

Georg Wasmuth

## Der Flughafen Berlin-Tempelhof – ein Denkmal von europäischer Bedeutung?

Es ist sehr viel über den Flughafen Tempelhof geforscht, geschrieben und nachgedacht worden. Kunsthistoriker, Architekten und Journalisten haben sich jahrelang, manche



Abb. 1: Luftaufnahme vom 11. Mai 1984 zum Tag der offenen Tür



Abb. 2: Der 1982 erbaute Radarturm

Jahrzehnte mit diesem Flughafen beschäftigt. Es scheint ihm etwas innezuwohnen, das anzieht und nicht mehr loslässt. Für Außenstehende möchte ich mit der zentralen Lage

im dicht besiedelten Berlin beginnen. Dies ist das hervorstechendste Merkmal und durch die Größe der Gebäude und des Flugvorfelds aus der Vogelperspektive leicht zu erkennen.

Ein solch großes Gebäude unter Denkmalschutz zu stellen, erfordert sehr viel Mut, gerade im Wissen, dass die Probleme hier so gewaltig sind wie das Ausmaß des Flughafens. Besonders auch, weil er als Ensemble unter Schutz gestellt wurde und auch Baukörper integriert wurden, die erst sehr viel später gebaut worden sind. Platz, Außenanlage und Flugvorfeld gehören demnach auch dazu.

Der Flughafen zeigt zwei sehr unterschiedliche Seiten. Zur Stadt hin, das scheinbar Monumentale, Traditionalistische, Klassizistische, wie das durch einen Vorplatz aufgewertete Empfangsgebäude mit 21 Eingangstüren oder der rhythmisch durch Treppenhäuser gegliederte Hallentrakt. Zum Flugfeld aber dominiert die Moderne, die Ingenieurtechnik, die sich öffnende Geste, wie der mittige Flugsteig, unter dem die Passagiere aus dem Flugzeug stiegen. Von der Nähe noch ziemlich „muskulös“ aussehend, von weitem aber durch seine erstaunliche Länge schmal geworden und fast schwebend, kragt das Hallendach tief auf das Vorfeld hinaus.

Die Haupthalle, erst 1961 fertiggestellt, erscheint, um mit Philipp Meuser zu sprechen, als eine eigenartige Mixtur aus nationalsozialistischer Monumental-Architektur und sachlichem Charme der frühen sechziger Jahre.

Genutzt wurden die Flächen des Flughafens nie vollständig, war die Größe doch in erster Linie politisch bestimmt. Ein Teil der Hallen, Werkstatt- und Büroräume stand immer leer.

Zum Flughafen und zum Denkmal gehört auch der nordöstlich gelegene, erst 1982 von den Amerikanern erbaute Radarturm, der sich dem Stil des Flughafens anpasst, während ein freistehendes Kino der frühen fünfziger Jahre im Norden des Ensembles, für die Angehörigen der USAir Force errichtet, sich im Stil, in Größe und Modernität deutlich absetzt.

Auf dem Platz weist das Luftbrückendenkmal nach Westen, aus dieser Perspektive in den blauen Himmel über einen Stadtpark.

Was macht dieses Denkmal so besonders, so wertvoll, so interessant, um es für die European Tentative List vorzuschlagen? Der Beginn der Denkmalbegründung des Landesdenkmalamtes von 1995 fasst es zusammen: „Der Flughafen Tempelhof ist ein geschichtsträchtiges Dokument der Luftfahrt, der Architektur und Bautechnik im 20. Jahrhundert.“

Die Luftfahrtgeschichte kann ohne diesen Flughafen nicht erzählt werden. Das Projekt „Europa der Lüfte“<sup>1</sup> gibt dem

Flughafen zusammen mit Le Bourget in der Nähe von Paris und Speke bei Liverpool den notwendigen europäischen Stellenwert. Diese drei Flughäfen verbindet, dass sie im Krieg nicht zerstört wurden und der zweiten (oder dritten) Generation von Flughäfen angehören. Um dies zu verstehen, ein kurzer Blick auf die Geschichte der Luftfahrt.

