

Die Geschichte der
Berliner Flughafen-Gesellschaft

Von Tempelhof und Tegel in die Welt

Anselm Weyer



Die Geschichte der
Berliner Flughafen-Gesellschaft
**Von Tempelhof und Tegel
in die Welt**

Inhalt

Am Start	
Die junge BFG und ihr erster Flughafen in Tempelhof	4
Ein Projekt hebt ab	
Die Passagierzahlen steigen, die BFG expandiert	14
Der Absturz	
Krieg und Zwangsarbeit	22
Ein Neustart	
Tempelhof als Flughafen der Insel Westberlin	36
Auf Reise Flughöhe	
BFG und Senat wollen in Tegel den modernsten Flughafen der Welt	46
Turbulenzen und eine geglückte Landung	
Die BFG seit der Wiedervereinigung	60
Der Abschied	
Die letzten Flüge in Tempelhof und Tegel	70
Zeittafel	84
Anmerkungen	88
Abbildungsnachweis	89
Über den Autor	90
Impressum	90

Am Start

Die junge BFG und ihr erster Flughafen in Tempelhof

Die Berliner Flughafen-Gesellschaft (BFG) wurde am 19. Mai 1924 gegründet. Entsprechend ihrer ersten Satzung sollte sie dem „Ausbau und Betrieb des Flughafens auf dem Tempelhofer Feld und anderer Luftverkehrseinrichtungen in Berlin“ dienen. Ziel war eine völlig neue Form der zivilen Verkehrsinfrastruktur.

03

*Das Tempelhofer Feld
Anfang des 20. Jahr-
hunderts, vor Errich-
tung des Flughafens*



Bahnhof

Gieschiner

Hafen

Hon S.

York S.

Gneisenau

Huelsberger

Str.

Freischütz St.

Kreuzb. H.

Kreuzb. H.

Kreuzb. H.

Tempelhofer Berg

Pionierübungsplatz

Hasenheide

Marls

Garten

Exercierplatz

der

Berliner Garnison

TEMPELHOF (Ringbahn)

Tempelhof

Dresdener Eisenbahn

Hangtru Werkst BfK
Tempelhof
d. Anhalt. Bahn

Prov. Amt Train Kas

Ringbahn

Ringbahn

Südr.

Grüner Weg

Begräbn. Platz
der St. Thom. Gem.

Begräbn. Pl. d. Jeru-
salen. Neuen h.

Begräbn. Platz
d. St. Jacobi Gem.

Kur Pf

Als „Vater“ der BFG gilt der damalige Berliner Stadtbaurat Leonhard Adler, 1882 in Mailand geboren. Er entstammte einer jüdisch-österreichischen Großindustriellenfamilie und hatte in Wien Maschinenbau und Elektrotechnik studiert. Nach seiner Promotion wurde er 1912 Oberingenieur in der Generaldirektion der AEG in Berlin. 1920 wurde er auf Vorschlag der konservativen Zentrumspartei Stadtbaurat für Verkehr in Berlin. In dieser Funktion war er maßgeblich an der 1928 erfolgten Gründung der Berliner Verkehrs-AG (BVG) beteiligt. Sein besonderes Interesse galt aber der Etablierung eines Flughafens in Berlin, wofür er Tempelhof als den geeigneten Standort erachtete.¹

Die bereits bestehenden Flugplätze Johannisthal und Staaken erschienen Leonhard Adler mit zwölf oder 24 Kilometern Entfernung vom Stadtrand

sowie unzureichender Verkehrsanbindung als ungeeignet. Der „Motorflugplatz Johannisthal-Adlershof“ war als erster Flughafen in Berlin am 26. September 1909 eröffnet worden. Von dort war am 6. Februar 1919 auch der erste zivile deutsche Linienflug gestartet, der Berlin mit Weimar verband. In Weimar tagte die Nationalversammlung.

Seit 1915 hatte sich der Flugplatz Staaken etabliert, wo im Ersten Weltkrieg vor allem Luftschiffe für das Militär abhoben. „Der Flughafen benötigt eine zentrale Lage“, verlangte aber Adler. „Diesem Grunderfordernis wurde leider in den früheren Jahren, als die Flugzeuge mehr als Sportwerkzeuge oder als Instrumente für die Kriegsführung angesehen wurden, nicht genügend Rechnung getragen. So sind die Flughäfen bei London oder Paris viele Kilometer außerhalb der Stadt angelegt worden. Diesen Fehler sollten wir in Berlin nicht

wiederholen.“² Mit diesen Worten machte sich Adler bereits 1922, trotz der unsicheren politischen und wirtschaftlichen Lage, öffentlich für einen neuen Standort stark: für das ursprünglich für Militärparaden genutzte Tempelhofer Feld. Dort waren bereits nach der Reichsgründung 1871 die Luftschiffe stationiert worden. Dort hatte der Flugzeugpionier Orville Wright den ersten Motorflug in Deutschland unternommen. Eine ganze Stunde war Wright am 17. September 1909 in der Luft geblieben und hatte dabei den Welthöhenrekord von 160 Metern gebrochen. 1922 war jedoch Tempelhof auch aussichtsreicher Kandidat, ein neuer Standort der Berliner Messe zu werden. Von dieser erhoffte man sich unmittelbare Einnahmen für die maroden Stadtfinanzen.

Den Ausschlag für eine Entscheidung zugunsten des Flughafens soll eine Reise des Berliner Haus-

haltsausschusses gegeben haben. Dieser war im März 1923 mit fünf Flugzeugen von Johannisthal zur Frühjahrsmesse nach Leipzig gestartet. Ironischerweise erhoffte man sich von dem Abstecher Erkenntnisgewinn ausgerechnet hinsichtlich des in Tempelhof geplanten Messeprojektes. Die Rückreise erfolgte erst so spät abends, dass die Stadtverordneten fürchteten, nicht mehr von Johannisthal zurück ins Stadtzentrum zu gelangen. Vor Abflug telefonierte man nach Berlin. Von dort kam der Vorschlag, doch lieber auf dem Tempelhofer Feld zu landen. Damit dies in der Dunkelheit auch gelingt, wurden in Tempelhof schnell Menschen zusammengetrommelt, die rund um die Landebahn Petroleumlampen entzündeten. Und tatsächlich setzten anderthalb Stunden später die fünf Flugzeuge zur ersten erfolgreichen Nachtlandung auf dem Tempelhofer Feld an.³

04

Das Parseval-Naatz-Luftschiff PN-28 startete erstmals 1929 auf dem Tempelhofer Feld, um für den Schokoladenhersteller „Trumpf“ Reklame zu machen.





Um den Magistrat endgültig von diesem zentralen Standort zu überzeugen, lud Adler dessen Mitglieder im April 1923 zu Rundflügen nach Tempelhof ein. Es sollte zu einer Tragödie kommen. „Heute vormittag fand unter Leitung des Stadtbaurates Adler eine Besichtigung des Flughafens auf dem Tempelhofer Feld statt“, berichteten die Nachrichtenagenturen am 14. April 1923. „Daran schlossen sich Rundflüge auf mehreren Flugzeugen an, die um die Mittagsstunde ihr Ende erreichten. Als gegen 12 Uhr ein Flugzeug der Reederei Aero-Lloyd A. G. in Staaken, D. 26, auf dem Tempelhofer Feld nach Beendigung der Fahrt landen wollte, stürzte es aus einer Höhe von 75 Metern ab und ging vollständig in Trümmer. Der Pilot sowie drei Insassen erlitten schwere Verletzungen und mußten nach dem Urbankrankenhaus geschafft werden, wo drei alsbald ihren Verletzungen erlagen. Nach einer Mitteilung der Aero-Lloyd trug sich der Unfall wie folgt zu: Infolge der herrschenden Windrichtung und mit Rücksicht auf die unebenen Teile des Platzes mußte das Start- und Landegelände in der Nähe eines Wäldchens ausgesucht werden. Das verunglückte Flugzeug glitt beim Einbiegen zum Platz in die Bäume und stürzte aus niedriger Höhe ab.“⁴⁴

Trotz des Unglücks, bei dem zwei Magistratsmitglieder ihren Tod fanden, wurde beschlossen, Tempelhof zu einem richtigen Flughafen auszubauen. In einer „Dringlichkeitsvorlage – zur Beschlußfassung – betr. Errichtung eines provisorischen Flughafens auf dem Tempelhofer Felde“ für die Stadtverordnetenversammlung vom 30. April 1923 wurde konstatiert: „Die Entwicklung der Flugtechnik hat im Laufe der letzten Jahre früher ungeahnte Fortschritte gemacht. Bis zum 5. Mai des vergangenen Jahres bestand allerdings für Deutschland auf Grund des Versailler Friedensvertrages ein vollkommenes Bauverbot für Flugzeuge. Von diesem Tage ab durften jedoch Flugzeuge für den normalen Personen- und Postverkehr wieder innerhalb bestimmter Begriffsbestimmungen gebaut werden.“ So hieß es in dem Papier, es sei „höchste Zeit, daß Berlin bei dem Wettbewerb der verschiedenen Städte, mit an der Förderung des deutschen und internationalen Luftverkehrs mitzuhelfen, nicht zurücksteht. Um so mehr, als es im Tempelhofer Feld einen Platz besitzt, der infolge seiner zentralen Lage und der günstigen Verkehrsmöglichkeiten kaum von einem andern Flugplatz Deutschlands und vielleicht auch der ganzen Welt übertroffen wird.“⁴⁵



06

Wartehäuschen auf
dem Flughafen
Tempelhof, 1923

Leonhard Adlers Argumente hatten überzeugt. Die Stadtverordnetenversammlung stimmte zu. Und auch das Reichsverkehrsministerium erteilte der betriebsbereiten Anlage am 8. Oktober 1923 eine vorläufige Konzession. Dem Flughafen Tempelhof stand nichts mehr im Wege. „Nach langwierigen Verhandlungen wurde dann vom Reichswehrminister der größte Teil des Geländes auf dem Tempelhofer Feld zwecks Schaffung eines Flughafens an die Stadt Berlin verkauft“, erinnerte sich der erste Direktor der Flughafen-Gesellschaft, der Berliner Magistratsoberbaurat

Otto Sauernheimer, im Luftmagazin von 1926. „Die rings um das Flughafengelände liegenden Flächen sollen als Freigelände dem Sport und Spiel und eventuell als Laubenkolonien der Berliner Bevölkerung erhalten bleiben.“⁶

„Mit einer schlichten Einweihungsfeier wurde heute vormittag der Zentralflughafen auf dem Tempelhofer Felde dem Luftverkehr übergeben“, meldete das Berliner Börsenblatt am 8. Oktober 1923. „In dem Aufenthaltsraum des Verwaltungsgebäudes, wo sich Vertreter des

Reichs-Verkehrsministeriums, der beiden Luftfahrtgesellschaften und der Presse sowie Vertreter der englischen Presse versammelt hatten, begrüßte namens der Stadt Berlin Stadtbaurat Adler die Erschienenen mit einer kurzen Ansprache, in der er auf die Bedeutung dieses für Berlin besonders wichtigen Augenblickes hinwies und nach einer kurzen Schilderung der Schwierigkeiten, die sich dem Projekt in den Weg gestellt hatten, des Pioniers der deutschen Luftfahrt Otto Lilienthal gedachte.“⁷

Der Flughafen bestand da nur aus einer großen Rasenfläche und einer Bretterbude.⁸ Schnell stiegen aber die Ansprüche an eine solche Einrichtung, wie Direktor Sauernheimer darlegte. „Durch das Anwachsen des Luftverkehrs und durch den Umstand, daß für die größeren Flugzeuge, insbesondere die der England-Strecke, der provisorische Ausbau nicht genügte, erwies es sich als notwendig, mit Beginn des Jahres 1924 an eine Erweiterung der provisorischen Anlagen und an den

07
Einstieg in eine Fokker
FII, 1927

weiteren Ausbau des Flughafens zu gehen.“⁹
Um all dies zu finanzieren und zu organisieren,
wurde am 19. Mai 1924 die Berliner Flughafen-
Gesellschaft gegründet.

War zunächst nur die Stadt Berlin mit 500.000
Mark beteiligt, so stieg am 27. September 1924
auch das Deutsche Reich ein, um das Kapital
auf 1,2 Millionen Mark aufzustocken. Schließlich
beteiligte sich am 27. April 1925 noch der Frei-
staat Preußen, sodass nunmehr vier Millionen
Mark zu Verfügung standen. Von den Anteilen
hielt die Stadt Berlin 52 Prozent, das Deutsche
Reich und der Freistaat Preußen waren mit
jeweils 24 Prozent beteiligt. Aufsichtsratsvorsit-
zender wurde Leonhard Adler. Noch lange sollte
dieses Amt inoffiziell an den Posten des für den
Verkehr zuständigen Berliner Stadtrats bzw.
Senators gekoppelt sein. Erster Direktor wurde
Oberbaurat Otto F. Sauernheimer. Ein Jahr
nach der Gründung der Gesellschaft, im Jahr
1925, wurde parallel Polizeimajor a. D. Rudolf
Böttger¹⁰ zum zweiten Geschäftsführer berufen.





