



Jahrzehnte bildete der Flughafen Tegel das Tor der Stadt Berlin zur Welt. Seit der Schließung des Flughafens im Jahr 2020 wird das Gelände komplett umgebaut und für neue Zwecke vorbereitet. Dieses bildreiche Buch soll die verkehrshistorische Bedeutung des Areals im Berliner Norden beleuchten und der Erinnerung dienen.

Die Arbeitsgemeinschaft (ARGE) Geschichtsforum Tegel widmet dieses Buch dem 700-jährigen Jubiläum des Ortschafts Tegel im Jahr 2022.



ISBN 978-3-9820299-7-9

9 783982 029979

Einzelpreis 79,90 EUR

DIE GESCHICHTE DES EHEMALIGEN FLUGHAFENS BERLIN-TEGEL

Die Geschichte des ehemaligen Flughafens Berlin-Tegel



**Ein Buch der ARGE
Geschichtsforum Tegel/
Michael Bayer**

TXL



Dieses Buch wurde klimaneutral gedruckt. Die durch die Herstellung anfallenden CO₂-Emissionen wurden anteilig pauschal berechnet. Um sie auszugleichen, wird ein Anteil des Buchpreises über ClimatePartner in ein internationales Klimaschutzprojekt investiert.

Originalausgabe
1. Auflage 2022

© Arbeitsgemeinschaft (ARGE) Geschichtsforum Tegel, c/o Michael Grimm, Brunowstraße 51, 13507 Berlin sowie Michael Bayer (V.i.S.d.P)

Alle Rechte vorbehalten. Dieses beinhaltet Urheber-, Urheberpersönlichkeits-, Marken-, Handelsaufmachungs-, Patent- und Geschäftsgeheimnisrechte, Rechte zum Schutz vor unlauterem Wettbewerb sowie andere Rechte an geistigem Eigentum und sonstige Eigentumsrechte.

Jede Verwertung des Werkes und aller seiner Teile – auch auszugsweise – ist nur mit Zustimmung des Autors und Verlags erlaubt. Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen, sonstige fotomechanische Wiedergaben und die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Medien.

Sachliche, kritische Anmerkungen oder sonstige Hinweise sind gerne unter der E-Mail-Adresse info@geschichtsforum-tegel.berlin erbeten.

ISBN: 978-3-9820299-7-9, Printed in Germany, Selbstverlag. Einzelpreis 79,90 EUR

Bild Einband vorn: Der Kontrollturm des ehemaligen Flughafens Berlin-Tegel mit der markanten Sechseck-Form © Michael Bayer

Bild Rückband hinten: Blick aus dem Tower auf das ruhende Flughafengelände © Michael Bayer

**Den Gründern und Erbauern des
Flughafens Tegel
sowie
den gestorbenen Soldaten der
Luftbrücke und
freiheitsliebenden Beschützern der Stadt
zur Ehre,
den Freunden zur Erinnerung.**

Die Geschichte des ehemaligen Flughafens Berlin-Tegel



Inhalt

Vorwort der ARGE Geschichtsforum Tegel	9
Vorwort des Bezirksbürgermeisters von Berlin-Reinickendorf, Uwe Brockhausen	10
Vorwort des ehem. Bezirksbürgermeisters von Berlin-Reinickendorf, Detlef Dzembritzki ...	11
1. Das Gelände im 19. sowie Beginn des 20. Jahrhunderts	13
1.1 Der Schießplatz Tegel in der Jungfernheide	13
1.1.1 Der Vorläufer des Schießplatzes im Wedding	13
1.1.2 Verlagerung des Schießplatzes in die Jungfernheide.....	13
1.1.3 Infrastruktur am Schießplatz	18
1.1.4 Feuerwerk in Tegel im August 1860.....	20
1.1.5 Verbotenes Sammeln von Munition	20
1.1.6 Der Krupp´sche Tausendpfünder	23
1.1.7 Geschosshagel rund um Tegel.....	23
1.1.8 Französische Geschütze auf dem Gelände	25
1.1.9 Folgeschwere Vorkommnisse auf dem Schießplatzgelände.....	25
1.2 Aeronautisches Observatorium	28
1.2.1 Die ersten Finanzmittel für das Institut	28
1.2.2 Tegel - kein optimaler Standort.....	30
1.2.3 Tägliche Arbeit des Observatoriums	31
1.2.4 Schwerer Unfall im Juli 1900.....	33
1.2.5 Versuche mit dem Ballon „Preussen“ im Juli 1901.....	34
1.2.6 Der Umzug kündigt sich an.....	37
2. Geländedenutzung bis zum II. Weltkrieg	38
2.1 Luftschifferbataillon in Reinickendorf.....	38
2.2 Das Königliche Neue Artillerie-Laboratorium/Munitionsanstalt.....	59
2.3 Die Landung des Grafen Zeppelin im Jahr 1909	62
2.4 Die Kaserne neben dem Schießplatz	78
2.5 Der Tegeler Raketenflugplatz in den 1930er Jahren	101
2.6 Der Großrundfunksender Tegel in den 1930er Jahren	109
2.7 Das Gelände im Zweiten Weltkrieg	123
3. Das Gelände in der Zeit von 1945 bis in die 1960er Jahre.....	123
3.1 Das Gelände nach dem Zweiten Weltkrieg.....	123
3.2 Bau des Flughafens und Errichtung des Luftwaffenstützpunktes La Base Aérienne (BA) 165 der französischen Streitkräfte	127
3.3 Blockade durch die Sowjetunion - Warenumsschlag in Tegel	152
3.4 Der franz. Luftwaffenstützpunkt (BA 165) und die Siedlungen.....	163

