

Flughafen Berlin-Tegel unter der Lupe

Rück- und Ausschau

Die Einweihung des Flughafens Berlin-Tegel ist Anlaß zu einer geschichtlichen Rückschau, denn im Berliner Norden stand die Wiege der deutschen Luftfahrt. Auf behelfsmäßigen „Flugplätzen“ in Schulzendorf probierten die Brüder Scholz ihre ersten Flugapparate und auf dem ehemaligen Schießplatz in Tegel sausten die ersten Raketen in die Luft. Heute ist der Norden Berlins neuer Standort für einen der größten und schönsten Flughäfen Europas, ein weit gespannter Bogen von den Anfängen der Luftfahrt bis zur heutigen Technik mit strahlgetriebenen Großraumflugzeugen, die Berlin mit allen Kontinenten verbindet.

1960 konnte der im Norden Berlins gelegene Flughafen Tegel, der bis dahin nur militärischen Zwecken diente, für den zivilen Luftverkehr in Betrieb genommen werden. Das Gelände war ursprünglich ein Schießplatz und wurde 1930 unter der Leitung Rudolf Nebels zum Raketenschießplatz Berlin-Tegel. Die Raketenforscher Hermann Oberth und Wernher von Braun gehörten zu den Mitarbeitern Nebels. 1931 fand der erste Start einer Rakete mit Flüssigkeitsantrieb statt. 1933 wurde das 150 000 qm große Gelände als militärischer Übungsplatz genutzt.

Während der Berlin-Blockade im Jahre 1948 entstand der Flughafen Tegel mit einer Start- und Landebahn von 2400 m Länge, die zur Zeit ihrer Entstehung die längste Piste Europas war. Am 24. 2. 1960 nahm die Air France ihren Liniendienst auf dem Flughafen Tegel mit einem Strahltriebflugzeug vom Typ Caravelle auf. An Bord der ersten planmäßigen Maschine befand sich als Ehrengast Jules Landry, der im Jahre 1926 mit einem Farmann-Eindecker als erster Pilot den Liniendienst Paris-Berlin mit acht Passagieren durchführte.

Im Mai 1964 richtete die Pan American World Airways vom Flughafen Tegel aus einen Direktflug Berlin-New York mit Zwischenlandung in Glasgow ein. Diese Strecke wurde bis Ende Oktober 1971 mit einer vierstrahligen DC-8 befliegen.

1965 wurden Erweiterungsbauten im Hauptgebäude (Abflug- und Ankunfthalle, Restaurant, Warteraum und Gepäckhalle) in Betrieb genommen.



Die alten Abfertigungsanlagen im nördlichen Teil des Flughafens

Der Touristikluftverkehr begann im Jahre 1966 durch Lloyd International mit Flugzeugen vom Typ Bristol Britannia. 1968 wurde der gesamte Charterflugverkehr vom Flughafen Tempelhof auf den Flughafen Tegel verlegt. Gleichzeitig wurde am 1. 4. 1968 eine neue Halle für die Touristik-Abfertigung eröffnet.

Der Charterflugverkehr von Berlin nach rund 50 Ferientourorten in Europa und Übersee wurde zu mehr als 50 % von der amerikanischen Bedarfsfluggesellschaft Modern Air durchgeführt, die fünf Flugzeuge des Typs Convair 990 A Coronado in Berlin-Tegel stationiert hatte.

Ebenfalls starken Anteil am Bedarfsflugverkehr hatten die britischen Luftverkehrsgesellschaften Laker Airways und Dan Air, die für ihre Flugprogramme vorwiegend Düsenma-

schinen vom Typ BAC 1-11 bzw. BAC 1-11 und Comet 4 einsetzten. Seit dem 1. November 1972 befliegt die Air France von Tegel aus eine zweite Liniestrecke Berlin-Köln-Paris, zusätzlich zu der bereits bestehenden Nonstop-Verbindung Berlin-Paris.

Der Flughafen Berlin Tegel hatte einen Anteil von 12 % am Gesamtluftverkehrsaufkommen West-Berlins. Allein im Jahre 1972 konnte der jetzige Flughafen Berlin-Tegel mit seiner kleinen Abfertigungsanlage 620 294 Fluggäste aufnehmen.

Die nördliche der beiden Parallel-Start- und Landebahnen wurde auf eine Länge von 3000 Meter und auf eine Breite von 60 m erweitert; sie wird zur Haupt-Start- und Landebahn auch für den 1974 in Betrieb gehenden Flughafen-Neubau Berlin-Tegel. Diese Bahn ist mit Landehilfen der Kategorie II, d. h. für Schlechtwetteranflüge bei 30 m Wolkenuntergrenze und 400 m Horizontalsicht ausgerüstet. Eine Ausrüstung nach Kategorie III ist möglich.

Im Jahr 1966 gewann die Architektengemeinschaft von Gerkan, Marg und Nickels den 1. Preis des von der Berliner Flughafen-Gesellschaft ausgeschriebenen europäischen Wettbewerbs für den Entwurf einer neuen Abfertigungsanlage für den Flughafen Berlin-Tegel. Dieser Neubau entstand südlich des bestehenden Start- und Landebahnsystems. Die Anbindung an das Straßenverkehrsnetz erfolgte über eine direkte kreuzungsfreie Zufahrt vom Kurt-Schumacher-Damm in Höhe des Hohenzollern-Kanals. Die Fahrzeit vom Stadtzentrum wird hierdurch erheblich verkürzt. Tegel wird so für den Fluggast bequem und schnell zu erreichen sein.

Die neue Flughafenanlage umfaßte zwei Ausbaustufen, jede mit einer Kapazität für über fünf Millionen Fluggäste pro Jahr. Kurze Wege für den Passagier und ausreichender Parkraum für Lang- und Kurzzeitparker in unmittelbarer Nähe des Abflugs und der Ankunft werden durch das Drive-in-System erreicht, das der Konzeption des Neubaus zugrundeliegt.