

DIPLOMARBEIT

Vergessene Architekturen
Entwurf eines Museums im ehemaligen Flughafen Tempelhof

ausgeführt zum Zwecke der Erlangung des akademischen Grades
eines Diplom-Ingenieurs / einer Diplom-Ingenieurin

unter der Leitung von

Wilfried Kühn, Univ. Prof. Dott.arch.
E 253/3
Raumgestaltung und Entwerfen

eingereicht an der Technischen Universität Wien
Fakultät für Architektur und Raumplanung

von

Ilka Seidler
11831514

PROLOG

Berlin ist eine Stadt des ständigen Wandels, das lässt sich auch an der Architektur ablesen. Sich überschneidende Zeitschichten stehen nebeneinander und formen das Bild der deutschen Hauptstadt. Ohne erweitertes Wissen ist die Geschichte aber nicht erlebbar.

Architekturen sind ein Stück gebaute Geschichte. Diese Geschichte verdient einen sensiblen Umgang. Einige Architekturen sind trotz enormer Bedeutung heute nicht mehr vorhanden, teilweise durch Kriegszerstörungen, teilweise aufgrund bewusster Abrissmaßnahmen. Andere Architekturen, wie der Flughafen Tempelhof, schwinden durch Leerstand und mangelnde Zugänglichkeit aus dem Gedächtnis der Menschen.

Um dem Vergessen entgegenzuwirken, soll ein Ort des Erinnerns in Form eines Museums geschaffen werden. Dieses soll sich im ehemaligen Flughafen Tempelhof befinden, einer Architektur, die neben ihrem ästhetischen und technischen Wert über eine Vergangenheit verfügt, welche einen Teil der Geschichte Berlins und Deutschlands bis heute erlebbar macht. Eine Voraussetzung für deren Vermittlung ist die Zugänglichkeit für die Öffentlichkeit, welche dem Gebäude bisher fehlt.

Der Flughafen soll durch die Ausstellung revitalisiert werden und sich den Besucher*innen öffnen. Die zunehmend vergessene Architektur soll wieder in das Bewusstsein der Menschen gerufen werden und Ausgangspunkt für weitere Auseinandersetzungen mit dieser Thematik sein.

ABSTRACT

Berlin is a city of constant change, which shows in its architecture. Different layers of time overlap throughout the built environment to create the unique feeling of Berlin. Without further knowledge, the history of buildings might not be seen or understood.

Architecture is built history, which deserves to be preserved and respected. Several important examples of certain architecture styles have been destroyed, either due to war or by willful demolition. Others were only designed, never reaching completion. Some, like the former Tempelhof airport still exist, but are vanishing from the city's memory due to vacancy.

To stop the process of forgetting, this diploma is creating a space to remember in the form of a museum. The museum will be placed within Tempelhof airport, an architecture which has – along with its aesthetic and technical value – a past. It shows a part of Germany's history, and for this history to be experienced, it is crucial to make the building accessible to the wider public, which is not the case at the moment.

The airport shall be transformed into a lively urban spot where people can meet, learn and realize the opportunity this kind of architecture holds.

008

EINLEITUNG

010 FRAGESTELLUNGEN

012

VERGESSENE ARCHITEKTUR

017 KATALOG

092 FAZIT

094

FLUGHAFEN TEMPELHOF

098 GESCHICHTE BIS 1935

100 BAUBESCHREIBUNG

122 POLITISCHE HINTERGRÜNDE

128 HEUTE

130

BERLIN

134 DIE EWIG UNFERTIGE STADT

136 DIE GETEILTE STADT

140 DIE HAUPTSTADT

142

ARCHITEKTUR UND POLITIK

144 WEIMARER REPUBLIK

146 MONUMENTALISMUS VOR
NATIONALSOZIALISMUS

148 NATIONALSOZIALISMUS

154

DENKMALSCHUTZ

156 WERTE

158 DIE SCHICHTEN TEMPELHOFS

160 DIE GROSSE HALLE

164 DAS GAT

166

ARCHITEKTUR ALS EXPONAT

170 GESCHICHTE DES AUSSTELLENS

172 VOM VERLANGEN BEDEUTUNG ZU
SEHEN (EXKURS)

174 VERMITTLUNG UND MEDIEN

178 ARCHITEKTURAUSSTELLUNGEN

180

FAZIT

184

ENTWURF

254

ENDE

254 QUELLEN

262 ABBILDUNGSVERZEICHNIS

270 DANKSAGUNG

INHALT

EINLEITUNG

Die Auswahl der Aufgabe dieser Diplomarbeit kommt von persönlichen Praxiserfahrungen ebenso wie dem Interesse am Entwurf von Kulturbauten, welches sich im Laufe des Studiums gefestigt hat.

Der Flughafen Tempelhof ist seit einigen Jahren Standort unterschiedlichster Planungen. Dazu wird er in Teilbereiche zerlegt und Konzepte zur Entwicklung der Baukörper erarbeitet. In meinen Praxiserfahrungen habe ich einige Zeit damit verbracht, die Planungen solcher Teilbereiche zu unterstützen. Dabei ist deutlich geworden, dass nicht nur die Planung als solche eine Herausforderung ist, da es sich bei dem Gebäude um einen Bau aus der Zeit der Nationalsozialisten handelt, sondern auch viele bürokratische Hürden den Prozess verlangsamen. Diese Feststellung entwickelte die Frage nach einem angemessenen Umgang mit Bausubstanz, dem Abwägen von Nutzbarkeit und Erhaltungswürdigkeit.

Bei näherer theoretischer Auseinandersetzung mit dem Thema Denkmalschutz und deutscher Geschichte kommen weitere Projekte auf, welche mit Leerstand und dem damit einhergehenden Vergessen konfrontiert werden. Ebenso fällt auf, dass es viele Gebäude gibt, die nicht mehr existieren, aber einen über ihr Verschwinden hinaus bestehenden Wert in der Architekturgeschichte haben. Insbesondere solche Projekte, deren Abriss oder Zerstörung hätte verhin-

dert werden können, schaffen weitere Fragestellungen.

Es scheint mir allerdings so, als wäre diese Thematik wenig präsent im Alltag von Architekt*innen und insbesondere Laien. Gerade zur Zeit scheint es, als wäre der Neubau die beliebtere Alternative zum Umgang mit Bestand, wobei der Bestand offensichtlich ein Potential aufweist, welches Neubauten nicht erlangen können: ihre Geschichte. Hinzu kommen räumliche Strukturen, die heute aus praktischen Gründen nur noch vereinzelt verwendet werden, wodurch sich die architektonische Kraft von Bestandsgebäuden ebenfalls stark von Neubauten unterscheiden kann.

Um dieser Thematik einen Raum zu geben, entstand der Wunsch nach einem Museumsbau, der zum einen innerhalb einer vergessenen Architektur geplant werden soll und zum anderen diese Thematik vermitteln soll.

Der Flughafen Tempelhof eignet sich aus folgenden Gründen als Standort für ein solches Museum. Er ist zu Teilen vermietet, in relativ gutem Zustand und weist derart große, zusammenhängende Flächen auf, dass eine Planung für ein Museum darin Platz findet, ohne das Gebäude in seiner Gesamtheit zu beeinträchtigen.

Die folgende Rechercharbeit befasst sich einerseits mit der Geschichte des Flughafens und Berlins, um den Stellenwert des Gebäudes begreif-

lich zu machen, und des Weiteren mit den Theorien zum Thema Ausstellen, insbesondere von Architektur.

Zunächst wird der Begriff „Vergessene Architektur“ beschrieben und gedeutet. Anschließend wird der ehemalige Flughafen Tempelhof untersucht, sowohl architektonisch als auch geschichtlich.

Der Standort Berlin wird im Hinblick auf die Geschichte der Stadt und den Prozess des Vergessens untersucht. Dabei werden unterschiedliche Epochen und deren Umgang mit der Vergangenheit beschrieben.

Da sowohl der Flughafen als auch Berlin eine Geschichte aufweisen, die stark mit dem politischen Wandel zusammen hängt, folgt eine Betrachtung politischer Architektur, also dem Zusammenhang zwischen dem Bauen und den gesellschaftlichen Umständen.

Nachfolgend wird der Denkmalschutz betrachtet, da dieser einer der Faktoren ist, der die Zukunft des Flughafens Tempelhofs mitbestimmt. Um den praktischen Teil, den Entwurf, einzuleiten, gilt es, das Ausstellungsthema, die vergessenen Architekturen, zu definieren. Auf Grundlage der Geschichte Berlins, dem Zusammenhang zwischen Architektur und Politik sowie dem Denkmalschutzgesetz werden einige Beispiele genannt, um die Definition zu festigen.

Abschließend wird untersucht, worauf es bei dem Ausstellen von Architektur zu achten gilt, damit die

Grundlage für den Entwurf umfassend geschaffen ist.

EINLEITUNG

FRAGESTELLUNGEN

Die Geschichte des Flughafens beginnt mit der Zeit des Nationalsozialismus und des zweiten Weltkriegs. Die in der Zeit vorherrschende menschenverachtende Politik lässt sich in Form von beispielsweise Zwangsarbeit und Rüstungsindustrie an diesem Standort erleben.

*WIE SOLL MIT DIESEM SCHWEREN POLITISCHEN ERBE UMGEGANGEN WERDEN?
IST DIE ARCHITEKTUR POLITISCH ODER WIRD SIE MIT EINER POLITIK ASSOZIIERT?
WELCHE ZEITSCHICHTEN FINDEN SICH IN DEM GEBÄUDE UND WIE KÖNNEN DIESE
GEFUNDEN WERDEN?*

Der ehemalige Flughafen Tempelhof ist seit 2008 nicht mehr in Betrieb. Seitdem sind viele Flächen ungenutzt, das Gebäude wurde nur in Teilen saniert und die Öffentlichkeit erlangt nur zu wenigen Bereichen Zugang. Es finden hin und wieder temporäre Veranstaltungen statt, doch das Potential des Gebäudes wird unzureichend ausgeschöpft. Obwohl in Berlin weiterhin etliche Bürobauprojekte geplant und realisiert werden, werden die bereits vorhandenen Flächen des flächengrößten Gebäudes der Stadt nicht genutzt.

*WORAN LIEGT ES, DASS EIN GEBÄUDE IMMER MEHR IN VERGESSENHEIT GERÄT,
OBWOHL SEIN ARCHITEKTONISCHER WERT BIS HEUTE VORHANDEN IST?*

In einer Zeit, in der Neubau häufig wirtschaftlicher scheint und weniger zeitaufwendig ist, gilt es, den Umgang mit Bestand zu hinterfragen und zu untersuchen, welche Möglichkeiten dieser bietet. Nicht nur architektonisch, sondern auch im Sinne eines guten Umgangs mit geschichtlichem Erbe.

WARUM IST ES WICHTIG, SICH ZU ERINNERN?

Diese Arbeit befasst sich mit den oben genannten Fragestellungen und versucht, diese mit Hilfe eines Entwurfes zu beantworten.

VERGESSENE ARCHITEKTUREN

VERGESSENE ARCHITEKTUR BEGRIFFLICHKEIT

Im Rahmen dieser Diplomarbeit werden vergessene Architekturen als Architekturen verstanden, welche trotz eines hohen architektonischen, historischen, gesellschaftlichen oder politischen Wertes aus dem Gedächtnis der Menschheit schwinden. Viele dieser Architekturen existieren nicht mehr, andere sind noch vorhanden, werden aber nicht mehr genutzt und erlangen daher keine oder nur wenig Aufmerksamkeit. Wieder andere haben es nie zur Ausführung geschafft. Da sich der Entwurfsstandort in Berlin befindet, befinden sich auch die ausgewählten Architekturen in der Hauptstadt. Dadurch lassen sich die Projekte leichter miteinander vergleichen und die Gründe des Vergessens nachvollziehen.

Nicht nur der ehemalige Flughafen Tempelhof ist eine vergessene Architektur Berlins. Es gibt auch einige, für die es bereits zu spät ist. Besonders auffällig ist, dass einige von ihnen trotz bestehenden Denkmalschutzes abgerissen wurden.

Einige Bauten Berlins wurden ebenfalls abgerissen, ohne jemals den Denkmalschutz zu erlangen. Darunter sind einige, die zumindestens einzelne der Kriterien der Denkmalbehörde erfüllten und somit Anspruch auf Bewahrung gehabt hätten.

Architekturen, die nicht gebaut werden, aber durch neuartige Ideen einen Wert in der Architekturgeschichte haben, können auch zu vergessenen Architekturen werden. Diese Papierarchitekturen haben teilweise weitreichende Einflüsse auf spätere Umsetzungen oder regen Diskussionen an, die das heutige Architekturverständnis prägen.

Insbesondere im Bereich des Städtebaus entwickelt sich Berlin entlang einer Reihe Entwürfe, die immer wieder aufeinander aufbauen aber selten zu umfangreichen Umsetzungen geführt haben. *„Unter der sichtbaren Stadt verbirgt sich eine unsichtbare, die ungleich größer, komplexer und in vielerlei Hinsicht reicher ist als jene, die sie verdeckt.“*⁴¹ Während sich diese Ideen, die es nicht über die Planung hinaus geschafft haben, stetig aufeinander beziehen, ist das gebaute Berlin eine Aneinanderreihung von Architekturen, die hauptsächlich auf sich selbst bezogen zu sein scheinen.

Eine weitere Art der vergessenen Architekturen bilden jene, welche zwar noch vorhanden sind, aber durch mangelnde Zugänglichkeit und wenig bis gar keine Nutzungen in Vergessenheit geraten. Zu diesen Architekturen zählt der Flughafen Tempelhof.

AUSSTELLUNGSKATALOG

Pt. 1

VERGESSENE ARCHITEKTUREN VERSCHWUNDEN

ANHALTER BAHNHOF

Architekt*in: Franz Schwechten

Gebäudetyp: Bahnhof

Standort: Kreuzberg

Erbaut: 1876 - 1880

Art des Vergessens: Abbruch 1961



Franz Schwechten, Architekt des Anhalter Bahnhofs, ist - neben einer Vielzahl von bis heute erhaltener und genutzter Architekturen - verantwortlich für zwei Berliner Bauwerke, welche nur noch in Teilen erhalten sind: die Kaiser-Wilhelm-Gedächtniskirche und den Anhalter Bahnhof.

