

Bauherr:
Berliner Flughafen-Gesellschaft
Oberleitung:
Der Senator
für Bau- und Wohnungswesen

Entwurf
und künstlerische Oberleitung:
Meinhard von Gerkan,
Volkwin Marg,
Klaus Nickels, Hamburg;
Partner:
Klaus Staratzke,
Karsten Brauer, Berlin

Bauleitung: Gerkan-Marg + Partner, Partner: Rolf Niedballa

Statik: Polonyi/von Kalmar, Berlin

Gesamtzahl der Fluggäste (Tempelhof und Tegel, Abflug und Ankunft): 1970 5 549 298 1971 6 113 503 1972 5 522 364 1973 4 772 512

Lageplan 1:20 000

Der Flughafen Berlin-Tegel und die Fragwürdigkeit aller Wachstumsprognosen: Unter diesem Thema – ausgesprochen oder nicht ausgesprochen – stand die Eröffnung der neuen Gebäude am Südrand des Tegeler Flugfeldes am 23. Oktober 1974. Die Entwicklung ist nur zum Teil mit dem Hinweis auf die spezifisch berlinische Situation zu beantworten, wie der – ebenso unerwartete – Rückgang der Fluggastzahlen auch auf anderen deutschen Flughäfen beweist.

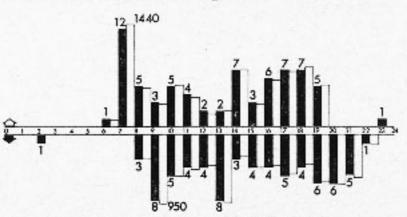
Daß die Bedeutung der neuen Bauten in Tegel (der "guten Sache Tegel", wie der Regierende Bürgermeister Klaus Schütz sagte) von der Wirksamkeit einer anderen "guten Sache", dem Inkrafttreten der Berlin-Verträge mit ihren verkehrspolitischen Erleichterungen, beeinträchtigt würde, war vor wenigen Jahren nicht vorauszusehen. Ist die Inanspruchnahme der Berliner Flughäfen in den letzten Jahren nicht weiter gestiegen, sondern erheblich gesunken, ändert dies nichts an der Berechtigung der neuen Anlagen. Diese wären ohnehin notwendig geworden: Die einerseits megalomanen Bauten in Tempelhof von Ernst Sagebiel aus der Hitler-Speer-Zeit sind seit langem veraltet, der technischen Leistungsfähigkeit des städtischen Flughafens Tempelhof sind enge Grenzen gesetzt; ein Blindflugbetrieb nach Kategorie II (Betriebsfähigkeit bis 30 m Wolkenhöhe und 300 m Horizontalsicht) wird in Tempelhof nie möglich sein. Der Ersatz Tempelhofs durch einen modernen Flughafen wäre auch unter anderen politischen Bedingungen unaufschiebbar geworden.

Als 1966 der allgemeine Ideenwettbewerb für Tegel entschieden wurde (Bauwelt 1966, Heft 22), betrug die jährliche Fluggastzahl in Berlin 3,35 Millionen, die durchschnittliche Zuwachsrate lag bei rund 12%. Die rechnerische Kapazität Tempelhofs mit 4 Millionen Fluggästen im Jahr war fast erreicht. Dabei ist allerdings zu berücksichtigen, daß die Jahreskapazität für die Leistungsfähigkeit eines Flughafens nur einen bedingt statistischen Wert besitzt, entscheidend ist vielmehr die Kapazität (Durchlaßfähigkeit) einer typischen Spitzenstunde, die von Flughafen zu Flughafen je nach Art des Aufkommens verschieden ist. Für Berlin sind es die Morgenund Abendstunden, hinzukommt eine kleinere Spitze in der Mittagszeit. Die Tagesrandstunden sind für den Geschäftsverkehr von großer Bedeutung, sie ermöglichen kostensparende Eintagsreisen mit abendlicher Rückkehr in den Heimatort.

