



FOTO: PICTURE ALLIANCE / ANG-IMAGES

Berlin-Johannisthal,  
1913: Der Flugpionier  
Célestin-Adolphe Pégoud  
mit seiner Maschine.

# FLUGPIONIERE UND EWIGE BAUSTELLEN

Ohnmächtig auf 10,8 Kilometern Höhe im Ballon-Korb:  
Solche Geschichten gehören ebenso zur  
**Berliner Luftfahrt** wie Katastrophen, Bomber oder  
die unendliche Geschichte um den BER. Ein Rundflug.

*Von Frank Behrens*



Wieso sollte die Luftfahrt anders sein als die gesamte Stadt, die sich ständig selbst neu erfindet? Natürlich geht es der Fliegerei und allem, was dazu gehört, in Berlin genauso. Und nicht erst seit dem BER-Desaster: Das fängt schon lange vorher, bei der Historie der Flugplätze und Flughäfen, an.

Als zweiter Flugplatz überhaupt wurde der „Motorflugplatz Johannisthal-Adlershof“ 1909 in Deutschland von den Behörden ausgewiesen. Mit der Eröffnung des Flughafens Tempelhof 1923 rückte Johannisthal in den Hintergrund, die zivile Nutzung kam fast völlig zum Erliegen. Zwischen 1909 und 1913 jedoch war das Flugfeld im Südosten Berlins Schauplatz von Flugschauen. Auch die ersten Überlandflüge in Deutschland und ihre Stars waren dort verortet: Namen wie Hubert Latham (Start in Tempelhof, Landung in Johannisthal), Paul Grade, Paul Engelhard und Adolphe Pégoud gehören dazu. Melli Beese erwarb im September 1911 als erste Frau in Deutschland ihren Privatpilotenschein – in Johannisthal. So stolz sie gewesen sein mag, kurz darauf fiel sie in Ungnade: Im Ersten Weltkrieg wurde sie gemeinsam mit ihrem französischen Ehemann inhaftiert. Das warf Melli Beese aus der Bahn, sie starb 1925 in Berlin.

Natürlich passierten in Johannisthal auch Katastrophen: So kamen am 17. Oktober 1913 insgesamt 28 Menschen zu Tode, als der Zeppelin LZ 18 Feuer fing und abstürzte. Kurz darauf, im Ersten Weltkrieg, wurde der Flugplatz ausschließlich militärisch genutzt, vor allem als Produktionsstätte. Fast 13.000 der rund 48.000 deutschen Militärflugzeuge wurden in Johannisthal gebaut; die wichtigsten Hersteller waren Albatros, Rumpler und die Luftverkehrsgesellschaft (LVG).

Nach dem Krieg wurde Johannisthal zum Standort der zivilen Luftpost – bis die Nazis an die Macht kamen. Schon ab 1933 rüs-



Otto Lilienthal im Gleitflug.

teten sie dort die Luftwaffe auf, was eigentlich nach den Versailler Verträgen strikt verboten war.

Nach dem Zweiten Weltkrieg nutzten für kurze Zeit die Sowjets den Flugplatz. Aber der Ausbau von Schönefeld unmittelbar außerhalb der Berliner Stadtgrenzen ließ Johannisthal bald in der Bedeutungslosigkeit versinken. Noch gab es den kleinen Flugplatz offiziell. Erst im Jahr 1995, nach politischer Wende und Wiedervereinigung, wurde er mit einer Flugveranstaltung geschlos-

## DRAMATISCHES ENDE FÜR JOHANNISTHAL

sen. Sein Ende jedoch war nicht minder dramatisch als seine Geschichte: Ausgerechnet bei der Abschlussveranstaltung verlor der deutsche Astronaut Reinhard

Furrer sein Leben, als seine Messerschmitt Bf108 abstürzte.

