



# FLUGHAFEN TEGEL „OTTO LILIENTHAL“

Der Flughafen Berlin-Tegel TXL ist seit dem 8. November 2020 geschlossen. Er war 46 Jahre lang in Betrieb: Zunächst als Tor West-Berlins zur freien Welt, dann als Hauptstadtflughafen des wiedervereinigten Deutschlands. Ursprünglich für zweieinhalb Millionen Passagiere ausgelegt, wurden hier schließlich mehr als 20 Millionen Fluggäste pro Jahr abgefertigt. Seit 2019 steht der Flughafen unter Denkmalschutz. Seine Gebäude sollen als Teil eines Forschungs- und Industrieparks für urbane Technologien nachgenutzt werden. In direkter Nähe zur „Urban Tech Republic“ entsteht mit dem sogenannten Schumacher Quartier ein smartes Wohnquartier für mehr als 10.000 Menschen.

Saatwinkler Damm  
13405 Berlin-Tegel

Baujahr/Bauherren  
1965–1979/Berliner Flughafen-  
Gesellschaft mbH (BFG)

#### Architekten

Meinhard von Gerkan, Volkwin  
Marg und Klaus Nickels (gmp)

#### Denkmalschutz

Gesamtanlage

#### Eigentümer heute

Bund, Land Berlin

#### Nutzung heute

Forschungs- und Innovationspark,  
Hochschulstandort, Gründungs-  
und Technologiezentrum



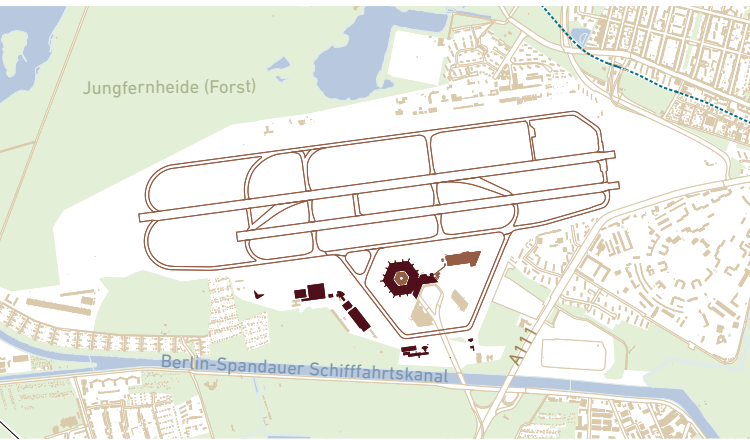
© Marcus Bredt

## Anfänge als Militärflughafen

Der Flughafen Berlin-Tegel wurde 1948 während der Berliner Luftbrücke im französischen Sektor errichtet. 19.000 Berliner:innen waren hierfür rund um die Uhr im Einsatz. Nach rund 90 Tagen Bauzeit landete am 5. November 1948 das erste Flugzeug auf der damals längsten Start- und Landebahn Europas. Via Tegel wurde die eingeschlossene Stadt vor allem mit Brennstoffen versorgt. 1960 nahm Air France den zivilen Luftverkehr am Flughafen Tegel auf, der nun offiziell den Namen „Tegel Nord“ trug. Vier Jahre später startete Pan Am mit regelmäßigen Linienflügen von Berlin nach New York. Ab 1968 verlagerten alle Charterfluggesellschaften ihre Flüge nach Tegel, weil Tempelhof überlastet und die Start- und Landebahn für die modernen Düsenjets zu kurz war.

## Flughafen der kurzen Wege

Angesichts des steigenden Luftverkehrs hatte der Berliner Senat bereits Anfang der 1960er-Jahre beschlossen, das südliche Flughafengelände auszubauen. 1965 wurde ein europaweiter Wettbewerb ausgeschrieben, den die damals noch unbekanntenen Architekten Meinhard von Gerkan und Volkwin Marg gemeinsam mit Klaus Nickels gewannen. Das Hamburger Büro wurde nicht nur mit der Gesamtplanung von Tegel Süd beauftragt, sondern gewann auch fast alle Folgeaufträge, von der Planung sämtlicher Betriebsgebäude bis hin zur Innenausstattung. Bei seiner Eröffnung am 1. November 1974 galt Tegel als modernster Flughafen der Welt. Aufmerksamkeit erregten vor allem das „Drive-in-Prinzip“ und die dezentrale Abfertigung der Passagiere: Mit dem Auto oder dem



