

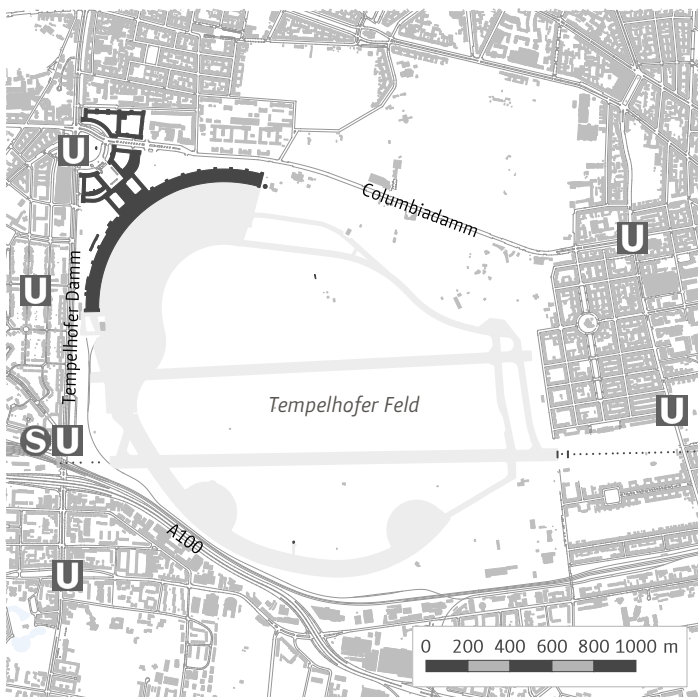


Tempelhof

© Andreas Süß

Flughafen Tempelhof

Mit den weltbekannten Gleitflügen Otto Lilienthals in den 1890er-Jahren und dem 1909 eröffneten ‚Motorflugplatz Johannisthal-Adlershof‘ zählt Berlin zu den Pionieren der modernen Luftfahrt. Zeppeline und Flugzeuge galten als technische Sensationen, Flug-schauen waren Attraktionen. Im Frühjahr 1909 begeisterte der Franzose Armand Zipfel die Berliner auf dem Exerzierplatz in Tempelhof mit Schauflügen in seinem Vosin-Doppeldecker. Im Spätsommer 1909 stellte Orville Wright hier einen Höhenrekord auf, im Herbst folgte Hubert Lathams erster Überlandflug von Tempelhof zum neuen Flugplatz in Johannisthal.



Platz der Luftbrücke 1-6 12101 Berlin-Tempelhof

Baujahr / Bauherren: ab 1936 / Reichsluftfahrtministerium
Planung: Ernst Sagebiel
Denkmalschutz: Einzeldenkmale und Denkmalbereich
Eigentümer heute: Land Berlin
Nutzung heute: Kreativunternehmen, Ausstellungen, Kultur und Veranstaltungen

Flughafen statt Volkspark

Der Schritt vom einfachen Flugfeld zum komplexen Flughafen gelang jedoch erst nach dem Ersten Weltkrieg und zunächst nur zögerlich. 1919 stimmten Neukölln und Tempelhof noch gegen eine intensivere Nutzung und Bebauung des alten Exerzierplatzes. Als Alternative galt die Anlage eines neuen Volksparks auf der großen Freifläche. Erst im Mai 1923 kam es zu einer Entscheidung der Berliner Stadtverordneten und zu einem Kompromiss. Der Flughafen konnte gebaut werden, am Nordrand des

Feldes war der neue Volkspark vorgesehen, im Osten sollten Sportanlagen folgen. Bereits im Oktober 1923 starteten die ersten Flüge nach Danzig und München. Nachfolgend wurde der Ausbau des Flugplatzes vorangetrieben, der 1927 mit dem ersten Bauabschnitt fertiggestellt werden konnte. Zwei Jahre später wurde der zweite Bauabschnitt abgeschlossen, dann machte die Weltwirtschaftskrise dem regen Baubetrieb vorerst ein Ende.