1903 beginnt die Luftfahrt mit den ersten Motorflügen der Gebr. Wright über den Dünen von Kitty Hawk in North-Carolina. Weitere Flüge folgen auf allen Kontinenten. Die Luftfahrt ist ein Schauspiel, die Lande- und Startbahnen sind freie Wiesen, die Bauten provisorisch. Nach dem Ersten Weltkrieg hat sich die Nutzung der Luftfahrt radikal geändert. Gab es 1914 noch 700 Flugzeuge, so waren es 1918 schon 16000. Die Luftfahrt wurde militarisiert. 1919 beginnt die zivile Luftfahrt mit Flügen Berlin–Weimar, Paris–Bordeaux, 1921 Paris–London. Die Hangars sind jetzt aus Stahlbeton, die Leuchtmarkierungen für Nachtflüge werden eingeführt, die Stellplätze für die Flugzeuge geplant, die Passagierzahlen sind noch sehr gering. 1922 wird der erste Flughafen mit Empfangsgebäude in Königsberg gebaut, es folgen 1924 Le Bourget, Paris, 1928 Heston, London und Schipol, Amsterdam; 1929 Berlin-Tempelhof, Hamburg-Fuhlsbüttel, Blackpool, Manchester.

1936 ist Berlin-Tempelhof mit 200 000 Passagieren im Jahr und bis zu zehn Starts die Stunde der wichtigste Flughafen der Welt. Abgefertigt und abgeflogen wird allerdings in der Mitte des heutigen Flugfeldes. Das von den Architekten Paul und Klaus Engler geplante Flughafengebäude von 1929 wirkt einfach und modern.

In den dreißiger Jahren bildet sich in ganz Europa der Typ des modernen Flughafens heraus: Empfangsgebäude, Abfertigungsgebäude, Tower, Hangar. 1937 gehen der neue Flughafen von Le Bourget (Architekt: Georges Labro) bei Paris und Speke (Architekt: Edward Hamilton Bloomfield) bei Liverpool in Betrieb. Die Bauten ähneln sich in ihrer Modernität mit den durchlaufenden Fensterbändern und den geschwungenen Fassaden.

1935, nicht einmal sechs Jahre nach Fertigstellung des neuen Berliner Flughafengebäudes, wurde Ernst Sagebiel beauftragt, einen neuen, deutlich größeren Flugplatz zu entwerfen, der alles andere in den Schatten zu stellen hatte. Der Neue sollte je nach Quellenlage auf das 15- bis 30-fache der vorhandenen Passagierzahlen ausgelegt sein. Nicht mehr 200 000 sondern drei oder sechs Millionen pro Jahr mussten es sein. Ein „Weltflughafen“ sollte entstehen. Auf unsere heutige Zeit umgerechnet, müsste vergleichsweise der Flughafen London Heathrow durch einen neuen Flugplatz für 750 Millionen bis 1,5 Milliarden Passagiere ersetzt werden, jeden Tag über 4 Millionen. Dies zum Verständnis für die Planungsvorgaben von Sagebiel.

Der Flughafen musste mit Albert Speers späterem Germania-Projekt und in Verbindung zur monströsen Nord-Süd-Achse gesetzt werden. Ein Modell, das für die Deutsche Architektur- und Kunsthandwerksausstellung in München gebaut wurde, zeigt die großflächige geplante Platzausgestaltung mit dem Hauptgebäude in der Achse zum Schinkelndenkmal auf den Kreuzberg. Das Modell zeigt allerdings nur die Platzbebauung, nicht aber den Hallen- und Flugsteigtrakt. Ein Indiz für die unterschiedliche Gewichtung und Ausgestaltung der Gebäudeteile. Die weit auskragenden



Abb. 3: Flughafen Tempelhof, Eingangsgebäude, 1999



Abb. 4: Flughafen Tempelhof, Ingenieurtechnik am Flugfeld, 1994

Stahlträger für die Dächer des Hallen- und Flugzeugtrakts zeigen die moderne und bedeutende ingenieurtechnische Leistung. Die Tribüne für die geplanten Flugschauen sollte als Gegengewicht dienen.

