

Tropischen Regenwald schützt man am besten in Brandenburg?

Das Projekt "Tropical Island" in Brandenburg

Vortrag

von Jürgen Grothe und Martin Hautum, CL MAP GmbH, München,
bei der abendlichen Festveranstaltung
der Benediktbeurer Gespräche der Allianz Umweltstiftung 2004.

Die CL MAP GmbH ist ein Architektur- und Ingenieurbüro mit Sitz in München, das vor ziemlich genau zwei Jahren von uns beiden gegründet wurde. Gemeinsam mit unserem Team arbeiten wir aber schon seit 1997 an unterschiedlichsten Projekten.

Der Grund dafür, dass wir heute hier eingeladen sind, ist unser derzeit größtes und für uns auch spannendstes Projekt, das „Tropical Island“, und die Geschichte wie es dazu kam. Diese Entstehungsgeschichte passt zum Motto Ihres Symposiums: „Unser Kopf ist rund, damit das Denken die Richtung wechseln kann.“*

Geschichte

Die Geschichte spielt in einer, im Vergleich zu den meisten Gebieten Bayerns sehr dünn besiedelten Gegend Brandenburgs, zirka 60 Kilometer südlich des Stadtzentrums von Berlin und in unmittelbarer Nachbarschaft des Spreewalds. Der Spreewald ist sicherlich den meisten Anwesenden, nicht zuletzt dank der Aktivitäten der Allianz Umweltstiftung, ein Begriff.

Zwischen den Gemeinden Briesen und Krausnick wurde vor dem Zweiten Weltkrieg auf dem so genannten Brand ein kleiner Feldflugplatz für die Flugzeugführerschule Brand-Guben eingerichtet. Dieser Flugplatz, der eigentlich nicht mehr war als eine Wiese im Wald, diente während des Krieges als Transport- und Ausweichflugplatz. Nach dem Krieg baute die sowjetische Armee diesen Landeplatz als einen der ersten

* Francis Picabia, das gleichnamige Buch ist bei der Edition Nautilus, Hamburg, erschienen (ISBN 3-89401-371-0)

Militärflugplätze in der DDR aus. Zuletzt verfügte der Platz über zwei Start- und Landebahnen von je 2,5 Kilometern Länge, zirka 35 Flugzeugshelter und ein großes Kasernenareal. Bis zu 1000 Soldaten waren hier ständig stationiert. Die Bedeutung der Anlage wird durch die Einrichtung eines Sonderwaffenlagers für taktische Nuklearwaffen süd-östlich des eigentlichen Flugplatzes unterstrichen. Alle hohen politischen Besucher aus der ehemaligen Sowjetunion reisten über diesen Flughafen an, wenn sie zu offiziellen Besuchen nach Ostberlin kamen.

Nach der Wende wurde der Flughafen 1992 von der Armee komplett geräumt. Damit stand eines von vielen Militärarealen leer: Allein in Brandenburg hatte es etwa fünfzig Flugplätze und zirka 150.000 Hektar militärisch genutzte Flächen gegeben. Doch was damit tun?

Zum ersten Mal kam damit für uns das Motto Ihres Symposiums zum Tragen: „Unser Kopf ist rund, damit das Denken die Richtung wechseln kann.“

Was nun?

Die Überlegungen zielten zunächst auf die Einrichtung eines „flugplatzbezogenen Gewerbe- und Technologiezentrums Brand“. Danach kam die Idee auf, ein Motorsportzentrum zu bauen. Daraus wurde später der Ihnen vielleicht bekannte „Lausitzring“, der dann allerdings zirka 50 Kilometer weiter südlich realisiert wurde. Nach der erneuten Diskussion über einen Industrie- und Technologiepark dachte man an die Errichtung einer „Wunderwelt der Technik“ auf dem Areal.

Nichts davon war also richtig konkret. Entsprechend skeptisch war die Bevölkerung in der Nachbarschaft, als im Sommer 1997 ein neues Unternehmen auf Standortsuche seine Fühler nach Brand ausstreckte: die CargoLifter AG mit ihrem Luftschiffprojekt.

Um diese Zeit kamen auch wir ins Spiel. Wir beide waren damals gerade zur SIAT gekommen, einem großen, zur Siemens AG gehörenden Planungsbüro. Unser erstes gemeinsames Projekt war die Unterstützung der CargoLifter AG bei der Standortsuche und bei der Konzeption für das zukünftige Wertareal.

