

## **Runder Tisch „Historische Markierung Tempelhofer Feld“ Sachstandsbericht zur bisherigen Arbeit**

### **Einrichtung des Runden Tisches**

Das Land Berlin hat 2010 eine Expertenrunde zur Beratung über eine Dokumentation der Geschichte des Flughafens Tempelhof einberufen. Nach einer ersten Sitzung im August 2010 folgten weitere Treffen in unregelmäßigen Abständen. Bereits im Juni 2010 hatte das Berliner Forum für Geschichte und Gegenwart e.V. der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung ein Konzept für eine „Historische Kommentierung“ vorgelegt, das sich zu diesem Zeitpunkt auf die Zeit des Nationalsozialismus beschränkte. Dieses Konzept sollte auf Wunsch der Expertenrunde auf die gesamte Geschichte des Tempelhofer Feldes ausgedehnt und gestalterisch mit den im Berliner Stadtgebiet vorhandenen Informationssystemen verbunden werden. Das Berliner Forum für Geschichte und Gegenwart e.V. wurde von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung damit beauftragt, das ergänzte Konzept „Informationspfad zur Geschichte des Tempelhofer Feldes“ umzusetzen.

Parallel dazu hat das Abgeordnetenhaus von Berlin in seiner Sitzung am 23. Juni 2011 Folgendes beschlossen:

„Der Senat wird aufgefordert, bei der Entwicklung des Tempelhofer Feldes

- an das Konzentrationslager im Columbia-Haus, eines der ersten nationalsozialistischen Konzentrationslager in Berlin,
- die Zwangsarbeiterlager für die Rüstungsproduktion,
- die Nutzung des bei Kriegsbeginn fast fertiggestellten Flughafenbaus als Fliegerhorst der Luftwaffe

durch die Schaffung eines Gedenk- und Informationsortes am Columbiadamm dauerhaft zu erinnern und diese Aspekte angemessen in das Gesamtkonzept zur Darstellung der historischen Entwicklung des Tempelhofer Feldes einzubeziehen.“ (Drucksache 16/4267).

Nach einer längeren Sitzungspause der Expertenrunde hat die Senatskanzlei – Kulturelle Angelegenheiten die Stiftung Topographie des Terrors gebeten, einen Runden Tisch einzuberufen und in regelmäßigen Abständen zu Sitzungsterminen einzuladen. Eingeladen wurden Vertreter von Berliner Museen und Erinnerungsorten, Vertreter verschiedener Senatsverwaltungen, die Tempelhof Projekt GmbH, die Grün Berlin GmbH, das Berliner Forum für Geschichte und Gegenwart e.V., der Förderverein für ein Gedenken an die Naziverbrechen auf dem Tempelhofer Flugfeld e.V. sowie interessierte Bürger. Der Runde Tisch „Historische Markierung Tempelhofer Feld“ kam am 21. Mai 2012 zu einer ersten Sitzung zusammen und trifft sich seither vierteljährlich.

Der Runde Tisch dient dem Informationsaustausch der Institutionen und interessierten Bürger, die an Planungen und Projekten auf dem ehemaligen Flughafen Tempelhof beteiligt sind, um mögliche sich ergänzende und überschneidende Projekte sinnvoll zu koordinieren. Er soll weiterhin die Möglichkeit bieten, Empfehlungen an politische Entscheidungsträger und andere Verantwortliche zu formulieren sowie kritische Anmerkungen zu äußern.

### **Ziele des Runden Tisches**

Der Runde Tisch stellt einvernehmlich fest, dass mit dem „Informationspfad zur Geschichte des Tempelhofer Feldes“ eine grundsätzliche Forderung zur historischen Markierung erfüllt worden ist, die historische Kommentierung der NS-Geschichte des Flughafens und des Tempelhofer Feldes jedoch damit nicht hinreichend aufbereitet ist. Der Runde Tisch fordert daher einen Erinnerungs- und Informationsort „Tempelhofer Feld/ehemaliger Flughafen Tempelhof“ zur weiteren Auseinandersetzung mit der Geschichte des Flughafens während der NS-Zeit, der NS-Zwangsarbeit auf dessen Gelände sowie der Geschichte des Konzentrationslagers Columbia-Haus. Zu diesem Zweck soll im Flughafengebäude die Präsentation einer selbsterklärenden Ausstellung zur Geschichte des Flughafens und des Tempelhofer Feldes mit dem Schwerpunkt auf der NS-Zeit ermöglicht werden. Der Runde Tisch empfiehlt, eine dokumentarische Ausstellung unter der wissenschaftlichen Beratung der Gedenkstätte Deutscher Widerstand und der Stiftung Topographie des Terrors zu realisieren. Der Präsentationsort sollte den Einblick in die ehemalige Abfertigungshalle ermöglichen. Ein geeigneter Ort zur Präsentation der Ausstellung stellt z.B. die sogenannte Ehrenhalle dar. Neben

diesem Erinnerungs- und Informationsort sollen die historischen Orte der NS-Geschichte des Tempelhofer Feldes in Form einer Open-Air-Installation oder „archäologischer Fenster“ markiert werden. Besucher des Parkgeländes sollen die authentischen Orte erfahren können und über deren Geschichte informiert werden. Zu diesem Zweck fordert der Runde Tisch, die bereits begonnenen Ausgrabungen fortzuführen und wichtige Funde und Befunde angemessen zu präsentieren – entweder am authentischen Ort oder in der Ausstellungshalle. Neben diesem Erinnerungs- und Informationsort sollten die im Rahmen des Informationspfads aufgestellten Tafeln zur NS-Geschichte des Tempelhofer Feldes durch eine oder mehrere Open-Air-Installationen vertieft werden. Für die genannten Open-Air-Installationen befürwortet der Runde Tisch einen Gestaltungswettbewerb, der ein Gesamtkonzept für die Erschließung des Geländes umfassen könnte.

Die betriebliche Verantwortung für den Erinnerungs- und Informationsort im Flughafengebäude könnte die Tempelhof Projekt GmbH übernehmen, für die Open-Air-Installation die Grün Berlin GmbH. Der Erinnerungs- und Informationsort sollte möglichst frei zugänglich und mit großzügigen Öffnungszeiten betrieben werden sowie sich Besuchern und Besucherinnen ohne personelle Betreuung erschließen. Die inhaltliche Verantwortung für die Ausstellungen sowie für Programme zur politischen Bildung sollte nach Empfehlung des Runden Tisches auf die Gedenkstätte Deutscher Widerstand und/oder die Stiftung Topographie des Terrors übertragen werden. Um einen solchen Erinnerungs- und Informationsort sinnvoll auf Dauer betreiben zu können, bedarf es – unabhängig von der organisatorischen Struktur und Angliederung an bestehende Institutionen – der Bereitstellung dauerhafter Unterhaltskosten und durch in einem Stellenplan gesicherte Mittel für die wissenschaftliche Betreuung der Ausstellung sowie für die Sicherung von kontinuierlicher historisch-politischer Bildungsarbeit.

### **Der Begriff „Tempelhofer Freiheit“**

Der Begriff „Tempelhofer Freiheit“ wurde 2007 als Projektname des ersten Online-Dialogs und Beginn der „Bürgerbeteiligung zur Ideenfindung Tempelhofer Freiheit“ verwendet. Die Parköffnung im Mai 2010 stand unter dem Motto „Bewegungsfreiheit“. Im September 2010 entschieden die damalige Senatorin für Stadtentwicklung, Ingeborg Junge-Reyer, und die Senatsbaudirektorin Regula Lüscher, „Tempelhofer Freiheit“ offiziell als Standort- und Projektnamen zu verwenden. Seitdem wird der Name von den Projektbeteiligten in der Außenkommunikation verwendet.

Die Mehrheit der Teilnehmer des Runden Tisches kritisiert die Namensgebung „Tempelhofer Freiheit“ für die Vermarktung des ehemaligen Flughafens. Die Kritik an der Bezeichnung „Tempelhofer Freiheit“ steht vor dem Hintergrund des Konzentrationslagers Columbia-Haus und dem Einsatz von Zwangsarbeitern auf diesem Gelände. Einige Institutionen nehmen Abstand von einer Verbindung ihrer Projekte mit dem Begriff der „Tempelhofer Freiheit“. Die Vorbehalte sind den politisch Verantwortlichen bekannt. Der Runde Tisch begrüßt die Entscheidung der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, seit Frühjahr 2014 den Begriff „Tempelhofer Freiheit“ nicht mehr zu verwenden.

### **Nutzungskonzept für das ehemalige Flughafengebäude**

Das Alliiertenmuseum hat Finanzmittel vom Bund erhalten, um den Umzug des Museums in das ehemalige Flughafengebäude vertieft zu prüfen und zu planen. Sobald wie möglich soll ein Architekturwettbewerb für die Neuansiedlung des Museums in Hangar 7 ausgeschrieben werden, auf dessen Grundlage die Bundesregierung über das Vorhaben entscheidet. Das Alliiertenmuseum gilt als einer der zukünftigen „Ankermieter“ in Tempelhof. Aufgrund der unabsehbaren Entscheidungslage hat der Runde Tisch dieses Vorhaben lediglich zur Kenntnis genommen und wird sich dazu beratend zu Wort melden, wenn sich die Entscheidungslage klärt.

Die Entwicklung des wohl größten Baudenkmals Europas erfolgt auf der Grundlage des Leitbildes „Bühne des Neuen“ mit zwei wesentlichen Säulen: 1. Der Verbesserung und dem Ausbau der Dauervermietung (Büro, Dienstleistungen, Gewerbe- und Lagerflächen mit Schwerpunkten im Bereich öffentliche Einrichtungen wie Polizei und VLB sowie Kreativwirtschaft). 2. Der kontinuierlichen Erweiterung der Vermietung für Events unter Berücksichtigung der Nutzungen im Gebäude.

Der Runde Tisch empfiehlt, bei zukünftigen prägenden und über das AlliiertenMuseum hinausgehenden Nutzungskonzepten für das Gebäude, die Tempelhof Projekt GmbH durch einen wissenschaftlichen Beirat zu ergänzen, der im Wesentlichen aus den teilnehmenden Institutionen des Runden Tisches besetzt werden sollte.

## **Anlagen zum Sachstandsbericht des Runden Tisches „Historische Markierung Tempelhofer Feld“**

### Teilnehmende Institutionen und Personen des Runden Tisches:

Aktives Museum Faschismus und Widerstand in Berlin e.V.  
AlliiertenMuseum  
Berlin Kompakt  
Berliner Forum für Geschichte und Gegenwart e.V.  
Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg – Amt für Weiterbildung und Kultur  
Deutsches Historisches Museum  
Dr. Elke Dittrich  
Dokumentationszentrum NS-Zwangsarbeit Berlin Schöneeweide  
Evangelisches Landeskirchliches Archiv in Berlin  
Förderverein für ein Gedenken an die Naziverbrechen auf dem Tempelhofer Flugfeld e.V.  
Gedenk- und Bildungsstätte Haus der Wannsee-Konferenz  
Gedenkstätte Deutscher Widerstand  
Grün Berlin GmbH  
Institut für Vorderasiatische Archäologie Freie Universität Berlin  
Ständige Konferenz der Leiter der NS-Gedenkorte im Berliner Raum  
Stiftung Berliner Mauer  
Stiftung Brandenburgische Gedenkstätten  
Stiftung Denkmal für die ermordeten Juden Europas  
Stiftung Topographie des Terrors  
Tempelhof Projekt GmbH

### Als Beobachter nehmen teil:

Senatskanzlei – Kulturelle Angelegenheiten  
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

## **Bisherige (Forschungs-)Aktivitäten rund um den ehemaligen Flughafen Tempelhof**

Das AlliiertenMuseum hat sich zur Aufgabe gemacht, die amerikanische Epoche des Tempelhofer Flughafens zu erforschen. Diese ist bisher – mit Ausnahme der Luftbrücke 1948/49 – kaum bekannt. Anlass für die Grundlagenforschung ist die Sonderausstellung „Flughafen Berlin-Tempelhof. Die amerikanische Geschichte“, die ab dem 9. Juli 2014 im AlliiertenMuseum an der Clayallee zu sehen ist. Zur Sonderausstellung erscheint ein farbig illustriertes Buch, das die Forschungsergebnisse zusammenfasst. Im Zuge der Bombardierung Berlins durch die Alliierten wurde auch der Tempelhofer Flughafen getroffen. Nach kurzer sowjetischer Besetzung ging die Kontrolle im Juni 1945 an die Amerikaner über. Als sie das Flughafenareal in Besitz nahmen, spielte das nationalsozialistische Erbe kaum eine Rolle. Während der Luftbrücke von 1948/49 wurden zwei Landebahnen gebaut und gewissermaßen das technische Betriebssystem konfiguriert, welches bis zur Schließung im Jahr 2008 unverändert blieb. Der Flughafen hatte während der nächsten Jahrzehnte eine militärisch-zivile Zwitterfunktion. 1950 setzte im Westflügel der zivile Luftverkehr unter deutscher Verwaltung wieder ein, doch die Amerikaner behielten die Aufsicht. Bis 1990 galt der Alleinvertretungsanspruch alliierter Fluggesellschaften für den zivilen Luftverkehr. Der militärische Teil Tempelhofs war im Kalten Krieg Spähposten und Schutzschild im Konflikt der Westmächte mit der Sowjetunion. Den Menschen in West-Berlin und vor allem den Flüchtlingen aus der DDR galt der Flughafen als „Tor zur freien Welt“. In den amerikanischen Jahren Tempelhofs wurde der Flughafen auch zu einem Erinnerungsort für die engen Beziehungen zwischen dem westlichen Teil Berlins und den Alliierten. Das Luftbrückendenkmal am Platz der Luftbrücke legt davon Zeugnis ab.

