

Kurt-Schumacher-Platz am 3. Mai 1956 eröffnet worden war, stellte man die bereits im Bau befindliche restliche Damm- und Tunnelstrecke von 4,285 km Länge bis Alt-Tegel fertig, an die sich nördlich ein 324 m langer Tunnel für die Kehranlage anschloss. Nach der technischen Abnahme gingen die gesamten Anlagen am 31. Mai 1958 um 7.00 Uhr an die BVG über. Am selben Tag wurde die Strecke feierlich eröffnet (siehe unter 20.11), und am Ende dieses Tages stellte die BVG den Straßenbahnbetrieb ein, der am nächsten Tag durch Autobusverkehr ersetzt wurde. Die U-Bahn-Linie C wurde seit 1. März 1966 als „Linie 6“ und seit Anfang 1984 als „U6“ bezeichnet.

Im Ortsteil Tegel befinden sich der Dammbahnhof „Holzhauser Straße“ und die unterirdischen Bahnhöfe „Borsigwerke“ und „Tegel“, seit 31. Mai 1992 „Alt-Tegel“ genannt. Der letzte erhielt 2006 eine Aufzugsanlage.

Die nördlich dieses Bahnhofs gelegene Kehranlage besteht aus vier Gleisen, auf denen je zwei Züge zu je

vier Wagen aufgestellt werden können. Nach der Einfahrt in die Kehranlage wurde früher der Zug innerhalb von fünf Minuten auf Fundsachen durchsucht, technisch kurz geprüft und von Reinigungskräften geputzt, bevor er wieder eingesetzt wurde.³⁷ Seit im April 2007 Weichen südlich des U-Bahnhofs eingebaut wurden, kann der einfahrende Zug jeweils abwechselnd auf eines der beiden Bahnhofsgleise geleitet werden und muss nicht mehr die Kehranlage benutzen.³⁸

Bei der Erneuerung der Brücken und Gleise der als Baudenkmal der 1950er Jahre geschützten oberirdischen Bahnanlage wurde im Sommer 1998 die kleine Brücke über das nicht mehr benötigte Industriebahngeleis zwischen Flohr- und Dessinstraße beseitigt und durch ein Stück Bahndamm ersetzt.

22.8 Schiffsverkehr

Der regelmäßige Schiffsverkehr auf dem Tegeler See begann am 10. Mai 1875 mit einer von der „Spandauer Dampfschiffahrts-Gesellschaft zu Valentinswerder“ eingerichteten Sommerlinie zwischen Spandau und Tegel mit Halt in Valentinswerder und bald auch Saatwinkel. Gründer der Gesellschaft war der in Berlin (heute Kreuzberg) tätige Bauunternehmer Paul Haberkern, der auf seiner Insel Valentinswerder Grundstücke mit Sommerwohnhäusern verkaufen wollte. Die Berliner Interessenten sollten mit der Eisenbahn nach Spandau und von dort mit seinen Dampfschiffen nach Valentinswerder fahren oder sogar gleich einen Ausflug nach Tegel zu Wasser unternehmen.³⁹ Die Fahrt mit den anfangs vorhandenen Dampfern „Sophie“ und „Eugen“ zwischen Spandau und Tegel kostete 50 Pfennig. Zwischen Valentinswerder und Tegel waren 30 Pfennig zu zahlen. Haberkerns Gesellschaft ging 1896 in Konkurs, wurde aber von den Angestellten bis 1901 fortgesetzt.⁴⁰

1881 gründete Carl Holtz, ein früherer Dreher und Schlosser bei der „Märkisch-Schlesischen Maschinenbau- und Hütten-Action-Gesellschaft vormals F.A. Egells“, ein Konkurrenzunternehmen. Er wurde dadurch, dass seit jenem Jahr eine Pferdebahnlinie von Berlin nach Tegel verkehrte und die zahlreich anreisenden Berliner nur die überfüllten Haberkernschen Dampfer vorfanden, veranlasst, eine eigene Dampfschiffsverbindung zwischen Tegel, Tegelerort, Heiligensee und Spandau zu schaffen, und gründete ein Unternehmen mit dem (in einer Anzeige vom Sommer 1900 angegebenen) Namen „Petroleum-Dampfer, A. & C. Holtz“ in Tegel.⁴¹ Sein im Hintergrund bleibender Teilhaber war August Holtz, vielleicht sein Vater.⁴² Statt „Petroleum-Dampfer“ hätte es richtig „Motorboote“ heißen müssen; es gab derartige Boote mit Petroleum-



