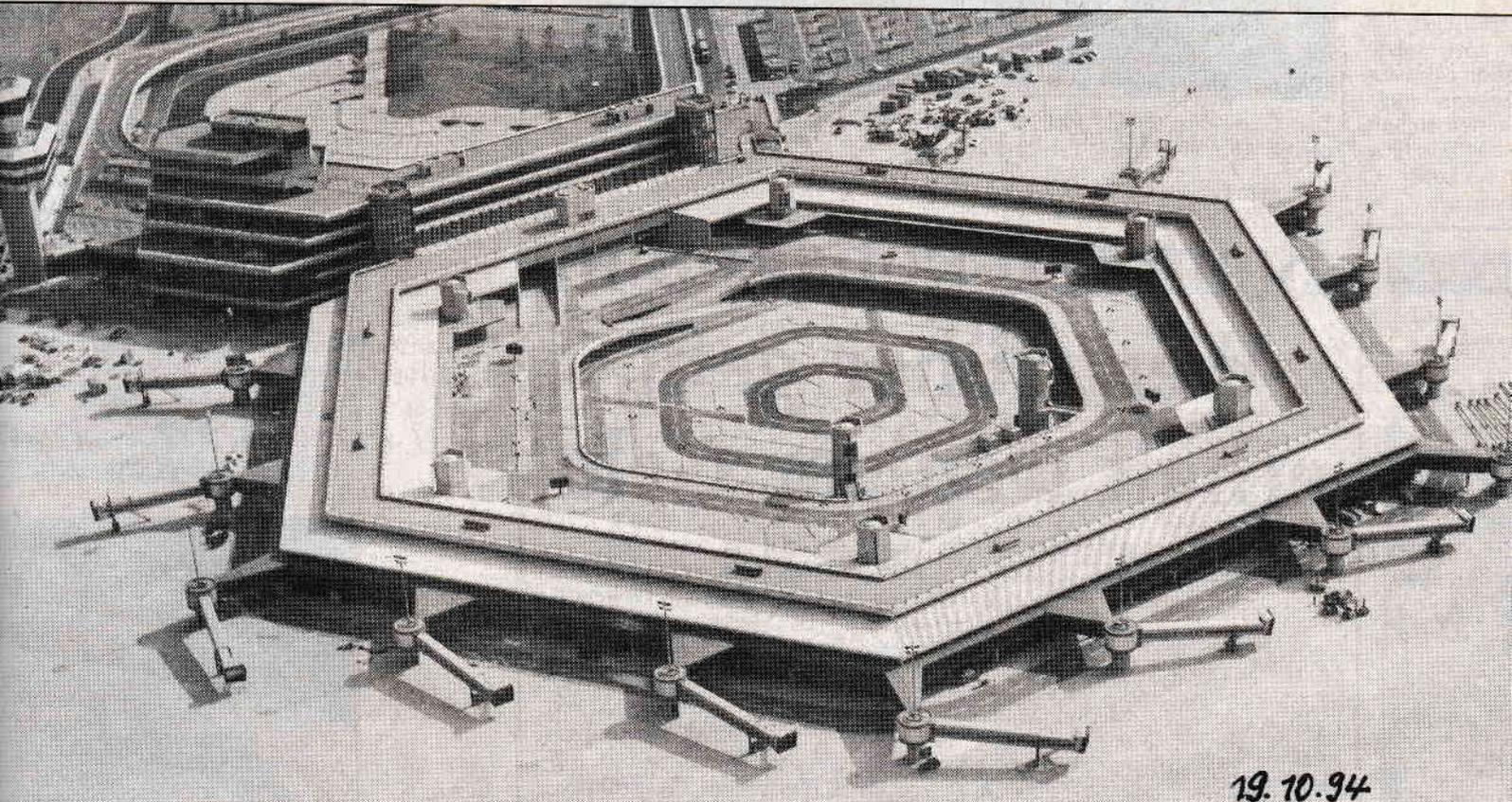


20 Jahre Airport Tegel: Wie geht's weiter?



19. 10. 94

vor 20 Jahren noch Aufsehen: das Abfertigungsgebäude des Flughafens Tegel-Süd. Kosten des modernen Baus: 550 Mio. Mark.