Der Bahnhof ist geplant worden, um seinen damals zu klein gewordenen Vorgängerbau abzulösen. Kurz nach der Reichsgründung wurde Schwechten mit dem Bau beauftragt. Er plante ein monumentales Bauwerk. Allein die Empfangshalle bot Platz für 400 Personen. Der Bahnhof liegt am Askanischen Platz, zur Zeit Schwechtens einer der exklusivsten Plätze Berlins. Sechs Hotels, darunter das berühmte Hotel Excelsior, befanden sich hier. Obwohl der Anhalter Bahnhof schwere Kriegsschäden erlitt, war die Nutzung auch nach dem Krieg noch möglich. Erst durch die Teilung der Stadt kam der Zugverkehr 1952 zum Erliegen und ab 1959 wurde der Bahnhof, damals in Westberlin gelegen, abgetragen. Allein das Portal ist erhalten und erinnert an frühere Zeiten.^{2 3}

ABB. 1: PORTAL ANHALTER BAHNHOF BERLIN, HISTORISCHE AUFNAHME

AHORNBLATT

Architekt*in: Ulrich Müther

Gebäudetyp: Selbstbedienungsgaststätte

Standort: Gertraudenstraße, Ecke Fischerinsel

Erbaut: 1971 - 1973

Art des Vergessens: Abbruch 2000, Denkmalschutz aufgehoben, zunächst Leerstand ab 1991

Das Ahornblatt wurde als ein Selbstbedienungsrestaurant 1971 eröffnet. Einer der beteiligten Architekten, Ulrich Müther, erschuf eine Dachform aus hyperbolischen Paraboloiden aus Betonschalen, in deren Mitte sich gebogene Stahlmatten befanden. Diese Dachform sowie ihre Konstruktion waren einzigartig für Berlin. Dennoch war das Etablissement nicht rentabel und sorgte ab 1991 für den Leerstand des Gebäudes. Auf Grund der besonderen Architektur stand das Gebäude unter Denkmalschutz, doch als es 1999 verkauft wurde, fürchteten viele den Abriss. Daraufhin startete eine umfangreiche Unterschriftensammlung, geleitet von der Architektenkammer Berlin, die sich für den Erhalt des Ahornblatts einsetzte. Dennoch wurde der Denkmalschutz durch den Stadtentwicklungssenator aufgehoben und das Gebäude ab Juli 2000 abgerissen.⁴



ABB. 2: SELBSTBEDIEUNGSGASTSTÄTTE AHORNBLATT: HISTORISCHE AUFNAHME

FRIEDRICHSTADTPALAST

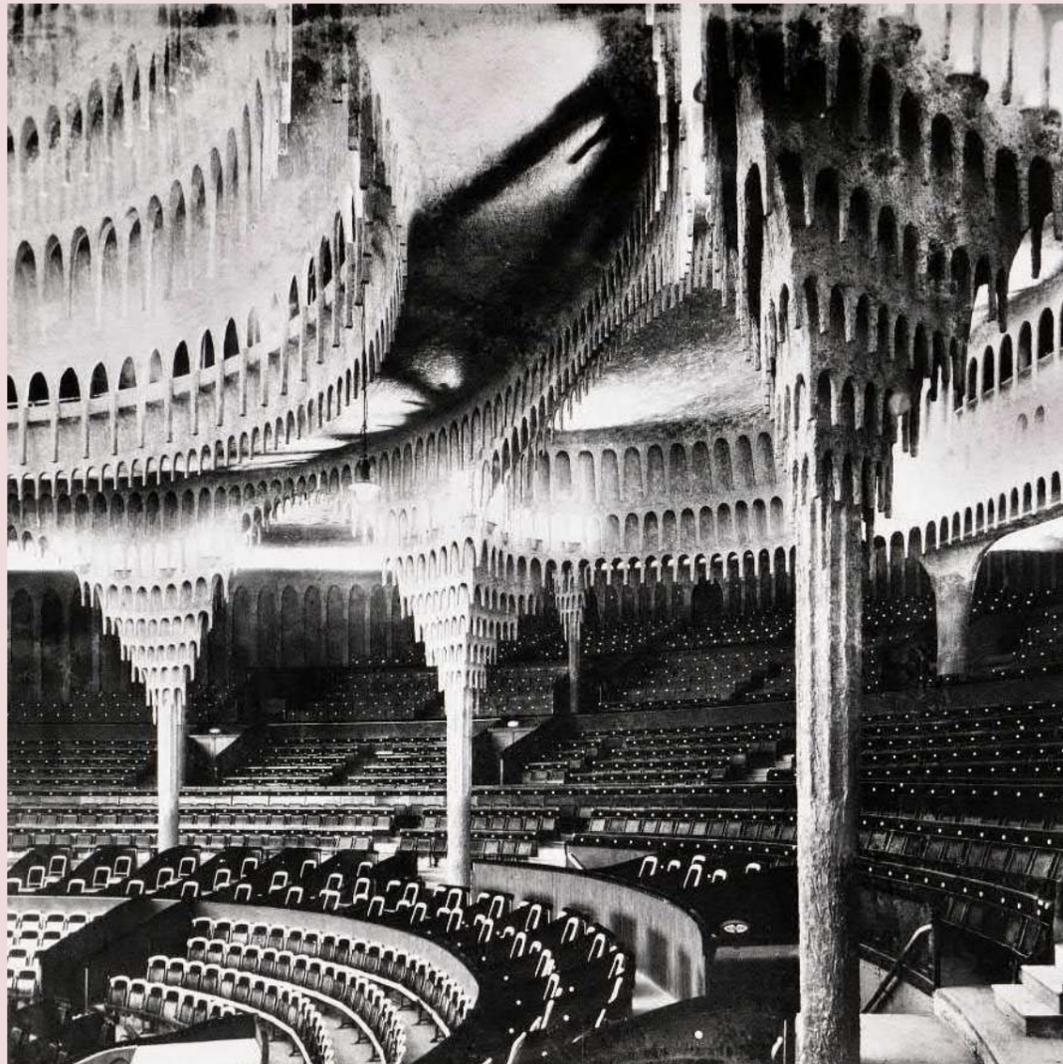
Architekt*in: Hans Poelzig

Gebäudetyp: Theater

Standort: Mitte

Erbaut: 1918

Art des Vergessens: 1985 Abbruch auch statischen Gründen



Der Friedrichstadtpalast hat eine lange Geschichte, die weit vor dem heute in Berlin zu findenden Friedrichstadtpalast beginnt. 1867 entwarf Friedrich Hitzig die damalige Markthalle am Spreeufer. Das Konzept überdachter Markthallen war europaweit erfolgreich, doch in Berlin funktionierte es (noch) nicht, weshalb der Bau wenig später als Lagerhalle umfunktionierte wurde. 1873 wurde die Halle erneut der Öffentlichkeit zugänglich gemacht, diesmal als Zirkus. Bis zu fünftausend Zuschauer fanden in dem Gebäude Platz. Doch auch diese Nutzung war auf Dauer nicht wirtschaftlich. 1918 ließ der Theaterregisseur Max Reinhardt, welcher die Halle erwarb, das Gebäude von Hans Poelzig umplanen. Unterschiedliche Betreiber nutzten den Veranstaltungsort, bis er im zweiten Weltkrieg beschädigt wurde. Der Schaden war relativ gering, sodass das Gebäude bereits 1945 wiedereröffnet werden konnte. Zur Zeiten der DDR erlangte der Friedrichstadtpalast, der seinen Namen aus dieser Zeit erhielt, den Status des wichtigsten Veranstaltungshauses Ost-Berlins. Nach einer Baubegleitung 1980 wurde das Theater umgehend geschlossen, da die Holzpfähle, auf denen das Gebäude errichtet worden war, morsch geworden sind. Ein Jahr nach der Eröffnung des neuen Friedrichstadtpalasts wurde sein Vorgängerbau abgerissen. Heute befinden sich an dem Standort Luxus-Wohnungen.⁵

ABB. 3: FRIEDRICHSTADTPALAST, HISTORISCHE AUFNAHME

SCHIMMELPFENG-HAUS

Architekt*in: Franz-Heinrich Sobotka, Gustav Müller

Gebäudetyp: Büro- und Geschäftshaus

Standort: zwischen Kurfürstendamm und Hardenbergsstraße

Erbaut: 1957 - 1960

Art des Vergessens: Abbruch von 2009 - 2013 nach Aufhebung
des Denkmalschutzes

Die beiden Architekten Franz-Heinrich Sobotka und Gustav Müller entwarfen 1957 den achtgeschossigen Riegel, welcher sich als Brückenbau über die Kantstraße legte. Das Gebäude fasste den Breitscheidplatz, verbarg aber den Blick auf die Gedächtniskirche von der Kantstraße aus und galt bei vielen als städtebauliche Fehlplanung des Quartiers rund um den Zoologischen Garten. 2009 startete der Abriss des einst unter Denkmalschutz stehenden Gebäudes. Die damalige Bausenatorin Ingeborg Junge-Reyer sagte hierzu: „Es ist immer bitter, ein interessantes und dominantes Gebäude, das unter Denkmalschutz steht, abreißen zu müssen. Aber wir müssen die gesamte Entwicklung der Umgebung des Zoologischen Gartens im Blick haben.“⁶



ABB. 4: SCHIMMELPFENGHAUS, HISTORISCHE AUFNAHME

DDR - AUSSENMINISTERIUM

Architekt*in: Josef Kaiser

Gebäudetyp: Außenministerium

Standort: Marx-Engels-Platz

Erbaut: 1964 - 1967

Art des Vergessens: Abbruch 1995 - 1996 zum Wiederaufbau
der Bauakademie

1965 bis 1967 entstand das Außenministerium der DDR am Werderschen Markt am Kupfergraben. Die Standortsuche für dieses Projekt zog sich lange Zeit, doch letztendlich war die Nähe zum Marx-Engels-Platz, früherer und späterer Standort des Berliner Stadtschlosses, entscheidend. Für das Bauwerk wurden die Reste der Schinkelschen Bauakademie, welche große Kriegsschäden erlitt, und weitere „Altlasten“ abgetragen. Der Architekt, Josef Kaiser, beschrieb sein Entwurf folgendermaßen: „Bekanntlich ist das künftige Gebäude des Außenministeriums sowohl vom ideologischen Inhalt wie von der städtebaulichen Konzeption her zum zweitbedeutendsten Bauwerk der Hauptstadt der DDR bestimmt. In diesem Sinne wurde die Architektur modern, entsprechend dem technischen Weltstand staatsrepräsentativ, unverwechselbar, in seinen Maßstäben der Aufgabe und den städtebaulichen Gegebenheiten angemessen konzipiert.“⁷ Trotz der modernen Architektur und der städtebaulichen Konzeption, den Platz zu fassen, fand das Gebäude wenig Aufmerksamkeit. Sein Abriss 1990 verlief daher ohne großes Aufsehen, obwohl es sich um ein modernes, mangelfreies Gebäude handelte. Entscheidend für den Abriss war der Wunsch des Wiederaufbaus der Bauakademie, welche zuvor restlos abgetragen wurde, um das Außenministerium zu errichten. Bis heute ist die Bauakademie nicht wieder aufgebaut.⁸



ABB. 5: AUSSENMINISTERIUM, HISTORISCHE AUFNAHME

VÖLKERKUNDEMUSEUM

Architekt*in: Hermann Ende

Gebäudetyp: Museum

Standort: neben dem heutigen Gropiusbau

Erbaut: 1880 - 1886

Art des Vergessens: Abriss in Nachkriegszeit zugunsten
eines Parkplatzes

Das königliche Museum für Völkerkunde, welches zwischen 1880 und 1886 entstand, zeigt wie willkürlich der Umgang mit Bestand in Berlin sein kann. Direkt neben dem Gropiusbau gelegen erhielten beide Museen im zweiten Weltkrieg vergleichbare Schäden. Der Gropiusbau ist heute wieder hergestellt und gehört weiterhin zu den wichtigsten Museen der Hauptstadt. Das Völkerkundemuseum hingegen wurde nach dem Krieg nicht restauriert. Trotz der Schäden wurde das Bauwerk nach dem Krieg noch als Museum für Vor- und Frühgeschichte genutzt. Doch als die Ausstellung 1958 in das Schloss Charlottenburg umzog, bestand kein Nutzen mehr für den monumentalen Bau. Das Gebäude wurde abgetragen, um einen Parkplatz herzurichten.

Hermann Ende, Architekt und Berliner Hochschulprofessor, entwarf den vierflügeligen Museumsbau. Das Gebäude ordnet sich um einen Innenhof, die Straßenfassaden weisen eine repräsentative Renaissancearchitektur aus Sandstein auf und den Eingang bildet ein Rundbau an der Straßenecke Stresemannstraße / Niederkirchnerstraße. Der Parkplatz ist bis heute erhalten und steht insbesondere für Besucher*innen des Gropiusbaus zur Verfügung.⁹



ABB. 6: VÖLKERKUNDEMUSEUM, HISTORISCHE AUFNAHME

VILLA POELZIG

Architekt*in: Marlene Moeschke-Poelzig

Gebäudetyp: Wohn- und Atelierhaus

Standort: Westend

Erbaut: 1930

Art des Vergessens: Abbruch 2021



Vor der Villa Poelzig war eine Gedenktafel mit folgender Innenschrift angebracht:
„Prof. Hans Poelzig (1867 – 1936). Der große Architekt und Lehrer lebte in diesem Hause von 1930 – 1936“

Dabei bleibt nicht nur unerwähnt, dass er hier mit seiner Frau und seinen Kindern wohnte, sondern auch, dass das Gebäude selbst von seiner Frau, Marlene Moeschke-Poelzig entworfen wurde.

