



Hochschule Neubrandenburg
University of Applied Sciences

Fachbereich Landschaftsarchitektur, Geoinformatik, Geodäsie und
Bauingenieurwesen
Studiengang Landschaftsarchitektur und Umweltplanung

Bachelor-Thesis



Das Tempelhofer Feld

Freiraumplanerische Beobachtungen zu einem Stück
Stadtlandschaft

Von: Thomas Singer

urn:nbn:de:gbv:519-thesis2011.0495.1

Erstprüfer: Prof. Dr. Helmut Lührs

Zweitprüferin: M. Sc. (FH) Jeanette Höfner

Das Tempelhofer Feld

Freiraumplanerische Beobachtungen zu einem Stück Stadtlandschaft

Bachelor-Thesis

zur Erlangung des Grades B.Sc. Landschaftsarchitektur und Umweltplanung

am Fachbereich LGGB

der Hochschule Neubrandenburg

Neubrandenburg, September 2011

Danksagung

Mein Dank gilt Helmut Lührs und Jeanette Höfner für die kompetente Betreuung der Bachelorarbeit. Darüber hinaus Danke ich Sebastian Heinzen, Michael Schulz und Gernot Sohn für die Unterstützung bei den Vegetationsarbeiten. Bei meinen Eltern bedanke Ich mich für die aufgebrauchte Geduld.

Hintergrund und Zusammenfassung

Zielstellung dieser Arbeit ist es, den ehemaligen Flughafen in Berlin Tempelhof vorzustellen und freiraumplanerisch einzuschätzen.

Dabei wurden drei übergeordnete Schwerpunkte gesetzt.

Zunächst wird der Flughafen als Freiraum in den städtischen Kontext eingeordnet. Seine Lage und seine derzeitige Freiraumstruktur werden näher betrachtet. Anschließend wird auf die Nutzung des Freiraums durch die Leute eingegangen. Die Auswertung von Pflanzengesellschaften auf dem Tempelhofer Feld, dient ebenfalls der Beobachtung und Bewertung des Freiraums.

Im Punkt eins wird der Flughafen als neuer Freiraum vorgestellt.

Den zweiten Schwerpunkt der Arbeit bildet die Geschichte des Tempelhofer Feldes. Wer den Flugplatz und seine Historie nicht kennt, wird überrascht von der vielfältigen Geschichte des Ortes und seiner Bedeutung für Berlin sein.

Im Anschluss daran werden die neuen Planungsvorstellungen und Konzepte für das Tempelhofer Feld aufgezeigt und bewertet. Dabei wird auf die Vorstellungen und Leitbilder des Senats eingegangen und das im Mai 2011 beendete Wettbewerbsverfahren „Parklandschaft Tempelhof“ näher betrachtet. Im Resümee werden der Planungsverlauf und die Konzepte abschließend bewertet. Die `Prognosen nach vorn` beschreiben, was aus dem Flughafen wird und werden könnte.

Inhaltsverzeichnis

1 Einleitung	5
2 Ein Flughafen als Freiraum	7
2.1 Lage und Umfeld	7
2.2 Nutzung und Gebrauch	14
2.3 Pflanzengesellschaften auf dem Flughafengelände	16
3 Die Geschichte des Tempelhofer Feldes	27
3.1 Vom Templerhof zum Paradeplatz	27
3.2 Die Flugpioniere und der erste Flughafen	28
3.3 Der „Weltflughafen“ wird gebaut	33
3.4 Die Luftbrücke	39
3.5 Die Nachnutzung durch die US-Air Force	41
3.6 Die Entwicklung nach 1990 bis 2008	43
4 Neue Konzepte für das Tempelhofer Feld	45
4.1 Leitbilder der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung	50
4.2 Der landschaftsplanerische Wettbewerb und das anschließende Verhandlungsverfahren	52
4.3 Resümee	63
5 Prognosen nach vorn	74
6 Literaturverzeichnis	76
7 Abbildungsverzeichnis	79
8 Anhang	84

1 Einleitung

Betreten erlaubt; heißt es jetzt, wenn man vor dem Flughafengelände in Tempelhof steht. Im Jahr 2010 wurde das gesamte Areal für die Bevölkerung geöffnet.

Damit steht den Berlinerinnen und Berlinern eine sehr große und zentrumsnahe Freifläche zur Verfügung. Das gibt der Stadt eine einzigartige Gelegenheit ihr Zentrum städtebaulich zu erweitern und zu bereichern. Das Gelände kann Wachstumstendenzen der Innenstadt aufnehmen und die Lebensqualität der angrenzenden Stadtgebiete erheblich erhöhen.

Die Herausforderung besteht darin, den Freiraum in das Stadtgefüge zu integrieren und einen vielseitigen und alterungsfähigen Park zu erschaffen.

Die Hinterlassenschaften der Nutzung und die Größe des Areals, machen es zu einem besonderem, einzigartigen Freiraum. Dementsprechend wird das Tempelhofer Feld kein Park im traditionellen Sinne werden. Statt eines Landschaftsparks wird sich hier ein einzigartiger Volks- und Bewegungspark entwickeln. Dieser Prozess wird der Größe des Freiraums entsprechend Jahrzehnte dauern. Daher ist es wichtig den Park möglichst nutzungsoffen und gebrauchsfähig zu organisieren, um sich verändernde gesellschaftliche Tendenzen und zukünftige Bedürfnisse der Stadt kompensieren zu können. Dabei birgt der Freiraum das Potenzial in sich, eine Vielzahl von Nutzungen allein durch seine historischen Strukturen aufnehmen zu können.

Das Tempelhofer Feld war schon immer ein Ort des Wandels; vom Feld der Tempelritter, zum Paradenfeld des Kaisers, zum Experimentierfeld für Flugpioniere, zum ersten Großflughafen, zum Monumentalbau der Nazis, zum Flughafen der Air Force, über die Luftbrücke, wieder zum Passagierflughafen und im Jahr 2010 schließlich zur Öffnung für die Bevölkerung.

Von der Schließung historischer Flughäfen und dem daraus resultierenden Nachnutzungsdruck sind einige Metropolregionen in Europa betroffen.

Die innerstädtische Lage des Flughafens Tempelhof unterscheidet ihn jedoch von ähnlichen Anlagen. Im Empfangsgebäude des geschlossenen Flughafens

Le Bourget bei Paris hat sich das französische Museum für Luft- und Raumfahrt einquartiert. Der heruntergekommene Flughafen in Speke bei Liverpool soll durch

Gewerbeansiedlungen neu belebt werden, darüber hinaus wird über eine Bebauung des Flugfeldes debattiert. Die ehemaligen Flughäfen in Le Bourget, Speke und Tempelhof wurden in den 30er Jahren des 20. Jahrhunderts erbaut. Sie stehen alle vor der Herausforderung eine tragfähige Nachnutzung zu etablieren. Dabei kann die Herangehensweise an die Planung und deren Ergebnisse untereinander verglichen werden.

Wenn sich die Leute in ferner Zukunft über die „Tempelhofer Parklandschaft“ bewegen, werden sie wohl kaum die heftige Debatte um die Schließung des Flughafens im Kopf haben. Doch Umfragen zu Folge, sprach sich die Mehrzahl der Berliner damals, für den Erhalt des Flugbetriebs aus.

2 Ein Flughafen als Freiraum



Abb. 1 Luftbild

2.1 Lage und Umfeld

Der ehemalige Flughafen Tempelhof befindet sich im südlichen Innenstadtbereich Berlins im Bezirk Schönefeld/Tempelhof. Er liegt 4 km vom Stadtzentrum entfernt im Ortsteil Tempelhof. Das gesamte Gelände hat eine Größe von 384 Hektar. Das Flugfeld erstreckt sich im Osten bis an den Bezirk Neukölln. Im Norden und Westen wird Tempelhof durch die Bezirke Kreuzberg und Schöneberg begrenzt. Südlich des Flughafengeländes führt die Bundesautobahn A100 entlang, am westlichen Rand erstreckt sich die Bundesstraße 96, über den Abschnitt Tempelhofer Damm. Ebenfalls zum Flughafen führen der Mehring- und der Columbiadamm sowie die Manfred-von-Richthofen- und die Dudenstraße. Alle Straßen kreuzen den Platz der Luftbrücke, wo sich der Haupteingang des Flughafens Berlin-Tempelhof befindet. An die öffentlichen Verkehrsmittel ist der ehemalige Flughafen durch die U-Bahnlinie 6, westlich des Flughafens an den U-Bahnhof Platz der Luftbrücke angebunden. Im Norden und Osten liegen die U-Bahnlinien 7 und 8. Die naheliegenden

S-Bahnstationen sind Yorckstraße und Berlin Tempelhof. Vor dem Haupteingang des Flughafengebäudes im Nordwesten befindet sich der Platz der Luftbrücke. Nördlich des Flugplatzes liegt der Bergmannkiez im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg. Zwischen Columbiadamm und Flugplatz befinden sich der Muslimische- und der Garnisonsfriedhof, welcher 1861 nach den 3 großen Schlachten Napoleons um Berlin errichtet wurde. Außerdem befinden sich hier das Sommerbad Neukölln und der Jahnsportplatz. An den Columbiadamm im Norden grenzt der Volkspark Hasenheide. Ein rund 50 Hektar großer Park im Berliner Ortsteil Neukölln an der Grenze zu Kreuzberg. Die Hasenheide wird von den Neuköllnern ausgiebig genutzt, da sie die einzige große Grünfläche im Bezirk ist. Seine heutige Form erhielt der Park in den Jahren 1936 bis 1939 durch den Stadtgartendirektor Joseph Pertl (1899 - 1989). Die Hasenheide gilt als »problematischer Park«, da der Nutzungsdruck durch Anwohner, Besucher und Hunde immens hoch ist und die erforderlichen Parkpflegemaßnahmen nicht ausreichen. Darüber hinaus ist er bekannt als Drogenumschlagplatz. (Siehe auch <http://www.hasenheidefilm.de>). Die gründerzeitliche Wohnbebauung des Quartiers Schillerpromenade und die 50m breite Allee Schillerpromenade, grenzen den Flugplatz im Osten vom Bezirk Neukölln ab. Angrenzend an den Südosten des Tempelhofer Feldes befinden sich Sportstätten, wie das Stadion Neukölln und Brachland. Weiter westlich verläuft die A100 am Tempelhofer Feld entlang. Hier liegt das Gewerbegebiet Oberlandstraße und die Bärensiedlung. Im Südwesten grenzt Alt-Tempelhof an die A100. Am Tempelhofer Damm befindet sich die Gartenstadt Neu-Tempelhof. Sie entstand Anfang des 20. Jh. und wurde in den 50er Jahren durch eine aufgelockerte und mit Gärten durchsetzte Bauweise erweitert.



Abb.2 Angrenzende Stadtquartiere

Das heutige Flughafengebäude wurde von 1935 bis 1938 nach den Entwürfen von Ernst Sagebiel erbaut und zählt, mit 284000m² Geschossfläche zu den vier flächenmäßig größten Bauwerken der Welt. Der Haupteingang befindet sich an der Nordwestecke des Geländes, zum Tempelhofer Damm hin. Die Seitenflügel des „Kleiderbügels“, wie das Gebäude im Volksmund genannt wird haben eine Länge von 1230m. Der Flugsteig im Zentrum des Bauwerkes ist 380m lang und 49m tief. Rechts und links davon schließen sich die Flugzeug- und Werkstatthallen an.

Am östlichen Ende des Seitenflügels findet sich der von Adolf Behrens entworfene Radarturm. Das markante, futuristisch anmutende Bauwerk aus dem Jahr 1982 ist mit 71,51m Höhe weit in der Stadtlandschaft sichtbar.

Die elliptische Form des Flugplatzes, welche durch den Viertelkreisbildenden Hallenbereich des Gebäudes vorgegeben wird, ist heute trotz Überformung noch erkennbar. Das Gelände ist geprägt durch zwei große Start- und Landebahnen, die von West nach Ost verlaufen. Die nördliche Bahn ist 2095 m lang, die südliche 2116 m. Sie entstanden während der Luftbrücke 1949 und ersetzen die dazwischen verlaufende Landebahn aus Lochblech von 1945. Um das gesamte Flugfeld verläuft eine Rollbahn (auch Taxiweg genannt). Die Süd-Rollbahn verbreitert sich und führt zu den historischen Warmlaufplätzen Ost und West, von hier aus wurden die

Flugmaschinen gestartet bevor die Landebahnen gebaut wurden. Im Norden des Geländes, an der Golßener Straße neben dem Radarturm befindet sich ein Kraftwerk, das für die autonome Energieversorgung des Flugplatzes zuständig war, die ehemalige Flughafenbetriebstankstelle befindet sich hier ebenfalls.

Das Wegenetz im nördlichen Bereich ist differenzierter ausgebaut, hier befand sich der erste, ältere Flughafen, welcher von 1923 -1940 in Betrieb war (siehe Kap. Geschichte). Später wurden die Flächen als Feuerwehrübungsplatz, Schießstand, Diensthundezwinger und Fallschirmsprunganlage genutzt. Es ist der einzige Ort auf dem Flugfeld (bis auf die Ränder des Flugplatzes) wo einzelne Bäume und Baumgruppen vorhanden sind. Angrenzend an die Friedhöfe Columbiadamm und das Sommerbad Neukölln befindet sich das wohl älteste Gebäude des Tempelhofer Feldes. Bis 2010 hatte hier der Deutsche Wetterdienst seinen Sitz, heute die Parkaufsicht. Verschiedene Radio- und Wetterstationen befinden sich immer noch hier. Die Sportfelder für Softball, Tennis usw. am Columbiadamm wurden von der US-Air Force angelegt und werden seit dem Jahr 2010 wieder genutzt. Hier befindet sich einer der Haupteingänge auf das Tempelhofer Feld, sowie ein Nebeneingang an der ehemaligen Betriebstankstelle. An der nördlichen Rollbahn befindet sich heute ein Biergarten in der ehemaligen Picknick Area der amerikanischen Streitkräfte, Toiletten, ein Informationshäuschen, ein ausgewiesener Grillplatz und eine an das Hallenvorfeld des Flughafengebäudes angrenzende Eventfläche, die für Veranstaltungen aller Art vorgesehen ist. Ein weiterer Nachbar ist das Technikmuseum, das hier ein Gebäude als Werkstatt nutzt.

Inmitten dieser angrenzenden Nutzung befindet sich eine von drei sogenannten Pionier- und Zwischennutzungsflächen die in Nähe der Haupteingänge ausgewiesen wurden. Das folgende Zitat zur Erläuterung der Pionierflächen, stammt von der Tempelhof Projekt GmbH:

„ (...)Die spontane, informelle Zwischennutzung nicht entwickelter Flächen ist seit einigen Jahren charakteristisch für viele Orte Berlins. Die Tempelhofer Freiheit integriert zum ersten Mal Zwischen- und Pioniernutzungen gezielt in einen Planungsprozess - als Treiber einer prozessualen und partizipativen Stadtentwicklung. (...)

Welche Projekte werden gesucht?

Gesucht werden Projekte, die die Entwicklung der Tempelhofer Freiheit durch attraktive Angebote für Erholungs- und Freizeitsuchende oder neue unternehmerische, soziale und kulturelle Ideen fördern. Die Nutzungen sollen zu den thematischen Ausrichtungen der einzelnen Pionierfelder passen und innerhalb der zeitlichen Fristen Erfolg versprechend realisierbar sein.

Die Projekte müssen den Nachhaltigkeitskriterien (ressourceneffizient/ ökologisch; partnerschaftlich-integrativ/sozial; wirtschaftlich-zukunftsorientiert/ unternehmerisch-ökonomisch) genügen und den sechs Leitbildern der Tempelhofer Freiheit entsprechen:

- Wissen und lebenslanges Lernen
- Interreligiöser Dialog
- Saubere Zukunftstechnologien
- Sport, Gesundheit und Wellness
- Integration der Quartiere
- Bühne des Neuen

Der Fokus einer Entwicklung mit Raumpionieren liegt darauf, die Gesamtentwicklung der Tempelhofer Freiheit qualitativ zu unterstützen.

Ein Rechtsanspruch auf die Vergabe einer Fläche ist mit diesem Verfahren nicht verbunden. Auch behält sich das Land Berlin vor, nicht alle Flächen zu vergeben. Das Vergaberecht findet keine Anwendung.

Wer sucht?

Tempelhof Projekt ist vom Land Berlin mit der Durchführung des Auswahlverfahrens beauftragt und führt dieses in Kooperation mit der Grün Berlin GmbH durch.“

(Quelle <http://www.tempelhoferfreiheit.de>)

Das Pionierfeld am Columbiadamm soll Sport- und Kulturnutzung kombinieren. Die Turngemeinde in Berlin betreibt hier bereits verschiedene Sportflächen. Aber auch spontane und nicht-vereinsgebundene Sportnutzungen sind erwünscht. Es werden publikumswirksame Veranstaltungen im Bereich Sport und Kultur gesucht. Da das 14000 m² große Areal Bestandteil der Internationalen Gartenausstellung 2017 werden soll, wird die Pioniernutzung bis 2013 eingestellt (Quelle: Tempelhof Projekt GmbH).

Am Quartier Schillerpromenade im Bezirk Neukölln befindet sich das Haupteingangsgebiet zum Tempelhofer Park. Insgesamt sechs beieinander liegende Eingänge verbinden den Park mit dem Stadtgebiet Neukölln. Von der ehemaligen Einflugschneise der beiden Landebahnen, öffnet sich der Blick über die Weite des Flugfeldes. Auf der hier ausgewiesenen 18700m² großen Pionierfläche sollen, nach den Vorstellungen der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung vielfältige gemeinwesenorientierte und künstlerische Nutzungsideen verwirklicht werden, daneben werden weite Teile der Rasenflächen als öffentlicher Grünraum erhalten bleiben. Vor allem Projekte aus dem benachbarten Neuköllner Kiez sollen die Fläche bereichern und inspirieren. Ein Grillplatz und zwei Hundeauslaufgebiete wurden am Ostende der Landebahnen angelegt.

Nahe der Kreuzung A100 und Tempelhofer Damm befindet sich der dritte Haupteingang. Wie auch bei den beiden anderen befindet sich in der Nähe ein Informationshäuschen, Toiletten Grill- und Hundeauslaufflächen. Die Pionierfläche am Tempelhofer Damm soll für temporäre und kombinierte Technik-, Arbeits- und Ausstellungsprojekte genutzt werden. Auf dem vorhandenen Eisenbahngleis können Wissens- und Kulturangebote etabliert werden. Desweiteren soll sie als temporäre Eventfläche und Bühne für neues fungieren, nach dem Motto „Wissen schafft Kultur“ (Quelle: Tempelhof Projekt GmbH). Am südlichen Ende des Flugzeughangars, an der ehemaligen Flughafenfeuerwehr findet sich ein weiterer Nebeneingang.

Es gibt also insgesamt 10 Eingänge im Zaun des Tempelhofer Feldes, 3 Haupteingänge und 7 Nebeneingänge. Jedoch liegen die Haupt- und Nebenzugänge dicht beieinander, so folgen die Eingänge am Columbiadamm direkt aufeinander, die 6 Zugänge am Stadtquartier Schillerpromenade liegen ebenfalls sehr dicht beieinander. Damit ist das Tempelhofer Feld nur von bestimmten Punkten aus gut erschlossen. Der gesamte Südbereich bleibt verschlossen, angrenzend an die A100 und das Gewerbegebiet Oberlandstraße gibt es keinen Eingang. Auch durch das Hauptgebäude des Flughafens gelangt man nicht auf das Gelände, da das große Hallenvorfeld abgezäunt ist. An den Friedhöfen am Columbiadamm und dem Sommerbad Neukölln im Norden des Tempelhofer Feldes ist der Durchgang ebenfalls verschlossen. Dementsprechend gibt es nur drei große Eingangsbereiche: Columbiadamm, Oderstraße und Tempelhofer Damm.

Das Wegenetz auf dem THF ist wenig strukturiert, lediglich die großen Landebahnen geben Richtung vor. Der Besucher hat die freie Wahl, wie sein Weg über das weite Gelände verlaufen soll.

Die gesamte Fläche zwischen den Landebahnen wurde als geschützter Lebensraum für Tiere und Pflanzen ausgewiesen. Nur ein nach Nordwest verlaufender Weg verbindet die südliche und nördliche Landebahn miteinander. Im südlichen Bereich des Tempelhofer Feldes befindet sich ein eingezäunter, geschützter Lebensraum für die bodenbrütende Feldlerche.

Vor allem Trocken- und Wärmeliebende Tier- und Pflanzenarten halten sich auf den Wiesen auf. Dazu zählen heimische Hummel- und Bienenarten wie auch Magerrasen und Glatthaferwiesen. (Vgl. dazu: Ausschreibungstext „Parklandschaft Tempelhof“)

Das Stadtgebiet befindet sich im nördlichen Randbereich der Teltow-Hochfläche, im Übergangsbereich zum Urstromtal der Spree. Es liegt 7-10 Meter höher als die nördlich angrenzende Stadtlandschaft.