Bus konnten die Fluggäste sehr nah an den sechseckigen Flugsteigring des Hauptgebäudes heranfahren, an ihrem Gate einchecken, die Sicherheitskontrollen passieren und im Wartebereich Platz nehmen. Der Fußweg vom Auto zum Flugzeug betrug weniger als 50 Meter. Abflug und Ankunft befanden sich auf einer Ebene.

### Überlasteter Hauptstadtflughafen

Rasch entwickelte sich Tegel Süd zum wichtigsten Verkehrsflughafen Berlins. Ausbau und Erweiterung der Anlagen waren beständig in der Diskussion. Mit der deutschen Wiedervereinigung endeten die alliierten Sonderrechte und alle Restriktionen für den Berliner Flugverkehr wurden aufgehoben. Tegel konnte nun auch von deutschen Fluggesellschaften, allen voran der Lufthansa, angefliegen werden. Darüber hinaus beantragten mehrere ausländische Airlines Flugrechte für die Hauptstadt. 1990 wurden in Tegel mehr als 6,6 Millionen Passagiere abgefertigt, Tendenz stark steigend. Dennoch wurde der Flughafen nur provisorisch ausgebaut. Schließlich sollte Tegel sechs Monate nach Inbetriebnahme des neuen Großflughafens Berlin-

Brandenburg (BER) stillgelegt werden. Doch die ursprünglich für 2011 vorgesehene Eröffnung verzögerte sich ein ums andere Mal. Um der Überlastung von Tegel zu begegnen, ging 2007 ein zweites Abfertigungsgebäude in Betrieb. Das in Leichtbauweise errichtete Terminal C wurde wegen des ständig wachsenden Passagieraufkommens zweimal erweitert. Zeitgleich entbrannte eine hitzige öffentliche Debatte um die weitere Nutzung des Flughafenareals, da vor allem der Westen Berlins ungern auf die Annehmlichkeiten von Tegel verzichten wollte.

### Viel Platz für urbane Technologien

Von verschiedenen Seiten wurden Überlegungen zur Nachnutzung des Geländes angestellt. In einem partizipativen Planungsprozess konkretisierte sich die Idee, unter dem Namen „Berlin TXL – The Urban Tech Republic“ einen Forschungs- und Industriepark für urbane Technologien zu entwickeln. In den kommenden Jahren soll ein innovatives Ökosystem aus Wissenschaft, Forschung, Start-ups, Gewerbe und Industrieunternehmen entstehen. Mitte 2021 wurde das ehemalige Flughafengelände von der landeseigenen „Tegel Projekt GmbH“ übernommen. Ab 2027, so der Plan, siedeln sich mit der Berliner Hochschule für Technik (BHT) und der Berliner Feuerwehr- und Rettungsdienste Akademie (BFRA) die ersten Nachnutzer in Tegel an. Die Entwicklung des Gesamtprojekts soll in vier Bauabschnitten erfolgen und bis circa 2040 abgeschlossen sein.

#### Infos für Neugierige

##### Buchtipps

Tietz, Jürgen (Hg.): TXL. Berlin Tegel Airport, Zürich 2020

The Urban Tech Republic  
berlintxl.de

##### Bye, bye Flughafen Tegel – Hallo Denkmal!

Dokumentation des Landesdenkmalamts Berlin (22 Min.) [youtube.com/watch?v=2psghCcwihl](https://www.youtube.com/watch?v=2psghCcwihl)

Abfertigungsanlagen am ehemaligen Militärflughafen Flughafen Tegel Nord, 1965 © Landesarchiv Berlin, F Rep 290



1965 gewannen die frisch diplomierten Architekten Meinhard von Gerkan (l.) und Volkwin Marg (m.) gemeinsam mit Klaus Nickels (r.) den Wettbewerb um den Bau des neuen Großflughafens. © Stark Otto