Das Berliner Forum für Geschichte und Gegenwart e.V. hat das Konzept „Informationspfad zur Geschichte des Tempelhofer Feldes“ bis zum Sommer 2014 etwa zur Hälfte umsetzen können. Der Informationspfad besteht aus zwanzig Stationen und behandelt auf 27 Tafeln die Geschichte des Tempelhofer Feldes von den Tempelrittern bis in die Gegenwart, wobei neun Schwerpunktthemen gebildet wurden. Eine Station besteht aus ein bis zwei Bild-/Texttafeln. Die mit dem Runden Tisch abgestimmten Schwerpunktthemen sind bis jetzt: Schauplatz der Luftfahrtgeschichte; Islamischer Friedhof; erster Flughafen Tempelhof; Ort nationalsozialistischer Masseninszenierungen; KZ Columbia; Flughafen-Anlage im Nationalsozialismus; Zwangsarbeiterlager, Rüstungsproduktion, Fliegerhorst; Berlin-Blockade und Luftbrücke; Ausreise von DDR-Flüchtlingen. Die Erarbeitung ist inhaltlich abgeschlossen, alle 27 Tafeln sind für die Produktion vorbereitet. Die ersten drei Tafeln wurden am 4. Juli 2012 aufgestellt, zehn weitere Tafeln folgten am 10. Juli 2013, die noch ausstehenden 14 Tafeln sollen baldmöglichst aufgestellt werden.

Die Bauhistorikerin Dr.-Ing. Elke Dittrich forscht und publiziert seit vielen Jahren zur Planungs-, Bau- und Nutzungsgeschichte des Flughafens Tempelhof mit Schwerpunkt auf der NS-Zeit. In diesem Zusammenhang hat sie das gesamte im Flughafen lagernde Archiv mit Planungs- und Bauunterlagen der Neubauleitung Flughafen Tempelhof durchgearbeitet. 2011 verfasste sie im Auftrag der Tempelhof Projekt GmbH ein Handbuch, das den Referenten der Gebäudeführungen als wissenschaftliche Grundlage für die Vermittlung dient. Sie ist auch Autorin des Anfang 2014 erschienenen ersten Bandes einer von der Tempelhof Projekt GmbH herausgegebenen Schriftenreihe zur Geschichte des Flughafens. Unter dem Titel 'Der Filmbunker und die Hansa Luftbild in Tempelhof' wird die Nutzung des Flughafengebäudes durch die Hansa Luftbild GmbH bis zum Ende des zweiten Weltkriegs im Kontext der politischen und militärischen Hintergründe aufgearbeitet.

Der Förderverein für ein Gedenken an die Naziverbrechen auf dem Tempelhofer Flugfeld e.V. hat seit 2010 intensiv zur Geschichte des Tempelhofer Feldes geforscht. Erste Ergebnisse der Archivrecherchen und Zeitzeugen-Gespräche wurden in der Publikation „Kein Ort der Freiheit. Das Tempelhofer Feld zwischen 1933 und 1945“ veröffentlicht. Weitere Mittel zur Darstellung der Forschungsergebnisse in Publikationen und Ausstellungen werden derzeit eingeworben. Die Forschungsergebnisse wurden dem Berliner Forum für Geschichte und Gegenwart e.V. sowie dem Archäologenteam zur Verfügung gestellt.

Seit 2012 führen die Archäologen Professor Dr. Susan Pollock und Professor Reinhard Bernbeck der Freien Universität Berlin (Institut für Vorderasiatische Archäologie/Institut für Prähistorische Archäologie) in Kooperation mit dem Landesdenkmalamt Berlin auf dem Tempelhofer Feld Ausgrabungen durch. Bisher wurden vier große Bereiche untersucht. Ein Teil des Zwangsarbeiterlagers der Deutschen Lufthansa südlich des Columbia-Friedhofs wurde freigelegt, wo Teile eines Barackengrundrisses sowie ein Splitterschutzgraben zutage kamen. Weiterhin wurden auf dem Gelände des sogenannten Alten Flughafens das ehemalige Hauptgebäude, ein Versorgungsgebäude sowie ein Feuerlöschteich aufgedeckt. Die beiden Gebäude waren nach dem Krieg bis weit unter die heutige

Oberfläche abgetragen worden. Der Feuerlöschteich enthielt eine Vielzahl an Funden, da er vom amerikanischen Militär als Abfallgrube benutzt worden war. Die Grabungen im Sommer 2013 standen in Zusammenhang mit dem Berliner Themenjahr „Zerstörte Vielfalt“ und hatten die Suche nach baulichen Resten des ehemaligen Konzentrationslagers Columbia-Haus im Fokus. Eine langgestreckte Fundamentgrube konnte identifiziert werden; eine verkippte Kellermauer wurde geborgen. Bei den Grabungen im Bereich des großen Zwangsarbeiterlagers der Weser Flug GmbH am Columbiadam kamen gut erhaltene Reste von drei Baracken sowie zahlreiche weitere Funde zutage. Diese sind derzeit in einem Container auf dem Flugfeld untergebracht. Es ist jedoch zu hoffen, dass sie langfristig im Flughafengebäude gelagert und zu Studienzwecken zur Verfügung gestellt werden können.

## **AlliiertenMuseum (Eigendarstellung)**

Das AlliiertenMuseum plant, seinen Sitz in den Tempelhofer Flughafen zu verlagern. Dafür sind Hangar 7 einschließlich Bauteil 7 sowie die Ebenen 0,1 und 2 im Kopfbau West vorgesehen. Das Vorhaben ist im Koalitionsvertrag der Bundesregierung verankert und wird vom Zuwendungsgeber (Die Beauftragte des Bundes für Kultur und Medien, Monika Grütters) unterstützt. Finanzmittel zur Vorplanung wurden bereits gewährt. Möglichst zügig, hoffentlich noch in diesem Jahr, soll ein Architekturwettbewerb für das Bauvorhaben ausgelobt werden. Auch das Land Berlin befürwortet das Projekt. Das AlliiertenMuseum gilt als zukünftiger „Ankermieter“ im Flughafenbau. Regelmäßige Gespräche mit der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, der Tempelhof Projekt GmbH, dem Denkmalschutz und anderen Berliner Behörden finden statt. In Abstimmung mit dem AlliiertenMuseum und den Baubehörden des Bundes wird der Wettbewerb für das Bauvorhaben von der Berliner Wettbewerbsabteilung organisiert und durchgeführt.

Auf den Standortwechsel bereitet sich das AlliiertenMuseum in vielfältiger Weise vor. In der neuen Dauerausstellung sind 200 Quadratmeter für die Geschichte des Tempelhofer Flughafens vorgesehen. In Kürze eröffnet an der Clayallee die Sonderausstellung „Flughafen Berlin-Tempelhof. Die amerikanische Geschichte“ (9. Juli 2014-19. April 2015). Grundlage ist die systematische Erforschung der noch kaum bekannten Geschichte der Tempelhofer US-Garnison. Erstmals werden in dieser Ausstellung auch Grabungsfunde aus dem von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt und vom Landesdenkmalamt geförderten Archäologieprojekt der FU Berlin auf dem Tempelhofer Feld gezeigt. Im Anschluss an die Präsentation an der Clayallee stehen die Ausstellungsinhalte für eine temporäre Weiterverwendung im Tempelhofer Flughafen grundsätzlich zur Verfügung. Später werden sie in die neue Dauerausstellung einfließen.

Am diesjährigen Internationalen Museumstag hat das AlliiertenMuseum sein Tempelhofer Großobjekte-Depot (Halle 8) erstmalig für das Publikum geöffnet. Trotz des schlechten Wetters nahmen rund 800 Menschen das Angebot wahr. Weitere Öffnungstage im Rahmenprogramm der Sonderausstellung sind in Planung. Die positive Resonanz ist ein starkes Indiz dafür, dass die konservative Prognose mindestens einer Verdoppelung der Besucherzahlen im Vergleich zum Standort Clayallee (jährlich rund 65 000 bis 70 000 Besucher) in die richtige Richtung weist.

Das AlliiertenMuseum ist seit 2012 durch die Direktorin am Runden Tisch vertreten. Bei der Konzeption und Ausarbeitung der relevanten Tafeln des Informationspfades auf dem Tempelhofer Feld unter Federführung des Berliner Forums für Geschichte und Gegenwart e.V. war das Museumsteam beratend tätig und bringt seine Expertise weiter mit ein. Das Museum stellt außerdem unentgeltlich Flächen in Halle 8 zur Verfügung, damit dort Funde aus dem erwähnten Archäologieprojekt zwischengelagert werden können.

# **Förderverein zum Gedenken an die NS-Verbrechen auf dem und um das Tempelhofer Flugfeld e.V. (Eigendarstellung)**

## **1. Eigendarstellung**

Seit 1988 haben wir uns als historisch interessierte Bürger\_innen für eine Gedenkstätte mit dem Schwerpunkt „Vom frühen Terror zur Zwangsarbeit auf dem Tempelhofer Feld“ eingesetzt. 2010 haben wir uns zu der Vereinsgründung entschlossen. Durch unsere Aktivitäten und die von uns initiierten Ausgrabungen rücken nun zunehmend auch die Zwangsarbeit und das Berliner Konzentrationslager „Columbia“ ins Blickfeld.

Bislang fehlt aber eine umfangreiche Aufarbeitung und dauerhafte vertiefende Dokumentation der NS-Geschichte des Tempelhofer Feldes. Der 2011 von allen Fraktionen beschlossene Antrag des Abgeordnetenhauses Berlin „Schaffung eines Gedenk- und Informationsortes am Columbiadamm bei der Entwicklung des Tempelhofer Feldes berücksichtigen“ (Drs. 16/4267) ist bislang nicht umgesetzt.

Bei dem Volksentscheid am 25. Mai sprach sich die Mehrheit der Berlinerinnen und Berliner nicht nur gegen die Bebauung des Areals, sondern auch für ein dauerhaftes Gedenken an die Naziverbrechen dort aus. Insofern besteht dringender Handlungsbedarf.

Eine besonders enge Zusammenarbeit bestand mit dem Archäologenteam, denen wir stets unsere Erkenntnisse haben zukommen lassen. Unsere Erkenntnisse haben wir den bestehenden Institutionen wie der Gedenkstätte Sachsenhausen, der Dokumentationsstelle für NS-Zwangsarbeit, den Museen Tempelhof/Schöneberg und der Gedenkstätte deutscher Widerstand vorgelegt und besprochen und werden das auch weiterhin so handhaben. In Vorbereitung sind unsererseits die Publikationen „Begegnungen mit Zeitzeugen auf dem Tempelhofer Feld“ sowie die Publikation „Vom SS-Gefängnis zum Konzentrationslager Columbia“.

Frau Beate Winzer ist Vorsitzende dieser von engagierten Bürger\_innen getragenen Geschichtsinitiative. Sie ist Mitautorin der Vereinspublikation „Kein Ort der Freiheit - Das Tempelhofer Feld 1933 - 1945: Konzentrationslager - Luftwaffenstützpunkt - Rüstungszentrum. Beiträge zur gedenkpolitischen Debatte über den Flughafen Tempelhof“ (zusammen mit Frieder Böhne).

Ein zukünftiger Umgang mit den historischen Spuren auf dem Gelände ist ohne den Einschluss von Bürgerinitiativen undenkbar, denn hier findet die Geschichtsaufarbeitung „von unten“ statt, für die seit den 1980er Jahren der Begriff der Geschichtswerkstätten synonym ist.

## **2. Historische Bedeutung des Tempelhofer Feldes**

Der Flughafen ist zusammen mit dem Flugfeld eine Hinterlassenschaft der NS-Herrschaft, ein Ort von Opfern und Tätern des NS-Regime.

Das Flughafengelände war während der Zeit des Nationalsozialismus ein Ort des Verbrechens und hat eine große Bedeutung weit über die Reichshauptstadt Berlin hinaus. Dort existierten das Konzentrationslager Columbiahaus und Barackenstädte für ZwangsarbeiterInnen. Das Feld war Ort militärischer Mobilmachung für den Zweiten Weltkrieg und der Propaganda für das „Dritte Reich“.

Im Flughafen befand sich die "Flugzeugfabrik des Reichsluftministeriums", die Weserflug GmbH sowie das zweitgrößte Reparatur- und Umbauwerk der Lufthansa AG im damaligen Deutschen Reich. Vor dem neuen Flughafen befand sich bis 1934 das SS-Gefängnis Columbiahaus und bis 1936 das KZ Columbia. Am Rande des Flugfeldes am Columbiadamm befand sich eine der größten Barackenstädte im deutschen Reich - Vom Hangar I des neuen Flughafens bis zum Garnisonsfriedhof und neben dem Alten Flughafen erstreckten sich zahlreiche kasernenartige Unterkünfte hinter Stacheldraht. Am S-Bahnhof Tempelhof befand sich die sog. kleine Barackenstadt der Weserflug GmbH. Am geplanten neuen S-Bahnhof „Tempelhofer Freiheit“ befand sich ein weiteres Lager. Der Flughafen Tempelhof nahm hinsichtlich der Zwangsarbeit im Deutschen Reich eine Schlüsselrolle ein. Das Naziregime benötigte für die Flugzeugindustrie und Luftfahrtforschung von gigantischem Ausmaß Arbeitskräfte. Vor allem die Zwangsarbeit auf dem und um das Tempelhofer Flugfeld ist daher untrennbar verbunden mit diesem größten industriellen Projekt des NS-Staates. Uns interessieren die Bedingungen, unter denen Wissenschaft und Technik entstanden sowie das Schicksal der Menschen, die als KZ-Häftlinge, als ZwangsarbeiterInnen und Kriegsgefangene, auf dem Tempelhofer Flugfeld



waren. Darüber hinaus ist der Umfang des Standortes der Luftwaffe mit seinen Zwangsarbeitslagern bis nach Müggelheim für uns von Interesse.

