

Der Tunnel unterm Flughafen Tegel ist Deutschlands zweitgrößtes Maulwurfloch

Berlin macht sich. Nach West-Europas größtem Kongreß-Kolosseum über der Erde, jetzt Deutschlands zweitgrößtes Monumentalbauwerk unter der Erde.

Sechs Meter tief unter den Rollbahnen des Flughafens Tegel glänzen 950 Meter Tunnelwände fliesenweiß dem 17. Juli entgegen.

gen. Dann sollen die ersten Autos durch die zwei Röhren fahren.

Gestern rollte ein mit 50 Experten beladener BVG-Doppeldecker in das fast fertige Maulwurfsloch. Und die Fachteilnehmer der Tunnelexkursion der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft, Bezirksvereinigung Berlin, rollten anerken-

nend mit der Zunge, als Fachmann Herbert Liman von der Senatsbauverwaltung und seine Mitarbeiter Pläne, technische Daten und Zahlen aufrollten.

76 000 Kubikmeter Beton wurden verbaut und beinahe 40 000 Kubikmeter Erde ausgehoben. 110 Millionen Mark Steuergelder waren nötig, um den zweitlängsten Straßentunnel Deutschlands (nach dem Hamburger Elbtunnel) zu bauen. Zwanzig Millionen Mark allein für die technischen Raffinessen.



3000 Autos sollen einmal stündlich in jede Richtung durch den 950 Meter langen Tunnel unter dem Flughafen rollen.

Foto: Kasperski

Fliesenleuchten

Da leuchten nicht nur die Fliesen, sondern auch über 1200 Leuchten. Da sind alle 120 bis 200 Meter in den Fahrbahnen Detektoren installiert, die blitzschnell registrieren, wieviel Autos in welchem Abstand darüber rollen.

Plötzlich stoppt der „Gelbe“. Ein Notausgang. „Strahlenventilatoren hängen von der Decke“, sagt Ingenieur Teuber. „74 Stück insgesamt, falls es zu Staus kommt und die normale Luft durch die Abgase nicht mehr ausreicht.“

Und weil sich Zahlen immer recht gut bei derartigen Besichtigungen machen, weiß ein anderer Tunnelbauer: „Alle hier notwendigen Kabel zusammengenommen ergeben rund 300 Kilometer, also eine Strecke von Berlin bis Hamburg. Aufeinandergelegt ist das so hoch wie der Funkturm.“

jüs

BERLINER MORGENPOST

FREITAG, 6. APRIL 1979