Der preisgekrönte Entwurf der Architekten von Gerkan, Marg und Nickels sah das dezentralisierte Prinzip vor, das seit Beginn der sechziger Jahre von den Fachleuten der Lufthansa (Reitz, Grebe) entwickelt und unter dem Schlagwort "Drive-in-Flughafen" be-



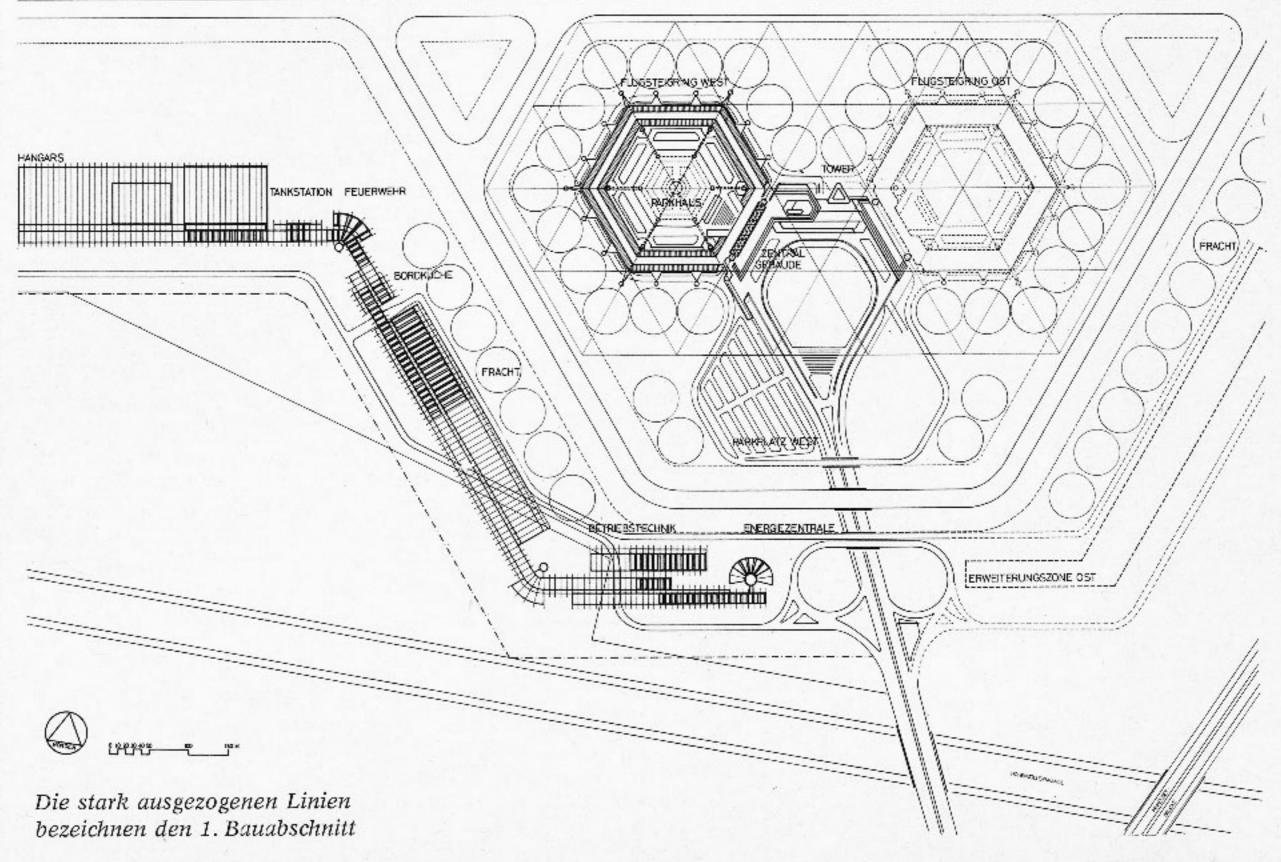
Vorfahrtseite mit Hauptgebäude. Rechts: Die Zufahrtstraße wird von einer Rollbahn überquert



Flughäfen Tempelhof und Tegel,
Abflüge (oben) und Ankünfte (unten),
Winterflugplan 74/75. Die angebotene
Sitzplatzzahl (weiß) weicht von der
Zahl der Flugzeugbewegungen
(schwarz) leicht ab



1477





Vorfeldebene 1:4000 mit Fahrverkehr (schwarze Linie)

DAUGERPARKATZ

DAUGERPARKATZ

OFFICIENCE

Abfertigungsebene 1 : 4000 mit Fluggastwegen (schwarze Linie)