Im Flughafen hatten neben anderen Dienststellen das RLM und das luftmedizinische Forschungsinstitut ihren Sitz. Die wenigsten Ärzte waren NSDAP- oder SS-Mitglied, aber ihre Arbeit diente der NS-Rüstungspolitik und der Entwicklung neuer Waffensysteme. Sie waren damit mitverantwortlich für den Tod von Kriegsgefangenen, Häftlingen sowie Zwangsarbeiterinnen und -arbeitern bei der Entwicklung und Produktion dieser Waffen. Diese Ärzte stellten sich den Alliierten zur Verfügung, die ihre Forschungen dankbar für sich in Anspruch nahmen. Sie arbeiteten – wie andere Forscher für die damalige SU – für die US-Amerikaner, die ihrerseits die Rolle dieser Ärzte im Nationalsozialismus ignorierten. In Zusammenarbeit mit dem Team Wernher von Brauns in den USA entstanden so das Apollo- und Saturn-Programm.

Der Einsatz von Zwangsarbeitern in der Produktion von Sturzkampfbombern (Stukas), die Erprobungsstelle im Flughafen, die enge Verbindung der beiden bedeutendsten Reparatur- und Umbauwerften, Staaken und Tempelhof der LuftHansa sowie deren Präsenz im Flughafen sind noch weitgehend unbekanntes Kapitel der NS-Geschichte des Flughafens. Die Lebens- und Arbeitsbedingungen für die Zwangsarbeiterinnen und -arbeiter waren menschenverachtend und führten zum Tode von einer bislang noch unbekanntem Anzahl von Menschen.

Tempelhof wurde ab 1943 bombardiert, der Bezirk teilweise zerstört. Die ZwangsarbeiterInnen, die täglich von den Lagern in Tempelhof und Neukölln in die Flugzeugfabrik fuhren, waren den Bombardements schutzlos ausgeliefert. Viele wurden in den Kellern und Tunneln im Flughafengebäude eingesetzt, weil die Produktion verlagert worden war. Eine noch unbekanntem Anzahl dagegen musste sich in den Splittergräben vor den Bomben schützen. Bei den Luftangriffen der Alliierten kamen überwiegend ZwangsarbeiterInnen ums Leben. Ihnen wurde der Zugang zu Schutzräumen hier wie andernorts verwehrt.

### **3. Gesamtkonzept mit dem Ziel der Errichtung einer Forschungs-, Bildungs-, Begegnungs- und Gedenkstätte im Flughafengebäude**

Das Land Berlin ist aufgefordert, auf Basis des Abgeordnetenhaus-Beschluss von 2011 ein Konzept zu entwickeln, wie mit dem Gedenken, einer wissenschaftlichen Aufarbeitung und einer dauerhaften Dokumentation der Verbrechen auf dem Tempelhofer Feld während der Zeit des Naziregimes umgegangen werden soll.

Dabei sind folgende Aspekte einzubeziehen:

1. Es ist eine **Forschungs-, Bildungs-, Begegnungs- und Gedenkstätte im Flughafengebäude** in Hangar 1 einzurichten, in der über das Konzentrationslager Columbia-Haus, die Zwangsarbeiterlager und die auf dem Feld stattgefundene Zwangsarbeit in der Rüstungsproduktion auf dem Gelände sowie die Forschung in den Forschungsinstituten und Gremien des Reichsluftfahrtministeriums auf dem Tempelhofer Feld informiert wird. Denkbar sind beispielsweise eine Dauerausstellung sowie wechselnde Ausstellungen, Führungen im Gebäude und über das Gelände, Seminare und die Präsentation von Zeitzeugenberichten.
2. Es bedarf einer **umfassenden wissenschaftlichen Aufarbeitung des Tempelhofer Flughafengeländes** im Rahmen der Berlin-Brandenburgischen Erinnerungslandschaft. Daher ist der Erforschung der Nutzung des Geländes während der nationalsozialistischen Herrschaft ausreichende Zeit und Unterstützung einzuräumen.
3. Auf dem Freigelände sind alle historischen Orte durch **Bodendenkmäler** zu sichern und entsprechende Informationen anzubringen. Dabei sind die **Ausgrabungen**, die von Archäologinnen und Archäologen der Freien Universität Berlin auf dem Tempelhofer Feld seit 2012 durchgeführt wurden, **einzubeziehen und weiterzuführen**.
4. Bei dem zu erarbeitenden historischen Gesamtkonzept für das Tempelhofer Feld ist die **Zeit des Nationalsozialismus vordergründig herauszustellen**. Der Begriff „**Tempelhofer Freiheit**“ ist **nicht mehr zu verwenden**.

#### **4. Die Umsetzung**

Die Stiftung Topographie des Terrors wäre geeignet, das Industrieprojekt der Luftrüstung und der Bedeutung des ehemaligen Flughafen Tempelhof als Flugzeugwerk und Zwangsarbeiterlager für die nachkommenden Generationen umfassend darzustellen und ein museal-pädagogisches und wissenschaftliches Konzept für das Tempelhofer Feld zu erarbeiten. Die Stiftung betreut auch das Dokumentationszentrum NS-Zwangsarbeit in Berlin-Schöneeweide. Es soll daher die Stiftung Topographie des Terrors beauftragt werden, ein solches Konzept zu erstellen.

Die Stiftung wäre auch geeignet, die inhaltliche Umsetzung und Pflege der Gedenkstätte/ Gedenklandschaft geschäftsführend zu übernehmen.

Das Land Berlin muss neben einem Gedenkkonzept ein Finanzierungskonzept erstellen und zur Finanzierung entsprechender Pläne in Gespräche u.a. mit dem Bund eintreten. Ziel ist es, dass das Land Berlin und die Bundesrepublik Deutschland dauerhaft Mittel für die Gedenkstätte bereitstellen, wobei die Erwirtschaftung von weiteren Mitteln beispielsweise aus Projektförderungen und Eintrittsgeldern für Ausstellungen einkalkuliert werden soll.

## **Ausgrabungen auf dem Tempelhofer Feld 2012–2014** (Eigendarstellung Professor Dr. Susan Pollock, Professor Reinhard Bernbeck)

Das Institut für Vorderasiatische Archäologie der Freien Universität Berlin führt in Zusammenarbeit mit dem Institut für Prähistorische Archäologie und dem Landesdenkmalamt Berlin, Fachressort Bodendenkmalpflege seit Sommer 2012 archäologische Ausgrabungen auf dem Tempelhofer Feld durch. Finanziert wird das Projekt durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umweltschutz. Das Projekt stand u.a. in Zusammenhang mit dem Berliner Themenjahr „Zerstörte Vielfalt“. Ziel der Ausgrabungen ist es, durch archäologische Hinterlassenschaften die Alltagskultur der weitgefächerten und wechselhaften Geschichte des Flugfeldes erfahrbar zu machen und mit anderen Quellen wie Archivbildern, Zeitzeugenberichten und schriftlichen Dokumenten in Beziehung zu setzen. Der Forschungsschwerpunkt wird hierbei auf das Konzentrationslager und die Zwangsarbeitslager gelegt.

In einem ersten Schritt wurden im Sommer 2012 Ausgrabungen im Bereich des Alten Flughafens und der Lufthansa-Zwangsarbeiterlager durchgeführt. Im Alten Flughafen wurden die Stellen untersucht, die von den ursprünglich geplanten Freiflächengestaltungen betroffen waren, und deren Bodeneingriffe die alten Fundamente hätten beschädigen können. Die Grabungen im Bereich des Alten Flughafens aus den 1920er Jahren ergaben, dass die Ziegelmauern der Unterkellerung sorgfältig bis auf ein bestimmtes Niveau heruntergebrochen worden waren. Der Kellerboden war ebenso erhalten wie ein tiefer liegender Heizungskeller. In der Verfüllung des früheren Gebäudes wurden Geschirreste des Flughafenrestaurants mit „Mitropa“-Aufdruck entdeckt, aber auch Flugzeugteile aus der NS-Zeit. Ein weiterer Bereich der Grabungen konzentrierte sich auf zwei von der Weser-Flug GmbH genutzte Hangars, die sich westlich an das Flughafenhauptgebäude anschlossen. Südlich des Hauptgebäudes konnte der Buchstabe „R“ des ehemaligen „BERLIN“-Schriftzuges unter der Grasnarbe entdeckt werden.

Im Bereich der ehemaligen Zwangsarbeiterlager wurden Teile der Baracken des östlichen Lufthansalagers dokumentiert, dessen Insassen in einer Reparatur-Werkstatt am Alten Flughafen arbeiteten. In diesem Bereich wurden drei verschiedene archäologische Befundstrukturen freigelegt: Gräber, Teile einer Baracke und eines Splitterschutzgrabens. Die älteste Komponente sind Reste von Gräbern des früheren Garnisonfriedhofs, welche im Jahre 1937 aus Anlass des Flughafen-Neubaus und der Umgestaltung des gesamten Flugfeldes auf die Nordseite des Columbiadamms verlegt wurden. Auf diesen Grubenresten waren die Baracken des Zwangsarbeiterlagers aufgebaut worden. Von der nördlichsten Baracke der insgesamt drei im Jahre 1942-43 erstellten Bauten waren die Streifenfundamente noch vorhanden, von denen das westliche Ende freigelegt werden konnte. Der Fußboden der Baracke war nicht mehr erhalten, jedoch fanden sich im Erdreich weitere Hinweise auf die ursprüngliche Anlage. Der Oberbau bestand aus Holzwänden und möglicherweise einer aufgenagelten Teerpappe. Die Wände selbst waren nicht mehr als 7 cm dick. Von außen her liefen eine Warm- und Kaltwasser-Leitung sowie ein Stromkabel an die Baracke heran, wobei das Stromkabel in der Mitte der Barackenschmalseite nach oben zeigt, woraus man auf eine helle Lampe an der Außenseite zu Bewachungszwecken schließen kann, ebenso wie auf elektrisches Licht im Gebäude. Das ergrabene Barackenende war der Sanitärbereich, der insgesamt sieben Abflussrohre von Toiletten enthielt. Direkt westlich der Baracke und von ihr aus frei zugänglich befand sich der Eingang zu einem nach Süden verlaufenden Splitterschutzgraben, dessen Wände aus Fertigbetonteilen errichtet worden waren. Dieser Graben war an einer Stelle durch einen Bombenabwurf oder Granateneinschlag zerstört worden. Die stark verdrückte Situation weiterer Bauteile deutet darauf hin, dass Planierarbeiten der U.S. Besatzungsarmee die noch stehenden Elemente nach dem Krieg weiter zerstörten. Diese Planierarbeiten dürften auch den Betonboden der Baracke abgetragen haben, der nach Auswertung von Luftfotos aus den frühen Monaten des Jahres 1945 nach Abbau der Baracken noch vorhanden gewesen war. In der Südhälfte des Zwangsarbeiterlagers der Lufthansa wurden neben Gebäude-resten eine Abfallgrube und ein Feuerlöschteich gefunden. Die Verfüllung der Grube bestand aus zwei übereinanderliegenden Schichten. Die untere enthielt Gegenstände aus der NS-Zeit, vor allem Geschirr der Deutschen Arbeitsfront und Speisereste von wohlversorgten deutschen Arbeitskräften, während die obere in die Zeit der U.S.-Besatzung zu datieren ist. Der Feuerlöschteich wurde in der Nachkriegszeit offensichtlich ebenfalls als Müllgrube benutzt. Dieser Bereich konnte aufgrund der Funddichte nur bis zu einer Tiefe von 1,80m von wahrscheinlich insgesamt ca. 4m Tiefe ausgehoben werden. Östlich des Feuerlöschteichs wurden die Reste eines aus Ziegeln gemauerten Küchenbaus gefunden, der unterkellert war. Die Ziegelmauern dieses Bereichs waren bis zu einem bestimmten Niveau säuberlich abgetragen worden. Darunter befand sich eine dicke, eingestürzte Betondecke, die andeutet, dass das Gebäude für den Luftschutz ausgelegt worden war. Vermutlich wurde dieses ursprünglich dem Zwangsarbeiterlager zugehörige Küchen- und Kantinengebäude aufgrund seiner Nähe zu den Flugzeug-Hangars für deutsche Angestellte der Lufthansa umgestaltet.

Die Ausgrabungen wurden im Sommer 2013 an der Stelle des ehemaligen Konzentrationslagers Columbia sowie dem großen „Richthofen“-Zwangsarbeiterlager der Weser Flug GmbH fortgesetzt. Die Grabungen im Bereich des KZ Columbia sind abgeschlossen. Der Bau war im Jahr 1938 abgerissen worden, um dem Flughafenbau Ernst Sagebiels Platz zu machen. Dokumente aus dem Flughafen-Archiv belegen den kompletten Abriss der beiden nach Süden reichenden, nicht unterkellerten Flügel. Der Flügel am Columbiadamm war nach Ausweis dieser Pläne unterkellert. Hier wurde allerdings eine große Abwasserleitung verlegt, die weitere potenzielle Baureste zerstörte, so dass vor Grabungsbeginn klar war, dass bestenfalls Spuren der Außenfassade am Columbiadamm zu finden sein würden. Mit entsprechenden Sicherheitsmaßnahmen wurde ein Suchschnitt angelegt, in dem sich der Fundamentgraben des ehemaligen Baus noch im Boden abzeichnete. Baureste waren jedoch komplett entfernt worden. Im Suchschnitt kam zudem eine verkippte, auf einer Seite mit Bitumen Teer bestrichene Backsteinmauer von einer Stärke von nur einer Ziegellänge (ca. 25 cm) zutage. Es handelt sich dabei um eine Treppenwange im Gefängnishof, die in den Keller führte. Die Ziegel selbst stammen aus einer im 19. Jahrhundert bereits tätigen Fabrik in Löpten. Bewegliche Funde sind aus dem KZ-Bereich nur in sehr geringem Umfang vorhanden, da man das Gebäude vor Abriss sicher komplett leer geräumt hatte. Reste eines Lampenschirms und ein Wandhaken sind zwei der wenigen, mit einiger Sicherheit in die Zeit der Gebäudenutzung als KZ zu datierende Funde.

