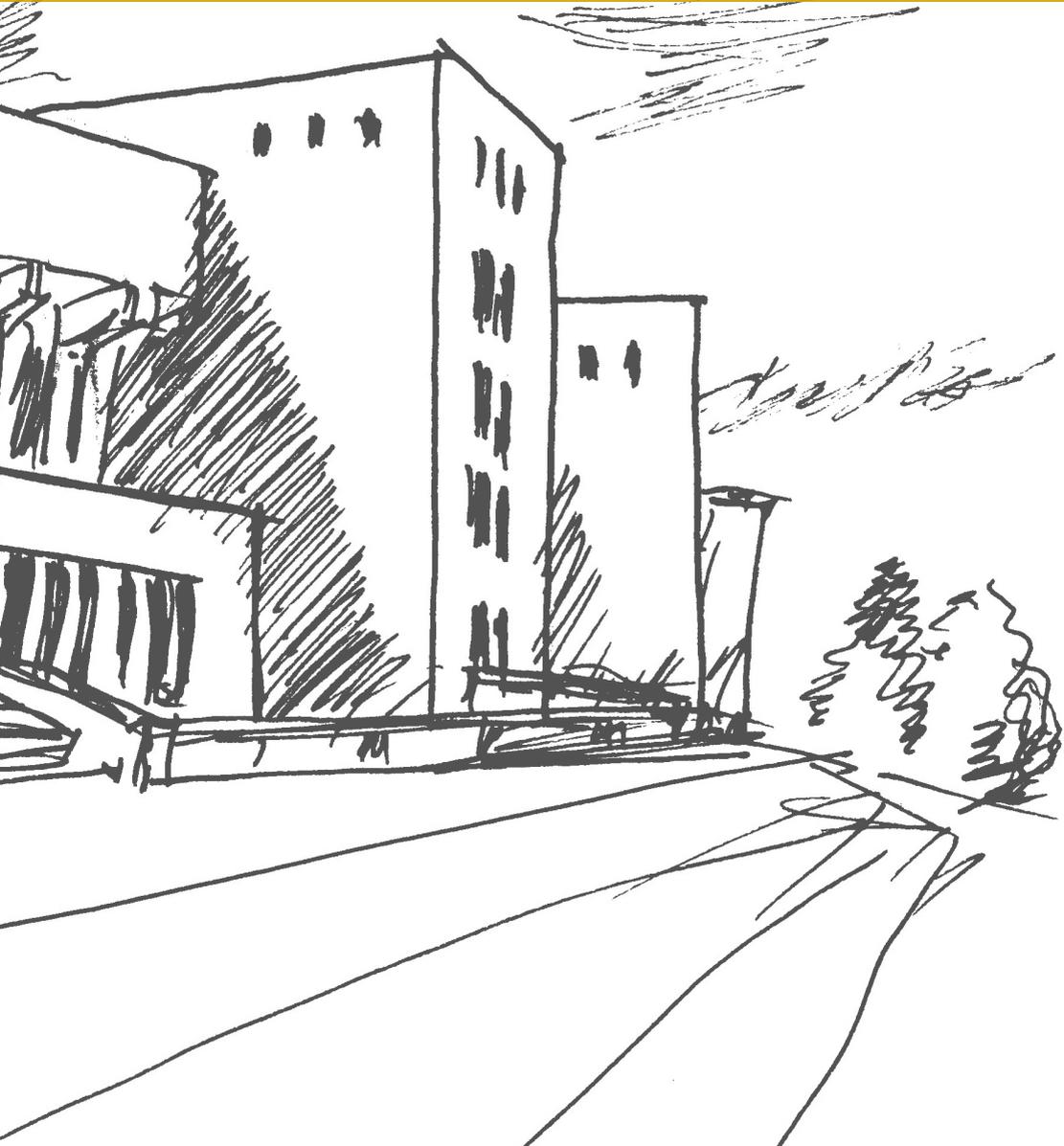


TEMPELHOF, WAS NUN? EIN STIMMUNGSBILD





Flughafen Tempelhof – was nun?!

Nicht nur das Tempelhofer Feld ist seit vielen Jahren Gegenstand hitziger stadtpolitischer Debatten, auch für die Nachnutzung des Flughafengebäudes werden die unterschiedlichsten Nutzungskonzepte verhandelt. Überraschend dabei ist, dass bei all diesen zukunftsgerichteten Prozessen der eigentlich logischste Startpunkt verpasst wurde: die Bestandsaufnahme der aktuellen Nutzung des Flughafengebäudes. Wie soll die ohnehin große Herausforderung der Nachnutzung einer so stadtpprägenden, landeseigenen Großinfrastruktur glücken, wenn keine Klarheit über die miteinzubeziehenden Akteur_innen herrscht? Wie kann Nachnutzung gelingen, wenn dem Expert_innenwissen des Alltags – nämlich dem der Nutzer_innen – kein entsprechender Platz im Prozess gegeben wird?

Unser Ziel war es, eine erste Bestandsaufnahme der aktuellen (Nicht-)Nutzung des Flughafengebäudes zu erarbeiten und dabei die Erfahrungen und Bezüge der Nutzer_innen in den Vordergrund zu stellen. Im Idealfall wollten wir daraus Rückschlüsse auf die Vor- und Nachteile des Standortes und des Nutzungsverhaltens ziehen. Oder zumindestens die Grundlagenforschung dafür leisten.

Im folgenden Bericht können die Ergebnisse unserer qualitativen Nutzer_innenbefragung nachvollzogen werden. Im Zeitraum von zwei Monaten wurden rund 100 Nutzer_innen in rund 20 Terminen befragt. Von besonderem Interesse waren die Beziehungen der Nutzer_innen zum Gebäude, zur Nachbarschaft, zum Tempelhofer Feld, zum Partizipationsprozess rund um die Nachnutzung von Feld und Gebäude sowie zum historischen Ort „Flughafen Tempelhof“.

In dem ergebnisoffenen Prozess konnten Rückschlüsse auf die besondere Bedeutung des Gebäudes für die Standortauswahl getroffen und Muster bei der Nutzung des Gebäudes oder des Feldes genau so verdeutlicht werden, wie deren Ursachen und Abhängigkeiten. Zudem konnte beleuchtet werden, ob unter den Nutzer_innen ein gesteigertes Bewusstsein für die politischen Prozesse und Partizipationsmöglichkeiten auf dem Gelände vorhanden ist.

Information über den Status Quo: Wer sind die Nutzer_innen?

In mehr als 20 Begehungsterminen wurde die Umfrage vom fünfköpfigen Forschungsteam durchgeführt. Gleich zu Beginn der Befragung mussten bereits

erste überraschende Barrieren überwunden werden: entgegen unserer Erwartung existiert keine offizielle, aktuelle Mieter_innenliste.

Von Seiten der Tempelhof Projekt GmbH wurden wir mit offenen Armen empfangen, unterstützt und begleitet. Die von ihnen zur Verfügung gestellte Liste, die uns für unsere Forschungszwecke aus Datenschutzgründen nur mit Mieter_innennamen und ohne Kontaktdetails wie Telefonnummer oder E-Mail-Adresse, zur Verfügung gestellt wurde, war jedoch immer wieder fehlerhaft und unvollständig – und das, obwohl es sich dabei laut eigener Aussagen um die einzige Übersichtsliste der Mieter_innen handelte. Im Verlauf der Forschung stellte sich heraus: Die uns zur Verfügung gestellte Liste enthielt Mieter_innen, die vor vielen Jahren den Standort verlassen hatten, während neue Mieter_innen in vielen Fällen fehlten.