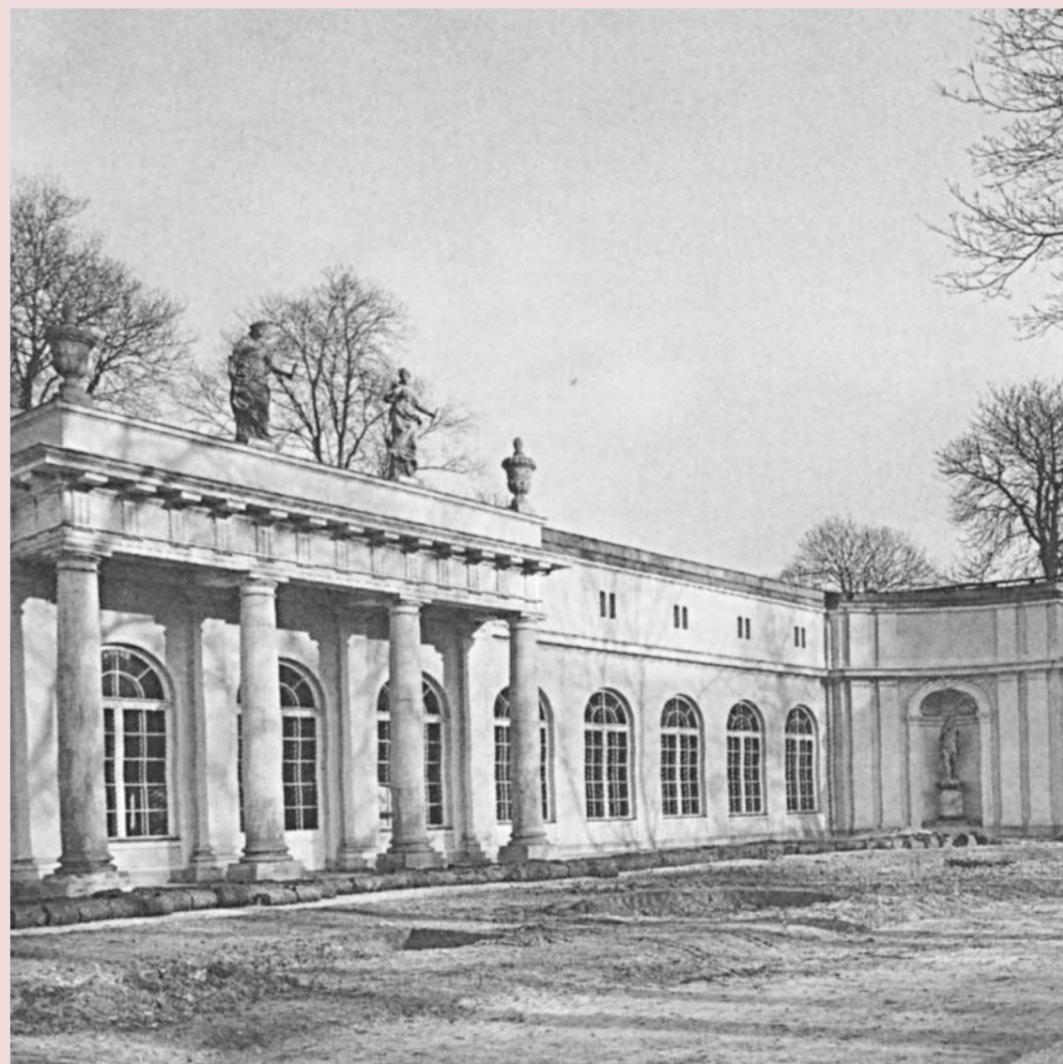
Es ist das erste Gebäude, welches sie komplett selbstständig erarbeitete. Die Architektur der Villa ist auf ihren Lebensstil ausgelegt, die Räume ermöglichen es, Mutterdasein, Arbeit und Haushalt zu kombinieren und zu organisieren.

Obwohl das Gebäude offensichtlichen architektonischen Wert besaß und darüber hinaus eines der wenigen Zeugnisse von Frauen geschaffener Architektur war, erhielt es keinen Denkmalschutz. Als Grund dafür werden mehrere Umbaumaßnahmen angegeben, die den Bestand maßgeblich verändert haben sollen. Dennoch sind der Garten und die Grundrissgestaltung der Erdgeschossen größtenteils erhalten gewesen, darüber hinaus waren Möbelstücke und Bodenbeläge sowie vereinzelt Fenster im Original erhalten.

Trotz einiger Bürgerinitiativen wurde das Gebäude Ende 2021 abgerissen um Platz für Luxusimmobilien zu schaffen.¹⁰

ABB. 7: VILLA POELZIG, HISTORISCHE AUFNAHME

SCHLOSS MONBIJOU



Architekt*in: Eosander von Göthe (1706), G. W. von Knobelsdorff (1739)

Gebäudetyp: Schloss

Standort: Spreeufer, gegenüber Museumsinsel

Erbaut: ab 1706

Art des Vergessens: Abriss 1958 – 1960

Auf das Schloss Monbijou weisen heute keine Spuren mehr hin, allein die Parkanlage, welche sich am ehemaligen Standort befindet, ist nach ihm benannt. Bevor das Schloss 1943 schwere Kriegsschäden erlitt und nicht mehr wiederhergestellt wurde, plante Albert Speer eine Umsetzung des Gesamtgebäudes in den Park von Schloss Charlottenburg. Der Generalbebauungsplan von Speer sah für das Spreeufer ein monumentales Museumsquartier vor, weshalb das Schloss Monbijou nicht an seinem Standort hätte bleiben können. Doch zur Ausführung dieses Vorhabens kam es nicht. Die Sprengung der Ruinen erfolgte erst 1958 bis 1960, obwohl es einige Initiativen für den Erhalt gab.

Das Schloss entstand zunächst als Lustschlösschen, welches 1706 nach Plänen des Hofarchitekten Eosander von Göthe errichtet wurde. Ab 1738 begann die Erweiterung zu einer größeren Schlossanlage unter der Leitung von Georg Wezeslaus von Knobelsdorff, von dem auch das Schloss Sanssouci in Potsdam stammt. Der ursprüngliche Baukörper wurde durch Anbauten mit freistehenden Pavillons verbunden, sodass ein zusammenhängender Grundriss entstand, der sich durch die Parkanlage legte.

Ab 1822 wurde das Gebäude für Ausstellungen genutzt, im November 1918 wurde das Museum zunächst in Folge der Abdankung des Kaisers geschlossen.¹¹

ABB. 8: SCHLOSS MONBIJOU, HISTORISCHE AUFNAHME

MARKUSKIRCHE

Architekt*in: Friedrich August Stüler

Gebäudetyp: Kirche

Standort: Straußbergplatz

Erbaut: 1848 - 1855

Art des Vergessens: Abriss 1957



Die Architektur der Markuskirche ist inspiriert von Italien, der achteckige Kuppelbau erinnert an Florenz. Der Architekt Friedrich August Stüler, ein Schüler Schinkels und sein wichtigster Nachfolger, schuf die kleine Kirche am heutigen Strausberger Platz auf einem beengten Bauplatz. Daher hatte die Kirche kein Langhaus, sondern bestand nur aus dem zweigeschossigen Oktogon mit der Kuppel und einem nahezu freistehenden, 60 Meter hohen Glockenturm. Der Backsteinbau bestand aus den gleichen Ziegeln wie die Berliner Bauakademie Schinkels.

1944 wurde die Kirche zwar von Bomben getroffen, doch die Außenmauern und der Turm bestanden bis zu ihrem Abriss 1957.¹²

ABB. 9: MARKUSKIRCHE, HISTORISCHE AUFNAHME UM 1920

VERSÖHNUNGSKIRCHE

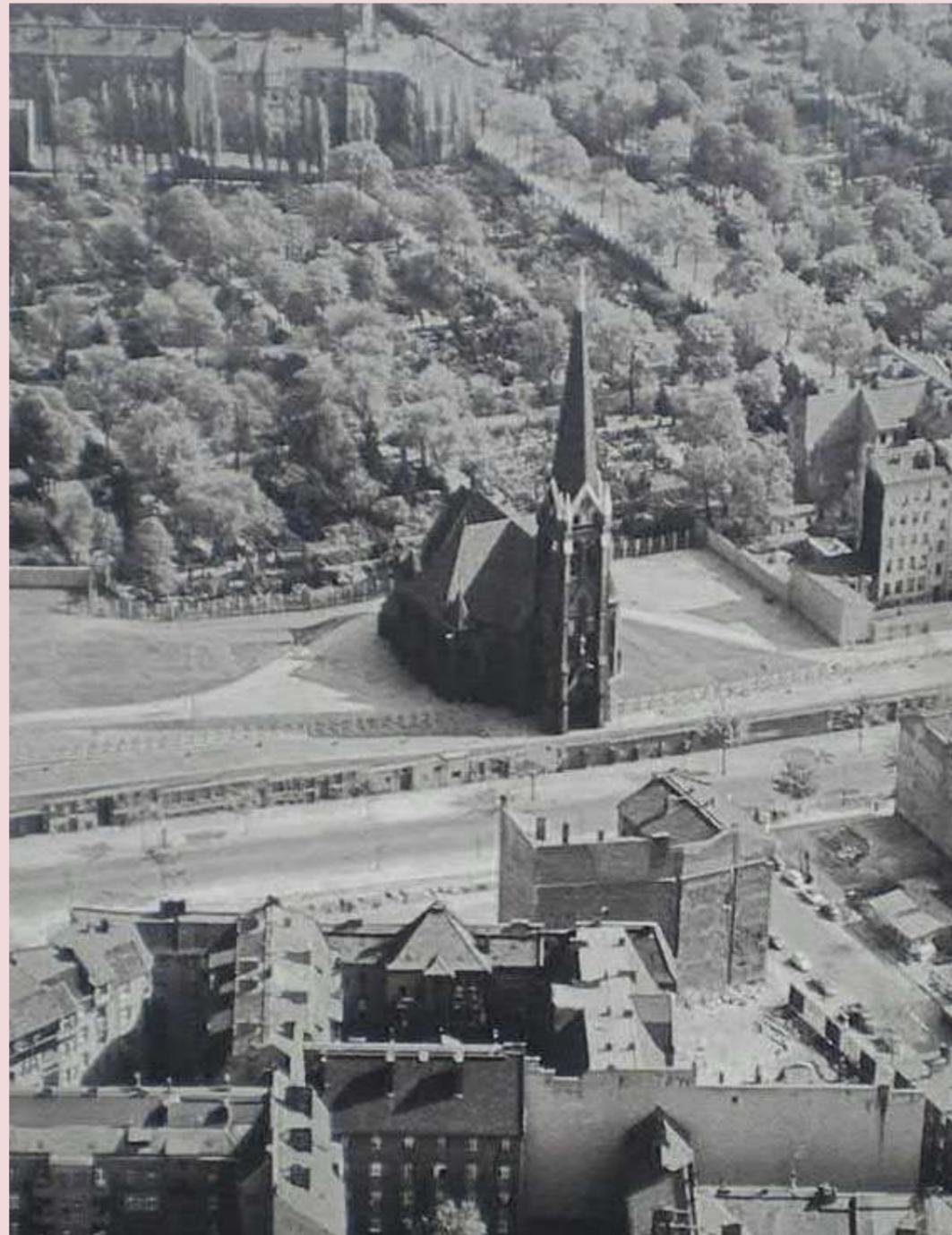
Architekt*in: Gotthilf Ludwig Möckel

Gebäudetyp: Kirche

Standort: Beusselstraße

Erbaut: 1894

Art des Vergessens: Sprengung 1985



Die Versöhnungskirche ist eines der wenigen Bauwerke, die den Krieg unbeschadet überstanden haben. Das neugotische Bauwerk von Gotthilf Ludwig Möckel wurde 1894 eröffnet und zählt zu einer der vielen Stadtteilkirchen, die zu dieser Zeit in Berlin entstanden. Der Backsteinbau besaß einen 75 Meter hohen Turm, für dessen Konstruktion der Architekt ein Patent besaß.

Der Bauplatz der Kirche entschied über ihr Schicksal. Gelegen an der Bernauer Straße befand sich der Bauplatz sowohl in Mitte als auch in Wedding, was ab 1945 bedeutete, dass die Kirche zwischen dem französischen und dem sowjetischen Sektor lag. Mit der Teilung Berlins wurde dies zum Problem. Die Bernauer Straße war der einzige Bereich Berlins, an dem die Häuserfluchten die Grenze bildeten. So wurde zunächst das Portal der Kirche zugemauert, sodass Westberliner keinen Zutritt mehr zu der Kirche hatten. Wenig später wurde auch den Ostberlinern der Zutritt verwehrt und die Kirche als Wachturm der DDR-Grenzer benutzt. Im Januar 1985 wurde die Versöhnungskirche gesprengt, um eine freie Sicht auf die Grenze zu erhalten.

Seit 2000 steht an Stelle der Versöhnungskirche die Kapelle der Versöhnung als Andenken.¹³

COLUMBUSHAUS

Architekt*in: Erich Mendelsohn

Gebäudetyp: Mehrzweckbau

Standort: Potsdamer Platz

Erbaut: 1931 - 1932

Art des Vergessens: Abriss nach Brand 1957



Das Columbushaus entstand in einer Bauzeit von nur 11 Monaten. Es ist eines der ersten Bürohäuser der Welt, die aufgrund eines großen Stützenrasters flexible und offene Grundrissgestaltungen zulassen.

Ursprünglich geplant war das Gebäude als Berliner Niederlassung der Pariser Galeries Lafayette. Doch im Laufe des Planungsprozesses änderten sich die Wünsche des Auftraggebers und Mendelsohn wurde die Aufgabe gestellt, ein vielfältig nutzbares Gebäude zu entwerfen. Gefordert wurden trotzdem Verkaufsflächen im Erdgeschoss, welche über Schaufenster verfügen sollten. Damit stellte sich die Herausforderung, dass das Erdgeschoss eine von der Fassade gelöste Konstruktion benötigte, in den oberen Geschossen aber freie Grundrisse ermöglichen sollte, weshalb in diesen Geschossen die Stützen möglichst nah an der äußeren Hülle gelegen sein sollten.

Die gebaute Konstruktion bestand in den Obergeschossen aus nur 16 Zentimeter breiten Stahlstützen, welche im Abstand von 1,30 Metern die Fassade gliederten. Dahinter öffnet sich ein 90 Meter langer und 6,70 Meter tiefer, stützenfreier Raum.

Das Columbushaus war das erste Bürohochhaus Deutschlands mit Klimaanlage. Die Haustechnik war so weit durchgeplant, dass sogar das Dach, welches die Außenterrasse des Restaurants im Dachgeschoss überdeckte, beheizt war, um vor Schneelasten geschützt zu sein. Mendelsohn verlegt 1932 sein Büro in das Columbushaus, bevor er ein halbes Jahr später Deutschland verließ, um der Verfolgung der Juden zu entkommen.

