



Die D-AQUI und Berlin-Tempelhof (THF)

Wohl kaum ein anderer Flughafen in Deutschland ist so traditionsreich mit der Deutschen Lufthansa Berlin-Stiftung und unserer „D-AQUI“ verbunden, wie der ehemalige Flughafen „Tempelhof“ in Berlin. Die „D-AQUI“ war bereits 1986 auf den Namen „Berlin-Tempelhof“ getauft worden, mit dem die traditionsreiche Beziehung der Lufthansa und des Flughafens Tempelhof unterstrichen wurde. In diesem Dokument möchten wir Ihnen weitere Informationen geben.

Das Flugfeld wurde am 8. Oktober 1923 von den beiden Vorgängergesellschaften der späteren Lufthansa, dem Junkers Luftverkehr und dem Deutschen Aero Lloyd in Betrieb genommen. Am 6. April 1926 startete von Tempelhof auch der erste Lufthansa-Flug auf der Strecke über Halle und Erfurt nach Stuttgart und Dübendorf in der Schweiz. Bis Mitte der 30er Jahre entwickelte sich der Flughafen Tempelhof zu einem der wichtigsten Luftverkehrskreuzen in Europa. Schon 1936 starteten und landeten täglich etwa 70 Lufthansa-Flugzeuge in Tempelhof. Der heute bekannte Gebäudekomplex des Flughafens Tempelhof entstand ab Mitte der 30er Jahre nach Entwürfen des Architekten Ernst Sagebiel. Bei seiner Fertigstellung 1941 war das 1,2 Kilometer lange Gebäude mit über 300.000 qm das flächengrößte Gebäude der Welt. Die Inbetriebnahme der neuen Anlagen fand auf Grund des nur noch eingeschränkten Luftverkehrs während der Kriegsjahre nicht mehr statt. Als letztes Lufthansa-Flugzeug startete bei Kriegsende eine Junkers Ju52, D-AUAV am Morgen des 23. April 1945 von Tempelhof zum Ausweichflughafen in Warnemünde.

Nach dem Ende der Kampfhandlungen übernahm die U.S. Air Force im Juli 1945 den Flughafen Tempelhof. Mit der Landung einer DC-4 der American Overseas Airlines aus New York wurde der zivile Luftverkehr in Tempelhof am 18. Mai 1946 wieder aufgenommen. Während der sowjetischen Blockade Berlins versorgten die Westalliierten 1948/49 die Stadt mit allen lebenswichtigen Gütern über eine Luftbrücke. Tempelhof war dabei das Drehkreuz der amerikanischen „Rosinenbomber“, die von Frankfurt und Wiesbaden-Erbenheim im Minutentakt einflogen. Seit 1951 wurde der gesamte zivile Luftverkehr der drei Westalliierten auf dem nun als „Zentralflughafen“ bezeichneten Flughafen Tempelhof zusammengefasst. Da die U.S. Air Force nur einen kleinen Teil der Anlage für zivile Zwecke freigab und die Landebahnen für die größer werdenden Düsenjets der 60er Jahre nicht mehr ausreichten, wurde der zivile Luftverkehr am 1. September 1975 von Tempelhof nach Tegel verlagert. Bereits 1981 wurde Tempelhof allerdings zur Entlastung Tegels wieder für den zivilen Geschäftsreiseverkehr geöffnet. Für Geschäftsreiseflugzeuge und kleinere Passagiermaschinen entstand eine kleine General Air Traffic (GAT) Abfertigungsanlage in Tempelhof.

Der 1955 in Westdeutschland neu gegründeten Lufthansa waren Flüge von und nach Berlin auf Grund der alliierten Vereinbarungen nach dem zweiten Weltkrieg bis zur Grenzöffnung 1989 untersagt. Erst 45 Jahre nach dem letzten Start eines Lufthansa-Flugzeugs in Berlin landete am 5. August 1990 eine Boeing B747-400 der Lufthansa in Berlin-Schönefeld. Den Linienflugverkehr von und nach Berlin nahm Lufthansa am 28. Oktober 1990 mit der Landung des Airbus A310, D-AIDK „Donaueschingen“ in Berlin-Tegel wieder auf.

Auf Grund des massiv gewachsenen Flugaufkommens wurde der Regionalflugverkehr im Dezember 1990 von Tegel nach Tempelhof verlagert, wo die frühere Haupthalle am 16. Dezember 1990 wieder für die Passagierabfertigung freigegeben wurde. Mit der Landung einer Fokker F50, D-AFKH ihres Regionaltochterunternehmens DLT, der späteren Cityline kehrte Lufthansa am 15. Dezember 1990 auch nach Tempelhof zurück. Abgesehen von den Regionaljets der Cityline landeten Lufthansa-Jets nur zweimal in Tempelhof.