Berliner Straße, rechts Häuser Nr. 9, 7-8 und 6, Bau der U-Bahn (Foto Kurt Regel) [MR]

motoren⁴³, jedoch setzte Holz solche nicht ein. Vielmehr begann er seine Tätigkeit 1881 mit dem von ihm erworbenen, bereits 1862 erbauten Seitenraddampfer „Stern“, der bis zu 300 Personen fasste, aber 31 m lang und deshalb besonders in der Scharfenberger Enge schwer zu manövrieren war. 1885 ersetzte er diesen durch den 16 m langen Schraubenraddampfer „Schwan“. Ferner erwarb er die kleinen Dampfer „Luci“ (1885), den „Ländler“ (1886), „Franziska“ (um 1890), „Grebín“ (1891) und die Dampfbarkasse „Wittenberge“ (1885). Das Adressbuch von 1898 verzeichnet den „Dampfschiffsbesitzer C. Holz“ als Mieter im Haus Nr. 13 des nicht mehr existierenden Teils der Spandauer Straße. Er starb 1907 im Alter von 65 Jahren.⁴⁴

Zum 1. April 1901 gründeten die Schiffseigner Georg Annusat⁴⁵, Hermann Hille und Ewald Frost die „Spandauer Dampfschiffahrts-Gesellschaft Oberhavel und Tegeler See“, welche die Dampfschiffe der früheren Haberkernschen Gesellschaft übernahm. 1903 kostete eine Fahrt von Tegel nach Tegeltort 10 Pfennig.

Wie berichtet wird, begann nun ein erbitterter Konkurrenzkampf zwischen der neuen Gesellschaft und Carl Holz um die Fahrgäste und um die Lage der Anlegerstege. Der Holzsche „Ländler“ wurde in Joersfelde von dem Konkurrenzdampfer so heftig gegen die Landungsbrücke gedrückt, dass Bänke und Tische über Bord gingen. Am 23. August 1902 wurde der Dampfer „Grebín“ durch die Konkurrenz in der Scharfenberger Enge durch Rammern zum Sinken gebracht; die 15 Fahrgäste konnten mit Mühe gerettet werden. Am 17. August 1903 sank der gerammte Dampfer „Schwan“ nahe Tegeltort; die Fahrgäste wurden vom „Ländler“ gerettet. Aber auch der Holzsche Dampfer „Schwan“ rammte 1902 das Schiff „Marie“ der „Spandauer Dampfschiffahrts-Gesellschaft“⁴⁶. 1907 gab Holz auf und verkaufte seinen Betrieb an das genannte Konkurrenzunternehmen.⁴⁷

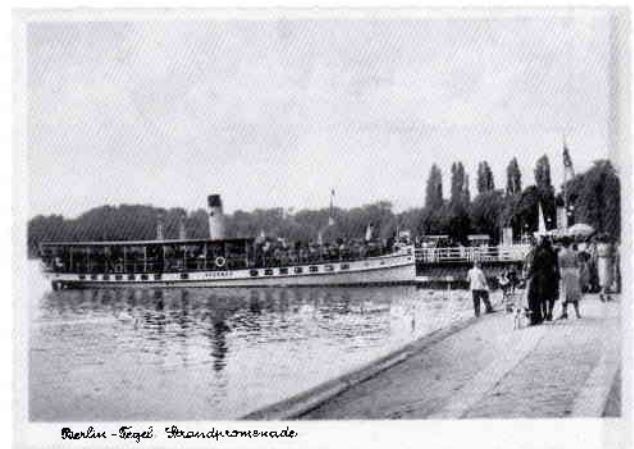
Dieses Unternehmen, also die „Spandauer Dampfschiffahrts-Gesellschaft Oberhavel und Tegeler See“, ging am 15. November 1907 durch Kauf zum Preis von 565.000 Mark an die „Spree-Havel-Dampfschiffahrt-Gesellschaft Stern“ über, die im Jahre 1888 durch den Steffiner Kaufmann Krokisius mit einem Aktienkapital von 750.000 Mark gegründet worden war. Diese Gesellschaft beherrschte nun mit ihren 30 im Bereich Tegeler See und Oberhavel eingesetzten Dampf- und Motorschiffen den Verkehr in dieser Gegend. Nach dem Konkurs des Unternehmens während der Weltwirtschaftskrise 1932 und Gründung einer Aufgangsgesellschaft gingen die Schiffe 1934 auf die „Teltower Kreisschiffahrt“ der „Teltowkanal AG“ über. Fortan nannte sich das Unternehmen „Stern- und Kreisschiffahrt“, dessen Motorschiffe bis 1940 auf dem Tegeler See fuhren und seit 1955 bis heute an den Anlegestellen an der Greenwichpromenade anzutreffen sind. Daneben gab es kleinere konkurrierende Unternehmer, so um 1895 den Gastwirt