3.4.1	Cessna L-19E der BA 165.....	184
3.4.2	Die Nord Noratlas 2501 in Tegel.....	187
3.4.3	Französische DC-3-Transporter.....	193
3.4.4	Piper Navajo auf der BA 165.....	193
3.4.5	Morane-Saulnier MS 760 auf der BA 165	193
3.4.6	Transall - Das deutsch-französische Transportflugzeug auf der BA 165.....	194
3.4.7	Flugzeuge/Hubschrauber der alliierten Streitkräfte in Tegel	196
3.4.8	Alouette-Militärhubschrauber.....	200
3.5	Hochexplosiv - Das Munitionsdepot neben dem Flughafenzaun.....	201
3.6	Panzer und Soldaten auf dem Flughafengelände	205
3.7	Tragisch - Absturz einer Militärmaschine	208
3.8	Die drei Luftkorridore für Zivilflugzeuge.....	210
4.	Der zivile Flugverkehr in den 1960/70er Jahren	211
4.1	Erste Passagiermaschinen in Tegel-Nord.....	211
4.2	Sanierung der Start- und Landebahnen.....	236
4.3	Hoffnungsfroher Beginn zu Beginn der 1970er Jahre.....	237
4.4	Große Ernüchterung im Jahr 1973	240
4.5	Eröffnung des neuen Abfertigungsterminals in Tegel-Süd	242
4.6	Vertrag mit der Militärregierung.....	253
4.7	Flughafensperrung wegen der Entführung von Peter Lorenz	254
4.8	Der Umzug von Tempelhof nach Tegel.....	255
4.9	Notfallübungen	261
4.10	Fertigstellung des Flughafentunnels.....	264
5.	Der Flughafen in der Zeit von 1980 bis Ende der 1990er Jahre.....	266
5.1	Drehortkulisse	269
5.2	Wirtschaftliche Probleme und politische Tricks.....	270
5.3	Lufthansa-Jubiläum	272
5.4	Namenzug von Otto Lilienthal.....	272
5.5	Erneute Sanierung der Start- und Landebahnen (Juni 1988).....	272
5.6	Ausbau - Neue Abfertigungsposition.....	273
5.7	EUROBERLIN nimmt den Flugbetrieb auf	274
5.8	Ständiger Anblick - Alliierte Fluggesellschaften	275
5.9	Erstflüge der Lufthansa nach dem Mauerfall von und nach Tegel	277
5.10	Häufiger Anblick nach der Wende - Weitere US-Fluggesellschaften.....	284
5.11	Verabschiedung auf der BA 165	287
5.12	Die Bundeswehr-Luftwaffe übernimmt das Kommando	289