08

*Das neu errichtete
Abfertigungsgebäude
des Flughafens
Tempelhof, um 1929*

Drängendstes Problem war die Errichtung einer hinreichenden Start- und Landebahn. „Das ehemalige Tempelhofer Feld hatte nicht allein Höhenunterschiede im Gelände von bis zu vier Meter Höhe, sondern auch vor allen Dingen den großen Nachteil, dass auf der Oberfläche eine Sandschicht lagerte, die jeden geregelten Flugbetrieb unmöglich machte“, schrieb Sauernheimer 1926. „Da für einen Flughafen innerhalb der Stadt eine Start- und Landefläche von mindestens 1.000 : 1.000 Meter erforderlich ist, während für einen Flughafen außerhalb der bebauten Zone eine Fläche von 600 zu 600 Meter genügt, mussten zunächst auf einer Gesamtfläche von 1.250.000 Quadratmetern die hohen Geländeunterschiede beseitigt werden, wozu die Arbeit von vielen hunderten von Arbeitern mehrere Jahre hindurch erforderlich war.“¹¹ Zur Auffüllung wurden über 18.000 Fuhren Müll angeliefert. In diesem Sinne war Tempelhof zwischenzeitlich Berlins größte Müllhalde.¹²

Als Start- und Landebahn nutzte man damals, als die Flugzeuge noch sehr leicht waren, eine Rasenfläche. Diese bereitete jedoch Probleme. „Durch Aufbringen von Lehm, der mit dem Sand vermischt wurde und unmittelbar unter der Sandschicht gefunden wurde, mußte für die aufzubringende Grasnarbe eine Bodenschicht erzeugt werden“¹³, erläuterte Sauernheimer 1926. Zunächst wuchs der Rasen trotz 45 Tonnen Grassamen und 225 Tonnen Dünger einfach nicht dort, wo es erwünscht war. Also verpflanzten Hundertschaften Arbeitsloser 40.000 Quadratmeter Rasenfläche von der Südwestecke des Areals in die Mitte des Platzes. Das Mähen und Düngen der Wiese wurde teils auf biologische Weise bewerkstelligt: „Die Grasfläche, die durch den Sporn der Flugzeuge dauernd beschädigt wird und daher ununterbrochen gepflegt und gehegt werden muss, wird nunmehr jährlich im Frühjahr und im Herbst mit Kunstdünger usw. gedüngt und während

der Sommermonate von einer Schafherde abgeweidet, damit sowohl die kleinen Unebenheiten des Geländes festgestampft, als auch weitere Dungstoffe dem bisher sterilen Boden zugeführt werden.“¹⁴

Die Berliner Flughafen-Gesellschaft lobte bereits 1925 einen Wettbewerb für ein Abfertigungsgebäude aus, aus dem Paul und Klaus Engler als Sieger hervorgingen. 1923 hatte der Flughafen vornehmlich aus einem Empfangsgebäude und zwei Flugzeughallen, errichtet als Fachwerkbauten, sowie einer Schmiede für Reparaturen bestanden. „Die beiden Holzhallen von je 50 Meter Länge, 20 Meter Tiefe und 4,50 Meter Höhe genügten schon im Jahre 1923 den Bedürfnissen des Luftverkehrs nicht mehr, so daß 1924 mit dem Bau von drei großen massiven, eisernen Hallen begonnen wurde, von denen jede 64 Meter lang, 25 Meter tief und 6 Meter hoch ist“¹⁵, beschrieb Sauernheimer die Situation.

Ein Projekt hebt ab: Die Passagierzahlen steigen, die BFG expandiert

Das von Paul und Klaus Engler in den Jahren 1925 bis 1929 realisierte Abfertigungsgebäude, ein mit Klinker verkleideter Stahlskelettbau, bildete mit den 1924/1925 errichteten Flugzeughallen von Paul Mahlberg und Heinrich Kosina ein Architekturensemble der Neuen Sachlichkeit. Aber auch dessen Kurzlebigkeit war schon absehbar. Werner Hegemann, in den 1920er Jahren Berlins schärfster Architekturkritiker, merkte bereits kurz nach der Bekanntgabe des Wettbewerbsergebnisses süffisant an, dass es sich hierbei nur um „als Provisorien zu

errichtende Neubauten des Flughafens handeln“ könne. Der Publizist sollte Recht behalten. Bereits während des Baus wurde die Dimensionierung immer wieder angepasst. Starteten und landeten 1924 noch 476 Verkehrsflugzeuge in Tempelhof, waren es 1925 bereits mehr als 4.700. Den 1.706 Passagieren 1924 folgten 20.428 Passagiere im Jahr 1925. „Im Jahre 1925 mußte, nachdem der Luftverkehr sich gegenüber dem Vorjahr nahezu verzehnfachte, wiederum mit dem Bau von weiteren 2 Großflugzeughallen von 80 Meter Länge, 30 Meter Tiefe

und 8 Meter Höhe begonnen werden“¹⁶, erläuterte dann auch Sauernheimer. Die finanzielle Unterhaltung des Flughafens war kaum durch die Abwicklung der Verkehrsfunktionen zu bewältigen. Entsprechend wartete die BFG auf ihrem Flughafen schon in frühen Jahren mit zusätzlichen Angeboten auf: Friseursalon, Restaurant, Besucherterrasse. Um Geld in die Kassen zu bekommen, organisierte die BFG zudem sehr populäre sonntägliche Flugschauen mit Bierzelten, Blasmusik und Fallschirmspringern.

09

Altes Flughafenrestaurant und Postamt 1925. Beides wurde später in das Flughafengebäude integriert.



Poslam

Schloßbräu
der Schloßbrauerei Schöneberg

Flughafen-Restaurant

Schloßbräu
der Schloßbrauerei Schöneberg

Poslam



10

Eingang zum Tempelhofer Hauptgebäude, nach 1929



Ein Höhepunkt war der Deutschlandflug im Jahr 1925, auch „deutscher Rundflug“ genannt. Dabei handelte es sich um einen durch ganz Deutschland führenden Pilotenwettbewerb. Er startete am 31. Mai ab 4 Uhr in mehreren Etappen von Tempelhof und endete dort auch nach 5.000 Flugkilometern und 34 angeflogenen Städten am 19. Juni 1925. „Wenn man sich von Norden her dem Zentralflugplatz Tempelhof nähert, fallen sofort ins Auge die drei neuerbauten riesigen Hallen, die mit ihren großen Wänden und Toren reichlich Raum und Bewegungsfreiheit für Dutzende von Flugzeugen bieten“, beschrieb die Zeitung Rheinische Volkswacht am Donnerstag,

dem 4. Juni 1925, den Flughafen Tempelhof. „Zwei mächtige Holztürme tragen die Antenne, für Sender und Empfangsbetrieb, vor allem von Wetternachrichten, eingerichtet. Die Apparate sowie die dauernde Flugleitung sind darunter in einem kleinen Haus untergebracht, auf dessen Aufbau ein guter Überblick geboten wird über das weite Tempelhofer Feld, das durch seine Größe und gute Instandhaltung sicheren Start- und Landebetrieb gewährleistet. Schupobeamte halten Flug- und Zuschauerplatz getrennt. Neuerbaute doppelte Autozufahrstraßen sorgen für rasche Verbindung mit der Stadt und zum nächsten Telephon sind nur wenige Schritte.

So ist in jeder Beziehung in großzügiger Weise für tadellose Organisation gesorgt. Durch ein besonderes Nachrichtensystem laufen stündlich Nachrichten ein über den augenblicklichen Stand der Flugzeuge während ihres Schleifenfluges, was an großen Gerüsten mittels Nummernschildern sofort den Zuschauern bekanntgegeben wird. Der normale Luftverkehr erfährt natürlich durch den Rundflug keinerlei Unterbrechung. Täglich landen und starten dort Dutzende der ‚größeren Brüder‘, die Verkehrslimousinen mit ihren zuverlässigen 200–350 PS starken Motoren zum regelmäßigen Passagier- und Postverkehr.“¹⁷



11
Der „Große Saal“ des
Flughafen-Restau-
rants, Ende der Zwan-
ziger-/Anfang der
Dreißigerjahre

Der Flugverkehr wuchs stetig weiter, zumal 1926 die letzten der deutschen Luftfahrt auferlegten Restriktionen aufgehoben wurden, die noch aus dem Vertrag von Versailles stammten. So war das Abfertigungsgebäude bei seiner Eröffnung 1929 bereits zu klein. Dennoch galten die Flughafengebäude als die größten und modernsten Europas, ausgestattet mit unterirdischen Tankanlagen, Schiebefalttoren, Niederdruck- und Warmluftheizungen, Werkstätten und Funkstation. Zudem konnten sich die Berliner über eine weltweit einzigartige Flughafenanbindung per U-Bahn freuen.

„Vor sechs Jahren stand hier noch kein Stein auf dem anderen, gab es noch keinen Quadratmeter Betonfläche“, heißt es in einer 1929 erschienenen Werbebroschüre des Flughafens. „Und heute? – Heute gilt der Flughafen Berlin-Tempelhof als eine der bedeutendsten Anlagen des modernen Flugverkehrs in Europa. Es brummt und summt den ganzen Tag, sogar des Nachts, und atmet den Geist des Fortschritts, der uns Hader und Hass vergessen lässt, Grenzen verwischt, Völker verbindet und uns loslöst von der Erde, freimacht vom Blei der Alltäglichkeit.“

12

Gefeierte Ankunft von Elly Beinhorn in Tempelhof am 29. April 1931. Zuvor hatte die legendäre Fliegerin ihren ersten Afrikaflug unternommen.





Die Berliner Flughafen-Gesellschaft erhielt zunehmend mehr Aufgabenbereiche. 1929 erwarb die Stadt Berlin den Flugplatz Staaken samt Anlagen und ließ alles von der Berliner Flughafen-Gesellschaft verwalten. In erster Linie habe die Stadt Berlin dies getan, hieß es in der Broschüre „Führer durch den Berliner Flughafen Berlin Tempelhof“ aus dem Jahr 1931, „um hier zu gegebener Zeit den deutschen Ausgangshafen für den transkontinentalen und transozeanischen Luftschiff-Verkehr schaffen zu können.“¹⁸ Doch dieser Traum erfüllte sich nicht. Luftschiffe galten zunehmend als zu unsicher. Ein Grund war sicherlich die Katastrophe im US-amerikanischen Lakehurst am 6. Mai 1937. Die Wasserstofffüllung des Zeppelins Hindenburg hatte sich entzündet, 35 Menschen an Bord starben. Mit dem Zweiten Weltkrieg fand die Nutzung von Luftschiffen und generell das Prinzip „Leichter als Luft“ auf breiter Basis ein Ende. „Im Jahre 1932 wird auch die Verwaltung des Flughafens Johannisthal von der Gesellschaft übernom-

men, die die Deutsche Versuchsanstalt für Luftfahrt e. V. beherbergt und in erster Linie für die Zwecke dieser Reichsanstalt hergerichtet und ausgebaut werden soll“, wird in dem Führer durch den Berliner Flughafen Berlin Tempelhof von 1931 weiter berichtet: „Da bei dem ständig wachsenden Luftverkehr auf dem Flughafen Tempelhof in absehbarer Zeit dieser Hafen für die reine Verkehrsluftfahrt freigehalten werden muß, werden in Zukunft hier auch Anlagen für den Sport-, Privat-, Reklame- und Garagen-Flugverkehr geschaffen werden.“¹⁹ Der Flughafenbetrieb entwickelte sich für die BFG zunehmend lukrativ. Zudem vermietete sie ihre Liegenschaften gern gewinnbringend. Am 4. September 1932 wurde zum Beispiel der komplette Flugverkehr für einen ganzen Tag nach Staaken verlegt, damit das Gelände des Flughafens Tempelhof vom demokratiefeindlichen „Stahlhelm, Bund der Frontsoldaten“ zu Aufmarschzwecken genutzt werden konnte. Das brachte der BFG 10.000 Reichsmark ein.²⁰



4

Können Sie sich's vorstellen?

Vor sechs Jahren stand hier noch kein Stein auf dem anderen, gab es noch keinen Quadratmeter Betonfläche — ja, man kann fast sagen: noch keine feste Grasnarbe — sondern nur Sand und noch-mals Sand.

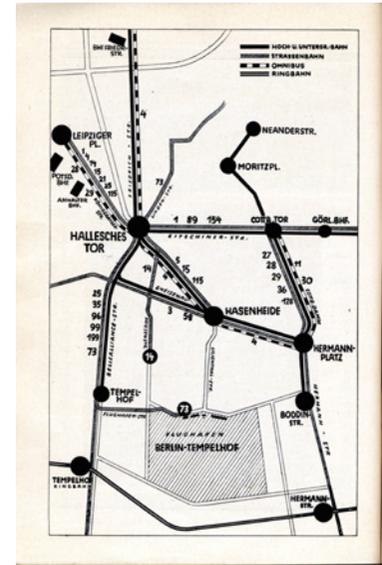
Und heute? — Heute gilt der „Flughafen Berlin-Tempelhof“ als eine der bedeutendsten Anlagen des modernen Luftverkehrs in Europa. Es brummt und summt den ganzen Tag, sogar des Nachts, und atmet den Geist des Fortschrittes, der uns Hader und Haß vergessen läßt, Entfernungen verkürzt, Grenzen verwischt, Völker verbindet und — sofern wir selbst „rund-“ oder „fernfliegen“ — uns löst von der Erde, freimacht vom Biele der Alltäglichkeit. — Wie lange existiert die Menschheit? — Wer weiß es! — Jedenfalls ... zigtausend Jahre! — — und gerade wir erleben diese technischen Kultursprünge von eminentester Bedeutung:

Ein Großflugzeug fliegt mit 10 Personen nach London oder Moskau, Paris, Rom, Stockholm . . . ½ Stunde vor dem Abflug erhält es „drahtlos-telegraphisch“ die Wind- und Wetternachrichten von der ganzen Strecke. Während des Fluges spricht es „drahtlos-telephonisch“ mit den Flughäfen, erkundigt sich in der Luft nach dem Wetter „voraus“, meldet sich und seine Gäste rechtzeitig auf dem nächsten Flughafen an, läßt sich bei Nacht und Nebel seinen eigenen Standort sagen. — In seinen Motoren beherbergt es auf einem Raum in der Größe dreier Schrankkoffer eine Energie von über

37

Die Sirene heult—
Wenn ein Flugzeug herannahet und landen will, wird ein Sirenenheulen gehört.

Welches Flugzeug kommt?



13
 Flughafen-Führer
 aus dem Jahr 1931

Der Absturz

Krieg und Zwangsarbeit

Die Machtergreifung der Nationalsozialisten führte zu einem radikalen Wandel der deutschen Hauptstadt. Die Flughäfen waren von Anfang an wichtiger Bestandteil der deutschen Luftrüstung. Die neunjährige Amtszeit von BFG-Geschäftsführer Otto F. Sauernheimer endete 1933. Alleiniger Geschäftsführer war ab diesem Zeitpunkt Major a. D. Rudolf Böttger, der seit 1925 bei der BFG tätig war.

Der Aufsichtsratsvorsitzende der BFG, Leonhard Adler, hatte seine Familie bereits im Dezember 1932 nach Oberammergau geschickt, während er selbst zunächst noch in Berlin blieb, allerdings seine Ämter aufgeben musste. Nach dem Röhm-Putsch 1934 verließ auch er Deutschland. Nach Ende des Zweiten Weltkriegs arbeitete Adler eine kurze Zeit in Libyen, bevor er 1948 in Mailand Stadtrat für Verkehr und Generaldirektor der Verkehrsbetriebe wurde und bis zu seiner Pensionierung 1952 blieb. Er verstarb, inzwischen mit

dem Bundesverdienstkreuz ausgezeichnet, am 16. Dezember 1965 in Mailand.