Ullstein/d

Bau eines einzigen Großflughafens bedeutet Aus Von Claus Höcker

dem sechseckigen Abfertigungsgebäude erregte der Flughafen Tegel-Süd vor 20 Jahren Aufsehen. Der Entwurf stand später Pate beim Moskauer Flughafen Scheremetjewo II. Geht es nach den Beratern eines Großflughafens in Brandenburg, wird der Airport in kurzen Weigen vom Taxi zum Flughafen nur wenige Meter zum Flughafen-Schalter - in zehn Jahren abgebaut. Nur die Flugbereitschaft des Bundesverteidigungsmilitärs und die Grenzschutzstaffel würden ihn noch nutzen. Die Erinnerung an ein erfolgreiches Kapitel alliierter Berliner wachhalten.

Die drei Berliner Flugplätze Tempelhof, Schönefeld und Tegel zusammen maximal 21,5 Millionen Passagiere abfertigen. Nach dem Urteil von Experten muß im Berliner Raum bis zum Jahr 2010 je mit 24,4 Mio. bis 45,6 Mio. Passagieren gerechnet werden. Die Luft/Main hat derzeit bereits 10 Millionen. Kommt es zum Bau eines neuen Großflughafens für zehn Millionen DM, bedeutete dies ein Sieg für den Ost-West-Konflikt wäre es

nicht denkbar gewesen, den internationalen Flughafen Tegel auf dem früheren Raketenschießplatz, wo einst Hermann Oberth und Wernher von Braun Flüssigkeitsraketen auf 4000 Meter Höhe steigen ließen, zu errichten. Ein Airport inmitten des dichtbewohnten Berliner Nordens galt schon damals als riskant. Daran hat sich nichts geändert, wenngleich Unglücke bisher ausgeblieben sind.

Die Zukunft Tegels wurde während der Berlin-Blockade 1948 mit dem Bau der damals längsten Start- und Landebahn Europas eingeläutet. Am 16. April 1949 landeten innerhalb von 24 Stunden 362 Maschinen. Der Zivilluftverkehr wurde erst Jahre später, am 24. Februar 1960, mit der Strecke Berlin-Paris eröffnet. Noch lange stand Tegel dann im Schatten des Zentralflughafens Tempelhof. Erst die Zunahme des Ferienreiseverkehrs machte Alternativen erforderlich.

Aus einem europäischen Architektenwettbewerb ging das Hamburger Büro Gerkan, Mark und Nickels 1966 als Sieger hervor. Sein Entwurf diente allen weiteren Planungen. Am 1. April 1968 wurde der gesamte Charterverkehr von Tempelhof nach Tegel-Nord verlagert. Der Bau des heutigen Flughafens Tegel-Süd begann im Juni 1969. 550 Mio. DM flossen in das



23. Oktober 1974: Schlüsselübergabe mit Architekt Meinhard von Gerkan an den Regierenden Bürgermeister Klaus Schütz (SPD) und BFG-Direktor Robert Grosch, v. li. Ullstein/d

Projekt. Am 23. Oktober 1974 konnte der Regierende Bürgermeister Klaus Schütz (SPD) die Anlagen einweihen.

Zunächst wurde Tegel nur gering, mit 20 Prozent seiner Kapazität genutzt. Der Durchbruch kam, als British Airways und PanAm am 1. September 1975 Tempelhof verließen. Der Senat hatte den Umzug mit 9,6 Mio. DM verüßt. Beide Linien hatten darauf bestanden, wegen gleicher Wettbewerbschancen

nur gemeinsam umzuziehen. In den Folgejahren setzte die DDR mit Billigpreisen für Pauschalflüge von Schönefeld aus Tegel zu. Heute wird Tegel von 16 Linien und zehn Charter-Gesellschaften angefliegen. Mit über 5000 Beschäftigten und einer Abfertigungskapazität von 7 Mio. Fluggästen ist der Flughafen ein bedeutender Wirtschaftsfaktor. Ein Nachtflugverbotsentscheid hat schon die Nerven der Anwohner gereizt und ärgert die Airlines. dpa