Der Bau des Flughafens beginnt schnell, die Arbeiten gehen sehr zügig voran, zwei Jahre nach Planungsbeginn wird schon Richtfest gefeiert, und nicht viel später ziehen die ersten Nutzer in die Büroräume ein. Dennoch wird der Flughafen nach Kriegseintritt nicht mehr fertiggestellt. Der Vorgängerbau dient noch bis zu Kriegsende dem Flugverkehr und wird infolgedessen in den letzten Kriegsmonaten zerstört. Die Sowjets übergeben den unfertigen Flughafen mit Kriegsende an die US-Luftwaffe, die ihn nach Instandsetzungsarbeiten zum ersten Mal in Betrieb nimmt.

Die in allen Veröffentlichungen beschriebene Monumentalität der Fassaden der Stadtseite, die von den Nationalsozialisten gefordert und gefördert wurde, erfährt in der folgenden Nachkriegszeit einen Wertewandel. Norman Foster weist 2009 aus der Distanz darauf hin, dass die Anlage sich durchaus behutsam ins Berliner Stadtbildgewebe einfügt. Er sieht keine Monumentalität mehr, er sieht die urbane Präsenz im Stadtbild und vergleicht den Flughafen mit den gewaltigen Bahnhöfen eines vorangegangenen Zeitalters. In der Tat nimmt die Platzgestaltung als grüner Stadtpark und die fehlende Beziehung des Vorplatzes zu der nicht hergestellten Achse des Kreuzbergdenkmals den Gebäuden ihre



Abb. 5: Flughafen Tempelhof, Empfangshalle, 1994

Größe. Das neu erbaute Polizeigebäude am Tempelhofer Damm wirkt in seiner Massigkeit weit abweisender als es die monotonen Bürofassaden vermochten.

Handelt es sich also heute nicht mehr um faschistische Architektur? Der Journalist Thomas Schmid schrieb dazu: „Der Zentralflughafen, vorher ganz deutsch, hatte nach dem Krieg plötzlich etwas Amerikanisches. Das lag nicht nur daran, dass er sich in amerikanischen Händen befand und in das von Sagebiel geplante Restaurant eine Bowlingbahn, in den Festsaal eine Basketballhalle eingebaut wurde. Ihm war, zwanzig Jahre nach den ersten Planungsentwürfen, alle Megalomanie abhandengekommen.“<sup>2</sup> Dem von den Nazis als Ehrenhof konzipierten Vorplatz konnte der sakrale Charakter leicht genommen werden. Es reichte schon aus, dass die Amerikaner den überdimensionierten Adler auf dem Dach der Eingangshalle, neben dem die Russen Ende April 1945 zum ersten Mal in Berlin die rote Fahne hissten, einfach abtrugen. Sein abgesägter Kopf steht bis heute ganz unmartialisch als Fragment auf einem Sockel hinter dem Luftbrückendenkmal.

Auch wenn man dem gefühlsmäßig zustimmen kann, bleibt die Architektur historisch gesehen nationalsozialistisch. Sie ist zu dieser Zeit entstanden und war bewusst so konzipiert, dass sie die politischen Verhältnisse der Zeit darstellen sollte. Dennoch wohnt ein „faschistischer“ Charakter nicht in der Architektur, sondern er wird von außen in die Architektur hineininterpretiert. Nicht der Gegenstand hat diese Eigenschaften, sondern das, was wir in ihm sehen.<sup>3</sup>

Einen wichtigen Anteil an der geänderten Wirkung der Gebäude ist seine Symbolwirkung für die Berliner Luft-

brücke. Fast ein Jahr lang landeten und starteten die Transportflugzeuge rund um die Uhr. Vom 15. zum 16. April 1949 wurde mit 12 849 Tonnen Fracht und 1 398 Flügen in 24 Stunden der Rekord aufgestellt. Obwohl alle drei Berliner Flughäfen an der beispiellosen Aktion zur Rettung des eingeschlossenen Berlins teilnahmen, wird doch dem Flughafen Tempelhof allein die Ehre zugesprochen. Das 1951 vor dem Flughafen errichtete Flugbrückendenkmal von Eduard Ludwig manifestiert diese Wandlung.