Dressel (Berliner Straße 100) mit seinem Dampfer „Flora“, den er mit seinem Teilhaber Ewald Frost betrieb. Frost ließ nach 1907 eigene Dampfer fahren.⁴⁸ Seit 1901 besaß Ernst Pieper von der „Badeanstalt Ostende“ an der heutigen Greenwichpromenade das Motorschiff „Ostende“. Seit 1912 kam Julius Bachhöfer aus Saatwinkel mit den Motorschiffen „Helvetia“ und „Frankonia“ nach Tegel, und 1913 betrieb ein Tegeler Unternehmer das Motorschiff „Germania“.⁴⁹

Ebenfalls in dieser Zeit bot der Reeder Erich Bigalke (Alt-Tegel 33) Rundfahrten mit einem Motorboot auf dem Tegeler See an. Abfahrt war von der Anlegestelle an der Siebertschen Badeanstalt. Frau Emma Siebert, die Inhaberin der Badeanstalt, wurde später seine Ehefrau. 1919-24 erwarb er drei kleine Motorschiffe „Heinz“, „Kurt“, „Kurt II“, 1930 das größere Fahrgastschiff „Bussard“ mit 216 Plätzen, und um 1935 das kleinere Schiff „Wiesel II“. Nach Erich Bigalkes Tod 1960 konnten seine Söhne Heinz und Ernst den Betrieb nicht aufrechterhalten.⁵⁰

1925 setzte der Tegeler Georg Hoffmann kurze Zeit das Motorschiff „Möwe“ ein.

Ab 1930 war der Reeder Paul Bauer (Alt-Tegel 44, seit 1935 Schlieperstraße 46) aktiv. Er war 1896 geboren, betrieb seit 1911 Kieshandel und transportierte mit einem Holzkahn Abraum und Formlehm von und nach Tegel, insbesondere zu den Borsigwerken. Von 1930 an widmete er sich der Personenschiffahrt und erwarb im Laufe der Jahre fünf Motorschiffe, die er „Onkel Paul“, „Onkel Paul II“ bis „V“ nannte. Das Motorschiff „Onkel Paul IV“ fasste 100 Fahrgäste, die übrigen Schiffe waren kleiner. Sie fuhren hauptsächlich im Linienverkehr von Tegel nach Tegeltort, Saatwinkel, Joersfelde, zum Strandbad Tegel und zum Anlegesteg Forsthaus südlich Reihwerder. Außerdem wurden Rundfahrten veranstaltet. 1963 veräußerte Bauer seinen Betrieb an die in Berlin-Tiergarten ansässige Reederei Winkler.⁵¹



Greenwichpromenade, Dampfer am Anlegesteg (um 1930) [SKS]

Ab 1931 betrieb auch Erich Lahe (Saatwinkel) Fahrgast-schiffahrt nach Tegel. Das 1956 von Erna Lahe und später von den Söhnen fortgesetzte Unternehmen wurde 1992 aufgelöst.⁵²

Ein bekannter Reeder nach dem Zweiten Weltkrieg war Walter Haupt. Sein Großvater hatte ihm 1935 seine Bootsvermietung übergeben. Haupt erwarb mehrere Motorschiffe: „Gertraude“ (1946), „Berlin“ (1947), „Annekken“ (1949) und „Friedel“ (1949) und verlegte 1949 deren Heimathafen auf die von ihm gepachtete Insel Hasselwerder. 1970 übernahmen Matthias Bethke und seine Ehefrau Gertraude geb. Haupt das Unternehmen, das 1984 zwischen ihnen aufgeteilt wurde.