Wir fühlten uns dadurch auf jeden Fall gleich zu Beginn ob der Relevanz unseres Forschungsanliegens und Projekts bestätigt. Wer also wissen möchte, wie das Tempelhofer Flughafengebäude durch wen genutzt wird, muss versuchen, kleingliedrig die entsprechenden Informationen in stundenlanger Recherche zusammenzutragen. Um für den Standort und seine Nutzung eine Profilschärfung zu ermöglichen und den Bürger_innen Einsicht darüber zu geben, wer den Standort wie nutzt, wäre es ratsam, die Nutzungsinformationen erstens zu aktualisieren und zweitens offenzulegen und beispielsweise auf der Website des Flughafengebäudes online zu stellen. Diese Transparenz ist bei einer solch wichtigen landeseigenen Immobilie mit ungewisser Zukunft eine wichtige Grundlage zur weiteren Bearbeitung unter öffentlicher Teilhabe sein.

Befragung der Nutzer_innen

Uns war von Anfang an bewusst, dass im Rahmen unserer Möglichkeiten – ein fünfköpfiges Team und der Zeitrahmen von nur wenigen Monaten – keine repräsentative Umfrage möglich werden würde. Nichtsdestotrotz setzten wir uns das ambitionierte Ziel, 100 Nutzer_innen des Flughafengebäudes zu befragen. Mit viel Einsatz konnte dieses Ziel zuletzt auch erfolgreich in 20 Terminen und Begehungen im Gebäude, im Rahmen des Make City-Festivals als auch der hauseigenen Veranstaltungsangebote erreicht werden.

Barrieren, auf die wir gestoßen sind, waren einerseits das Gebäude selbst, bezogen auf seine außergewöhnliche Struktur und Dimension – Zufahrtswege auf verschiedenen Ebenen und versteckte Eingänge mit inbegriffen. Beim

Versuch der Orientierung stellte sich andererseits heraus, dass die sehr mangelhafte Beschilderung des Gebäudes und seiner Umgebung sowie die spärlich vorhandenen Pläne kaum als Leitsystem bezeichnet werden können. Zur anfänglich schwierigen Orientierung kamen erschwerend die langen Fußwege im und um das Gebäude hinzu, was letztenendes dazu führte, dass die von uns eng gestrickten Zeitpläne für die einzelnen Befragungen nur schwer eingehalten werden konnten.

Während die meisten Nutzer_innen, sofern sie reagierten, unsere Kontaktaufnahme positiv aufnahmen, waren – wie es meistens der Fall ist – ebenso Skeptiker_innen und Sorgen bis hin zu Desinteresse unter den Befragten vorhanden. Das hatte des öfteren zur Folge, dass vor einer Vereinbarung eines persönlichen Befragungstermins zunächst telefonische oder schriftliche Erklärungs- und Überzeugungsarbeit geleistet werden musste. Außerdem mussten nicht selten mehrere Termine mit den selben Mieter_innen ausgemacht werden oder die zu befragenden Unternehmen waren kleiner als vermutet, bzw. hatten ihren Hauptsitz an einem anderen Standort und es konnte nur eine sehr geringe Anzahl von Mitarbeiter_innen befragt werden. Zusammenfassend kann man hier festhalten, dass die Identifikation mit und das Interesse an der Zukunft des Gebäudes und damit die Bereitschaft zur Teilnahme an unserer Forschung tendenziell größer war bei Mitarbeiter_innen kleinerer Unternehmen. Das hieß für uns jedoch gleichzeitig mehr Arbeit mit Kontaktaufnahmen, Terminvereinbarungen und letztendlich der Befragung einzelner Personen. Der größte Mieter des Gebäudes, die Berliner Polizei, stand für eine Befragung leider nicht zur Verfügung. Trotz Verschwiegenheitserklärung, Formularen und Hochschulschreiben, waren die Bedenken zu groß, dass die Aussagen auf Mitglieder der Berliner Polizei zurückgeführt werden könnten...

Eine weitere Tatsache, die die Gruppenprozesse vor Ort erschwerte, war, dass es keinerlei Gemeinschaftsorte im Gebäude gibt. Es gibt weder Cafés noch zugängliche Kantinen, Restaurants oder offene Aufenthaltsorte. Der Platz der Luftbrücke mit seinen Dönerbuden und Cafés wurde für uns der nächstgelegene Ort für Evaluierungen der Begehungen und Zwischenbesprechungen.

Kartierungsprozess

Um unsere Ergebnisse zu verarbeiten entschieden wir uns für das Medium einer kritischen Karte. Wir sehen in Karten den Vorteil, dass im Gegensatz

zu Texten bestimmte Kommunikationsbarrieren abgebaut werden können. So können visuelle Darstellungen in bestimmtem Maße Sprachbarrieren überwinden. Mittels Karten können zudem Lagebeziehungen, räumliche Zusammenhänge aber auch komplexe Machtstrukturen generalisiert, vereinfacht und verkleinert dargestellt werden.

Zur Auseinandersetzung mit Karten aus unterschiedlichen Perspektiven, lasen wir einerseits Literatur zu kritischer Kartographie, beispielsweise Bittner/Michel, Crampton oder Glasze. Um aber tatsächlich die Ergebnisse der Befragung umfassender zu kartieren und eine grundsätzliche Auseinandersetzung mit kritischer Kartierung möglich zu machen, wurde andererseits ein Workshop mit dem Berliner Kartierungskollektiv „orangotango“ organisiert, die mit gemeinschaftlicher, horizontaler Wissensproduktion arbeiten und seit vielen Jahren stadtpolitische, kritische Akteur_innen sind. Sie haben in Berlin bereits viele kollektive Kartierungs- und Gestaltungsprojekte umgesetzt.

Bei der Zusammenarbeit ging es für uns darum, unseren Blick zu erweitern und Arbeitspraktiken kennenzulernen. Wir wollten das bisher gelesene Theoriewissen durch Menschen, die aus der Praxis kommen und dabei auch stark in stadtpolitischen Prozessen involviert sind, bereichern. Der Workshop konnte unseren Prozess begleiten, uns einige blinde Flecken aufzeigen und kreative Inspiration für die folgende, tatsächliche Umsetzung der Karte bieten.