5.13	Radioaktivität am Flughafen.....	293
6.	Der Flughafen in den 2000er Jahren	294
6.1	Ehrung der Toten aus Afghanistan	307
6.2	Großbrand auf dem Flughafengelände.....	307
6.3	Einstellung Flugbetrieb wegen Vulkanasche.....	308
6.4	Erneute Sanierung der Start- und Landebahnen.....	308
6.5	Notfallübung „Rescue 2013 TXL“	310
6.6	Volksentscheid zum Weiterbetrieb von TXL	310
6.7	Viele Emotionen – Der Abschied von Air Berlin.....	311
6.8	Bilder zu besonderen Ankünften, Nebel, Corona-Zeit.....	315
7.	Notsituationen	328
7.1.	Flugzeugentführungen.....	328
7.2.	Flugtechnische Notfallsituationen.....	330
7.2.1	Caravelles rutschen in Tegel von der Landebahn in den 1960er Jahren	330
7.2.2	Notlandung einer britischen Maschine	330
7.2.3	Bundeswehr-Jagdflugzeuge in Tegel.....	331
7.2.4	Flugzeug rammt Fluggaststeig	333
7.2.5	Absturz eines Bundeswehr-Hubschraubers	333
7.2.6	Notlandung einer Boeing 777-300.....	334
8.	Die Verkehrsanbindung	335
8.1	Die Flughafen-Busse der BVG.....	335
8.2	Die nie fertiggestellte U-Bahn zum Flughafen Tegel.....	340
8.3	Bahnanschluss an das Gleisnetz der Deutschen Reichsbahn	342
8.4	Die S-Bahnen am Flughafen Tegel ohne Gleisanschluss.....	347
9.	Technische Daten.....	351
10.	Besondere Ankünfte und Abflüge	352
10.1	Der französische Unter-Staatssekretär in Tegel.....	352
10.2	Die Caravelle in Tegel	352
10.3	Die berühmte Air-Force One in Berlin-Tegel.....	356
10.4	Boeing 747 bzw. Jumbo-Jets in Berlin-Tegel.....	362
10.5	Die legendäre Concorde in Berlin.....	376
10.6	Der Präsident von Brasilien landet in Tegel.....	388
10.7	Königin Elisabeth II. in Tegel	388
10.8	Besuch des Kronprinzen von Saudi-Arabien.....	394
10.9	Sudanischer Präsident und Hildegard Knef	394
10.10	Der französische Präsident in Tegel.....	395

10.11	Erster Einsatz eines Airbus A300 von <i>Laker Airways</i>	397
10.12	Die DC-8 als fliegende Augenklinik.....	398
10.13	Königlicher Besuch aus den Niederlanden in Berlin	398
10.14	Königliche Pferde in Berlin-Tegel.....	399
10.15	Landung mit einem Trick: Boeing 707 der Lufthansa	399
10.16	Erneut ein französischer Präsident in Berlin.....	413
10.17	Erste Landung einer sowjetischen Maschine	414
10.18	Erste Ankunft des Langstreckenflugzeugs Airbus A340	414
10.19	Die NATO in Tegel	415
10.20	Landung der Panda-Bärin aus China.....	416
10.21	Eine Boeing 737 der Lufthansa mit einem päpstlichen Gast.....	416
10.22	Hubschrauber-Parade der Bundeswehr	417
10.23	Hunderte königliche Gepäckstücke aus Saudi-Arabien	421
10.24	Sonderflug von Tegel nach Gatow	421
10.25	Der Airbus A380 in Tegel.....	422
10.26	Ein normaler Alitalia-Airbus mit einem deutschen Papst	423
10.27	Spontane Ankunft des russischen Oppositionspolitikers Nawalny	423
11.	Ende des Flughafens – oder doch nicht?	424
11.1	Ende und Neubeginn des Regierungsterminals im Oktober 2020.....	439
11.2	Der letzte Betriebstag.....	439
11.3	Der letzte Flug	443
11.4	Diebstahlschutz nach der Einstellung des Flugbetriebs.....	445
11.5	Offizielles Ende der Betriebspflicht.....	449
12.	Nachnutzung des Geländes	456
12.1	Die ersten Bäume mussten weichen.....	457
12.2	Abzug der privaten Alliierten-Ausstellung	457
12.3	Suche nach einem Planungsbüro für die Tegeler Stadtheide	462
12.4	Die Planung für das Schumacher-Quartier	462
12.5	Munitionssuche auf dem Gelände.....	463
12.6	Problematik mit dem Wasserschutzgebiet	470
12.7	Die Berliner Feuerwehr- und Rettungsdienst Akademie soll in den Hangar	471
12.8	Offizielle Schlüsselübergabe.....	471
12.9	Picknick auf der Start- und Landebahn.....	472
12.10	Durchquerung des Geländes / Sport- und Bewegungspark.....	476
12.11	Kunst auf dem Vorfeld.....	476
12.12	Pilotprojekt „Autonomes Fahren“	476

12.13 Rettungsinsel für Kriegsflüchtlinge.....	477
12.14 Skudden in der Tegeler Stadtheide	479
12.15 Fahrradtour auf dem Gelände.....	480
12.16 Greentech Festival 2022.....	480
12.17 Schaffung eines neuen Ortsteils?	483
12.18 Ökologische Studie: Früherer Vogelgesang hilft der Paarung	483
13. Beschilderungen	484
Abkürzungen	487
Quellen.....	488
Internetquellen.....	494

Vorwort der ARGE Geschichtsforum Tegel

Im Dezember 2019 kam erstmals bei einem Treffen der Bezirkshistoriker (Arbeitsgemeinschaft Geschichtsforum Tegel) die Idee auf, ein Buch über den damals noch aktiven Flughafen Berlin-Tegel zu schreiben.