Der Architekt des Umbaus des Berliner Reichstags, Sir Norman Foster, sprach von der „Mutter aller Flughäfen“ aus einem, wie er es ausdrückt, „Wow“-Effekt heraus. Die unverstellte architektonische Macht des Bauwerks (von der Flugfeldseite aus) imponierte ihm. Als er sich später mit der Geschichte des Flughafens vertraut gemacht hatte, erschien ihm die Metapher „Mutter aller Flughäfen“ im Sinn von Geburt geschichtlich angemessener. Er sieht den Flughafen als historisches Denkmal: „Tempelhof ist ein Kind seiner Zeit, ein Bildnis des Heldentums und der Tragödien des 20. Jahrhunderts.“

Es gibt wenige Denkmäler, die einen so großen Rückhalt in der Bevölkerung aufweisen können, wie dieser Flughafen. Nicht erst nach dem Beschluss des Berliner Senats zur Schließung besitzt der Flughafen trotz aller Probleme durch seine innerstädtische Lage einen hohen Identifikationswert. Der engagierte Versuch, durch einen Volksentscheid die Schließung zu verhindern, scheiterte zwar im Jahr 2008, aber dennoch weisen die hohe Befürwortung von über 530 000 Stimmen auf eine phänomenale Unterstützung. Im Sommer 2009 folgte ein Bürgerbegehren im Bezirk Tem-

pelhof-Schöneberg, das den Flughafen als ein Denkmal von nationalem und internationalem Rang würdigt und die Ausweitung des bestehenden Denkmalschutz auf Freiflächen, Roll- und Startbahnen mit Schutzstreifen sowie Betriebsflächen fordert. Eine große Mehrheit von 65 000 Wählern stimmte dem zu. Das bürgerschaftliche Engagement ist trotz des verlorenen Volksentscheids ungebrochen. Über 14 Bücher wurden in den letzten Jahren verfasst, über 100 Webseiten beschäftigen sich nur mit dem Flughafen, hunderte Artikel wurden geschrieben und veröffentlicht, allein sieben Bürgerinitiativen kämpfen für das Denkmal und seine Umgebung. Welches Denkmal kann sich einer solchen Unterstützung rühmen?

Und dennoch sieht die Zukunft des stillgelegten Flughafens nicht rosig aus. Trotz Eventvermarktung und Landschaftsparkplänen scheint die Größe, die ihm den Ruhm einbrachte, zum Fluch zu werden. Mag denkmalpflegerisch der Verlust der Eigenschaft als Flughafen zu bedauern sein, eine Umnutzung von Denkmälern gehört zum Alltag. Aber wie will man erreichen, dass das Gebäude durch die gezwungenen verschiedenen Nutzungen nicht wie ein Kuchen aufgeteilt wird und sich unterschiedlich entwickelt? Wie will man erreichen, dass Rollbahn, Flugfeld und Vorplatz weiterhin mit dem Gebäude verbunden bleiben?

Nach Angaben des Bundesanstalt für Immobilienaufgaben, Geschäftsbereich Portfoliomanagement Berlin/Brandenburg sind 49 Gebäude, sieben Flugzeughallen und 9 000 Büroräume zu vermarkten. Dies beinhaltet eine Bruttogeschossfläche (BGF) von 293 422 qm, was einer Nettogeschossfläche (NGF) von 236 301 qm entspricht, davon waren nur 100.000 qm im Juni 2006 (also noch zur Zeit der Nutzung als Flughafen) verwertet. Die Schwierigkeit der Aufgabe zur Nachnutzung wird deutlich, wenn man sich die Unterhaltungskosten der Gebäude ansieht. Bei einem Nutzungsgrad von 57% sind dies 12–14 Mio. Euro, bei 0% bleiben noch 8 Mio. Euro, die aufgewendet werden müssen, um die Gebäude gemäß Denkmalschutzgesetz zu sichern. Der Anteil nur für die Bauhaltung beträgt dabei allein 4 Mio. Euro jährlich.

Die Schließung des Flughafens wurde demnach durchgeführt, ohne dass eine Nachnutzung geplant war. Im Gegenteil: Die vielfältigen Überlegungen zu der Nachnutzung ergaben, dass auch langfristig Umbauten nicht zu finanzieren sind. Danach würde die Stilllegung, als eine der Vari-

anten, 166 Mio. Euro, eine Behördennutzung 365 Mio. Euro und eine Komplettanierung 500 Mio. Euro kosten. Da diese Summen nicht ausgegeben werden können und sollen, bleibt als einzige Variante die kurzfristige Verwertung der Flächen bei geringem Instandsetzungsaufwand. Dies wird derzeit praktiziert, beinhaltet aber einen absehbaren Sanierungsstau, der mittelfristig zur Katastrophe führt. Der Verfall großer Flächen erscheint unvermeidlich. Das Denkmal ist in Gefahr.