Zusammen mit grafisch-layouterischer Inspiration aus verschiedensten Design-zusammenhängen war die Grundlage für unsere Kartierung geschaffen. In 5 Terminen und rund 50 Stunden wurden die Ergebnisse unserer Befragung und des Forschungsprozesses kritisch verarbeitet. Die Kartierung war ein vielstufiger Prozess, bei dem für uns nicht nur das Ergebnis, sondern vor allem der Prozess zum Ergebnis im Vordergrund steht. Um so viele Daten wie möglich aus den Befragungen auch auf mehreren Ebenen auf der Karte abbilden zu können, entschieden wir uns für eine analoge Herstellung. Nach der Bestimmung, welche Befragungsergebnisse am besten wie dargestellt werden können und welche Daten doch nur von sekundärem Interesse sind und nicht den Weg auf die Karte finden, wurden die entsprechenden Materialien beschaffen und eine eigens angefertigte Skizze des Flughafengebäudes vergrößert, um auf deren Basis die folgenden Termine zu gestalten. In den nächsten Arbeitsschritten wurden die unterschiedlichen Daten und Aussagen aus den Fragebögen auf ebenso differenzierte Weise – so beispielsweise mittels Farb-

markierungen, Grafiken, Diagrammen, Symbolen, Ikonografien, Sprechblasen et cetera – auf dieser Grundlage verarbeitet. Dabei mussten unsere Ideen und Herangehensweisen immer wieder revidiert, neu gedacht und diskutiert werden. Das Ergebnis stundenlanger, kleinteiliger Arbeit veranschaulicht nun also einen großen Teil der in den vorangegangenen Wochen erhobenen Daten und stellt sie gleichzeitig in einen räumlichen und in einen Zusammenhang zwischeneinander. Gleichzeitig war es uns auch ein Anliegen, besonders prägnante Einzelaussagen, Entwicklungen, die sich erst nach den Befragungen herauskristallisierten und eigene Beobachtungen durchaus auch kritisch mit in die Karte einfließen zu lassen. Alle mittels Fragebogen erhobenen Daten von der Karte und weitere Ausführungen dazu finden sich zum besseren Verständnis nachfolgend ebenso in dieser Broschüre wieder.

Interpretation der Ergebnisse

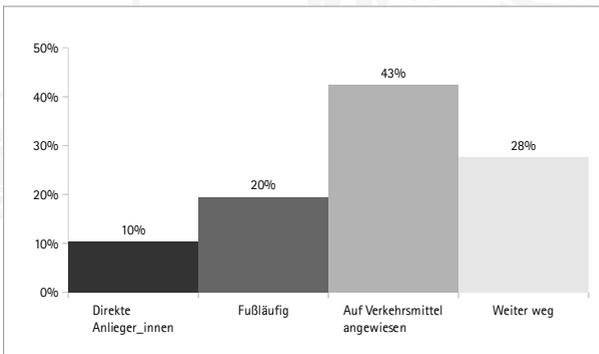
Auf jeden Fall kann festgehalten werden, dass durch die bauliche und organisatorische Beschaffung der Verbindung zwischen Flughafengebäude und Tempelhofer Feld keine intensive Feldnutzung der befragten Mieter_innen des Flughafengebäudes stattfindet. Auffällig war außerdem, dass die Rolle des Flughafengebäudes sowohl thematisch als auch baulich kaum in Bezug zum Feld, seiner weiteren Umgebung und im Zusammenhang der beiden anderen Flughafenstandorte gedacht wird. Noch dazu wurde während des Forschungsprozesses deutlich, dass die Mieter_innen und Nutzer_innen des Gebäudes genau so vielfältig sind, wie die Anzahl und unterschiedlichen Dimensionen der Räumlichkeiten des Gebäudes selbst. Das Gebäude wird bereits durch eine sehr heterogene Mieterschaft mit ganz unterschiedlichen Tätigkeitsfeldern, Ansprüchen und Anforderungen an den Standort aktiv genutzt. Mit verschiedenen Fragen, wie zum Beispiel nach der Identifikation mit dem Gebäude, dem persönlichen Empfinden zu dessen Räumlichkeiten und Zustand oder nach der gewünschten zukünftigen Entwicklung des Standortes, sollte ein grundlegendes Stimmungsbild dieser Mieterschaft anschaulich gemacht werden. Die Ergebnisse zeigen, dass eine Bestandsaufnahme aller Räumlichkeiten des Tempelhofer Flughafengebäudes aber auch eine intensivere Auseinandersetzung/ Analyse der Mieterschaft ein erster wichtiger Schritt zur Entwicklung des Gebäudes sein müsste und dass es einen Plan für die Zukunft dieses besonderen Standortes nur auf dieser Grundlage geben kann.

Die Befragung widmet sich verschiedenen Aspekten der Nutzung von Flughafengebäude und Feld. Der Fragebogen ist inhaltlich unterteilt in die Abschnitte „Allgemein“, „Flughafengebäude“, „Tempelhofer Feld“ und „Partizipationsmöglichkeiten“. Diese Unterteilung ist auch der Rahmen für die nun folgende Auswertung der Befragung. Da die Fallzahlen schwanken und mit 94 Befragten nicht repräsentativ sind, kann die Auswertung, wie der Titel dieser Broschüre schon sagt, nur als Stimmungsbild gewertet werden. Um die Aussagekraft der Befragungsergebnisse einordnen zu können, wird zu jeder Frage die entsprechende Fallzahl an Nutzer_innen angegeben, die auf die entsprechende Frage geantwortet haben. Da die Prozentzahlen gerundet sind, kann es bei der Gesamtsumme zu Rundungsfehlern kommen. Wir haben versucht offen gestellte Fragen, neben der qualitativen Auswertung, nachträglich zu standardisieren, um eine Aussage über das Stimmungsbild unter den Befragten treffen zu können.

Allgemeine Informationen

Durch die Befragung konnten wir auch allgemeine Informationen über die Nutzer_innen erheben, wodurch einerseits Aussagen über die Nutzer_innen selbst getroffen werden, wie beispielsweise über das Alter, und andererseits ihr Verhältnis zum Gebäude besser eingeordnet werden kann, zum Beispiel durch die Entfernung zum Gebäude.

1. Frage: Wo wohnen Sie?



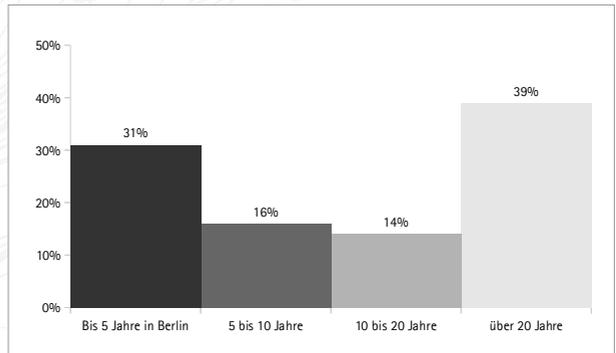
Bei dieser Frage wurde nach der Postleitzahl gefragt, die anschließend den entsprechenden Kategorien zugeordnet wurden. Direkte Anlieger_innen wohnen in dem PLZ-Gebiet des Gebäudes oder direkt angrenzend, fußläufig zum Gebiet wohnen Nutzer_innen, die

1-2 PLZ entfernt wohnen, auf Verkehrsmittel angewiesen sind alle Nutzer_innen, die innerhalb des Rings oder in PLZ im Südosten Berlins wohnen und alle restlichen Nutzer_innen wohnen weiter weg. Das Befragungsergebnis zeigt,

dass nur ein Drittel der Befragten in nächster Nähe zum Gebäude wohnt, viele haben einen längeren Anfahrtsweg. (n=87)

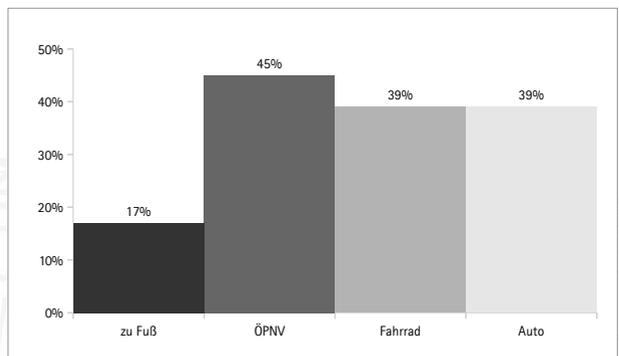
2. Frage: Wie lange wohnen Sie bereits in Berlin?