Adlers Nachfolger als Aufsichtsratsvorsitzender wurde Johannes Engel, der 1927 Mitglied der NSDAP geworden war und seit 1929 in der Berliner Stadtverordnetenversammlung saß. 1932 war er zudem in den Preußischen Landtag gewählt worden. Am 16. April 1933 wurde Engel Staatskommissar für das Berliner Verkehrswesen und damit auch Leonhard Adlers Nachfolger als Aufsichtsratsvorsitzender der Berliner Verkehrsbetriebe (BVG).²¹

Die Nationalsozialisten nutzten das Tempelhofer Feld am 1. Mai 1933 für einen ihrer ersten großen Massenaufmärsche. NS-Architekt Albert Speer hatte es zu diesem Zweck hergerichtet. Er demonstrierte damit erstmals, wie er den Auftritten der NSDAP einen monumentalen propagandistischen Rahmen geben konnte.

14
Katapultstartfähiges Postflugzeug der Luft-hansa aus der Serie Junkers Ju 46 auf dem Flughafen Tempelhof zur Zeit des Nationalsozialismus



Bald schon gab es Überlegungen, den Flughafen Tempelhof erneut zu vergrößern. Am 19. September 1933 präsentierte Adolf Hitler in Berlin Pläne für eine Neugestaltung der Stadt, für deren Umsetzung er jährlich 40 Millionen Mark zusicherte: Diese Pläne umfassten auch den Tempelhofer Flughafen. Im Januar 1934 übergab Hans Baur, Chefpilot Adolf Hitlers und Führer der Flugstaffel „Reichsregierung“, der Berliner Flughafen-Gesellschaft Planungsskizzen zur künftigen Gestaltung Tempelhofs. Der Flughafen sollte Endpunkt einer geplanten Nord-Süd-Achse sein. Daraufhin beauftragte die Berliner Flughafen-Gesellschaft Heinrich Kosina, der bereits als Architekt der Tempelhofer Flugzeughallen für die BFG gearbeitet hatte, mit der Konkretisierung dieser Vorstellungen Hitlers. Das Ergebnis wurde Hitler im Oktober 1934 vorgestellt, als dieser die Direk-

tion der BFG besuchte. BFG-Geschäftsführer Rudolf Böttger notierte, dass Hitler gefordert habe, der Flughafen Tempelhof müsse der größte und schönste der Welt werden. Er soll auch betont haben, dass zivile und militärische Luftfahrt zusammengehörten, weshalb der Flughafen ein Mosaikstein der notwendigen Aufrüstung sei. Entsprechend sollten den Deutschen hier alljährlich ihre Luftstreitkräfte, die das Land offiziell noch gar nicht besitzen durfte, präsentiert werden. Böttgers Aufzeichnungen zufolge war Hitler mit Kosinas Plänen zum Ausbau Tempelhofs einverstanden:²² ein 400 Meter langes Empfangsgebäude an der Westseite des Platzes, beidseitig flankiert von einsturz sicheren Flugzeughallen, die ihre Giebelseite zum Rollfeld ausprägen. Er drängte auf schnelle Umsetzung und sicherte Unterstützung zu.



15

Unter Anwesenheit von Paul von Hindenburg (linkes Bild, Mitte) taufte der NSDAP-Politiker Hermann Göring (links) im April 1933 eine Junkers G 38 der Lufthansa auf dem Flughafen Tempelhof auf den Namen des Reichspräsidenten. Hindenburg hatte

Adolf Hitler am 30. Januar 1933 zum Reichskanzler ernannt. Göring wurde in Hitlers Kabinett Reichsminister ohne Geschäftsbereich, Reichskommissar für das preußische Innenministerium und Reichskommissar für Luftfahrt.



Schnell jedoch genügten den Machthabenden die Pläne der BFG nicht mehr. Das Reichsluftfahrtministerium unter Hermann Göring, das mit einem Vertreter im Aufsichtsrat der BFG vertreten war, entwickelte weitreichendere Vorstellungen vor dem Hintergrund der militärischen Aufrüstung, die bereits voll im Gange war. So teilte Generalmajor Albert Kesselring, der Leiter des Luftwaffenverwaltungsamtes, der BFG lapidar mit, die Planungen würden nun von Regierungsbaurat Ernst Sagebiel „im

Benehmen mit der Flughafengesellschaft“ ausgeführt. Sagebiel legte gerade eine steile Karriere zu einem maßgebenden Architekten des Dritten Reiches hin. Nach seinen Plänen wurde bereits 1934 das Reichsluftfahrtministerium in der Berliner Wilhelmstraße errichtet. Er war 1935 auch beim Bau einer Luftkriegsakademie und einer Lufttechnischen Akademie in Gatow engagiert, wo ein Militärflugplatz entstand. Das Reichsluftfahrtministerium zog sämtliche Befugnisse an sich und sicherte zugleich zu, für

die gesamten, auf 72 Millionen Mark geschätzten Baukosten für den Flughafen Tempelhof aufzukommen. Die fertige Anlage sollte dann der Stadt Berlin übereignet werden. Diese wiederum sollte sie der Berliner Flughafen-Gesellschaft als Erbbau weitergeben. Dafür sollten Rollfeld und sämtliche nicht für den zivilen Luftverkehr benötigten Bauten unentgeltlich dem Deutschen Reich überlassen werden. Diese Pläne wurden jedoch spätestens mit Ausbruch des Krieges nicht weiter verfolgt.²³



Der Geschäftsführer der BFG, Rudolf Böttger, genoss zudem das Vertrauen Görings. Böttger, vor 1933 Mitglied der katholischen Zentrumspartei, war der NSDAP beigetreten und wurde am 23. April 1935 von Göring zum Präsidenten des Reichsverbandes der deutschen Flughäfen ernannt. Bis 1935 schaffte es Tempelhof mit 38.000 Starts und Landungen bis an die Spitze der europäischen Flughäfen. Ernst Sagebiel entwarf zudem den größten Flughafen Deutschlands. Allein das neue Flughafengebäude war für sechs Millionen Passagiere pro Jahr konzipiert. Der erste Spatenstich erfolgte im Mai 1936. Göring hatte kurz vorher die Freigabe erteilt. Der Chef der Reichskanzlei, Heinrich Lammers, hatte bereits am 29. März 1936 den Finanzminister angewiesen, den Ausbau Tempelhofs mit Mitteln aus der Aufrüstung zu finanzieren.²⁴ Sagebiel entwarf eine fast geschlossene Rundbebauung, mit der die riesigen Flughafenanlagen Anschluss an die Stadt bekommen sollten. In diesem Zusammenhang



waren auch ein kreisförmiges Wasserbecken in der Mitte des heutigen Platzes der Luftbrücke sowie eine terrassierte Achse zum nordwestlich anschließenden Kreuzberg mit dem Kriegerdenkmal von Schinkel vorgesehen. Diese Vorhaben konnten aus finanziellen Gründen nicht

realisiert werden. Schon 1938 lagen die Baukosten bei geschätzten 125 Millionen Reichsmark. Dennoch entstand eine gigantische Anlage mit für damalige Verhältnisse revolutionären Stahlkonstruktionen hinter einer Fassade aus ockerfarbenem Muschelkalkstein. Das Gebäude, das



17

Richtfest für den Flughafen-Bau von Ernst Sagebiel, 4. Dezember 1937

heute noch zu den größten Bauten Europas zählt, ist über einen Kilometer lang und umfasst nahezu 300.000 Quadratmeter Geschossfläche. Die Fläche des Flughafens Tempelhof entspricht in etwa der Ausdehnung der historischen Mitte Berlins. Wegweisend waren die von Sagebiel ein-

geführte Trennung von Passagier-, Post- und Frachtverkehr, zwischen Inlands- und Auslandsflugverkehr sowie die Separierung von An- und Abflug. Das Areal sollte zudem als Veranstaltungsort für Reichsflugschauen genutzt werden. Am 2. November 1937 wurde aus Tempelhof

eine Weltsensation vermeldet. Erstmals wurde auf dem Flugplatz ein Hubschrauber, konstruiert von Heinrich Focke, vorgeführt. Am Steuer saß Hanna Reitsch, eine der bekanntesten und erfolgreichsten Fliegerinnen in Deutschland und begeisterte Anhängerin Hitlers.



Über das Richtfest am 4. Dezember 1937, zu dem Reichsluftfahrtminister Hermann Göring eingeladen hatte, wurde breit berichtet. „Die räumlichen Ausmaße sind von einer Größe, wie wir sie bis dahin noch bei keinem ähnlichen Bau in Deutschland finden konnten“, schwärmte am 5. Dezember 1937 die Tageszeitung *Der Neue Tag*. „Wir treten in das Flughafengelände ein durch ein Tor, dessen eine Hälfte jetzt schon an die große Berliner Ausfallstraße nach dem

Südosten, Tempelhof, Marienfelde heranreicht. Der zweite Flügel, der sich um eine Elipse mit einem Durchmesser von 250 Metern schließt, wird erst später geschlossen werden, um den Verkehr nicht unnützlich zu erschweren. In den Gebäudeblocks rings um diese Elipse, die den Fußgänger durch große Kolonnadengänge zum eigentlichen Hauptbau ähnlich heranzuführen wird, wie die gewaltigen Kolonnaden den Besucher zur Peterskirche in Rom heranzuführen –

nur dieser Bau vermittelt einen ungefähren Eindruck von den Ausmaßen – werden alle Behörden und Dienststellen der Luftfahrt wie Hauptverwaltung der Deutschen Lufthansa, Reichswetterdienst, Wetterdienstschule, Reichsflugsicherung, Hansaluftbild, Luftfahrt-Medizinisches Institut, Berliner Flughafengesellschaft genügend Raum finden. Sie werden jetzt endlich direkt am Ort ihres Einsatzes beheimatet werden.“²⁵

Die Berliner Flughafen-Gesellschaft rechnete fest mit der kompletten Vermietung des Gebäudes. Dann begann 1939 mit dem Überfall Deutschlands auf Polen der Zweite Weltkrieg.²⁶ Die unterirdischen Straßen- und Bahnverbindungen sowie die drei Untergeschosse des Flughafens sollten schon bald als Luftschutzbunker dienen. Bis heute ist das Gebäude teilweise ein Rohbau. Verschiedene Gebäudeteile wurden während des Krieges für die Rüstungsproduktion genutzt und machten Tempelhof zu einer der weltweit größten Montagehallen für Luftbomber. Im Dezember 1939 ordnete das Reichsluftfahrtministerium an, dass die in der relativ ungeschützten norddeutschen Küstenregion ansässige Weserflugzeugbau GmbH, kurz Weserflug, nach Tempelhof zieht. Anfangs wurden Teile, später der Hauptteil ihrer Flugzeugproduktion aus Lemwerder nach Tempelhof verlegt, wo die Maschinen auch unmittelbar aufs Rollfeld gelangen und starten konnten.²⁷ Unterhalb der Abfertigungshalle wurden in einem Eisenbahntunnel Focke-Wulf-Flugzeuge, im darüberliegenden Flugsteig, auf dem Vorfeld und in der noch nicht vollendeten Abfertigungs-

halle Kampfbomber endmontiert. Dies erfolgte zunehmend durch Zwangsarbeiterinnen und Zwangsarbeiter aus den besetzten Gebieten. Untergebracht waren diese auf engstem Raum in mit Stacheldraht umzäunten und streng bewachten Barackenlagern, die rund um das Flugfeld errichtet worden waren.²⁸ Die verschiedenen Gruppen trennte man nochmals durch Zäune innerhalb des Lagers. Die Versorgung mit Nahrungsmitteln war minimal, es fehlte an medizinischer Versorgung.

Die Weserflug bekam erstmals im Herbst 1940 ausländische Arbeitskräfte zugewiesen: Frauen aus Polen, schon bald folgten französische Kriegsgefangene, aber auch Zivilisten, vor allem Facharbeiter aus Belgien, Frankreich, Italien, den Niederlanden und der Tschechoslowakei, später auch sogenannte Ostarbeiter und sowjetische Kriegsgefangene. 1944 waren mehr als 2.000 zumeist gewaltsam verschleppte Arbeitskräfte in Tempelhof allein für die Weserflug im Einsatz. In zumeist über zwölfstündigen Arbeitsschichten mussten sie die Produktion für die nationalsozialistische Kriegswirtschaft am Laufen halten.

19
*Montagehalle der
 „Weserflug“ zur Ferti-
 gung von Flugzeugen
 des Typs Junkers Ju 87,
 1942*



Vier der letztlich etwa 20 Baracken nutzte die Deutsche Lufthansa zur Unterbringung ihrer Zwangsarbeiterinnen und Zwangsarbeiter, die sie für ihre Werkstätten benötigte. Dort wurden Radargeräte montiert, Frontflugzeuge gewartet und repariert. Insbesondere die serielle Montage der Funkmessgeräte mussten von 1940 bis 1942 Juden erledigen.²⁹ Die Anlage war schon bei den ersten Bombenangriffen der Alliierten im Herbst 1940 ein strategisches Ziel. Die Baracken und die alten Flughafengebäude fielen Ende 1943 Bombenangriffen zum Opfer. Wichtige Fertigungsbereiche wurden daraufhin in die Tunnel- und U-Bahn-Anlagen unter und neben dem Flughafen verlegt. Am 25. April 1945 musste der Betrieb in Tempelhof gänzlich eingestellt werden. Die Flughafen-Gesellschaft meldete dem Berliner Oberbürgermeister einen Tag später, dass die baulichen Anlagen des Flughafens durch Bombenangriffe vom 24. März und 9. April 1945 so stark beschädigt seien, dass man den Schaden auf 80 Prozent oder 17 Millionen Reichsmark beziffern müsse.

Kurz vor Kriegsende verfügte Hitler persönlich die Sprengung des Flughafens. BFG-Geschäftsführer Böttger weigerte sich angeblich, die gesamte Gebäudeanlage des Flughafens zu zerstören.³⁰ Gesichert ist, dass lediglich die Decke einstürzte. Warum, ist unklar.

Über Böttgers Tod gibt es keine gesicherten Fakten. Einigen Quellen zufolge soll er sich selbst erschossen haben. Johannes Engel, seit 1933 der Aufsichtsratsvorsitzende der BFG, war während der NS-Zeit Brigadeführer der Allgemeinen SS und Untersturmführer der Waffen-SS. Zudem war er seit 1944 stellvertretender Gauleiter Groß-Berlins. Die sowjetischen Besatzungsbehörden verhafteten ihn am 12. Mai 1945. Im Juni 1950 wurde er zu 25 Jahren Zwangsarbeit verurteilt, aber schon 1955 nach Deutschland entlassen. Hier sollte er vor Gericht gestellt werden. Ein Urteil erging nie. 1967 wurde Engel für verhandlungsunfähig erklärt. Er starb 1973 in West-Berlin.