Die Geschichte des Geländes hat nicht nur einen Namensbezug zum Reinickendorfer Ortsteil Tegel. Jahrzehntlang prägte der Flughafen das Leben der EinwohnerInnen des damaligen West-Berlins in nachhaltiger Weise. Auch unzählige französische Soldaten haben tiefgreifende Erinnerung an den ehemaligen Luftwaffenstützpunkt.

Das Gelände durchlebte im Laufe der letzten 150 Jahre eine wechselvolle Geschichte, die es lohnt, näher betrachtet zu werden. Die Arbeitsgemeinschaft (ARGE) Geschichtsforum Tegel unter Führung von Michael Grimm hat es sich zur Aufgabe gemacht, eine Dokumentation zu erstellen, damit die spannenden Ereignisse nicht in Vergessen geraten. Ein Großteil der Bezirkshistoriker hat an diesem Buch mitgewirkt und möchte Sie auf diese spannende Zeitreise mitnehmen. Dabei handelt es sich u.a. um die Herren Bluhm, Essers, Hartmann, Klapprott, Molzberger, Polzin (Postmaxe), Schlickeiser, Schröder, Völzmann, Weiland und Woschczytzky

Wir freuen uns, nun zum 700-jährigen Jubiläum Tegels, diese Dokumentation der interessierten Öffentlichkeit zur Verfügung zu stellen.

Wir haben uns sehr bemüht, die Urheber von allen Fotos ausfindig zu machen. Das ist leider nicht in allen Fällen gelungen. Sollte sich herausstellen, dass jemand die Rechte an Bildern besitzt, die wir mit dem Zusatz versehen haben „© unbekannter Fotograf“, dann bitten wir um Kontaktaufnahme zur Lösungsfindung.

Berlin-Tegel im September 2022

Michael Bayer

Michael Grimm



Arbeitsgemeinschaft (ARGE) Geschichtsforum Tegel
Brunowstraße 51, 13507 Berlin
info@geschichtsforum-tegel.berlin

Vorwort des Bezirksbürgermeisters von Berlin-Reinickendorf, Uwe Brockhausen



© Jonas Holthaus

Liebe Leserinnen und Leser,

dass die ARGE Geschichtsforum Tegel und Michael Bayer die Geschichte und die Geschichten des Flughafens Tegel erzählen und somit für die Nachwelt bewahren, ist eine sehr wertvolle Arbeit, für die ich mich im Namen des Bezirks Reinickendorf herzlich bedanken möchte.

Der Flughafen Tegel war jahrzehntelang unser Tor zur Welt, hat Berlin und Reinickendorf international bekannt gemacht. Unser Bezirk war meist das Erste, was Ankommende von dieser Stadt zu sehen bekamen. Dass viele Berliner diesem Airport der kurzen Wege nachtrauern, hat die Volksabstimmung nachdrücklich bewiesen.

Für Reinickendorf aber eröffnen sich mit der Stilllegung von TXL viele neue, aufregende städtebauliche Chancen, die es nun zu nutzen gilt. Ohne Fluglärm und Kerosin über den Dächern des Bezirks wird das Wohnen und Arbeiten hier sicher noch attraktiver.

In den nächsten Jahren sollen hier drei miteinander verwobene Bereiche entstehen: die Urban Tech Republic mit Hochschulcampus, Industrie- und Gewerbeansiedlung, das Kurt-Schumacher-Quartier als Europas größte, nachhaltige Holzbau-Siedlung mit 5.000 dringend benötigten Wohnungen und ein Naherholungsgebiet mit viel Natur und Freizeitmöglichkeiten sowie Anschluss an den Flughafensee.

Das gesamte Gebiet des ehemaligen Flughafens TXL ist von gesamtstädtischer Bedeutung, aber ich hoffe und erwarte, dass die Neuansiedlungen und die städtebauliche Entwicklung des Areals vor allem sich positiv auf die angrenzenden Kieze des Bezirks Reinickendorf auswirken werden.

Uns steht ein spannender, aber zugleich attraktiver Wandel bevor.

Ihr

Uwe Brockhausen

Vorwort des ehem. Bezirksbürgermeisters von Berlin-Reinickendorf, Detlef Dzembritzki



Liebe Leserinnen und Leser,

nicht die Sonne, sondern die Munitionssucher bringen in Tegel die Geschichte an den Tag. 61 Artillerie-Granaten aus der Zeit von 1875 bis 1905 mit einem Gewicht von 6.300 kg wurden im Juni 2022 auf dem ehemaligen Flughafengelände gefunden. Gefährliche Grüße vom alten wilhelminischen Schießplatz, der Anfang des 19. Jahrhunderts am Rande und in der Jungfernheide entstand und bis Anfang 1900 in Funktion war. Diese Fläche war dann gut geeignet für den ersten Raketenplatz der Welt und für die Raketenflugversuche, veranstaltet von Prof. Hermann Oberth und dem jungen Wernher von Braun Ende der 20er und Beginn der 30er Jahre des vorigen Jahrhunderts. Die Raketentechnik und der Beginn des Zweiten Weltkrieges bereiten dieser besonders spannenden Phase

ein Ende. So lag der ehemalige Schießplatz mit seiner Dünenlandschaft am Rande des Waldes ein wenig vergessen in der Landschaft.