Die durchschnittliche Wohndauer der befragten Nutzer_innen in Berlin beträgt 20 Jahre. (n=87)



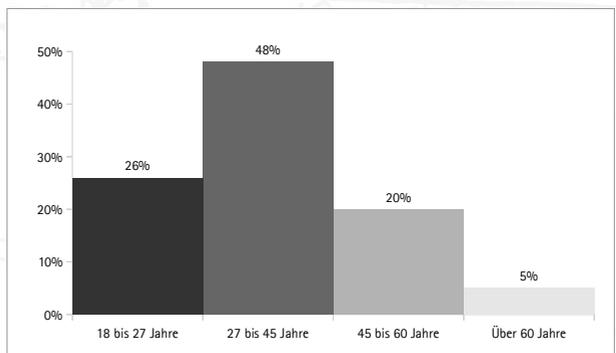
3. Frage: Welche Verkehrsmittel nutzen Sie auf dem Weg zum Flughafengebäude?

Da bei dieser Frage Mehrfachantworten möglich waren, liegt die Gesamtprozentzahl nicht bei 100%. Nur 17% der Befragten sind nicht auf ein Verkehrsmittel angewiesen. (n=132)



4. Frage: Geburtsjahr

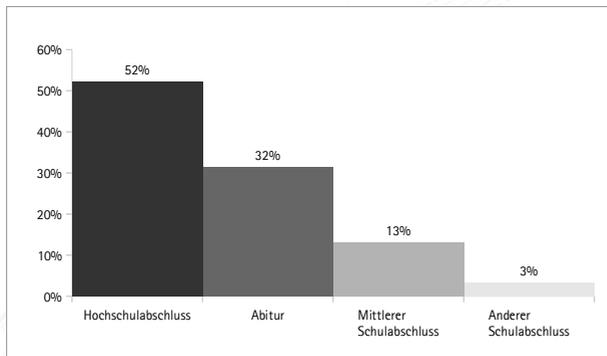
Das Durchschnittsalter der Befragten beträgt 37 Jahre. Trotz der niedrigen Fallzahl entspricht die Alterstruktur der Befragten in etwa der Alterstruktur des Erwerbspersonenpotenzials in Deutschland. (n=93)



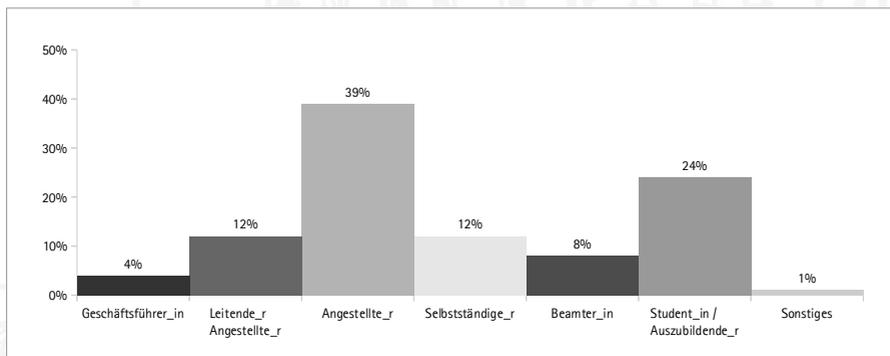
5. Geschlecht

Die Frage nach dem Geschlecht wurde nur zur Überprüfung der ausgeglichenen Geschlechterverteilung gestellt und sollte sicherstellen, dass möglichst viele verschiedene Nutzer_innen-Perspektiven in der Befragung Beachtung finden.

6. Was ist ihr höchster Bildungsabschluss? (n=92)



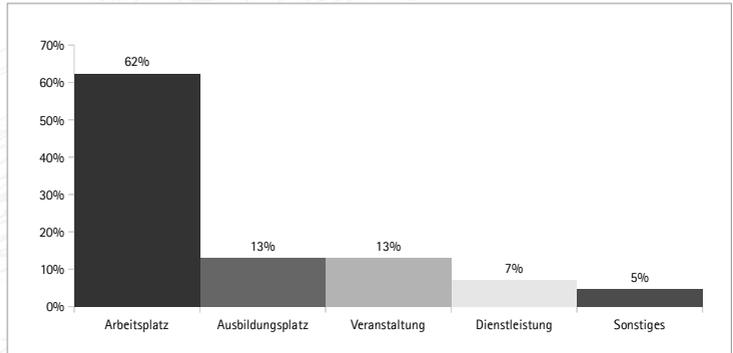
7. Was ist Ihre derzeitige berufliche Stellung? (n=91)



Flughafengebäude

8. Frage: Weshalb haben Sie sich für diesen Standort entschieden? Warum halten Sie sich im Gebäude auf?

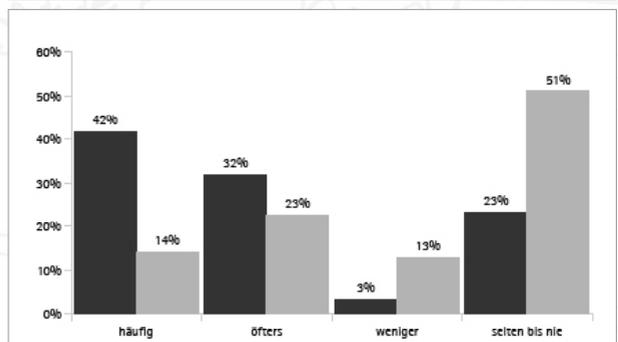
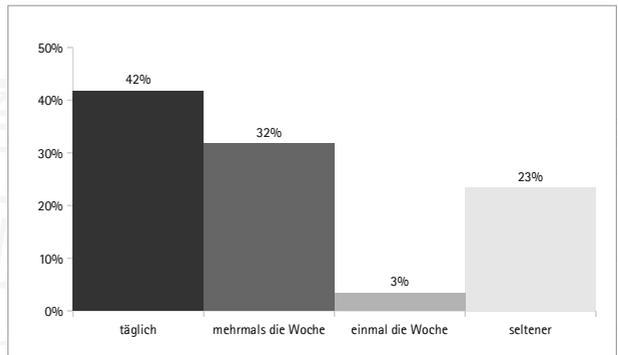
Die Ergebnisse dieser Frage machen deutlich, dass die Mehrheit der Befragten im Flughafengebäude einer Arbeit nachgehen, zeigt aber auch, dass andere Perspekti-