In den 1950er und 60er Jahren führten die Reedereien Bauer & Sohn, Bigalke, Erich Lahe, Walter Haupt, Ewald Frost, August Vogt und andere neben der „Stern- und Kreisschiffahrt“ (seit 1955) planmäßige Linienfahrten von Tegel nach Tegelort, Saatwinkel und Spandau (Haltenplatz) durch, bis diese seit Ende der 1960er Jahre immer mehr durch Rundfahrten-Angebote ersetzt wurden.



Fahrschein, 1950er Jahre [SKS]



Fahrschein, 1961 [SKS]



Anzeige, um 1953 [SKS]



Fahrschein, um 2000 [SKS]

Die Reederei von Matthias Bethke, jetzt „M. & S. Bethke“ genannt (Alt-Tegel 6), besteht weiter. Die Tochter Simone gründete 1993 zusammen mit ihrem Ehemann Andreas Prause die Reederei Prause, die das Motorschiff „Deutschland“ betrieb. 2003 übergab Matthias Bethke sein Unternehmen an die Eheleute Prause. Dieses bietet in der Gegenwart Oberhavel-Rundfahrten teilweise mit Halt in Heiligensee und Tegelort mit den Motorschiffen „Astor“ und „Reinickendorf“ an, ferner eine tägliche Rundfahrt von der Greenwichpromenade in die Berliner Innenstadt und zurück mit dem einem Mississippi-Schraubendampfer nachempfundenes Motorschiff „Havelperle“. Das Motorschiff „Deutschland“ wird meist als Restaurantschiff genutzt.⁵³

Die Reederei G.Bethke (Gertraude Bethke, Schloßstraße 25) wurde 1984 gegründet mit dem Motorschiff „Seute Deern“. Heute bietet das Unternehmen regelmäßige Sommer-Rundfahrten mit dem Motorschiff „Berlin“ über den Tegeler See und die Oberhavel an. Seit 2007 firmiert die Reederei unter dem Namen Markus Bethke.

Die seit 1997 bestehende Reederei Thomas Unger setzt seit 2008 die aus dem Motorschiff „Baden-Baden“ in ein Piratenschiff umgebaute „Freibeuter“ auf einer täglichen Tour vom Anlegesteg 6 der Greenwichpromenade bis nach Treptow ein.

Weitere Unternehmer wie Eiermann und Winfried Vogt veranstalten Rund- und Charterfahrten auf dem Tegeler See. Hierher kommen auch die Schiffe der außerhalb Tegels ansässigen Reedereien wie Winkler und Riedel aus Berlin-Tiergarten.

Nicht alle von der Greenwichpromenade aus verkehrenden Anbieter von Motorschiffsfahrten können hier aufgeführt werden.

Über die 2010 eröffnete Flusskreuzfahrt-Anlegestelle siehe 12.Kapitel Nr.3 unter „Uferanlagen an der Greenwichpromenade“.

Zu erwähnen sind noch einige Fähren. In den 1920er Jahren gab es eine Verbindung mit einer Motorfähre von der Greenwichpromenade zur Lieper Bucht südlich

der Halbinsel Reihewerder, wo sich ein 1920 von der Gemeinde Tegel eingerichtetes und bis etwa 1930 fortgeführtes Freibad befand. (Hiermit ist nicht das 1932 eröffnete „Strandbad Tegelsee“ zu verwechseln.) Anfang der 1950er Jahre unterhielt Walter Haupt eine Fährverbindung zu der von ihm gepachteten Badeinsel Hasselwerder. Noch heute existiert die Scharfenberger Fähr, eine Wagenfähre. Sie wurde Anfang der 1920er Jahre nach der Gründung der „Schulfarm Scharfenberg“ als Seilzugfähre in Betrieb genommen, d.h. der Fährpram war mit einem Seil am Ufer befestigt und wurde von einem Lehrer und drei älteren Schülern mit Stangen von einem Ufer zum anderen gestakt. 1964 richtete man diese Fähr auf Motorbetrieb um. Daneben besteht eine Ruderkahn-Fähr für die Schüler.