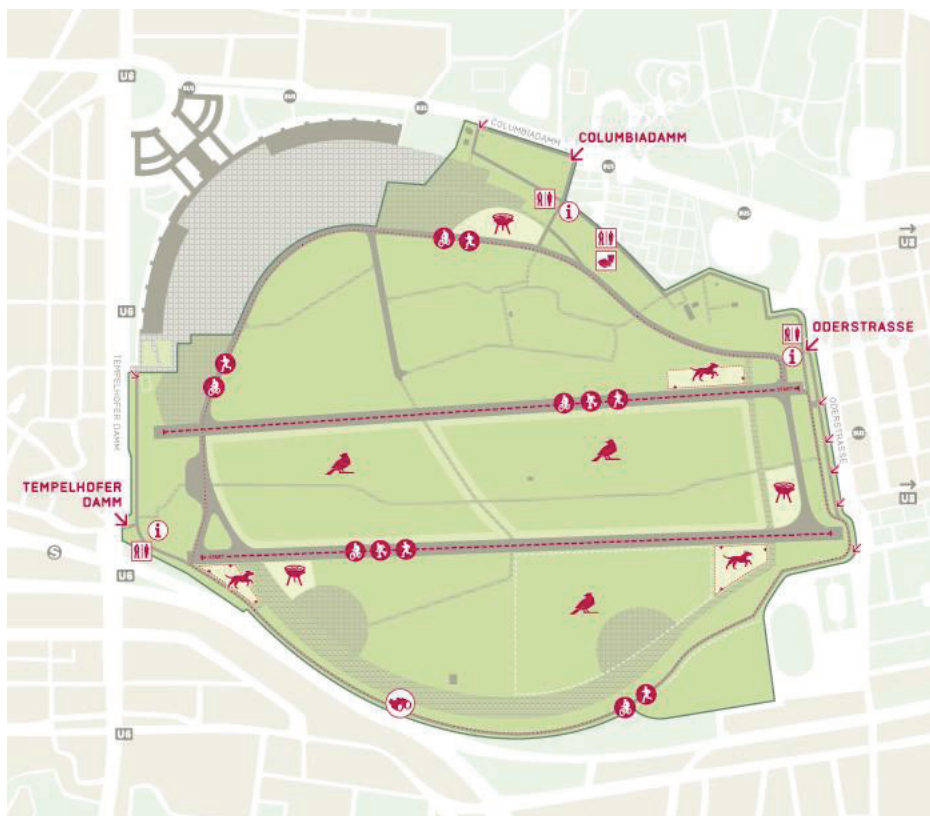


Abb.3 Orientierungskarte für Besucher (siehe auch Anhang)

2.2 Nutzung und Gebrauch

Das ehemalige Flughafengelände wird von Berlinern und Besuchern sehr intensiv und vielfältig genutzt. Um den Ort kennenzulernen und die Nutzung durch den Menschen nachzuvollziehen bin ich sechs Mal nach Tempelhof gefahren. Dabei war ich immer wieder erstaunt, wie gut die Freifläche von den Menschen angenommen wird. Ich besuchte den Freiraum an folgenden Tagen: 02. Juni 10.00-13.00 Uhr, 03. Juni 16.00-19.30 Uhr, 05. Juni 14.00-17.00 Uhr, 06. Juni 17.30-19.30 Uhr, 12. Juni 15.30-17.30 Uhr und am 13. Juni 16.00- 18.00 Uhr. Der Juni als erster Sommermonat bietet sich gut an, um die Besucherzahlen in der Hauptsaison zu untersuchen. In der Orientierungskarte sieht man, wie die Nutzung von der Grün Berlin GmbH angedacht ist. Vergleichend dazu klärt der folgende Text wo, wie und von wem das THF tatsächlich genutzt wird.

Die meisten Menschen halten sich in der Nähe der Eingänge am Columbiadamm, Oderstraße und Tempelhofer Damm auf. In diesem Bereich befinden sich auch die Hundenausläufflächen, die Grillwiesen, WC-Anlagen, Sportflächen usw. Desweiteren bewegen sich viele Menschen auf den großen Start- und Landebahnen und dem Weg, der um den Flugplatz führt. In den großen, naturgeschützten Wiesen halten sich kaum Leute auf, höchstens zum urinieren oder um sie zu überqueren. Genutzt werden hauptsächlich die asphaltierten Flächen sowie die, den Eingängen nahen Rasen-, Sport- und Freizeitflächen.

Dabei lassen sich drei übergeordnete Nutzergruppen feststellen:

Freizeitsportler, „Griller und Chiller“ und Schaulustige. Die Freizeitsportler bewegen sich den ganzen Tag über auf dem Gelände, im Gegensatz zu anderen Nutzergruppen auch morgens. Dabei sind neben den üblichen Sportarten wie Joggen, vor allem Rollsportarten vertreten. Dazu gehören Radsportler, Inline- Skater und Skateboarder, außerdem die Sportart Kiteboardboarding. Dabei lässt man sich auf einem Rollbrett, mithilfe eines Drachens vom Wind ziehen und kann so mit bis zu 80 km/h über die Landebahnen fahren. Das Tempelhofer Feld wird von den Berliner Freizeitsportlern sehr intensiv genutzt. Die Anzahl der Sportler gegenüber der Gesamtzahl der Besucher liegt nach meinen Beobachtungen bei 15-20%. An sonnigen Tagen halten sich sehr viele Menschen auf den Rasenflächen am Rande des Tempelhofer Feldes auf. Sie entspannen, unterhalten sich, lassen Drachen steigen, machen Picknick, grillen, feiern oder spielen, besonders am Nachmittag und

Abend. Diese Nutzergruppen machen mit 70-75% den größten Anteil der Besucher des Tempelhofer Feldes aus. Dazu gehören vorwiegend Jugendgruppen, Pärchen und junge Familien mit Kindern, ältere Menschen sieht man auf dem Gelände kaum. Die Softballfelder am Columbiadamm wurden noch von den Amerikanern angelegt und sind nach der Öffnung des Flugplatzes wieder instand gesetzt worden, sie werden von der Mixed Softball League Berlin genutzt. Touristen und Schaulustige sind auf dem ehemaligen Flughafen ebenfalls häufig anzutreffen. Sie interessieren sich für die Geschichte, Gegenwart und Zukunft des Tempelhofer Feldes und wollen sich selbst ein Bild vom Nutzungswandel des Flugplatzes machen. Ihr Anteil macht ca. 10% der Tempelhof- Besucher aus.

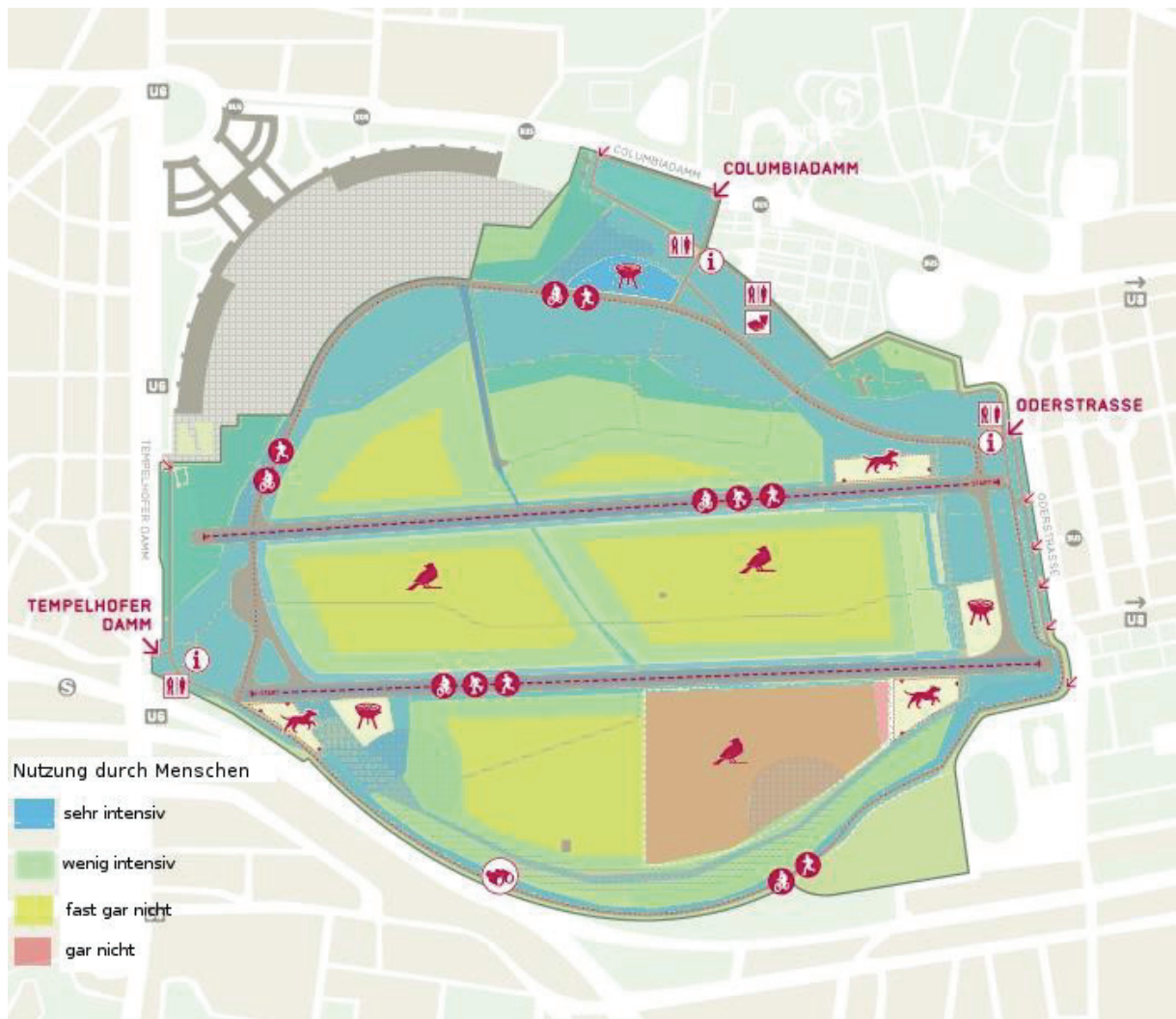


Abb.4 Realnutzungskarte

2.3 Pflanzengesellschaften auf dem Flughafengelände

„Zu den Grundannahmen der pflanzensoziologischen Arbeit zählt der Gedanke, dass, die Vegetation synthetischer Ausdruck aller Standortbedingungen sei.“

(LÜHRS H. et al. 2010:8)

Unter diesem Gesichtspunkt lassen sich aus der auftretenden Vegetation auch Erkenntnisse für die Freiraumplanung ableiten. Nämlich Erkenntnisse darüber, wie der Freiraum von Mensch und Tier genutzt wird und wie er dementsprechend seiner `Natur gemäß` zu planen ist. Aus diesem Grund habe ich (mit tatkräftiger Unterstützung) im östlichen Bereich des Flughafengeländes, am Quartier Oderstraße, 24 Vegetationsaufnahmen durchgeführt. Daraus wurden Aussagen zu den vorkommenden Pflanzengesellschaften und zur Nutzung formuliert. Das Pflanzensoziologische System dahinter wurde erstmals von Braun-Blanquet beschrieben. Es wurden homogene Vegetationsbestände gewählt, das heißt die Aufnahmeflächen sollten in ihrer Struktur, Artenzusammensetzung und den sie prägenden wesentlichen Standortfaktoren weitgehend gleichartig sein. Das Prinzip dieser pflanzensoziologischen Arbeitsmethode ist die Schätzung des Anteils einzelner Arten in konkreten Beständen. Dabei werden die sogenannte »Artmächtigkeit«, also die Menge der Art auf der Fläche und die Soziabilität, sie dokumentiert die Verteilung der Individuen auf den Probeflächen, notiert. Beides sind Schätzwerte. Diese beiden Werte werden dann in die Tabellen eingeschrieben, um die Pflanzen hinsichtlich ihrer Gesellschaften zu ordnen. In den 24 Vegetationsaufnahmen wurden 53 Pflanzenarten festgestellt. Die aufgenommenen Flächen sind überwiegend artenarm. Die von uns in der Tabelle herausgearbeiteten Pflanzengesellschaften sind Fragmentgesellschaften des Cynosurion (Tüxen 47). Dazu zählen Fettweiden, Stand- und Mähweiden, Parkrasen und Schnittwiesen.

„Sie entstehen (...), wenn sie vielfach geschnitten oder durch Beweidung ständig kurzgehalten werden (OBERDORFER E. 1993:430).“

Vor allem die Klassenkennarten *Lolium perenne*, *Festuca rubra* sowie *Achillea millefolium* kommen stetig vor. Aber auch *Festuca ovina* und *Agropyron repens* sind häufig vertreten. Die Vegetationsflächen in Tempelhof unterliegen unterschiedlichen Mahdintervallen, die von uns aufgenommenen Flächen werden etwa 6- bis 10-mal im Jahr gemäht (nach WISAG).

Ifd. Nr.	I			II				III		IV							V		VI	VII						
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24		
Aufn. Nr.	1	16	14	6	7	15	20	13	9	10	12	2	5	17	23	18	8	4	3	24	21	22	11	19		
Deckung in %	70	80	90	80	75	100	95	100	90	90	75	50	70	80	100	60	80	80	70	80	80	80	80	80		
Artenzahl	12	11	15	19	11	13	11	19	13	8	13	9	16	14	22	9	18	15	11	11	10	13	7	10		
<i>Polygonum aviculare</i>	12	(22)	22										+													
<i>Geranium pusillum</i>				+	+2		+	22		r	+									r						
<i>Lotus corniculatus</i>						33	12	+2					+	r			r									
<i>Bellis perennis</i>	+			11	r			+																		
<i>Galium mollugo</i>								33	33	44			+2					12								
<i>Erodium cicutarium</i>											11	22	22	22	+	22	+	11	12	+						
<i>Calamagrostis epigejos</i>											+2	11	33*	12	33		11			33						
<i>Chenopodium album</i>												22														
<i>Berteroa incana</i>	+	+							+					r	r	+	+2	12				22				
<i>Medicago cf. minima</i>			+2								+2							+2	12							
<i>Ononis repens</i>									r								r	+2	34							
<i>Agrostis tenuis</i>																				22	44					
<i>Falcaria vulgaris</i>																						22				
<i>Medicago x varia</i>	44			+2	+2			11	33			+2	33		+2		+2							44	44	
VOK: Molinio-Arrhenateretea																										
<i>Lolium perenne</i>	12	+2		11	11	22	33*	33*	+	33	11	+	+		11	11	12	11	22*	22	22	11	33	11		
<i>Festuca rubra</i>	23	12	+2	22	11			33	22	11	22		33	23	33	11	33	33	11	22	11	33	11	33		
<i>Achillea millefolium</i>		12	33	11	22	22	22	22	22	22	22	22	12	22		12	22			33	33	11	12	22		
<i>Rumex acetosa</i>			+	r		+2	r	+2		+	+		+	r		r	+	+	r		+2	12	+	+2		
<i>Taraxacum officinale</i>	r		11	+	+	+	11	+	r	22	r		r		+		11			+			11	+		
<i>Plantago lanceolata</i>		+2		+	+	+2	12		+		+		+	12	+			r	12	12	+					
<i>Dactylis glomerata</i>	+	22		+				+2	+	11			11	+	+							r		22		
<i>Trifolium repens</i>			+				12	r						r	+2				+	+			+	+		
<i>Leontodon autumnalis</i>			11					+2										+	+			r				
<i>Potentilla reptans</i>			r	+		33					22							r								
<i>Poa pratensis</i>	+											+	+	+				11*								
<i>Trifolium dubium</i>	11													r												
<i>Plantago major</i>			+			r																				
<i>Poa annua</i>		+																								
<i>Rumex crispus</i>																						r				
Begleiter:																										
<i>Festuca ovina</i>	+2	44		33	44		23		22*		12*	+2	12	12	33	33	11	23*	22		12			11		
<i>Agropyron repens</i>	+		r		+2			23	22		33	33		+	22		33	22	22	11	+	22				
<i>Trifolium pratense</i>		r		+2	+			+					r		+		+				12					
<i>Medicago lupulina</i>		r		+2			+	+2						+			11									
<i>Galium pumilum</i>				+				11	+2				12	+2								22				
<i>Arenaria serpyllifolia</i>								+						+	+											
<i>Convolvulus arvensis</i>								r											22					+		
<i>Bromus mollis</i>			22			+		r																		
<i>Plantago cf. media</i>				+															+2							
<i>Trifolium arvense</i>				r																						
<i>Armeria maritima</i>															+						+2					
<i>Potentilla argentea</i>											r						r									
<i>Poa spec.</i>		+																								
<i>Panicum miliaceum</i>			11									+2														

Außerdem je einmal in Lfd. Nr. 3: *Cirsium vulgare* +2, Lfd. Nr. 6: *Solidago canadensis* 11; *Sambucus nigra* juv. r; *Cichorium intybus* r, Lfd. Nr. 15: *Lychnis flos-cuculi* +2, *Plantago sphaerostachya* r; *Vicia spec.* +°; *Bromus spec.* 11°, lfd. Nr. 22: *Carduus nutans*

Abb.5 Vegetationstabelle

Gliederung der Tabelle

Spalte I bis VII Cynosurion – Fragmentgesellschaften mit Sandtrockenrasenanklängen

Spalte I	Ausbildung mit <i>Polygonum aviculare</i>	(lfd. Nr. 1-3)
Spalte II	Ausbildung mit <i>Geranium pusillum</i>	(lfd. Nr. 4-8)
Spalte III	Ausbildung mit <i>Galium mollugo</i>	(lfd. Nr. 9-10)
Spalte IV	Ausbildung mit <i>Erodium cicutarium</i> und <i>Calamagrostis epigejos</i> - typische Variante - Variante mit <i>Berteroa incana</i>	(lfd. Nr. 11-14) (lfd. Nr. 15-19)
Spalte V	Ausbildung mit <i>Agrostis tenuis</i>	(lfd. Nr. 20-21)
Spalte VI	Ausbildung mit <i>Falcaria vulgaris</i>	(lfd. Nr. 22)
Spalte VII	Ausbildung mit <i>Medicago x varia</i>	(lfd. Nr. 23-24)

Verbreitungskarte der Pflanzengesellschaften



Abb.6 Aufnahmegebiet

Digitale farbige Orthophotos 2010 (DOP20RGB)



Abb.7 Verbreitungskarte der Pflanzengesellschaften

Floristische Struktur der Cynosurion – Fragmentgesellschaften

Ausbildung mit *Polygonum aviculare* (Spalte I)

Lolium perenne, *Festuca rubra*, *Festuca ovina* und *Achillea millefolium* sind hier, wie bei den meisten andern Ausbildungen auch, neben *Polygonum aviculare* an der Bestandsbildung beteiligt. *Medicago x varia* ist in der Aufnahmenummer 1 dominant. Die Bestände erreichen Höhen von 5-10 cm. Die Deckung liegt bei 80 Prozent. Die Artenzahlen liegen zwischen 11 und 15.

Ausbildung mit *Geranium pusillum* (Spalte II)

Die Bestände erreichen hohe Deckungen, die im Mittel bei 90 Prozent liegen. Die Wachstumshöhe liegt bei etwa 10 cm. Ausnahmsweise wachsen vereinzelt Pflanzen bis 20 bzw. 50 cm hoch auf. Die Artenzahl liegt zwischen 11 und 19 Arten je Aufnahme. *Lolium perenne*, *Achillea millefolium* und *Taraxacum officinale* sind stete Vertreter dieser Gesellschaft.

Ausbildung mit *Galium mollugo* (Spalte III)

Diese Ausbildung zeichnet sich durch die Dominanz von *Galium mollugo* aus. Die Deckung liegt in beiden Aufnahmen bei 90 Prozent. Die Höhe zwischen 5 und 15 cm. Die Artenzahl beträgt einmal 8 und einmal 13 Arten.

Ausbildung mit *Erodium cicutarium* und *Calamagrostis epigejos* (Spalte IV)

typische Variante (Ifd.Nr.11-14)

Variante mit *Berteroa incana* (Ifd. Nr. 15-19)

Hier liegen die Deckungen zwischen 50 und 100 Prozent. Wobei die typische Variante nicht ganz so hohe Deckungswerte aufweist. Der Aufwuchs ist in der Regel bei einer Höhe von 10 cm gelegen. Die mittlere Artenzahl der typischen Variante ist 13. Die Variante mit *Berteroa incana* ist etwas artenreicher und liegt im Mittel bei 15 Arten. *Festuca ovina* und *Agropyron repens* sind stete Begleiter bei der typischen und höchstet in der Variante mit *Berteroa incana* vertreten.

Ausbildung mit *Agrostis tenuis* (Spalte V)

Achillea millefolium bildet maßgeblich diese Bestände mit bis zu 50 Prozent Deckung. Die allgemeine Deckung liegt bei 90 Prozent. Der Aufwuchs liegt bei etwa 15 cm. Es kommen 10 bzw. 11 Arten in den Aufnahmen dazu vor.

Ausbildung mit *Falcaria vulgaris* (Spalte VI)

Eine Aufnahme belegt diese Gesellschaft, welche sich durch ungefähr gleiche Mengenanteile von *Bertereoa incana* und *Falcaria vulgaris* auszeichnet. *Festuca rubra* erreicht als einzige Art höhere Deckungsanteile. Die Deckung liegt bei 80 Prozent. Die Höhe beträgt zwischen 5 und 15 cm. Die Artenzahl liegt bei 13.

Ausbildung mit *Medicago x varia* (Spalte VII)

Diese Ausbildung hat einen hohen Deckungsgrad, an die 100 Prozent. Dominant ist die namengesebende Art *Medicago x varia*. Der Aufwuchs liegt bei ca. 5 bis 10 cm. Die Artenzahl ist hier mit 7 und 10 Arten am geringsten.

Die Böden des Tempelhofer Feldes und die Standort(e) der Cynosurion – Fragmentgesellschaften

Die Böden des Tempelhofer Feldes sind durch jahrzehntelangen menschlichen Einfluss überformt und von hohem bis mäßig hohem Verdichtungsgrad. Die naturnahesten Böden (Parabraunerden) finden sich zwischen den beiden Start- und Landebahnen. Der überwiegende Teil der Böden hat sich unter Ablagerung und Überschüttung von Müll und kalkhaltigem Schutt (Pararendzinen) sowie aus sandigen, kalkfreien Aufschüttungen entwickelt (Regosole). Im nördlichen Bereich finden sich Rohböden auf den maroden versiegelten und teilversiegelten Flächen (Ranker). Das gesamte Flughafengelände wird als altlastenverdächtig eingestuft.

Alle von uns aufgenommenen Bestände siedeln auf einem feinen zum Teil mehr oder weniger humosen Sand. Dieser ist in allen Fällen verdichtet und manchmal stark verdichtet. Die starke Verdichtung des Bodens zeigte sich vor allem im Bereich der Eingänge zum ehemaligen Flugfeld. Aber auch inmitten der Rasenflächen kamen solche Stellen vor. Auffällig ist eine dünne und feine Humusschicht die auf dem Sand aufliegt. Hier weniger und dort mehr. Vermutlich werden die Rasenflächen durch Mulchmähd stabilisiert. Zudem war das Substrat sehr trocken und stellenweise rissig. Auf einigen Flächen waren abgestorbene Pflanzenreste, Gras- und Blütenstreue oder auch Zigarettenstummel, Kronkorken oder anderer Kleinmüll auf dem Boden aufliegend zu sehen. Der Kleinmüll zeugt von der Nutzung, Belagerung von Menschen, welche sich auf den Rasenflächen niederlassen. Die Streue wurde meist von in Nachbarschaft stehenden Bäumen Gräsern und Kräutern angeweht.

Zusammenfassung

Der Verband Cynosurion aus der Ordnung Arrhenatheretalia besitzt nur wenige schwache Verbandskennarten wie *Lolium perenne*, *Phleum pratense* oder *Leontodon autumnalis*. Der regelmäßige Schnitt begünstigt weidefeste Grünlandarten. Dabei verarmen die Bestände eher, als das sich neue Artenverbindungen ergeben. Gegen Trockenheit, Nährstoffarmut, Verdichtung und häufige Mähd können sich wenige Pflanzen behaupten. Dazu zählt der Rotschwengel (*Festuca rubra*) als Magerkeitszeiger und häufige Pflanze auf unterdurchschnittlich gedüngten, extensiv bewirtschafteten Flächen, eine Klassencharakterart der Molinio-Arrhenatheretea. Daneben kommt *Lolium perenne* sehr häufig (nur fehlend in zwei Aufnahmen) vor. Das deutsche Weidelgras liebt frische bis nährstoffreiche Böden und gilt als tritt- und schnittfester Kriechpionier. Die beiden Gräser sind auch Hauptbestandteile von verschiedenen Rasenmischungen wie z.B. die Berliner Tiergartenmischung. Demzufolge können die Bestände sich daraus weiterentwickelt haben. Als schwache Charakterart der Ordnung Arrhenatheretalia gilt *Achillea millefolium*. Sie ist ebenfalls höchstens in den Aufnahmen vorhanden. Die Aufnahmen in Eingangsnähe Oderstraße A weisen auf hohe Nutzungsintensität hin. Die Ausbildung mit *Polygonum aviculare* zeigt eine Trittgemeinschaft an. Ein zwei Meter breiter Trampelpfad, vom Eingang Oderstraße A auf das Tempelhofer Feld führend, hat sich hier bereits gebildet. Spalte zwei beinhaltet Arten die sich in Fettweiden bis

Magerrasen und frischen bis trockenen Standorten wohlfühlen und Kennarten des Cynosurion enthalten, vor allem *Bellis perennis* ist häufig auf kurzrasigen, verdichteten Flächen zu finden. *Geranium pusillum* wächst in sonnigen, lückigen Unkrautfluren oder auch an Wegen und Äckern. Ähnliche Standortbedingungen finden wir in Tempelhof. In Spalte drei könnte man mit *Galium mollugo* auf eine reichere Brachegesellschaft schließen. Die Ausbildung mit *Erodium cicutarium* und *Calamagrostis epigejos* bildet eine Sandrockengesellschaft mit Einfluss von *Agropyron repens*. Darüber hinaus weisen sie auf eine lückige, gestörte Gesellschaft hin, mit etwaigem Pioniercharakter. *Ononis repens* gilt als Magerkeitszeiger und kann durch eine Zurücknahme der Pflegeintensität eingewandert sein. Die Ausbildung mit *Falcaria vulgaris* wurde in Nähe der geschützten Wiesen aufgenommen und zeigt Verbrachungstendenzen aufgrund der abnehmenden Pflege an. *Medicago x varia* ist ein recht häufiger Vertreter auf den Magerwiesen in Tempelhof. Die Pflanze bildet Bastard-Populationen aus *Medicago sativa* und *Medicago falcata*. Grob betrachtet können wir die Ausbildungen 1 bis 4 als reichere Gesellschaften bezeichnen, wogegen die Spalten 4 bis 7 eher auf sandigeren Standorten zu finden sind. Die Zusammensetzung der Vegetation in Tempelhof lässt Rückschlüsse auf die Nutzung ziehen. Vor allem die Aufnahmen am Eingangsbereich spiegeln die hohe Nutzungsintensität wieder. Daneben zeigt die Artenzusammensetzung einen mageren, trockenen, verdichteten und definitiv gestörten Standort an. Die Pionier- und Rohböden besiedelnden Pflanzen weisen auf hohe Nutzung oder einen Wandel der Vegetation hin (durch Pflegeveränderung, Sukzession). Daraus wird ersichtlich, dass die Fläche stark durch den Menschen geformt und beeinflusst wurde und wird. Die Müllablagerungen, Sand- und Schuttaufrüchtungen, eventuell die Bodenbelastung und die Verdichtung des Bodens drückt sich in der Vegetation aus. Dem geschulten Auge eines Vegetationskundlers erschließen sich diese Informationen relativ schnell.

Für die theoretische Pflege (das sogenannte Flächenmanagement) des Tempelhofer Feldes ist die Wisag zuständig. Der bundesweite Dienstleister mit Sitz in Berlin Adlershof arbeitet unter anderem im Bereich Grünflächenpflege und Landschaftsbau. Er zählt mehrere 10.000 Mitarbeiter und ist in den verschiedensten Marktsektoren tätig. Die Senatseigene GmbH Grün Berlin sah sich jedoch genötigt, eine neue Ausschreibung durchzuführen. Als Nachunternehmer der Wisag wurde Rüdiger

Brandenburg GalaBau tätig. Das Unternehmen setzt die Pflegemaßnahmen der Wisag aufgrund ihrer Kenntnisse und Maschinen praktisch um.

Die Teilflächen werden verschieden gepflegt. Es wird unterschieden nach intensiver Pflege (Mahd 10 mal im Jahr), mäßig intensiver Pflege (Mahd 6 mal im Jahr), extensiver Pflege (zweischürige Mahd der inneren Wiesen), der Ruderalaufwuchs wird alle zwei Jahre gemäht und Aufwuchs auf den befestigten Flächen (z.B. in Fugen) wird nach Vorortentscheidung entfernt. Die mäßig intensiv und intensiv gepflegten Flächen werden mit einem Spindelmäher bearbeitet, das Mahdgut bleibt liegen (Mulchmahd). Auf den extensiv gepflegten Flächen kommt ein Kreiselmäher zum Einsatz und das Heu wird abgetragen. Der Ruderalaufwuchs wird mit dem Schlägelmäher geschnitten. (Quelle: Bohm R. 2011, Freier Mitarbeiter für Grün Berlin GmbH, mündliche Aussage im Rahmen eines Gesprächs)

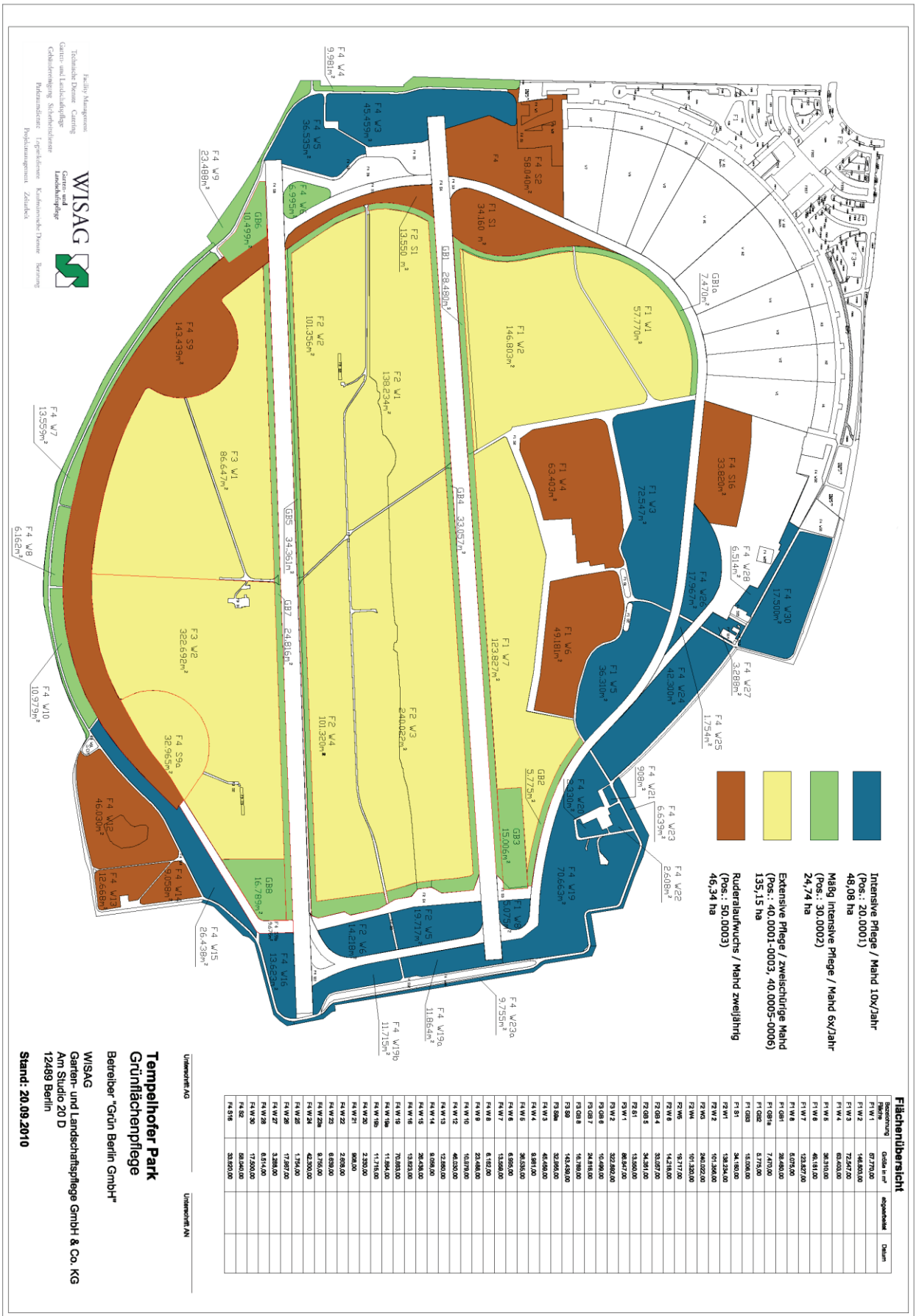
Eine Mulchmahd ist in Tempelhof, wie in allen gemähten Vegetationsflächen unangebracht. Die Biomasse muss entfernt werden, da die Pflanzen an den nährstoffarmen Standort angepasst sind und eine dementsprechende Artenvielfalt aufweisen könnten. Desweiteren fördert das Mahdgut die Verfilzung und Vertorfung des Oberbodens.

„Über die ständige Streuschicht wandern polycormone Arten wie *Glechoma hederacea* und *Agropyron repens* ein. Die Rücknahme der Mahdhäufigkeit (6-10mal) fördert in den Beständen zunächst *Lolium perenne* – Dominanzgesellschaften, in die dann allmählich *Agropyron repens* einwandert“. (LECHENMAYR, H. 1993:161)

Mit dem Spindelmäher lässt sich der Rasen sehr schonend schneiden, damit ist er besonders für Zier- oder Golfrasen geeignet. Er ist allerdings auch an bestimmte Rahmenbedingungen gebunden, wie kein anderer Mäher. Das Gelände muss eben sein und der Aufwuchs kann nur bis zu eine Höhe von 2 bis 3cm entfernt werden, was einen fast wöchentlichen Einsatz voraussetzt. Die Mahdintervalle von 6 bis 10-mal widersprechen dem allerdings. Auf den mäßig intensiv gepflegten Flächen beträgt die Vegetationshöhe über 10 cm. Diese mit einem Spindelmäher zu mähen ist denkbar ungünstig. Dadurch entstehen Ungleichmäßigkeiten und Verletzungen im Rasen. Eine von Dr. Hanna Köstler durchgeführte Biotopkartierung weist die von uns aufgenommenen Flächen größtenteils als artenreiche Zier- und Scherrasen aus. Das kann stellenweise zutreffen, ist für das Aufnahmegebiet jedoch viel zu allgemein formuliert.



Abb.8 Die Rasenflächen in Tempelhof



- Intensive Pflege / Mahd 10x/Jahr
(Pos.: 20,0001)
48,08 ha
- Mäßig intensive Pflege / Mahd 6x/Jahr
(Pos.: 30,0002)
24,74 ha
- Extensive Pflege / zweischichtige Mahd
(Pos.: 40,0001-0003, 40,0005-0006)
135,15 ha
- Ruderalaufwuchs / Mahd zweijährig
(Pos.: 50,0003)
46,34 ha
- Ruderalaufwuchs / Mahd zweijährig

Bezeichnung	Größe in m²	Regelmaß	Datum
F1 W1	87.770,00		
F1 W2	144.800,00		
F1 W3	72.477,00		
F1 W4	63.030,00		
F1 W5	36.310,00		
F1 W6	46.911,00		
F1 W7	129.827,00		
F1 W8	6.076,00		
F1 G81a	28.400,00		
F1 G82	7.070,00		
F1 G83	13.000,00		
F1 S1	34.000,00		
F1 S2	139.234,00		
F1 S3	50.250,00		
F1 S4	101.380,00		
F1 S5	16.177,00		
F1 S6	14.318,00		
F1 S7	33.927,00		
F1 S8	34.381,00		
F1 S9	13.500,00		
F1 S10	86.477,00		
F1 S11	322.860,00		
F1 S12	16.180,00		
F1 S13	24.818,00		
F1 S14	14.438,00		
F1 S15	8.911,00		
F1 S16	26.552,00		
F1 S17	13.500,00		
F1 S18	6.122,00		
F1 S19	23.408,00		
F1 S20	10.719,00		
F1 S21	46.263,00		
F1 S22	12.500,00		
F1 S23	8.990,00		
F1 S24	26.258,00		
F1 S25	19.823,00		
F1 S26	70.833,00		
F1 S27	11.718,00		
F1 S28	2.370,00		
F1 S29	809,00		
F1 S30	2.830,00		
F1 S31	6.930,00		
F1 S32	8.350,00		
F1 S33	4.200,00		
F1 S34	1.944,00		
F1 S35	17.897,00		
F1 S36	3.980,00		
F1 S37	8.144,00		
F1 S38	17.200,00		
F1 S39	58.040,00		
F1 S40	33.820,00		

Umwertung AD Umwertung AN

Tempelhofer Park
Grünflächenpflege
Betreiber: Grün Berlin GmbH

WISAG
Garten- und Landschaftspflege GmbH & Co. KG
Am Studio 20 D
12489 Berlin
Stand: 20.09.2010

Abb.9 Grünflächenpflege erstellt von Wisag

3 Die Geschichte des Tempelhofer Feldes

3.1 Vom Templerhof zum Paradeplatz

Das Tempelhofer Feld war ursprünglich etwa doppelt so groß, wie das heutige Flughafengelände. Die ersten Grundbesitzer waren die Tempelritter, sie ließen um das Jahr 1247 eine Komturei, ein Ordenshaus bauen. Das Land hatten sie den slawischen Wenden in harten Kämpfen abgerungen.

In anderen Quellen heißt es, dass Tempelhof 1351 erstmals urkundlich erwähnt wurde, als der Wittelsbacher Markgraf Ludwig „der Reine“ mit den Städten Berlin und Coelln Frieden Schloss. Nachdem der Templerorden im frühen 1400 Jh. vom Papst aufgelöst wurde, ging der Besitz an den Johanniterorden über, der das Land 1435 an die Städte Berlin und Coelln verkaufte. Interessanterweise hat die Johanniter-Unfallhilfe heute wieder Flächen im Flughafen angemietet. Nach wechselnder und vorwiegend bäuerlicher Nutzung, ging das Land 1722 in den Besitz des preußischen „Soldatenkönigs“ Friedrich Wilhelm I. über. Das Tempelhofer Feld wurde von da an als Parade- und Exerzierplatz der preußischen Truppen genutzt. Jedes Frühjahr zu den sogenannten „Revuen“ der preußischen Armeen exerzierten die Berliner Regimenter vor dem König. Friedrich Wilhelm I. achtete penibel auf den Gehorsam und die Leistungsfähigkeit seines Heeres. Dessen Sohn, Friedrich II. bzw. der Große heiratete 1733 Elisabeth von Braunschweig-Wolfenbüttel. Zu diesem Anlass wurde auf dem Tempelhofer Feld eine stundenlange, genau einstudierte Parade abgehalten, die wesentlich zum Ruf der preußischen Armee beitrug. 1836-38 wurde die Chaussee Berlin Dresden ausgebaut und teilte das THF in eine Ost- und eine Westhälfte. Die bäuerliche Landwirtschaft auf dem THF wurde durch die Paraden gestört, weshalb die Militärbehörden, aufgrund von Bauernprotesten zunächst die Nutzung einstellten. Sie wollten jedoch nicht gänzlich auf das Gelände verzichten, durch die Neuaufteilung des Bodens und Grundbesitzes sowie den Kauf von Land sicherte sich das Militär bis 1840 eine zusammenhängende Fläche auf dem Tempelhofer Feld. Nach dem französisch- deutschen Krieg 1871 kehrte die Preußische Armee siegreich zurück und stellte sich stolz und mächtig auf dem THF dar. Zahlreiche europäische Adels Gäste begutachteten in den darauffolgenden Jahren die preußische Armee bei den jährlichen Kaiserparaden. Vor allem die Drei-Kaiser-Parade vor Kaiser Wilhelm I., Kaiser Franz Joseph von Österreich und Zar

Alexander II. von Russland schrieb Geschichte. (Vgl. Demps L. 1998: 9ff./ Trunz H. 2008: 12ff.)



Abb.10 Kaiserparade 1890 auf dem Tempelhofer Feld

3.2 Die Flugpioniere und der erste Flughafen

Die Fliegerei hat in Tempelhof lange Tradition, zahlreiche Flugpioniere eroberten von hier aus die Lüfte. Als Parade- und Aufmarsch Platz des Militärs, blieb die Fläche vor Bebauung verschont, das sollte auch ein Standortvorteil für die Luftfahrt werden. Im Jahr 1874 ließ das Militär den Bahnhof der Militäreisenbahn und die Unterkünfte der Luftschißerabteilung errichten. Das große Gelände gab Raum für militärische Ausbildung und Erfindern die Möglichkeit ihre (Flug-)Entwicklungen zu erproben. Bereits in den 1880er Jahren kamen die ersten Luftschißer nach Tempelhof und der „Deutsche Verein zur Förderung der Luftfahrt“ wurde gegründet. Im Jahr 1897 kam es dann zum ersten tragischen Flugunfall in Tempelhof. Der Buchhändler und Flugpionier Dr. Hermann Wölfert wollte sein Luftschiß der Berliner Luftschißerschule vorführen. Das mit Wasserstoff gefüllte Luftschiß sollte von einem 8PS Motor angetrieben werden. Nach dem anlassen des Motors schlugen Flammen aus dem Auspuff, was Wölfert und seinen Mechaniker Knabe jedoch nicht davon abhielt die Fahrt aufzunehmen. In ca. 600m Höhe explodierte das Luftschiß. Man fand die verkohlten Leichen auf dem THF. Der Verein zur Förderung der Luftfahrt versuchte den Fluggedanken im deutschen Volk zu propagieren, wichtige Persönlichkeiten für sich zu gewinnen und Geld zu sammeln. Um die Jahrhundertwende nahm die

Entwicklung des Flugwesens auf dem THF zu. Erste Erfolge in der Luftschiffahrt konnten verbucht werden. Besonders die Luftschiff- Konstruktionen von Graf Zeppelin und Major Parseval begeisterten die Massen. Nachdem jedoch mehrere Luftschiffe verunglückten, wurde für den finanziell angeschlagenen Graf Zeppelin eine gewaltige Spende gesammelt und 1909 die Luftschiffbau- Zeppelin GmbH ins Leben gerufen. Als das Luftschiff Z3 im selbigen Jahr in die Luft stieg, jubelte ganz Berlin und es herrschte Volksfeststimmung. Kaiser Wilhelm der II, seine Familie und die Spitzen der preußischen Generalität empfingen die Besatzung der Z3 nach der Landung in der Jungfernheide. Nachdem die Begeisterung für die Luftfahrt in der Bevölkerung geweckt wurde, konnten immer mehr Erfolge verbucht werden. So gelang den Gebrüder Wright im Dezember 1903 der erste Motorflug mit einem Flugzeug. In den darauffolgenden Jahren stellten sie mehrere Höhen- und Weiten-Rekorde mit ihren Flugzeugen auf. Als die Wrights im September 1909 nach Berlin kamen strömten die Massen auf das Tempelhofer Feld, um die Flugschauen mitzerleben. Auch der Kronprinz hatte Gefallen an den Flugvorstellungen und als die Wrights eine Flugschule auf dem Bornstädter Feld bei Potsdam eröffneten, war auch er geladen. Sein Vater Wilhelm II. war davon wenig begeistert, da die Gebrüder Wright aus Amerika, nicht aus Deutschland kamen und beendete die Fliegerkarriere seines Sohnes. Zunächst galt das Luftschiff bei Industriellen, Militär und staatlichen Einrichtungen als zukunftsweisende Technologie. Das Motorflugzeug musste sich erst gegen die Luftschiffe Graf Zeppelins behaupten, doch die Investition in Flugzeuge sollte längerfristig mehr Erfolg bringen, wie die Wrightschen Flugvorführungen zeigten. Die Eröffnung des Flughafens in Berlin- Johannisthal 1908, als erster deutscher Flughafen und einer der ersten Flugplätze weltweit, bekräftigte diese Entwicklung. Dem englischstämmigen, in Paris geborenen Hubert Latham gelang ein Jahr später der erste Überlandflug in Deutschland über 10km von Tempelhof nach Johannisthal. Ab dem Jahr 1910 begann sich die Militärverwaltung für das Flugzeug zu interessieren. Damit setzte die Serienproduktion und gezielte Ausbildung von Piloten ein und Johannisthal begann sich zu einem Zentrum der Luftrüstung zu entwickeln. Dem Durchbruch der Fliegerei war nichts mehr entgegen zusetzen. Es fehlte jedoch an finanziellen Mitteln und so wurde eine „Nationalflugspende“ eingerichtet, die binnen kurzer Zeit eine beachtliche Summe einbrachte. Kurz darauf wurde die „Deutsche Versuchsanstalt für Luftfahrt“ in Johannisthal eröffnet. Mit dem Beginn des 1. Weltkrieges wurde das Flugzeug zur

Waffe. Die Produktion wurde drastisch verstärkt, wie auch die Ausbildung von Piloten. Mit dem „Versailler Vertrag“ nach dem Krieg wurde Deutschland die weitere Produktion von Militärflugzeugen untersagt. Daraufhin glich der Luftwaffenstützpunkt in Johannisthal einem Friedhof. Nun musste die zivile Flugzeugproduktion ausgebaut werden. Schon 1917 wurde in Johannisthal die Deutsche Luftreederei GmbH gegründet, an der die Zeppelin Werke sowie AEG und Hapag beteiligt waren. Das ebenfalls neu gegründete Reichsluftamt erteilte erste Streckenlizenzen. So entwickelte sich nach und nach ein Linienflugnetz in Mitteleuropa. Der Flugverkehr wurde „kommerzialisiert“. 1919 wurde in Den Haag, die „International Air Transport Association“ gegründet. Berlin sollte sich zum „Luftkreuz Europas“ entwickeln, doch die Flugplätze Staaken und Johannisthal waren zu weit vom zentralen Berlin entfernt und so zog man Tempelhof in Betracht. Der Norden des Tempelhofer Feldes war bis Kriegsende vom Militär geprägt, im Süden und Osten grenzten die Feldmarken von Marienfelde und Britz. Die Ringbahn von 1865 teilte das Gelände. Das Militär verlor das Interesse an den innerstädtischen Flächen und zog sich nach dem „Versailler Vertrag“ gänzlich aus Tempelhof zurück. Nun galt es eine neue Nutzung für das Tempelhofer Feld zu finden. Einer der wenigen, die sich aufgrund der günstigen, stadtnahen Lage für den Bau eines Flugplatzes einsetzten, war der Vorsitzende Stadtbaurat Dr. Leonhardt Adler. Die Stadtverordnetenversammlung entschied sich 1922 jedoch dafür, den Standort für Messeeinrichtungen zu nutzen. Rückenwind bekam Adler von den Reichsbehörden, welche die Nutzung als Flughafen ebenfalls favorisierten. Die Reiseverkehrsunternehmen Aero Lloyd und Junkers erklärten sich bereit einen provisorischen Flugplatz vorzufinanzieren. Damit konnten sie in der Inflationszeit einen Teil ihrer Gewinne anlegen. Dr. Adler bekam die Genehmigung von den Reichsbehörden am Nordrand des Tempelhofer Feldes einen Flugplatz zu bauen. An der Grenze zur Hasenheide wurden zwei Holzhallen zur Flugzeugwartung errichtet, eine Landebahn wurde angelegt und eine Stationshütte mit der Aufschrift „Flughafen Berlin“ entstand. Am 8. Oktober 1923 wurde der provisorische Flughafen eröffnet und die erste Fluglinie Berlin- Königsberg eingerichtet. Der gesamte Magistrat war eingeladen und Adler erläuterte mit einer geschickten Verhandlungstaktik die Vorzüge Tempelhofs. Nachdem die Oberste Heeresleitung erklärte den Verkaufspreis runterzusetzen, wenn ein Flugplatz auf dem THF gebaut wird, entschied sich der Stadtrat für den Bau. Der Flughafen sollte eine Musteranlage für alle Folgenden werden. Die 1924 gegründete Berliner

Flughafen-Gesellschaft m.b.h war verantwortlich für den Ausbau und Betrieb des Flughafens. Dr. Adler behielt die Gesamtleitung, 1. Geschäftsführer wurde Oberbaurat Otto F. Saurheimer, der den ersten Bauabschnitt überwachte. Ab 1933 bis Kriegsende leitete der 2. Geschäftsführer Rudolf Böttger die Geschäfte. Insgesamt wurden 4 Mio. Goldmark, hauptsächlich von der Stadt Berlin und dem Deutschen Reich in das Projekt investiert. Der Bau der neuen Landebahnen vollzog sich unter Schwierigkeiten, da Höhenausgleiche bis 5m nötig waren. Das Bodenmaterial kam vom Bau der Berliner Nord- Süd U-Bahn, ein Großteil des Füllmaterials kam in Form von Müll von den Berliner Entsorgungswerken. Nach den Plänen der Architekten Paul und Klaus Engler ließen Paul Mahlberg und Heinrich Kosina von 1924 bis 1929 fünf Flugzeughallen und ein Abfertigungsgebäude im Stil der neuen Sachlichkeit bauen. Das Äußere der Gebäude war eher schlicht das innere dagegen luxuriös, für die Bauten bekamen sie großes Lob der Fachwelt.



Abb.11 Das Abfertigungsgebäude 1934, nach dem 2.WK vollständig zerstört

Ab 1925 verfügte der Berliner Zentralflughafen über ein dichtes europaweites Streckennetz, das vorwiegend von der Deutschen Aero Lloyd betrieben wurde. Der Name Lufthansa wurde erstmals erwähnt, als der Werbechef der Dessauer Junkerswerke 1925 ein Buch zur „Wiedergeburt der Hanse und ihrer Luftpolitischen Möglichkeiten“ publizierte. Am 06.01.1926 wurde die Deutsche Lufthansa AG im Berliner Hotel Kaiserhof auf Druck der Reichsregierung gegründet. Die Fusion von Aero Lloyd und Junkers Luftverkehr sollte den Konkurrenzdruck minimieren und die Leistungsfähigkeit der beiden Luftfahrtgesellschaften erhalten. Als Firmenlogo wählte

man den aufsteigenden Kranich der Aero Lloyd auf den Farben blau und gelb der Junkers Luftverkehrs AG, sodass sich im Logo beide Fluggesellschaften wiederfanden. Tempelhof wurde Heimatflughafen der Lufthansa. Von hier aus wurde 1926 der weltweit erste Nachtflugbetrieb, von Berlin nach Königsberg und München eingerichtet. Tempelhof wurde dafür mit Nachtbeleuchtung ausgestattet. Von da an starteten vom Zentralflughafen aus legendäre Langstreckenflüge nach Peking, Sibirien und Nordamerika. Die steigenden Passagierzahlen erforderten 1928 einen weiteren Ausbau des Flughafens, doch die Wirtschaftskrise und Uneinigkeit in der Lufthansa verhinderten einen planmäßigen Ausbau. So entstanden bis zur Machtergreifung der Nationalsozialisten, neben dem zusammenhängenden Gebäudekomplex, bestehend aus dem 93m langen und 20m breiten Empfangsgebäude, den Flugzeughallen sowie der Radio- und Wetterstation noch etwa 50 Baracken auf dem Flugfeld. Schafe beweideten die weiten Grasflächen.

Im Flughafenführer von 1931 wird die Anlage wie folgt beschrieben:

„Beim Betreten des Flughafens fällt dem Besucher sofort die Hauptgliederung auf: In der Mitte das Betriebs- und Verwaltungsgebäude, rechts und links die großen Flugzeughallen. Der Fluggast gelangt zunächst in die Abfertigungshalle, in der wir Verkaufsstände, Auskunftsstelle, Wechselstube, Paß- und Zollabfertigung finden, kurz eine mit allen Einrichtungen ausgestattete moderne Bahnhofshalle. Von der Abfertigungshalle führen die Gänge in das elegante Mitropa Restaurant, an der großen Hoteltafel vorbei in die übrigen Säle, auf der Ostseite zum Postamt Berlin Flughafen, zum Flughafenfriseur, und über die Treppen zur Dachterrasse Masten. Der große Zuschauerplatz wird durch die Funkstation und den sogenannten Flug- und Zollsteig, der zu den ankommenden und abfliegenden Flugzeugen führt, in zwei Teile geteilt, die untereinander durch einen Tunnel verbunden sind. Beim Blick nach Westen fällt unser Auge auf den 16 Meter hohen Scheinwerferturm. Der Scheinwerfer selbst ist tagsüber versenkt und wird bei anbrechender Dunkelheit hochgeburt.“
(Quelle: Führer durch den Flughafen Berlin-Tempelhof; Berliner Flughafen-Gesellschaft, Berlin 1931)

Die damals moderne Anlage war für das Fliegen als gesellschaftliches Ereignis konzipiert, doch die Kapazitäten sollten in den nächsten Jahren an ihre Grenzen kommen. Um den Piloten die Arbeit zu erleichtern und die Sicherheit im Flugzeug zu erhöhen entwickelte die Lufthansa den Instrumentenflug. Zunächst wehrten sich die Piloten gegen die Einführung der Navigationsinstrumente, wie Höhenmesser, Fahrtmesser oder Kompass doch mit der Zeit sollte sich der Instrumentenflug weltweit durchsetzen. Neben dem Flugausbau musste auch eine vernünftige Anbindung an den Flughafen geschaffen werden, dazu wurde das U-Bahn und

Straßennetz ausgebaut und es fuhren Zubringerbusse von der Innenstadt zum Tempelhofer Flughafen. Im Sommer 1925 starteten 91 Kleinflugzeuge quer durch Deutschland, der Gedanke an Flugschauen kam wieder hoch und den Menschen war es möglich die Vorstellungen auch zu bezahlen. Die Flugpioniere Köhl, Fitzmaurice und von Hünefeld flogen am 12. April 1928 als erste, sicher über den Atlantik nach Nordamerika, nachdem sie in Tempelhof verabschiedet wurden. Das Luftschiff Zeppelin LZ 127 kam von einer 20-tägigen Weltreise von Friedrichshafen über Sibirien, Tokio, San Francisco und Lakehurst nach Tempelhof. Der weitere Flughafen ausbau wurde 1929 wegen wirtschaftlicher Probleme gestoppt. Man erkannte, dass die Dimensionen noch größer werden mussten und dachte darüber nach den Flughafen aufzugeben und neu zu bauen. Dann sollte er die großen Flugplätze in Amsterdam, London und Paris übertreffen und als ein Symbol des Nationalsozialismus zum „Weltflughafen“ werden. In die Planungen ab 1933 war Hitler involviert, er wollte den Flughafen an die geplante Nord-Süd Achse anbinden. In dieser Zeit entstanden in und um Berlin zahlreiche Flughäfen, wie in Gatow, Schönefeld, die Sportflieger in Rangsdorf und auch die Luftwaffe legt mehrere Flugplätze um Berlin an.

3.3 Der „Weltflughafen“ wird gebaut

Die Machtergreifung der Nationalsozialisten sollte das gesamte Leben der Deutschen in jeglicher Hinsicht verändern, so auch die Baukultur. Das Motto der NS-Architektur war „große Zeiten verlangen große Bauten“. Der 1. Mai wird zum Tag der Arbeit ausgerufen und das Tempelhofer Feld sollte Kulisse der Maifeiern werden. Albert Speer übernahm spontan die Dekoration für die Großkundgebungen auf dem Tempelhofer Feld, nachdem ihm der angedachte Entwurf nicht prestigeträchtig genug erschien. Damit erhielt er große Anerkennung von der Parteispitze und sollte später zu Hitlers Baumeister aufsteigen.

Das Fliegerass des ersten Weltkrieges und späterer Kunstflieger Ernst Udet entdeckte auf seiner Tour durch die USA ein Flugzeug mit ganz neuen Fähigkeiten. Die 750 PS starke „Hawk“ konnte im Sturzflug zu Boden rasen, sich abfangen und mit gewaltiger Motorkraft wieder gen Himmel fliegen. Als Udet die Maschine seinem ehemaligen Kriegskameraden Herrmann Göring vorstellte, war dieser sofort begeistert und bestellte zwei Maschinen, um sie der Luftwaffe vorzuführen. Aus dem

amerikanischen Vorbild wurde später der berühmt-berüchtigte Sturzkampfbomber Ju 87, kurz Stuka genannt.

Mit dem ab Sommer 1933 geplanten Neubau des „Weltflughafens“ in Tempelhof sollte ein Repräsentationsobjekt der NS-Herrschaft geschaffen werden. Die zukunftsorientierte Organisation des Luftverkehrs stand im Vordergrund, daneben sollten eventuelle militärische Produktionsstätten und publikumswirksame Veranstaltungen mit eingeplant werden. Zahlreiche Institutionen und Organe des militärischen und zivilen Flugwesens sollten im Flugplatz untergebracht werden, dazu gehörten die Verwaltung der Deutschen Lufthansa und der Berliner Flughafen-Gesellschaft sowie Abteilungen des Reichsluftfahrtministeriums und das Postamt. Das Luftfahrtministerium unter Herrmann Göring übernahm die Finanzierung und Planung des Bauprojektes.

Ein Architekt, der an dem Flugplatzausbau in Rangsdorf beteiligt war und Beziehungen zur Luftwaffe hatte, erhielt den Auftrag, den neuen Flughafen unter Berücksichtigung von Hitlers Vorstellungen zu bauen. Prof. Dr.-Ing. Ernst Sagebiel, von Hitler persönlich zum Professor ernannt, hatte sich als Bauleiter im Büro Erich Mendelsohn als guter Organisator herausgestellt. Auch das von ihm entworfene Reichsluftfahrtministerium fand Zuspruch in der politischen Führung. So wurde er 1935 beauftragt, das monumentale Bauwerk zu errichten. Ein vorangegangener Wettbewerb zum Neubau, an dem unter anderem Mies van der Rohe, Walter Gropius und Hans Poelzig teilnahmen, war für die politische Führung ungenügend. Der Architekt Sagebiel sollte mit dem Flughafen Tempelhof ein funktionell gegliedertes, monumentales Bauwerk erschaffen, das Maßstäbe in der Geschichte des Flughafenbaus setzte.



Abb.12 Das Flughafengebäude mit Luftbrückendenkmal (nach 1949)

Bereits zwei Jahre nach Baubeginn stand der Rohbau. 1938 wurde die Fassade der Bürogebäude verkleidet und die 1,3 km lange Anlage der Flugsteig und die Wartungshalle fertiggestellt. Es wurde der größte und fortschrittlichste Flugplatz seiner Zeit. Er liegt im Gegensatz zu anderen Metropol- Flughäfen nur 4 km vom Stadtzentrum entfernt. Die Anforderungen an Sagebiel waren groß, denn ein Projekt in diesen Dimensionen wurde bisher nicht gebaut. Er konnte jedoch auf die Konzepte und Entwürfe der Flughäfen in München und Hamburg, sowie auf einen Wettbewerbsentwurf des Vorgängerbaus des Flughafens Tempelhof zurückgreifen. Das Flughafengelände musste auf 4.500.000 m² vergrößert werden. Das Konzept sah vor, in Verlängerung der Viertelkreis bildenden Seitenflügel des Gebäudes ein elliptisches Flugfeld anzulegen. Im Nordwesten am Tempelhofer Damm sollte das Flughafengebäude gebaut werden.

Ein 120m großer Rundplatz war nach Albert Speers Generalbebauungsplan südöstlicher Schnittpunkt der Ost-West-Achse mit der Nord- Süd- Achse, die Repräsentationsstraßen der „Welthauptstadt Germania“. Eine herabführende Wasserkaskade vom Karl-Friedrich Schinkel Denkmal kommend, sollte durch Kreuzberg verlaufend in einer prunkvollen Brunnenanlage auf dem Platz vor dem Flughafengebäude enden.



Abb.13 Ursprünglich geplanter Rundplatz vor dem Flughafengebäude

Jedoch wurde nur der östliche Teil des Platzes, der heutige Platz der Luftbrücke, im Halbkreis bebaut. Die Mietshäuser im Westen blieben bestehen. Die angrenzenden Bürobauten beherbergten luftfahrtbezogene Institutionen.

Das Flughafengebäude besteht aus mehreren hintereinander gestaffelten Bauteilen. Die beiden konkaven, viergeschossigen Portalbauten vor dem heutigen Platz der Luftbrücke schließen einen 90m tiefen und 80m breiten Vorplatz ein, der zum Empfangsgebäude des Flughafens führt. Die geschlossenen Wandflächen der Fassade sind mit Naturstein aus hellgelbem Muschelkalktuff, die Fensterumrahmungen mit Jurakalkstein verkleidet. Von den konkaven um den Platz angeordneten Portalbauten führen im rechten Winkel die Bürogebäude weg. Die Portalbauten, die Bürogebäude und die dazwischenliegenden, niedrigeren Verbindungsgebäude umschließen zwei Innenhöfe. Im Zentrum der Anlage liegt das 180m lange Eingangsgebäude mit der über drei Stockwerke verlaufenden Eingangshalle und den seitlich grenzenden Bürotrakten die wiederum zwei Innenhöfe bilden. In der Eingangshalle, auch „Ehrenhalle“ genannt, sollten Standbilder die Helden der Luftfahrt würdigen. Sie wurde jedoch in ihrer angedachten Gestaltung nicht vollendet. Das Empfangsgebäude wurde architektonisch hervorgehoben, die Fenster des 1. und 2. Geschosses vertikal zusammengefasst und durch Mittelkreuz und plastische Umrahmungen betont. Den Dachabschluss bildet eine geschlossene Attika. Davor stand ein großer eiserner Adler, von dem nur noch der Kopf erhalten ist und der heute am Luftbrückendenkmal aufgestellt ist. Der Vorhof ist umgeben von einem Arkadengang, der die Portalbauten zum Vorplatz öffnet. An das querliegende Empfangsgebäude schließen sich im rechten Winkel die Bürotrakte und die 50m breite, 100m lange und 5m tiefer liegende Abfertigungshalle an. Sie ist durch

Rechteck-Stützen in ein Mittelschiff und zwei Seitenschiffe gegliedert. Hier befindet sich auch ein Festsaal für bis zu 2000 Personen. Unter der Abfertigungshalle ist das Gepäcklager. Auf dieser Ebene wurde ein Eisenbahntunnel angelegt, um den Flug- und Schienenverkehr zu verbinden. Die 380m lange und 49m breite Flugsteighalle bildet die Mitte der konkaven Wartungs- und Werkstatthallen. Sie bilden einen Viertelkreis und sind 1,23 km lang. Das Dach der Stahlkonstruktion sollte gleichzeitig als Tribüne fungieren und 65.000 Menschen Platz bieten. Mit einer statisch, geschickt gelösten Kragkonstruktion war es Sagebiel möglich, die 40m breite Wartungshalle ohne zusätzliche Stützen zu tragen. Auf der Stadt zugewandten Seite ließ er gleichmäßige Treppentürme anlegen, wodurch die Symmetrie des Gebäudes unterstützt wird. Sie wirken durch ihre massive Bauweise und die Schießscharten-ähnlichen Fenster im oberen Bereich wie Wehrtürme. Auf dem Vorplatz des ovalen Flugfeldes sollten nach den Wünschen der NS-Führung bis zu 1 Mio. Menschen Platz finden. Die Ellipse des Flugfeldes wurde von einer Rollbahn mit drei 120m breiten Startköpfen umschlossen. Mit dem Bau eines Posttunnels sollte eine Verkehrsanbindung an die Ringbahn geschaffen werden, die jedoch nie fertiggestellt wurde. Außerdem wurden ein Wasser- und ein Elektrizitätswerk gebaut, um die Autarkie des Flugplatzes zu erhöhen. Kennzeichnend für die Architektur des Flughafens ist das Zusammenspiel von monumentaler-traditionalistischer und moderner Bauweise. Die Größe und axialsymmetrische Struktur des Bauwerkes, die Eingangsvorbauten, Arkadengänge, die blockhafte Anordnung der Fenster sowie Skulpturen und Reliefs verleihen ihm einen repräsentativen Charakter. Wogegen die konkaven Gebäudekomplexe, die damals hochmoderne Stahlbetonskelett-Konstruktion, die Wartungshallen aus Stahl und Glas und die niedrigen Walm-bzw. Flachdächer als Bauweisen der Moderne, genauer als der von Hitler gehassten „Neuen Sachlichkeit“ gelten. Auch im Innern des Gebäudes zeigt sich dieses Wechselspiel, wie die prunkvolle Eingangshalle im Gegensatz zu den funktionell geprägten, sachlichen Bürotrakten beweisen. Das Flughafengebäude sollte Innen wie Außen mit Skulpturen, Reliefs, Mosaiken und Glasmalereien aufwendig verziert werden. Von diesem Vorhaben wurden unter anderem Wandbilder und Fenster in den Rundbauten ausgeführt. Walter E. Lemcke, ein in der NS-Zeit viel beschäftigter Künstler, schuf die ca. sechs Meter hohe Adlerskulptur auf einer Weltkugel mit Hakenkreuz, die auf dem Dach des Empfangsgebäudes stand. Für die Fassaden der

Bauten am heutigen `Platz der Luftbrücke` gestaltete er zeittypische, aggressiv anmutende Adlerreliefs.

Unter dem Flughafengebäude befinden sich Keller und Tunnelanlagen sowie Luftschutzbunker, welche für die Versorgung und Sicherheit der Fluggäste angelegt wurden.

Nach Beginn des 2. Weltkrieges wurden die Hangars und der Bahntunnel für die Rüstungsproduktion genutzt. Die „Weser“ Flugzeugbau GmbH produzierte dort unter Einsatz ausländischer Zwangsarbeiter Kampfflugzeuge, insbesondere die Stuka Ju 87. Nach Ende des Krieges im Mai 1945 lag der alte Flugplatz Tempelhof in Schutt und Asche, wogegen der neue Flughafen, auch aufgrund der von Sagebiel eingeplanten Abwehreinrichtungen gegen Bombenangriffe vor der Zerstörung bewahrt blieb. Der Bau des Flughafens wurde zwar bis heute noch nicht vollständig fertiggestellt (man denke an die Ehrenhalle, Verzierungen, Treppentürme), aber seine Bedeutung als Denkmal des modernen Flughafenbaus und der Architektur der 30er Jahre ist unbestritten.

(Vgl. DEMPS L. 1998: 61ff./ TRUNZ H. 2008: 64ff./ HECKER M. 1994: 2543-2544)



Abb.14 Der Architekt Sagebiel und ein Journalist begutachten das Großmodell

3.4 Die Luftbrücke

Die russischen Soldaten erreichten den Flughafen im April 1945, kümmerten sich aber nicht weiter um das Gelände und gaben es im Juli an die Amerikaner ab, in deren Besatzungsgebiet sich Tempelhof befand. Die Amerikaner ließen alle Überbleibsel aus den letzten Kriegsjahren vernichten oder vergraben. Maschinen, Unterlagen, Produktionsüberreste, Munition, ob wertlos oder wertvoll war egal. Alles was die Nutzung des Flughafens durch die U.S. Air Force störte, musste verschwinden. Deutschland wurde im Zuge des Potsdamer Abkommens die Lufthoheit über dem eigenen Land verweigert, wodurch die Lufthansa aufgelöst wurde und der zivile Luftverkehr in Deutschland zum Erliegen kam. Die US Air Force stationierte Flugzeuge auf dem Flughafen und ließ eine Start- und Landebahn aus Stahl-Fertigteilen bauen, die sogenannte provisorische Lochblechbahn. Bis 1950 war der Flugverkehr nur den Alliierten vorbehalten. Danach wurde er auch wieder für die Deutschen geöffnet. Die Berliner Flughafengesellschaft wurde neu geschaffen und der frühere BFG- Mitarbeiter Werner Loebermann als Flughafendirektor eingesetzt. Die Aufgabe der BFG war es, den zivilen Luftverkehr wieder zu normalisieren und den Tempelhofer Flughafen dementsprechend auszustatten. Nachdem die Alliierten eine Währungsreform ankündigten und die D-Mark in Westdeutschland einführten, veranlassten die Sowjets für ihre Besatzungszone, dazu gehörte ihrer Ansicht nach auch ganz Berlin die Einführung der D-Mark Ost. Die Alliierten erklärten diese Regelung für Westberlin als ungültig. Was daraufhin geschah, spiegelt das Luftbrückendenkmal vor dem Flughafen Tempelhof wieder. Am 24. Juni 1948 verhängten die Sowjets über Westberlin eine Blockade. Die Spannungen zwischen Ost und West hätten zu diesem Zeitpunkt auch im Krieg enden können, doch klugerweise entschieden sich die Alliierten die Versorgung Westberlins über eine Luftbrücke aufrecht zu erhalten und so als „Helden“ in die Geschichte einzugehen. Der amerikanische Militär-Gouverneur in Deutschland, General Lucius Clay, ließ nach Absprache mit dem amerikanischen Präsidenten Truman und den Alliierten Verbündeten die größte und erfolgreichste Lufttransportunternehmung der Welt organisieren. Dafür wurden alle verfügbaren britischen und amerikanischen Transportflugzeuge mobilisiert und für die Versorgungsflüge zu den Berliner Flughäfen Tempelhof und Gatow eingesetzt. Um die Stadt zu versorgen, mussten täglich mindestens 5.000 Tonnen lebenswichtiger Güter überbracht werden. So

starteten und landeten die Flugzeuge zu Bestzeiten im 90 Sekunden Takt. Die provisorische Lochblechbahn war für diese Beanspruchung nicht ausgelegt und wurde nach ständigen Reparaturarbeiten durch eine neue Asphaltbahn ersetzt. Durch die „Operation Vittels“, was das Codewort der Westmächte für die Luftbrücke war, hatten die Russen erstmals alle Kriegsverbündeten gegen sich. Die westalliierten Sieger werden zu „Beschützern“ der Berliner. Ab August 1948 wurde noch eine dritte Landebahn, die Nordbahn gebaut. Am 16. April 1949 wollten die Alliierten den Russen ihre Leistungsfähigkeit beweisen. Mit 515 Landungen in Tempelhof, 467 in Gatow und 362 in Tegel wurden fast 13.000 Tonnen Fracht nach West-Berlin geflogen. Knapp einen Monat später am 12. Mai 1949 hoben die Sowjets die Blockade auf, nachdem 2,3 Mio. Tonnen Fracht durch die „Rosinenbomber“ nach Westberlin geschafft wurden. Hinter der zivilen Hilfsunternehmung Luftbrücke steckte ein Machtkampf der Systeme Ost und West. Beide Parteien hatten sich durch Konflikte und Provokationen hochgeschaukelt. Die Westalliierten versuchten ihre wirtschaftliche und organisatorische Macht zu demonstrieren und die Sowjets gaben schließlich nach. Im Juni 1949 wurde der Rundplatz vor dem Flughafen, als Gedenkstätte für die Helden und Opfer der Luftbrücke in „Platz der Luftbrücke“ umbenannt. Eduard Ludwig gestaltete das Denkmal, welches zwei Jahre später auf dem Platz aufgestellt wurde und von den Berlinern aufgrund seiner eigenartigen Form und zur Erinnerung an diese Zeit „Hungerkralle“ genannt wird. Aufgrund erschwerter Handelsbedingungen auf dem Boden und hoher Subventionen blieb die Luftversorgung West-Berlins in erhöhtem Maße bis in die sechziger Jahre erhalten. (Vgl. DEMPS H. 1998: 80ff./TRUNZ H. 2008: 88ff./PRZYCHOWSKI H.; DURING R.-W. 2011: 52ff.)

3.5 Die Nachnutzung durch die US-Air Force

In den Jahren nach der Luftbrücke erlangten die Berliner Flughäfen in Tempelhof und Tegel immer mehr Bedeutung im deutschen und weltweiten Luftverkehr. Nur drei Linien der Alliierten durften West-Berlin überhaupt anfliegen. Dazu gehörten die American Overseas Airlines, später Pan Am, die British European Airways und die Air France. Das war ein lohnendes Geschäft für die Fluglinien. Bereits 1954 konnte die BFG melden, dass 671.555 Passagiere in Tempelhof abgefertigt wurden. Damit rückte Tempelhof auf Platz eins der deutschen Verkehrsflughäfen und europaweit hinter London und Paris auf Platz drei 1957, vier Jahre nach dem Juniaufstand waren es erstmals eine Million Fluggäste die in Tempelhof ein- und ausflogen. Im Jahr des Mauerbaus 1961 wurden nach dem steigenden Flüchtlingsstrom 1,6 Mio. Passagiere abgefertigt. Die US-Luftwaffe räumte schon 1950 einen kleinen Teil des Flughafens für den zivilen Luftverkehr, doch erst 1962 wurde die prächtige Abfertigungshalle, nach einem Vierteljahrhundert im Rohbauzustand fertiggestellt und für den zivilen Luftverkehr freigegeben. Die Kapazitäten des Flughafens kamen an ihre Grenzen. Es mussten weit mehr als 3 Mio. Fluggäste abgefertigt werden. Daraufhin wurden die Abfertigungshallen ausgebaut und die Landebahnen saniert und vergrößert. Die mittlere Bahn wurde bereits 1958 entfernt. Die sogenannte „kommerzielle Luftbrücke“ wurde, unter hohen Subventionen noch bis in die 60er Jahre weitergeführt, mit dem Zweck die West-Berliner Güter auf die westlichen Märkte zu bringen. In der Luftbrücke 1948/49 ging es dagegen um die Versorgung Westberlins mit Lebensmitteln. Die Flüchtlingsströme in den 50er Jahren trugen wesentlich zum wirtschaftlichen Erfolg Tempelhofs bei. Immer wenn der politische Druck zunahm, wie beim Arbeiteraufstand 1953 stiegen die Passagierzahlen in Tempelhof an. Viele Flüchtlinge ließen sich über Westberlin ausfliegen und wurden auf die BRD verteilt. Die Abwanderung aus der DDR wurde schließlich zum Problem für die politische Führung. Daraufhin wurde am 13. August 1961 damit begonnen, die Mauer in Berlin zu bauen. Ab 1951 stellte die BEA als erste Airline der Besatzungsmächte deutsche Flugbegleiterinnen ein. Anfang der 60er Jahre begann die Etablierung von Düsenflugzeugen, zahlreiche Flughäfen wurden ausgebaut und den stärkeren, schnelleren und lautereren Flugzeugen angepasst. Tempelhof blieb vom großen Ausbau verschont, nur die angrenzenden Wohnungen in Neukölln und

Tempelhof wurden mit Schallschutzfenstern ausgestattet. Die Passagierzahlen stiegen wieder gewaltig an. Nun wurden die Grenzen Tempelhofs offensichtlich.

Die Nähe zur Stadt und die direkt angrenzende Wohnbebauung verhinderten einen weiteren Ausbau des Flughafens und so konnten von Tempelhof aus keine modernen Langstreckenflugzeuge mehr starten und die Nutzung beschränkte sich auf Kurz- und Mittelstreckenverkehr. Nichts desto trotz, erreichte der Flughafen Tempelhof, aufgrund des technologischen Fortschritts im Flugwesen und hoher Subventionen, im Jahr 1971 ein Rekordjahr mit 5,5 Millionen Fluggästen. Die Fluglotsen hatten aller Hand zu tun die Flugzeuge über den 10 Meilen breiten Luftkorridor sicher nach Westberlin zu führen. Im Jahr 1974 wurde der neue Flughafen in Tegel, von dem damals unbekanntem Architekten Meinhard von Gerkan (Büro gmp) entworfen, fertiggestellt. Mit einer Abfertigungsleistung von 5 Millionen Fluggästen sollte er Tempelhof entlasten. Die Fluggastzahlen im gesamten Berliner Raum sanken jedoch. Der Berliner Senat konnte die beiden in Tempelhof stationierten Fluggesellschaften British European Airlines und Pan Am, mit einer Gabe von 10 Mio. DM dazu bewegen, nach Tegel umzuziehen. Ab Juli 1975 befanden sich dann, neben der Air France alle drei Fluggesellschaften der Westmächte dort. Ihre Oligopolstellung bündelte sich damit wieder auf einem Flugplatz. Der zivile Luftverkehr hatte sich gänzlich aus Tempelhof zurückgezogen, nur die militärische Nutzung durch die Amerikaner blieb bestehen, was die Kapazitäten des Flugplatzes jedoch deutlich unterforderte. Schon damals musste man sich mit der Einstellung des Flugbetriebes auseinandersetzen. In den 80er Jahren verstärkte sich der Flugbetrieb dann wieder etwas. Es wurden neue Linienflüge für den Güterverkehr in Tempelhof eingerichtet sowie Taxi- und Rettungsflugzeuge stationiert.

Am östlichen Ende des Seitenflügels, haben die Amerikaner 1982 einen Radarturm errichten lassen. Damit konnten sie 360 km weit gen Osten lauschen, den Luftraum überwachen und politische, als auch militärische Veränderungen wahrnehmen. Mit dem Fall der Mauer am 9. November 1989 stieg der Flugverkehr wieder steil an. Ein Jahr später ging die volle Lufthoheit über Berlin, erstmals seit 1945, wieder an die deutschen Behörden über. Der Flughafen Tempelhof wurde als Regional- und Ergänzungsflughafen wieder reaktiviert, um den überforderten Standort Tegel zu entlasten. 1993 zog die US Air Force sich aus Tempelhof zurück und übergab die Nutzung in deutsche Hände. In diesem Jahr erreicht Tempelhof die höchste

Passagierzahl nach der Wende. Mehr als 1,1 Millionen Passagiere werden abgefertigt. Zehn Jahre später, waren es nicht einmal mehr die Hälfte.

3.6 Die Entwicklung nach 1990 bis 2008

Die Konkurrenten Tegel und der neue, ausbaufähige Flughafen in Schönefeld sollten Tempelhof endgültig den Rang abnehmen. Es bahnte sich die Schließung des Flughafens an. Dagegen regte sich auch Widerstand. 1995 ein Jahr vor der geplanten Dichtmachung gründet sich die „Interessengemeinschaft City-Airport Tempelhof“. Die Fliegerei hatte in Tempelhof seit 150 Jahren Tradition und nun sollte diese Nutzung gänzlich aufgegeben werden. Auch die wieder steigenden Passagierzahlen sprachen für den Flugplatz. Was sollte mit dem Gebäude geschehen, das zu den bedeutendsten Bauwerken der Fliegerei zählt und so vorrausschauend geplant wurde, dass es noch heute die Ansprüche moderner Flugorganisation erfüllt.

Am 28. Mai wurde der Konsensbeschluss und damit der Ausbau des Single Airport Berlin Brandenburg in Schönefeld als einziger Flughafen Berlins gesetzlich verankert. Darin heißt es:

„Keiner der gegenwärtigen und künftigen Gesellschafter der BBF [Berlin Brandenburg Flughafenholding GmbH] beabsichtigt, einen der vorhandenen Standorte Tempelhof oder Tegel als Flughafen weiter zu betreiben.“

(www.tagesspiegel.de 2007)

Das bedeutete das Aus zunächst für Tempelhof und später auch für Tegel. Der seit 2001 regierende Bürgermeister Wowereit setzte sich für eine schnelle Schließung des Flughafens ein. Zahlreiche Fluglinien wurden aufgelöst und die Passagierzahlen gingen drastisch zurück, auf unter 500.000 Fluggäste im Jahr 2004. Einen letzten Aufschwung vor der Schließung bescherte das Jahr 2006, die Weltmeisterschaft im Kunstfliegen von Red Bull lockte 400.000 Besucher auf das Tempelhofer Feld. Zur Fußball-WM 2006 war kein Parkplatz mehr auf dem Flugfeld frei, die Privatjets und Business-Flugzeuge standen dicht an dicht, der Vorteil eines citynahen Businessairports wurde wieder deutlich.

Der Flugplatz hätte für den Kurz- und Mittelstreckenverkehr erhalten bleiben können. Die zentrale Lage des Flugplatzes hätte wichtige und kurze Besuche in der City, so komfortabel wie nirgendwo anders, ermöglicht. Die meisten Anwohner in Neukölln

und anderen Stadtvierteln in Westberlin sprachen sich für den Erhalt des Flugplatzes aus. Der wirtschaftliche Nutzen für die Stadt und die Erinnerungen an die Luftbrücke bewegten sie dazu. Die Ostberliner verbinden mit Tempelhof emotional weniger. Der Berlin Brandenburg International Airport in Schönefeld liegt 45 min. Autofahrt vom Stadtzentrum entfernt und der Ausbau kostet 2.5 Milliarden Euro. Kritiker sprechen von bis zu 8 Milliarden Euro Gesamtkosten (Vgl. <http://www.bvbb-ev.de/index.php/de/component/content/article/140.html>).

Bereits im Januar 1990 kündeten die Spitzen von Lufthansa und Interflug den Bau eines Großflughafens im Berliner Umland an. Im Raumordnungsverfahren von 1994 fiel die Entscheidung auf den Ausbau des Flughafens Schönefeld zum Berlin-Brandenburg International Airport, unter der Voraussetzung das Tegel und Tempelhof geschlossen werden.

Als letzter Versuch, den Flughafen zu retten wurde ein Volksbegehren von der „Interessengemeinschaft City-Airport Tempelhof“ initiiert. Dabei wurden 530.231 Stimmen für den Flughafen gesammelt, notwendig wären jedoch 609.509 Stimmen gewesen, also 25% der Berliner Wahlberechtigten. Der regierende Bürgermeister Berlins kündigte vehement an, den Flughafen zum 31. Oktober 2008 zu schließen. Das Bundesverwaltungsgericht bestätigte dies im Urteil vom 06. Dezember 2007. Das letzte Flugjahr 2007 endete mit 350.181 abgefertigten Passagieren, 44,8% weniger als im Vorjahr. Es spalten sich die Meinungen darüber ob der BBI in Schönefeld oder der Ausbau Tegel und Tempelhof die richtige Entscheidung gewesen ist (Vgl. Demps L. 1998:141ff.). Das beeindruckende, denkmalgeschützte Bauwerk Ernst Sagebiels bleibt bestehen, als eines der größten und bedeutendsten Bauwerke des 20. Jahrhunderts. Es bleibt auch die Erinnerung an die bewegte Geschichte des Flughafens.

4 Neue Konzepte für das Tempelhofer Feld

Nach dem Konsensbeschluss vom 28. Mai 1996, wurde der Flughafen am 31.10.2008 geschlossen. Seit dem 1. September 2009 ist die Stadt Berlin alleiniger Eigentümer des Flughafengeländes und des Gebäudes. Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung plant das Gelände in eine öffentliche Parkanlage umzugestalten.

„Das ehemalige Flughafengebäude, die entstehende Parklandschaft und die Bauflächen an den Rändern des früheren Flugfeldes bilden zusammen die Tempelhofer Freiheit. Deren Gestaltung ist eine der großen Zukunftsaufgaben Berlins.“ (<http://www.tempelhoferfreiheit.de>)

Am 8. und 9. Mai 2010 wurde der Tempelhofer Park mit einem Öffnungsfest für die Bürger zugänglich gemacht.

Die Tempelhof Projekt GmbH, in Kooperation mit der Grün Berlin GmbH wurde vom Senat beauftragt die Gesamtentwicklung des Standortes zu leiten:

„Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung übernimmt beim Projekt „Tempelhofer Freiheit“ als zuständige Fachverwaltung eine steuernde und koordinierende Rolle. Darüber hinaus wirkt sie aktiv an der Gestaltung des Entwicklungsprozesses mit. Der Planungs- und Entwicklungsprozess erfolgt ressort- und (fach-)abteilungsübergreifend, um bestehende Bedarfe und Belange in den Prozess zu integrieren und einen Beitrag zu einer nachhaltigen Stadtentwicklung zu leisten.

Des Weiteren wurden und werden auch die Bürgerinnen und Bürger in den Gesamtprozess aktiv integriert, sei es durch die Zukunftswerkstatt, den Online Dialog, Zwischen- und Pioniernutzungen oder künftige Beteiligungsangebote, um den Standort gemeinsam zu entwickeln.

Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung ist Auftraggeber der Tempelhof Projekt GmbH, die in Kooperation mit der Grün Berlin GmbH an der Entwicklung des Standortes arbeitet. Darüber hinaus ist die Projektleitung bei der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Abteilung II, Städtebau und Projekte, Referat A verankert.“

(Quelle:<http://www.tempelhoferfreiheit.de/ueber-die-tempelhofer-freiheit/projektbeteiligte/senatsverwaltung-fuer-stadtentwicklung/>)

Die Aufgabenschwerpunkte der am 9. Dezember 2010 vom Berliner Abgeordnetenhaus gegründeten Tempelhof Projekt GmbH liegen in der Planung und Verwaltung des Tempelhofer Feldes. Unter Einbeziehung der vorhandenen

Planungen sollen Nutzungsvorschläge gemacht und eine Finanzübersicht erstellt werden.

Das Gelände soll in das soziale, kulturelle und wirtschaftliche Umfeld der Stadt integriert werden. Dabei spielen die Zwischen- und Pioniernutzungen eine ebenso starke Rolle wie die feststehenden Zukunftsplanungen. Als Leitbilder für eine zukunftsorientierte Planung der Tempelhofer Freiheit gelten: Bildung, Integration, Gesundheit, ressourcenschonendes Wirtschaften, Arbeitsplätze in Zukunftstechnologien und Innovation, in Verbindung mit einer öffentlichen Diskussion. Die Verwaltung und Bewirtschaftung des denkmalgeschützten Flughafengebäudes übernimmt die Berliner Immobilien Management GmbH (BIM). Die Grün Berlin GmbH, eine Servicegesellschaft für freiraumplanerische Aufgaben in Berlin ist zuständig für das Parkmanagement. Sie, „... übernimmt im Trägerteam die Aufgaben der Projektentwicklung, des Projektmanagements und des Grundstücksmanagements für die gesamte Freifläche.“ (Vgl. www.gruen-berlin.de)

Die Gesellschaft bewirtschaftet 600 Ha Grünflächen in Berlin, dazu gehören der Britzer Garten, die Gärten der Welt im Erholungspark Marzahn und der Natur-Park Schöneberger Südgelände.

Schon 1994, zwei Jahre vor dem Konsensbeschluss beauftragte die Berliner Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umweltschutz das Architekturbüro Hentrich-Petschnigg & Partner (HPP) und die Landschaftsarchitekten Seebauer, Wefers und Partner damit, ein Rahmengutachten für das Tempelhofer Feld zu erstellen. Darin wurden Rahmenbedingungen für die zukünftige Nachnutzung des Geländes und seine städtebauliche Einbindung formuliert.

Die Bedeutung der Fläche als grüne Lunge im zentralen Berlin und seine Erholungsfunktion für die umliegenden, dicht bebauten Bezirke Friedrichshain-Kreuzberg, Neukölln und Tempelhof-Schöneberg wurde erkannt. Inhalt des Konzeptes war es, das zentrale Flugfeld frei zulassen und die äußere Ellipsenform des Flugplatzes zu bebauen.

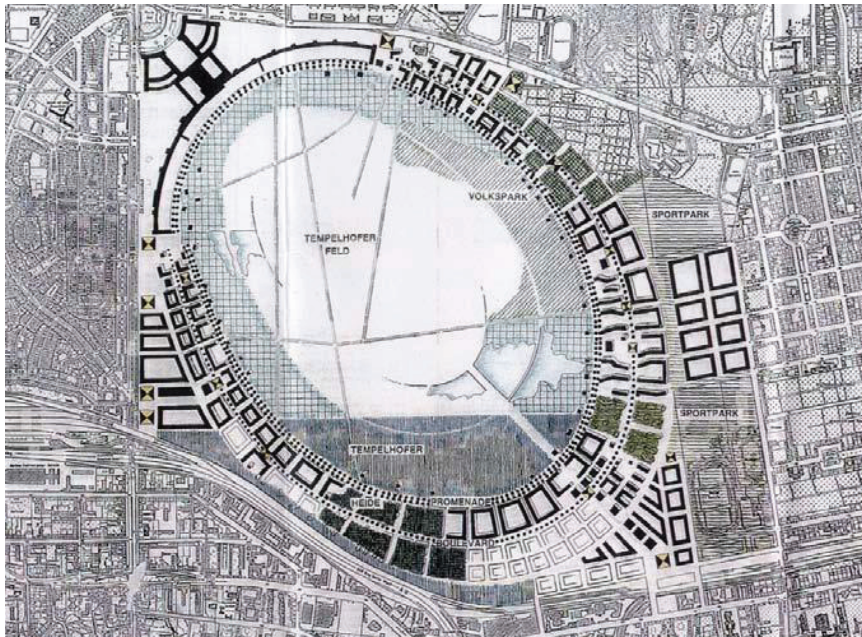


Abb.15 Städtebaulicher Entwurf Seebauer, Wefers und Partner, Hentrich-Petschnigg & Partner

Ab 1998 wurden die Planungsziele für die Nachnutzung Tempelhoofs in der sogenannten „Zukunftswerkstatt Tempelhof“ weiter konkretisiert und damit die Grundlage für den Masterplan gelegt.

Ab Mai 1999 erarbeiteten die Landschaftsarchitekten Dieter Kienast und Günther Voigt in Zusammenarbeit mit dem Architekten Bernd Albers ein Konzept für das THF. Sie beziehen die Geschichte des Flughafens und die Weite des Flugfeldes in ihr Konzept mit ein. So entsteht die Idee eines „Wiesenmeeres“ im Zentrum der Fläche. Zwischen nördlicher Landebahn und Ringboulevard, dort wo sich der erste Flughafen befand soll, ein großer Hain mit Spielplatz entstehen. Im Süden soll ein 50m hoher Fliegerberg aufgeschüttet werden, der an Otto Lilienthals Flugversuche erinnert. Die Bebauung wird bis an die historische Rollbahn herangeführt. Dieser Masterplan war zunächst auch die Grundlage für die Darstellungen des Flächennutzungsplans. Die wesentlichen Inhalte des Konzeptes sind: Der denkmalgeschützte Gebäudekomplex, mit Nutzungsoptionen in den Bereichen Freizeit, Technologieentwicklung und Wissensvermittlung, ein die Stadtautobahn begleitendes Quartier, das durch gewerbliche Nutzungen geprägt werden soll, der im Südosten des Ringboulevards anschließende Sportpark unter Einbeziehung der vorhandenen Sportflächen, das erweiterte Wohnquartier der Schillerpromenade in Neukölln und das neue Wohnquartier am Columbiadamm mit Sport - und Freizeitnutzungen. Das Quartier Schillerpromenade soll in offener Bauweise mit

viergeschossigen Stadtvillen erweitert werden. Im Norden soll hochwertiger Wohnungsbau in Form von drei- bis viergeschossigen Stadthäusern entstehen. Am Tempelhofer Damm, in südlicher Verlängerung des Flughafengebäudes, sollen eine Reihe von Hochhäusern gebaut werden.

Es geht nicht darum den Park des 21. Jh. neu zu erfinden, sondern bestehende und bewährte Elemente neu in Szene zu setzen (z.B. den Fliegerberg, die Rollbahn, der alte Flughafen). Der Entwurf sollte nicht als feststehende Planung angesehen werden, sondern als ein Modellentwurf auf dem Pfad der langfristigen Planung.



Abb.16 Masterplan von Kienast, Vogt und Partner

Im Jahr 2007 wurde eine „Ideenwerkstatt“ ins Leben gerufen, die von Bürgern und Experten Vorschläge für Zukunftsideen und Nachnutzungskonzepte auf dem THF sammelte und öffentlich diskutierte.

„Mit zahlreichen Fachdiskussionen und Expertengesprächen, einem Online-Dialog und öffentlichen Veranstaltungen wie Busrundfahrten über das Flugfeld, Ausstellungen und Vorträgen unter dem Titel „Tempelhofer Freiheit“ wurden im Rahmen der Ideenwerkstatt zahlreiche Ideen gesammelt, diskutiert und konkretisiert“(www.tempelhoferfreiheit.de).

In diesem kreativen Prozess sollte das Interesse der Bevölkerung geweckt und die Möglichkeiten und Chancen Tempelhoofs, im Sinne einer nachhaltigen Planung aufgezeigt werden. Es beteiligten sich ca. 40.000 Bürger aktiv an dem „Ideenfindungsprozess“. Ein Großteil der Bürger wollten aus dem ehemaligen

Flugfeld eine innerstädtische Grünfläche machen. An zweiter Stelle der Bürgerwünsche stand die Wiederaufnahme des Flugverkehrs, was jedoch durch den umstrittenen Konsensbeschluss von 1996 nicht möglich war. Aber auch außergewöhnliche Ideen wurden geäußert, wie das Umwandeln der Fläche in einen See oder die Nutzung als Golfplatz. Aus dem Ideenpool entwickelten sich vier übergeordnete Schwerpunkte die Bestandteil der Planung sind: Tempelhof als Grün- und Freifläche, Sport und Bewegung, Kreativwirtschaft sowie Wohnen.

Die Grundidee des Masterplans von 1999, das Flugfeld freizuhalten und am äußeren Rand Bebauung zuzulassen blieb bestehen. Kurz nach der Schließung des Flughafens am 31.10.2008, wurde ein Wettbewerb für eine ökologische und innovative Wohnbebauung am Columbiadamm ausgeschrieben. Die Entwürfe sollten die „stadtklimatische Ausgleichsfunktion“ der Tempelhofer Freiheit nicht beeinträchtigen (was unmöglich ist). Der Wettbewerb brachte kein zufriedenstellendes Ergebnis.

Im Jahr 2009 erhielt Berlin den Zuschlag, für eine internationale Gartenausstellung 2017 auf dem Tempelhofer Feld. Damit erhofft man sich noch mehr Attraktivität und Aufmerksamkeit für den ehemaligen Flughafen. Die zukünftige Planung soll die IGA mit einbeziehen. Im September 2009 wurde der Flächennutzungsplan den Planungskonzepten Zukunft Tempelhofer Feld angepasst. Die Bauflächen orientieren sich an den bestehenden bebauten Bereichen der angrenzenden Quartiere und der vorhandenen Infrastruktur. Es sollen zwei neue Wohnquartiere am Columbiadamm und an der Oderstraße, sowie Gewerbe- und Dienstleistungsquartiere im südlichen Bereich und am Tempelhofer Damm entstehen. Im Zuge dieser Planungen wurden Leitbilder für die Entwicklung der „Tempelhofer Parklandschaft“ formuliert.



Abb.17 Flächennutzungsplan, Stand 15.06.2009

4.1 Die Leitbilder der Senatsverwaltung

Die Senatsverwaltung bezeichnet, „Die heutige Form der Freifläche (...) [als] ein Übergangsstadium und Ausgangspunkt eines nachhaltigen Entwicklungsprozesses. Aus den einst nur für den Flughafenbetrieb genutzten Freiflächen (...) [soll] Schritt für Schritt eine öffentlich erschlossene, vielseitig nutzbare und strukturierte urbane Parklandschaft entstehen.“ (<http://www.tempelhoferfreiheit.de/ueber-die-tempelhofer-freiheit/parklandschaft/>)

Die Tempelhof Projekt GmbH hat, im Auftrag der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung sechs Leitbilder für die zukünftige Nutzung des Tempelhofer Feldes formuliert, die dem historischen und städtebaulichen Wert der Anlage entsprechen und den ökonomischen und ökologischen sowie den kulturellen und sozialen Ansprüchen nachhaltiger Stadtentwicklung gerecht werden sollen. Die Leitbilder sind das Resultat der Ideenwettbewerbe und zahlreicher Bürger- und Expertenbefragungen. Sie geben einen Rahmen für die künftige Entwicklung des THF's und seiner Teilbereiche vor und gelten als thematische Schwerpunkte der Nachnutzung:

Bühne des Neuen

Bedeutet, dass der Flughafen Ausstellungs-, Event- und Messegelände für verschiedenste Veranstaltungen werden soll. Vor allem die Haupthalle, die Hangars und das Vorfeld bieten sich als Veranstaltungsfläche an. Die Modemesse Bread and Butter wird bereits jährlich hier abgehalten. Außerdem ist der ehemalige Flughafen Schauplatz des Berlin-Festivals.

Saubere Zukunftstechnologien

Ein Businesspark soll im südlichen Bereich, an der A100 entstehen. Zukunftsweisende und nachhaltige Mobilitätskonzepte, wie die Weiterentwicklung des Elektroautos können hier verwirklicht werden. Desweiteren soll ein Demonstrations- und Kompetenzzentrum für Besucher entstehen.

Wissen und Lernen

Das Areal am Tempelhofer Damm soll zu einem „Bildungsquartier“ werden. Wenn sich die Zentral- und Landesbibliothek hier ansiedelt und das Alliierten Museum im Flughafen einzieht kann ein Standort für Bildung entstehen.

Sport und Gesundheit

Die zahlreichen Sportarten, die auf dem Tempelhofer Feld möglich sind, locken viele sportbegeisterte Menschen an. Am Columbiadamm soll ein Gesundheitsquartier entstehen, eine Kombination aus Sport-, Wellness und Präventionsangeboten. Sportmedizinische Dienstleistungen, ein Wellnesshotel sowie Wohnnutzungen sollen folgen.

Dialog der Religionen

In den angrenzenden Stadtgebieten befinden sich Gotteshäuser verschiedenster Religionen. Katholiken, Protestanten, Juden und Moslems wollen sich zusammenschließen und den Verein "Religion auf dem Tempelhofer Feld" gründen.

Integration der Quartiere

Das Tempelhofer Feld soll behutsam und schrittweise in die angrenzenden Quartiere integriert werden. Das Areal an der Oderstraße soll über Bildungsprojekte und sozialen Wohnungsbau mit dem Neuköllner Stadtgebiet vernetzt werden. Die hiesigen Pionierflächen stehen unter dem Motto „Neuköllner Nachbarschaften“ und sollen den Dialog mit dem dicht bebauten Bezirk stärken. (Vgl.:<http://www.tempelhoferfreiheit.de/ueber-die-tempelhofer-freiheit/leitbild/>)

4.2 Der landschaftsplanerische Wettbewerb und das anschließende Verhandlungsverfahren

„In einem internationalen landschaftsplanerischen Wettbewerb wurden aus 78 Arbeiten von einem Preisgericht sechs Wettbewerbsentwürfe ausgewählt und öffentlich präsentiert. Das anschließende Verhandlungsverfahren der Grün Berlin GmbH als Auftraggeber mit den Büros der sechs Wettbewerbsentwürfe hat im April 2011 zum Vertragsabschluss mit einem ausgewählten Büro geführt. Sieger ist das britische Team gross.max. Landschaftsarchitekten und Sutherland Hussey Architekten.“(<http://www.tempelhoferfreiheit.de/ueber-die-tempelhofer-freiheit/planung/parkplanung/>)

Ein offener landschaftsplanerischer Wettbewerb mit anschließendem Verhandlungsverfahren in diesem Ausmaße, ist sehr umfangreich. Der Gesamtumfang kann hier nicht dargestellt werden, jedoch ist dieses Verfahren gerade für die Zukunft des THF`s von entscheidender Bedeutung, deshalb muss auf die Ergebnisse des Wettbewerbs und des Verhandlungsverfahrens im Näheren eingegangen werden.

Ein Verhandlungsverfahren gibt dem Auftraggeber und den ausgewählten Teilnehmern die Möglichkeit Fragen zu beantworten und das Konzept zu konkretisieren. Dabei können folgende Kriterien verhandelt werden: Preis-Leistung, städtebauliche bzw. architektonische Ästhetik, Qualitätsstandard, Struktur und Funktionalität des Konzeptes.

Die Auslober des Wettbewerbs waren das Land Berlin, vertreten durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung in Zusammenarbeit mit den Bezirksämtern Tempelhof-Schöneberg, Neukölln und Friedrichshain-Kreuzberg und der GrünBerlin GmbH. Das Ziel der Ausschreibung war die Auswahl von ca. sechs Planungskonzepten für das Verhandlungsverfahren. Im Verhandlungsverfahren sollte das Grundgerüst und die Basiselemente des Entwurfs räumlich und landschaftsarchitektonisch konkretisiert werden. Im Wettbewerb wurde ein Strukturplan gefordert, der Raum für sich verändernde Rahmenbedingungen bietet. Der Strukturplan ist ein wesentlicher Baustein in der fortlaufenden, prozessualen Masterplanung. Vor allem Haupterschließungswege, Nutzungszonierungen, Vegetationsstruktur, Raumbildung und das strategische Entwicklungskonzept sollten dargestellt werden.

Als grundlegende Planungsmaximen gelten:

- Offenhaltung der zentralen Wiesenflächen
- Die Nutzungsintensität der Parklandschaft nimmt von außen nach innen ab
- Vernetzung mit den umliegenden Stadtquartieren und dem städtischen Grünsystem, die vorhandenen Sport-, Freizeit- und Grünräume in der äußeren Parklandschaft und den benachbarten Quartieren verknüpfen
- Die Geschichte und Identität des Ortes erhalten und einen Bezug zu vorhandenen Strukturen herstellen (Landebahnen, alter Flughafen, Rollbahn)
- Die internationale Bauausstellung (IBA) und die internationale Gartenausstellung (IGA) in das Konzept einbinden und als Motor der Entwicklung nutzen.

Als Bewertungskriterien der Jury galten:

- Leitidee- Räumliche und Gestalterische Qualität
- Städtebauliche und freiraumplanerische Einbindung
- Innovation als Beitrag für eine urbane Stadtlandschaft
- Tauglichkeit des Strukturplanes als Grundgerüst und Basiselement für eine prozessuale Entwicklung
- Raumbildung- und Verknüpfung
- Erschließung und innere Ordnung
- Nutzbarkeit, Auseinandersetzung mit Bürgerwünschen
- Tragfähigkeit und Nachhaltigkeit
- Berücksichtigung der Naturschutzanforderung
- Eignung des Entwurfs als Referenzprojekt der Internationalen Bauausstellung (IBA)
- Eignung des Entwurfs als Referenzprojekt der Internationalen Gartenbauausstellung (IGA)
- Einhaltung Kostenrahmen, Wirtschaftlichkeit in Herstellung und Unterhaltung

Den Teilnehmern des Verhandlungsverfahrens stand gemäß HOAI eine Wettbewerbssumme von 100.000 Euro zur Verfügung, die Summe wurde zu gleichen Teilen auf die prämierten Arbeiten verteilt.

Die geforderten Leistungen im Verhandlungsverfahren waren:

1. Landschaftsräumliche Einbindung (freier Maßstab)
2. Landschaftsplanerisches Konzept M 1:2500 mit Darstellung der Gesamtsituation, Freiflächen, Erschließung und der prozessualen Entwicklung
3. Landschaftsplanerisches Konzept M 1: 500 für ausgewählte Bereiche der Realisierungsbereiche
4. Nutzungskonzept unter Berücksichtigung der prozessualen Entwurfskomponenten (Grundgerüst / Kernelemente, Szenarien / flexible Elemente, Zwischennutzung, Pioniernutzung, experimentelle Nutzung)
5. Details, Ansichten, Schnitte Perspektiven nach freier Wahl mit Aussagen zur prozessualen Entwicklung (freier Maßstab)
6. Prüfpläne (gefaltet) der Präsentationspläne
7. Kostenschätzung nach vorgegebenem Formblatt für die Realisierungsbereiche
8. Erläuterungsbericht mit Begründung des vorgeschlagenen Entwurfskonzepts und Erläuterung zum Thema „Ressourceneffizienz“ (gesondert)
9. Verzeichnis der eingereichten Unterlagen
10. Hängeplan
11. Verfassererklärung

(Vgl.: Ausschreibungstext Offener landschaftsplanerischer Wettbewerb Parklandschaft Tempelhof, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung)

Nachfolgend werden die Entwürfe der am Verhandlungsverfahren beteiligten Büros vorgestellt.

Landschaftsarchitekt: BASE, Paris

In die engere Wahl, des Verhandlungsverfahrens "Parklandschaft Tempelhof" kam das Landschaftsarchitekturbüro BASE aus Paris (Franck Poirier, Bertrand Vignal, Clément Wilhemin, Alexandra Arènes) mit den Architekten/Stadtplanern anOther Architect aus Berlin (Daniel Dendra, Paul Langley, Carolina Bossert).

Nach Angaben der Autoren, „basiert [der Entwurf] auf der Weiterentwicklung der charakteristischen offenen Wiesenlandschaft(...)“. Hinzu kommen drei charakteristische Entwurfs-elemente: Eine „Wasserachse [soll] als produktive

Wasserlandschaft, eine lineare, scheinbar natürliche Grenze im Landschaftsraum zwischen den nördlichen intensiv genutzten Bereichen und der südlichen dem Naturschutz gewidmeten Zone [bilden].“

Das zweite Entwurfsbestimmende Element ist der „grüne Horizont(...)eine vielschichtige Grenze der Parklandschaft, aus Baumhainen und städtebaulicher Entwicklung, in der Pioniernutzungen als auch öffentliche Einrichtungen konzentriert sind.“ (Erläuterungstext Base)

Der Entwurf ist geprägt durch eine Satellitenstruktur. Die Satelliten dienen als Inseln im weiten Freiraum.



Abb.18 Gesamtplan, BASE



Abb.19 Verteilung der Satelliten in der Parklandschaft, BASE



Abb.20 Detail Satellit, BASE

Landschaftsarchitekt: bbzl böhm benfer zahiri landschaften städtebau, Berlin

Kern des Entwurfs ist es die Weite des Flugfeldes zu erhalten und den Randbereich kleinräumig zu strukturieren. Angrenzend an die Stadtquartiere im Norden, Osten und Südwesten wurden drei Parkbereiche angelegt, die den Bezug zum Nachbarviertel herstellen sollen. Das „Wiesenmeer“ bleibt weitgehend erhalten und ist durch sogenannte „Pontons“ erschlossen. Am Schillerquartier verlängern Piers die auf das THF zulaufenden Straßen, ähnlich einem Hafen sollen sich hier verschiedene Nutzungen anlagern.

Am Tempelhofer Damm soll eine „Küstenlinie“ entstehen, in Form von einer parallel zum Weg angelegten Parkstruktur. Im Norden soll der „Kreuzberg Archipel“ entstehen, ein Park mit „beeindruckendem“ Baumbestand. (Vgl. Erläuterungstext bbzl)



Abb.21 Gesamtplan, bbzl



Abb.22 Vogelperspektive, bbzl

Landschaftsarchitekt: Capatti Staubach, Berlin

Das Konzept der Landschaftsarchitekten Capatti Staubach und des Architekturbüros Christoph Mayer aus Berlin sieht vor, die Weite des inneren Flugfeldes über einen äußeren Parkring zu inszenieren. Ein „Panoramaband“, das sich um das Flugfeld spannt und durch Vegetation, Wegenetz und Höhenunterschiede im Gelände reich strukturiert ist, als Kontrast zur offenen Mitte. Sogenannte „Boskett- Terminals“ sind als Anlaufpunkte an den Landebahnen vorgesehen und beherbergen Sport-, Spiel-, und Parknutzungen.



Abb.23 Gesamtplan, Capatti Staubach



Abb.24 Detail Gehölzbestand, Capatti Staubach

Landschaftsarchitekt: Rehwaldt Landschaftsarchitekten, Dresden

Die Rehwaldt Landschaftsarchitekten und Rohdecan Architekten aus Dresden wurden ebenfalls zum Verhandlungsverfahren eingeladen. Der Entwurf ist geprägt durch die elliptische Form des Flugfeldes, in Verlängerung der Seitenflügel des Flughafengebäudes. In dieser Form war das Flughafengelände historisch angedacht. Zahlreiche, sich kreuzende, elliptische Ringwege, mit unterschiedlichen Härtebelägen umschließen den inneren Parkring und „zwingen“ den Besucher auf eine Umlaufbahn.



Abb.25 Gesamtplan, Rehwaldt Landschaftsarchitekten



Abb.26 Blick vom Rand in die Parklandschaft, Rehwaldt Landschaftsarchitekten

Landschaftsarchitekt: Topotek 1, Berlin

Desweiteren wurden die Landschaftsarchitekten Topotek 1 aus Berlin mit den Architekten/ Stadtplanern Dürig AG aus Zürich zum Verhandlungsverfahren eingeladen. Der äußere Parkring soll vielseitige Nutzungsangebote, wie Spielplätze, Gastronomie, Hundeausläufe beherbergen, die Mitte steht unter dem Motto Stadtsavanne und bleibt frei. Satellitenartige Strukturen mit Gehölzbeständen erschließen das Feld über ein lineares Wegenetz.



Abb.27 Gesamtplan, Topotek 1



Abb.28 Übergang zwischen Bebauung und Parklandschaft, Topotek 1

Landschaftsarchitekt: GROSS.MAX, Edinburgh

Den Zuschlag bekam schlussendlich das Landschaftsarchitekturbüro GROSS.MAX aus Edinburgh (Eelco Hooftman, Bridget Baines, Nigel Sampey) und die Architekten Sutherland and Hussey, ebenfalls aus Edinburgh (Charlie Sutherland, Charlie Hussey). Das Beratungsgremium (die Jury) bestand aus Fachleuten der Arbeitsbereiche Landschaftsarchitektur, Städtebau und Architektur sowie Mitgliedern der Senatsverwaltung und des Stadtrats.

Der Entwurf ist geprägt durch kreis- und ovalartige Strukturen. Der ehemalige Taxiway wird durch drei Rundwege ersetzt. Am Flughafenvorplatz entsteht ein runder Platz, der die Form des Flughafens aufnehmen soll und südlich in einen erhöhten

Weg übergeht. Dieser befindet sich zu Beginn auf Geländehöhe und hält dann dieses Niveau, während das gegebene Gefälle des Geländes nach Westen weiter sinkt. Er schiebt sich also aus dem Gelände hinaus und splittet sich nördlich in mehrere Wege auf. Innerhalb dieses Ringes sollen verschiedenste Nutzungen, wie eine Baumschule, Biopflanzen-Plantagen, „Prärie“, Waldflächen, Obst- und Bienengärten und eine temporäre Eislauffläche Platz finden.

Der äußere Parkring besteht aus mehreren sich überlappenden, elliptischen Rundwegen. An den Seitenflügeln des Flughafengebäudes sind Wasserlandschaften vorgesehen. Sie dienen gleichzeitig als Regenwasser- Versickerungsbereich. Im Osten, zwischen den beiden Landebahnen soll ein monumentaler Felsen errichtet werden. Ein Fremdkörper, der eine provokante Landmarke darstellen soll. Die Natur soll sich hier uneingeschränkt entwickeln, Kletterer können sich an dem Felsen probieren und gleichzeitig soll die künstliche Felsformation ein Denkmal für Alexander von Humboldt sein. Die geforderten Sportplätze werden im Nordosten und im Südosten angelegt, in direkter Nähe zu den bestehenden Sportanlagen. Ein vorgesehener muslimischer Friedhof wird südlich angrenzend an die vorhandenen Friedhöfe errichtet. Die lineare Nord-Süd- Verbindung führt von der Lilienthalstraße im Norden zur S-Bahn im Süden. Am Schnittpunkt nördliche Landebahn, und Nord-Süd-Weg, wird ein Pavillon als Anziehungspunkt errichtet. Er soll als Cafe und Ausstellungsort genutzt werden. Die Strukturen im Bereich des alten Flughafens bleiben erhalten.

„Der [Park]Ring besteht aus eine Reihe sich überlappender Rundwege; Diese etablieren eine dynamische Randzone, in der kleinmaßstäblichere Nutzungen und Aktivitäten wie z.B. Sport, Klein- und Gemeinschaftgärten, Hundeausläufe, Skateboardanlagen etc. angesiedelt werden können. Die Landschaft besteht aus Obstbaumhainen, Weidenwellen als Niederwald, Feldern von Nutzpflanzen als auch Wiesen und Grasland mit unterschiedlichem Pflegeregime. Besonders interessante Biotop werden auf den aufgebrochenen Taxiwegen im Süden des Geländes entstehen (!).“ (Erläuterungstext GROSS.MAX)

Die Planung der Parklandschaft soll in drei Phasen ablaufen, die Zeit bis zur IGA 2017, während der IGA und die Zeit danach. Die Internationale Gartenausstellung wird sich hauptsächlich im Norden des THFs abspielen. (vgl. Erläuterungstext GROSS.MAX)



Abb.29 Masterplan geplanter Endzustand, GROSS.MAX



Abb.30 Vogelperspektive geplanter Endzustand, GROSS.MAX



Abb.31 Wasserbecken neben dem Vorfeld (Darstellung während der IGA 2017), GROSS.MAX

4.3 Resümee

Die Stadt Berlin hat einen gewaltigen Planungs- und Verwaltungsapparat für die Nachnutzung Tempelhoofs geschaffen. Die Masterplanung wird fortgeführt, die 1. Bauphase soll 2013 abgeschlossen sein. Bereits seit den frühen 90er Jahren wurden Überlegungen und Planungen für die Nachnutzung Tempelhoofs erarbeitet. Die Umsetzung des Konzeptes von GROSS.MAX und Sutherland and Hussey wird sich vermutlich noch über Jahrzehnte hinziehen. Dieser langwierige Planungsprozess kostet viel Geld. Ebenso wie die eingebundenen Gesellschaften (Grün Berlin GmbH, Tempelhof Projekt GmbH) und die umfangreiche Bürgerbeteiligung. Die zahlreichen, gesammelten Ideen können nicht alle verwirklicht werden. Damit können eventuelle Erwartungen der Bürger nicht erfüllt werden. Wichtig ist es, die täglichen Notwendigkeiten der Leute und ihr Wirtschaften in den angrenzenden Quartieren nachzuvollziehen.

Bis jetzt ist von Veränderung auf dem Tempelhofer Feld noch recht wenig zu sehen, die alten Strukturen des Flugplatzes überwiegen deutlich, neben den provisorisch anmutenden Toiletten- und Informationshäuschen. Die stark publizierten Pionierflächen sind überwiegend leer, lediglich auf der Pionierfläche an der Oderstraße wurde ein Nutz- und Schaugarten angelegt. Hier werden die Pflanzen und Bäume in Holzkisten gehalten, was einen sehr hohen Wasserverbrauch und Arbeitsaufwand zur Folge hat. Nichts desto trotz wird das Tempelhofer Feld von den Bürgern sehr intensiv genutzt, der Drang nach Freiraum, die Faszination Flugplatz und die „unendliche Weite“ sind Beweggründe dafür. Dabei wird deutlich, dass die Menschen sich unabhängig von der Beplanung des Geländes frei und zahlreich auf

dem THF bewegen und daraus resultierende Nutzungsspuren hinterlassen. Diese tatsächliche, praktische Nutzung sollte Beachtung in der theoretischen Planung finden. Die behutsame, schrittweise Entwicklung und die Erhaltung der Offenheit und Weite des Feldes sind die richtigen Ansätze für eine vorrausschauende Planung. Mit den Leitbildern für das THF hat die Senatsverwaltung Entwicklungsstrategien für die Teilbereiche (insbesondere für den äußeren Verflechtungsraum mit der Stadt) formuliert. Sie sollen die zukunftsfähige Entwicklung des Geländes gewährleisten. Die grundlegend positiv zu bewertenden Leitbilder bergen jedoch die Gefahr in sich, dass der ehemalige Flughafen zu einem identitätslosen Ort, mit Wellnesshotel und Businesspark wird. Kein einziges Leitbild nimmt Bezug zur Historie des Flugplatzes, die Geschichte und der Flughafen an sich werden vollkommen ausgeblendet. Ebenso die derzeitige Nutzung. Das obwohl die Jury im Wettbewerbsverfahren die Einbeziehung der vorhandenen Strukturen und den „identitätssteigernden Aspekt“ in den Entwürfen fordert. Die Leitbilder sollten doch das städtebauliche Ensemble und die Identität des Ortes mit einbeziehen. Ein Besuch des THF`s muss, auch an die Geschichte der deutschen Fliegerei erinnern. Diese Aspekte finden keine Beachtung, der Fokus wurde auf die Verflechtung mit den angrenzenden Stadtquartieren und die wirtschaftliche, wie soziale Tragfähigkeit in der Stadtentwicklung gelegt. Die Leitbilder klingen so „modern und zukunftsweisend“, dass man sie gerne ohne zu hinterfragen annimmt.

In dem offenen, landschaftsplanerischen Wettbewerb wurden 78 Arbeiten eingereicht und 6 davon für das Verhandlungsverfahren ausgewählt. Diese sechs Entwürfe wurden bereits vorgestellt. Das Konzept der Landschaftsarchitekten BASE greift am stärksten in den Freiraum ein. Die markante „Wasserachse“ an der Landebahn verursacht hohe Kosten und Pflegeintensität. Das fast zwei Kilometer lange, flache Wasserbecken muss gereinigt und unterhalten werden. Die angesprochene Produktivität/ Bildung von Biomasse kann sich nur negativ auf die Pflege auswirken. Das Wasser als „natürliche“ Grenze zwischen Nord- und Südteil des THF`s spaltet das zusammengehörende Areal.

In allen ausgewählten Konzepten bleiben die zentralen Flächen überwiegend frei und die Ränder sind durch verschiedene Nutzungen und Gestaltungen reich strukturiert. Auf die Erschließung und Gestaltung der Ränder und anderer kleinteiliger Flächen auf dem Gelände wird jedoch in allen Entwürfen unzureichend eingegangen. Auch die Baufelder und deren Erschließung und Freiraumgestaltung werden nicht weiter

erläutert. Hinzu kommt, dass es den Entwürfen teilweise an Aussagekraft und Eindeutigkeit mangelt. In den Plänen findet sich eine Vielzahl von visualisierten Bildern ohne erkennbare Aussage:

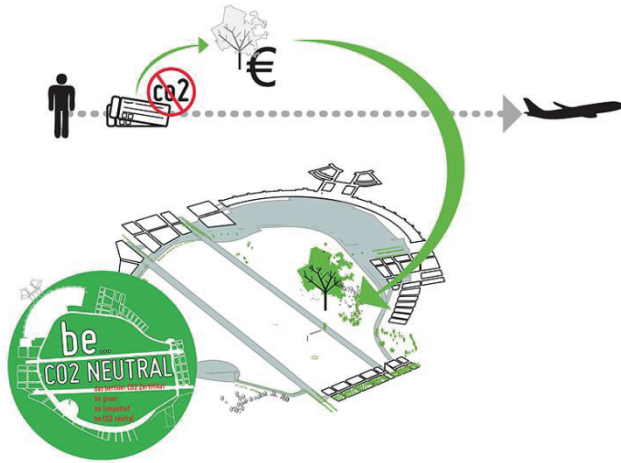


Abb.32 Diagramm Nutzungswandel, Landschaftsarchitekt: **BASE, Paris**



Abb.33 Perspektive, Landschaftsarchitekt: **GROSS.MAX, Edinburgh**



Abb.34 Blick über die Parklandschaft, Landschaftsarchitekt: **Topotek 1, Berlin**

In diesen Bildern lässt sich so gut wie nichts Planungsrelevantes erkennen. Sie können somit lediglich als „Ausschmückung“ der Pläne verstanden werden.

Die Erläuterungstexte der 6 ausgewählten Büros geben ebenfalls wenig Auskunft über genaue Planungsvorstellungen. Vielmehr bestechen die Texte durch eine unkonkrete „Entwerfersprache“, die zumeist nur allgemeine Planungsfakten anspricht und teilweise irrelevant und/oder utopisch ist. Dies gilt nicht für alle Konzepte

gleichermaßen. Vor allem der Erläuterungstext von GROSS.MAX besticht durch unnötige Metaphern, „geschwollene“ Ausdrucksweise und allgemein-bekannte Fakten. Dem Erläuterungstext des Siegerentwurfs sind folgende Passagen zu entnehmen:

„(...) **F: Goethes Metamorphose der Pflanzen?**

A: Johann Wolfgang von Goethe hat Metamorphose als Prozess von Intensivierung und Polarisation beschrieben. Dies sind hilfreiche Begriffe, um einige unserer grundlegenden Gedanken über das Wettbewerbsgebiet zu beschreiben. Interessanterweise hat Goethe, der letztendlich ein eher aufgeregtes Eichhörnchen in einem Kuriositätenkabinett war, ausgedehnte Studien über Wolken und Wetter angefertigt. Nach Goethe wachsen und verbreiten sich Wolken im Himmel nicht ungleich dem Wachstum von Blütenpflanzen. Wir haben daher einige der ehemaligen Flughafeneinrichtungen zu Wolkenobservatorien umgewandelt.

F: Was haben sie in den wertvollen Naturbereichen vor, die durch die zukünftigen Entwicklungen beeinflusst werden?

A: Wir glauben, dass vergleichbare Situationen in anderen Bereichen des Areals neu hergestellt werden können. Pflanzen und Samen könnten vor Ort gesammelt, in speziellen Gärtnereien vermehrt und dann wieder verpflanzt werden. Unsere Einstellung zur Natur ist Bob dem Baumeister nicht unähnlich: „Schaffen wir das? Yo, wir schaffen das!“

F: Wie steht es mit der Einbindung in das städtische Umfeld?

A: Der Park sollte gleichzeitig auf einer Reihe unterschiedlicher Maßstäbe operieren. Er bietet der gesamten Stadt Berlin ein Wohnzimmer im Grünen als auch einen Ort für Großereignisse. Entlang der Parkränder und des Rings, insbesondere(!) im Bereich der Parkeingänge, sind Nachbarschaftseinrichtungen untergebracht und es bieten sich eher kleinräumlichere Orte für spezifische Nutzergruppen. Sehr wichtig ist die Einbindung in das Freiraumsystem der umliegenden(!) Bezirke und in das gesamtstädtische Grünsystem. Das wahre Potential des Tempelhofer Feldes wird erst realisiert, wenn wir diese Verbindungen herstellen können.

Der Maßstab des Parkes rechtfertigt einen prozessorientierten Ansatz. Wir bieten neue Verbindungsmöglichkeiten für Mensch und Natur. Nach Einrichtung der Schnittstellen können wir es uns leisten, relativ kleine Eingriffe auf dem Gelände selbst durchzuführen(...).“ (Erläuterungstext GROSS.MAX, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung)

<http://www.stadtentwicklung.berlin.de/aktuell/wettbewerbe/ergebnisse/2011>)

Der Vergleich mit Goethe ist vollkommen unnötig und unsinnig. Die einzige Aussage in diesem acht-zeiligem Absatz ist, „Wir haben daher einige der ehemaligen Flughafeneinrichtungen zu Wolkenobservatorien umgewandelt.“

„Wertvolle Naturbereiche“, Pflanzen- und Tiergesellschaften werden mal eben an anderer Stelle wiederhergestellt.

Bevor GROSS.MAX den Zuschlag bekommen konnten, mussten Sie erst mal für das Verhandlungsverfahren ausgewählt werden. Dafür reichten Sie unter anderem folgende Pläne ein:

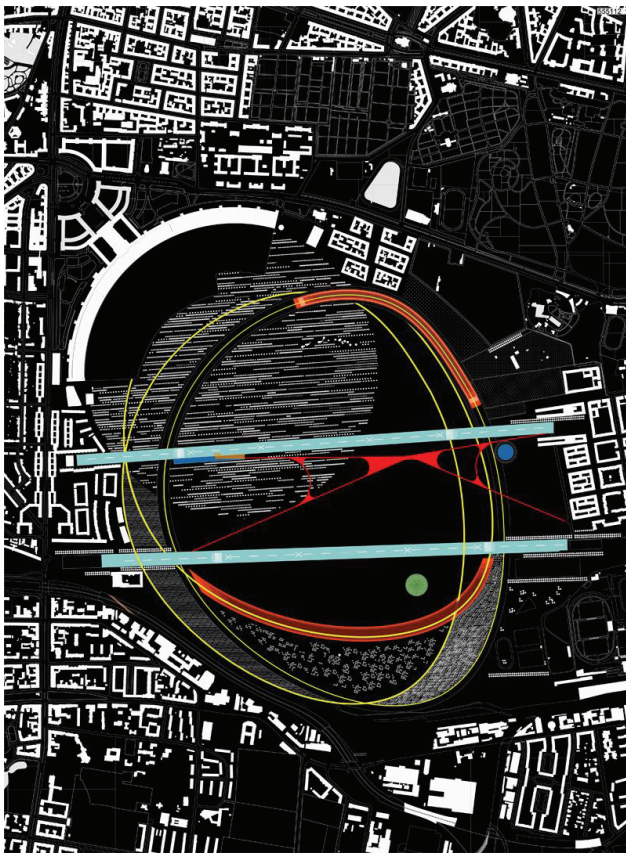


Abb.35 Gesamtplan, GROSS.MAX



Abb.36 Nutzungskonzept, GROSS.MAX

Was fällt bei Betrachtung dieser Entwürfe auf? Das sie schier aussagegelos sind. Ohne explizite mündliche oder schriftliche Erläuterung lässt sich hier nichts Planungsrelevantes erkennen! Ist jedem selbst überlassen was man sich bei den Schraffuren, Zeichen und Farben denken soll!? Diese Pläne werfen mehr Fragen auf, als das sie Antworten geben.

Die Beurteilung durch das Preisgericht beginnt mit folgenden Sätzen:

„Die Arbeit überzeugt durch ihre Großzügigkeit und Klarheit. Große Teile des Feldes werden mit einer grafisch anmutenden neuen Gestaltung überzogen, die dem Ort einen neuen, zeitgenössischen Stempel aufdrückt.“

(Beurteilung durch das Preisgericht, Offener landschaftsplanerischer Wettbewerb "Parklandschaft Tempelhof", www.stadtentwicklung.berlin.de)

Diese Pläne bestehen durch Unklarheit und die Zerstückelung des Gesamtensembles in zusammenhangslose Fragmente. Das soll die grafisch anmutende neue Gestaltung sein, die dem Ort einen neuen, zeitgenössischen Stempel aufdrückt? Der Gesamtplan ist aussagegelos und qualitativ minderwertig, dafür

ist meines Erachtens der Druckverbrauch der schwarzen Farbe nicht zu rechtfertigen. Selbst das Nutzungskonzept mit Legende konkretisiert den Entwurf unzureichend.

Schließlich wurde GROSS.max aber für das Verhandlungsverfahren ausgewählt und die Pläne wurden konkreter und durchsichtiger (Siehe Abb. Masterplan geplanter Endzustand, GROSS.MAX).

Im Osten, zwischen den beiden Landebahnen soll ein monumentaler Felsen errichtet werden. Dazu ein Zitat aus dem Erläuterungstext von GROSS.max:

„F: Wie steht es mit dem monumentalen Felsen? Wir haben unseren Augen fast nicht getraut!

A: Genau darauf haben wir abgezielt! Dieser ist in der Tat aufgrund rationaler Argumente schwer zu rechtfertigen...aber wir mögen ihn trotzdem: ein weiteres Element aus dem traditionellen Repertoire der Landschaftskunst: der 'Fremdkörper'. In Berlin gibt es natürlich eine lange Tradition, Landschaft und Monument zu verbinden, letztendlich ist das gesamte Flughafengebäude auf Schinkels Befreiungsdenkmal von 1821 im Viktoriapark ausgerichtet. Unser Monument ist ein Tribut an Alexander von Humboldt, der als erster die geografische Verteilung von Pflanzen in Abhängigkeit von der Höhenlage beschrieben hat. Auf dieser künstlichen Felsformation kann sich die Natur uneingeschränkt entwickeln, außerhalb des Zugriffs der Menschen; von vereinzelt Felskletterern abgesehen. Das Felsmonument wird die Weite des Geländes nicht einschränken, sondern die Offenheit artikulieren. Gleichzeitig schafft es eine provokante Landmarke, die bei der Identitätsbildung von 'THX' sehr hilfreich sein wird.“

(Erläuterungstext GROSS.MAX, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung)

Es bleibt jedem selbst überlassen, diesen monumentalen Fremdkörper zu mögen oder auch nicht. Er passt nicht in das Gesamtensemble des Tempelhofer Feldes und wird der Identitätsbildung des Ortes eher im Weg stehen, da er etwas Fremdartiges darstellt, ohne Bezug zum Flughafen. Die Kosten für einen solchen Felskörper, mal ganz außer Acht gelassen.

Aus historischen Plänen ist ersichtlich, dass die Seitenflügel des Flughafens die elliptische Form des Flugfeldes vorgeben. Diese, das Flugfeld rahmende Ellipse, wie sie aus planerischer Logik entstanden ist,

existiert nicht mehr. Die neue Kreisform vor dem Flughafen-Vorplatz bietet Raum für intensivere Nutzung um das Flughafengebäude. Sie läuft zwar auf die Seitenflügel zu, nimmt aber nicht wie von der Jury behauptet, die Form des Flughafengebäudes auf. Die kreis- und ovalartige Wegeführung erscheint bei näherer Betrachtung fragwürdig. Die kreisförmigen Wege vor dem Flughafengebäude durchschneiden das Wegenetz im Bereich des alten Flughafens. Die etablierte, aus der Nutzung entstandene Wegeführung wird zerstört und ein neues kreisartiges Wegenetz aufgebaut, ohne Bezug zu vorhandenen Gebrauchsspuren.



Abb.37 Vogelperspektive Phase 1 (2013), GROSS.MAX

Das Beratungsgremium lobt den Entwurf, hinsichtlich mehrerer allgemeiner Planungsmaximen, die spätestens nach Lesen des Ausschreibungstextes selbstverständlich sein sollten. Dazu gehört z. B. die kleinräumige Struktur des äußeren Parkringes, die Vernetzung des THF's mit den angrenzenden, städtischen Quartieren und Grünflächen sowie die Idee der Intensivierung und Polarisation von Teilflächen auf dem THF. Nur mangelt es dem Konzept an detaillierten Angaben und konkreten Problemlösungen dazu. Die neue Infrastruktur von GROSS.MAX ist in

ihrer Funktion und Gebrauchsfähigkeit fragwürdig zu betrachten. Die gestalterischen Mittel wie das Felsmonument sind Geschmackssache.

Im Laufe des Verhandlungsverfahrens wurde an den Plänen noch einiges verändert und angepasst. Es fehlt jedoch bei allen Entwürfen der klare Bezug zur Geschichte des Flughafens. Die Einmaligkeit des Ortes liegt in seiner vielfältigen Geschichte und den daraus resultierenden architektonischen Strukturen und Nutzungsspuren. Stattdessen wird dem Ort eine Marke der Entwerfer auferlegt. Etablierte Nutzungen bleiben dabei unbeachtet. Sie verstehen den Flughafen als isolierte Insel und nicht als mögliche Freiraumerweiterung der angrenzenden Quartiere.

Klar zu kritisieren in den Plänen ist die offensichtliche Arroganz der Planer fragwürdige Strukturen zu setzen, die die Leute nutzen sollen. Im Detail bleiben die Konzepte aussagelos. Es wird beispielsweise in keinem Entwurf deutlich wie die Freiraum- und Wegestrukturen in den Baufeldern am Parkrand zu deuten sind, wie sie mit den angrenzenden Stadtquartieren verknüpft werden. Dabei sollte das Augenmerk von vorn herein auf den Parkrand gelegt werden. Seine Gebrauchsspuren und Nutzungsansprüche sollten die zukünftige Entwicklung des Gesamtraums prägen.

Die Planer entwerfen einen Park der sich nicht an seiner Gebrauchsfähigkeit orientiert, sondern ästhetische, dynamische, innovative, individuelle Gesichtspunkte in den Vordergrund stellt. Ein nutzerfreundlicher, interessanter Freiraum kann nur im Zusammenspiel dieser Faktoren entstehen.

Die theoretische Planung muss sich an der praktischen Nutzbarkeit orientieren, das heißt ein Platz sollte nicht besetzt sondern organisiert werden (Vgl. *BÖSE-VETTER, H. 1989, S. 132*).

„Seine Qualität wird durch die soziale Gebrauchsfähigkeit bestimmt.“ (HARENBURG, B./MEHLI, R./WANNAGS, I. 1991, S.176)

Eine gute Planung setzt sich demzufolge mit den Interessen und Bedürfnissen der Menschen auseinander. Sie analysiert die Gebrauchsspuren und beschäftigt sich mit den alltäglichen, sozialen Notwendigkeiten, Bedürfnissen und Verhaltensweisen der Nutzer. Einer solchen Planung muss eine genaue Beobachtung des Freiraums vorangehen. Die spontane Vegetation kann dabei als Indikator der Nutzung herangezogen werden (Vgl. KIENAST, D. 1978). Ihr Vegetationsbild lässt Rückschlüsse auf die Intensität der Nutzung zu. Durch Pflegearbeiten und gärtnerisches „Tun“ der Administration können diese Spuren jedoch verfälscht und

verändert werden. Der Tempelhofer Flughafen könnte ein Paradebeispiel eines dysfunktionalen Freiraums werden. Die unzähligen Besucher des Geländes, hinterlassen eine Vielzahl von Nutzungsspuren.

Parallel dazu könnten Befragungen der Anwohner zu den Teilräumen des Tempelhofer Feldes zukünftige Nutzungsansprüche und Notwendigkeiten aufzeigen. Anhand dessen könnte der Freiraum Stück für Stück erschlossen und beplant werden, die Wirklichkeit würde somit in ihrer Qualität erhalten und erweitert werden. Die angrenzenden Stadtquartiere würden sich sachte und im Interesse der Bürger in den Freiraum erweitern. Unter der Obhut eines professionellen Planungsgremiums. Die vorhandenen befestigten Flächen und Wege können, aufgrund hoher Nutzung und guter Funktionalität erhalten und nach Bedarf erweitert werden. Die Formulierung von Leitbildern für die zukünftige Entwicklung der Teilgebiete und übergeordnet des gesamten Tempelhofer Feldes unterstützen den Planungsprozess. Das Planungsgebiet würde sich schrittweise zu einer vielseitigen, städtischen Parklandschaft entwickeln. In dieser Schritt für Schritt Planung können die Entwicklungsziele und Konzepte weiter angepasst werden. Praktisch umgesetzt wie von der Tempelhof Projekt GmbH theoretisch gewollt.

Die ersten Planungen zum Tempelhofer Feld in den 90er Jahren machten eine positive Entwicklung sichtbar. Man erkannte, dass die bewegte Luftfahrtgeschichte des Ortes auch in der zukünftigen Planung Beachtung finden sollte. Gerade die Offenheit in der Nutzung und eine Entwicklung in kleinen Schritten galt als zukunftssicher (Vgl. MEUSER, P. 2000).

Der Masterplan von Kienast, Vogt und Partner beinhaltet wichtige Elemente der Gestaltung mit Bezug zur Geschichte des Flughafens und lässt genügend Freiraum für eine schrittweise Aneignung der Teilflächen. Die historische Rollbahn nimmt die zahlreichen Bewegungssportarten auf, von hier aus kann sich die Nutzung weiter auf das THF ausbreiten. Der Fliegerberg ermöglicht es, das gesamte Tempelhofer Feld mit der dahinterliegenden Stadtsilhouette zu überblicken. Der Baumhain am alten Flugplatz dient als Anlaufpunkt und konzentriert verschiedene Nutzungsansprüche. Die Grünflächen in den Baufeldern sind durchdacht und plausibel. Das Planungsgebiet wird von den Rändern her gedacht, denn hier muss das städtebauliche Augenmerk der nahen Entwicklung liegen. Die Konzentration auf das Wesentliche und die neue Inszenierung der historischen Strukturen sind die Stärken des Entwurfs. Die Einfachheit und Klarheit überzeugt, im Gegensatz zu dem

„überplanten“ Konzept von GROSS.MAX. Damit kann der Entwurf von Kienast, Vogt und Partner zukünftige, sich verändernde Organisationen und Nutzungsstrukturen aufnehmen und ist somit alterungsfähig. Der Freiraum wird nicht von einer gestalterischen Idee besetzt sondern nach bewährten Strukturen organisiert und weiterentwickelt. Um Wandlungsprozesse und Nutzungsveränderungen aufzunehmen, müssen `Spielräume` in der Freiraumorganisation offen bleiben, um den Menschen Raum zur Selbstorganisation zu lassen (vgl. HEINEMANN, G./POMMERENING, K. 1979, S. 16).

Berlin braucht keinen globalen Prestigeentwurf, sondern eine gebrauchsfähige Freiraumstrategie. Dafür muss man sich mit dem Ort und den Anwohnern intensiv auseinandersetzen. Für ein Planungsbüro, das erst einmal von Edinburgh nach Berlin fliegen muss gestaltet sich dieser Prozess sehr schwierig.

Der gewaltige, neugeschaffene Planungs- und Verwaltungsapparat für das Tempelhofer Feld macht die gesamte Planung unübersichtlich und kostenintensiv, die Verantwortung/ die Kontrolle durch den Senat wird eingeschränkt. Die Entscheidungsinstanz des Senats als Volksvertretung wird nur noch indirekt genutzt. Stattdessen entscheiden die Experten der neu gegründeten GmbHs und anderer Institutionen. Der Senat braucht nur noch absegnen und muss sich nicht um das Drumherum kümmern.

Die publizierte Bürgerbeteiligung im kreativen „Ideenfindungsprozess“ setzte ab dem Wettbewerbsverfahren aus und die Jury hatte das Wort. Im Mai 2011 wurden die Entwürfe des Verhandlungsverfahrens in der Alten Zollgarage im Flughafen Tempelhof und im Lichthof der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung öffentlich ausgestellt. Die Reaktion der Bürger bleibt abzuwarten.

5 Prognosen nach vorn

Mit der Schließung des Flugbetriebes hat sich eine Jahrzehnte lange Nutzung buchstäblich in Luft aufgelöst. Plötzlich steht den Berlinern (und Besuchern) ein 384 ha großer Freiraum mitten in der Stadt zur Verfügung. Hier kann man (im wahrsten Sinne des Wortes) machen was man will, einem Entdecker gleich, der ein immer da gewesenes aber nie erkundetes Stück Land betritt. Die Menschen gestalten den Freiraum sozusagen unbewusst selbst. Diese Tatsache findet in der Planung keine Beachtung. Die Pläne von GROSS.MAX zeigen einen landschaftsarchitektonischen Entwurf des Tempelhofer Feldes, sie geben aber keine Auskunft über den kleinräumigen Verknüpfungsbereich mit der Stadt. Damit bleiben Fragen zur städtebaulichen Entwicklung der Ränder und zur Integration des Feldes in die Stadt weites gehend unbeantwortet.

Was wir sehen, ist ein Entwurf, der das Tempelhofer Feld mit einem groben Netz aus Strukturen bespannt hat. Was fehlt, ist ein feinmaschiges Netz der Freiraum- und Bebauungsstrukturen im Übergang zu den angrenzenden Stadtquartieren.

Das Konzept von GROSS.MAX wird das zukünftige Bild der „Tempelhofer Parklandschaft“ prägen. Die Planungsinhalte sollen bis zur IGA 2017 verwirklicht werden. An den Parkrändern werden vermutlich notwendige Gebrauchsfreiräume wie Spiel- und Grillplätze, Sportwiesen, (Gemeinschafts-)Gärten und ähnliches entstehen.

Der Flughafen verfügt auch ungestaltet über ein immenses Potential verschiedenste Nutzungen aufzunehmen. Zahlreiche Sportveranstaltungen können hier abgehalten werden. Die Landebahnen bieten sich für Geschwindigkeitssport an, dazu zählt Motorsport, Radrennen und vieles mehr. Die großen Deutschen Flugschauen könnten hier ebenfalls veranstaltet werden. Ein Museum für Luft- und Raumfahrt hätte ideale Standortbedingungen in Tempelhof. Das Flughafengebäude kann, wenn sich keine andere Nutzung als wirtschaftlich erweist, in ein zentrales Einkaufszentrum umfunktioniert werden. Unter den Seitenflügeln könnten sich (Kunst-, Gemüse-) Märkte etablieren. Überhaupt kann die gesamte Anlage für Veranstaltungen aller Art genutzt werden. Das Potenzial der Fläche liegt darin, dass es offen für Alles ist. Für jegliche Art von Nutzung bleibt Platz. Insbesondere die angrenzenden Stadtquartiere benötigen den Freiraum, um zu wachsen. Damit sich

Notwendigkeiten der Quartiersentwicklung und des gesellschaftlichen Lebens schrittweise in den Freiraum erweitern können. Fatal wäre es, wenn die neue Bebauungs- und Freiraumstruktur keine Verbindung zum bestehenden herstellt, sondern als eigenes Quartier gedacht wird und sich damit abschottet. Dann hätte man in Sachen gebrauchts- und alterungsfähiger Planung nichts gekonnt.

Schlussendlich stellt sich die Frage, was hat der umfangreiche Planungsprozess an Erkenntnissen gebracht und inwiefern sind diese in das neue Konzept eingeflossen. Welchen Einfluss, hatte der „Ideenfindungsprozess“, die Bürgerbeteiligung und die Masterplanung von Kienast, Vogt und Partner auf das Konzept von GROSS.MAX?

Im Entwurf und im Erläuterungstext werden dazu keine Aussagen getroffen.

Was bleibt, ist ein Entwurf, der den Menschen zeigt wo es „lang geht.“ Ihnen vorschreibt wie sie sich auf dem Tempelhofer Feld zu bewegen haben. Unbeachtet davon ob die Menschen diese Wege tatsächlich beschreiten würden.

6 Literaturverzeichnis

- AHLBRECHT, B.-R. / HENNING, H.- J.: Bilder der Luftfahrt – Der Flughafen Berlin Tempelhof; Sutton Verlag GmbH, Erfurt 2008
- von PRZYCHOWSKI, H./ DURING, R.-W.: Die Berliner Flughäfen- Johannisthal, Tempelhof, Gatow, Tegel, Schönefeld; GeraMond Verlag, München 2011
- DEMPS, L. / PAESCHKE, C.-L.: Flughafen Tempelhof – Die Geschichte einer Legende; Verlag Ullstein, Berlin 1998
- TRUNZ, H.: Tempelhof – Der Flughafen im Herzen Berlins; GeraMond Verlag, München 2008
- MEUSER, P.: Vom Fliegerfeld zum Wiesenmeer – Flughafen Tempelhof- Geschichte und Zukunft; Quintessenz Verlags- GmbH, Berlin-Ed. 2000
- MEUSER, P.: Spiel im Wiesenmeer – Neue Planungen für den Flughafen Berlin-Tempelhof. In: Bauwelt, Bd. 90 (1999), 24, S. 142
- HECKER, M.: Heimatkunde - Flughafen Tempelhof, Berlin, Platz der Luftbrücke/Tempelhofer Damm/Columbiadamm ; Architekt: Ernst Sagebiel, 1935-38. In: Bauwelt, Bd. 85 (1994), 46, S.2543-2544
- Führer durch den Flughafen Berlin-Tempelhof; Berliner Flughafen- Gesellschaft, Berlin 1931
- ROTHMALER, W.: Exkursionsflora von Deutschland. Band 3. Gefäßpflanzen: Atlasband; Gustav Fischer Verlag, Jena 1995
- ROTHMALER, W.: Exkursionsflora von Deutschland. Band 4. Gefäßpflanzen: Kritischer Band. 10. Auflage, Elsevier GmbH, München 2005.
- SAUERWEIN, B.: Stadtvegetation. Kritische Bibliographie, Notizbuch 14 der Kasseler Schule; Arbeitsgemeinschaft Freiraum und Vegetation, Kassel 1989
- HÜLBUSCH, K.H.: Alle reden vom Land und andere Texte zur Landschaftsplanung, Notizbuch 53 der Kasseler Schule; Arbeitsgemeinschaft Freiraum und Vegetation, Kassel 1999
- HARD, G.: Hard-Ware und andere Texte von Gerhard Hard, Notizbuch 18 der Kasseler Schule; Arbeitsgemeinschaft Freiraum und Vegetation, Kassel 1990

- SAUERWEIN, B.: Die Vegetation der Stadt. Ein freiraumplanerisch wertender Literaturführer, Notizbuch 11 der Kasseler Schule ; Arbeitsgemeinschaft Freiraum und Vegetation, Kassel 1989
- OBERDORFER, E.: Pflanzensoziologische Exkursionsflora. Für Deutschland und angrenzende Gebiete. 8.Auflage; Eugen Ulmer GmbH, 2001
- OBERDORFER, E.: Süddeutsche Pflanzengesellschaften. Teil III: Wirtschaftswiesen und Unkrautgesellschaften. 3. Auflage; Jena 1993
- KIENAST, D.: Die spontane Vegetation der Stadt Kassel in Abhängigkeit von bau- und stadtstrukturellen Quartierstypen; Kasseler Schriften zur Geografie und Planung, Kassel 1978
- LÜHRS, H. et al.: Neubrandenburger Pflanzengesellschaften; Neubrandenburger landeskundige Skizzen F. 6; LPG (Landschafts – und FreiraumPlanung) Neubrandenburg, Neubrandenburg 2005
- LÜHRS, H. et al.: Pater Rourke`s semiotisches Viereck. Acht vegetationskundliche Beiträge zur Landschaftsplanung, Notizbuch 31 der Kasseler Schule; Arbeitsgemeinschaft Freiraum und Vegetation, Kassel 1993
- HÜLBUSCH, K.H. et al.: Pflege- Fälle, Notizbuch 34 der Kasseler Schule; Arbeitsgemeinschaft Freiraum und Vegetation, Kassel 1994
- LÜHRS, H. et al.: Kompaktseminar Schonungen am Main. „Ein Stück Landschaft sehen, beschreiben, verstehen“, Studienarbeit im Studiengang Landschaftsarchitektur und Umweltplanung an der HS-Neubrandenburg, Neubrandenburg 2010

Internetquellen:

- <http://www.tempelhoferfreiheit.de/>
- <http://www.gruen-berlin.de/>
- http://www.stadtentwicklung.berlin.de/aktuell/wettbewerbe/ergebnisse/2011/parklandschaft_thf_verhandlungsverfahren
- <http://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/staedtebau-projekte/tempelhof>
- <http://berlin.nabu.de/themen/stadtentwicklung/tempelhof/12685.html>
- <http://www.hasenheidefilm.de/hasenheidefilm/geschichte.html>
- <http://www.taz.de/1/berlin/artikel/1/berliner-landen-in-tempelhof/>
- <http://www.morgenpost.de/berlin/article1632536/Flughafengebäude-und-Park-passen-nicht-zueinander.html>
- Geodaten: <http://www.stadtentwicklung.berlin.de/geoinformation/fis-broker/>
- <http://www.morgenpost.de/printarchiv/berlin/article1432064/Tempelhof-Schoeneberg-Tempelhofer-Feld-bekommt-neue-S-Bahn-Station.html>
- <http://www.tagesspiegel.de/berlin/wiesenmeer/709072.html>
- http://www.adlershof.de/firmenview/?no_cache=1&fId=547
- <http://www.wisag.de/>

7 Abbildungsverzeichnis

<u>Abbildung</u>	<u>Bezeichnung</u>	<u>Quelle</u>
Deckblatt	Foto Richtung Quartier Schillerpromenade	eigene Aufnahme
Abb. 1	Luftbild	Ausschreibungstext „Parklandschaft Tempelhof“, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung
Abb.2	angrenzende Stadtquartiere	Ausschreibungstext „Parklandschaft Tempelhof“, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung
Abb.3	Orientierungskarte für Besucher	http://www.tempelhoferfreiheit.de
Abb.4	Realnutzungskarte	eigene Kartengrundlage: http://www.tempelhoferfreiheit.de
Abb.5	Vegetationstabelle	eigene
Abb.6	Aufnahmegebiet	eigene Kartengrundlage: Ausschreibungstext der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung
Abb.7	Verbreitungskarte der Pflanzengesellschaften	eigene Kartengrundlage: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung digitale, farbige Orthophotos 2010
Abb. 8	Die Rasenflächen in Tempelhof	eigene Aufnahme
Abb.9	Grünflächenpflege erstellt von Wisag	E-Mail von Bohm R. 2011, Freier Mitarbeiter für Grün Berlin GmbH
Abb.10	Kaiserparade 1890 auf dem Tempelhofer Feld	aus Demps, L. / Paeschke, C.-L.: Flughafen Tempelhof – Die Geschichte einer Legende, 1998

Abb.11	Das Abfertigungsgebäude 1934, nach dem 2.WK vollständig zerstört	aus Demps, L. / Paeschke, C.-L.: Flughafen Tempelhof – Die Geschichte einer Legende, 1998
Abb.12	Das Flughafengebäude mit Luftbrückendenkmal (nach 1949)	http://www.bics.be.schule.de/son/verkehr/luftbruecke/images//Landesarchiv_Berlin/114490.JPG
Abb.13	Ursprünglich geplanter Rundplatz vor dem Flughafengebäude	aus Demps, L. / Paeschke, C.-L.: Flughafen Tempelhof – Die Geschichte einer Legende, 1998
Abb.14	Der Architekt Sagebiel und ein Journalist begutachten das Großmodell	aus Demps, L. / Paeschke, C.-L.: Flughafen Tempelhof – Die Geschichte einer Legende, 1998
Abb.15	Städtebaulicher Entwurf Seebauer, Wefers und Partner, Hentrich-Petschnigg & Partner	Ausschreibungstext „Parklandschaft Tempelhof“, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung
Abb.16	Masterplan von Kienast, Vogt und Partner	Ausschreibungstext „Parklandschaft Tempelhof“, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung
Abb.17	Flächennutzungsplan, Stand 15.06.2009	Ausschreibungstext „Parklandschaft Tempelhof“, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung
Abb.18	Gesamtplan, BASE	Verhandlungsverfahren „Parklandschaft Tempelhof“, www.stadtentwicklung.berlin.de
Abb.19	Verteilung der Satelliten in der Parklandschaft, BASE	Siehe Abb.18
Abb.20	Detail Satellit, BASE	Siehe Abb.18
Abb.21	Gesamtplan, bbzl	Siehe Abb.18
Abb.22	Vogelperspektive, bbzl	Siehe Abb.18
Abb.23	Gesamtplan, Capatti Staubach	Siehe Abb.18

Abb.24	Detail Gehölzbestand, Capatti Staubach	Siehe Abb.18
Abb.25	Gesamtplan, Rehwaldt Landschaftsarchitekten	Siehe Abb.18
Abb.26	Blick vom Rand in die Parklandschaft, Rehwaldt Landschaftsarchitekten	Siehe Abb.18
Abb. 27	Gesamtplan, Topotek 1	Siehe Abb.18
Abb. 28	Übergang zwischen Bebauung und Park- landschaft, Topotek 1	Siehe Abb.18
Abb. 29	Masterplan geplanter Endzustand, GROSS.MAX	Siehe Abb.18
Abb. 30	Vogelperspektive geplanter Endzustand, GROSS.MAX	Siehe Abb.18
Abb. 31	Wasserbecken neben dem Vorfeld (Darstellung während der IGA 2017), GROSS.MAX	Siehe Abb.18
Abb. 32	Diagramm Nutzungswandel, Landschaftsarchitekt: BASE, Paris	Siehe Abb.18
Abb. 33	Perspektive, Landschaftsarchitekt: GROSS.MAX, Edinburgh	Siehe Abb.18
Abb. 34	Blick über die Parklandschaft, Landschaftsarchitekt: Topotek 1, Berlin	Siehe Abb.18

Abb.35	Gesamtplan, GROSS.MAX	Siehe Abb.18
Abb. 36	Nutzungskonzept, GROSS.MAX	Siehe Abb.18
Abb. 37	Vogelperspektive Phase1 (2013), GROSS.MAX	Siehe Abb.18

Eidesstattliche Erklärung

Hiermit versichere Ich an Eides statt, dass ich die vorliegende Arbeit selbstständig verfasst und keine anderen als die angegebenen Quellen und Hilfsmittel benutzt habe. Alle Ausführungen, die anderen Schriften wörtlich oder sinngemäß entnommen wurden, kenntlich gemacht sind und die Arbeit in gleicher oder ähnlicher Fassung keinem anderen Prüfungsamt vorgelegt und auch nicht veröffentlicht wurde.

Ort, Datum

Unterschrift

8 Anhangsverzeichnis

Anhang 1: http://www.gruen-berlin.de/fileadmin/used_files/Infomaterial/Tempelhof/%C3%9Cbersichtsplan2.pdf

Anhang 2 bis 4: Ausschreibungstext „Parklandschaft Tempelhof“,
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung



SEHR GEEHRTE DAMEN UND HERREN, LIEBE BESUCHERINNEN UND BESUCHER, LIEBE GÄSTE,
herzlich willkommen auf dem Tempelhofer Feld, dem ehemaligen Flugfeld des Flughafens Tempelhof.

Gegenseitige Rücksichtnahme aller Besucher und der Respekt gegenüber Pflanzen und Tieren sind u.a. die Voraussetzung für einen erholsamen und angenehmen Aufenthalt. Bitte beachten Sie deshalb die nachstehenden Hinweise, zu deren Einhaltung jede BesucherIn/Jeder Besucher verpflichtet ist.


DEAR LADIES AND GENTLEMEN, DEAR VISITORS AND GUESTS,


Welcome to Tempelhofer Field, the former airfield of Tempelhof airport. Being considerate of all other visitors and respecting plants and animals are the preconditions for a relaxing and pleasant stay. Please therefore observe the following rules that every visitor is required to comply with.

HINWEISE NOTICES


 **Wiesengebiet** – Der Tempelhofer Park ist ein wertvoller Lebensraum für Tiere und Pflanzen.
Sea of meadows – The Tempelhofer Park is an important habitat for animals and plants.


 **Leinpflicht** – Im Tempelhofer Park besteht Leinpflicht für Hunde.
Mandatory lead policy – Dogs must be kept on leads in the Tempelhofer Park.

 **Im Tempelhofer Park gibt es ausgewiesene Hundewaldläuferbereiche.**
The Tempelhofer Park offers specially designated dog exercise areas.

 **Radfahren nur auf befestigten Wegen.**
Cycling only on paved paths.

 **Skaten** – Beachten Sie die Hinweise an der Strecke.
Skating – Observe the signs along the route.

 **Grillen nur in den ausgewiesenen Grillbereichen.**
Grilling only in designated BBQ areas.

 **Aussichtspunkt** – Die Stadt aus einer neuen Perspektive.
Observation Point – The City from a new perspective.

 **Gastronomie**
Refreshments

 **WC**

 **WC**

 **Eingang**

 **Entrance**

IMPRESSUM

Grün Berlin GmbH | Sangerhausen-Weg 11 | 12349 Berlin | T 030 70 08 08-88
F 030 70 08 06-70 | info@gruen-berlin.de | www.gruen-berlin.de
Stand April 2010 | Design mindgram

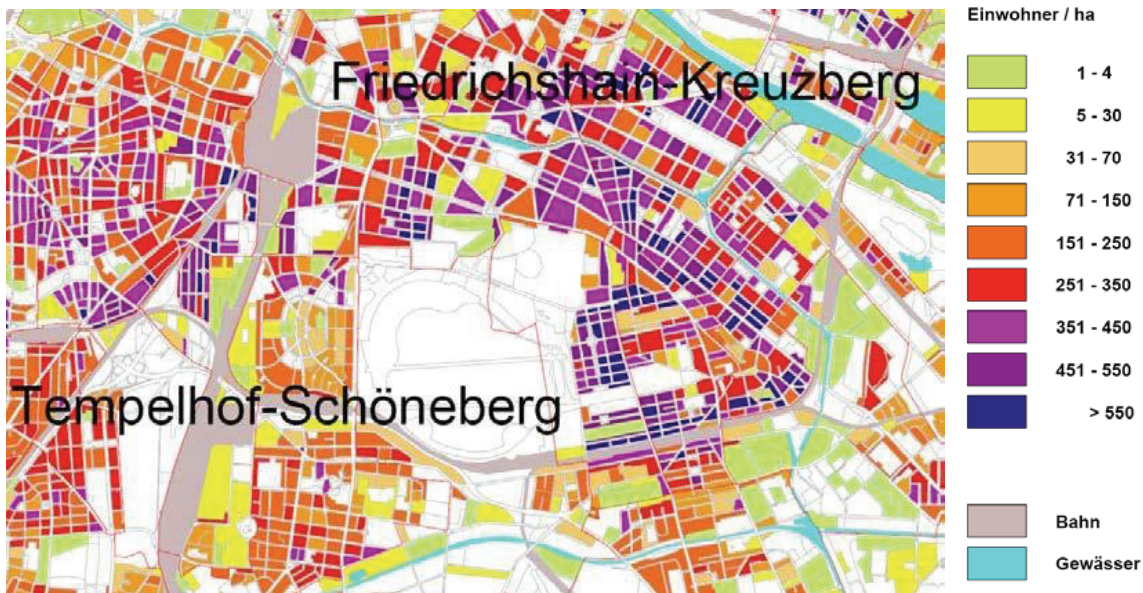
 **Senatsverwaltung
für Stadtentwicklung**

 **Berlin Tempelhofer Projekt**

 **grünberlin
GMBH**



Anhang 2: Bebauungsstruktur



Anhang 3: Einwohnerdichten im Umfeld



Anhang 4: Geschützte *Biotope*
dunkelgrün = geschützte Biotope der Glatthaferwiesen
hellgrün = geschützte Biotope der Sandtrockenrasen