TOWER

TOWER

TOWER

TOWER

TOWER

TOWER

TOWER

TOWER

TOWER

Vorfeldseite des Fluggastgebäudes mit Kontrollturm und Hauptgebäude

kanntgeworden ist. Die Fluggäste können mit Bodenverkehrsmitteln (Taxi, Privatwagen, Bus, Schnellbahn) so weit wie möglich an die ihnen rechtzeitig auf geeignete Weise bekanntgemachte Flugzeugposition heranfahren, an der sie alle Einrichtungen für Flugscheinkontrolle, Gepäckaufgabe, gegebenenfalls Paß- und Zollkontrolle für ihren Flug vorfinden: Das mit Kofferschleppen verbundene Herumsuchen entfällt, andererseits ist die Gefahr der Gepäckfehlleitung nahezu ausgeschlossen. Unmittelbar hinter der Schaltereinheit finden sie ihren Warteraum und die zugehörige Brücke zum Flugzeug. Unter normalen Umständen können die Fluggäste - wenn sie nicht zu früh auf dem Flughafen erscheinen - ohne Verzögerung einsteigen; der Stau, der bei den bisherigen Anlagen stoßweise auftritt, wird vermieden. Auf diesem Prinzip beruhen von den neueren deutschen Flughafenanlagen Köln/ Bonn und Hannover. Die zentralen Anlagen in Frankfurt und Düsseldorf können zwar auch dezentral betrieben werden, doch werden bei ihnen dann den Fluggästen mehr oder weniger lange Wege zugemutet. Im Unterschied zu Köln/Bonn und

Hannover sind jedoch in Tegel Abflug und Ankunft nicht auf zwei Ebenen verteilt. Das bedeutet auch baulich Erleichterungen: Den kontinuierlichen Verkehrsfluß hemmende Rolltreppen oder Aufzüge sind hier nicht notwendig. In Tegel sind die Flugzeugschalter linear aneinandergereiht, doch nicht in einer Geraden, sondern in Form eines Sechseckes. Dadurch werden immer wieder optische Unterbrechungen geboten, die die Orientierungsschwierigkeiten einer gleichmäßig gebogenen Kreisform vermeiden. An diesem sechseckigen Flugsteiggebäude, das die gebäudenahen Autostellplätze umschließt, liegen vierzehn Positionen; die Erweiterung des Flughafens durch ein gleiches oder ähnliches (eventuell gestrecktes) Flugsteiggebäude ist möglich. Der Gesamtzahl der Abfertigungspositionen sind jedoch durch die Leistungsfähigkeit des Startbahnsystems Grenzen gesetzt: Zwar verfügt Tegel über zwei parallel angeordnete Startbahnen, doch ist eine absolut gleichzeitige Benutzung wegen ihrer Nähe zueinander nicht möglich; "versetzter" Betrieb gestattet immerhin - ähnlich wie in Frankfurt - eine höhere Ausnutzung als beim Vorhandensein nur einer Startbahn.

Die bestmögliche Erfüllung vorgegebener funktioneller Forderungen, die im äußersten Fall auch von einer Rechenmaschine bewältigt werden könnte, garantiert noch keinen Bau, über den zu reden sich lohnt: Bauen bleibt immer eine gestalterische Aufgabe, sonst könnten die Architekten ihre Berufsaufgaben Mathematikern oder Verfahrensingenieuren über-

lassen. Hier in Tegel ist es den Architekten gelungen, das Besondere der Bauaufgabe Flughafen in eindringlicher Weise sichtbar zu machen: Das beginnt mit der klaren Grundrißdisposition und wird bis zur sorgfältigen Detaillierung in Form und Farbe weitergeführt. Alle Einzelheiten sind im Hinblick auf Beanspruchung entworfen, Farben werden weitgehend als Orientierungs- und Leitmittel benutzt: Die Grundfarbe ist ein warmes Rot, sie erscheint an den abgehängten Decken und auf den Klinkerfußböden der Fluggasträume, sie erscheint außen an Fassadenverkleidungen des Flugsteigringes und an den Brücken, die zu den Flugzeugen führen. Daneben gibt es die - auch von anderen Flughäfen geläufigen - offiziellen Informationsfarben: gelb für alle Genauso wie der aus der Stadt kommende Fluggast wahrnehmen soll, daß er sich auf einem Flughafen befindet – nicht auf einem Untergrundbahnhof, nicht in einer Bankhalle, nicht in einem Theaterfoyer –, so muß der ankommende Gast etwas vom Spezifikum der Stadt spüren, in der er eintrifft.