Das „Richthofen“-Zwangsarbeiterlager war ein seit 1940 rasch wachsendes Gelände am Columbiadamm zwischen dem östlichen Ende des Sagebiel-Baus und der Westmauer des Columbia-Friedhofs. Luftaufnahmen der Royal Air Force sowie ein vom Dach des Flughafens gemachtes Foto geben einen Einblick in die Struktur des Lagers. Bauunterlagen aus dem Amt des Generalbauinspektors Speer aus dem Bundesarchiv sowie Skizzen aus dem Flughafen-Archiv geben Einblick in die Belegung des Lagers mit ausländischen Zwangsarbeitern, hauptsächlich aus der Sowjetunion, sowie französischen Kriegsgefangenen. Im Sommer 2013 wurden drei Baracken teilweise ausgegraben. In einer wohnten nach den Belegungsplänen der Weser Flug französische Kriegsgefangene, in den beiden anderen Zwangsarbeiter aus der Sowjetunion. Eine der Baracken sticht durch ihren guten Erhaltungszustand hervor, der plötzlicher Zerstörung durch Brand infolge eines Luftangriffs Ende 1943/Anfang 1944 geschuldet ist. Die Baracke kann als Bau mit Holzdielen, die auf ein Gerüst hölzerner Pfeiler gelegt waren, rekonstruiert werden. Nur der Sanitärbereich hatte eine Ziegel-Fundamentierung. Beheizt wurden alle Baracken mittels einer Zentralheizung, die am Tor zum Lager angelegt worden war. Zwei der mit „Ostarbeitern“ belegten Baracken waren durch einen Stacheldrahtzaun vom Rest des Lagers abgegrenzt. In den Grabungen wurde der Stacheldraht in noch gespannter Lage unter der damaligen Begehungsfläche gefunden. Offensichtlich hatte man selbst eine Flucht durch Untergraben des Zauns verhindern wollen. Auch aus dem Bereich des Richthofen-Lagers kommt eine große Anzahl Funde, deren Dokumentation, Restaurierung und Konservierung noch einige Zeit in Anspruch nehmen wird. Die Anzahl der Funde ist trotz kärglicher Lebensverhältnisse der Zwangsarbeiter hoch. Zerstörungsabfall der Baracken, etwa Fensterglas, Nägel, Dachpappe gehört genauso zu diesen Funden wie Porzellanscherben und vereinzelte persönliche Funde: ein Broschenrest, ein Medaillon, Teile einer Mundharmonika, selbstgefertigtes Kinderspielzeug wie Murmeln, selbstgemachte Aluminiummarken und andere Objekte.

Der Bereich der Zentral- und Landesbibliothek war im Herbst 2013 und Frühjahr 2014 sondiert worden. Dort war ein Feuerlöschteich in der Nachkriegszeit von der U.S.-Besatzung in ein Schwimmbad verwandelt worden; Barackenreste eines weiteren Zwangsarbeitslagers der Weserflug GmbH sind an dieser Stelle stark ruiniert, während ein weiterer Splitterschutzgraben noch weitgehend erhalten ist. Nach dem Volksentscheid vom 25.5.2014 ruhen die Ausgrabungen derzeit. Der Bereich des Zwangsarbeitslagers am Tempelhofer Damm konnte jedoch nur unzureichend erforscht werden. Am Columbiadamm wären weitere Ausgrabungen nach bisherigen Ergebnissen ebenfalls sehr lohnenswert.

Für die über 20.000 mobilen Funde sollte ein Ort für Lagerung, eingehende wissenschaftliche Analyse, Ausstellungen und für pädagogische Zwecke am Tempelhofer Feld gefunden werden. Auch für die Befunde ist an manchen Stellen – wie im Zwangsarbeitslager am Columbiadamm – eine langfristige Sichtbarmachung durch ein „Archäologiefenster“ leicht möglich und sehr wünschenswert.

## **Bisherige Arbeiten zur Geschichte des Flughafens Tempelhof und mögliche Perspektiven für die historische Aufarbeitung** (Eigendarstellung von Dr.-Ing. Elke Dittrich, Bauhistorikerin)

Als Bauhistorikerin erforsche ich seit Langem die Planungs-, Bau- und Nutzungsgeschichte des Flughafens Tempelhof mit Schwerpunkt auf der NS-Zeit. 2005 konnte ich außer meiner Dissertation über dessen Architekten Ernst Sagebiel auch eine Broschüre mit einem (bau)historischen Überblick über die Geschichte des Flughafengebäudes veröffentlichen. Eine Nutzungsrecherche für die Zeit ab 1945 im Auftrag der BFG und eine Zuarbeit zu dem Pilotprojekt für den Denkmalpflegeplan ermöglichten mir, meine Kenntnisse zu verwerten und zu vertiefen. Seit 2004 gebe ich mein Wissen im Rahmen von Führungen durch das Flughafengebäude an unterschiedlichste Besuchergruppen aus aller Welt weiter. In Vorträgen, Ausstellungstexten und Veröffentlichungen habe ich Aspekte wie die Inbesitznahme durch die US Air Force oder Fragen des Denkmalschutzes behandelt, letzteres z.B. auf dem Fachforum Flughafengebäude der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung im Jahr 2008.

Die Tempelhof Projekt GmbH erteilte mir 2011 den Auftrag, ein Handbuch zu den Gebäudeführungen als wissenschaftliche Grundlage für alle Guides zu verfassen. Im letzten Jahr durfte ich für denselben Auftraggeber eine Anfang 2014 veröffentlichte Studie über die Hansa Luftbild GmbH im Flughafen Tempelhof (1926–1945) erstellen. Parallel zu diesen Arbeiten habe ich meine Forschungen im umfangreichen Plan- und Aktenbestand des Flughafens sowie in externen Archiven weitergeführt und arbeite an einer umfassenden Veröffentlichung zur Planungs-, Bau- und Nutzungsgeschichte des Flughafens mit dem Schwerpunkt auf der NS-Zeit.

Dieses in Jahren gesammelte Wissen stelle ich gern für das Projekt der historischen Kommentierung des Flughafengeländes und für die weitere Aufarbeitung und Präsentation der Flughafengeschichte zur Verfügung. Schon seit vielen Jahren setze ich mich dafür ein, eine Ausstellung zu allen relevanten Zeitschichten der Anlage in einem möglichst zentralen Bereich des Gebäudes zu präsentieren und dieses damit auch für ein breites Publikum wieder erlebbar zu machen. Nachdem eine Bebauung des Tempelhofer Feldes durch den Volksentscheid nun zunächst ausgeschlossen ist und der Fokus sich dadurch stärker auf das Flughafengebäude verschieben wird, plädiere ich erneut für einen respektvollen Umgang mit dessen Substanz und Geschichte. Das Flughafengebäude findet nicht nur als bedeutendes Zeugnis der NS-Architektur, sondern auch als herausragendes Denkmal der Verkehrsgeschichte internationale Beachtung. An diesem authentischen Ort ließe sich eine zentrale Ausstellung sinnvoll mit einer wissenschaftlichen Einrichtung zur Erforschung und Vermittlung seiner Geschichte sowie dem Besucherzentrum verbinden. Mit einer umfassenden Präsentation könnte man auch ein Publikum, das sich zunächst lediglich für die Luftfahrtgeschichte oder die Architektur des Gebäudes interessiert, an Themen wie Zwangsarbeit und Rüstungsproduktion heranführen.

Selbstverständlich sollte die Zeit des Nationalsozialismus einen Schwerpunkt der Aufarbeitung ausmachen, aber nicht alleiniger Inhalt sein, da sowohl die Vorgeschichte mit der Errichtung des ersten Tempelhofer Flughafens und der Gründung der Lufthansa als Konsequenzen aus den Ereignissen des ersten Weltkriegs als auch seine Nachnutzung als US Air Base und West-Berliner Zivilflughafen mit seiner Rolle im 'Kalten Krieg' grundlegende Bestandteile seiner Entwicklung sind und die politische Geschichte Deutschlands im 20. Jahrhundert sich daran beispielhaft darstellen lässt. Daher würde ich als Ergänzung zu den vom Forum für Geschichte und Gegenwart vorgeschlagenen Schwerpunktthemen Aspekte wie die politisch-militärischen Hintergründe der Planung und die Rolle Tempelhofs innerhalb des Flughafenbaus oder der NS-Architektur vorschlagen. Der Bau des Flughafens Tempelhof war nicht nur ein politisches, von Hitler zur Selbstdarstellung eines starken Staates gewünschtes, sondern auch ein militärisches, vom Reichsluftfahrtministerium verantwortetes Projekt. Militärische Interessen blieben auch unter der amerikanischen Besatzung prägend. Sollte das AlliiertenMuseum nicht nach Tempelhof ziehen, wäre auch diese Zeitschicht hier mit abzudecken.

Es existieren noch immer eine Menge Mythen und Mystifizierungen über den Flughafen, angefangen von der Behauptung, es sei 1923 der erste Verkehrsflughafen der Welt gewesen über die Berichte von mindestens sieben Untergeschossen und geheimen unterirdischen Gängen im Sagebiel-Bau bis zur Glorifizierung seiner angeblichen Modernität und Funktionalität durch Norman Fosters Bezeichnung als der 'Mother of all Airports'. Auch solchen Behauptungen ließe sich in einer umfassenden Ausstellung durch entsprechende Aufklärung entgegenreten.

Die Erinnerung an den Terror und die Opfer des NS-Regimes an diesem Ort ist notwendig; sie sollte jedoch so in die Darstellung der Gesamtgeschichte eingebettet werden, dass Zusammenhänge und Hintergründe erkennbar und nachvollziehbar werden. Hierzu besteht – trotz intensiver Arbeit aller bisher Beteiligten – noch ein erheblicher Forschungsbedarf.

## **Nutzungskonzept für das Flughafengebäude (Darstellung der Tempelhof Projekt GmbH)**

Das Flughafengebäude in Tempelhof ist ein einzigartiges Bauwerk mit einer vielschichtigen Vergangenheit. Es steht für die Monumentalität der NS-Architektur, ist aber auch ein Wahrzeichen der Ingenieurbaukunst und durch die US-amerikanische Nutzung während der deutschen Teilung zum Symbol der Freiheit geworden.

Dieses denkmalgeschützte Gebäude zu bewahren, aber gleichzeitig innovativ zu entwickeln ist eine große Herausforderung für Politik und Stadtentwicklung. Das Land Berlin will das Bauwerk, das seit 2008 seine ursprüngliche Bestimmung verloren hat, mit neuen Nutzungen beleben und nachhaltig transformieren. Es soll ein Ort für zukünftige Generationen werden.

Das denkmalgeschützte Flughafengebäude weiter zu öffnen und lebendig zu gestalten ist das Entwicklungsziel der kommenden Jahre. Dafür werden heute noch leer stehende Bereiche schrittweise saniert und vermietet. In die historischen Räume sollen vor allem Unternehmen aus der Kreativwirtschaft und dem Bildungsbereich einziehen – die lebendige Mischung reicht vom kleinen Start-Up bis zur etablierten Medienagentur. Sie und ihre Mitarbeiter werden die ursprüngliche Bestimmung eines Flughafens – die Vernetzung von Menschen und Orten – in die Zukunft tragen.

Ein wichtiger Schritt in diese Richtung ist die Sanierung des ehemaligen Offiziershotels der U.S. Air Force am Platz der Luftbrücke. Dieses wird zu einem Kreativ- und Gründerzentrum ausgebaut. Gastronomische Einrichtungen, Touristeninformation, Räume für Ausstellungen und Konferenzen im Erdgeschossbereich sorgen für eine Verbindung des Gebäudes mit den umliegenden Stadtteilen.

Parallel dazu werden die Hangars, die Haupthalle, die Transitbereiche und das ebenfalls unter Denkmalschutz stehende Vorfeld auch in Zukunft als Veranstaltungsflächen genutzt und weiter ertüchtigt. Eine dauerhafte Versammlungsstättengenehmigung wird die Attraktivität der Eventlocation Flughafen weiter erhöhen und dazu beitragen, dass zukünftig eine noch größere Anzahl namhafter Veranstaltungen im Gebäude stattfinden wird.

Das mit den Vermietungen erwirtschaftete Geld fließt in die dringend erforderliche Instandhaltung und Modernisierung des Gebäudes. Arbeiten an den Fassaden, dem Dach sowie den veralteten Heizungs-, Lüftungs- und Elektroversorgungsanlagen werden in den kommenden Jahren notwendig sein. Ein wichtiger Bestandteil ist das 1,2 km lange Dach, auf dem eine Photovoltaikanlage installiert werden soll.

Andere Bereiche des Daches, vor allem im Osten und Südwesten, eignen sich hervorragend für öffentlich zugängliche Besucherterrassen mit Cafés oder Restaurants. Die Geschichte des Standortes soll mit einer Geschichtsgalerie auf dem Dach erzählt werden. Zusammen mit dem AlliiertenMuseum, das in den Hangar 7 ziehen soll, entsteht so ein ganz besonderer Ort für zeitgeschichtlich interessierte Besucherinnen und Besucher und folgt dem Leitbild der Entwicklung: Den Flughafen Tempelhof bewahren und respektvoll nutzen.

Die Instandsetzung und Entwicklung des ehemaligen Flughafengebäudes, eines der größten Denkmale Europas, erfolgt auf der Grundlage der drei wesentlichen Säulen:

- Verbesserung und Ausbau der Dauervermietung (Büros, Dienstleistungen, Gewerbe- und Lagerflächen mit Schwerpunkten im Bereich öffentliche Einrichtungen wie Polizei und VLB sowie Kreativwirtschaft)
- Kontinuierliche Erweiterung der Vermietungen für Events
- Ansiedlung des AlliiertenMuseums sowie Erschließung und Nutzbarmachung historisch und touristisch interessanter Bereiche wie Dachterrassen oder Sportbereiche der US-Streitkräfte für Gastronomie, Ausstellung, Gebäudeführungen oder andere öffentliche Nutzungen.

Die Betreuung und nachhaltige Bewirtschaftung der an Bestandsmieter vermieteten Flächen durch laufende Instandhaltung und schrittweise Instandsetzung der Mietflächen ist eine wesentliche Aufgabe der Dauervermietung. Gegenwärtig sind ca. 72.000 m<sup>2</sup> Büro- und Lagerfläche dauerhaft vermietet. Davon nehmen mit rd. 54.000 m<sup>2</sup> den mit Abstand größten Teil Institutionen des Landes Berlin ein. Hinzu kommen auf insgesamt ca. 13.000 m<sup>2</sup> gewerbliche Mieter, wie beispielsweise eine Tanzschule, Clubs und Technologieunternehmen.