CargoLifter

Die CargoLifter AG war angetreten mit der Idee, eine zukunftssträchtige Marktlücke beim Transport übergroßer und schwerer Güter zu nutzen. Ein Transport durch die Luft – unabhängig von aufwändigen Infrastrukturen wie Flughäfen – sollte der Industrie völlig neue Möglichkeiten eröffnen. Das Marktpotenzial schien riesig, was fehlte, war ein geeignetes Transportgerät.

Man besann sich auf die mehr als hundert Jahre alte Luftschifftechnologie und beschloss, in Ermangelung verfügbarer Luftschiffe mit den notwendigen Spezifikationen, selbst ein geeignetes Luftfahrzeug zu bauen.

Ziel war die Entwicklung eines Luftschiffs, das einen Frachtcontainer mit den Maßen 8 x 8 x 50 Meter mit einer Zuladung von maximal 160 Tonnen an fast jedem beliebigen Punkt aufnehmen und direkt an seinem Bestimmungsort absetzen konnte. Völlig neue Dimensionen im Maschinen- und Anlagenbau sollten damit möglich werden. Eine geniale Idee – aber auch eine große technische Herausforderung.

Voraussetzung für den Bau eines Luftschiffs, das wusste man seit Graf Zeppelin, war der Bau einer geeigneten Montagehalle. Die Tragfähigkeit eines Luftschiffs ermittelt sich aus der physikalischen Gesetzmäßigkeit, dass ein Kubikmeter Helium ein Kilogramm trägt. Daraus ließen sich die Maße des geplanten CargoLifter Luftschiffs ableiten. Das auf Grund seiner geplanten Tragfähigkeit von 160 Tonnen Nutzlast „CL 160“ genannte, halbstarre Luftschiff musste demnach zirka 260 Meter lang werden und einen Durchmesser von 60 Metern haben.

Nach langen Diskussionen wurde beschlossen eine Halle zu konzipieren, die zwei Luftschiffe gleichzeitig aufnehmen kann. Damit sollte während des Baus eines Luftschiffs auch die Wartung eines bereits in Betrieb befindlichen Luftschiffs ermöglicht werden. Die Dimensionen der Halle waren somit vorgegeben. Neben dieser Montage- und Wartungshalle sollten auf dem Werftgelände natürlich auch Anlagen für die Vorfertigung der Komponenten, den Testflugbetrieb, die Forschung und Entwicklung und später sogar Zulieferbetriebe untergebracht werden. Dazu waren große Flächen erforderlich.

Unter mehreren Alternativen wurde schließlich der Standort Brand ausgewählt. Mit insgesamt 700 Hektar war die Fläche ausreichend groß. Die Verkehrsanbindung war hervorragend. In der strukturschwachen Region waren ausreichend Arbeitskräfte vorhanden, und nicht zuletzt wollte man mit der Nähe zu Berlin auch luftschiffbegeisterte Besucher anziehen.

Masterplan

Unsere Aufgabe bestand darin, schnellstmöglich einen so genannten Masterplan zu entwerfen, der die komplexen und zum Teil gegensätzlichen Anforderungen unter einen Hut bringen und eine langfristige und flexible Entwicklung des Areals ermöglichen sollte.

Die Positionierung der Halle und der zirka 300 Hektar großen Flugbetriebs- und Ankermastflächen auf dem Areal erfolgte nach Kriterien wie Hauptwindrichtungen, Steigwinkel sowie Sicherheits- und Abstandsflächen. Dabei konnte man sich kaum an gesetzlichen Vorgaben orientieren. Gesetzliche Regelungen, wie sie in Deutschland eigentlich für jeden kleinen Segelflugplatz existieren, gab es ebenso wenig wie verlässliche Daten zum Luftschiff.

Dies hatte fast vier Jahre Diskussionen mit den zuständigen Behörden zur Folge, an deren Ende wir im März 2002 eine bisher wohl einmalige Genehmigung für einen Landeplatz für Großluftschiffe erhielten. Und das für ein Luftschiff, das es nur auf dem Papier gab.

Diese Werft mit Luftschifflandeplatz wurde in kurzer Zeit durch umfangreiche Einrichtungen ergänzt. Neben einem Besucherzentrum, das zudem die Umwandlung des ehemaligen Militärstandortes in ein Gelände mit friedlicher Nutzung symbolisieren sollte, wurden Büroflächen, ein Rechenzentrum, eine Kantine, eine Energiezentrale, eine Kläranlage und modernste technische Infrastrukturen geschaffen. Über Bebauungspläne war darüber hinaus die Entwicklung weiterer Produktions- und Gewerbeflächen gesichert worden.

