

MITTWOCH, 23. OKTOBER 1974

## Heute wird in Tegel Berlins

### neuer Flughafen eröffnet

# Ein Luftkreuz ohne Zukunft?

Vor fünf Jahren war alles  
ganz anders geplant

Wenn heute vormittag um 10 Uhr 40 in Tegel der Airbus A 300 B der Air France mit den Bonner Ehrengästen an Bord gelandet ist, dann bietet Berlins für fünf Millionen Passagiere pro Jahr berechneter neuer Airport den zur Eröffnung gekommenen zum ersten- und lange Zeit auch letztenmal das Bild eines Weltflughafens: An elf der 14 Passagierbrücken stehen insgesamt neun Düsenmaschinen, darunter vier Großraumflugzeuge.

Doch soll dieses Bild niemanden darüber hinwegtäuschen, daß Tegel schon Stunden später wieder in einen Dornröschenschlaf versinkt. Erst am 1. April nächsten Jahres, wenn Pan American und British Airways Tempelhof verlassen haben, beginnt der volle Flugbetrieb. Die wenigen Air-France- und Charterflüge, die vom 1. November an in Tegel starten, brächten nicht einmal die bislang genutzten alten Baracken aus der Ruhe.

Daran gemessen ist die Eröffnungsfeier wahrhaft pompös; daß Bundespräsident Scheel nicht teilnimmt, führt die Berliner Flughafen-Gesellschaft (BFG) darauf zurück, daß er „keine Zeit“ habe. Andere Quellen sprechen von diesbezüglichen Differenzen mit der französischen Militärregierung — was diese wiederum dementiert.

Immerhin sind 1100 Gäste geladen — die Bonner Botschafter der drei Schutzmächte, West-Berlins drei Stadtkommandanten, das Konsularische Corps, Berliner und Bonner Politiker; viele „hohe Tiere“ aus der Luftfahrt und ... und ... — nicht zuletzt — die Architekten des neuen Aerodroms.

Wenn der Regierende Bürgermeister Klaus Schütz, Bundesverkehrsminister Kurt Gscheidle, Wirtschaftsminister Dr. Karl König und der französische Botschafter

in der Bundesrepublik, Olivier Wormser, gesprochen haben, Klaus Schütz dann den neuen Flughafen offiziell eröffnet hat, wandern die Gäste durch Flugsteigring und Zentralgebäude. Dabei kann, wer Augen im Kopf hat, nach mehr als fünf Jahren Bauzeit auch in unverfänglichen Ecken allerlei Ungereimtheiten entdecken: Das Postamt beispielsweise ist nicht bezugsfertig, und auch die Ladenstraße dürfte kaum komplett sein. Aber das Geschäft beginnt ohnehin — wenn überhaupt — erst am 1. April 1975.

### Steigende Zahlen

Dabei hatten die Verantwortlichen Tegel eine glanzvolle Zukunft zugedacht: Begonnen wurde mit dem Bau des 413-Millionen-Mark-Projektes zu einer Zeit, als man Berlin für 1974 mehr als 7,5 Millionen Fluggäste voraussagte und annehmen mußte, diese Zahl werde rasch weiter steigen. Ein zweiter Flughafen schien unumgänglich. Über dem Horizont erstand die Vision des wiedererstandenen „Luftkreuz Berlin“, der Drehscheibe zwischen Nord-Süd- und Ost-West-Verbindungen.

Daß dann die in den Jahren bis 1971 auf 6,1 Millionen hochgeputschte Zahl der Fluggäste im Berlinverkehr mit dem Abschluß des Tran-

sitabkommens im Sommer 1972 von Jahr zu Jahr vertiefte — über 5,5 und 4,8 auf in diesem Jahr zu erwartende 4,3 Millionen —, hat zwischen 1965 und 1969 wohl kein Experte erwarten können. Eher schon, daß den Luftkreuzplänen Ost-Berlin mehr als hartnäckigen Widerstand leisten würde.

Von dem Moment jedoch an, als eine immer größer werdende Zahl von Reisenden auf die bequemer gewordene Straße umstieg — durch Flugpreiserhöhungen noch zusätzlich alarmiert —, lebten die Tegel-Bauherrn mit der Erkenntnis, daß es schwerfallen würde, dem Bau Leben einzuhauchen.

Im weniger eng gewordenen Tempelhof dachten weder PanAm noch BEA an einen Umzug — es sei denn, unter fürstlichen Konditionen. Notwendig war er nicht mehr und Anreiz bot er schon gar nicht: Die Mieten würden wesentlich höher liegen als in Tempelhof.

So begann das sattsam bekannte Tauziehen. Die BFG wollte Tempelhof retten und den Verkehr teilen; BEA und PanAm wollten zwar gern in das technisch bessere Tegel, aber nur zusammen und auch nicht dafür zahlen. Schließlich wurde ein Handel geschlossen: Für 9,6 Millionen Mark Ausgleich werden beide zum 1. April 1975 ihr Domizil verlegen. Die Eröffnung Tegels hatte inzwischen einmal, die Eröffnung des vollen Flugverkehrs dort gleich zweimal verschoben werden müssen.

So wird sich, wenn morgen früh der — wohl unumgängliche — Festball den letzten smokingbewehrten Besucher entläßt, auf Tegel erst einmal Ruhe senken.

Tempelhof bleibt nach dem 1. April 1975 Heimathafen der in Berlin stationierten US-Truppen. Über die Nutzung der freiwerdenden Räume ist noch nicht entschieden. **Peter Ritgen**