Dazu gehört einerseits der unverstellte Blick aus der Fluggasthalle auf das Flugfeld mit den Flugzeugen, dazu gehört andererseits die Einordnung der Flughafenanlagen in die unverwechselbare Stadtlandschaft. Dies ist hier auf glücklichste Weise gelungen; nicht nur, daß sich von den Besucherebenen und Terrassen weite Ausblicke nach Norden und Süden bieten, von Spandau bis zum Märkischen Viertel, von den Müggelbergen bis zu den Havelhöhen – darüber hin-

aus bildet die Gesamtheit der Anlage ein städtebauliches Ensemble unserer Tage, das es mit der südwestlich anschließenden Siemensstadt aus dem ersten Drittel unseres Jahrhunderts aufnehmen kann.

Auf dem Flughafen Berlin-Tegel ist am 1. November der Betrieb teilweise aufgenommen worden (Charter- und Reiseverkehr, Liniendienste der Air France). Am 1. April 1975 werden auch die Gesellschaften British Airways und Pan American von Tegel aus ihre Dienste betreiben – damit ist dann die über fünfzigjährige Geschichte des Verkehrsflughafens Berlin-Tempelhof zunächst beendet.

Günther Kühne

Parkflächen im Innenhof des sechseckigen Fluggastgebäudes

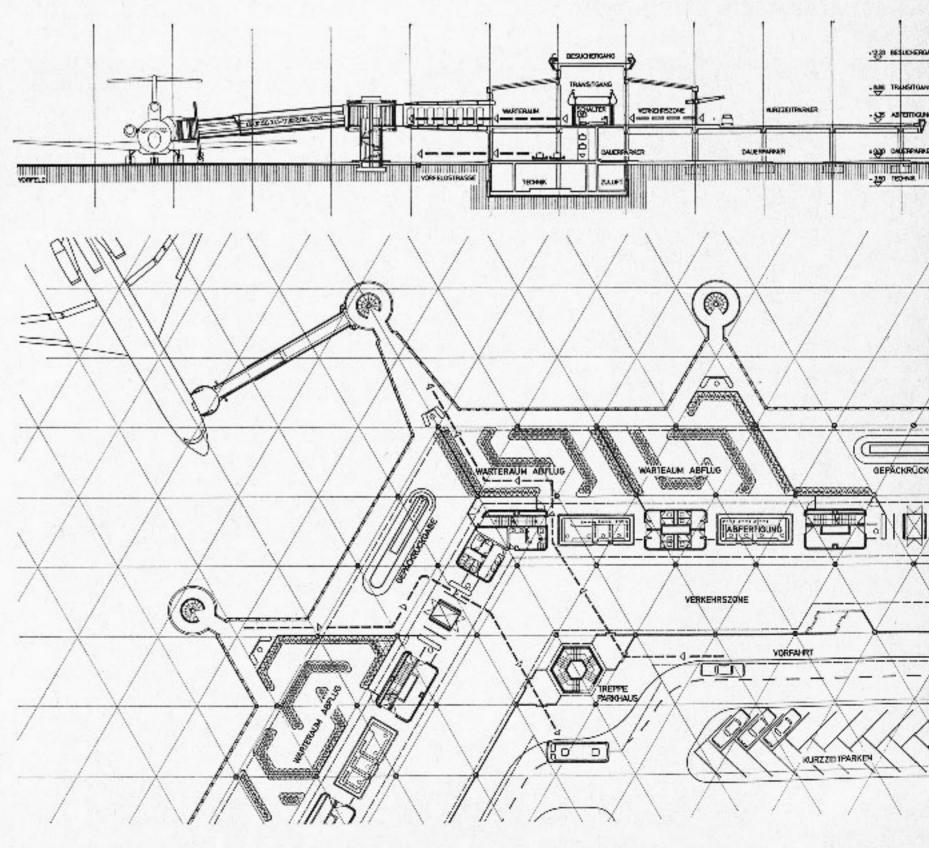


Hinweistafeln, die sich auf das Flugzeug und den Flugverkehr beziehen, grün für die Nebendienste. Das ist im Wortsinn einleuchtend, die Orientierung im Gebäude ist einfach.