Auch ein Blick auf die Stilllegung anderer denkmalgeschützter Flughäfen hinterlässt Zweifel an möglichen Konzepten. Berlin-Gatow ist ein naheliegendes Beispiel. Die Umnutzung der Flughafengebäude zum Museum verhinderte den Abriss der denkmalgeschützten Gebäude. Die Landebahn wurde indes halbiert, um einer Reihenhaussiedlung Platz zu bieten. Die Sanierung der Gebäude erfolgte feinfühlig und denkmalgerecht, die Nutzung der Hangars als Flugzeugmuseum erscheint naheliegend und sinnvoll, selbst die verstümmelte Landebahn wird konzeptionsgerecht als Parkposition für die Exponate verwendet. Allerdings: Es fehlen die Besucher. Der Flugplatz selbst, einst neben Tempelhof ein wichtiger Teil der Luftbrücke, ist indes vergessen. Dies mag an der ehemaligen militärischen Nutzung des Geländes liegen, aber auch daran, dass ein Flughafen ohne Betrieb schnell an Attraktivität verliert. Wie bei keinem anderen Gebäuden sind Nutzung, Außenanlage und Gebäude nur gemeinsam nachvollziehbar und das Besondere, die Verbindung in die Welt, verkörpern die landenden und startenden Flugzeuge.

Die Schicksale von Speke und Le Bourget sehen nicht anders aus. Das denkmalgeschützte Hauptgebäude von Speke wurde an den Rand des ausgebauten Flughafens verbannt, stand lange Zeit leer und wurde schließlich aufwändig saniert. Heute steht es ergänzt und verdeckt durch ein neu gebautes Viersternehotel als verlassenes Gebäude in einem neu errichteten Industriegebiet. Das Flugvorfeld wird als Parkplatz genutzt. Das Hauptgebäude von Le Bourget wurde mit einschneidenden Eingriffen zum Museum umgebaut, die Landebahn und Vorplatzflächen mit Bürogebäuden und weiteren Museumsbauten zugebaut. Geschichte und ehemaliger Zweck des Gebäudes lassen sich nur schwer ablesen. Hier bedarf es einer umfangreichen Erklärung, dass dies einmal das Abfertigungsgebäude einer der ersten größten Flughäfen der Welt war.

---

Der vorliegende und für diesen Druck durchgesehene und aktualisierte Beitrag erschien in elektronischer Form in der Ausgabe 1/2010 von [www.kunsttexte.de](http://www.kunsttexte.de), Sektion Denkmalpflege.

#### Abbildungsnachweis

Abb. 1: TSGT Jose Lopez Jr., US Air Force, [http://de.wikipedia.org/wiki/Flughafen\\_Berlin-Tempelhof](http://de.wikipedia.org/wiki/Flughafen_Berlin-Tempelhof).

Abb. 2: Georg Wasmuth, 2009.

Abb. 3–5: Wolfgang Bittner, Landesdenkmalamt Berlin.

<sup>1</sup> Gabi Dolff-Bonekämper. Berlin-Tempelhof, Liverpool-Speke, Paris-Le Bourget: *Années 30 Architecture des*

*aéroports, Airport Architecture of the Thirties, Flughafenarchitektur der dreißiger Jahre.* Paris 2000; *Historic Airports: Proceedings of the International L'Europe de l'Air Conferences on Aviation Architecture – 1999* Liverpool, 2000 Berlin, 2001 Paris. London 2005; vgl. <http://www.europa-der-luefte.de/>.

<sup>2</sup> Thomas Schmid in der „Welt“ vom 18. 8. 2009.

<sup>3</sup> Bernhard Schulz schreibt am 2. 11. 2009 im „Tagesspiegel“, dass es „überhaupt keine genuin (faschistische oder) politische Architektur gibt. Es gibt nur vorhandene Formen, die in bestimmten politischen Systemen häufiger Verwendung finden als andere.“