20
„Defenders of Freedom
– Verteidiger der Frei-
heit“. Ab Sommer 1945
unterstand der Flug-
hafen Tempelhof den
US-Truppen.

Ein Neustart

Tempelhof als Flughafen der Insel West-Berlin

Zunächst übernahm die Rote Armee Tempelhof im April 1945. Am 8. Mai 1945 landete auf dem Flugplatz eine Maschine mit deutschen Führungsoffizieren. Als Bevollmächtigte von Hitler-Nachfolger Karl Dönitz kamen der Generaloberst der Luftwaffe, Hans-Jürgen Stumpff, der Chef des Oberkommandos der Wehrmacht, Generalfeldmarschall Wilhelm Keitel, und der Oberbefehlshaber der Kriegsmarine, Generaladmiral Hans Georg von Friedeburg, nach Berlin, um die Kapitulation zu unterzeichnen und den Zweiten Weltkrieg zu beenden. Ab Juli 1945 unterstand der Zentralflughafen Tempelhof dann den US-amerikanischen Truppen, die ihn bis 1993 militärisch nutzen sollten. Am 10. August 1945 wurden die Parteiinsignien der

NSDAP zum Teil verhüllt. Nach umfangreichen Reparaturen kam der Flughafen als „Tempelhof Central Airport“ (TCA) wieder in Betrieb. Die BFG hatte in den ersten Jahren nach dem Zweiten Weltkrieg kaum eine Bedeutung.

Ein Teil der Unterlagen der BFG galt lange als verschwunden. Langfristig sollte dies zum Problem für die BFG werden, da sie bei Instandsetzungs- und Ausbauarbeiten auf nahezu keinerlei Baudokumente zurückgreifen konnte.³¹ Bald geriet der Flughafen Tempelhof wieder in den Blickpunkt der Weltöffentlichkeit – als Schauplatz des Kalten Krieges. Die sowjetische Besatzungsmacht blockierte vom 24. Juni 1948 bis zum 30. September 1949 sämt-

liche Land- und Wasserverbindungen zu den West-Sektoren der Stadt. Die ohnehin knappe Lebensmittel- und Energieversorgung drohte zusammenzubrechen. Den Berlinern drohte Hunger. Eine Versorgung mit lebenswichtigen Gütern sollte über den Luftweg erfolgen. Also begann am 26. Juni die sogenannte Luftbrücke. Etwa 227.000 Einsätze flogen die „Rosinenbomber“ genannten Flugzeuge der US-Amerikaner, Franzosen und Briten – eine logistische Meisterleistung, da die Maschinen im Sekundentakt landeten und wieder starteten. Der Flughafen Tempelhof wurde im Zuge dessen geradezu zum Symbol eines freien, demokratischen Westens, der bereit war, für die Rettung West-Berlins immensen Aufwand zu betreiben.



21

Dank der „Luftbrücke“, bei der US-Amerikaner, Franzosen und Briten etwa 227.000 Einsätze flogen, konnte West-Berlin trotz der Blockade durch die Sowjets von Juni 1948 bis Mai 1949 mit Lebensmitteln, aber auch mit Kohle und Benzin versorgt werden. Der Flughafen Tempelhof spielte hierbei die zentrale Rolle.

Am 1. Juni 1950 wurden Teile des ohnehin damals überdimensionierten Flughafenareals dem Senat der Stadt Berlin übergeben. Dieser beauftragte die dafür finanziell reichhaltig ausgestattete Berliner Flughafen-Gesellschaft, sich ab sofort um die Organisation des zivilen Luftverkehrs zu kümmern. Am 9. Juli 1951 konnte er wiederaufgenommen werden. Erster Direktor der Flughafengesellschaft nach dem Zweiten Weltkrieg wurde bis 1968 Werner Loebermann, der bisherige Leiter der Wirtschaftsstelle.³² Erster Aufsichtsratsvorsitzender der BFG nach dem Zweiten Weltkrieg wurde der SPD-Politiker Willy Herbert Hausmann. Er hatte den Krieg im Exil verbracht und war auf Vorschlag des Berliner Oberbürgermeisters Ernst Reuter 1949 von der Berliner Stadtverordnetenversammlung einstimmig zum Stadtrat für Verkehr und Betriebe gewählt worden. Seit Inkrafttreten der neuen Berliner Verfassung von 1950 war Hausmann Berliner Senator für Verkehr und Betriebe.

Durch Beschluss der Gesellschafterversammlung vom 30. Oktober 1951 wurde das letztmalig auf 3.686.850 Reichsmark festgesetzte Stammkapital der BFG auf 2.370.000 DM neu festgesetzt. Als Gegenstand angegeben wurde im Handelsregister: „Der Bau und Betrieb des Flughafens auf dem Tempelhofer Feld und anderer Luftverkehrseinrichtungen innerhalb Berlins. Das Unternehmen dient ausschließlich der Förderung des öffentlichen Flugverkehrs.“³³ Die vor dem Krieg von der BFG betriebenen Flugplätze Johannisthal und Staaken wurden 1952 beziehungsweise 1953 als öffentliche Flugplätze stillgelegt. Dafür aber entstand eine Abfertigungshalle in Tempelhof, wobei man eben nicht die beschädigte Flughafenanlage instand setzte, sondern eine im ursprünglichen Konzept nicht vorgesehene zweite, bescheidene Abfertigungsanlage realisierte.³⁴ Ausgelegt war diese Anlage auf monatlich rund 20.000 Passagiere. Auch diese sollte sich aber schon bald als zu klein erweisen.

22

Das Luftbrückendenkmal, nach Plänen von Eduard Ludwig unmittelbar vor dem Flughafen Tempelhof errichtet, wurde offiziell am 10. Juli 1951 eingeweiht.





Für die Menschen in West-Berlin war der Luftweg ein Weg in die Freiheit. Schon Ende 1951 wurden 320.000 Passagiere registriert, womit die bisherige Rekordzahl aus dem Jahr 1938 übertrumpft war. Auch für die West-Berliner Industrie war der Luftweg attraktiv. Die Warenausfuhr war von der Sowjetunion signifikant erschwert worden, was beträchtliche Logistikprobleme mit sich brachte. Dies alles führte zur Etablierung einer „kommerziellen Luftbrücke“, die Tempelhof schon in der ersten Hälfte der 1950er Jahre hinsichtlich des Frachtaufkommens an die Spitze der europäischen Flughäfen setzte. Die BFG mauserte sich hierbei nach einigen Anfangsschwierigkeiten zum Spezialisten für die rasante Abwicklung des Frachtverkehrs. Ihre Ladetrupps, die mitunter acht bis zehn Tonnen in kaum einer halben Stunde bewältigten, genossen einen legendären Ruf. Die Bedeutung des Flugverkehrs für die Insel West-Berlin schlug sich auch architektonisch nieder: Die Aktiengesellschaft BFG, zu 51 Prozent im Besitz des Berliner Senats, zu 49 Prozent des Bundes, errichtete, teils in Kooperation mit dem Bauamt Süd, eine neue Abflughalle.

Diese orientierte sich an der schon geplanten, aber nie komplett realisierten zentralen Abfertigungshalle und passte sich damit stilistisch an die Bestandsbauten an. Die Halle mit vorgelagertem Restaurant konnte am 2. Juli 1962 eröffnet werden. Von nun an reichten die Kapazitäten des Flughafens für 200.000 bis 250.000 Fluggäste pro Monat.³⁵

Angesteuert werden durfte Tempelhof ausschließlich von Maschinen der Alliierten: also von der American Overseas Airlines, die schon bald mit der Pan American World Airways zur Pan Am fusionieren sollte, von British Airways und der Air France. Die Lufthansa fiel als deutsche Fluglinie unter das Flugverbot der Alliierten.

Trotz der regen Flugtätigkeit blieben in dem Tempelhofer Gebäudekomplex Tausende Quadratmeter ungenutzt. Manche Räume hatten die US-Soldaten für sich reklamiert und in einer ursprünglich als Festsaal vorgesehenen Halle ein Basketballfeld und eine Bowlingbahn eingerichtet.

1953 legte Heinrich Kosina, Architekt der ersten Hangars, Pläne für einen Ausbau des Flughafens Tempelhof vor. Vor dem Hintergrund der Luftbrücken-Erfahrungen schlug Kosina verschiedene Varianten für eine bessere Abfertigung der Flugzeuge auf dem Vorfeld vor. Er favorisierte einen zusätzlichen Flugsteig oder Satellitenbauten, die durch einen Tunnel mit der Haupthalle verbunden werden. Die Start- und Landebahn sollte nach Südosten verlängert werden. Doch sein Konzept wurde nicht weiterverfolgt. Durch Zufall entdeckten Mitarbeiter der Flughafengesellschaft Kosinas Pläne fast 50 Jahre später im Archiv.

25
Maschine der Air
France auf dem Flug-
hafen Tempelhof



24

Im Jahr 1954 feierte
die Berliner Flughafen-
Gesellschaft ihr
30-jähriges Jubiläum.

ZENTRALFLUGHAFEN

1924 B F G 1954

ABFLUG



26
Flugsicherung, 1958

Das Passagieraufkommen in West-Berlin wuchs weiter: von 3,55 Millionen im Jahr 1967³⁶ auf den Rekordstand von 6,1 Millionen im Jahr 1971.³⁷ Damit war eine Größenordnung und vor allem eine damit verbundene Lärmemission erreicht, die den Bewohnern der angrenzenden Stadtquartiere nicht mehr länger zumutbar war. Zumal sich die Flugzeuge weiterentwickelt



27
B-Halle Tempelhof,
Juli 1962

hatten hin zu Großraumtransportern und Düsenfliegern. Von der „Hölle im Horst“ berichtete Der Spiegel am 31. März 1968: „Wenn die Düsenriesen im innerstädtischen Häuserkessel von Tempelhof starten, dann bricht Lärm mit uriger Gewalt auf: Die Triebwerke, auf vollen Touren, wirbeln Schwaden von Ruß gegen die nahen Häuser-



28
Im Tower auf dem
Kopfbau West am
Ende des Hallenrunds

fronten, jagen Steine wie Geschosse über die Gehwege. Lärmpegel: 125 Phon.“ Diese „Hölle“ ereignete sich immerhin 47 Mal in 24 Stunden. Forderungen nach mehr Lärmschutz wurden laut. „Doch das kann“, wie Berlins Flughafendirektor Werner Loebermann im Spiegel erläuterte, „das Lärmleid nur unerheblich mildern“.³⁸

Hinzu kamen die ohnehin schwierige Einflugschneise und die kurz bemessenen Start- und Landebahnen. Manchmal hatte es den Anschein, als wollten die Flugzeuge zwischen den Grabreihen des St.-Thomas-Friedhofs aufsetzen. Also wurde nach Alternativen gesucht. Die BFG war da schon fündig geworden, nämlich im schwächer besiedelten Berliner Norden: in Tegel.

Auf Reise Flughöhe

BFG und Senat wollen in Tegel den modernsten Flughafen der Welt

Auch Tegel ist ein historisch bedeutender Standort für die Luftfahrt, dessen Verbindung mit der Berliner Flughafen-Gesellschaft länger zurückreicht. Auf dem seit 1828 bestehenden Tegeler Artillerie-Schießplatz landete am 29. August 1909 das Luftschiff „Z 3“ mit Graf Zeppelin an Bord. Wernher von Braun, Pionier der Raketentechnologie, experimentierte dort von September 1930 bis Anfang 1933 gemeinsam mit Rudolf Nebel und Hermann Oberth mit Flüssigkeitsraketen. Während der Luftbrücke wurde Tegel ebenfalls genutzt. Innerhalb von nur 92 Tagen errichtete das französische Militär 1948 auf seinem Territorium einen Luftbrücken-Kopf: für 30 Millionen Mark. In mehreren Schichten arbeiteten 19.000 Berliner rund um die Uhr für eine

neue, 2.400 Meter lange Start- und Landebahn. Später kam noch eine zweite Bahn hinzu. Am 5. November 1948 landete ein erstes Flugzeug der US-Luftwaffe in Tegel, am 1. Dezember 1948 wurde der Flughafen offiziell eröffnet.

Kurze Zeit später wurde es politisch heikel. Im Bereich des Flugplatzes standen zwei Sendetürme des sowjetischen Rundfunks von Berlin. Weil sie den Flugverkehr signifikant störten, ließ sie General Jean Ganeval, der französische Stadtkommandant von Berlin, am 16. Dezember 1948 sprengen.

Ein Höhepunkt seiner jungen Geschichte war in Tegel am 16. April 1949 erreicht. An einem Tag

wurden 362 Luftbrückenflugzeuge entladen – stolze 3.200 Tonnen Fracht. Der Flughafen Tegel sollte alsbald Tempelhof entlasten. Weil der Flughafen auf französischem Territorium lag, sollte zunächst die Air France von Tempelhof nach Tegel umziehen. Für sie errichtete die BFG bereits Ende des Jahres 1959 erste Abfertigungsanlagen. Das verlief nicht ohne Zwischenfälle. Als BFG-Direktor Werner Loebermann einmal die Örtlichkeiten inspizierte, geriet er unversehens in ein französisches Manöver. Das Gelände in Tegel war zu diesem Zeitpunkt noch ausgewiesenes militärisches Sperrgebiet. Loebermann wurde festgenommen und musste von seinen Mitarbeitern aus dem Quartier Napoléon ‚befreit‘ werden.³⁹



29

Die erste Landung einer Concorde in Tegel, 1976. In den 1980er Jahren boten Air France und British Airways dann regelmäßig Charterflüge mit dem britisch-französischen Jet an.

Am 2. Januar 1960 landete erstmals eine zivile Air-France-Maschine in Tegel. Damit nahm die Air France den Liniendienst auf. Zugleich startete die BFG mit der Verwaltung des Flughafens. 200.000 DM zahlte sie an die Franzosen für die alten Bauten.

Das neue Flughafenareal hatte vor allem durch den erleichterten Anflug und die großdimensionierte Start- und Landebahn unbestreitbare Vorzüge gegenüber Tempelhof. Unter anderem konnte hier die Caravelle, die erste Düsenverkehrsmaschine, starten und landen. Nachdem die Air France sie in ihre Flotte aufgenommen

hatte, wurde sie am 24. Februar 1960 erstmals eingesetzt. Ab 1961 flog die Caravelle regelmäßig nach Tegel. Deutsche Flugzeuge durften auch in Tegel weder starten noch landen. Dies führte zu einem Zwischenfall am 13. Februar 1961. Zwei Düsenjäger der Bundeswehr hatten sich auf einem Patrouillenflug verflogen und befanden sich mitten über DDR-Gebiet. Nächster erreichbarer Flughafen war Tegel. Dort konnten sie ohne größere diplomatische Verwicklungen landen – allerdings nicht wieder starten. Also konnten sie nur zurück in die Bundesrepublik gelangen, indem sie sorgfältig verpackt auf dem Landweg transportiert wurden.⁴⁰

30

Als 1960 erstmals eine zivile Air-France-Maschine in Tegel landete, startete zugleich die BFG die Verwaltung dieses zweiten West-Berliner Flughafens.