Nach dem Krieg übernahmen die Alliierten die Verantwortung in Berlin. Wedding und Reinickendorf wurden französischer Sektor. Aber zwischen Ost und West entwickelte sich der Kalte Krieg und 1948 blockierten die Sowjets alle Landwege nach Berlin. Die Westalliierten antworteten mit der Luftbrücke. Die Landkapazitäten in Tempelhof und Gatow reichten nicht aus. Die Franzosen, die schon immer einen „eigenen“ Flughafen wollten und dafür von den Sowjets die Stolper Felder im Norden der Stadt angeboten bekommen hatten, entschieden sich dann aber für den ehemaligen Schießplatz und mussten daraufhin ihren Posten in Stolpe sofort räumen.

Der Wald verlor wieder etwas an Fläche, die Dünen verschwanden, ein Sendeturm des Berliner (sowjetischen) Rundfunks musste gesprengt werden, um Platz für die Landebahn zu schaffen. Legendär ist die Antwort des französischen Stadtkommandanten, General Ganeval auf die Frage seines empörten sowjetischen Kollegen, wie er dies habe machen können? „Mit Dynamit Herr Kollege“ (siehe Kapitel 2.6).

Und schon bald kamen die Flugzeuge. Der Fluglärm war willkommen, denn wenn wir bei Stromsperre und Kerzenlicht die Motoren hörten, wussten wir, dass Berlin nicht allein war. Nach acht Monaten war die Blockade überstanden, und der Flughafen diente nun dem

Militär. Am 17. Februar 1953 kam es zu einem tragischen Absturz einer französischen Militärmaschine mit sieben Besatzungsmitgliedern. In der Nähe der Siedlung Waldidyll erinnert noch heute an der Absturzstelle ein Stein an die tödlich Verunglückten (siehe Kapitel 3.7).

Die Franzosen wollten aber auch in der zivilen Luftfahrt von und nach Berlin dabei sein. Mit dem Düsenjet Caravelle erhielten sie ab 1960 die notwendige Aufmerksamkeit und die Nordberliner den gehörigen Fluglärm. Die Gläser klirrten im Schrank, wenn die Caravelle im An- oder Abflug die Wohngebiete überflog. Die „Abfertigungsgebäude“ erreichte man von der Seidelstraße aus, ich erinnere mich an meinen ersten Flug von dort nach Frankfurt. Die Atmosphäre war eher wie auf einem Feld- als einem Metropolenflughafen. Die Ähnlichkeit zum La Gare française in Tegel war gegeben.

Nachdem TXL mit seinen neuen Gebäuden das Provisorium an der Seidelstraße ablöste, wurden die alten Gebäude nur noch militärisch genutzt, natürlich waren sie jetzt etwas gemütlicher. Der letzte Stadtkommandant, General Cann, wurde hier unmittelbar nach der Wiedervereinigung 1990 von den militärischen und zivilen Spitzen der französischen Militärregierung verabschiedet. Als Bürgermeister durfte ich dabei sein. Sehr emotionale Momente. Eine Geschichtsepoche war zu ihrem Ende gekommen.

Nach dem Umzug von Bonn nach Berlin nutzte die Bundesregierung diesen Teil des Flughafens für das Protokoll und als Regierungsflughafen. Natürlich nochmals aufgebessert, aber doch keinesfalls luxuriös. Einige Male hatte ich

Gelegenheit, auch diesen Teil zu nutzen. Zwar war die Atmosphäre des Landflughafens nicht mehr wirklich zu spüren, sondern eine gewisse Unbefangenheit und Lockerheit. Vielleicht auch ein bisschen Gemütlichkeit empfangen jetzt den (Staats-) Gast.

Den Flughafen Tegel konnte ich von seiner Entstehung bis zu seinem Ende begleiten. Er hat sich wacker geschlagen, und gemeinsam haben wir allen Grund, ihn in guter Erinnerung zu behalten.

Der ARGE Geschichtsforum Tegel und Herrn Michael Bayer gilt mein Dank für die umfangreichen Recherchen und für ein fantastisches Werk der nahen Berliner Zeitgeschichte.

Detlef Dzembitzki

Bezirksbürgermeister a. D.