Kernstück

Kernstück der ganzen Anlage und spektakulärstes Bauwerk ist die Werfthalle. Die vorher beschriebenen Anforderungen und deren konstruktive Umsetzung ergaben ein Bauwerk von 340 Meter Länge, 220 Meter Breite und 107 Meter Höhe. Dies führte dazu, dass eine Grundfläche von 66.000 Quadratmetern, dies entspricht zirka acht Fußballfeldern, stützenfrei überspannt werden musste. Der umbaute Raum beträgt 5,2 Millionen Kubikmeter.

Die Halle besteht aus fünf halbkreisförmigen Stahlfachwerkbindern und ist mit einer zweilagigen PVC-Membran eingedeckt. An beiden Enden befinden sich große Tore in Gestalt von jeweils einer Viertelkugel zum Ein- und Aushallen der Luftschiffe.

Die Tore bestehen aus jeweils zwei feststehenden und sechs beweglichen Segmenten, die beim Öffnen übereinander gefahren werden. Die maximale Öffnung beträgt zirka 200 x 99 Meter. In den beiden seitlichen, so genannten Sockelzonen befinden sich Büro- und Personalräume, Technikräume und eine Besuchergalerie.

Die Halle wurde im November 2000 fertig gestellt. Die Planung bis zur Baugenehmigung, einschließlich der Baurechtschaffung über einen Bebauungsplan, wurde in der rekordverdächtigen Zeit von etwa sechs Monaten bewältigt. Dies zeigt, dass auch in Deutschland – insbesondere in den neuen Bundesländern – Dinge möglich sind, die sonst meist für unmöglich gehalten werden. Dies war nicht zuletzt der sehr großen Kooperationsbereitschaft und dem ungewöhnlich großen Engagement der Behörden vor Ort zu verdanken.

Der weitere Werdegang des CargoLifter-Projektes ist sicherlich den meisten von Ihnen bekannt und soll hier auch nicht länger erörtert werden. Der Gesellschaft, die inzwischen zirka 500 Mitarbeiter, ein Großteil davon hoch qualifizierte Luft- und Raumfahrtingenieure hatte, ging im Mai 2002 der finanzielle Atem aus. Sie musste Insolvenz anmelden.

Nach anfänglichen Hoffnungen auf eine Weiterführung machte sich die Erkenntnis breit, dass das CargoLifter-Projekt gescheitert war. Gründe für dieses Scheitern gibt es viele. Dennoch halten wir die Idee, ein Lastluftschiff dieser Größe zu bauen, nach wie vor für genial. Wir sind auch sicher, dass sie in absehbarer Zeit realisiert wird, wenn auch wohl leider nicht in „unserer“ Halle.

Nochmals: Was nun?

Nun stand man in Brand wieder mit dem ungenutzten Areal da, auf dem sich nun auch noch eine zwar spektakuläre, aber leider auch Unterhaltskosten verschlingende Halle befand. Wieder war man an einem Punkt angelangt, an dem es zu erkennen galt: „Unser Kopf ist rund, damit das Denken die Richtung wechseln kann.“

Nachdem alle Versuche einer Weiterführung der CargoLifter AG gescheitert waren, versuchte der Insolvenzverwalter eine andere luftschiffbezogene Nutzung für die Halle zu finden, denn was sollte man sonst in diesem riesigen Raum machen. Alle anderen Überlegungen liefen ins Leere. Niemand braucht eine Produktionshalle dieser Höhe, die schließlich auch beheizt und unterhalten werden muss.

Luftschiffprojekte gibt es etliche auf der Welt, und so gab es auch zahlreiche Interessenten, aber leider

konnte keiner dieser Interessenten ein tragfähiges Konzept entwickeln. Meist fehlte schlicht und einfach das nötige Geld.

Wir verfolgten aus dem fernen München mit Sorge, wie es immer ruhiger um den Standort wurde. Es gab Meldungen über einen geplanten Abriss, für den allerdings auch kein Geld da gewesen wäre.

Abstruse Vorschläge wie eine Verkleinerung der Halle auf eine Höhe von 40 Metern, um die Betriebskosten zu senken, machten die Runde. Und auch wir begannen uns Gedanken zu machen. Schließlich wollten wir uns unser größtes Referenzprojekt nicht zerstören lassen.