Eine neue Größenordnung

Der Krise zum Trotz etablierte sich der Berliner Flughafen und setzte sich in den 1930er-Jahren noch vor Paris und London an die Spitze Europas. Im Januar 1934 kursierten erste Erweiterungspläne für einen Großflughafen, im Folgejahr begann Ernst Sagebiel, der Architekt des Reichsluftfahrtministeriums, mit den Entwürfen. Als ‚Weltflughafen‘ war Tempelhof auf das Vielfache des Passagieraufkommens der Planungszeit ausgelegt. Zum heutigen Platz der Luftbrücke und den begleitenden Straßen bot sich der Flughafen im repräsentativen Gestus der NS-Architektur dar, zum Flugfeld zeigte sich der 1.200 Meter lange Hangar, der als Bogen an das Flugfeld gelegt wurde, ausgesprochen modern. In Betrieb genommen wurde der 1941 weitgehend fertiggestellte Flughafen nicht. 1939 waren Rüstungsbetriebe in den Großbau eingezogen, und Zwangsarbeiter montierten Flugzeuge, Waffen und Radargeräte. Für den Flugverkehr wurde weiterhin das Terminal aus den 1920er-Jahren genutzt.

Kohle und Rosinen

Als die Rote Armee den Flughafen im Juli 1945 an die US-Streitkräfte übergab, wurde in Tempelhof ein neues Kapitel aufgeschlagen. Die Amerikaner nutzten die ‚Tempelhof Air Base‘ als Militärflugplatz. Der monumentale Reichsadler auf dem Empfangsgebäude wurde einfach mit einem weißen Kopf zum Wappentier der USA umgestrichen. Zwischen Juni

1948 und Mai 1949 diente Tempelhof zusammen mit Gatow und Tegel als Station für die Luftbrücke in das von der Sowjetunion abgeriegelte West-Berlin. Vornehmlich waren es Brennstoffe, die auf diesem Weg die Inselstadt erreichten. Doch im Gedächtnis blieben die ‚Little Vittles‘, die aus den ‚Rosinenbomben‘ abgeworfenen Süßigkeiten. Nach Aufhebung der Berlin-Blockade begann erneut der zivile Luftverkehr in Tempelhof. Schrittweise gab die Air Force in den folgenden Jahren immer weitere Teile des Flughafens frei, um dem ständig zunehmenden Passagieraufkommen zu begegnen.

Volkspark statt Flughafen

Als der Flughafen 1993 von der United States Air Force an die Berliner Flughafen-Gesellschaft übergeben wurde, zeichnete sich ein weiteres Kapitel in der Geschichte ab. Der innerstädtische Flughafen sah mittelfristig seiner Schließung entgegen. 2008 scheiterte ein Volksentscheid gegen die geplante Stilllegung, 2014 setzte ein zweiter Volksentscheid durch, dass das Flugfeld nicht bebaut werden dürfe. Dieses war bereits seit 2010 öffentlich zugänglich und hatte sich als ‚Tempelhofer Feld‘ schnell zu einer beliebten Freifläche inmitten der Stadt entwickelt. Für den riesigen Gebäudekomplex wurden seit der Schließung Nachnutzungsszenarien entwickelt und erprobt. Auch als 2015 Geflüchtete in Notunterkünfte einzogen, liefen die Pläne für langfristige Nutzungen weiter. Neben Messen, Theater, Musik und Kongressen sollen zukünftig auch Büros, Ausstellungen, das ‚Alliierten-Museum‘ sowie eine Dependence der Luftfahrtausstellung des Deutschen Technikmuseums den Standort beleben. Die Wiedereröffnung der 1.200 Meter langen Dachterrasse, einst als Tribüne für Flugschauen konzipiert, soll darüber hinaus den Traum vom Fliegen wachhalten.

Text: Thorsten Dame, Redaktion: Nico Kupfer
Redaktionsstand: Januar 2019



© Andreas Süß



© National Museum of the U.S. Air Force,
Inv.-Nr.: 050426-F-1234P-008



© Andreas Süß

Titelbild: Vorfeld des Flughafens mit der C-54 des Deutschen Technikmuseums.

Der Ehrenhof des Flughafens Tempelhof vor dem Abfertigungsgebäude.

Entladung amerikanischer C-47 Transportflugzeuge während der Berliner Blockade 1948.

Der über 79 Meter hohe Radarturm neben dem östlichen Kopfbau des Flughafens wurde erst 1982 errichtet.

Infos für Neugierige

Trunz, Helmut: Tempelhof. Flughafen im Herzen Berlins, München 2008
Tempelhof Projekt GmbH,
www.thf-berlin.de

www.berlin.de/sen/kulteu

www.industriekultur.berlin