Das Columbushaus erlitt einige Kriegsschäden, wurde aber nach Kriegsende wieder als Warenhaus genutzt. In den oberen Etagen jedoch ließ sich die Volkspolizei nieder, was bei der Demonstration am 17. Juni 1953 dazu führte, dass Demonstrant*innen das Gebäude stürmten. Im Laufe der Demonstration brannte das Columbushaus aus. 1957 wurde die Ruine abgetragen.¹⁴

ABB. 11: COLUMBUSHAUS, HISTORISCHE AUFNAHME

KARSTADT AM HERMANNPLATZ

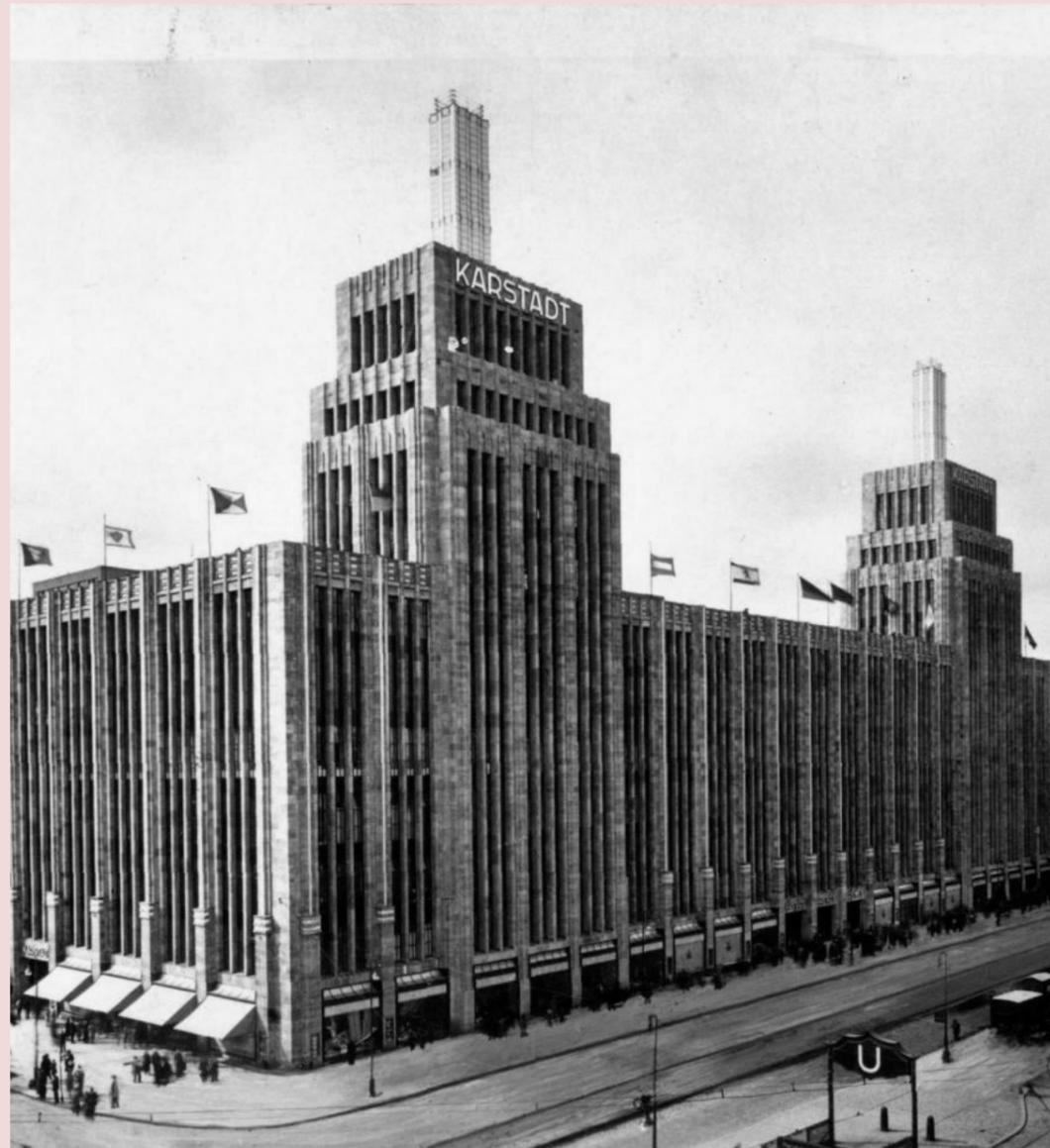
Architekt*in: Philipp Schaefer

Gebäudetyp: Warenhaus

Standort: Neukölln

Erbaut: 1927 - 1929

Art des Vergessens: 1945 größtenteils zerstört um Waren (Lebensmittel) vor Besatzungsmächten zu schützen



Das von dem Hausarchitekten Karstadts, Philipp Schaefer, entworfene Gebäude am Hermannplatz ist zur Zeit seiner Entstehung eines der modernsten Kaufhäuser Europas. Der 9-geschossige Gebäudekomplex bot 72.000 Quadratmeter Nutzfläche. Die Architektur des Gebäudes lehnte zum einen an den bereits in Hamburg gefestigten Stil der Warenhauskette an, zum anderen aber auch an die Hochhausarchitektur New Yorks. Der Grundkörper ist 32 Meter hoch, die zwei Türme zum Hermannplatz messen 56 Meter und sind zusätzlich mit 15 Meter hohen Leuchtsäulen bestückt. Die vertikale Fassadengliederung des modernen Baus wird insbesondere durch die Beleuchtung bei Dunkelheit ersichtlich.

Zwei Geschosse des Kaufhauses befinden sich im Untergeschoss und verbinden das Gebäude direkt mit der damals neugebauten U-Bahn. 24 Rolltreppen erschließen das Gebäude zusammen mit 24 Personenaufzügen. Zusätzlich gibt es 13 Speiseaufzüge und acht Lastenaufzüge, von denen einer beladene Lastwagen in die Lebensmittelabteilung befördert. Das Warenhaus wurde bald zu einer Attraktion, über den Handel hinaus gab es unterschiedliche Angebote wie Friseursalons, Gaststätten, Spielplätze und einen Dachgarten, von welchem aus der Blick über Kreuzberg und Neukölln mit Musik genossen werden konnte.

Ab 1933 musste der Konzern aufgrund der Wirtschaftskrise bereits zwei Etagen schließen und entließ etliche Mitarbeiter*innen. Dennoch war das Warenhaus nicht mehr wirtschaftlich rentabel. Im selben Jahr wurden alle jüdischen Mitarbeiter*innen entlassen. Mit Beginn des zweiten Weltkriegs wurde das Warenhaus in Teilen als Heeresbekleidungsamt genutzt. Obwohl das Gebäude den Krieg überstand, wurde es im April 1945 von den Nationalsozialisten selbst zerstört, wahrscheinlich um die darin lagernden Güter vor den Besatzungsmächten zu sichern.

Heute befindet sich wieder ein Karstadt Warenhaus an dem Standort, doch bis auf die Grundform ist wenig erhalten geblieben von der einst so modernen und monumentalen Architektur.¹⁵

DEUTSCHLANDHALLE

Architekt*in: Fritz Wiemer und Franz Orthmann

Gebäudetyp: Mehrzweckhalle

Standort: Berlin Charlottenburg / Westkreuz

Erbaut: 1935

Art des Vergessens: 2011 Abriss



Die Deutschlandhalle ist eine Architektur der Nationalsozialisten gewesen. Ab 1933 als größter Hallenbau der Welt entworfen und am 29. November 1935 von Adolf Hitler nach nur neun Monaten Bauzeit eröffnet ist sie Teil Deutschlands Geschichte. Sie war einer der Austragungsorte der Olympischen Spiele 1936 und Ort für Partei- und Staatskundgebungen. Ein Bombenangriff im Januar 1943 sorgte dafür, dass die Halle 13 Jahre lang nicht nutzbar war, bis ihr Wiederaufbau beschlossen wurde. Im Zuge dessen wurde die Halle umgebaut und die Sitzplätze reduziert, dennoch blieb die Deutschlandhalle Westberlins größter Veranstaltungsraum und war Austragungsort vieler internationaler Konzerte, unter anderen von Jimi Hendrix und den Rolling Stones. Mehrere Bauschäden und damit einhergehende Schließungen in den Jahren 1980, 1998 und 2006 festigten den Beschluss des Senats, dass Gebäude abzureißen. 2011 wird die Deutschlandhalle abgetragen, laut Senat unter der Prämisse, dass ICC zu erhalten.¹⁶

ABB. 13: DEUTSCHLANDHALLE, HISTORISCHE AUFNAHME

BAUAKADEMIE

Architekt*in: Karl Friedrich Schinkel

Gebäudetyp: Mischnutzung

Standort: Werderscher Markt Mitte

Erbaut: 1831 - 1836

Art des Vergessens: Abriss im Zuge städtebaulicher Planungen der DDR

Als erster nicht kirchlicher Sichtziegelbau Preußens ist die Bauakademie von Karl Friedrich Schinkel eine der bedeutendsten Architekturen Berlins (gewesen). Die damals revolutionäre Skelettbauweise des Gebäudes schuf einen Rasterbau mit einer flexiblen Grundrissgestaltung, welche unterschiedlichste Nutzungen ermöglichte. 1831 bis 1836 errichtet, beherbergte das Gebäude Einzelhandel, Studienräume und Wohnräume. Schinkel selbst lebte hier bis zu seinem Tod 1841.

Im zweiten Weltkrieg brannte die Akademie aus und bestand nur noch als Ruine, ihr Wiederaufbau wurde von der DDR beschlossen und ab 1951 ausgeführt. Doch 1953 erfolgte ein Baustopp, obwohl bereits ein Großteil des Rohbaus wiederhergestellt worden war. Im Zuge der Umgestaltung des Areals sollte der Platz geräumt werden, um das neue Außenministerium in Verbindung mit dem Palast der Republik auf der gegenüberliegenden Spree-Seite zu verbinden. Somit wurde die Bauakademie 1962 abgetragen. Heute wird der Wiederaufbau angestrebt, eine Zusage gibt es jedoch nicht. Dennoch ist die Schinkelsche Platzgestaltung wieder ablesbar.¹⁷



ABB. 14: BAUAKADEMIE, HISTORISCHE AUFNAHME

PALAST DER REPUBLIK

Architekt*in: Heinz Graffunder und Kollektiv

Gebäudetyp: Kulturpalast

Standort: Spreeufer, Schloss

Erbaut: 1973

Art des Vergessens: Abbruch



Heinz Graffunder entwarf zusammen mit seinem Kollektiv das architektonische Wahrzeichen der DDR, den Palast der Republik, dessen Bau im August 1973 begann. Nach nicht einmal tausend Tagen Bauzeit wurde der Palast der Republik geöffnet. Das Gebäude ist als Stahlskelettbau um acht Betonkerne konstruiert, die Stahlträger wurden mit Asbestzement verkleidet. Damals galt dieses Verfahren als modernste Brandschutzmaßnahme. Der Palast beherbergte neben dem Plenarsaal der Volkskammer etliche weitere Funktionen für die Bürger und Bürgerinnen der DDR, wie zum Beispiel Theater, Kino, Bars und Restaurants sowie einen Jugendtreff und Bowlingbahnen.

Architektonisch betrachtet war der Palast der Republik wohl das Modernste, was es zu dieser Zeit in Berlin gab. Unterschiedliche technische Feinheiten wurden hier verbaut, zum Beispiel eine höhenverstellbare Tanzfläche in der Diskothek. Ebenso wurden mehrere Kunstwerke in den Bau integriert. Dennoch wird der Palast der Republik bereits 14 Jahre nach seiner Eröffnung auf Grund der Asbestverseuchung wieder geschlossen. Die Sanierung beginnt erst 1998, von dem Palast bleiben ausschließlich das Stahlskelett und die Außenhaut bestehen. Dennoch finden bis 2006 über neuntausend Veranstaltungen in dem Rohbau statt. 2003 wird allerdings bereits der Rückbau beschlossen, 2006 wird der Palast langsam abgetragen. Pläne zum Wiederaufbau gibt es nicht, doch erst als 2013 von Joachim Gauck verkündet wird, dass das Berliner Stadtschloss wiederaufgebaut wird, ist klar, dass der Palast der Republik nicht wieder im Berliner Stadtbild erscheinen wird.¹⁸

ABB. 15: PALAST DER REPUBLIK, HISTORISCHE AUFNAHME

HAUS ROSENTHAL

Architekt*in: Harry Rosenthal

Gebäudetyp: Wohn- und Atelierhaus

Standort: Wilhelmsdorf

Erbaut: 1923 - 1925

Art des Vergessens: Abbruch



Harry Rosenthal ist einer von vielen jüdischen Architekten, welche sich zwischen dem ersten und dem zweiten Weltkrieg in Berlin als Vertreter des neuen Bauens etablierten. Rosenthal studierte zunächst an der TU München, unterbrach sein Studium jedoch um Kriegsdienst zu absolvieren. Er erlitt schwere Verletzungen und kam frühzeitig nach Deutschland zurück, wo er sein Studium in Berlin abschloss. Er begann seine Karriere unter der Leitung von Hans Poelzig und Bruno Taut, bis er sich 1922 selbstständig machte.

Größtenteils entwarf und realisierte Harry Rosenthal Einfamilien- und Atelierhäuser. Er entwarf nicht nur die äußere Architektur, sondern häufig auch die Inneneinrichtung und Möbel.

Ab 1923 zeigte sich die Tendenz zum neuen Bauen immer stärker. Im Herbst begann die Ausführung für ein dreigeschossiges Wohn- und Atelierhaus für seinen Bruder in Berlin-Wilmersdorf. Die klare, kubische Form des Entwurfs sorgte jedoch dafür, dass die Berliner Baupolizei einen Baustopp herbeiführte, da das Fehlen eines geneigten Daches als störend und unästhetisch empfunden wurde. „In der projektierten Form würde das Gebäude in störendem Gegensatz zu seiner Umgebung treten und dadurch jedes für ästhetische Gestaltung offene Auge verletzen.“¹⁹

Im Januar 1924 setzten sich Fachleute des Bauwesens für die weitere Ausführung des Baus ein, bis 1925 wurde es nach den Plänen Harry Rosenthals realisiert. Wie die meisten anderen Werke Rosenthals in Berlin ist das Haus heute nicht mehr vorhanden.

Mit der Machtübernahme der Faschisten emigrierte Harry Rosenthal – wie viele andere seiner deutschen Kollegen jüdischen Glaubens – nach Palästina. Auf Dauer vertrug er jedoch das Klima nicht und siedelte 1938 nach London um. Trotz eingetragener Bemühungen und den Versuchen von Kollegen wie Hans Scharoun, ihm zu seinem zu vorigem Ruhm zu verhelfen, starb Harry Rosenthal 1966 als unbekannter Architekt.