Weiterhin wurden rd. 5.000 m<sup>2</sup> durch die Tempelhof Projekt GmbH entsprechend der Leitbilder Kreativwirtschaft sowie Wissen und Lernen neu vermietet (Mieter sind u. a. die Medienagentur exozet, die Sigmund Freud Privatuniversität, BerlinKompakt, FM Company, Internationales Design Zentrum, Ludic Philosophy, GSE Gesellschaft für Stadtentwicklung – Atelierprogramm, Social Return Stiftung).

Ein Teil dieser Vermietungen wurde dadurch ermöglicht, dass in den Jahren 2012 und 2013 mit Haushaltsmitteln erste Baumaßnahmen durchgeführt wurden. Mit der repräsentativen Haupthalle, den sieben ehemaligen Flugzeughangars und dem ca. 25 ha großen betonierten Vorfeld bietet das Flughafengebäude eine spektakuläre Kulisse für nationale und internationale Veranstaltungen. Insgesamt stehen 50.000 m<sup>2</sup> geschlossene Fläche, rd. 20.000 m<sup>2</sup> überdachte und rd. 236.000 m<sup>2</sup> offene Vorfeldfläche zur Verfügung.

Hier haben im vergangenen Jahr 66 Veranstaltungen unterschiedlichster Größe sowie 20 Film bzw. Fototermine stattgefunden. Die Eventflächen wurden im Durchschnitt zu fast 40 Prozent vermietet. Berücksichtigt man die Belegung der Flächen durch Bauarbeiten, beträgt die Auslastung insgesamt 45 Prozent. Insgesamt kamen mehr als 650.000 Besucherinnen und Besucher zum Flughafen Tempelhof, nachdem im Vorjahr bereits eine Besucherzahl von über einer halben Million erreicht wurde.

Die wichtigste Veranstaltung am Standort ist die internationale Modemesse Bread & Butter, die zweimal im Jahr sämtliche Veranstaltungsflächen für jeweils einen Monat belegt. Diese Messe ist vertraglich langfristig an den Standort gebunden und eine wichtige Veranstaltung zur Sicherung des Grundgeschäftes im Eventbereich. Ein wesentlicher Teil der Umsätze wird jedoch mittlerweile mit anderen Veranstaltungen erzielt. Dieses betrifft insbesondere Veranstaltungen der Automobilindustrie, die den Flughafen Tempelhof mit seiner urbanen Architektur immer häufiger für die Präsentation von Elektrofahrzeugen nutzen. Darüber hinaus werben diese und Veranstaltungen wie die von google/youtube, Goldene Kamera, Berlin Festival, Berlin Vital usw. national und international für die Eventlocation und das Land Berlin.

Weiterhin wird die Ansiedlung von besonderen Nutzungen, die eine Beziehung zu dem Standort aufweisen, angestrebt. Beispielhaft seien die geplante Ansiedlung des AlliiertenMuseums, die Erschließung von ausgewählten Dachbereichen für Gastronomie, Ausstellung, Geschichtsgalerie sowie ein Informationszentrum am Platz der Luftbrücke erwähnt.

Neben den aus dem Landeshaushalt zur Verfügung stehenden Mitteln werden nach Möglichkeit Fördermittel eingesetzt bzw. Investitionen Dritter akquiriert, um die Gebäudesanierung und Mietflächenertüchtigung zu beschleunigen.

Bereits in der Vergangenheit haben Mieter einen Teil der Ausbauinvestitionen selbst finanziert. Auch die Herrichtung der Künstlerateliers und Musikprobenräume (Sanierung und Mietflächenausbau) erfolgt durch den Mieter, die GSE Gesellschaft für Stadtentwicklung, selbst. Dies wurde bei den jeweiligen Mietkonditionen berücksichtigt.

Künftig soll diese Vorgehensweise beispielsweise bei der Ansiedlung des AlliiertenMuseums (Übernahme aller notwendigen Investitionen für das Museum durch den Bund) und bei der Vermietung des Bauteils H2rund (ehemaliges Hotel der US Air Force am Platz der Luftbrücke) fortgesetzt werden und trägt zu einer Entlastung des Landeshaushalts von Ausgaben für bauliche Investitionen bei.

Langfristig ist die kontinuierliche Belegung des Gebäudes durch Schaffung attraktiver touristischer Angebote beabsichtigt. So sind GRW-Förderanträge für eine Geschichtsgalerie auf den Hangardächern, ein Informationszentrum im Bauteil H2rund und für ein Wegeleitsystem gestellt worden und haben gute Aussicht auf einen positiven Bescheid.

### **Investitionskonzept für das ehemalige Flughafengebäude**

Aufgrund des erheblichen Instandsetzungsstaus sind umfassende bauliche Maßnahmen notwendig. Die Instandsetzung und Modernisierung des ehemaligen Flughafengebäudes kann aufgrund des Umfangs der erforderlichen Maßnahmen nur schrittweise unter Berücksichtigung der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel über einen längeren Zeitraum erfolgen. Hierzu ist es erforderlich, Prioritäten zu setzen.

Grundlage für die Durchführung dieser Maßnahmen ist eine Untersuchung aus dem Jahr 2011, die dem Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt zur Verfügung gestellt wurde. Insgesamt ist von einem Instandsetzungs- und Modernisierungsbedarf von rd. 194 Mio. EUR auszugehen, davon 144 Mio. EUR Grundinstandsetzungskosten und 50 Mio. EUR für Modernisierungsmaßnahmen. Hinzu

kommen rd. 43 Mio. EUR für die laufende Instandhaltung, sofern die Maßnahmen zur Grundinstandsetzung durchgeführt werden.

Der Fokus der durchzuführenden Maßnahmen liegt zunächst auf der Grundinstandsetzung der Baukonstruktion und der Gebäudetechnik. Dies umfasst insbesondere die Erneuerung der Dächer und die Ertüchtigung des baulichen und technischen Brandschutzes. Es schließen sich als weitere Prioritätsvorhaben die Erneuerung der Hauptversorgungsstrassen der Strom- und Wärmeinfrastruktur und die Grundsanierung von Mietflächen (insbesondere in den Mietflächen des Polizeipräsidenten von Berlin) an. Die Aktivierung von Mietflächen zur Vermietung für Büronutzungen erfolgt ergänzend und schrittweise soweit die Verfügbarkeit von Mitteln dies erlaubt.

Diese Maßnahmen zur Reduzierung des Leerstands dienen dem Abbau des Betriebskostendefizits, der Erhöhung der Mieteinnahmen und leisten daher einen wesentlichen Beitrag zur Verbesserung der wirtschaftlichen Situation des Gebäudes.

Zwischen 2011 und 2013 wurde/n auf Grundlage dieser Vorgehensweise

- ca. ein Drittel der Hangardächer grundsaniert,
- Planungen zur Ertüchtigung der Hangars als Versammlungsstätte begonnen (Maßnahmen des baulichen und technischen Brandschutzes),
- rd. 4.000 m<sup>2</sup> Bürofläche ausgebaut,
- die technische Ertüchtigung der zentralen Bauteile (Bereich Haupthalle) durchgeführt: Aufzüge, Netzersatzanlage, Gas- und Stromleitungen,
- die Planung für ein Zentrum der Kreativwirtschaft begonnen,
- die Planung des Regenwassermanagements begonnen (Maßnahme inzwischen zurückgestellt bis zur rechtlichen Klärung der Umsetzung)
- sowie diverse bauliche und technische Bestandsaufnahmen und Konzepte erarbeitet.

Von 2011 - 2013 wurden für die Instandsetzungs- und Modernisierungsmaßnahmen insgesamt rd. 16,3 Mio. EUR eingesetzt.

In den Jahren 2014 bis 2015 sind neben kleineren Instandhaltungsmaßnahmen mit den im Doppelhaushaltsplan 2014/2015 veranschlagten Mitteln nur in geringem Umfang bauliche Maßnahmen möglich. Hierbei handelt es sich insbesondere um:

- die Fortsetzung der Hangardachsanieierung,
- die Planung der Versammlungsstätte und Umsetzung eines ersten Bauabschnitts der technischen Ertüchtigung der Veranstaltungsflächen,
- Maßnahmen der Grundsanierung der Polizeimietflächen
- die Planung des Zentrums der Kreativwirtschaft und Beginn der Grundsanierung
- den Beginn der Konzeption und Planung für die Erneuerung der

Bei allen Arbeiten werden Belange des Denkmalschutzes berücksichtigt. Die Grundlagenarbeit für einen Denkmalpflegeplan (bauhistorische Dokumentation) ist abgeschlossen, gegenwärtig läuft die Bestandsanalyse. Die planerischen Festlegungen – der eigentliche Denkmalpflegeplan – werden etwa Ende 2014 folgen. Damit wird denkmalrechtliche Planungssicherheit für weitere Investitionen ins Gebäude geschaffen.

### **Tempelhofer Freiheit**

Einige Teilnehmer des Runden Tisches kritisieren die Namensgebung „Tempelhofer Freiheit“ für die Vermarktung des ehemaligen Flughafens. Dieser ist weltweit als „Flughafen Tempelhof“ bekannt – ein Markenzeichen, das nicht mit anderen Begriffen überdeckt werden sollte.

Die Kritik an der Bezeichnung „Tempelhofer Freiheit“ steht vor dem Hintergrund des Konzentrationslagers Columbia und dem Einsatz von Zwangsarbeitern auf diesem Gelände.

Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt hat im Juni 2014 entschieden, den Begriff in der weiteren Kommunikation nicht mehr zu verwenden.

Für die Freifläche hat sich in der Öffentlichkeit die historische Bezeichnung Tempelhofer Feld durchgesetzt; das Gebäude wird weiterhin als Flughafen Tempelhof vermarktet. Über die Notwendigkeit eines übergreifenden Projektnamens, der Freifläche und Gebäude umfasst, wurde noch nicht entschieden.



Prof. Dr. Stefanie Endlich  
Monica Geyler-von Bernus  
Beate Rossié

31. März 2011

**aktualisiert im Juni 2014**

## **Geschichte des Tempelhofer Feldes und des Flughafens Tempelhof**

Vermittlung durch einen Informationspfad – Markierung der Gedenk- und Erinnerungs-Orte –  
Vertiefungsebenen und weitere Erläuterungen

### Vorbemerkung

Das Konzept zur historischen Information beziehungsweise Kommentierung hat das Berliner Forum für Geschichte und Gegenwart e.V. im März 2011 im Auftrag der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung erarbeitet. In Absprache mit dem Auftraggeber wurde es im März 2011 zunächst der Expertenrunde zum Tempelhofer Feld, im Mai 2012 dem Runden Tisch „Historische Markierung Tempelhofer Feld“ auf dessen erster Sitzung vorgestellt. Im Mai 2014 hat der Runde Tisch das Berliner Forum gebeten, das Konzept nochmals zu versenden, um auf dieser Grundlage längerfristige Perspektiven der Geschichtsvermittlung diskutieren zu können. Dafür haben die Autorinnen den Text überarbeitet und auf den aktuellen Stand gebracht.

### **Inhalt**

1. Anlass und Ziel
2. Die Themen im Überblick
3. Gewichtung der Themen
4. Stufen-Konzept
5. Präsentationsformen
6. Kooperationen
7. Das Team
8. Zusammenfassung
9. Sachstand

### **1. Anlass und Ziel**

Mit der Schließung des Flughafens Tempelhof und der Freigabe des Flugfeldes für öffentliche Nutzungen und langfristige Planungen hat dieser Bereich eine außerordentlich große Aufmerksamkeit in Öffentlichkeit, Fachöffentlichkeit und Medien auf sich gezogen. Dabei rückten nicht nur Aufenthaltsqualitäten und Entwicklungspotentiale des Tempelhofer Feldes ins Blickfeld,

sondern auch die geschichtliche Bedeutung der gesamten Anlage in ihren verschiedenen Zeitschichten von der ersten urkundlichen Erwähnung Tempelhoofs bis zur Gegenwart. Während das Bild des Flughafens seit der Nachkriegszeit vor allem durch seine Rolle im Kalten Krieg geprägt war, was nicht zuletzt in der Umbenennung des Gesamtareals in „Tempelhofer Freiheit“ zum Ausdruck kam, wurden dank des Engagements von Bürgergruppen, auch jene weithin vergessenen Kapitel wahrgenommen, die die Rolle des Flughafens im Nationalsozialismus geprägt haben.

Zwei Themenkomplexe stehen im Zentrum des Bürgerengagements. Zum einen handelt es sich um das „Columbia-Haus“, ein altes Militärgefängnis auf dem Tempelhofer Feld südlich des Columbiadamms in Höhe der Golßener Straße, das von 1933 bis 1936 zunächst als Gestapo-Gefängnis, dann als Konzentrationslager der SS diente und 1938 für die Erweiterung des Flughafens abgerissen wurde. Es war das einzige offizielle KZ der SS auf Berliner Stadtgebiet. Zum anderen wurde einer breiteren Öffentlichkeit bekannt, dass bei der in den Räumen und Hallen des Flughafenneubaus wie auch des alten, bis Kriegsende betriebenen Flughafens angesiedelten Rüstungsproduktion wie auch bei dem Wartungs- und Reparaturbetrieb für die Luftwaffe in den Kriegsjahren Zwangsarbeiterinnen und Zwangsarbeiter in großer Zahl eingesetzt waren. Der zu ihrer Unterbringung gebaute große Barackenkomplex befand sich ebenfalls südlich des Columbiadamms, etwa zwischen dem Standort des ehemaligen „Columbia-Hauses“ und der Lilienthalstraße.