Die gestalterische Konsequenz setzt sich in den Nebengebäuden fort, die den Südrand des Flugfeldes säumen: Energiezentrale, Kontrollturm, Feuerwehr, Frachthalle, Flugzeughalle. Hier haben die Architekten der Planung ein System zugrunde gelegt, das auch für die Zukunft die Anpassungsfähigkeit an sich verändernde Bedürfnisse ermöglicht, ohne daß die von anderen Flughäfen bekannten chaotischen Eindrücke entstehen. Die Zusammenfassung aller Planungsaufgaben in einer Hand hat sichtbar Früchte getragen.

Die Doppelfunktion eines Flughafens – die allen Verkehrsumschlaganlagen zukommt – ist hier zielbewußt verwirklicht worden: Tor einer Stadt zur Welt zu sein.

Abflugeinheit, Grundriß und Schnitt 1:1000





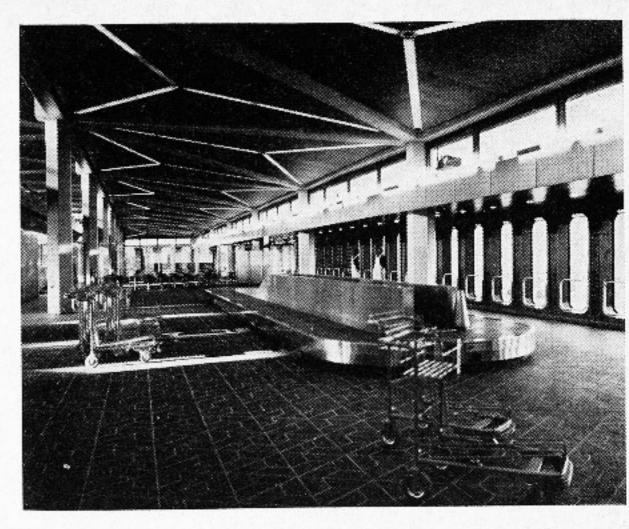




Von den Warteräumen hat man unmittelbar den Blick auf das Vorfeld, die Flugzeuge werden über die angeschlossenen Brücken betreten

Das gleichseitige Dreieck als durchgehender Entwurfsraster setzt sich bis in den Wartebereich fort. Im Hintergrund eine Imbißbar Blick in die zentrale Abflughalle mit den Schaltern der Fluggesellschaften. Die Halle wird nur von Fluggästen benutzt, die nicht unmittelbar zu den dezentralen Warteräumen gehen 15 Thin q jooddclaadd go Grundrisse und Schnitte des Zentralgebäudes 1:1000. 4 Restaurant Oben: Restaurantebene, 1 Café unten: Fluggastebene mit Wartebereich 2 Technik des Restaurantbereiches 5 VIP-Räume 6 Hauptabflughalle 3 Kantine BESUCHERGANG VERWALTUNG 10 00 01 1000000000000 ZUM FLÜGSTEIGRING ZUM FLÜGSTEIGRING GEPÄCK X AURBEWAHRUNS AUFGANG ZUR BESUCHERTERASSE MURZZE(TPMAKEN TOWER





Die Gepäckausgabe ist für je zwei Ankunftspositionen zusammengefaßt, sie liegt zwischen den Abflugwarteräumen

Zentrale Fluggasthalle mit Anzeigetafeln an der Brüstung der Transitebene

Abflugeinheit mit Schaltern, darüber die Transitebene.

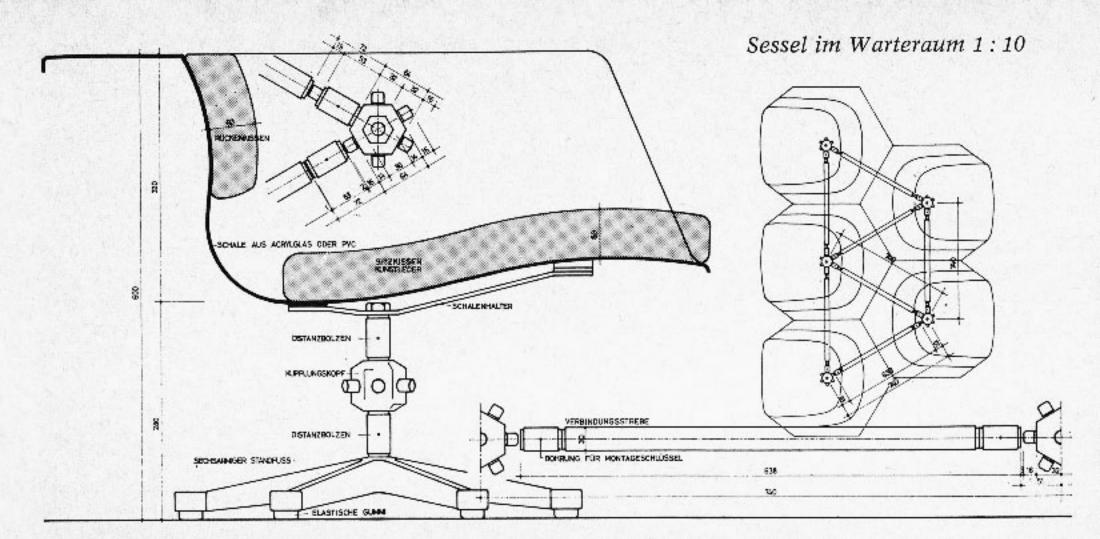
Unten: Detailzeichnung des Transitganges 1:50