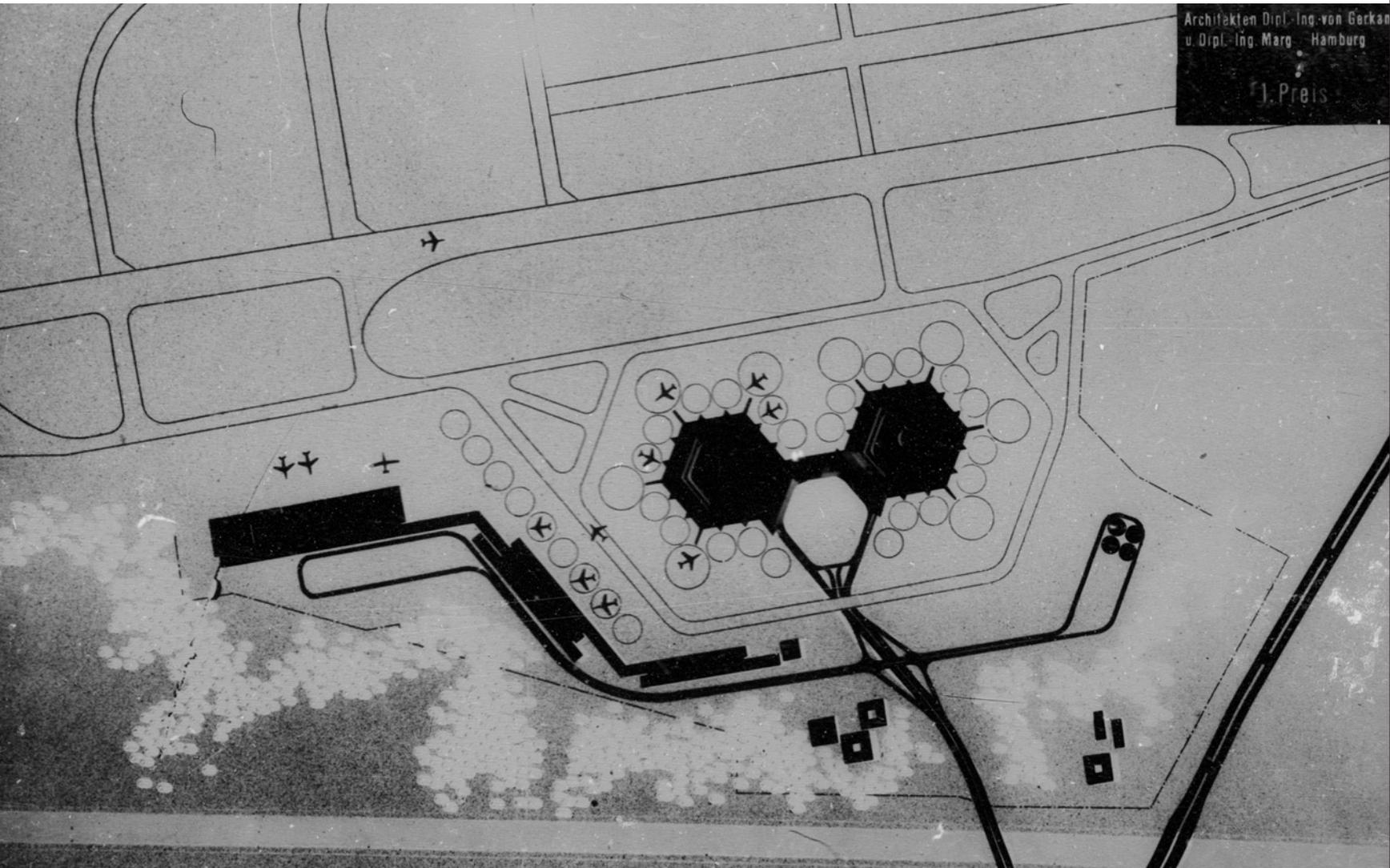
31

Auf den West-Berliner Flughäfen durften bis zur Wiedervereinigung nur die Fluggesellschaften der Alliierten starten und landen: Hier feiert die amerikanische Pan Am im Jahr 1966 ihr 20-jähriges Jubiläum in Berlin.



PAN AMERICAN 20 Jahre in Berlin





Architekten Dipl.-Ing. von Gerkan
u. Dipl.-Ing. Marg - Hamburg
J. Preis

Um der wachsenden Arbeit Herr zu werden, wurde durch Beschluss der Gesellschafterversammlung vom 5. Dezember 1960 Hans Baat zum weiteren Geschäftsführer der BFG bestellt. Deren Aufsichtsratsvorsitzender war seit 1955 der SPD-Politiker und Senator für Verkehr und Betriebe des Landes Berlin, Otto Theuner. Dieser war dem ab 1953 amtierenden FDP-Politiker und Senator für Verkehr und Betriebe des Landes Berlin, Heinz Ullmann, gefolgt.

Am 26. Juni 1963 landete US-Präsident John F. Kennedy in Tegel, empfangen von Willy Brandt und Konrad Adenauer, während vor den Flughafentoren jubelnde Berlinerinnen und Berliner warteten. Auf dem Flughafenareal selbst hatte damals bereits eine rege Bautätigkeit begonnen. Zwei je 300 Quadratmeter große Baracken für Abflug und Ankunft

ließ die BFG errichten. Deshalb wählte auch die Pan Am Tegel zum Flughafen für ihren Direktflug nach New York, der am 31. Mai 1964 startete.

Zu dieser Zeit schmiedete die BFG schon wesentlich weitreichendere Pläne für Tegel. 1964 hatte der Senat bereits den Ausbau Tegels genehmigt – und damit waren nicht nur die Erweiterungen und Modernisierungen der Jahre 1965 und 1967 gemeint. Ein ganz neuer, moderner Flughafen sollte dort entstehen. Die Planungen gipfelten in einem Ideenwettbewerb, über dessen Ergebnisse im Frühjahr 1966 eine Jury diskutierte. Mit dem 1. Preis ausgezeichnet wurde ein bis dato unbekanntes Hamburger Architekturbüro: Meinhard von Gerkan und Volkwin Marg, damals gerade 30 Jahre alt, später verstärkt durch Klaus Nickels.

32

Pläne für den Flughafen Tegel mit seiner charakteristischen Sechseck-Form. Der Entwurf stammte von dem Hamburger Architekturbüro von Meinhard von Gerkan und Volkwin Marg.

Das Prozedere war neu, wie sich Meinhard von Gerkan später erinnerte: „Meines Wissens war eine derart große und komplexe Aufgabe auf einem noch relativ unbeackerten Gebiet wie der Flughafenplanung noch nie zuvor öffentlich ausgeschrieben worden – auch nicht in den USA. Es waren immer Spezialisten, die bei solchen Aufgaben herangezogen wurden. Das führte dazu, dass einige wenige Architekten viele Flughäfen entworfen haben, während die meisten anderen nie damit in Berührung kamen. Der Architektenwettbewerb für Tegel war für ganz Europa offen, wobei Europa damals hieß: bis zum Eisernen Vorhang. Meines Wissens waren auch ein paar amerikanische Architekten hinzugeladen.“⁴¹

In dieser Zeit fand auch ein Generationenwechsel in der Führung der BFG statt. Prokurist Arno Baumeier schied aus, ihm folgte am 1. Februar 1966 Robert Grosch als Gesamtprokurist. Am 2. Januar 1969 wurde Grosch Geschäftsführer, während Werner Lobermann am 20. Januar

1969 die BFG verließ. Grosch war 24 Jahre lang bis 1993 Flughafenchef. Am 16. April 1968 wurde zudem Hans Baat von Wolfgang Laudien als weiterer Geschäftsführer abgelöst. Dieser Wechsel spiegelte sich auch im Neubauprojekt. So ungewöhnlich es gewesen war, dass die Berliner Flughafen-Gesellschaft die jungen Architekten prämierte, noch ungewöhnlicher war es, dass gmp auch beauftragt wurde. Immerhin vertrauten die Entscheidungsträger diesen unerfahrenen Architekten das letztlich 550 Millionen teure Projekt an – wenn auch nur etappenweise. „Die ersten Schritte waren vorbereitende analytische Studien“, erinnerte sich später Volkin Marg: „Daraus entwickelte sich dann eine schrittweise Auftragserteilung. Es war Meinhard's Geschick, mit diesen Studien Vertrauen zu gewinnen und so Stück für Stück, beginnend mit dem Terminal, Aufträge auch für alle weiteren Bauten zu bekommen. Das hat in vielen Teilschritten dazu geführt, dass wir schließlich das gesamte Bauensemble stimmig gestalten konnten.“⁴²

Förderlich war dabei auch eine gemeinsame Studienreise von Architekten sowie Vertretern des Berliner Senats und der Berliner Flughafen-Gesellschaft in die USA. „Der Vorteil einer solchen Reise war, dass wir die wichtigen Leute näher kennenlernen konnten, zumal im informellen Rahmen“, erinnerte sich von Gerkan. „Insbesondere mit dem Prokuristen der Flughafengesellschaft, Robert Grosch, der später Flughafen-direktor wurde. Etwa gleichaltrig wie ich, haben wir zusammen in New York am späten Abend in der Bowery schräge Lokale besucht, die die etwas betagteren Herren gemieden haben.“⁴³

Verlangt worden war, nach dem Vorbild des unlängst eröffneten Flughafens Köln/Bonn, ein sogenannter Drive-in-Flughafen. Die Passagiere konnten über die Stadtautobahn bis ins Innere eines sechseckigen Flugsteigrings fahren. Der Bau eines zweiten Sechsecks war angedacht, wurde aber nie realisiert. In diesem „Flughafen der kurzen Wege“ ging es dann über eine der 14 Teleskop-Brücken ins Flugzeug.



33
Tegel in Bau, 1971

Gesellschaftsvertrag

der Berliner Flughafen-Gesellschaft mit beschränkter Haftung
1 Berlin 42, Zentralflughafen
in der Fassung vom 23. September 1974

§ 1

Firma, Sitz und Geschäftsjahr der Gesellschaft

- (1) Die Firma der Gesellschaft lautet:
"Berliner Flughafen-Gesellschaft
mit beschränkter Haftung"
- (2) Die Gesellschaft hat ihren Sitz in Berlin.
- (3) Das Geschäftsjahr ist das Kalenderjahr.

§ 2

Gegenstand des Unternehmens

- (1) Gegenstand des Unternehmens ist der Bau und Betrieb der Flughäfen Berlin-Tempelhof und Berlin-Tegel sowie anderer Luftverkehrseinrichtungen Berlins. Das Unternehmen dient ausschließlich der Förderung des Luftverkehrs.
- (2) Die Gesellschaft kann zur Erfüllung ihrer Aufgaben auf Beschluß der Gesellschafterversammlung gleichartige oder ähnliche Unternehmen erwerben oder sich an ihnen beteiligen.

§ 3

Stammkapital

- (1) Das Stammkapital der Gesellschaft beträgt 75.000.000,- DM (Fünfundsiebzig Millionen Deutsche Mark).
- (2) Die Gesellschafter haben folgende Stammeinlagen übernommen:
 - a) Land Berlin DM 39.150.000,-
 - b) Bundesrepublik Deutschland DM 35.850.000,-

Am 12. Juni 1969 erfolgte der erste Spatenstich. Da war schon der gesamte Charterverkehr nach Tegel verlegt worden, weshalb die BFG die dortigen Abfertigungsanlagen noch einmal provisorisch „dehnen“ musste. Mit Beschluss der Gesellschafterversammlung vom 10. Juni 1970 wurde das Stammkapital um 12.630.000 DM auf 15.000.000 DM erhöht und der Geschäftszweck den geänderten Rahmenbedingungen angepasst: „Der Bau und Betrieb der Flughäfen Berlin-Tempelhof und Berlin-Tegel sowie anderer Luftverkehrseinrichtungen“ wurde am 12. November 1970 ins Handelsregister eingetragen. Dort hieß es: „Das Unternehmen dient ausschließlich der Förderung des Luftverkehrs.“

1972 war Richtfest. Das Hauptterminal sollte 1974 übergeben werden. Prognosen hatten für

das Eröffnungsjahr vorausgesagt, dass in Berlin mit etwa 7,5 Millionen Fluggästen zu rechnen sei.⁴⁴ Doch vor einer Fertigstellung Tegels ergaben sich neue Probleme.

Schuld war nicht der Umstand, dass man sich bei den Entstehungskosten um etwa zwei Drittel verkalkuliert hatte. Ausschlaggebend war das Viermächteabkommen zwischen den USA, der UdSSR, Großbritannien und Frankreich vom 3. September 1971. Darin hieß es unter anderem: „Die Regierung der Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken erklärt, dass der Transitverkehr von zivilen Personen und Gütern zwischen den Westsektoren Berlins und der Bundesrepublik Deutschland auf Straßen, Schienen- und Wasserwegen durch das Territorium der Deutschen Demokratischen Republik

ohne Behinderungen sein wird, dass dieser Verkehr erleichtert werden wird, damit er in der einfachsten und schnellsten Weise vor sich geht und dass er Begünstigung erfahren wird.“ Diese Erleichterung und Verlässlichkeit im Transitverkehr bedeutete, dass West-Berlin etwas weniger Insel wurde und nicht mehr unbedingt auf den Luftverkehr angewiesen war⁴⁵. Gerade zu diesem Zeitpunkt war der 550-Millionen-Airport Tegel in Bau, ausgelegt für 5,8 Millionen Passagiere pro Jahr. Hinzu kam, dass British Airways und Pan Am beim Umzug zögerten, obwohl Land und Bund etwa acht Millionen Mark Umzugs-Beihilfe angeboten hatten. Man war sich unsicher, ob die im Vergleich zu Tempelhof weitere Entfernung vom Stadtzentrum zu einem Passagierschwund führen würde, und verlangte diesbezüglich Garantien.