1. Das Gelände im 19. sowie Beginn des 20. Jahrhunderts

1.1 Der Schießplatz Tegel in der Jungfernheide

1.1.1 Der Vorläufer des Schießplatzes im Wedding

Die Erfahrungen aus den Kriegen 1806/1807 sowie 1813/1815 gegen Frankreich/Napoléon zeigten, dass sich die Artillerie zu einer entscheidenden Kampftruppe entwickelt hatte. Da die deutsche Artillerie der französischen Geschütztruppe weit unterlegen war, wurden diese Einheiten immer stärker ausgebaut, was auch den Bedarf an entsprechenden Schießplätzen erforderte.

Im Jahr 1828 legte die preußische Militärverwaltung daher in der Jungfernheide einen Schießplatz für die Armee an¹. Es gab zwar bereits einen Artillerie- und Schießplatz im 18. Jahrhundert, aber dieser lag zwischen dem Wedding (Louisenbad) und Reinickendorf neben den Wurzelberg und Wiesenberg genannten Höhen (Areal Reinickendorfer-, Exerzier- und Seestraße). Genutzt wurde das Areal durch die Garde-Artillerie des Königs. Ein Polygon (Vieleck) aus aufgeschütteten Sandwällen diente dem Kugelfang. Im Herbst 1773 und in den Folgejahren kam König Friedrich II. aus Potsdam hierher und nahm eine sogenannte „Revue ab“ (er sah sich das „Schießen und Werfen“ der Artilleristen an). Bei dieser Gelegenheit logierte er „auf dem Gesundbrunnen“, übernachtete dort also. So auch anlässlich der großen Artillerie-Übungen im Herbst 1785. Ein weiteres Polygon (Schießplatz) trug die Bezeichnung

„Tempelhoffer Schanze“, benannt nach dem General, Militär-Wissenschaftler, und Musik-Schriftsteller Georg Friedrich von Tempelhoff².

1.1.2 Verlagerung des Schießplatzes in die Jungfernheide

Da die Reichweite von neuentwickelten Geschossen immer größer wurde, reichte der bisherige Platz im Wedding nicht mehr aus. Deshalb erfolgte im Jahr 1828 die Verlegung des Artillerie-Schießplatzes in die Tegeler Heide/Jungfernheide mit einem umfangreichen Baumbestand. Geologisch handelt es sich bei dem Areal um Talsandbildungen der Weichselkaltzeit innerhalb des Warschau-Berliner-Urstromtals. Der größte Teil des bewaldeten Geländes wurde abgeholzt, um freies Schussfeld zu bekommen³. In Ost-West-Richtung hatte der im Jahr 1856 und in den 1870er Jahren erweiterte Schießplatz eine Länge von etwa 6 km, die Breite betrug am östlichen Ende ca. 1,5 km und am westlichen Ende etwa 3 km einschließlich eines Sicherheitsgürtels.

Beim dahinter liegenden Schutzwall handelt es sich um die weitestgehend natürlich entstandenen „Rehberge an der Möckernitz“ (heute Mäckeritzgraben), einen alten Dünenstrang. Heute ist von diesen Dünen kaum noch etwas übrig. Fast alles wurde beim Ausbaggern des Flughafensees entfernt.

¹ vgl. Der hundertjährige Tegeler Schießplatz, Jahr 1922, Seite 128

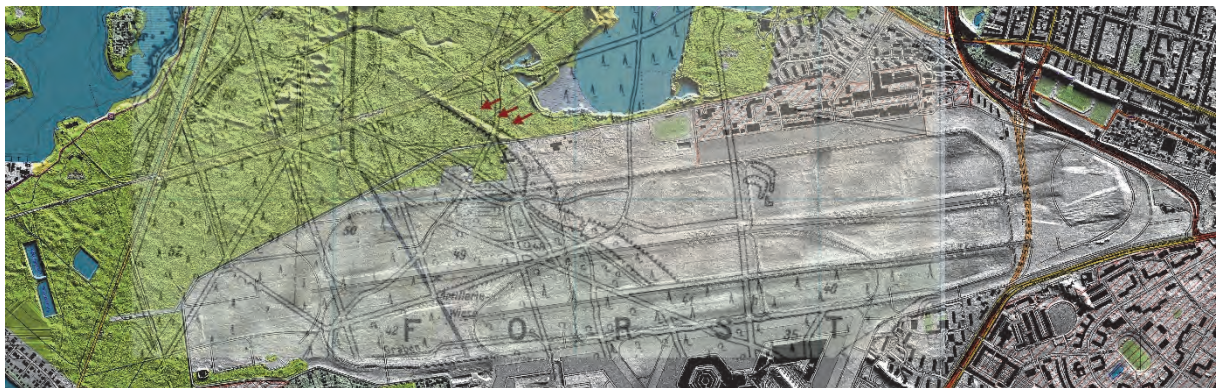
² siehe dazu https://de.wikipedia.org/wiki/Georg_Friedrich_von_Tempelhoff (01.07.2022)

