

ROLLBAHN FREI FÜR UNSERE »152«

In der Deutschen Demokratischen Republik werden zur Zeit großzügige Vorbereitungen für die Einführung des planmäßigen Düsenflugverkehrs getroffen. Am 7. März 1959 begann mit der Übernahme der Großbaustelle „Düsenverkehrsflughafen Berlin-Schönefeld“, ein Jugendobjekt der Berliner FDJ, offiziell der Ausbau des Zentralflughafens der Deutschen Lufthansa in mehreren Baustufen zum interkontinentalen Großverkehrsflughafen für den Düsenluftverkehr. In der Endstufe soll Berlin-Schönefeld mit rund 4 Millionen Fluggästen mehr als ein Drittel des künftigen Luftverkehrs der deutschen Hauptstadt, vorwiegend auf Weit- und Langstrecken, abwickeln. In einem sozialistischen Deutschland wird der Flughafen Berlin-Tempelhof den innerdeutschen Luftverkehr und der Flughafen Berlin-Tegel den Nachbarschaftsverkehr mit den europäischen Ländern auf Mittelstrecken bedienen. Die Perspektivplanung sieht vorerst jährlich etwa 6 bis 8 Millionen Fluggäste in einem wiedervereinigten Berlin vor, nach 1970 wird sogar eine Steigerung auf über 10 Millionen Flugpassagiere erwartet. Großzügig werden der Großflughafen Berlin-Schönefeld und die verschiedenartigen Zubringermöglichkeiten angelegt. Dieser Berliner Großflughafen wird bereits nach Fertigstellung der neuen Startpiste mit 3600 m Länge – einschließlich jeweils 300 m Stoppfläche – und 60 m Breite, die das Landen und Starten von Großflugzeugen mit höchsten Gewichten gestattet, ab 1960 alle heute bekannten Düsenverkehrsflugzeuge annehmen. Der Großflughafen Berlin-Schönefeld erhält einen eigenen Fernbahnhof, S- und U-Bahn-Anschluß zur Stadtmitte, Autobahn-Schnellverbindungen nach Berlin und Parkplätze für etwa 4000 bis 5000 Autos. Selbstverständlich fehlt auch ein Helikopter-Landeplatz nicht.

Im Urania-Universum, Band VI, werden wir einen ausführlichen Beitrag über den Ausbau von Berlin-Schönefeld veröffentlichen.