Im Kontext dieser beiden Themen wurde auch die Baugeschichte des Flughafens stärker beachtet, der charakteristische Merkmale nationalsozialistischer Architektur aufweist. Sein Profil als Zivil- und Militärflughafen hatte Hitler selbst im Zusammenhang mit der Planung der Nord-Süd-Achse bestimmt. Darüber hinaus rückten auch andere historische Etappen und Themen des Tempelhofer Feldes stärker in die öffentliche Wahrnehmung, etwa die Militär- und Luftfahrtgeschichte oder die Geschichte des islamischen Friedhofs. Die gesamte, riesig dimensionierte Anlage von Flughafengebäude und Flugfeld erscheint aus dieser Perspektive als vielfältige Geschichtslandschaft, in der Entwicklungslinien der Berliner Stadtgeschichte in ihrer Bedeutung für Gegenwart und Zukunft der Stadt vermittelt werden können.

Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und die landeseigene Tempelhof Projekt GmbH haben die Bedeutung der geschichtlichen Erschließung erkannt und bei ihren Planungen für das einstige Flughafen-Areal berücksichtigt. Zur Entwicklung geeigneter Projekte sowie zur Begleitung ihrer Umsetzung hatte die Senatsverwaltung im Jahr 2010 eine Expertenrunde einberufen, in der beruflich wie bürgerschaftlich engagierte Fachleute gemeinsam über den angemessenen Umgang mit der Geschichte des Tempelhofer Feldes / Flughafens Tempelhof berieten. Aus dieser Expertenrunde ging im Jahr 2012 der Runde Tisch „Historische Markierung Tempelhofer Feld“ hervor. Zum zweiten hat sie das Berliner Forum für Geschichte und

Gegenwart e.V. beauftragt, ein Konzept zur historischen Information beziehungsweise Kommentierung zu entwickeln, das hier in überarbeiteter Form vorgestellt wird. Zum dritten hat die Tempelhof Projekt GmbH bei der Erarbeitung ihrer Website bereits umfangreiche historische Text-Bild-Informationen zur Rolle des Tempelhofer Feldes / Flughafens Tempelhof bei der Entwicklung der Luftfahrt, in der NS-Zeit und im geteilten Berlin einbezogen, die vom Forum für Geschichte und Gegenwart erarbeitet und zusammengestellt wurden. Dieses Angebot soll weiter ausgebaut werden: [www.tempelhoferfreiheit.de/ueber-die-tempelhofer-freiheit/geschichte](http://www.tempelhoferfreiheit.de/ueber-die-tempelhofer-freiheit/geschichte).

## **2. Die Zeitschichten und Themen im Überblick**

Anhand der vorliegenden Publikationen, Forschungsarbeiten und Archivbestände zur Geschichte des Flughafen-Areals haben die Autorinnen Zeitschichten und Themen formuliert, zu denen Anlieger/-innen und Besucher/-innen im Bereich Tempelhofer Feld / Flughafen Tempelhof informiert werden.

Die insgesamt 20 herausgearbeiteten und inhaltlich zum Teil stark gegliederten Themenbereiche reichen, chronologisch betrachtet, von den Anfängen des Tempelhofer Feldes im Mittelalter bis zur Beendigung des Flugbetriebs im Jahr 2008. Die enorme Spannweite der Themen, ihre unterschiedliche historische Bedeutung, ihre Bezüge zur Gegenwart und zur Entwicklung des Gesamtareals sowie ihre große Heterogenität hinsichtlich der Sachzeugnisse, Reste und Spuren auf dem Gelände verlangen zugleich nach einer eindeutigen Gewichtung.

Folgende Themenbereiche wurden der Expertenrunde im März 2011 und dem Runden Tisch im Mai 2012 vorgestellt und zur weiteren Ausarbeitung vorgeschlagen. Sie werden im Rahmen des Informationspfades durch jeweils eine oder zwei Tafeln erläutert.

1. Kulturlandschaft (1)
2. Das Tempelhofer Feld – Exerzierplatz der Berliner Garnison (1)
3. Ehemaliger Garnisonfriedhof (1)
4. Islamischer Friedhof (1)
5. Ausflugsziel Tempelhofer Feld (1)
6. Sportgelände (1)
7. Das Tempelhofer Feld als Ort der Luftfahrtgeschichte: Die Luftschiffer / Anfänge der Zivilluftfahrt (2)
8. Gartenstadt Neu-Tempelhof (1)
9. Sportpark Neukölln (1)
10. Der erste Flughafen auf dem Tempelhofer Feld: Entstehungsgeschichte und Architektur, Nutzungsgeschichte (2)
11. Die Massenkundgebung zum „Tag der nationalen Arbeit“ 1933 (1)
12. Columbia-Haus: Militär-Arrestanstalt, Gestapo-Gefängnis und Konzentrationslager (2)

13. Flughafen Tempelhof: Baugeschichte und Gesamtanlage / Die Architektur (2)
14. Zwangsarbeiterlager: Rüstungsproduktion, Luftwaffenstützpunkt, Zwangsarbeiterlager, Organisation und Alltag (2)
15. Der US-amerikanische Luftwaffenstützpunkt (1)
16. Berlin-Blockade und Luftbrücke 1948/49: Marshall-Plan, Währungsreform und Blockade, die Operationen „Vittles“ und „Plainfare“ (2)
17. Luftbrücke für Holocaust-Überlebende (1)
18. Zivilflughafen Tempelhof (2)
19. Fluchtpunkt Tempelhof (1)
20. Kinderluftbrücke (1)

### 3. Die Gewichtung der Themen

Diese 20 Themenbereiche werden auf dem Tempelhofer Feld und im Freiraum vor dem Flughafengebäude angesprochen und dargestellt. Im Informationspfad zur Geschichte des Tempelhofer Feldes / Flughafens Tempelhof kommt die Breite des gesamten Themenspektrums und eine inhaltliche Schwerpunktbildung zum Ausdruck.

Acht Themenbereiche benötigen darüber hinaus eine vertiefende Darstellung. Sie werden als „Schwerpunktthemen“ von den übrigen Aspekten der Geländegeschichte unterschieden. Kriterien für die Gewichtung sind die unterschiedliche historische Bedeutung, die Relevanz für die Gegenwart, die Singularität des Ereignisses / der Einrichtung und / oder die besonderen Möglichkeiten zur Behandlung des Themas an diesem Ort.

Um der inhaltlichen Schwerpunktbildung, der anhaltenden Forschungsarbeit sowie der Entwicklungstätigkeit auf dem Gelände gerecht zu werden, wird ein Stufen-Konzept vorgeschlagen, das von Anfang an neben der Fülle der unterschiedlichen Themen auch Prioritäten kenntlich macht, besondere Bereiche der Topographie hervorhebt und auf notwendige Vertiefungen der Schwerpunktthemen abzielt.

#### **Folgende Themenbereiche sind als zu vertiefende Schwerpunktthemen definiert:**

1. Das Tempelhofer Feld als Schauplatz der Luftfahrtgeschichte
2. Islamischer Friedhof
3. Vorgängerbau des Flughafens in den 1920er Jahren, Heimatflughafen der Lufthansa
4. Tempelhofer Feld als Ort nationalsozialistischer Masseninszenierungen
5. „Columbia-Haus“
6. Die neue Flughafen-Anlage im Nationalsozialismus: Städtebau, Architektur, Funktion
7. Rüstungsproduktion, Luftwaffenstützpunkt und Zwangsarbeiterlager
8. Berlin-Blockade und „Luftbrücke“

Daraus ergibt sich, dass etwas weniger als die Hälfte aller Themenbereiche einen hervorgehobenen Stellenwert hat und über den Informationspfad hinausgehende Darstellungen oder Vertiefungsangebote verlangt. Dabei ist zu beachten, dass einige Schwerpunktthemen mit vorhandenen Sachzeugnissen und/oder heute noch aktiven Einrichtungen verbunden sind (Themen 1, 2, 3, 6, 8), während für andere Themenbereiche (4, 5, 7) der historische Ort in der heutigen Topographie des Tempelhofer Feldes bisher nicht oder nur in Ansätzen wiedergewonnen, teils auch noch nicht gesichert wurde. Um diese Schwerpunktthemen als Gedenk- und Erinnerungsorte erlebbar zu machen, muss eine angemessene, jeweils themenspezifische Darstellungsebene erarbeitet werden. Für einige Themen bedarf es darüber hinaus weiterer vorbereitender Schritte. So sind vor allem zum Thema Zwangsarbeiterlager und Rüstungsproduktion weitere historische Recherchen notwendig. Außerdem müssen die von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung ermöglichten Grabungen im Bereich der Lagerbaracken und des ehemaligen Columbia-Hauses ausgewertet und ihre Ergebnisse in die noch zu erarbeitenden Darstellungsformen eingebunden werden. (vgl. Punkt 4.2, Darstellungsmöglichkeiten und Vertiefungsangebote für die Schwerpunktthemen)

#### **4. Stufenkonzept**

Vorgeschlagen wird daher für die Ausarbeitung des historischen Informationssystems auf dem Tempelhofer Feld / Flughafen Tempelhof ein stufenweise zu realisierendes Konzept, dessen hier skizzierte erste Schritte bereits teilweise (4.1) realisiert worden sind:

##### **4.1 Erster Schritt: Infopfad zur Geschichte des Tempelhofer Feldes**

Der erste Schritt besteht aus einem Informationspfad mit insgesamt 20 Stationen zu den unter Punkt 2 genannten Themen. Alle Themen werden mit je ein oder zwei Bild-Text-Tafeln erläutert und ausgewählten Standorten auf dem Gelände zugeordnet. In ihrer Gesamtheit bilden sie den Informationspfad zur Geschichte des Tempelhofer Feldes. Bei seiner Erkundung erhalten die Besucher/innen einen Überblick über die wesentlichen Entwicklungsetappen und Geschichtsereignisse des Gesamtgeländes sowie über die architektonischen Merkmale der Anlage. Der gesamte Infopfad wird sich als Kulturgeschichte des Tempelhofer Feldes lesen lassen, von den Anfängen als Exerzierplatz der Berliner Garnison über die 1920er Jahre, in denen die Gartenstadt Neu-Tempelhof und der erste Flughafen auf dem Gelände entstanden, die NS-Zeit, in der das Tempelhofer Feld Schauplatz nationalsozialistischer Masseninszenierungen und Verfolgung wurde, die darauf folgende Zeit des Kalten Krieges, bis hin zur Schließung des Flughafens vor wenigen Jahren.

Die Tafeln stehen jeweils am authentischen Ort, da die historischen Standorte und Schauplätze eine besondere „Kraft zur Erinnerung“ ausüben können, wie es der Architekturhistoriker Winfried

Nerdinger einmal formuliert hat. An den Eingängen, auf den Tafeln selbst, in einem Flyer, möglicherweise später auch in einer Broschüre wird der „Geschichtspfad“ als Ganzes dargestellt. Auf der Website der Tempelhof Projekt GmbH ist bereits jetzt ein Überblicksplan der realisierten Tafeln zu finden, in welchem man die Standorte anklicken und damit eine Kurzfassung und ein Bild zum jeweiligen Thema erhalten kann:

[www.tempelhoferfreiheit.de/ueber-die-tempelhofer-freiheit/geschichte/informationspfad](http://www.tempelhoferfreiheit.de/ueber-die-tempelhofer-freiheit/geschichte/informationspfad).

Auf den Einzeltafeln vor Ort ist der jeweilige Standort hervorgehoben.

#### **4.1.1 Installierung der ersten Tafeln des Infopfads zur Geschichte des Tempelhofer Feldes (Juli 2012)**

Aus den in Punkt 2 vorgestellten Themen wurden 2012 zunächst zwei Kapitel zur NS-Geschichte des Tempelhofer Feldes am ausgewählten Standort durch eine bzw. zwei Informationstafeln erläutert:

- 12.1, 12.2 Columbia-Haus: Militär-Arrestanstalt, Gestapo-Gefängnis und Konzentrationslager (2)
- 14.1 Zwangsarbeiterlager (1)

Diese Tafeln sind Teil des „Informationspfades“. Ihre vorgezogene Präsentation stand im Zusammenhang mit der von Bürgergruppen und Historikern formulierten Dringlichkeit, an die weithin vergessene nationalsozialistische Vergangenheit des Flughafens Tempelhof zu erinnern. Die Aufstellung der drei Tafeln im Juli 2012 hatte gewissemaßen Signalcharakter. Sie sollte die Kristallisationspunkte einer geplanten Erweiterung und Vertiefung kenntlich machen (siehe Punkt 4.2) und das Thema in eine breitere Öffentlichkeit tragen. Darüber hinaus machte die vorgezogene Markierung den besonderen Stellenwert der beiden Themen und Orte im Kontext der Gesamt-Berliner Erinnerungs- und Gedenklandschaft deutlich.

#### **Das „Columbia-Haus“**

Das ehemalige Militärgefängnis war 1934-36 das einzige Konzentrationslager der SS auf Berliner Stadtgebiet; zuvor diente es als Gefängnis, das der Gestapo-Zentrale in der Prinz-Albrecht-Straße unmittelbar zugeordnet war. An den Etappen dieser Haftstätte wie auch an der veränderten Zusammensetzung der Häftlingsgruppen lässt sich daher exemplarisch die Entwicklung des KZ-Systems von der frühen Verfolgung der politischen Gegner nach der nationalsozialistischen Machtübernahme bis zur Einrichtung eines „modernen“, präventiven KZ-Systems nach Himmlers Vorstellungen veranschaulichen. Alle anderen „frühen“ Konzentrationslager im Berlin-Brandenburgischen Raum bestanden nur wenige Wochen oder Monate.

Für diesen Themenkomplex mit damals mehr als 100 dezentralen Verfolgungs- und Haftstätten allein in Berlin existieren bisher als aktive Einrichtungen nur die „Gedenkstätte Köpenicker Blutwoche Juni 1933“, eine vom Regionalmuseum Treptow-Köpenick betreute Einrichtung im ehemaligen Amtsgerichtsgefängnis, damals Haft- und Folterstätte der Köpenicker SA, sowie die „Gedenkstätte SA-Gefängnis Papestraße“; letztere erinnert daran, dass dort in einer Kaseme vom März bis Dezember 1933 die Feldpolizei der SA-Gruppe Berlin-Brandenburg einquartiert war und ein Hausgefängnis betrieb.