Nicht am südöstlichen Rande der Stadt, sondern viel zentraler, auf dem Tempelhofer Feld, wurden seit dem späten 19. Jahrhundert Flugversuche unternommen. Längere Zeit nicht wirklich erfolgreich: Für Otto Lilienthal, dem bald der Ruf des erfolgreichen Flugpioniers vorauseilte, war das ebene Tempelhofer Feld nicht besonders gut geeignet. Als erster Mensch, der – so sah man es – systematisch und wiederholbar den Flug der Vögel nachahmen konnte, bekam Lilienthal extra eine eigene Startrampe gebaut: Die meisten seiner Flugversuche in den 1890er-Jahren startete er vom eigens für ihn aufgeschütteten „Fliegeberg“ in Lichterfelde im heutigen Berliner Südwesten. Der Fliegeberg hat bis heute überdauert.

Dennoch, auch auf dem platten Tempelhofer Feld gab es Großes zu feiern: Am 31. Juli 1901 stellten Arthur Berson und Reinhard Süring mit dem Ballon „Preußen“ dort einen Höhenweltrekord auf, der 30 Jahre Bestand haben sollte. Bei ihrer Fahrt in einem offenen Korb auf 10,8 Kilometer Höhe – das ist in etwa die Reishöhe heutiger Jets – wurden die beiden Meteorologen zeitweise ohnmächtig.

1909 war der Motorflug-Pionier Orville Wright auf dem Tempelhofer Feld zu Gast. Ab 1922 wurde das Gelände mit Geld der Firmen Junkers und Aero-Lloyd zu einem richtigen Flughafen ausgebaut. 1923 zog der Magistrat von Groß-Berlin nach und fasste auch förmlich den Beschluss zum Flughafenbau. Das damalige Flugaufkommen klingt für uns heute ausgesprochen niedrig: Anfang der 20er-Jahre wurden bei etwa 100 Starts und Landungen rund 150 Passagiere von und nach Tempelhof befördert. Das sollte sich rasch ändern, ab den späteren Jahren der Goldenen Zwanziger galt Tempelhof bereits als Großflughafen – mit einer Verkehrsleistung, die sogar noch vor London und Paris lag.



Sonntagsausflug auf dem Tempelhofer Feld im 19. Jahrhundert.

Auch in Firmen-  
gründungen schlug  
sich die Aufbruchs-  
stimmung nieder:  
1926 entstand hier  
aus dem Zusam-  
menschluss von  
Junkers Luftver-  
kehr AG und Deut-  
scher Aero Lloyd  
die „Deutsche Luft  
Hansa AG“, für die  
Tempelhof fortan  
als Heimatbasis  
fungierte.

Der ab 1934  
von den National-  
sozialisten initi-  
ierte Ausbau zum  
„Zentralflughafen“  
beschernte Berlin  
eines der längsten  
Gebäude der Welt im NS-Monumen-  
talstil. Nach Plänen von Ernst Sage-  
biel entstand ein Gebäude mit 307.000  
Quadratmetern und einer Länge von  
1,2 Kilometern.

Im Zweiten Weltkrieg wurde der  
Flughafen Tempelhof militärisch ge-  
nutzt. Tausende Zwangsarbeiter aus ganz  
Europa mussten dort unter anderem die  
Sturzkampfbomber der Luftwaffe war-  
ten. Pausenlos starteten die Flieger von  
Tempelhof aus, um ihre tödliche Fracht  
über feindlichen Gebieten abzuwerfen.  
Aber auch Frauen waren mit von der  
Partie: die jungen Testfliegerinnen der  
Luftwaffe wie Elly Beinhorn, Hanna  
Reitsch und Beate Uhse. Ihre Kollegin  
Melitta Schenk Gräfin von Stauffenberg,  
Schwägerin von Claus Schenk Graf von  
Stauffenberg, wurde nach dem Hitler-  
Attentat am 20. Juli 1944 zeitweise in  
Sippenhaft genommen. Sie kam Anfang  
April 1945 bei einem Absturz in ihrer  
Bücker Bü 181 in der Nähe von Strau-  
bing (Bayern) ums Leben – auf der Su-  
che nach ihrem inhaftierten Mann Alex-  
ander Schenk Graf von Stauffenberg.