35

Auf der Besucherterrasse des Flughafens Tegel



Von 1971 bis 1973 meldete die BFG sinkende Gesamtzahlen der Flughafen-Benutzer, von 6,1 Millionen auf 4,8 Millionen Passagiere pro Jahr. Stattdessen füllten sich die Transitstrecken durch die DDR. Als Reaktion verkündete der Berliner Senat, dass Tempelhof geschlossen werde und alle Fluggesellschaften mit einer finanziellen Unterstützung von zehn Millionen DM zum Umzug nach Tegel bewegt werden sollten. Das wiederum löste nachhaltige Bedenken bei der BFG aus. Sie warnte angesichts der nunmehr Tegel allein zugedachten Aufgaben, dass der Neubau für eine solche Größenordnung weder geplant wurde noch gerüstet sei.

Das Stammkapital war bereits in Jahresabständen weiter massiv erhöht worden, auf 30.000.000 DM am 20. September 1971, auf 45.000.000 DM am 6. September 1972, auf 65.000.000 DM am 30. August 1973 und schließlich auf 75.000.000 DM am 1. November 1974.

So war die Stimmung bei der Eröffnung am 23. Oktober 1974 gemischt. Einerseits waren die Flughafenbetreiber stolz auf das als bahnbrechend wahrgenommene Neubauprojekt. Andererseits standen sie vor der Herkulesaufgabe, die Infrastruktur bei laufendem Betrieb den Planungen des Berliner Senats anzupassen.

Schließlich sollten am 1. April 1975 alle Fluggesellschaften ab Tegel fliegen. Tatsächlich wurden erst am 4. Juni 1975 die Mietverträge mit amerikanischen und britischen Airlines für Tegel unterschrieben. Ab dem 1. September 1975 flogen dann alle Gesellschaften von Tegel. Gleichzeitig wurde Tempelhof für den zivilen Luftverkehr geschlossen. Diese Konzentration auf Tegel führte allerdings nicht zu den erhofften Kostenersparnissen. Tempelhof musste aus politischen Gründen weiterhin als Berlin-Basis der US-Amerikaner erhalten werden, was jährlich mit 20 Millionen DM Unterhalt zu Buche schlug.

36

Blick auf den Flughafen Tegel, 1988



Abflug-Ankunft
Departures-Arrivals



Flughafen
Wegweiser  35m



Lu
25m Be



Einsatz-
fahrzeuge
frei

17

Haupthalle
Main Hall

1-16

Abflug-Ankunft
Departures-Arrivals



FMZ
Feuerwache

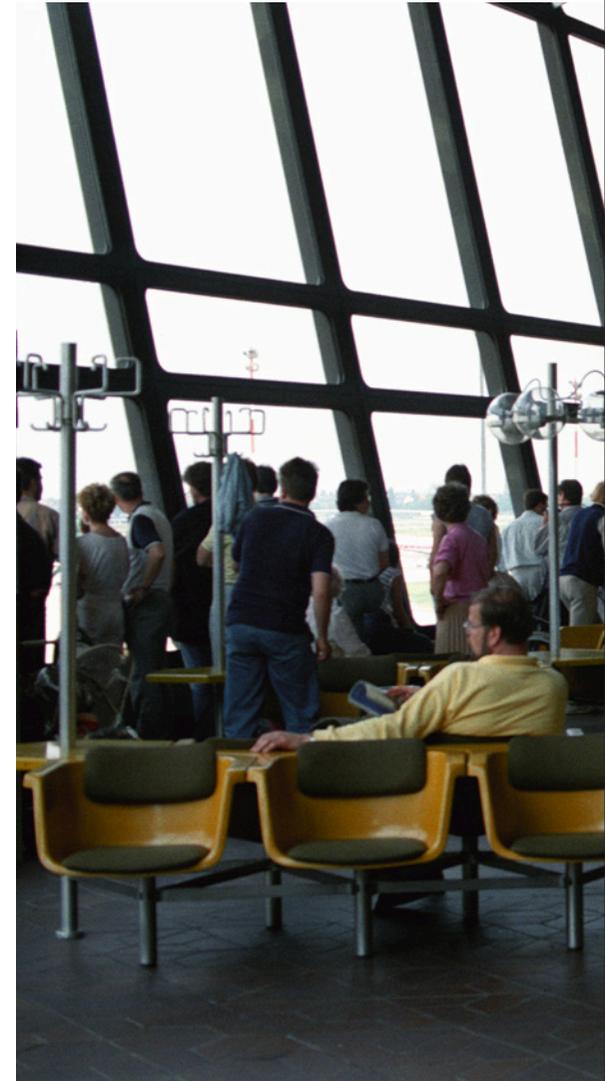


Ein weiteres Problem beschäftigte die BFG. Sie musste sich auf neue Rahmenbedingungen einstellen. „Als Tegel fertiggestellt war, war die einhellige Meinung, dass die Flughäfen in aller Welt künftig genauso aussehen würden“, rekapitulierte später Meinhard von Gerkan. „Leider ist dann etwas geschehen, was wir nicht vorausgesehen hatten. Zum einen die Luftpiraterie: Um die unter Kontrolle zu bringen, wurden Absperrungen notwendig und aufwendige Sicherheitskontrollen, die der Handhabung und Nutzung des Gebäudes nicht gerade zum Vorteil gereichten. Zum anderen, und das war noch wesentlich gravierender, stellten fast alle Flughafenbetreiber fest, dass man mit Dingen, die

gar nichts mit dem Fliegen zu tun haben, etwa dem Verkauf von Waren und Speisen, viel Geld verdienen kann. Als wir den Tegeler Flughafen gebaut haben, gab es einen Zeitungskiosk, einen kleinen Zigarettenladen und einen kleinen Souvenirshop. Im Obergeschoss, zu dem man mit dem Fahrstuhl fuhr, gab es Restaurants mit einem wunderbaren Blick über das Vorfeld – nicht auf der Warteebene.“⁴⁶ Kaum also war Tegel als der Flughafen der kurzen Wege eröffnet, waren Flughäfen gefragt, in denen die Wege sogar mit viel Sorgfalt verlängert wurden, um die Passagiere an so vielen Verkaufsangeboten wie möglich vorbeizuführen. Nach dem zwischenzeitlichen Passagier-Rückgang stiegen

37

Innenaufnahme von
Tegel, 1987





die Passagierzahlen dann in Tegel so rasant, dass der Flughafen bald aus allen Nähten platzte. Die Einbußen aus dem Transitabkommen wurden mehr als aufgewogen durch die Popularisierung der Flugreisen, die für immer breitere Bevölkerungsschichten erschwinglich wurden. Das Abfertigungsgebäude und seine Technik reichten nicht mehr aus für den Andrang. Die Warteräume, ausgelegt für maximal 150 Passagiere, wurden zu klein, ein Flugzeug wie der Airbus bot 267 Passagieren Platz. Also wurde in Tempelhof ab Mitte der 1980er Jahre wieder der Betrieb aufgenommen, für innerdeutsche Flüge und kleinere Maschinen. Das reichte nicht – erst recht nicht nach der Wiedervereinigung.

Turbulenzen und eine geglückte Landung

Die BFG seit der Wiedervereinigung

Nach der Wiedervereinigung endeten sämtliche Restriktionen für den Berliner Luftverkehr, sodass auch deutsche Fluggesellschaften hier starten und landen konnten. Am 28. Oktober 1990 flog die Lufthansa erstmals seit Kriegsende wieder die Stadt an, in der sie gegründet wurde. Sie übernahm die Flugrechte von Pan Am, die 1991 in Konkurs ging und ihre letzten Flüge schon im Auftrag der Lufthansa tätigte.

Am 2. November 1991 startete zum letzten Mal ein Pan-Am-Direktflug von Berlin nach New York. Die mehr als 40 Jahre währende Präsenz der US-Fluggesellschaft im Berlin-Flugverkehr ging zu Ende. 1993 übergab die US Air Force den Flughafen Tempelhof an die Berliner Flughafen-Gesellschaft. Die französischen Streitkräfte zogen 1994 aus Berlin ab. Seitdem wurde der nördliche Teil des Tegeler Areals auch als Regierungsflughafen genutzt.

38

Im Jahr 1993 übergab die US Air Force den Flughafen Tempelhof an die BFG.



Bereits im Januar 1990 – zwei Monate nach dem Mauerfall – kündigten der damalige Luft-hansa-Chef Heinz Ruhnau und der Interflug-General Klaus Henkes den Bau eines Großflug-hafens im Berliner Umland an. Ab Mai 1991 wurde dafür ein neuer Standort gesucht. Geprüft wurden die drei Varianten Schönefeld-Süd, Sperenberg und Jüterbog-Ost.⁴⁷ Im November 1994 fiel die Entscheidung zunächst auf Sperenberg, im Mai 1996 wurde endgültig eine Erweiterung des Flughafens Schönefeld beschlossen. Dort befand sich vor der Wende der Zentralflughafen der DDR, der bis 2023 als Terminal 5 Bestandteil des Flughafens Berlin Brandenburg Willy Brandt war. Als ausschlaggebende Argumente wurden die Nähe des Standorts zur Bundeshauptstadt, die Finanzierbarkeit der Verkehrsanbindung und die Impulswirkung⁴⁸ für Berlin und Brandenburg genannt.

Damit war das Ende der Flughäfen Tegel und Tempelhof besiegelt. „Keiner der gegenwärti-

gen und künftigen Gesellschafter der BBF beabsichtigt, einen der vorhandenen Standorte Tempelhof oder Tegel als Flughafen weiter zu betreiben“, heißt es im Konsensbeschluss der Gesellschafter Berlin, Brandenburg und Bund. Und weiter: „Nach Vorliegen der gerichtlich überprüften und rechtskräftigen Planfeststellung für den Single-Standort Schönefeld wird der Verkehrsflughafen Tempelhof geschlossen. Der Verkehrsflughafen Tegel wird spätestens mit Inbetriebnahme der neuen Start- und Landebahn am Standort Schönefeld geschlossen.“

Die Berliner Flughafen-Gesellschaft war bereits 1991 gemeinsam mit der nach der Wende gegründeten Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH (FBS) unter dem Dach einer neuen Holding zusammengefasst worden. Gesellschafter dieser Berlin Brandenburg Flughafen Holding GmbH (BBF) waren die Länder Berlin und Brandenburg zu je 37 Prozent und der Bund zu 26 Prozent.⁴⁹

39

Mit der Wiedervereinigung wurde der Betrieb des Flughafens Schönefeld aus der Interflug ausgegliedert und auf die Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH (FBS) übertragen. Ende 1991 schließlich wurden die FBS und die BFG unter einem Dach zusammengefasst. Zweiter von links: Prof. Robert Grosch, von 1969 bis 1993 Geschäftsführer der BFG







40

In der Nachfolge der insolvent gegangenen Pan Am bediente Delta Air Lines von 1991 bis 1997 die Strecke New York/JFK–Berlin/TXL, zeitweise mit Tag-On nach Warschau.

Auf der Gesellschafterversammlung am 6. August 1992 wurde beschlossen, dass die BFG mit der Holding einen Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag abschließt. Im Zuge der Währungsumstellung beschloss die Gesellschafterversammlung vom 1. November 2000, das Stammkapital der BFG auf 38.347.000 Euro festzusetzen, sodass es in etwa konstant blieb. Im Jahr 2003 wurde die BFG eine hundertprozentige Tochtergesellschaft der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH (FBS), die damals die Verantwortung für alle Berliner Flughäfen erhielt.

Zum Jahreswechsel 2011/2012 wurde die FBS in Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB) umfirmiert. Die BFG wurde zu einer hundertprozentigen Tochter der FBS, die nach der Schließung des Flughafens Tegel aufgelöst werden sollte. Am 26. Oktober 2005 wurde der Sitz der Berliner Flughafen-Gesellschaft offiziell nach Schönefeld gelegt. Ab Herbst 2006 entstand auf dem 1.470 Hektar großen Gelände im Südosten Berlins ein neuer Flughafen, auf dem sich seit 2020 der gesamte Flugverkehr der Hauptstadtregion konzentriert.



Am 27. Oktober 2017 stellte Air Berlin, die bis dahin größte Airline in Berlin, nach fast 40 Jahren ihren Flugbetrieb ein. Mit einer Stunde Verspätung landete am Abend die letzte Maschine aus München – zuvor drehte der Pilot noch eine Ehrenrunde über Berlin. Die Insolvenz der Air Berlin, so schmerzhaft sie für die Beteiligten war, wirkte sich nur leicht auf die Passagierzahlen aus: Knapp 20,5 Millionen Fluggäste flogen in diesem Jahr von und nach Tegel. Gleichzeitig baute easyJet ihre Präsenz am Standort Berlin deutlich aus und landete im Januar 2018 zum ersten Mal in Tegel.

41

Im Jahr 2007 wurde das Terminal C des Flughafens Tegel eröffnet. Rainer Schwarz, Sprecher der Geschäftsführung der Berliner Flughäfen, der Regierende Bürgermeister Klaus Wowereit und Joachim Hunold, Vorstandsvorsitzender der Fluggesellschaft Air Berlin, drückten zum Start symbolisch den roten Knopf.

42

Der letzte Flug der Air Berlin führte am Abend des 27. Oktober 2017 von München nach Tegel.





**Ausbildung und Duales Studium
am Flughafen
Die Startbahn für deine Karriere**

Die Startbahn ist die beste Ausbildungsmöglichkeit am Flughafen. Du wirst ausgebildet und arbeitest gleichzeitig. Du wirst ausgebildet und arbeitest gleichzeitig. Du wirst ausgebildet und arbeitest gleichzeitig.

FBB



Für das Jahr 2019, dem Jahr vor der Schließung Tegels, vermeldete die BFG mit 24,2 Millionen Fluggästen einen neuen Rekord. Die Zahlen überstiegen bei Weitem die Kapazitäten des Flughafens. Tegel und seine Technik waren in die Jahre gekommen. Der Flughafen konnte nur dank des Einsatzes der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter am Laufen gehalten werden. Unter Flughafenchef Engelbert Lütke Daldrup wurde schließlich

am 31. Oktober 2020 der Flughafen Berlin Brandenburg Willy Brandt (IATA-Code BER) eröffnet.

In jenem Jahr lähmte die Corona-Pandemie den weltweiten Flugverkehr. Lockdowns und Reisebeschränkungen auf der ganzen Welt führten zu einem dramatischen Rückgang der Passagierzahlen und damit auch zu drastischen finanziellen Einbrüchen für die Flughafengesellschaften.