Harry Rosenthal steht für die vielen jüdischen Architekten, die die moderne Architektur in Deutschland förderten, auf Grund der politischen Lage jedoch zur Ausreise gezwungen wurden und deren Werke mit Missachtung ihres Wertes behandelt wurden.²⁰

ABB. 16: HAUS ERNST ROSENTHAL, HISTORISCHE AUFNAHME

HAUS VATERLAND

Architekt*in: Carl Stahl-Urach (Umbau von 1926/1927)

Gebäudetyp: Erlebnisgastronomie

Standort: Potsdamer Platz

Erbaut: 1912 und 1926-1927

Art des Vergessens: Abriss



1912 wurde das Gebäude unter dem Titel „Haus Potsdam“ am Potsdamer Platz eröffnet. Der 35 Meter hohe Bau mit Kuppel beherbergte - neben Büros - das Café Piccadilly, mit rund 2.500 Sitzplätzen der größte Gastronomiebetrieb der Stadt. Das Café wurde mit Beginn des ersten Weltkriegs und dem damit zunehmenden Patriotismus in Café Vaterland umbenannt. Bereits 1922 entwarf Carl Stahl-Urach den Umbau des Gebäudes zu einer Großgaststätte, umgesetzt wurde diese erst von 1926 bis 1927. Ergebnis war, dass von dem Ursprungsbau kaum mehr als die massiven Steinfassaden übrigblieben. Im Inneren entstand ein Stahlskelettbau mit 12 unterschiedlichen Gastronomien und einem Kino - ein Gebäude, das bis zu 8000 Besucher*innen zeitgleich beherbergen konnte. Betrieben von dem jüdischen Unternehmen Kempinski wurde das Gebäude im Zuge der Machtübernahme und der Enteignung jüdischen Eigentums 1937 an einen neuen Betreiber übergeben.

1943 wurde das Gebäude von einer Bombe getroffen, konnte aber dennoch als Wehrmachtsheim genutzt werden, bis es 1945 erneut brannte.

Nach Kriegsende befand sich das Haus Vaterland im sowjetischen Sektor Berlins und wurde mit einfachen Mitteln wieder aufgebaut. Doch im Zuge des Volksaufstands in der DDR 1953 brannte es erneut aus.

Anschließend gab es keine Versuche zum Wiederaufbau, insbesondere mit der Teilung Berlins und der Lage des Baugrunds an der Grenze, war das Gebäude unattraktiv geworden.

1976 wurde die Ruine schließlich abgetragen.^{21 22}

Pt. 2

VERGESSENE ARCHITEKTUREN BESTEHEND

EPHRAIMPALAIS

Architekt*in: Friedrich Wilhelm Diterichs

Gebäudetyp: Wohn- und Geschäftshaus

Standort: Nikolaiviertel

Erbaut: 1762

Art des Vergessens: Wiederaufbau



Das Ephraimpalais steht im Nikolaiviertel, Berlins scheinbar historischem Stadtkern. Gebaut wurde es 1726 als Wohn- und Geschäftshaus im Rokokostil nach Plänen von Friedrich Wilhelm Diterichs. Damals stand es jedoch circa 12 Meter von seinem jetzigen Standort entfernt, denn 1936 wurde es abgetragen. Zu dieser Zeit planten die Nationalsozialisten großflächige Umstrukturierungen Berlins. In diesem Zuge wurde die Straße, an deren Ecke sich das Bauwerk befand, verbreitert. Die Fassade wurde jedoch eingelagert, schon damals wurde ein Wiederaufbau angedacht.

Dazu kam es jedoch erst zu den Zeiten der Berliner Teilung in Ost und West. Da die Fassade in West-Berlin eingelagert war, überlegte man, das Gebäude in Kreuzberg zu errichten. Doch unter anderem aus Kostengründen kam es dazu, dass die Bestandteile des Ephraimpalais im Tausch gegen die Archive der königlichen Porzellanmanufaktur zwischen West- und Ost-Berlin eingetauscht wurden.

Zur 750 Jahr Feier Berlins sollte das Nikolaiviertel umgestaltet werden. Der Wettbewerbsgewinner und somit Planer des Viertels war Günther Stahn. Er plante eine neue historische Mitte, ein Gegensatz, an dem sich der Architekt nicht zu stören schien: „Uns ging es nicht um die Rekonstruktion der Berliner Altstadt, sondern um die Rekonstruktion eines städtischen Raumes, der das alte Berlin erlebbar macht.“²³

Das Ephraimpalais ist eine von mehreren Architekturen, deren Fassade im Original erhalten war, deren Innenleben aber nach den Baumethoden der DDR errichtet wurde. Insgesamt gab es nur 5 Bestandsgebäude in dem Viertel, diese wurden restauriert und saniert. Andere wurden nach historischen Vorbildern rekonstruiert. Grundsätzlich ist das Nikolaiviertel aber eines der jüngeren Viertel Berlin, auch wenn es nicht danach aussieht.

ABB. 18: ZEICHNUNG DES EPHRAIMPALAIS UM 1833

ABHÖRSTATION TEUFELSBERG

Architekt*in: Diverse

Gebäudetyp: Abhörstation der Amerikaner

Standort: Grunewald, Teufelsberg

Erbaut: 1955

Art des Vergessens: Ruine, verlassen



Der Teufelsberg ist ein Berg, der aus circa 25 Millionen Tonnen Kriegsschutt besteht. Etwa ein Drittel aller kriegszerstörten Gebäude Berlins befinden sich hier. Er ist künstlich angelegt worden und bildet mit 114 Metern Höhe den höchsten Punkt Berlins.

Begraben unter dem Berg liegen die Reste einer Architektur, welche zu den monumentalen Planungen für die „Welthauptstadt Germania“ gehörte, die Wehrtechnische Fakultät. Sie bildete einen Teil der geplanten Hochschulstadt.

Ab 1992, nach dem Abzug der amerikanischen und britischen Besatzungsmächte, fiel das Grundstück wieder in den Besitz der Stadt Berlin. 1996 wurde es an eine Investorengruppe verkauft, welche großflächige Planung von Wohnbauten, Hotels und einem Museum umfassten. Die bereits erteilte Baugenehmigung wurde jedoch 2004 zurückgezogen, bis auf eine Musterwohnung und vereinzelte Fundamente wurde nichts von den Planungen umgesetzt.

Heute steht der Teufelsberg als Gesamtanlage unter Denkmalschutz. Dazu gehört sowohl die Fakultät der Nationalsozialisten, der Trümmerberg und die ehemalige Abhörstation. Gebaut werden darf auch dem Gelände nach einem Beschluss 2004 nicht mehr.²⁴

ABB. 19: TEUFELSBERG, AKTUELLE AUFNAHME

FRIEDRICHSTRASSENPASSAGE

Architekt*in: Franz Ahrens

Gebäudetyp: Überdachte Einkaufspassage

Standort: Friedrichstraße und Oranienburger Straße

Erbaut: 1907 - 1909

Art des Vergessens: Abbruch ab 1980, Teil erhalten durch Besetzung (Tacheles)

Die Friedrichstraßenpassage verband die Oranienburger Straße und die Friedrichstraße durch eine 180 Meter lange Ladenpassage. Von 1907 bis 1909 wurde Deutschlands erstes großes Stahlbetonbauwerk nach Plänen des Baurats Franz Ahrens errichtet. Der fünfgeschossige Gebäudekomplex beherbergte Geschäftsflächen über alle Etagen, die Erschließung erfolgte über zehn Treppenhäuser, neun weitere Verbindungstreppen, zwölf Personenaufzüge und zehn Lastenaufzüge. Die interne Kommunikation erfolgte über ein eigenes Rohrpostsystem. Die Verkaufsflächen wurden an Einzelhändler vermietet, der Betreiber war verantwortlich für die haustechnische Versorgung und kümmerte sich darüber hinaus um den Transport und die Lagerung der Waren.

Das Konzept war jedoch wirtschaftlich nicht rentabel, 1928 übernahm der AEG-Konzern die gesamte Passage und wandelte sie in das „Haus der Technik“ um. In der Nachkriegszeit wurde das beschädigte Gebäude in großen Teilen dem Verfall überlassen, nur einzelne Flächen wurden genutzt.

Ab 1980 begannen Sprengungen einzelner Gebäudeteile, ohne dass es ein Konzept zur Neubebauung oder Nutzung des Bauplatzes gab. Der Kopfbau an der Oranienburgerstraße, das „Tacheles“, war der letzte bestehende Baukörper und wurde 1990 von Bürger*innen besetzt. Obwohl der Magistrat Ost-Berlins dennoch eine Sprengung anordnete, gewann die Bürgerinitiative zunächst einen vorläufigen, ab 1992 dann einen definitiven Denkmalschutz. Derzeit wird das Gelände neugebaut, der erhaltene Gebäudeteil wird restauriert und die Verbindung zwischen Friedrich- und Oranienburgerstraße wiederhergestellt.²⁵



ABB. 20: FRIEDRICHSTRASSENPASSAGE, HISTORISCHE AUFNAHME 1908

MÄUSEBUNKER

Architekt*in: Gerd und Magdalena Hänska

Gebäudetyp: Forschungsgebäude für experimentelle Medizin

Standort: Kramerstraße

Erbaut: 1971 - 1981

Art des Vergessens: Leerstand, kein Denkmalschutz



Die zentralen Tierlaboratorien der freien Universität werden „Mäusebunker“ genannt, ein Zusammenschluss aus Nutzung und der äußeren Erscheinung der Architektur. Das von Gerd Hänska entworfene Gebäude der Nachkriegsmoderne zeigt sich als 143 Meter langer und 38 Meter breiter Betonbau mit wenigen Öffnungen und erinnert dadurch an einen Bunker. Die nach oben geneigten Wänden werden gegliedert durch Luftansaugrohe und kleine, dreieckige Fenster.

Die Laboratorien befinden sich in den unbelichteten Tiefen des Gebäudes, ursprünglich wurden hier nicht nur Tierversuche durchgeführt, sondern auch Tiere für die Versuche gezüchtet. Heute ist das Gebäude größtenteils leerstehend und nur in einzelnen Bereichen genutzt.

Obwohl das Bauwerk, welches mit Unterbrechungen zwischen 1971 und 1981 errichtet wurde, eine unbestreitbar einzigartige Architektur ist, steht es nicht unter Denkmalschutz. Und dass, obwohl sein Originalzustand nahezu komplett erhalten ist. Es ist nicht nur einer der wenigen Sichtbetonbauten der Nachkriegszeit, seine pyramidische Form zeigt den Trend der 1970 Jahre auf, welcher in Berlin und Deutschland sonst nur noch vereinzelt zu finden ist.

Der „kleine Mäuserbunker“, eine benachbarte Kleinstarchitektur, an der die Fertigteile für den Großbau erprobt wurden, ist bereits abgerissen worden.

Im Februar 2022 veröffentlichte Die Charité eine Planung zur Vernetzung ihrer Gebäude in der Zukunft, der Bau von Hänska ist weiterhin aufgeführt.²⁶

ABB. 21: MÄUSEBUNKER, AKTUELLE AUFNAHME

KINDERKRANKENHAUS WEISSENSEE

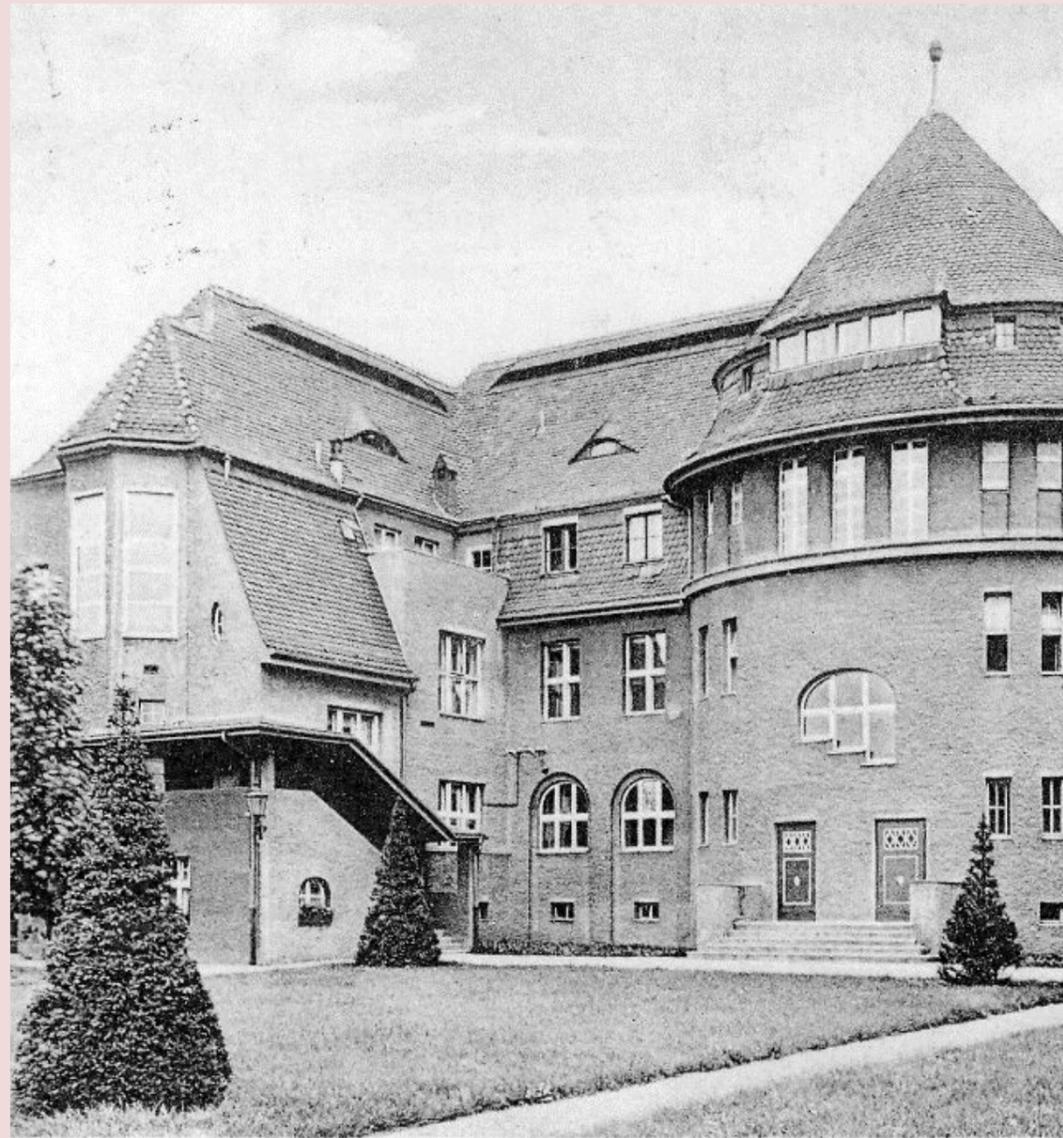
Architekt*in: Carl James Bühring

Gebäudetyp: Krankenhaus

Standort: Weißensee, HansasträÙe

Erbaut: 1909 - 1911

Art des Vergessens: Leerstand seit 1996



Der Gebäudekomplex des Säuglings- und Kinderkrankenhauses Weißensee wurde zwischen 1909 und 1911 nach Plänen von Carl James Bühring errichtet. Der Beschluss für den Bau eines solchen Krankenhauses wurde getroffen, um der hohen Sterblichkeitsrate im jungen Alter entgegenzuwirken. Bühring war seit 1906 Gemeindebaurat. Der Gebäudekomplex umfasst neben dem Hauptgebäude zur Patientenpflege auch ein Auditorium, einen Isolierpavillion, ein Wirtschaftsgebäude, eine Leichenhalle und ein Pferdestall. Das Wirtschaftsgebäude enthält eine Muster-Kuhanlage, welche der Produktion von Milch und Lebensmitteln für die Kinder des Krankenhauses diente. Bei Überproduktion wurden die Produkte an Berliner*innen verkauft.