Als „spätere“ Konzentrationslager des straff organisierten, zentralisierten Typs in sehr viel größeren Dimensionen fungierten KZ Sachsenhausen bei Oranienburg, das „Lager der Reichshauptstadt“, und das KZ Ravensbrück bei Fürstenberg, seit 1939 einziges Frauen-KZ auf deutschem Reichsgebiet; dort befinden sich heute international bekannte KZ-Gedenkstätten, die von der Stiftung Brandenburgische Gedenkstätten betreut werden und für den Berliner Raum die Erinnerung an die nationalsozialistischen Konzentrationslager wachhalten. In Berlin selbst wird das Thema KZ in den Dauerausstellungen der Stiftung Topographie des Terrors unter dem Aspekt der Täterschaft sowie der Gedenkstätte Deutscher Widerstand unter dem Aspekt der Opposition gegen das NS-Regime vermittelt. Vertiefende Informationen zum „Columbia-Haus“ können im Blick auf dessen „Scharnier-Funktion“ zwischen früher und späterer KZ-Entwicklung in besonderer Weise Entwicklungslinien der Ausweitung und Radikalisierung der NS-Verfolgung deutlich machen. Möglich ist dies nun am historischen Ort selbst, der sich im Zentrum der ehemaligen Reichshauptstadt befindet und das Thema KZ mitten in die Bundeshauptstadt zurückholt. Eine vergleichbare „Scharnier“-Funktion besaßen allein das KZ Dachau (1933 bis 1945) und das KZ Lichtenburg in Prettin an der Elbe in Sachsen-Anhalt (1933 bis 1939).

### **Das Zwangsarbeiterlager**

Von den Lagern auf dem Tempelhofer Feld mit Unterkunfts- und Versorgungsbaracken, in denen vor allem Zwangsarbeiterinnen und Zwangsarbeiter aus den besetzten osteuropäischen Ländern untergebracht waren, sind südlich des Columbiadamms offenbar zahlreiche Bodenspuren erhalten. Vorhanden sind auch noch die ehemaligen Produktions-, Montage- und Werkstatthallen im Flughafen-Neubau. Bei den Grabungen des Instituts für Vorderasiatische Archäologie der FU Berlin wurden Baracken-Fundamente, Splitterschutzgräben und verschiedene Objekte gefunden, die auf die Geschichte des Geländes verweisen. Das einzige auch in seiner Bausubstanz weitgehend erhaltene Barackenlager auf Berliner Stadtgebiet ist die Anlage des damaligen Zwangsarbeiter- und KZ-Außenlagers Schöneweide, dessen Insassen vor allem in den umliegenden Rüstungsbetrieben eingesetzt wurden. Dort befindet sich heute das „Dokumentationszentrum NS Zwangsarbeit Berlin-Schöneweide“, das als aktiver „Lernort“ unter dem Dach der Stiftung Topographie des Terrors über die Lebens- und Arbeitsbedingungen dieser jahrzehntelang vergessenen Opfergruppe des NS-Regimes Auskunft gibt. Mehr als 3000

Lagerstandorte für ausländische Zwangsarbeiter gab es insgesamt auf Berliner Stadtgebiet; an einigen Orten errichteten Bürgergruppen Denkmäler oder Gedenktafeln.

Mit Informationstafeln – sowie der Prüfung und Sicherung der vorhandenen Spuren und der Entwicklung von Vertiefungsangeboten in Zusammenarbeit mit dem Dokumentationszentrum Schöneweide (Siehe Punkt 4.2) – kann es gelingen, an eines der großen Barackenlager der Kriegsproduktion im Zentrum der ehemaligen Reichshauptstadt zu erinnern und zugleich dessen Einsatzbereiche in den noch heute existierenden, wenige Schritte entfernten Hallen und Hangars des Tempelhofer Flughafens anschaulich vor Augen zu führen. Damit könnte nicht nur in einer Zeit des Zusammenwachsens von Ost- und Westeuropa auf einem Gelände modellhafter Zukunftsplanungen die europäische Dimension des Themas NS-Zwangsarbeit ins öffentliche Bewusstsein gerufen werden, sondern auch der besondere, bis heute weithin vergessene Aspekt des „geschlossenen Arbeitseinsatzes“ jüdischer Zwangsarbeiter während der Massendeportationen in die osteuropäischen Ghettos und Vernichtungslager.

#### **4.1.2 Fortsetzung des Informationspfads zur Geschichte des Tempelhofer Feldes (Juli 2013)**

Im Juli 2013 wurden zehn weitere Tafeln aufgestellt. Sie behandeln die folgenden Themenbereiche verschiedener Zeitschichten:

7.1 und 7.2: Das Tempelhofer Feld als Ort der Luftfahrtgeschichte:

Die Luftschiffer, Anfänge der Zivilluftfahrt (19. Jahrhundert) (2)

11: Die Massenkundgebung zum „Tag der nationalen Arbeit“ 1933 (1)

13.1 und 13.2: Flughafen Tempelhof: Baugeschichte und Gesamtanlage, Die Architektur (2)

14.2: Zwangsarbeiterlager: Rüstungsproduktion, Luftwaffenstützpunkt, Zwangsarbeiterlager, Organisation und Alltag (Zeit des Nationalsozialismus) (1)

15: Der US-amerikanische Luftwaffenstützpunkt (1)

17: Luftbrücke für Holocaust-Überlebende (1)

19: Fluchtpunkt Tempelhof (1)

20: Kinderluftbrücke

Bisher wurden also insgesamt 13 Tafeln aufgestellt. Mit einer baldmöglichen Realisierung der verbleibenden 14 Tafeln zu 11 Themen ist der Informationspfad komplettiert.

#### **4.2 Zweiter Schritt**

##### **Darstellungsmöglichkeiten und Vertiefungsangebote für die Schwerpunktthemen**

Im Sinne der in Punkt 3 beschriebenen Schwerpunktsetzung sollen einzelne Themen von besonderer Bedeutung baldmöglichst vertieft erläutert, erweitert und konkretisiert werden. Abhängig davon, wie stark ein Schwerpunktthema mit aktiven Einrichtungen, Sachzeugnissen,



Resten oder Spuren verbunden ist, können und sollten diese Vertiefungsebenen bzw. die weiterführenden Informationsangebote unterschiedliche Gestalt annehmen.

„Die neue Flughafen-Anlage“ zum Beispiel ist nicht nur ein herausragendes Zeugnis der nationalsozialistischen Stadtentwicklungs- und Baupolitik, für den nationalsozialistischen Luftwaffenstützpunkt sowie die Rüstungs- und Kriegsproduktion unter Einsatz von Zwangsarbeiterinnen und Zwangsarbeitern, sondern auch das zentrale Sachzeugnis für den Militärstützpunkt der US Army, die Luftbrücke und den Zivilflughafen Tempelhof im geteilten Berlin. Wenn das AlliiertenMuseum in den Sagebiel-Bau einziehen sollte, kann man davon ausgehen, dass es mit seinen Ausstellungen vertiefende Erläuterungen zu den meisten, wenn nicht zu all diesen Themen anbieten wird.

Der Islamische Friedhof ist als muslimische Begräbnisstätte mit einer Moschee nach wie vor in Betrieb und unterbreitet unter anderem durch den Tag der offenen Moschee ein ganz eigenes weiterführendes Angebot.

Das Tempelhofer Feld als Ort der Luftfahrtgeschichte hat noch immer einen Bezugspunkt auf dem derzeitigen Gelände, da die Stiftung Deutsches Technik Museum Berlin dort mit Werkstätten vertreten ist. Auch wenn es derzeit keine konkreten Planungen in diese Richtung gibt, wäre die Präsenz des Hauses zumindest mit einem „Showroom“, einer Depotausstellung oder einem ähnlichen Angebot längerfristig anzustreben. Vielleicht wären auch hier temporäre Vertiefungsräume geeignet, entsprechende Überlegungen zu stützen.

Anders ist die Situation für die Schwerpunktthemen „Columbia-Haus“, Zwangsarbeiterlager und Tempelhofer Feld als Ort nationalsozialistischer Masseninszenierungen. Sie sollten je eigene, dauerhafte Vertiefungs- und Erweiterungsangebote im Gelände erhalten, deren Präsentationsformen über den Informationspfad hinaus sorgfältig vorzubereiten, gesondert zu entwickeln und breit zu diskutieren wären (siehe Punkt 5) – obgleich sie schon jetzt als unverzichtbarer Teil des Gesamtkonzeptes definiert und festgeschrieben werden. Welchen Aufschluss über Möglichkeiten und Formen der Erinnerung und des Gedenkens für das „Columbia-Haus“ die Ergebnisse der 2012 und 2013 vorgenommenen Grabungen geben können, wäre sorgfältig zu diskutieren. Gleiches gilt für das Zwangsarbeiterlager am Columbiadamm sowie für den Lagerstandort in der Nähe des alten Flughafens .

### **Vertiefungs-Beispiel: Umgang mit dem historischen Ort des ersten Flughafens**

Im Rahmen der „Expertise zu den Resten und Spuren des ersten Flughafens Tempelhof“, die das Berliner Forum für Geschichte und Gegenwart 2012 im Auftrag der Grün Berlin GmbH erarbeitet hat, haben die Autorinnen konzeptionelle Überlegungen und Empfehlungen zum Umgang mit

dem historischen Ort entwickelt. Dieses Gutachten kann als Beispiel für einen orts- und themenspezifischen Vertiefungsansatz dienen. Der 1923 eröffnete, heute weitgehend vergessene erste „Berliner Zentralflughafen“, damals „Luftkreuz Europas“ und modernster Flughafen seiner Zeit, war bis Kriegsende in Betrieb und diente, wie der Neubau Sagebiels, der Rüstungsproduktion. Nach schweren Bombenschäden wurden die baulichen Reste zu Beginn der 1950er Jahre abgetragen, teils in Keller verfüllt, teils auf dem Flugfeld aufgeschüttet.

Anhand der Vor-Ort-Untersuchungen, bei denen zahlreiche Relikte und Spuren des alten Flughafens identifiziert wurden, der Planstudien und der Bild- und Text-Quellen-Recherchen der Autorinnen wurde deutlich, dass die Konfiguration des alten Flughafens in axialer Abfolge vom Vorplatzbereich im Norden bis hin zum Standort des ehemaligen Rauchofens im Süden in ihren Grundzügen erhalten und klar erkennbar ist. Sie schlugen vor, diese Spuren einer „versunkenen Welt“ lesbar zu machen: durch gezielte Hinführung, Bild-Text-Kommentierung, mediale Vertiefungen, exemplarische Sondersituationen und gestalterische Interpretationen. Auf der Grundlage ihrer Untersuchungen und der Grabungen des Instituts für Vorderasiatische Archäologie der FU Berlin könnten ausgewählte historische Situationen zum Beispiel durch archäologische „Zeitfenster“ sichtbar und damit das historische Geschehen wie durch einen imaginären Rahmen exemplarisch erfahrbar gemacht werden. Dabei könnte es gelingen, einzelne narrative Elemente miteinander zu verbinden oder zu einem Ensemble zu verdichten und so zum Beispiel den Gang des damaligen Fluggastes von der Zufahrt über die Empfangs- und Abfertigungsbereiche bis hin zur Maschine nachzuzeichnen. Für interessante Einzelsituationen und –objekte sollten gesonderte Präsentationskonzepte entwickelt werden, die die Neugier der Besucherinnen und Besucher wecken und ihre Phantasie beflügeln.

#### **4.3 Dritter Schritt**

##### **Ausstellungen und Ausdehnung des Informationspfades auf das Flughafengebäude und den angrenzenden Stadtraum**

Der im Rahmen der ersten Realisierungsphase entwickelte Informationspfad bezieht sich auf das Tempelhofer Feld und das Flughafengebäude. Im Blick auf die zukünftigen Entwicklungen ist es jedoch sinnvoll, sowohl das Innere des Flughafengebäudes wie auch den umgebenden Stadtraum, mit dem das Tempelhofer Feld zu verschiedenen Zeiten auf unterschiedliche Weise verbunden war oder werden sollte, in diesen Geschichtspfad einzubeziehen. In welcher Form dies geschehen kann, bedarf gesonderter Überlegungen. Dabei könnte zum einen die Idee einer umfassenden Dauerausstellung in Räumlichkeiten des ehemaligen Flughafens geprüft und konkretisiert werden, die den Charakter einer sachlichen Geschichtsdokumentation mit der musealen Präsentation besonderer historischer Exponate verbindet. Zu prüfen ist auch die Idee einer Open-Air-Dauerausstellung auf der Dachterrasse, die den Besucherinnen und Besuchern die Topographie und die Geschichte des Tempelhofer Feldes

anschaulich nahe bringen und erläutern könnte. Weiterhin ist denkbar, dezentrale Kommentierungen zu einzelnen Themen auch im Gebäudeinneren zu verorten. Beide Möglichkeiten sollten eruiert und die Entscheidungen darüber nicht allein von der Festlegung zukünftiger Nutzungen abhängig gemacht werden.