Im gesamten Jahr 2020 starteten oder landeten gerade einmal 9,1 Millionen Reisende an den in- zwischen drei Flughafenstandorten der Hauptstadtregion. Damit wurde nur noch rund ein Viertel des Passagieraufkommens des Rekordjahres 2019 verzeichnet. Im Sommer 2019 lagen die Spitzenwerte in Tegel bei mehr als 90.000 Passagieren an einem Tag. Im Krisenjahr 2020 sank dieser Wert zeitweise auf 250 Fluggäste.

43

Tegel am Limit: Für 2019, dem Jahr vor der Schließung des Flughafens, vermeldete die BFG mit 24,2 Millionen Fluggästen einen neuen Rekord. Die Zahlen überstiegen bei Weitem die Kapazitäten.

Der Abschied

Die letzten Flüge in Tempelhof und Tegel

Fünf Luftfahrtunternehmen hatten gegen die Schließung von Tegel und 13 Fluggesellschaften gegen die Schließung von Tempelhof geklagt, doch wurden die Klagen 2005 beziehungsweise 2007 vom Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg abgewiesen.

Der offizielle Flugbetrieb in Tempelhof endete nach 85 Jahren am 30. Oktober 2008. Am Abend starteten zum letzten Mal ein „Rosinenbomber“ und eine Junkers Ju 52 ab Tempelhof. Das Abschiedsfest im Hauptgebäude war eine Veranstaltung der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH als damalige Betreiberin der Berliner Flughäfen mit rund 850 geladenen Gästen. Viele Menschen hatten sich am letzten Betriebstag zu Protesten auf dem Gelände eingefunden.

44

Bevor in Tempelhof die Lichter ausgingen, erstrahlte der Flughafen am Abend des 30. Oktober 2008 – trotz regnerischen Wetters – noch einmal in vollem Glanz.





45

Die Abschiedsfeier fand in der großen Empfangshalle statt – mit musikalischer Begleitung.



46

Wasser Marsch zum Abschied von der Flughafen-Feuerwehr: Kurz nach 22 Uhr rollte die Dornier 328 der Gesellschaft Cirrus Airlines in Richtung Startbahn – der letzte reguläre Linienflug.

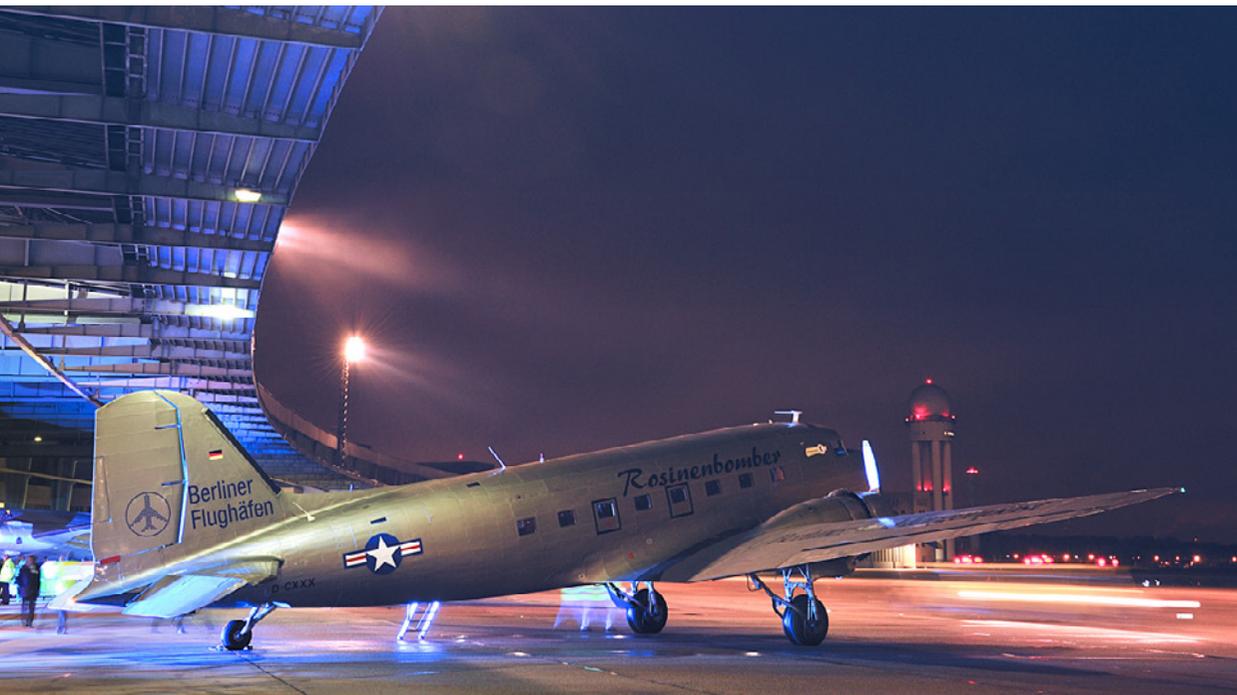


47
Das Ziel der Maschine
von Cirrus Airlines:
der kleine Flughafen
Mannheim



48 – 49
Eine DC-3 – ein
„Rosinenbomber“ –
und eine Ju 52 waren
die Stars des Abends.

Kurz vor Mitternacht
starteten die beiden
Flugzeug-Legenden
in den nächtlichen
Himmel.



50

Zusammen mit Croydon in London und dem alten Flughafen Paris-Le Bourget gehörte Tempelhof zu

den drei europäischen Flughafen-Ikonen aus der Zeit vor dem Zweiten Weltkrieg.

51

Der stillgelegte Flughafen Tempelhof und das Tempelhofer Feld, 2020







52 – 55

Abschied von Tegel:
Am Sonntag, den 8. November 2020, hob um 15:39 Uhr zum letzten Mal ein Flugzeug von TXL ab, eine Air-France-Maschine. Der Schlüssel zum Flughafengebäude wurde symbolisch an die Tegel Projekt GmbH übergeben. Auf dem Foto oben rechts: Gery Woop, Aufsichtsratsvorsitzender der BFG, Engelbert Lütke Daldrup, Vorsitzender der Geschäftsführung der FBB, der Regierende Bürgermeister Michael Müller und Philipp Bouteiller, Geschäftsführer der Tegel Projekt GmbH, die auf dem Gelände einen Forschungs- und Industriepark errichten will.



Mit der Inbetriebnahme des BER wurde der letzte innerstädtische Flughafen Berlin-Tegel endgültig stillgelegt. Die rund 550 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Flughafengesellschaft waren vorher peu à peu zum BER umgezogen und für ihre Tätigkeiten am neuen Flughafen geschult worden. Ebenso die meisten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter vieler Partnerunternehmen.

Am 8. November 2020 startete mit dem Flug Air France AF1235 zum letzten Mal ein Flugzeug vom Flughafen Berlin-Tegel Otto Lilienthal. Um 15:39 Uhr hob der Airbus A320-200 der Air France in Richtung Paris Charles de Gaulle ab. Obwohl es wegen der Pandemie keine Abschiedsfeier gab, waren noch einmal Hunderte Berliner zu ihrem Flughafen gekommen, um endgültig Abschied zu nehmen.





56

*Der Flughafen Tegel
noch einmal aus der
Vogelperspektive*

57

*Markant war das
Terminal A mit seiner
sechseckigen Struktur.
Zugleich stand Tegel
für Air Berlin.*



Obwohl Tempelhof geschlossen und das Aus für Tegel beschlossen war, stieg der Flugverkehr noch rasant. Dabei hatte die BFG im Jahr 2008 schon knapp 14,5 Millionen Fluggäste gemeldet. Der Flughafen Tegel musste deshalb trotz der bevorstehenden Schließung zunächst einmal weiter ausgebaut werden. Im September 2009 konnte ein Erweiterungsbau des Terminals C in Betrieb genommen werden. Im Jahr 2011 wurde der Flughafen bei einem Fluggastaufkommen von 16,9 Millionen Passagieren

noch einmal erweitert: Am Terminal C entstand ein weiterer, 1.200 Quadratmeter großer Abfertigungsbereich als Leichtbau mit Platz für drei Flugzeuge. Nach der gescheiterten Eröffnung des Flughafens Berlin Brandenburg nahm die Zahl der Fluggäste weiter zu. Im Jahr 2012 nutzten mehr als 18,1 Millionen Passagiere Tegel, im Jahr darauf waren es schon 19,5 Millionen. Im Jahr 2016 verbanden mehr als 80 Airlines Berlin und Brandenburg mit 177 Zielen in 54 Ländern.

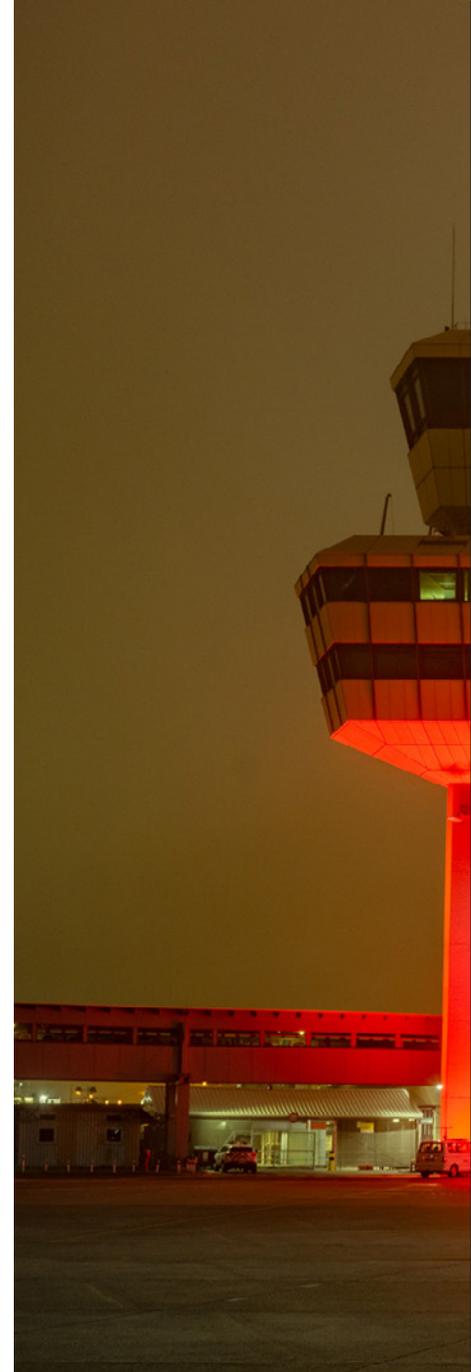
Nach dem 8. November 2020 wurde der Flughafen zunächst in einen Schlummerzustand versetzt. Die BFG wurde von der Betriebspflicht befreit. Am 4. Mai 2021 erlosch die Betriebserlaubnis endgültig. Das Flughafengebiet mit seinen 130 Gebäuden und Anlagen wurde am 4. August 2021 an die Eigentümer, das Land Berlin und den Bund, zurückgegeben.

Zuvor wurden noch das Behelfsterminal C3 und die Fußgängerbrücke zwischen den Terminals A/B und C abgerissen sowie die technischen Anlagen für die Deutsche Flugsicherung, den Deutschen Wetterdienst und die Bundespolizei zurückgebaut. Zuständig für das Gelände war ab dem folgenden Tag die Tegel Projekt GmbH. Entstehen soll dort ein Forschungs-

und Industriepark für urbane Technologien mit bis zu 1.000 großen und kleineren Unternehmen sowie der Berliner Hochschule für Technik.

Damit hatte die BFG ihre Bestimmung verloren. Am 28. Juni 2021 tagte der Aufsichtsrat der Berliner Flughafen-Gesellschaft unter Vorsitz von Gerry Woop, Staatssekretär für Europa in der Berliner Senatsverwaltung für Kultur und Europa, zum letzten Mal. Dabei stimmte er einer Verschmelzung der BFG auf die Muttergesellschaft Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB) zu. Mit rechtlicher Wirkung vom 13. August 2021 ging die BFG in der FBB auf. Die Berliner Flughafen-Gesellschaft wurde somit Geschichte.

58
*Abendstimmung am
8. November 2020:
Ähnlich wie der Ab-
schied von Tempelhof
war auch der Abschied
von TXL bei vielen
Menschen mit Wehmut
verbunden.*





Zeittafel

1923 8. Oktober
Beginn Flugbetrieb
am „Flughafen
Tempelhofer Feld“

1926–29
Entstehung des
Hauptgebäudes Flug-
hafen Tempelhof

1929
Die BFG übernimmt
die Verwaltung des
Flughafens Staaken

1934
Architekt Heinrich
Kosina beginnt mit
der Planung für einen
„Großflughafen“

1922
Planungsbeginn für
einen Flughafen auf
dem Tempelhofer Feld

1924 19. Mai
Gründung der Berliner
Flughafen-Gesell-
schaft mbH (BFG)

1927
Eröffnung des
U-Bahnhofs Flug-
hafen

1932
Die BFG übernimmt
die Verwaltung des
Flughafens Johannis-
thal

1936
Baubeginn für den
Flughafen Tempelhof

1937 4. Dezember
Richtfest für den
Flughafen Tempelhof

1945 8. Mai
Auf dem Flugplatz
Tempelhof landet die
Maschine mit den
deutschen Führungs-
offizieren, die die
Kapitulationserklä-
rung unterzeichnen
werden

1951
Die amerikanische
Besatzungsmacht gibt
den Flughafen Tem-
pelhof für den zivilen
Verkehr frei

1963
Die BFG legt Ausbau-
konzept für Tegel vor

1969 27. April
Grundsteinlegung für
den neuen Flughafen
Tegel

1939
Auf der Baustelle des
Flughafens entsteht
eine der weltweit
größten Montage-
hallen für Luftbomber.
Zum Einsatz kommen
Zwangsarbeiter aus
von Deutschland
besetzten Ländern

1948 5. November
Das erste Flugzeug
landet während der
Luftbrücke in Tegel

1960 2. Januar
Die Air France nimmt
den Linienflug nach
Tegel auf

1968
Charterfluggesell-
schaften verlegen ihre
Flüge von Tempelhof
nach Tegel

1971
Spitzenbelastung des
Flughafens Tempelhof
mit circa 5,5 Millionen
Passagieren

1974 23. Oktober

Eröffnung des
Flughafens Tegel

1985

Wiedereröffnung des
Flughafens Tempelhof
für Geschäftsverkehr
und Gesellschaften
mit kleineren Flug-
zeugen

1991 Dezember

Mit der Gründung der
Berlin Brandenburg
Flughafen Holding
GmbH (BBF) werden
die FBS und die Berli-
ner Flughafen-Gesell-
schaft mbH (BFG)
unter einem Dach
zusammengefasst

1995

Der Flughafen
Tempelhof wird unter
Denkmalschutz
gestellt

1972 20. September

Richtfest Tegel

1975

Einstellung des Flug-
verkehrs in Tempelhof

1990

Alle Restriktionen im
Berliner Luftverkehr
fallen. Tegel kann
auch von deutschen
Fluggesellschaften
angeflogen werden.
Der Betrieb des Flug-
hafens Schönefeld
wird aus der Interflug
ausgliedert und auf
die neu gegründete
Flughafen Berlin-
Schönefeld GmbH
(FBS) übertragen.