Als erstes Krankenhaus seiner Art ist das Krankenhaus bereits einzigartig, doch zusätzlich war es ein Ort, an dem auch Forschung und Wissensvermittlung betrieben werden konnte. Eine weitere Besonderheit der Architektur ist die Parkanlage, die sich um den Komplex legt und welche zu neuen Therapieformen genutzt wurde.

Die Architektur überstand den zweiten Weltkrieg und wurde bis 1997 genutzt, 1987, zu Zeiten der DDR, sogar noch einmal ein Anbau verwirklicht. Seit dem Leerstand verfällt das Gebäude, zunehmender Vandalismus und Brände beschleunigen den Prozess. Das Gebäude steht unter Denkmalschutz.²⁷

BIERPINSEL

Architekt*in: Ralf Schüler und Ursula Schüler-Witte

Gebäudetyp: Restaurant

Standort: Steglitz, Schloßstraße

Erbaut: 1972 - 1976

Art des Vergessens: regelmäßiger Leerstand, zuletzt seit 2012

Der sogenannte Bierpinsel in Berlin Steglitz eröffnete 1976 mit Freibier. Seinen Namen hat er aber auch durch seine Form erhalten, das Architektenpaar Ralf Schüler und Ursulina Schüler-Witte hatten zwar einen Baum als Inspiration für den 47 Meter hohen Turm im Kopf, die Berliner*innen sahen jedoch einen Rasierpinsel.

Das Gebäude wurde in vier Jahren Bauzeit fertiggestellt und beherbergte ein Restaurant über drei Etagen. Das Gebäude zählt zur Pop-Architektur, obwohl es auf Grund seiner Sichtbetonfassade, die nur im oberen Bereich Kunststoffverkleidet ist, auch zum Brutalismus gezählt werden kann.

Die Betreiber des Gebäudes wechselten stetig, auf Dauer waren die hauptsächlich gastronomischen Nutzungen nicht rentabel. Seit 2010 steht das Gebäude leer, 2017 erhielt es Denkmalschutz. Nach aktuellen Brandschutzvorschriften kann die Architektur nur 320 Menschen beherbergen da es nur eine Treppe gibt. Daher wird von den neuen Besitzer*innen ein größerer Umbau geplant, 2025 soll der Bierpinsel wiedereröffnet werden.^{28,29}



ABB. 23: BIERPINSEL

BUNDESFINANZMINISTERIUM (EHM. REICHLUFTFAHRTSMINISTERIUM)

Architekt*in: Ernst Sagebiel

Gebäudetyp: Ministerium

Standort:

Erbaut: 1933

Art des Vergessens: Mehrere Veränderungen und mangelnde Zugänglichkeit



Das heutige Bundesfinanzministerium ist eine erhaltene Architektur Ernst Sagebiels, ebenfalls Architekt des ehemaligen Flughafens Tempelhof. Erbaut wurde der Gebäudekomplex ab 1933 als Reichsluftfahrtministerium unter der Aufsicht Hermann Görings, welcher selbst die Leitung des Ministeriums übernahm. Innerhalb von 18 Monaten wurden hier, nicht zuletzt dank der 5.000 Arbeiter*innen, 56.000 Quadratmeter und 2.100 Räume fertiggestellt. Ebenfalls förderlich für den schnellen Bauablauf war, dass Sagebiel einen Skelettbau geplant hatte, dessen 3 mal 6 Meter Raster es ermöglichte, den Bau an acht Stellen zeitgleich zu beginnen. Die großen Gebäudeteile sind entweder als Betonskelett oder als Stahlskelett ausgeführt, kleinere Anbauten oder Verbindungstrakte sind gemauert. Der moderne Bau wurde mit großförmigen Natursteinplatten verkleidet.

Der monumentale Gebäudekomplex verfügt über 17 Treppenhäuser und eine insgesamt Flurlänge von 6,8 Kilometern. Ein einzelner Flur kann bis zu 440 Meter lang sein. Nicht nur aufgrund der Ausmaße ist das Gebäude monumental, Sagebiel plante unterschiedliche Wegeführung zu ausgewählten Anlässen, welche jedoch alle darauf abzielten, die Besucher*innen zu beeindrucken und ihnen die Macht der Nationalsozialisten möglichst eindrucksvoll zu vermitteln.

Im zweiten Weltkrieg erlitt das Gebäude schwere Schäden, wurde aber ebenso überraschend schnell wiederaufgebaut wie einst erbaut. Am 7. Oktober 1949 wird im ehemaligen Reichsluftfahrtministerium die Deutsche Demokratische Republik gegründet. Die Architektur wurde zuvor von allen Symboliken der Nationalsozialisten befreit und die heroischen Räume durch einfache Umbauten „entnazifiziert“. Am 16. Juni 1953 sammeln sich etliche Demonstrant*innen auf dem Platz vor dem Gebäude, ein Vorbote auf den Volksaufstand am nächsten Tag.

Nach der Wiedervereinigung wird der Erhalt des Gebäudes diskutiert, viele Politiker*innen sprechen sich für einen Abriss aus. Die Architektur stand jedoch schon unter Denkmalschutz und so wurde es als Finanzministerium saniert. Dabei wurden einige bauliche Veränderungen der DDR rückgebaut und in dem Originalzustand nach Sagebiels Plänen wieder hergestellt. Aus Kostengründen wurde die Hoffassade komplett als WDVS-Fassade hergestellt. Der Festsaal wurde im Zustand der DDR erhalten, die Wegeführung wieder nach Sagebiels Vorstellungen hergestellt. Die Dramaturgie und der Monumentalismus wurden durch Abhangdecken und moderne Beleuchtungssysteme verbaut.

Das Gebäude ist zwar mit Gedenktafeln und Kunstwerken zur Erinnerung an die verschiedenen historischen Schichten bestückt, greifbar ist seine Größe und Bedeutung jedoch nur bedingt.³⁰

SYNAGOGE ORANIENBURGER STRASSE

Architekt*in: Eduard Knoblauch, August Stüler

Gebäudetyp: Synagoge

Standort: Oranienburger Straße 30

Erbaut: 1859 - 1866

Art des Vergessens: Wiederaufbau in Teilen erfolgt



Die Synagoge in der Oranienburger Straße ist vielleicht nicht vergessen, doch sie steht stellvertretend für all die jüdischen Gotteshäuser, die nicht mehr existieren. Erbaut wurde das Gebäude zwischen 1859 und 1866 nach Plänen von Eduard Knoblauch und August Stüler im maurisch-byzantinischen Stil. Zu dieser Zeit, zwischen 1855 und 1875 erlebte die jüdische Gemeinde ein zuvor nicht erreichtes Maß an Gleichberechtigung, die Synagogen, welche sich zuvor häufig in Hinterhöfen befanden, wurden als schmuckvolle Repräsentationsbauten an die Straßenfronten geholt. Leider hielt diese Phase nicht lange an. Insbesondere mit der Machtübernahme der Nationalsozialisten änderte sich der Stellenwert der Gemeinde, Synagogen waren die einzigen Orte, an denen es Juden erlaubt war, Veranstaltungen zu besuchen.

In der „Reichskristallnacht“ wurden etliche Gebäude aus jüdischem Besitz zerstört, darunter auch viele Synagogen. Die Synagoge an der Oranienburger Straße verdankt ihr Bestehen einem Polizeitrupp unter der Leitung von Wilhelm Krützfeld. 1943 wurde sie jedoch von einer Bombe getroffen und brannte vollständig aus, dennoch trafen sich hier nach Kriegsende jüdische Überlebende. Unter Zustimmung von der Gemeinde wurde die Ruine abgetragen, allein die Straßenfront blieb als Mahnmahl erhalten. 1985 wurde der Beschluss gefasst, große Teile der Synagoge wieder herzustellen, heute ist das Gebäude rekonstruiert und Besitz der jüdischen Gemeinde.

Es ist eine von nunmehr zehn Synagogen Berlins, vor der Novembernacht 1938 waren es über 100.³¹

ICC



Architekt*in: Ralf Schüler und Ursulina Schüler-Witte

Gebäudetyp: Kongresszentrum

Standort: Westkreuz / Avus

Erbaut: 1979

Art des Vergessens: Leerstand

Das 1979 eröffnete Gebäude mit den beeindruckenden Ausmaßen von 313 Metern Länge, 89 Metern Breite und bis zu 40 Metern Höhe erlangte 2019, nach langen Diskussionen und der anhaltenden Forderung vieler Berliner*innen, Denkmalschutz. Das Gebäude gilt als „Prestigebau“ Westberlins und bildet die „Antwort auf den Palast der Republik“ im damaligen Ostberlin.³² Wie bei dem zuvor beschriebene Palast der Republik ist der Innenausbau des ICC ähnlich beeindruckend und fortschrittlich. Es gibt um die 80 Konferenzräume, welche je nach Bedarf zusammengeschlossen werden können, um Veranstaltungen für bis zu 9.000 Besucher*innen zu ermöglichen. Die Ausstattungen der Säle umfassen teilweise noch erhaltene Klapptische, Leselampen und Aschenbecher. Aufgrund der ausgebliebenen Modernisierung des Gebäudes finden sich in den übrigen Bereichen weitere originale Ausstattungselemente wie Handgriffe, farbige Kacheln in den Sanitäranlagen, Teppichböden und Garderobenhaken.³³

Das International Congress Centrum wurde 2013 unter anderem aus ökonomischen Gründen geschlossen. Dass das Gebäude erst 6 Jahre später unter Denkmalschutz gestellt wurde, könnte an der Größe und dem damit einhergehenden Arbeitsaufwand liegen. „Große Objekte binden in den chronisch unterbesetzten Denkmalämtern überproportional viele Ressourcen.“³⁴ Ebenso relevant scheint jedoch das Argument, dass Architekturen der Moderne kein hohes Ansehen in der Gesellschaft genießen. „Fachwerkhäuser haben viele Freunde, die „unmenschlichen Betonklötze“ sind hingegen ein Spartenprogramm, für das sich allenfalls Künstlerinitiativen und Architekturstudierende erwärmen können.“³⁵ Die Sanierungskosten für das ICC werden auf 400 – 600 Millionen Euro geschätzt, der derzeitige Leerstand kostet 15 Millionen Euro im Jahr. Es gibt viele Planungen und Wettbewerbe für das Gebäude, ebenso wie Entwicklungsvorschläge und Zielsetzungen. Dennoch scheint das Kongresszentrum auf Grund seiner Größe und der fehlenden politischen Entscheidung zunehmend von dem Vergessen bedroht. 2021 wurde das Gebäude jedoch für 10 Tage geöffnet, eine Ausstellung hat die Räumlichkeiten in Besitz genommen. „Nun passiert das, was in Berlin immer passiert: Während die Stadtpolitik angesichts der Größenordnung in Apathie versinkt, wird die Kunst- und Kulturbranche zum Motor einer überfälligen Entwicklung.“³⁶

ABB. 26: ICC, AKTUELLE AUFNAHME

HUMBOLDT FORUM

Architekt*in: Francesco Stella

Gebäudetyp: Kulturbau

Standort: Mitte, Lustgarten

Erbaut: bis 2021

Art des Vergessens: Neubau imitiert in Teiles das ursprüngliche Stadtschloss



Das heutige Humboldt Forum beinhaltet eine der meistdiskutierten Rekonstruktion der heutigen Zeit im deutschsprachigen Raum. Noch 2006 stand hier das schadstoffsanierete Skelett des Palasts der Republik. Heute befindet sich hier ein Bauwerk nach den Plänen Francesco Stellas, welcher 2008 einstimmig den ersten Platz im Wettbewerb um den Bauplatz belegte. Der Entwurf bildet einen Neubau, welcher drei rekonstruierte Stadtfassaden und drei rekonstruierte Hoffassaden einschließt. Die übrige Architektur ist in ihrer Formsprache modern gestaltet. Stellas Entwurf gründet auf der Idee, Stadtplätze und Durchwegungen zu errichten, um das Humboldt Forum zu einem städtischen Ort zu machen. Die inneren Räume sind mit modernen Konstruktionsmethoden errichtet, die Ansprüche an die Räumlichkeiten ergeben sich aus der hauptsächlichlichen Nutzung als Ausstellungsräume. Das erste Bauwerk an dieser Stelle, welche mit dem Schlossbau zu tun hat, ist eine Wasserburg von 1450. Diese bestand circa 100 Jahre, darauf folgten etliche Um- und Anbauten der darauffolgenden Herrscher. Das heute in Teilen rekonstruierte Stadtschloss im brocken Baustil stammt von 1713 und wurde unter anderem von Andreas Schlüter entworfen, welcher durch dieses Projekt zum Hofarchitekten von dem Kurfürsten Friedrich III (ab 1701 König Friedrich I) wurde.