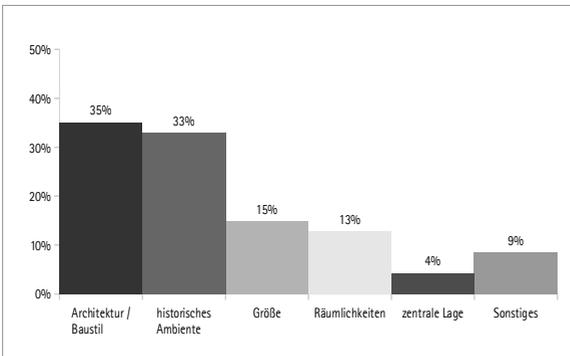
ven, wie zum Beispiel die der Student_innen der Sigmund Freud PrivatUniversität Berlin oder die der Eltern der ansässigen Kita Einfluss in diese Befragung gefunden haben. (n=85)

9. Frage: Wie häufig nutzen Sie das Gebäude?

Die Nutzungsintensität des Gebäudes durch die Befragten ist vor allem im Vergleich zur Nutzungsintensität des Feldes interessant. Es wird deutlich, dass kein Zusammenhang zwischen der Nutzung des Gebäudes und der Nutzung des Feldes besteht. Über die Hälfte der Befragten nutzen das Feld selten bis nie. Der relativ hohe Anteil an Befragten, die das Gebäude selten nutzen ist auf die niedrige Fallzahl zurückzuführen. (n=60)



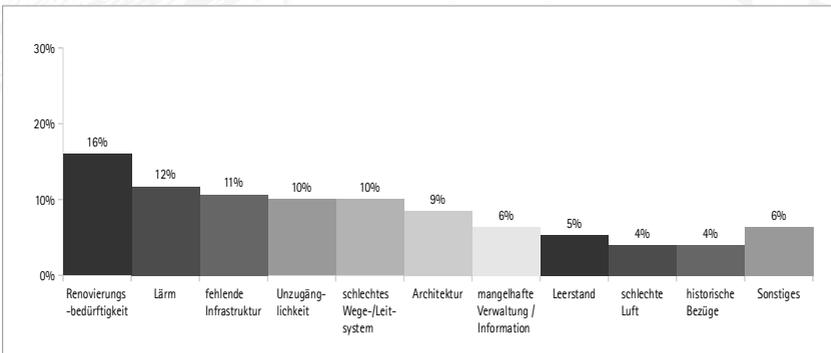
10. Frage: Was gefällt Ihnen am Flughafengebäude?



Die Frage nach den positiven Bezügen zum Gebäude ließ sich zu fünf Aspekten zusammenfassen. Auffällig hierbei ist der positive Bezug zum historischen Ambiente und zur Architektur des Gebäudes von jeweils einem Drittel der Befragten. Auch hier waren Mehrfachnennungen mög-

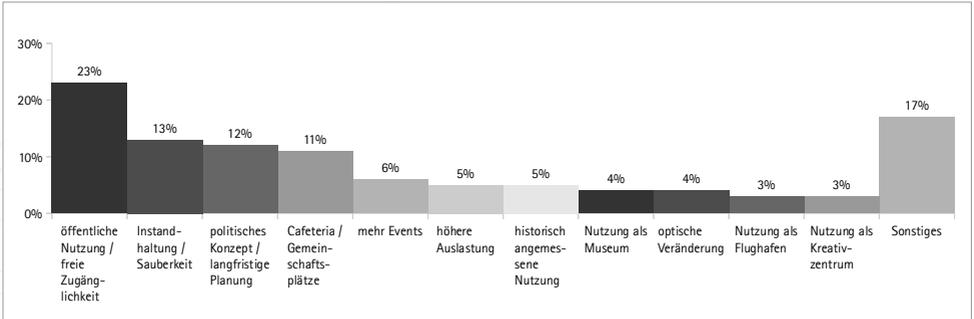
lich. Der Flughafen als inhaltliche und stilistische Repräsentanz der NS-Zeit scheint im subjektiven Empfinden der Befragten an diesem historisch divers besetzten Ort keine vordergründige Rolle zu spielen. (n=74)

11. Frage: Was stört Sie am Flughafengebäude?



Die Beantwortung der Frage nach Störfaktoren am Gebäude fielen nicht so eindeutig aus, wie die nach positiven Aspekten des Gebäudes. Die Renovierungsbedürftigkeit des Gebäudes wurde allerdings besonders häufig genannt. Weitere Probleme der Befragten scheinen der Lärm im Gebäude und die fehlende Infrastruktur (wie WCs, Fahrstühle etc.) zu sein. Einige der Befragten stören sich auch an der historischen Bedeutung des Gebäudes und dem Architekturstil, allerdings nicht in gleichem Ausmaß, in dem diese Aspekte als positiv empfunden werden (n=72).

12. Frage: Was wünschen Sie sich für die Entwicklung des Flughafengebäudes?

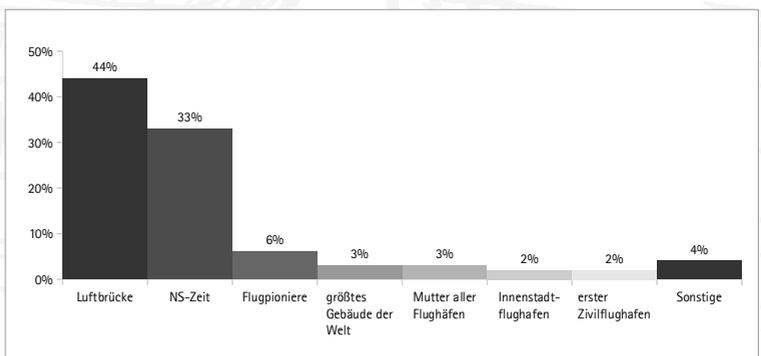


Auch die Wünsche der Befragten in Hinblick auf die Entwicklung des Gebäudes gehen weit auseinander. Eindeutig ist nur der Wunsch nach einer öffentlichen Nutzung bzw. einer freien Zugänglichkeit des Gebäudes, der von knapp einem Viertel der Befragten ausgesprochen wurde. Der hohe Anteil an sonstigen Nennungen weist auf die vielen verschiedenen Vorschläge der Nutzer_innen zur Entwicklung des Gebäudes hin, ein Wissen auf das auf jeden Fall zurückgegriffen werden sollte. (n=70)

Historische Hintergründe

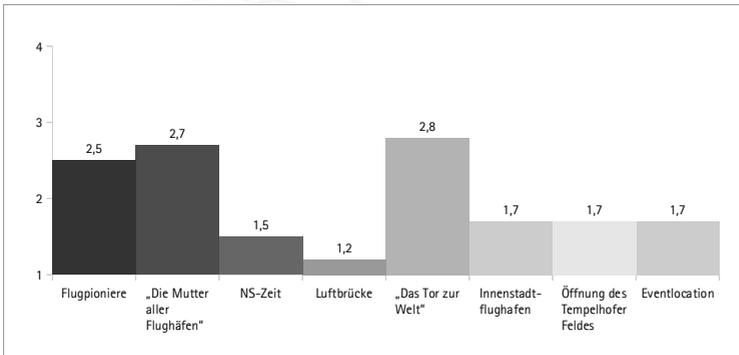
13. Frage: Welche historischen Hintergründe sind Ihnen präsent?