22.9 Der Flughafen Tegel

Als die westlichen Besatzungsmächte 1948 die „Luftbrücke“ zur Versorgung der West-Berliner Bevölkerung einrichteten, standen für die einzusetzenden Flugzeuge nur der Flughafen Tempelhof und der Flugplatz Gatow zur Verfügung. Das schnelle Anwachsen des Luftbrückenverkehrs machte den Bau eines dritten Flugplatzes erforderlich, als dessen Standort man den ehemaligen Schießplatz Tegel bestimmte. Die Vorarbeiten begannen am 5. August 1948. Mitte September waren 19.000 Berliner, zu 40 Prozent Frauen, ganztägig jeden Wochentag tätig, um Baumstubben auszugraben, das wellige Gelände zu planieren und die erste Landebahn von 1.800 m Länge anzulegen.⁵⁴

Bereits am 5. November 1948 landete das erste amerikanische Flugzeug, und am 1. Dezember 1948 wurde der Flugplatz feierlich eröffnet. Bis dahin waren an dessen Nordrand auch zwei Verwaltungsgebäude, die Flugplatzfeuerwache, der Flugaufsichtsturm und Nebenbauten fertig gestellt worden. Bis August 1949 legte man noch die zweite (südliche) Landebahn von 2.421 m Länge an.

Im Januar 1949 landeten dann 3.712 amerikanische, 637 britische und 5 französische Flugzeuge.

Nach Einstellung der „Luftbrücke“ im August 1949 betrieb die französische Militärregierung hier bis 1990 den Militärflughafen ihrer Luftwaffe, und das militärische Fluglotsenpersonal blieb sogar bis 1992 tätig.

Am 2. Januar 1960 wurde zusätzlich der Zivilflughafen Tegel eröffnet. Die unscheinbaren Abfertigungsgebäude befanden sich am Nordrand des Flugplatzes mit Zufahrt von der Seidelstraße über die Avenue Jean Mermoz. Im ersten Betriebsjahr wurden 179.966 Fluggäste gezählt, die mit den Maschinen der „Air France“ flogen.

1964 beschloss der Berliner Senat den Ausbau zum West-Berliner Großflughafen. Am 27. April 1970 wurde

auf der Südseite des Flughafengeländes der Grundstein für das von den Hamburger Architekten Meinhard v. Gerkan, Volkwin Marg und Klaus Nickels entworfene, auf sechseckigem Grundriss gelegene neue Abfertigungsgebäude des „Flughafens der kurzen Wege“ gelegt. Benachbart ist der 48 m hohe Flugleitturm (Tower), und weiter westlich entstanden die Nebengebäude wie Energiezentrale, Feuerweh, Borddienstgebäude, die Luftfracht-Abfertigungshalle sowie eine Lärmschutzkabine für Flugzeug-Probelaufe. Weiter östlich errichtete man ein Gebäude für die Flughafenverwaltung. Die alte südliche Landebahn blieb erhalten. Die nördliche wurde nach Abholzung des westlich anschließenden Waldes auf 3.021 m verlängert. Aus Richtung Charlottenburg wurde eine neue Zufahrtsstraße angelegt, die den Hohenzollernkanal auf der „General-Ganeval-Brücke“ überquert.



Ansichten des alten Flughafens Tegel, Nordseite, nahe Avenue Jean Mermoz (um 1965) [Asb]

Am 23. Oktober 1974 fand die Einweihungsfeier für die Flughafenanlage Tegel-Süd statt, und der Flugverkehr wurde am 1. November 1974 aufgenommen. 1988 erfolgte der Umbau einer Nebenhalle in eine zusätzliche Abfertigungshalle, und der Flughafen erhielt die Zusatzbezeichnung „Otto Lilienthal“. 2007 wurde ein weiteres Abfertigungsgebäude in Betrieb genommen, und bereits 2009 folgte die Erweiterung, weil die Zahl der Fluggäste inzwischen auf jährlich etwa 14 Millionen gestiegen war.

Der Flughafen Tegel soll ein halbes Jahr nach der Eröffnung des neuen Großflughafens Schönefeld geschlossen werden. Dessen Eröffnung ist inzwischen mehrmals verschoben worden. Das Bezirksamt Reinickendorf und die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung arbeiten an einem Nachnutzungskonzept für das Flughafengebäude und -gelände. Gemäß dem geänderten Flächennutzungsplan von 2011 soll das Gelände südlich der nördlichen Landebahn einschließlich der Flughafengebäude zu einem „Forschungs- und Industriepark für Zukunftstechnologie“ ausgebaut werden. Die übrige Fläche soll Wiese bleiben und nicht aufgeforstet werden.