Unter anderem waren wir auf die Idee gekommen, das Gelände für einen Freizeitpark zu nutzen. Seit Jahren dümpelte die Planung für ein solches Großprojekt in der unmittelbaren Nachbarschaft vor sich hin. Die Investoren hatten tatsächlich Interesse an dem Gelände, sahen in der Halle aber eher einen Nachteil, da diese das Gelände dominieren würde. Das war natürlich nicht zu leugnen!

Tropical Island

Da hörten wir vor etwa einem Jahr von einem Interessenten aus Asien, der angeblich „Palmen in die Halle stellen“ wollte. Zunächst haben wir das nicht sehr ernst genommen. Eigentlich stellten wir uns doch lieber Luftschiffe in der Halle vor – bis zu einem Freitag im letzten Sommer, an dem wir einen Anruf von einer Anwaltskanzlei aus Berlin erhielten, und man uns bat, am nächsten Tag dort einen Termin mit einem Investor aus Malaysia wahrzunehmen. Der wolle die CargoLifter-Halle übernehmen und umnutzen.

Am nächsten Morgen bekamen wir dann von seinem Initiator, Herrn Colin Au, das Projekt „Tropical Island“ vorgestellt. Die Erläuterungen waren sehr interessant. Herr Au wusste, was er wollte. Es fiel schwer, sich das alles in „unserer“ Luftschiffhalle vorzustellen. Herr Au ließ uns nicht viel Zeit. Nach seinen Ausführungen gab er uns fünf Minuten Zeit zu überlegen, wie lange wir für die Planung bräuchten und welches Honorar wir dafür verlangten. Gut eine Woche später hatten wir den mündlichen Auftrag und eine konkretere Vorstellung von dem Projekt.

Die Idee hatte Herr Au schon länger gehabt: Er wollte den Menschen in nicht so sehr von der Sonne verwöhnten Ländern ein Stück Tropenparadies bringen. Als Alternative für lange und teure Flugreisen sollte eine „Tropische Insel“ vor Ort entstehen, auf der einige Stunden oder Tage Urlaub gemacht werden kann.

Seine Erfahrungen im Tourismus hatte Herr Au unter anderem als langjähriger Präsident der Schifffahrtlinie „Star Cruises“, einer der größten Kreuzschifffahrtlinien der Welt, gesammelt. Jetzt wollte er quasi mit einem „Tropenschiff“ an Land gehen. Für dieses Projekt hatte er sich mit dem malaysischen Tanjong-Konzern zusammengetan und eine eigene Gesellschaft in Deutschland gegründet. Bei einem Erfolg des Projektes sollen weitere „Tropical Islands“ in anderen Ländern folgen.

Für das künstliche Klima brauchte er zunächst eine große bauliche Hülle, und die hatte er mit der CargoLifter-Halle gefunden. Ihre Lage – zirka 60 Kilometer südlich des Zentrums von Berlin und mit direkter Anbindung an die Autobahn Berlin–Dresden sowie an die Bahnlinie Berlin–Cottbus mit einem Bahnhof in unmittelbarer Nähe – war günstig. Das Areal bietet zudem ausreichend Platz für zukünftige Erweiterungen. Auf einer Startbahn des ehemaligen Flughafens können Parkplätze in Hülle und Fülle angeboten werden. Und Nachbarn, die sich gestört fühlen könnten, gibt es praktisch nicht.

Das Konzept sieht als zentralen Bestandteil einen etwa zwölf Meter hohen und zirka 10.000 Quadratmeter großen Hügel vor, der mit einem tropischen Regenwald aus zirka 2.000 verschiedenen Bäumen und Pflanzen bestückt wird. Etwa 500 Bäume mit einer Höhe von bis zu 14 Metern werden eingepflanzt. Ein fast ein Kilometer langer Spazierweg führt durch diese künstliche Landschaft. Das ist zunächst nichts Neues. Das Masaola-Regenwaldhaus in Zürich und das Eden-Projekt in Cornwall bieten Ähnliches.

Tropical Sea

Im Gegensatz zu diesen Vorbildern wird unser botanischer Garten jedoch mit anderen Freizeiteinrichtungen verbunden. Zwei große Badebereiche sind nördlich und südlich des Regenwaldhügels geplant. Das „Tropische Meer“ im Süden bietet ein halbkreisförmiges Schwimmbecken mit fast 4.000 Quadratmetern Fläche und zwei großen Inseln. Um dieses Becken erstreckt sich ein acht Meter breiter Sandstrand. Auf fünf amphitheaterartig angeordneten Stufen, dem „Deckchair-Bereich“, werden zirka 1.000 Liegestühle unter Palmen stehen. Damit man von dort nicht auf die bestehenden Büroräume schauen muss, wird eine 140 Meter breite und 12 bis 15 Meter hohe Leinwand mit einem künstlichen Horizont die Illusion unendlicher Weite vermitteln.