Am dritten Februar 1945 brannte das Schloss komplett aus, fünf Jahre später begann man – nach einer kurzen Phase der Wiedernutzung – mit der Sprengung des Gebäudes. Nur das Portal IV wurde sorgsam abgetragen und schließlich als Eingangsportal des Staatsratsgebäudes nur wenige Meter entfernt wiederaufgebaut.³⁷

Das Humboldt Forum ist keine vergessene Architektur selbst, es ist jedoch der Grund des Vergessens anderer Architekturen. Darüber hinaus kann seine äußere Erscheinung, zu mindestens von drei Seiten, dazu führen, dass in Vergessenheit gerät, dass es sich um einen Neubau handelt und nicht um die Architektur einer längst vergangen Zeit.

FLUGHAFEN TEMPELHOF

Architekt*in: Ernst Sagebiel

Gebäudetyp: Flughafen

Standort: Schönberg - Tempelhof

Erbaut: 1935

Art des Vergessens: größtenteils Leerstand



Der Flughafen Tempelhof wurde ab 1935 nach den Plänen von Ernst Sagebiel errichtet, fertiggestellt wurde das Gebäude auf Grund des Kriegsbeginns nicht. Teile befinden sich bis heute im Rohbau, insbesondere die Treppentürme, welche der Erschließung dienen.

Das Gebäude ist Teil der großflächigen städtebaulichen Planungen Albert Speers für die „Welthauptstadt Germania“ und ist zur Zeit seiner Planung und Errichtung das größte Gebäude der Welt gewesen. Die gebogene Form, welche sich zum Flugfeld hin öffnet, unterstreicht die Funktionalität der Architektur, während sich die landseitigen Fassaden den Monumentalismus und die Repräsentation des dritten Reiches widerspiegeln. Auch die Innenräume unterscheiden sich maßgeblich in ihrer Gestaltung, die öffentlichen Räume spielen mit Überhöhung und aufwendigen Gestaltungen während die Büroräume und andere Nebennutzungen vor allem funktional gestaltet sind.

Der Flughafen zeigt die Geschichte Berlins ab der Machtergreifung der Nationalsozialisten bis heute anhand von Umbauten und sichtbaren Zeitschichten. Doch nach der endgültigen Einstellung des Flugverkehrs 2008 steht das Gebäude größtenteils leer und ist nur bedingt zugänglich.

Pt. 3

VERGESSENE ARCHITEKTUREN NIE GEBAUT

HOCHHAUS AN DER FRIEDRICHSTRASSE

Architekt*in: diverse

Gebäudetyp: Bürohochhaus

Standort: Bahnhof Friedrichstraße

Erbaut: nie

Art des Vergessens: nie über den Entwurf hinaus gegangen

Berlin ist als größte deutsche Stadt auch Ausgangspunkt für die Diskussion über Hochhäuser in Deutschland gewesen, obwohl Berlin mit der Umsetzung dieser Ideen erst nach Hamburg, Düsseldorf oder Stuttgart begann. Die Diskussion um Hochhausbebauung und deren urbanen Wert erlangte 1921 mit dem Wettbewerb um den Platz an dem Bahnhof Friedrichstraße große öffentliche Aufmerksamkeit. Obwohl es dabei um ein reales Projekt ging, schienen die Beiträge sich vielmehr damit auseinander zu setzen, Hochhäuser generell zu bewerben und ihren Wert für Großstädte herauszuarbeiten. Vielleicht ist es auch diesem Gedankengang verschuldet, das es nie zur Ausführung eines Beitrags kam. Die Ideen dieses Wettbewerbs sind jedoch bis heute in denen der Berliner Architekt*innen zu finden. Der Beitrag von Mies van der Rohe zu einem Glashochhaus in Dreiecksform ist bis heute Bestandteil der Berliner Stadtbaugeschichte, und das obwohl er nie verwirklicht wurde.³⁸ Bei dem Wettbewerb wurde auch klar, dass Berlin das Hochhaus grundlegend anders auffasste als die damals einzigen Referenzstädte in Amerika. Es wurde bewusst darauf geachtet, Hochhäuser in isolierter Stellung zu planen, um „D[d]ie engen Häuserschluchten, in die kein natürliches Licht mehr einfiel, das Verkehrschaos auf den überlasteten Straßen [...]“³⁹ zu umgehen.

Die heutige Bebauung des Ortes stammt aus der Feder Mark Brauns und wurde 2009 fertig gestellt.



ABB. 29: HOCHHAUS AN DER FRIEDRICHSTRASSE, PERSPEKTIVISCHE DARSTELLUNG MIES VAN DER ROHE

FILMHAUS ESPLANADE

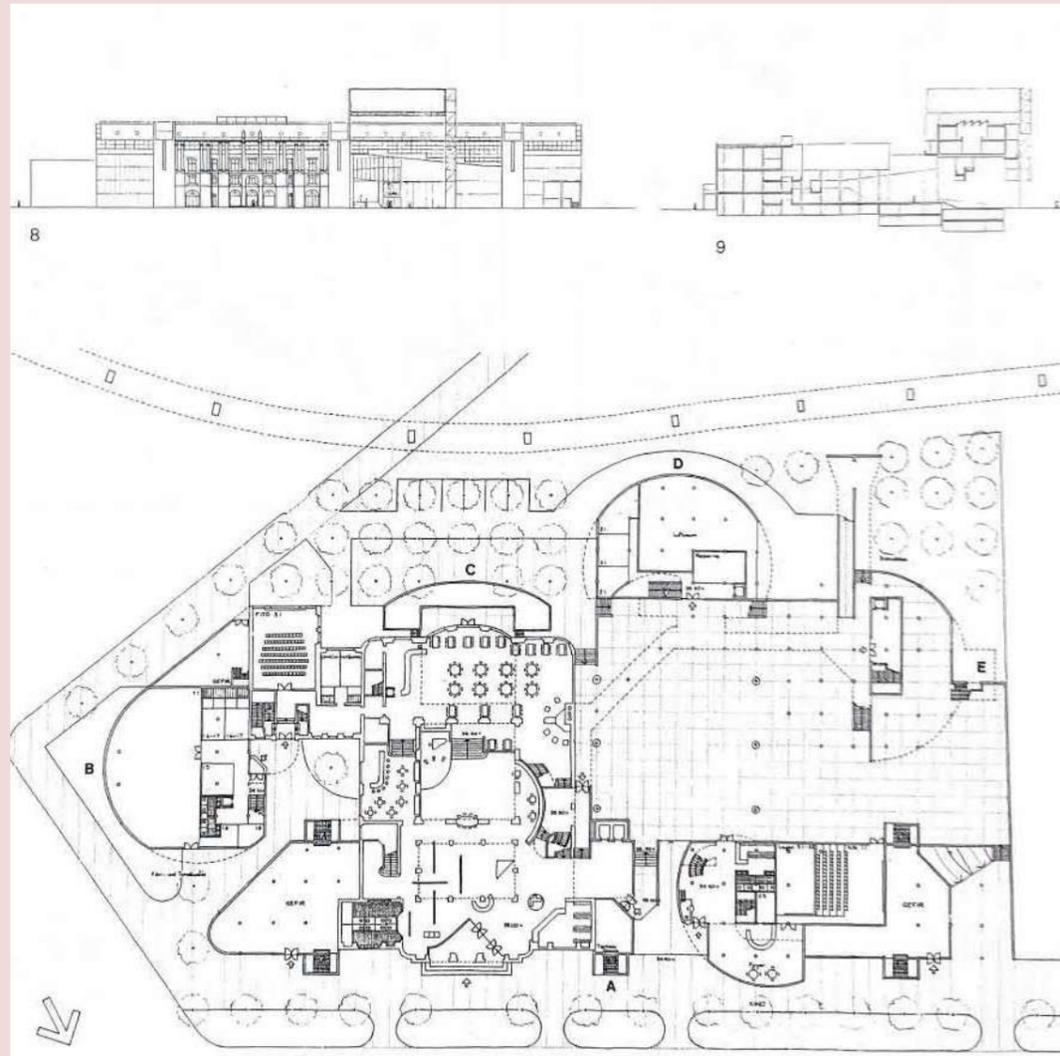
Architekt*in: Herman Hertzberger

Gebäudetyp: Filmakademie und Filmmuseum

Standort: Potsdamer Platz

Erbaut: nie

Art des Vergessens: städtebauliche Planung erneuert



Der Wettbewerb unter dem Titel „Filmhaus Esplanade“ von 1984 begann als mehrstufiger Realisierungswettbewerb und umfasste den Erhalt der Überreste des Hotels Esplanade von 1908. Herman Hertzberger ging als Gewinner aus dem Wettbewerb hervor und wurde mit der Realisierung beauftragt. Doch zunächst geschah eine Zeit lang nichts. Mit der Öffnung der innerdeutschen Grenzen und dem Fall der Mauer schien das Filmhaus vergessen, stattdessen nahmen großflächige städtebauliche Planung für das Gesamtgebiet des Potsdamer Platzes Form an. 1990 geriet die Baugenehmigung ins Stocken, der damalige Baustadtrat des Bezirks Tiergarten stellte die Bearbeitung des Antrags zurück, um zunächst die Quartiersplanung festzulegen. Daraufhin sollte eine Überarbeitung des Entwurfs von Hertzberger stattfinden, da sich der Maßstäblichkeit der geplanten Hochhäuser angepasst werden musste, um das Filmhaus nicht wie „wie eine Hütte in Manhattan“⁴⁰ wirken zu lassen. Letztendlich wurde die Realisierung des Entwurfs zu Gunsten der städtebaulichen Planung (ebenfalls im Wettbewerbsverfahren vergeben) aufgegeben.⁴¹

Der Entwurf Hertzbergers umfasste zwei Stufen. Die erste berücksichtigte die ursprünglichen Straßenfluchten des Potsdamer Platzes und versuchte, mithilfe eines Riegelbaus, eine Verbindung zwischen dem Bestandsbau und dem heutigen Kulturforum herzustellen. Auffällig an dem Entwurf ist, dass die damals noch im Bau befindliche Magnetbahn integriert wurde und das Gebäude durchstieß. Die nur ein Jahr später entworfene zweite Stufe war städtebaulich deutlich komprimierter. Die Funktionen der Räume und Gebäudeteile blieben gleich, doch die Neubauten ordneten sich in „Satelliten, die durch Fußgängerbrücken miteinander verbunden sind“⁴², um den Bestandsbau.⁴³

Das ursprüngliche Gebäude des Hotels Esplanade wurde 1908 nach Plänen von Otto Rehnig errichtet. Es war eines der technisch fortschrittlichsten Hotels seiner Zeit und ein kaiserlicher Repräsentationsbau in Einem. Wie die meisten Architekturen am Potsdamer Platz wurde es im Verlauf des zweiten Weltkriegs stark beschädigt, doch schon 1950 wieder für Bälle eröffnet, damals unter anderem mit einem neuen Dach. 1981 wurde das Hotel endgültig geschlossen, da es Zweifel an der Standfestigkeit gab.

Da es im Zuge der Realisierung des Potsdamer Platzes nicht an seinem Standort erhalten werden konnte, wurden Teile des Gebäudes in einem höchst aufwendigen Verfahren in das Sony-Center verlegt.⁴⁴