Diese Frage richtete sich nach den verschiedenen historischen Dimensionen, die das Gebäude inne hat. Das Ergebnis macht deutlich, dass



unter den Befragten die Luftbrücke eindeutig die größte Präsenz hat und das, obwohl die NS-Zeit im und am Gebäude allgegenwärtig ist. Nicht nur durch die Architektur und ihre Wirkung, sondern auch durch Symbole, wie dem Adlerkopf vor dem sogenannten Ehrenhof. (n=57)

14. Frage: Welche historischen Aspekte verbinden Sie mit dem Flughafengebäude?



Neben der vorangegangenen offenen Frage nach den historischen Hintergründen haben wir einige historische Aspekte, die nach dem subjektiven

Empfinden der Forschungsgruppe die Geschichte des Flughafens nachzeichnen, standardisiert abgefragt. Die Befragten hatten die Möglichkeit die Aspekte von „Trifft zu“ (1) bis „Trifft nicht zu“ (4) zu bewerten. Die Mittelwerte sind hier im Vergleich dargestellt. Auch hier wird deutlich, dass die Luftbrücke die alles überlagernde historische Dimension ist. Die Ursprünge des Flughafens als Pionierfeld der bekannten Luftfahrtgrößen oder die planerische Bedeutung des Flughafens als „Mutter aller Flughäfen“ sind wenig präsent. Auch die Bedeutung des Flughafens für Westberlin als „Tor zur Welt“ scheint in der Wahrnehmung nachrangige Bedeutung zu haben. (n=89)

15. und 18. Frage: Markieren Sie auf der Karte mit einem Kreuz ihr persönliches Zentrum des Gebäudes/Feldes und markieren Sie auf der Karte mit einem Pfeil den von ihnen am häufigsten genutzten Eingang in das Gebäude/auf das Feld.

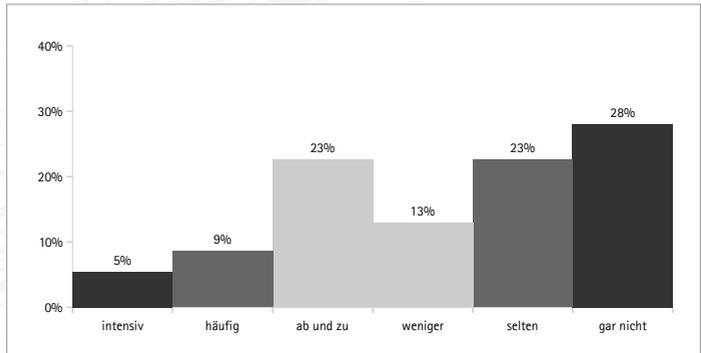
Die Intention dieser Frage bzw. Aufgabe war es, das Innenleben des Gebäude im Nutzungsalltag ein wenig kennenzulernen und Thesen zur (Un)Zugänglichkeit zu überprüfen. Da sich der Zugang zu den Nutzer_innen während der Befragung aufgrund der Aufteilung des Gebäudes und der langen Wege als schwierig gestaltet hat, haben wir die Befragung neben den direkten Terminen mit den Nutzer_innen vor allem an den Aufgängen zum Gebäudes durchgeführt, die zu vielen Mieter_innen führen. Die Auswertung dieser Abfrage ist also wenig aussagekräftig, da die Streuung über das Gebäude zu gering ist. Eine weitergehende Untersuchung in diesem Sinne ist für die Gestaltung des Nutzer_innenalltags aber mit Sicherheit wertvoll.

Tempelhofer Feld

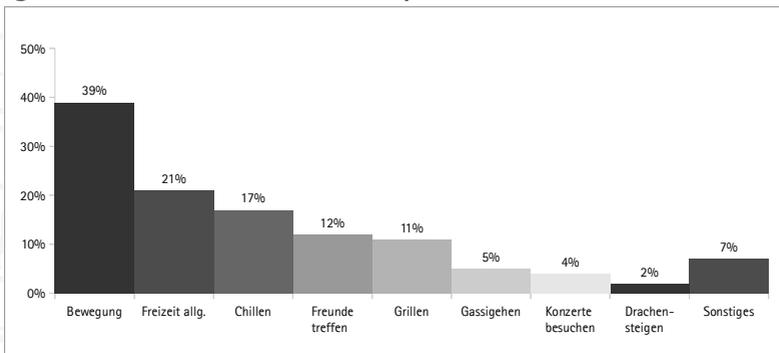
16. Frage: Wie intensiv nutzen Sie das Tempelhofer Feld auf einer Skala von 1 bis 6?

Wie in Frage 9 beschrieben, gibt es keinen Zusammenhang zwischen der Nutzung des Gebäudes und der des Feldes. Die Mehrheit der Befragten nutzt das Feld weniger bis gar nicht. Mögliche

Gründe für die Nichtnutzung sind in Frage 19 aufgeführt. Die unterschiedliche Kategorisierung der Nutzungsintensität von Feld und Gebäude ist nicht ideal, lässt aber trotzdem einen grundsätzlichen Vergleich zu. (n=93)



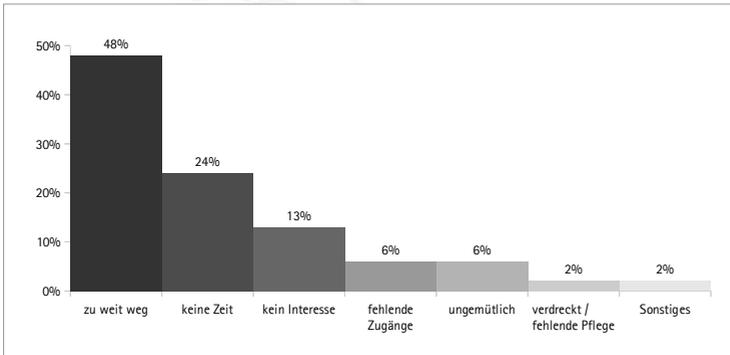
17. Frage: Wie nutzen Sie das Tempelhofer Feld?



Unter den Begriff Bewegung fallen hier alle im weitesten Sinne sportlichen Aktivitäten. Von keinem/r Befragten wurde etwas wie „in der Pause“ oder „Feierabendbier“ genannt, was von uns eigentlich erwartet wurde. (n=65)

18. Frage: Siehe Frage 15

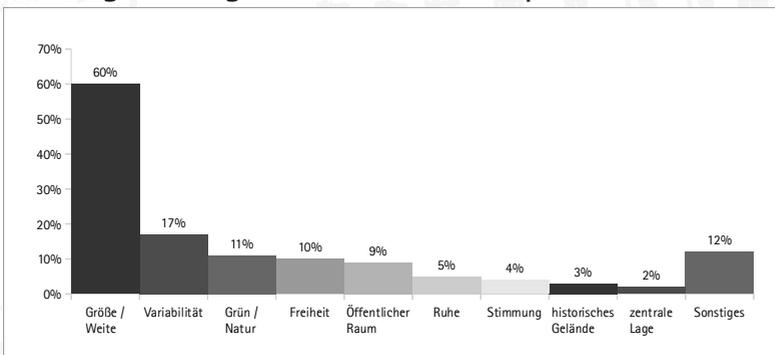
19. Frage: Falls Sie das Tempelhofer Feld selten oder gar nicht nutzen, warum?