Die Lagune auf der Nordseite des Hügels ist ein 1.200 Quadratmeter großes „Spaßbad“ mit Strömungskanal, Wasserrutschen, vielen anderen Attraktionen und einem Sandstrand.

Westlich des Hügels liegen das „Tropische Dorf“ und der „Tropische Park“. Sechs Gebäude aus verschiedenen Regenwaldregionen und zahlreiche tropische Bäume sollen hier einen stimmungsvollen Bereich bilden, in dem bis zu 3.000 Besucher bewirtet und unterhalten werden können. In einem „Food Court“ genannten Selbstbedienungsbereich können die Gäste sich Gerichte aus den unterschiedlichsten Küchen der Welt aussuchen. In jedem der sechs Häuser aus den Regenwaldländern ist im Erdgeschoss eine Bar vorgesehen. Im Obergeschoss werden jeweils Ausstellungen zu Regenwaldthemen und den jeweiligen Ländern geboten. Ergänzt wird das Ganze durch die „Tropical Flowerworld“, die im Eingangsbereich die ganze Vielfalt der tropischen Flora zeigen wird. Blumen und andere Produkte aus den Regenwaldländern können dort natürlich auch erworben werden.

Dies alles wird in die bestehende Halle eingebaut. Der ganze Bauvorgang kann also witterungsunabhängig unter dem großen Dach abgewickelt werden. Dennoch ist ein nicht unwesentlicher Eingriff in die bestehende Hülle erforderlich: Um die Pflanzen im Regenwald ausreichend mit natürlichem Licht und vor allem auch UV-Strahlung zu versorgen, wird auf der Südseite der Halle die vorhandene PVC-Membran auf einer Fläche von 20.000 Quadratmetern gegen ein ETFE-Foliensystem ausgetauscht. Mit der gleichen Folie wird übrigens derzeit die neue Münchner Allianz Arena ausgestattet. Das bedeutet aber, dass man in der Halle natürlich auch einen Sonnenbrand bekommen kann, wenn man sich nicht schützt.

Das Klima in der Halle muss natürlich den Ansprüchen des Regenwaldes genügen. Allerdings sollen die Besucher ein angenehmes Aufenthaltsklima vorfinden. Man hat sich daher mit den Regenwaldspezialisten auf eine Luftfeuchtigkeit von zirka 60 Prozent geeinigt. Die Temperaturen werden durch ein komplexes Beheizungs- und Lüftungssystem in den einzelnen Bereichen leicht unterschiedlich zwischen 25 und 28 Grad liegen.

Tropical Food

Die durchschnittlich 8.000 Besucher pro Tag, die Herr Au erwartet, müssen natürlich auch gastronomisch versorgt werden. Dafür sind in einem zweigeschossigen Servicegebäude unter dem zentralen Hügel zwei große Küchenbereiche vorgesehen. Für die Besucher des „Tropischen Dorfes“ und des „Tropischen Parks“ gibt es den bereits genannten „Food Court“.

Eine weitere Großküche befindet sich im Obergeschoss dieses Servicegebäudes. Von hier wird der Deckchair-Bereich um das „Tropische Meer“ versorgt. An einer großen zentralen und an zwei kleinen Bars wird für Getränke aller Art gesorgt.

Daneben beherbergt das zirka 8.000 Quadratmeter große Gebäude die Umkleieräume, Duschen und Toiletten für Badegäste und Personal sowie die umfangreiche Gebäude- und Schwimmbadtechnik. Die Versorgung erfolgt über einen Tunnel unter dem Deckchair-Bereich. Die bestehende Sockelzone auf der Südseite nimmt Verwaltung und Personal auf. Die nördliche Sockelzone wird im Erdgeschoss zu einer großen Garderobe für zirka 7.000 Mäntel und Jacken umgebaut. Im Obergeschoss soll später ein zusätzliches Restaurant eröffnet werden.

Die auf dem Masterplan weiß dargestellten Flächen sind für spätere Erweiterungen vorgesehen und werden zunächst nicht genutzt. Herr Au hat hier Pläne für ein Korallenriff und eine Badelandschaft um einen „Vulkan“.