Telefonzellen im Flugsteigring, Acrylglaskuppeln, Telefonbücher hängend in einer Tischeinheit



ANALY SOLD ANALYSIS OF THE CONTROL ANALYSIS OF THE CON



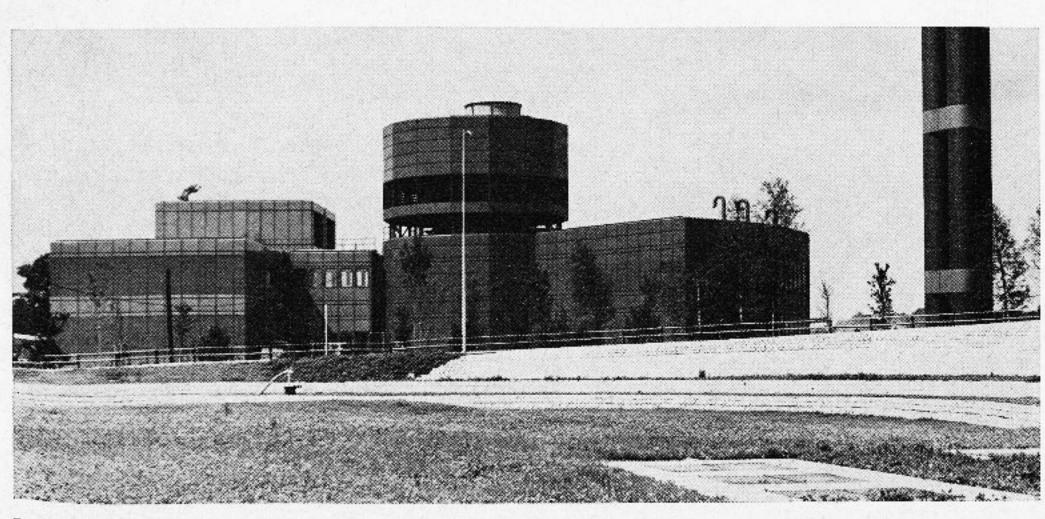


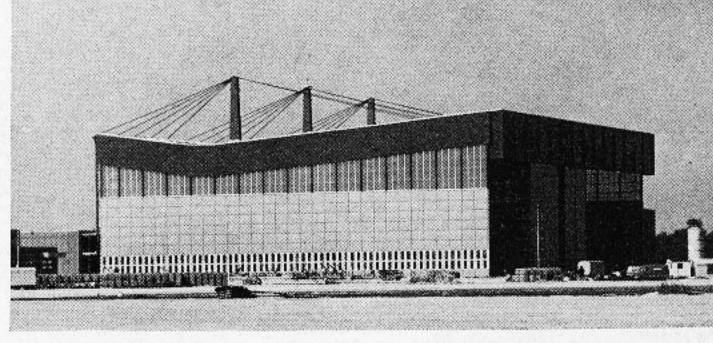
Fassadenverkleidung und Kennfarbe auf den Fluggastbrücken rot

Für die Nebengebäude des Flughafens (Energiezentrale und Flugzeughalle, Borddienst, Feuerwehr, Fracht usw.) haben die Architekten ein Baukastensystem entwickelt, das schrittweisen Ausbau gestattet



Von der Besucherterrasse geht der Blick auf die Vorfahrtstraße, die von einer Rollbahn überquert wird





Fotos: Orgel-Köhne (13), Berliner Flughafen-Gesellschaft (3)