1993

Die US Air Force über-
gibt den Flughafen
Tempelhof an die BFG

1996

Konsensbeschluss der
Gesellschafter Berlin,
Brandenburg und
Bund: Der Flughafen
Schönefeld soll zum
Airport Berlin Bran-
denburg International
BBI ausgebaut und die
innerstädtischen Flug-
häfen Tegel und Tem-
pelhof geschlossen
werden

2006

Erster Spatenstich für den neuen Flughafen

2011

Die Eröffnung des Flughafens BER wird verschoben

2021 August

Das Areal des Flughafens Tegel wird an die Eigentümer zurückgegeben, die BFG geht in der FBB auf

2008 31. Oktober

Der Flughafen Tempelhof schließt. Zum letzten Mal starten ein „Rosinenbomber“ und eine Junkers Ju 52 ab Tempelhof.

2020 8. November

Der BER wird eröffnet, der Flughafen Tegel schließt

Anmerkungen

- ¹ Vgl. Christine Fischer-Defoy: »Leonhard Adler – Kommunalpolitiker, Verkehrsexperte, Emigrant, Priester.« In: Jahrbuch für das Erzbistum Berlin (2007). Köln: Christliche Familie, 2006, S. 36–40.
- ² Leonhard Adler: »Der Berliner Zentralflughafen auf dem Tempelhofer Feld«, in: Jahrbuch für Luftverkehr 1924, München 1924, S. 321–326.
- ³ Vgl. Helmut Conin: Gelandet in Berlin. Zur Geschichte der Berliner Flughäfen. Herausgegeben von der Berliner Flughafen-Gesellschaft, Berlin 1974, S. 60f.
- ⁴ Rheinische Volkswacht am Montag, 16. April 1923, Seite 2.
- ⁵ Vorlagen für die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Berlin, Nr. 16/1923.
- ⁶ Otto Sauernheimer: »Die Geschichte des Flughafens Tempelhof«. In: Berliner Flughafen-Gesellschaft (Hg.): Luftmagazin. Magazin Zentral-Flughafen Köln 1926, S. 8.
- ⁷ Berliner Börsenblatt am 8. Oktober 1923.
- ⁸ Vgl. Frank Schmitz: »...eine gewisse Sehenswürdigkeit der Reichshauptstadt«. Das alte Hauptgebäude des Flughafens Berlin-Tempelhof (1926–1929) In: Jürgen Wetzel (Hg.): Berlin in Geschichte und Gegenwart. Jahrbuch des Landesarchivs Berlin. Berlin: Gebrüder Mann Verlag 2002, S. 98.
- ⁹ Otto Sauernheimer: »Die Geschichte des Flughafens Tempelhof«. In: Berliner Flughafen-Gesellschaft (Hg.): Luftmagazin. Magazin Zentral-Flughafen Köln 1926, S. 8.
- ¹⁰ Vgl. Laurenz Demps, Carl-Ludwig Paeschke: Flughafen Tempelhof. Die Geschichte einer Legende. Berlin: Ullstein, 1998, S. 28.
- ¹¹ Otto Sauernheimer: »Die Geschichte des Flughafens Tempelhof«. In: Berliner Flughafen-Gesellschaft (Hg.): Luftmagazin. Magazin Zentral-Flughafen Köln 1926, S. 9.
- ¹² Vgl. Helmut Conin: Gelandet in Berlin. Zur Geschichte der Berliner Flughäfen. Herausgegeben von der Berliner Flughafen-Gesellschaft, Berlin 1974, S. 74.
- ¹³ Otto Sauernheimer: »Die Geschichte des Flughafens Tempelhof«. In: Berliner Flughafen-Gesellschaft (Hg.): Luftmagazin. Magazin Zentral-Flughafen Köln 1926, S. 10.
- ¹⁴ Otto Sauernheimer: »Die Geschichte des Flughafens Tempelhof«. In: Berliner Flughafen-Gesellschaft (Hg.): Luftmagazin. Magazin Zentral-Flughafen Köln 1926, S. 10.
- ¹⁵ Otto Sauernheimer: »Die Geschichte des Flughafens Tempelhof«. In: Berliner Flughafen-Gesellschaft (Hg.): Luftmagazin. Magazin Zentral-Flughafen Köln 1926, S. 11.
- ¹⁶ Otto Sauernheimer: »Die Geschichte des Flughafens Tempelhof«. In: Berliner Flughafen-Gesellschaft (Hg.): Luftmagazin. Magazin Zentral-Flughafen Köln 1926, S. 11.
- ¹⁷ »Der deutsche Rundflug«. In: Rheinische Volkswacht am 4. Juni 1925.
- ¹⁸ Berliner Flughafen-Gesellschaft (Hg.): Führer durch den Berliner Flughafen Berlin Tempelhof. 1931. Faksimile. Braunschweig: Archiv Verlag, 1998, S. 29.
- ¹⁹ Berliner Flughafen-Gesellschaft (Hg.): Führer durch den Berliner Flughafen Berlin Tempelhof. 1931. Faksimile. Braunschweig: Archiv Verlag, 1998, S. 29.
- ²⁰ Vgl. Frank Schmitz: Der Flughafen Tempelhof. Berlins Tor zur Welt. Berlin: be.bra, 1997, S. 38.
- ²¹ Vgl. Günther Adam: Vom Metallarbeiter zum Berliner Arbeiterführer. Johannes Engel. Sein Leben, seine Arbeit, sein Wirken. Berlin: Verlag Deutsche Kultur-Wacht, 1933.
- ²² Vgl. Elke Dittrich: Der Flughafen Tempelhof in Entwurfszeichnungen und Modellen 1935–1944. Berlin: Lukas Verlag, 2012, S. 6. Vgl. Elke Dittrich: Ernst Sagebiel – Leben und Werk (1892–1970). Berlin: Lukas Verlag, 2005, S. 156f.
- ²³ Vgl. Elke Dittrich: Ernst Sagebiel – Leben und Werk (1892–1970). Berlin: Lukas Verlag, 2005, S. 156f.
- ²⁴ Vgl. Helmut Trunz: Tempelhof. Der Flughafen im Herzen Berlins. München: GeraMond, 2008, S. 64.
- ²⁵ »Der neue Luftumsteigebahnhof Europas. Richtfest auf dem Tempelhofer Feld in Berlin. Die größte Anlage der Welt.« In: Der Neue Tag, Sonntag, 5. Dezember 1937, S. 3.
- ²⁶ Vgl. Helmut Conin: Gelandet in Berlin. Zur Geschichte der Berliner Flughäfen. Herausgegeben von der Berliner Flughafen-Gesellschaft, Berlin 1974, S. 203.
- ²⁷ Vgl. F.-Herbert Wenz: Flughafen Tempelhof. Chronik des Berliner Werkes der „Weser“ Flugzeugbau GmbH Bremen, Lemwerder 2000.
- ²⁸ Vgl. Matthias Heisig: »Der Einsatz ausländischer Zwangsarbeiter für die „Weser“ Flugzeugbau GmbH auf dem Flughafen Tempelhof 1940–1945«. In: Arbeitskreis Berliner Regionalmuseen (Hg.): Zwangsarbeit in Berlin 1938–1945, Berlin 2003.
- ²⁹ Vgl. Lutz Budraß: Die Lufthansa und ihre ausländischen Arbeiter im Zweiten Weltkrieg. Herausgegeben von der Deutschen Lufthansa AG. Frankfurt am Main 2001.
- ³⁰ Vgl. Helmut Conin: Gelandet in Berlin. Zur Geschichte der Berliner Flughäfen. Herausgegeben von der Berliner Flughafen-Gesellschaft, Berlin 1974, S. 205.
- ³¹ Vgl. Helmut Conin: Gelandet in Berlin. Zur Geschichte der Berliner Flughäfen. Herausgegeben von der Berliner Flughafen-Gesellschaft, Berlin 1974, S. 209.
- ³² Vgl. Helmut Conin: Gelandet in Berlin. Zur Geschichte der Berliner Flughäfen. Herausgegeben

Abbildungen

von der Berliner Flughafen-Gesellschaft, Berlin 1974, S. 245.

³³ Diese und weitere Angaben zu den Personen und Unternehmensdaten stammen aus dem Handelsregister/Archiv des Amtsgerichts Charlottenburg.

³⁴ Vgl. Helmut Conin: Gelandet in Berlin. Zur Geschichte der Berliner Flughäfen. Herausgegeben von der Berliner Flughafen-Gesellschaft, Berlin 1974, S. 245.

³⁵ Helmut Conin: Gelandet in Berlin. Zur Geschichte der Berliner Flughäfen. Herausgegeben von der Berliner Flughafen-Gesellschaft, Berlin 1974, S. 286.

³⁶ Bongartz 1939, S. 160. Vgl. »Hölle im Horst«. In: DER SPIEGEL, 31. März 1968. Monatsbericht September 1939; Lehweß-Litzmann 2014, S. 64. Die Lehrwerkstätten wurden auch als Halle 11 bezeichnet.

³⁷ Vgl. »Platz für alle«. In: DER SPIEGEL, 9. Juni 1974.

³⁸ »Hölle im Horst«. In: DER SPIEGEL, 31. März 1968.

³⁹ Vgl. Heiko Schützler: »23. Oktober 1974: Tegel Süd wird eingeweiht.« In: Berlinische Monatsschrift (Luisenstädtischer Bildungsverein). Heft 6, 2001, S. 131–133, hier S. 131f.

⁴⁰ Vgl. Hellmuth Vensky: »Grenzüberschreitung in der Luft.« In: Die Zeit, 14. September 2011. Vgl. Andreas Conrad: »Angriffshöhe 800.« In: Der Tagesspiegel, 2. März 2003.

⁴¹ Jürgen Tietz (Hg.): TXL. Zürich: Park Books 2020, S. 121.

⁴² Jürgen Tietz (Hg.): TXL. Zürich: Park Books 2020, S. 121.

⁴³ »Ein Flughafen ist kein Schloss. Meinhard von Gerkan und Volkwin Marg im Gespräch mit Jürgen Tietz.« In: Jürgen Tietz (Hg.): TXL. Zürich: Park Books 2020, S. 133.

⁴⁴ Helmut Conin: Gelandet in Berlin. Zur Geschichte der Berliner Flughäfen. Herausgegeben von der Berliner Flughafen-Gesellschaft, Berlin 1974, S. 326.

⁴⁵ »Platz für alle«. In: DER SPIEGEL 24/1974, 9. Juni 1974.

⁴⁶ »Ein Flughafen ist kein Schloss. Meinhard von Gerkan und Volkwin Marg im Gespräch mit Jürgen Tietz.« In: Jürgen Tietz (Hg.): TXL. Zürich: Park Books 2020, S. 135.

⁴⁷ Vgl. Horst Materna: Flughafen Berlin-Schönefeld und das Ende der INTERFLUG. 1988–2000. Bad Langensalza: Rockstuhl, 2016, S. 201.

⁴⁸ Vgl. Johanna Schlaack: Flughafen und Aire. Impulsgeber für Stadtregionen. Berlin: DOM publishers, 2015.

⁴⁹ Vgl. Knut Deimer: »Neustrukturierung der Zusammenarbeit zwischen IV-Funktion und Fachbereichen am Beispiel der Berliner Flughäfen.« In: Matthias Fank, Thomas Schildauer, Michael Klotz (Hg.): Informationsmanagement. Umfeld-Fallbeispiele. München, Wien: Oldenbourg, 1998, S. 130.

Abb. 01, 44–50, 53, 55–59: Günter Wicker

Abb. 02: Tabea Vahlenkamp

Abb. 03, 04, 06, 10, 12–18, 20–43: Archiv/Flughafen Berlin Brandenburg GmbH

Abb. 05: Bundesarchiv, Bild 102-00929 /

CC-BY-SA 3.0

[https://de.m.wikipedia.org/wiki/Datei:](https://de.m.wikipedia.org/wiki/Datei:Bundesarchiv_Bild_102-00929,_Leonhard_Adler_im_Luftschiff.jpg)

Bundesarchiv_Bild_102-00929,_Leonhard_Adler_im_Luftschiff.jpg

Abb. 07–09, 11: BFG/Lufthansa Bildarchiv

Abb. 19: Bundesarchiv, Bild 101I-642-4711-17A / Seuffert / CC-BY-SA 3.0

[https://en.wikipedia.org/wiki/File:Bundesarchiv_Bild_101I-642-4711-17A,](https://en.wikipedia.org/wiki/File:Bundesarchiv_Bild_101I-642-4711-17A,_Produktion_von_Junkers_Ju_87.jpg)

Produktion_von_Junkers_Ju_87.jpg

Abb. 51: Philipp Meuser

Abb. 52: Anikka Bauer

Abb. 54: Oliver Lang

Über den Autor



Anselm Weyer

Anselm Weyer, Jahrgang 1976, ist Journalist und Sachbuchautor. Studium der Deutschen Philologie, Philosophie sowie Theater-, Film- und Fernsehwissenschaft. Nach seiner Promotion zu Günter Grass arbeitete er zunächst als wissenschaftlicher Mitarbeiter für die Günter-Grass-Stiftung in Bremen. Das Buch zur Berliner Flughafen-Gesellschaft (BFG) verfasste er im Rahmen seiner Tätigkeit als Lektor und Redakteur beim Berliner Architekturverlag DOM publishers. Dort erschienen auch sein Architekturführer Sauerland (2020) und sein Architekturführer Köln (2021). Weyer lebt in Arnsberg.

Impressum

Herausgeber:
Flughafen Berlin Brandenburg GmbH
12521 Berlin

www.berlin-airport.de
www.twitter.com

V.i.S.d.P.:
Sabine Deckwerth
(Pressesprecherin) und
Jan-Peter Haack
(Pressesprecher)
Telefon: +49 30 609170100
E-Mail: pressestelle@berlin-airport.de

Projektleitung: Sabine Deckwerth

Gestaltung, Realisation:
andeseen Werbeagentur GmbH & Co. KG

Stand: Mai 2024

www.berlin-airport.de

BER FLUGHAFEN
BERLIN
BRANDENBURG