Es ist also für die unterschiedlichsten Aktivitäten gesorgt. Damit das Ganze dann auch rund um die Uhr besucht wird, hat sich Herr Au einen Tagesablauf mit vielen Attraktionen ausgedacht, die – für uns Planer nicht immer ganz leicht – ständig durch neue kreative Ideen ergänzt werden.

Ab sechs Uhr am Morgen können die ersten Badegäste zum Frühstart kommen. Schulklassen aus dem gesamten Umland und Touristengruppen, die in Berlin oder im Spreewald waren, erkunden den Regenwald und die Ausstellungen in den Tropenhäusern am Vormittag. Im „Tropischen Dorf“ werden die Gäste den ganzen Tag unterhalten. Parallel läuft natürlich der Badebetrieb in der Lagune und im „Tropischen Meer“.

Tropical Show

Während der Badebetrieb in der Lagune weitergeht, wird der Bereich „Tropisches Meer“ am Abend umgebaut. Ab zwanzig Uhr finden dann ein bis zwei Shows mit vierteljährlich wechselndem Programm statt. Die erste Show wird derzeit schon konzipiert und hat Brasilien zum Thema. Die Inseln im „Tropischen Meer“ dienen als Bühne, aber auch die gesamte Wasserfläche wird bespielt.

Während dieser Shows wird den Besuchern ein mehrgängiges Menü serviert. An die Shows werden sich dann, so die Vorstellung von Herrn Au, bis in die Morgenstunden Beach-Partys anschließen. Die regelmäßig wechselnden Ausstellungen und Shows sollen Besucher mehrmals im Jahr ins „Tropical Island“ locken.

Mit einem kreativen Eintrittskarten-Konzept, Sonderangeboten an schwach besuchten Tagen wie kostenlose Bustransfers von Berlin, soll „Tropical Island“ pro Jahr drei Millionen Besucher anziehen. Das ist ein hohes, aber nicht unrealistisches Ziel.

Sollte das Konzept beim Publikum ankommen, sind neben den bereits geschilderten Erweiterungen in der Halle umfangreiche Ergänzungen auf dem 500 Hektar großen Areal geplant. Neben Hotelanlagen sind eine Saunalandschaft, unterschiedliche exotische Gärten, Einrichtungen für Freiluftveranstaltungen, Reit- und Joggingparcours sowie vieles andere mehr vorgesehen.

Eine tolle Zukunft also? Die Reaktionen in den Nachbargemeinden waren zunächst sehr verhalten. Nach den vielen Pleiten herrschte in Brandenburg natürlich eine gewisse Skepsis gegenüber Großprojekten. Auch die Politiker reagierten zunächst sehr zögerlich. Insbesondere die Presse begleitet das Projekt sehr kritisch, teilweise sogar mit einem schwer nachvollziehbaren Pessimismus.

Die Behörden vor Ort haben, wie schon beim CargoLifter-Projekt, unerwartet engagiert und sehr konstruktiv mitgearbeitet. Die Baugenehmigung wurde innerhalb von nicht ganz zehn Wochen am 31. Januar 2004 erteilt. Am 16. April ging das Areal mit der ehemaligen Werfthalle endgültig in den Besitz von „Tropical Island“ über. Die Grundsteinlegung wurde im Beisein des Ministerpräsidenten und des Wirtschaftsministers des Landes Brandenburg gefeiert.

Die Bevölkerung der Umgebung hofft natürlich auf Arbeitsplätze und positive Effekte durch das Projekt. In einer Region mit über 20 Prozent Arbeitslosigkeit ist das verständlich. Dass die Skepsis angesichts der inzwischen geschaffenen Tatsachen langsam weicht, beweist die Veranstaltung vom vergangenen Wochenende: Die Tore der Werfthalle wurden zum letzten Mal geöffnet, um zwei Gastluftschiffe, die dort überwintert hatten, herauszulassen und zugleich symbolisch die ersten Palmen in die Halle zu bringen. Fast 10.000 Besucher überraschten die Organisatoren von „Tropical Island“.

Weitere Events sind bis zur Eröffnung geplant. Falls Sie einmal in die Gegend kommen: Das Besucherzentrum ist täglich geöffnet. Neben einer Einführung in die Geschichte des Standortes und Erläuterungen zu den Plänen von „Tropical Island“ gibt es für alle Besucher auch Führungen zur Baustelle. Diese erfreuen sich großer Beliebtheit.

Wenn alles so klappt, wie der Investor sich das vorstellt, können Sie sich ab Ende dieses Jahres einen Cocktail am Strand von Brandenburgs „Tropischem Meer“ servieren lassen.