Nach Kriegsende wurde das Tempel-  
hofer Gelände auch wieder als ziviler  
Flughafen genutzt. während der Berlin-  
Blockade 1948/49 war Tempelhof das  
wichtigste Ziel der „Rosinenbomber“,  
mit denen die Westalliierten die Insel-  
stadt West-Berlin versorgten. Zwischen  
1945 und 1990 hatten die Alliierten oh-  
nehin die alleinige Lufthoheit über der  
Viersektorenstadt. Das bedeutete in der  
Konsequenz, dass der Westteil der Stadt  
ausschließlich von amerikanischen, bri-



1948:  
Kinder be-  
obachten  
einen  
Rosinen-  
bomber.

tischen und französischen Fluglinien  
bedient werden durfte. Anders in der  
„Hauptstadt der DDR“: Dort flog auch  
die DDR-Fluglinie Interflug – und zwar  
über den Flughafen Schönefeld, der un-

## TEMPELHOF WAR LANDEPLATZ FÜR ROSINENBOMBER

mittelbar südlich des sowjetischen Sek-  
tors und somit außerhalb der Stadt lag.

Die Bedeutung Tempelhofs für West-  
Berlin sank ab 1970, als der Ausbau  
Tegels der Teilstadt einen moderneren,  
leistungsfähigeren Flughafen bescher-  
te. Zwischen 1975 und 1981 war der  
zivile Luftverkehr in Tempelhof ganz  
eingestellt. Als der Bedarf wieder stieg,  
wurde der zentrale Flughafen für den  
Geschäftsreiserverkehr wieder geöffnet,  
was so bis zur endgültigen Schließung  
2008 weiter lief. 1993 war die U.S. Air



Die Interflug bestand bis 1991.

Force, die Tempel-  
hof seit 1945 unun-  
terbrochen genutzt  
hatte, abgezogen.  
2001 stürzte dann  
ein einmotoriges  
Reiseflugzeug in  
ein Wohngebäude  
in Neukölln. Die  
beiden Insassen  
starben – glück-  
licherweise und  
fast unvorstellbar  
traf es sonst nie-  
manden. Aber die  
Diskussionen über  
die Schließung des  
doch inzwischen  
vergleichsweise  
kleinen Flughaf-  
ens mitten in den  
Wohngebieten

kochten hoch. Nachdem ein Volks-  
scheid zur Offenhaltung von Tempel-  
hof 2008 scheiterte, wurde der Flughaf-  
en geschlossen.

Ein Schicksal, das dem heute größten  
Berliner Flughafen Tegel ebenfalls bevor-  
stehen soll. Vorausgesetzt, der Großflug-  
hafen Berlin Brandenburg (BER) südlich  
des bisherigen Standorts Schönefeld wird  
irgendwann tatsächlich eröffnet. Die  
Haupterschließungsstraße am künftigen  
Flughafen Berlin Brandenburg ist übri-  
gens nach Melli Beese benannt.

Wann der BER in Betrieb geht? Mehr  
dazu und zu weiteren Themen rund um  
die Berliner Luftfahrt finden Sie auf  
den kommenden Seiten: So hat unser  
Autor Frank M. Wagner mit dem Ri-  
sikomanager Peter Hess über den BER  
gesprachen. Den einzigen dort bereits in  
Betrieb befindlichen Flughafenteil, den  
Technik-Hangar der Lufthansa, hat sich  
Ute C. Bauer angesehen. Gaby Berndt  
hat versucht, bei Geschäftsleuten in Te-  
gel herauszufinden, wie sie mit der seit  
Jahren unklaren Situation umgehen.

Um die Geschichte der Air Berlin hat  
sich nochmal Frank M. Wagner geküm-  
mert. Eine Ahnung, wie sich die harten  
Preiskämpfe innerhalb der Branche für  
die Luftfahrt-Arbeitnehmer darstellt,  
vermitteln die Gewerkschafter Daniel  
Flohr und Thomas Wolff. Last but not  
least: Daniela Nock hat Menschen ge-  
troffen, die von oder nach Schönefeld  
gereist sind. Der Airport ist kürzlich in  
einer Studie zum schlechtesten Flug-  
hafen der Welt gekürt worden. Ob die  
Fluggäste das genauso sehen? ●