³ vgl. Reinickendorf zwischen den Dörfern, Seite 130



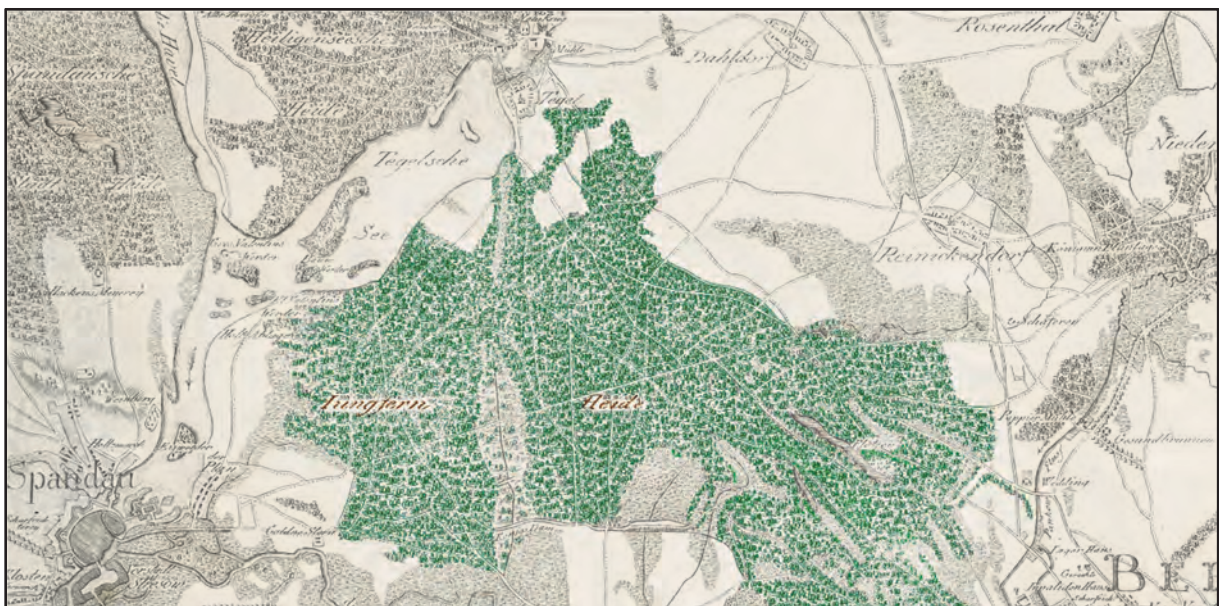
Kartenausschnitt aus dem Jahr 1842 mit den „Rehbergen an der Möckernitz“ (siehe Pfeil) als Schutzwall

© Archiv Lutz Essers



Kartenausschnitt des Flughafens Berlin-Tegel mit Höhenprofilen. An der Stelle der roten Pfeile neben dem Flughafenensee befinden sich auch heute noch wenige Reste der ehemaligen „Rehberge an der Möckernitz“. Die Höhe dieser „Tegeler Rehberge“ beträgt etwa geschätzte 3-5 m. Die ursprünglich höchste Stelle dürfte so ca. 8-9 m über dem umliegenden Bereich betragen haben.

© Archiv Lutz Essers, Geoportal Berlin / ATKIS DGM - Digitales Geländemodell, Open StreetMap / OpenTopoMap



1786 - Die Jungfernheide war ein großes zusammenhängendes Wald- und Wiesengebiet, welches in den 1830er Jahren zum Schießplatz umgewidmet wurde

© www.wikipedia.de, Archiv Lutz Essers

5. Der Flughafen in der Zeit von 1980 bis Ende der 1990er Jahre

In den 1980er Jahren konnte man noch Flugzeuge auf der Besucherterrasse im Rahmen einer kleinen Ausstellung besichtigen, die dort aufgestellt waren. Dabei handelte es sich um kleinstmögliche Propellerflugzeuge.

PanAm ab April mit dem Airbus

Vier Großraumflugzeuge für den Berlin-Verkehr
Am 26. März soll der Jungfernflug der neuen PanAm-Airbusse für den Berlin-Flugverkehr stattfinden. Ab April werden die vier Großraumclippers in den Sommerflugplan integriert. Vornehmlich auf den Strecken von und nach Frankfurt, aber auch München, Hamburg und vielleicht Stuttgart soll geflogen werden.