Am 4. Mai 1996 nahm der Airbus A321, D-AIRM am Tag der offenen Tür am Flughafen Tempelhof teil. Zehn Jahre später landete noch einmal eine Boeing B737, D-ABIU am 9. Juli 2006 in Tempelhof um die deutsche Fußball-Nationalmannschaft nach Berlin zu bringen.

Die Deutsche Lufthansa Berlin-Stiftung landete erstmals am 12. Mai 1991 mit ihrem Trainingsflugzeug Dornier Do 27, D-EDNU in Tempelhof. Am 20. Juni 1991 kehrte mit der „D-AQUI“ der DLBS die erste Junkers Ju52 nach dem Ende des zweiten Weltkriegs nach Tempelhof zurück. Die „D-AQUI“ war wie bereits erwähnt 1986 auf den Namen „Berlin-Tempelhof“ getauft worden, mit dem die traditionsreiche Beziehung der Lufthansa und des Flughafens Tempelhof unterstrichen wurde. Der Flughafen Tempelhof wurde in den folgenden Jahren Startpunkt für viele Rundflüge der „D-AQUI“ über Berlin.

Auf Grund des wieder zunehmenden Luftverkehrs in Tempelhof kam es schon in den 90er Jahren zur Gründung verschiedener Bürgerinitiativen für eine Schließung des Flughafens. Bereits im Rahmen des Beschlusses zum Bau des Flughafens Berlin-Brandenburg wurde 1996 die Schließung der beiden städtischen Flughäfen Tegel und Tempelhof festgelegt. Im Jahr 2003 hob der Berliner Senat die Betriebspflicht der Berliner Flughafengesellschaft für den Flughafen Tempelhof auf. Mehrere Klagen von Fluggesellschaften und Bürgerinitiativen für den Erhalt des Flughafens verhinderten bis 2008 eine Schließung des traditionsreichen und stadtnahen Flughafens.

Trotz eines positiven Volksentscheids für den Erhalt des Flughafens Tempelhof bestätigte das Bundesverwaltungsgericht 2008 die Entscheidung des Berliner Senats für eine Einstellung des Flugbetriebs in Tempelhof zum 31. Oktober 2008. Als letzte Linienmaschine aus Tempelhof startete am 30. Oktober 2008 um 22:17 eine Dornier Do 328, D-CIRP der Cirrus Airlines im Auftrag der Lufthansa mit der Flugnummer LH9523 nach Mannheim. Die beiden offiziell letzten Starts vom Flughafen Tempelhof blieben kurz vor Mitternacht den beiden Traditionsflugzeugen Junkers Ju52, „D-AQUI“ der DLBS und der Douglas DC-3, D-CXXX, „Rosinenbomber“ der Air Service Berlin vorbehalten, die gleichzeitig auf den beiden Parallelbahnen des Flughafens Tempelhof um 23:54 Uhr in Richtung Schönefeld abhoben. Mit dem Abschalten der Flughafenanlagen um Mitternacht endete die 85-jährige Geschichte des Flughafens Tempelhof.

Ein wochenlanges Politikum blieben drei auf dem Flughafen zurückgebliebenen Flugzeuge, die am 30. Oktober 2008 auf Grund der schlechten Sichtverhältnisse nicht mehr starten konnten. Hierbei handelte es sich um eine Beechcraft F33A Bonanza, D-EDBS, eine Antonow An2, D-FWJC der Air Tempelhof, sowie eine weitere Antonow An2, D-FBAW der LTS MiniHansa aus Strausberg. Nach der Schließung des Flughafens verweigerte die Flughafengesellschaft den Flugzeugen in den folgenden Tagen den Start und drängte auf eine Zerlegung der Flugzeuge und einen Abtransport über die Straße. Schließlich erteilten die Behörden für die drei Flugzeuge eine Außenstartgenehmigung von einem Gelände außerhalb eines offiziellen Flughafens. Am 24. November 2008 hoben die drei Maschinen gegen 12:15 Uhr im Minutenabstand vom Gelände des ehemaligen Flughafens Tempelhof ab. Die beiden Antonows flogen nach Finow und Strausberg, während die Beechcraft als letztes Flugzeug Richtung Schönhagen flog.

Als vorerst letztes Flugzeug landete am 26. Juni 2010 eine Socata TB10 Tobago, D-EGKJ mit Motorstörung während eines Stadtrundflugs von Tegel auf dem ehemaligen Flughafen Tempelhof. Die Maschine erhielt keine Außenstartgenehmigung und musste in Tempelhof zerlegt und per Tieflader abtransportiert werden.

Das ehemalige Flughafengelände wurde am 8. Mai 2010 für den Publikumsverkehr geöffnet. Das als Tempelhofer Park bezeichnete Gelände ist heute für jeden frei zugänglich. Für die unter Denkmalschutz stehende Gebäudeanlage existiert abgesehen von Besucherführungen bislang kein dauerhaftes Nutzungskonzept.



Die D-AQUI am Flughafen Berlin-Tempelhof:

