

URL: <http://www.welt.de/die-welt/debatte/article4379249/Tempelhof-Der-schoenste-Flughafen-der-Welt.html>

[Bilder ein-/ausblenden](#)

[Artikel drucken](#)

Tempelhof: Der schönste Flughafen der Welt

Von Aus dem Englischen von Torsten Krauel 23. August 2009, 04:00 Uhr

Norman Foster lobt die moderne Kühnheit des Flughafens, dessen Architektur noch immer wegweisend ist. Und er fragt, warum Berlin so lieblos mit diesem Kleinod umgeht

Ich habe Tempelhof einmal als "die Mutter aller Flughäfen" bezeichnet. Dazu inspirierte mich die unverstellte architektonische Macht eines Bauwerks, das in meinen Augen zu den bahnbrechenden der Welt zählt. Der Anblick des Raumes, den das gewaltige, aller Schwerkraft trotzendes Auslegerdach zum Flugfeld hin definiert, ist eine emotionale Erfahrung wie nur wenige andere. Seine Dimension wirkt auch 75 Jahre nach der Errichtung beinahe unglaublich. Es stellt selbst moderne Flugzeuge in den Schatten, deren Technik doch die Vorstellungskraft der Luftfahrtingenieure in den Dreißigerjahren weit übertrifft.

Seinerzeit wurde es als Bauwerk für die Jahrtausendwende gefeiert. Unglaublicherweise hat es die Annahme sogar noch übertroffen. Mein "Mutter"-Image von Tempelhof entsprang dem "Wow"-Faktor der Anlage - ihrer atemraubenden Erhabenheit. Heute, nachdem ich einige Recherchen hinter mir habe, will es mir scheinen, als sei die Metapher "Mutter aller Flughäfen" in dem Sinne von Geburt geschichtlich womöglich noch angemessener.

Manche sagen, die Ahnengalerie beginne mit dem niemals gebauten Idealflughafen, den Erich Mendelsohn 1914 mit 27 Jahren konzipierte. Professor Ernst Sagebiel, der Architekt des Flughafens Tempelhof, war 1929 bis 1932 in Mendelsohns Büro angestellt. Kurze Zeit danach wurde Sagebiel angetragen, den damals noch fast nagelneuen Terminal durch eine Konstruktion zu ersetzen, die den Dimensionen von Albert Speers späterem Germania-Projekt eher entsprechen würde.

Die unverhüllt klassische Formensprache mit ihren Muschelkalkfassaden und politischen Assoziationen hintangestellt, ist die Grundform des ganzen Konzepts ein außergewöhnlicher Doppelschlag. Seine urbane Präsenz im Stadtbild mit der Prozessionsroute zur Hauptschalterhalle hin trägt verwandte Züge mit den gewaltigen Bahnhöfen eines vorangegangenen Reisezeitalters, während zum Flugfeld hin der 1,2 Kilometer lange Dachbogen das Vorfeld umfasst und spiegelt. Man möge sich ins Gedächtnis rufen, dass diese Anlage zu einer Zeit entworfen wurde, als Flugzeuge noch Heckräder hatten und direkt in den Wind landen und starten mussten. Das Dreiradfahrwerk mit seiner Fähigkeit zur Korrektur von Querwinden und der daraus folgenden Einführung befestigter Start- und Landebahnen war noch Zukunftsmusik.

Tempelhofs Ausmaß sprengt nicht das Maß, wie es so viele andere Monumente der faschistischen Epoche und ihrer diversen Diktatoren tun. Im Gegenteil, ohne Verwirklichung der Germania-Pläne fügt sich die Anlage durchaus behutsam ins Berliner Stadtbildgewebe ein, während das vorkragende Dach, von Nahem besehen ziemlich muskulös aussehend, von Ferne gesehen zu schweben scheint wie ein Flügel. Der epochale Bau kann noch weitere Dimensionen sein Eigen nennen. Man nehme nur das geplante

Originaldesign des Daches als Stadion für 65 000 Zuschauer. Reste der einst vierzehn Treppenhäuser dorthinauf existieren noch. Das Vorhaben wurde nie vollendet, und heute gelten die Kellergeschosse, im Krieg geflutet und voller Blindgänger, als unerschlossen. Entgegen verbreiteter Ansicht diente Tempelhof im Zweiten Weltkrieg nicht als Luftwaffenbasis, obschon dort eine Flugzeugfabrik stand. Die Russen nahmen den Flughafen am 24. April ein, weil der Flughafekommandant, Oberst Rudolf Böttger, Befehle zur Sprengung ignorierte und sich dem Vernehmen nach umbrachte. Im Kalten Krieg war Tempelhof der Hauptterminal für amerikanische Militärmaschinen mit Ziel West-Berlin. Als die Sowjetbehörden am 20. Juni 1948 den gesamten Verkehr zu und aus den Westsektoren unterbrachen, wurde Tempelhof zum Schauplatz der grandiosesten Leistung der Luftfahrtgeschichte. Die "Luftbrücke" bestand aus einem Strom von Flugzeugen, die alle paar Sekunden landeten und starteten, bis September 1949. Tempelhof war Berlins Lebensader.

Meine erste Bekanntschaft mit Tempelhof machte ich auf einem der Flugkorridore dorthin. Ich flog eine zweimotorige Piper Navajo und bekam nur eine Fluggenehmigung, weil mich von Elstree in England ein Pilot mit Korridor-Erfahrung begleitete. Wenn nicht für anderes, dann war dieser Flug erinnerenswert wegen der Anekdoten über abgeschossene Maschinen, die vom Wege abgekommen waren. Seither bin ich unzählige Male nach Tempelhof geflogen - stets mit demselben Kitzel gespannter architektonischer Erwartung im Nacken. Der Ort verkörpert die Geschichte des Fliegens. Orville Wright zeigte im September 1909 sein Können; damals gab es dort nur ein Paradedfeld. Die Weimarer Republik förderte den Flugverkehr wie kein anderes Land sonst auf der Erde. 1923 wurden die ersten internationalen Strecken eingerichtet, drei Jahre später entstand dort die Lufthansa. Tempelhofs erster, von den Gebrüdern Engler entworfene modernistische Terminal verzeichnete im ersten Betriebsjahr 750 000 Besucher und bot dreitausend Menschen Platz auf der Aussichtsplattform. Delegationen aus Amerika und anderen Ländern nahmen es als nachahmungswürdiges Modell in Augenschein.

Tempelhof ist ein Kind seiner Zeit, ein Bildnis des Heldentums und der Tragödien des 20. Jahrhunderts. Vielleicht besteht seine abschließende Tragik und ultimative Schmach eher in Politischem als in Architektonischem. Wie nur kann eine solche geschichtliche Ikone, so reich an zeitgeschichtlichem Erbe und derart vielen wichtigen Lektionen für künftige Generationen, einfach so mir nichts dir nichts geschlossen werden - ohne jeden erkennbaren Grund und ohne eine Alternative? Tempelhof müsste eine Sache des nationalen Gewissens sein - es ist viel zu bedeutend, um auf dem Altar kommerzieller Immobilienentwicklung geopfert zu werden. Das Mindeste sollte es sein, wenigstens das weite Vorfeld als öffentlichen Park zu bewahren und dem Bauwerk durch luftfahrtbezogene oder kulturelle Verwendungszwecke Respekt zu erweisen. Es ist schließlich ein Museum aus eigenem Recht.

Der Verfasser, 1935 geboren, ist Architekt. In Deutschland baute er u. a. den Commerzbank-Tower in Frankfurt und die Kuppel des Reichstags in Berlin