22. März 1985 – Auszug eines Artikels der Zeitung „Der Nord-Berliner“ über den Einsatz neuer Flugzeuge von PAN AM

Ab April 1985 setzte die US-Fluggesellschaft PAN AM neue Flugzeuge vom Typ Airbus im Berlin-Verkehr ein. Die

Airline hatte zuvor insgesamt vier Flugzeuge des Typs A310-200 gekauft und dafür ältere Maschinen vom Typ Boeing 737 wieder in die USA gebracht⁶⁷.

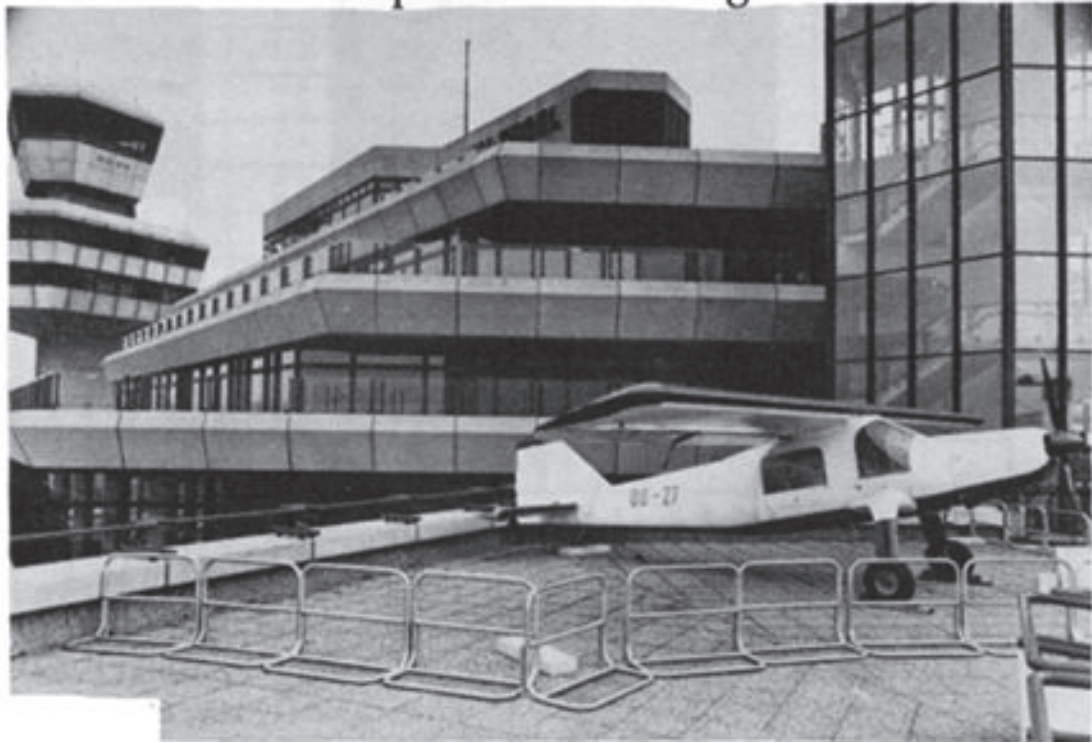
Am 26. Februar 1986 kam aus den USA ein besonderer Besuch nach Tegel: Mickey Mouse. Anlässlich des 30-jährigen Jubiläums von Disneyland in den Vereinigten Staaten wurde die berühmte Disney-Figur auf Welttournee geschickt, um weitere Werbung für den Vergnügungspark zu machen.



1980er Jahre – Kleinflugzeuge im Rahmen einer Ausstellung auf der Besucherterrasse des Flughafens Tegel © unbekannter Fotograf

⁶⁷ vgl. Nord-Berliner vom 22.03.1985

Vu pour vous à Tegel



1980er Jahre – Kleinflugzeuge im Rahmen einer Ausstellung auf der Besucherterrasse des Flughafens Tegel © unbekannter Fotograf



1980 – Eine Boeing 737 der US-Luftfahrtgesellschaft PAN AM wartet am Fluggaststeig Nummer 10 auf die Freigabe für den Flug. © unbekannter Fotograf

6.8 Bilder zu besonderen Ankünften, Nebel, Corona-Zeit



30. März 2006 - Die Air Force Two - C-32A (Registrierung 80001) mit der damaligen US-amerikanischen Außenministerin Condolizza Rice kurz vor der Landung

© Michael Bayer



30. März 2006 - Während die C-32 aus den Vereinigten Staaten von Amerika bereits die Parkposition erreicht hat, landete schon die Maschine des russischen Außenministers

© Michael Bayer



30. März 2006 - Die damalige US-amerikanischen Außenministerin Condolizze Rice auf dem Rollfeld des militärischen Teils vom Flughafen © Michael Bayer



30. März 2006 - Die Maschine (Iljuschin IL-62) des russischen Außenministers erreicht die Halteposition in Tegel-Nord. © Michael Bayer