Der Hauptgrund der Nichtnutzung des Feldes ist die Entfernung zum Wohnort. Auch diese Ergebnisse machen deutlich, dass Feld und Gebäude

bisher getrennt zu betrachten sind. In Verbindung mit der Frage nach der Entwicklung des Gebäudes wird aber deutlich, dass unter den Befragten ein Wunsch nach Öffnung des Gebäudes da ist, die sich mit Sicherheit auch auf das Nutzungsverhalten des Feldes auswirken würde. (n=54)

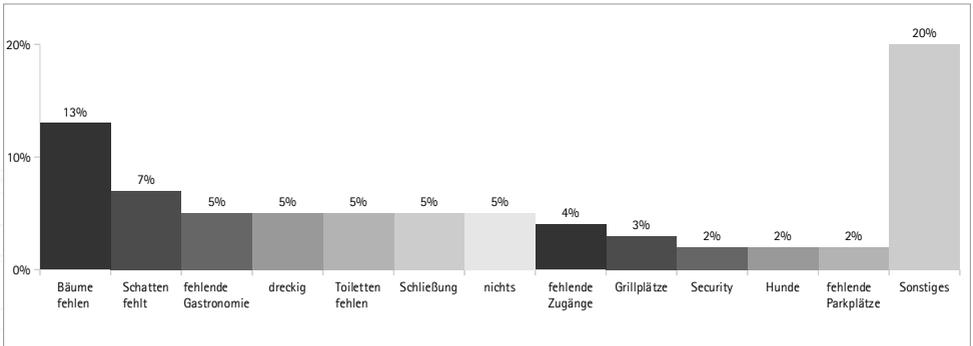
20. Frage: Was gefällt Ihnen am Tempelhofer Feld?



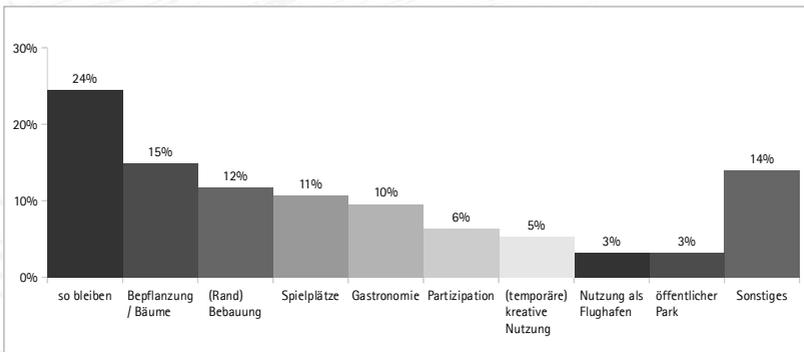
Die Einmaligkeit der Größe und Weite des Tempelhofer Feldes in der Berliner Innenstadt schlägt sich auch in der

Beantwortung dieser Frage nieder. Interessant ist die mehrmalige Nennung des Begriffs „Freiheit“ in Bezug auf die positiven Aspekte des Feldes. Dieser Begriff wird von den Befragten nicht näher definiert und lässt Platz für Interpretationen und vertiefende Untersuchungen. Denn auf dem Tempelhofer Feld ist zwar eine optische Freiheit erfahrbar, die Rahmenbedingungen mit der Umzäunung, den Schließzeiten und dem Hausrecht von Grün Berlin, im Gegensatz zur Situation in öffentlichen Parks, sprechen eine andere Sprache. (n=74)

21. Frage: Was stört Sie am Tempelhofer Feld? (n=54)



22. Frage: Was wünschen Sie sich für die Entwicklung des Tempelhofer Feldes?



Die Ergebnisse dieser Frage spiegeln auch die im Partizipationsprozess für das Tempelhofer Feld geäußerten Wünsche wieder. Interessant ist die mehrfache Nennung der Randbebauung. (n=71)

Partizipationmöglichkeiten

Die Ergebnisse zur Partizipation waren vor allem hinsichtlich der Frage nach der erneuten Abstimmung interessant. Entgegen der öffentlichen Meinung, der Volksentscheid sei eine Abstimmung über Wowerait gewesen, würden nur 7 % der Befragten ihr Wahlverhalten ändern.

Partizipation



Teilnahme am Volksentscheid	Abstimmungsverhalten
61% Ja	13% Senatsentwurf
39% Nein	80% 100% THF
	7% Keinen von beiden
Warum keine Teilnahme?	
73% Nicht wahlberechtigt	Noch mal so abstimmen?
27% Sonstiges	93% Ja
	7% Nein
Mitwirkung Beteiligungsverfahren?	
8% Ja	
63% Nein	
29% Kennen ich nicht	

NutzerInnen Befragung
im Rahmen des Projektseminars *Partizipative Stadtentwicklung* der TU-Berlin

Allgemein				
1. Wo wohnen Sie? (PLZ)	PLZ: [.....]			
2. Wie lange wohnen Sie bereits in Berlin?	seit (Jahr) [.....]			
3. Welche Verkehrsmittel nutzen Sie auf dem Weg zum Flughafengebäude? Wie lange sind Sie unterwegs?	zu Fuß <input type="radio"/> mit Bus/Bahn <input type="radio"/> Fahrrad <input type="radio"/> Auto <input type="radio"/> Dauer ca. (Minuten): [.....]			
4. Geburtsjahr	(Jahr) [.....]			
5. Geschlecht	weiblich <input type="radio"/> männlich <input type="radio"/> anderes <input type="radio"/> und zwar: [.....]			
6. Was ist ihr höchster Bildungsabschluss?	Hochschulabschluss <input type="radio"/> Abitur <input type="radio"/> Mittlerer Schulabschluss <input type="radio"/> Anderer Schulabschluss <input type="radio"/> Schule beendet ohne Schulabschluss <input type="radio"/>			
7. Was ist Ihre derzeitige berufliche Stellung?	[.....]			
Flughafengebäude				
8. Weshalb haben Sie sich für diesen Standort entschieden? Warum halten Sie sich in diesem Gebäude auf?			
9. Wie häufig sind Sie im Gebäude?	täglich	mehrmals die Woche	einmal die Woche	seltener
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
10. Was gefällt Ihnen am Flughafengebäude?			
11. Was stört Sie am Flughafengebäude?			

12. Was wünschen Sie sich für die Entwicklung des Flughafengebäudes?

.....

.....

.....

.....

13. Welche historischen Hintergründe über das Flughafengebäude sind Ihnen präsent?

.....

.....

.....

14. Welche historischen Aspekte verbinden Sie mit dem Flughafengebäude?

	Trifft zu	Trifft eher zu	Trifft eher nicht zu	Trifft nicht zu
Flugpioniere	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
„Die Mutter aller Flughäfen“	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
NS-Zeit	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Luftbrücke	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
„Das Tor zur Welt“	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Innenstadt Flughafen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Öffnung des Tempelhofer Feldes	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
„Eventlocation“	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

15. Markieren Sie auf der Karte mit einem **Kreuz** ihr persönliches Zentrum des Gebäudes.

UND

Markieren Sie auf der Karte mit einem **Pfeil** den von Ihnen am häufigsten genutzten Eingang in das Gebäude.