Darüber hinaus sollte, ebenfalls im Blick auf zukünftige Ergänzungen der historischen Information, die Kommentierung historischer Orte in der unmittelbaren wie auch in der weiteren Umgebung ins Auge gefasst werden. Einige Tafeln des Informationspfades zur Geschichte des Tempelhofer Feldes stehen bereits außerhalb des eigentlichen Geländes. So sind die Tafeln zur Architektur und Baugeschichte des Sagebiel-Baus am Südostrand des Platzes der Luftbrücke, vor dem „Ehrenhof“, platziert; die Tafel „Fluchtpunkt Tempelhof“ steht am Südwestrand des Gebäudekomplexes beim U-Bahnhof Paradenstraße, wo sich noch der historische Zugang mit dem Schild „Sonderflüge“ für auszufliegende DDR-Flüchtlinge befindet. Weiterhin könnten zum Beispiel das Luftbrückendenkmal, der „Eagle Square“ mit dem historischen Adlerkopf und das Denkmal „Columbia-Haus“ am Columbiadamm erläutert werden. Zu überlegen wären darüber hinaus sparsam platzierte, sorgfältig ausgewählte Informationen zur Hasenheide, zur Gartenstadt Tempelhofer Feld im Quartier selbst, zu den umliegenden Wohnstraßen im Chamisso-Viertel, zum Kreuzberg-Denkmal, zur Polizeidirektion in der Friesenstraße, wo 1933 eine Polizeikaserne als Folterstätte für politische Gegner diente, zum SA-Gefängnis General-Pape-Straße, zu Stätten der Zwangsarbeit im Umfeld und zu weiteren Zwangsarbeiterunterkünften, wie dem Gagfah-Gebäude in der Wallenbergstraße und anderen Orten/Gebäuden.

## 5. Präsentationsformen

Zur Gestaltung liegen bisher folgende Überlegungen vor: Die Informationstafeln zur Geschichte des Tempelhofer Feldes orientieren sich im Grundlayout an den in der Stadt bereits eingesetzten Tafeln der Geschichtsmiße Wilhelmstraße, Geschichtsmiße Berliner Mauer sowie weiterer Informationen zur Geschichte von gesamtstädtischer Bedeutung. Mit dieser Wahl werden die Rückbindung des lange Zeit aus dem Stadtraum herausgenommenen Areals an die umgebenden Wohnquartiere betont und die Sehgewohnheiten der Berliner/-innen und Berlinbesucher/-innen aufgenommen.

Die Tafeln der Berliner Designerin Helga Lieser, deren Entwurf für die Geschichtsmißen Wilhelmstraße und Berliner Mauer seinerzeit in konkurrierenden Auswahlverfahren der Stiftung Topographie des Terrors und der Kulturverwaltung den Zuschlag erhielt, wurden als Prototypen im Mai 2011 vorgestellt und für die Realisierung des gesamten Infopfades Tempelhofer Feld / Flughafen Tempelhof ausgewählt.

Die Tafeln bieten Informationstexte in zwei Sprachen (deutsch und englisch) an und zeigen bis zu zehn historische Fotos.

Für die unter 4.2 skizzierten Vertiefungsebenen sind gesonderte Gestaltungs-Überlegungen anzustellen, die auch andere visuelle beziehungsweise akustische Medien sowie architektonische und künstlerische Überlegungen umfassen sollten. Dabei sind unterschiedliche räumliche Strukturen, Interventionen oder Module denkbar.

## **6. Kooperationen**

Der Informationspfad zur Geschichte des Tempelhofer Feldes / Flughafens Tempelhof wird von den Autorinnen in engster Abstimmung mit den Mitgliedern des Runden Tisches entwickelt.

## **7. Das Team**

Stefanie Endlich, Monica Geyler-von Bernus und Beate Rossié, die sich unter dem Dach des Berliner Forums zur Erarbeitung der Projektskizze zusammengefunden haben, konzipierten und realisierten 2004-2006 die „Historische Kommentierung“ für das Berliner Olympiagelände. Sie engagieren sich seit 2006 für die Nutzung der 1933-1935 erbauten Martin-Luther-Gedächtniskirche in Berlin-Mariendorf als Ausstellungs- und Dokumentationsort „Kirchen und Nationalsozialismus“ und sind die Kuratorinnen der Wanderausstellung „Christenkreuz und Hakenkreuz. Kirchenbau und sakrale Kunst im Nationalsozialismus“ (2008) und der Wanderausstellung „...aus dem Geist unserer Zeit“. Berliner Kirchenbauten im Nationalsozialismus (2013).

### **Prof. Dr. Stefanie Endlich**

Freiberufliche Kunstpublizistin in Berlin; Honorarprofessorin für Kunst im öffentlichen Raum an der Universität der Künste Berlin; Bücher und Ausstellungen über bildende Kunst, Architektur, Stadtentwicklung und zum Thema Erinnerung; langjährige Zusammenarbeit mit Gedenkstätten in Projekten und Gremien. Buchpublikationen u.a.: Wege zur Erinnerung. Gedenkstätten und -orte für die Opfer des Nationalsozialismus in Berlin und Brandenburg (Berlin 2007); "Vernichtung", "Giftschrank", "Zweifelhafte Fälle" - Vorgeschichte und Folgen der Bücherverbrennung für jüdische Autoren, Verleger, Buchhändler und Bibliothekare (Berlin 2007); Christenkreuz und Hakenkreuz. Kirchenbau und sakrale Kunst im Nationalsozialismus (gemeinsam mit Monica Geyler-von Bernus und Beate Rossié, Berlin 2008); Tiergartenstraße 4 – Geschichte eines schwierigen Ortes (gemeinsam mit Sigrid Falkenstein, Helga Lieser, Ralf Sroka, Berlin 2014).

### **Monica Geyler-von Bernus**

Freie Kuratorin und Kulturmanagerin in Berlin; zahlreiche Ausstellungen zu stadt- und kulturgeschichtlichen Themen, u.a. Konzeption und Umsetzung der Bildergalerien an der Friedrichstraße/Checkpoint Gallery, der Bernauer-/Ackerstraße und der Bornholmer Straße (Platz des 9. November 1989), Betrieb der Ausstellung BlackBox Kalter Krieg, Entwicklung von

Informations- und Orientierungssystemen; langjährige Erfahrung in Beirats- und Abstimmungsverfahren, Ausstellungsmanagement und Bewirtschaftung von Projektmitteln, u.a. für die Mauerinformation im U-Bhf. Brandenburger Tor (U55).

### **Beate Rossié (M.A.)**

Studien der Kunsterziehung und Kunstgeschichte; lebt als freie Autorin und Kunsthistorikerin in Berlin; umfangreiche Forschung u.a. zu Kirchenbau und Kirchenkunst im Nationalsozialismus; Mitarbeit am „Gutachten zur historischen Bedeutung und zukünftigen Nutzung der Martin-Luther-Gedächtniskirche in Berlin-Mariendorf“ mit Prof. Dr. Stefanie Endlich und Monica Geyler-von Bernus im Auftrag des Berliner Forums für Geschichte und Gegenwart e.V., 2005/2006; Mitverfasserin der „Historischen Kommentierung Olympiagelände Berlin“, ständige Open-Air-Dokumentation zur Geschichte der Stadionanlage, mit Prof. Dr. Stefanie Endlich und Monica Geyler-von Bernus, 2004 -2006.

Weitere Informationen zur Arbeit des Berliner Forums finden Sie unter [www.bfgg.de](http://www.bfgg.de).

## **8. Zusammenfassung**

Mit der Schließung des Flughafens Tempelhof und der Freigabe des Flugfeldes für öffentliche Nutzungen und langfristige Planungen rückte auch die geschichtliche Bedeutung der gesamten Anlage ins Blickfeld. Während das Bild des Flughafens seit der Nachkriegszeit vor allem durch seine Rolle im Kalten Krieg geprägt war, wurden jetzt, dank des Engagements von Bürgergruppen, auch jene weithin vergessenen Kapitel wahrgenommen, die die Rolle des Flughafens im Nationalsozialismus geprägt haben.

Zwei Themenkomplexe stehen dabei im Zentrum des Bürgerengagements. Zum einen handelt es sich um das „Columbia-Haus“, ein altes Militärgefängnis, das von 1933 bis 1936 zunächst als Gestapo-Gefängnis, dann als Konzentrationslager der SS diente und 1938 für die Erweiterung des Flughafens abgerissen wurde. Zum anderen wurde nun in einer breiteren Öffentlichkeit bekannt, dass in den Kriegsjahren bei der in den Räumen und Hallen des Flughafens angesiedelten Rüstungsproduktion sowie bei dem Wartungs- und Reparaturbetrieb für die Luftwaffe Zwangsarbeiterinnen und Zwangsarbeiter in großer Zahl eingesetzt waren. Der zu ihrer Unterbringung gebaute Barackenkomplex befand sich ebenfalls südlich des Columbiadammes, etwa zwischen dem Standort des ehemaligen „Columbia-Hauses“ und der Lilienthalstraße. Im Kontext dieser beiden Themen wurde auch die Baugeschichte des Flughafens stärker beachtet, der charakteristische Merkmale nationalsozialistischer Architektur aufweist. Darüber hinaus rückten andere historische Etappen und Themen des Tempelhofer Feldes stärker in die öffentliche Wahrnehmung, etwa die Militär- und Luftfahrtgeschichte oder die Geschichte des islamischen Friedhofs.

Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und die landeseigene Tempelhof Projekt GmbH haben die Bedeutung der geschichtlichen Erschließung erkannt und bei ihren aktuellen Planungen für das einstige Flughafen-Areal berücksichtigt. Das Berliner Forum für Geschichte und Gegenwart e.V. wurde beauftragt, ein Konzept zur historischen Information beziehungsweise Kommentierung zu entwickeln.

Die Geschichte des Tempelhofer Feldes lässt sich in 20 Themenbereiche fassen. Sie werden im Rahmen eines Informationspfades zur Geschichte erläutert. Acht Themenbereiche brauchen darüber hinaus eine vertiefende Darstellung. Diese werden als „Schwerpunktthemen“ von den übrigen Aspekten der Geländegeschichte unterschieden.

Grundlage der Gewichtung sind die unterschiedliche historische Bedeutung, die Relevanz für die Gegenwart, die Singularität des Ereignisses / der Einrichtung und / oder die besonderen Möglichkeiten zur Behandlung des Themas an diesem Ort. Da die Schwerpunktthemen auf unterschiedliche Weise mit aktiven Einrichtungen, Sachzeugnissen, Resten oder Spuren auf dem Tempelhofer Feld korrespondieren, verlangt die Einrichtung der Vertiefungsangebote einen je eigenen Zugriff oder Entwurf.

Für die Themenbereiche „Tempelhofer Feld als Ort nationalsozialistischer Masseninszenierung“, „Columbia-Haus“ und „Zwangsarbeiterlager“ konnten die historischen Orte in der heutigen Topographie des Tempelhofer Feldes bisher nicht wiedergewonnen beziehungsweise nicht gesichert werden. Mit Hilfe vertiefender Untersuchungen (Baracken des Zwangsarbeiterlagers), Grabungen („Columbia Haus“) und situations- wie auch ereignisspezifischer konzeptioneller Überlegungen soll eine jeweils angemessene Darstellungsebene entwickelt werden, um sie als Gedenk- und Erinnerungsorte erlebbar zu machen.

Mittelfristig sollte der Informationspfad zur Geschichte auf das Flughafengebäude und den angrenzenden Stadtraum ausgedehnt werden.

Die Informationstafeln des Geschichtspfades orientieren sich an den in der Stadt bereits eingesetzten Tafeln der Geschichtsmeile Wilhelmstraße, Geschichtsmeile Berliner Mauer sowie weiterer Informationen zur Geschichte von gesamtstädtischer Bedeutung. Mit dieser Wahl sollen die Rückbindung des lange Zeit aus dem Stadtraum herausgenommenen Areals an die umgebenden Wohnquartiere betont und die Sehgewohnheiten der Berliner/-innen und Berlinbesucher/-innen aufgenommen werden.

## 9. Sachstand Juni 2014

Das Konzept des Informationspfades zum historischen Ort Tempelhofer Feld / Flughafen Tempelhof ist inhaltlich vollständig umgesetzt worden. Die Texte für 20 Stationen sind formuliert, die Abbildungen weitestgehend ausgewählt. Sie wurden dem Runden Tisch „Historische Markierung Tempelhofer Feld“ auf seiner konstituierenden Sitzung im Mai 2012 im Überblick präsentiert. Bei einer Ortsbegehung mit Mitgliedern des Runden Tisches wurden auch die geplanten Standorte der Informationstafeln auf dem Tempelhofer Feld vorgestellt.

Im Sommer 2012 konnten die ersten drei Tafeln des Geschichtspfades aufgestellt werden. Weitere zehn Tafeln wurden im Juli 2013 realisiert. Nach Möglichkeit sollen sämtliche ausstehende Tafeln noch im Jahr 2014, spätestens 2015 aufgestellt werden.

Der Runde Tisch „Historische Markierung Tempelhofer Feld“ unter Leitung von Prof. Dr. Nachama, Stiftung Topographie des Terrors, begleitet das Projekt fachkundig. Die Expertenrunde soll den Informationsaustausch zwischen den beteiligten Institutionen aus Berlin und Brandenburg gewährleisten und die Möglichkeit bieten, den Gesamtprozess der historischen Erschließung des Tempelhofer Feldes für die Besucher/-innen kritisch zu begleiten.

Zur Frage der Kennzeichnung des ersten Flughafens Tempelhof haben die drei Autorinnen des Berliner Forums für Geschichte und Gegenwart e.V. gemeinsam mit dem Architekten Ralf Sroka im Auftrag der Grün Berlin GmbH eine Expertise zu den Resten und Spuren erarbeitet und Empfehlungen für weiterführende Untersuchungen, Erhalt, Markierung und Inszenierung vorgelegt. Mit Hilfe archäologischer Grabungen, vorgenommen vom Institut für Vorderasiatische Archäologie der FU und ermöglicht von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, konnten Relikte der historischen Nutzung des Tempelhofer Feldes speziell während der NS-Zeit gesichert werden.

Die in 4.2 vorgeschlagenen acht Vertiefungsangebote für Schwerpunktthemen sind bisher noch nicht konzeptionell weiterentwickelt worden. In Abstimmung mit dem Runden Tisch sollten eine Dringlichkeitsliste erstellt, erste Vertiefungs-Konzepte detailliert erarbeitet und Verfahren zur Gestaltfindung beziehungsweise Umsetzung definiert werden. Dabei könnten die im Rahmen des Gutachtens über den ersten Flughafen von den Autorinnen entwickelten Empfehlungen zum Umgang mit dem historischen Ort als ein hilfreiches Beispiel für einen orts- und themenspezifischen Vertiefungsansatz dienen.