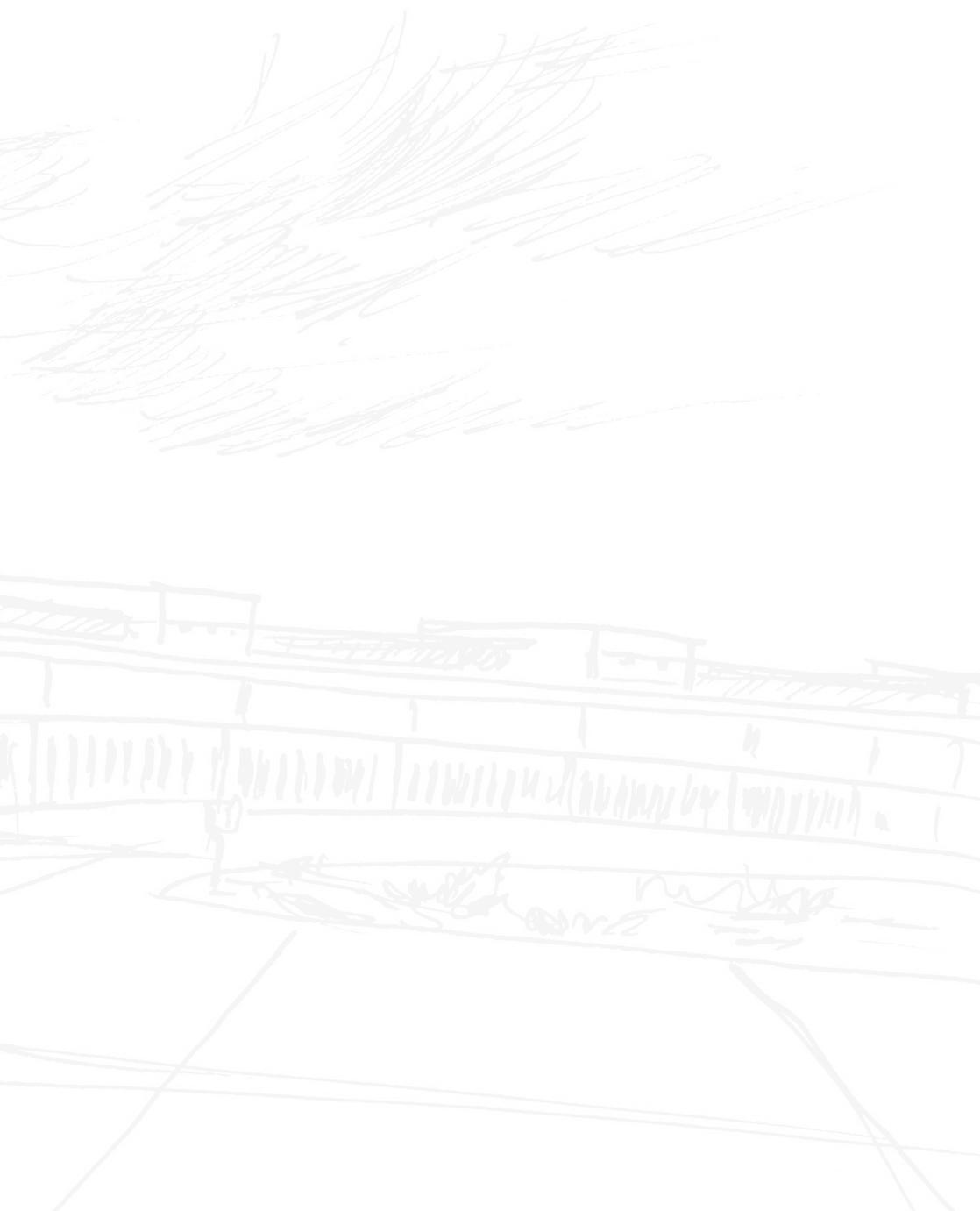


Tempelhofer Feld															
16. Wie intensiv nutzen Sie das Tempelhofer Feld auf einer Skala von 1 bis 6?	<table border="1"> <tr> <td>Intensiv</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>Gar nicht</td> </tr> <tr> <td><input type="radio"/></td> </tr> </table>	Intensiv						Gar nicht	<input type="radio"/>						
Intensiv						Gar nicht									
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>									
17. Wie nutzen Sie das Tempelhofer Feld?	<p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p>														
<p>18. Markieren Sie auf der Karte mit einem Kreuz den Bereich des Feldes, den Sie am häufigsten nutzen.</p> <p>UND</p> <p>Markieren Sie auf der Karte mit einem Pfeil den von Ihnen am häufigsten genutzten Eingang auf das Gelände.</p>															
19. Falls Sie das Tempelhofer Feld selten oder gar nicht nutzen, warum?	<p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p>														
20. Was gefällt Ihnen am Tempelhofer Feld?	<p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p>														
21. Was stört Sie am Tempelhofer Feld?	<p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p>														
22. Was wünschen Sie sich für die Entwicklung des Tempelhofer Feldes?	<p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p>														

Fragebogen

Partizipationsmöglichkeiten	
23a. Haben Sie am Volksentscheid „Tempelhofer Feld“ 2014 teilgenommen?	Ja <input type="radio"/> Nein <input type="radio"/>
b. Falls ja, für welchen Gesetzentwurf haben Sie abgestimmt? Falls nein weiter mit der nächsten Frage.	Senatsentwurf <input type="radio"/> 100%THF-Entwurf <input type="radio"/> Keinen von beiden <input type="radio"/>
c. Wenn Sie nicht teilgenommen haben, warum?
d. Würden Sie noch einmal so abstimmen?	Ja <input type="radio"/> Nein <input type="radio"/>
24. Wirken Sie in irgendeiner Art und Weise am laufenden Beteiligungsverfahren mit?	Ja <input type="radio"/> Kenne ich nicht <input type="radio"/> Nein <input type="radio"/>
25. Wie intensiv verfolgen Sie die Debatte um das ehemalige Flughafengelände auf einer Skala von 1 bis 6?	Intensiv Gar nicht <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/>
Sonstiges	
Fällt Ihnen noch etwas wichtiges ein, was bisher nicht gefragt wurde?

Vielen Dank für Ihre Mitarbeit!



PARTIZIPATIVE STADTENTWICKLUNG UND 'BOTTOM UP' URBANISM:
PERSPEKTIVEN AUF DIE NACHNUTZUNG DES FLUGHAFENS TEMPELHOF
LEHRFORSCHUNGSKOOPERATION DER STADT- UND REGIONALSOZIOLOGIE / HU BERLIN UND
DES CENTERS FOR METROPOLITAN STUDIES / TU BERLIN
PROJEKTLEITUNG: DR. HENRIK LEBUHN / PROF. DR. JOHANNA SCHLAACK
ANNA BRUCKNER, ROBERT HÖRICKE, ANDRII MAKARENKO, PAUL PERSCHKE, TOM THAL



CENTER FOR
METROPOLITAN
STUDIES