TOPOGRAFIE DES TERRORS

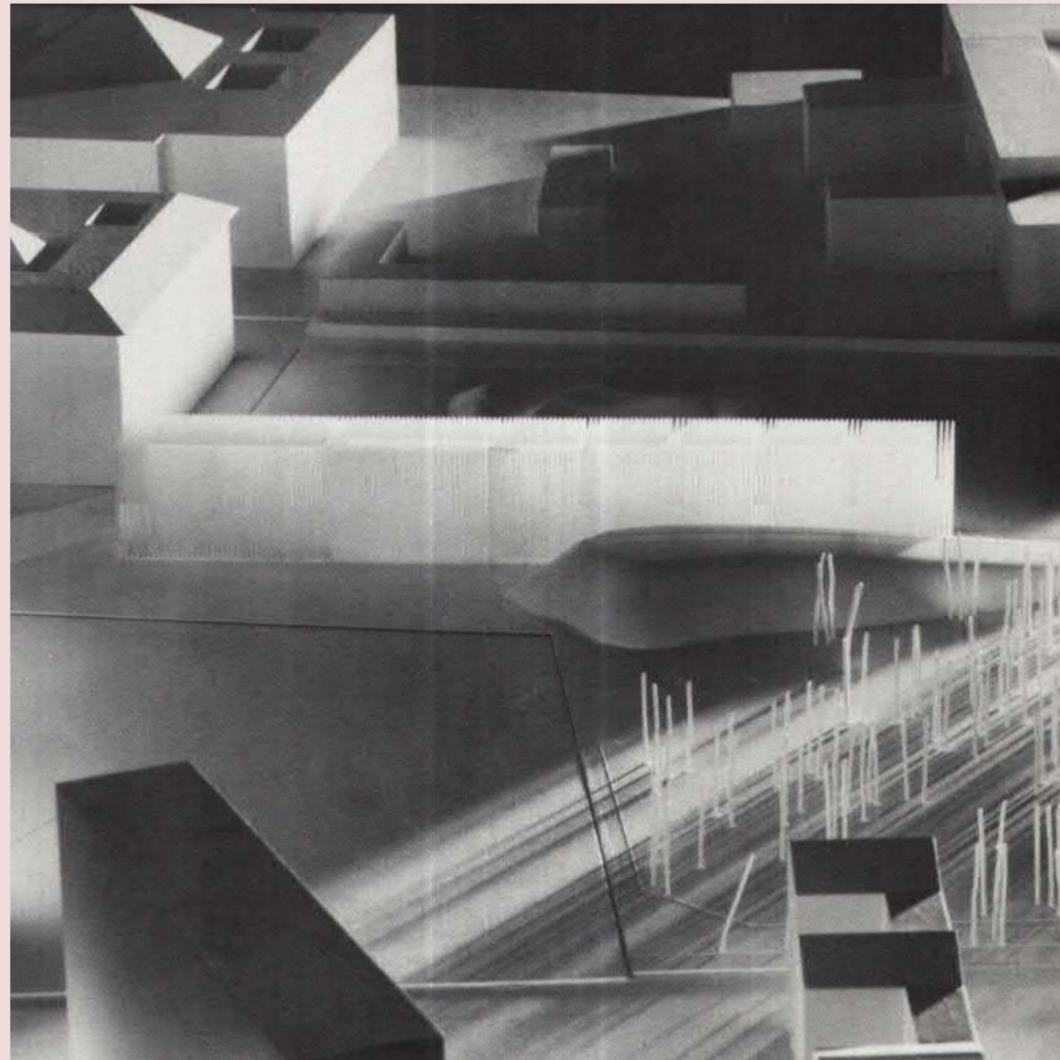
Architekt*in: Peter Zumthor

Gebäudetyp: Gedenkstätte

Standort: Prinz-Albrecht-Gelände

Erbaut: 2000

Art des Vergessens: Baustopp und Abriss vor Vollendung



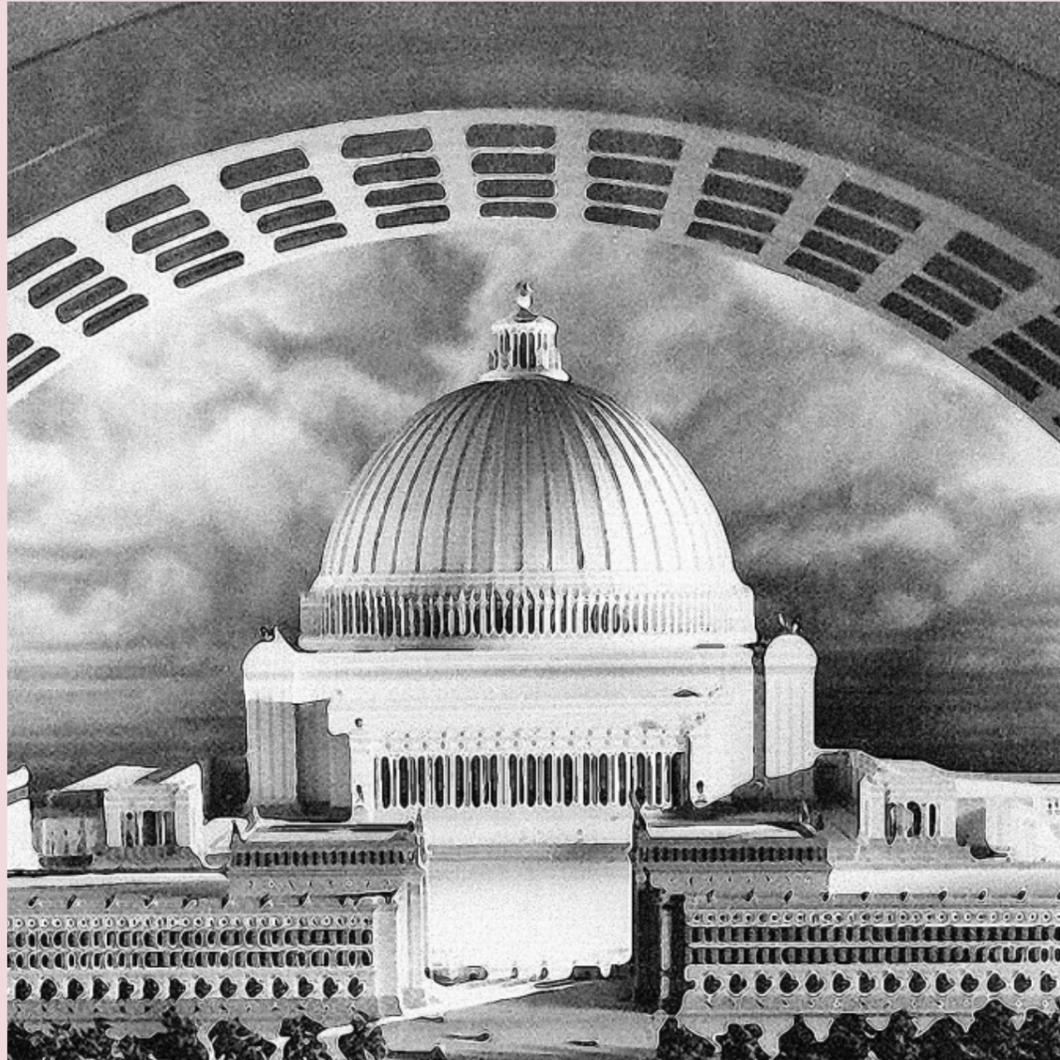
Unrealisiert ist der Entwurf Peter Zumthors für die „Topografie des Terrors“ nicht ganz, zumindest ein Treppenturm hat es vorübergehend in die Realisierung geschafft. Dennoch ist der Riegel, mit welchem Zumthor 1993 den Wettbewerb gewann, nie in seiner Vollständigkeit gebaut worden.⁴⁵

Der Standort des Projekts ist einer der belastetsten Orte Berlins. Zwischen 1933 und 1945 befanden sich hier die Hauptsitze der Gestapo, des Sicherheitsdiensts und des Reichssicherheitsamts; 10.000 Menschen wurden hier über die Jahre festgehalten und gefoltert. Darüber hinaus wurden hier Beschlüsse zur Vernichtung unzähliger Menschenleben getroffen.

Der Wettbewerb forderte ein Gebäude, welches eine Ausstellung in Verbindung mit den noch erhaltenen Ruinen des Gestapokellers vorsieht, ein Besucherzentrum mit Medienräumen, Dokumentensammlung und Bibliothek beinhaltet, ein internationales Besucherzentrum schafft und ein Dokumentationszentrum zur wissenschaftlichen Aufarbeitung der Geschichte bietet.

Zumthors Entwurf vereint all diese Nutzung in einen circa 120 Meter langem Gebäude, welches aus einer Konstruktion aus vorgefertigten Betonstäben besteht, zwischen denen Profilitglas angebracht ist. Im Inneren entsteht ein Zwischenraum zwischen der Hülle und der innenliegenden Konstruktionsebene, in welchem sich die Erschließung befindet. Das Gebäude besteht nur aus zwei Baustoffen, die Böden sind mit Kies ausgelegt. Bei Dunkelheit strahlt das Gebäude nach außen. Wichtigster entwerferischer Gedanke des Projekts war es, ein Gebäude zu erstellen, das sich nur als Architektur präsentiert, nicht aber Aussagen über den Nutzen trifft. „Ich wollte ein Ding entwerfen, das, nahe am Ort und an der Funktion, zunächst einmal nur Konstruktion, Raum und Licht ist. Das, weil ich daran glaube, dass die Bedeutung eines Gebäudes sich am Ort ergibt und ihm von den Nutzern verliehen wird.“⁴⁶

DIE GROSSE HALLE



Architekt*in: Albert Speer, nach Skizzen von Adolf Hitler

Gebäudetyp: Versammlungsstätte

Standort: Spreebogen

Erbaut: Nie

Art des Vergessens: Umsetzung durch Krieg verhindert

Nicht alle Architekturen, die nicht realisiert worden, werden heute vermisst. Sie zu vergessen wäre jedoch falsch.

Albert Speers Planungen für die Hauptstadt Germania sind überwältigend. Insbesondere die große Halle verdeutlicht den Größenwahn der Zeit und die unmenschlichen Proportionen. Geplant wurde hier eine Versammlungsstätte, welche 150.000 Besucher*innen empfangen sollte. Ihre Kuppel hatte einen Durchmesser von 250 Metern, das Gebäude selbst eine Höhe von 290 Metern, wovon 74 Meter der Sockel ausmachte. Die größte Kuppel der Welt heutzutage steht in New Orleans und besitzt einen Durchmesser von 207 Metern und eine Höhe von 82 Metern.

Ob die geplante Kuppel von Speer ausführbar gewesen wäre, ist unklar. Sicher war jedoch schon damals, dass die deutschen Steinbrüche nicht in der Lage waren, genug Stein für die monumentalen Bauten entlang der Speerschen Achsen zu verwirklichen. Es wurde beschlossen, Häftlinge der Konzentrationslager in Steinbrüchen arbeiten zu lassen, teilweise wurden Konzentrationslager zu diesem Zwecke errichtet. Diese Herangehensweise zeigt bereits, dass die architektonischen Planungen die absolutistische Politik beinhaltete und nährte. Heute steht an Stelle der großen Halle das Bundeskanzleramt.

Nur wenige Teile der städtebaulichen Planungen wurden umgesetzt. Die Siegessäule wurde an den großen Stern verlagert, die Charlottenburger Chaussee (heute die Straße des 17. Junis) verbreitert und mit gleichmäßigen Laternen nach Speers Entwürfen ausgestattet. Auch der Flughafen Tempelhof gehörte zu den Planungen der „Welthauptstadt Germania“.⁴⁷

BRANDENBURGER TREPPE

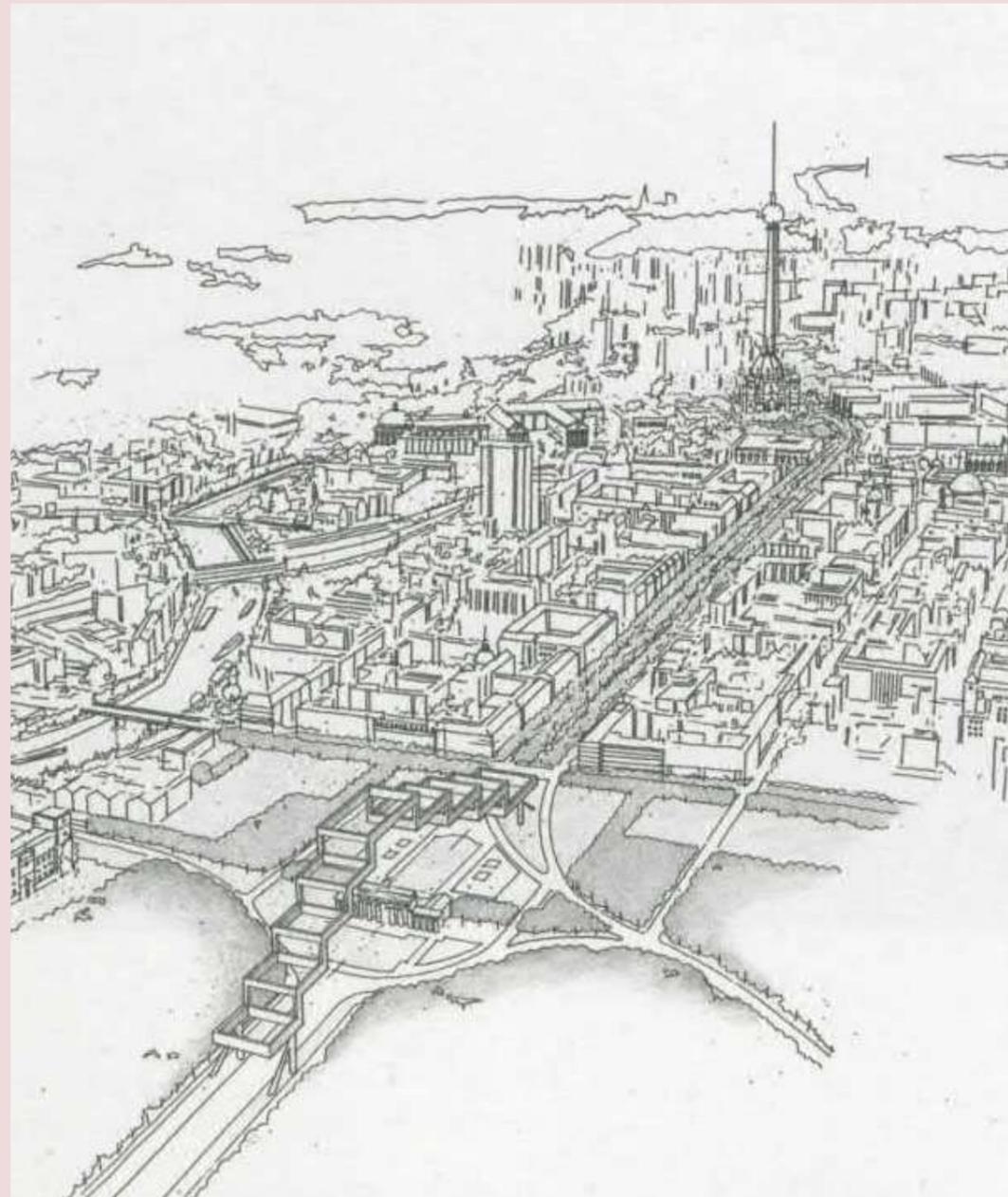
Architekt*in: Denise Scott Brown und Robert Venturi

Gebäudetyp: Monument

Standort: Brandenburger Tor

Erbaut: nie

Art des Vergessens: nie über den Entwurf hinaus gegangen



Die Brandenburger Treppe ist ein Entwurf von 1990, geplant von Denise Scott Brown und Robert Venturi. Es handelt sich dabei um ein brückenförmiges Tor, welches sich über das Brandenburger Tor spannt und sich von Osten nach Westen spannt.

Die Idee kam mit der Wiedervereinigung der geteilten Stadt. Die Architekt*innen sagten hierzu: „Das Brandenburger Tor [...] ist das Symbol schlechthin. Hier, wo unserer Auffassung [nach] keine Gebäude um dieses Monument herum sein sollten, haben wir ein zweites Tor vorgeschlagen, das Ost und West verbinden soll.“⁴⁸

Die Brandenburger Treppe ist eine Brücke und eine Treppe, deutlich höher angelegt als das Brandenburger Tor, um dem Monument weder in seiner „Symbolischen Funktion“, noch in seiner „Ausstrahlung“⁴⁹ beeinträchtigen.

Zur Realisierung des Projektes kam es nie. „Heute erscheint eine solche Zeichensetzung in der Tat surreal, und das mag daran liegen, dass der emotionale Impuls, der vom dramatischen Verschwinden der Mauer ausging, nun der alltäglichen Praxis städtischen Zusammenwachsens gewichen ist.“⁵⁰

VERGESSENE ARCHITEKTUR FAZIT

Die aufgeführten Beispiele vergessener Architekturen haben alle eines gemeinsam, sie sind oder waren ein Stück gebaute Geschichte, oder sie hatten, obwohl sie nicht realisiert worden sind, Einfluss auf das nachgehende Berliner Baugeschehen. Während das Ahornblatt hauptsächlich die Geschichte der modernen Architektur in Deutschland verkörperte, stand der Palast der Republik sowohl für moderne Architektur als auch – und vielleicht insbesondere – für die Teilung Berlins, die Geschichte der DDR und schlussendlich auch für die Wiedervereinigung der Hauptstadt. Obwohl Abrissmaßnahmen in einigen Fällen die wirtschaftlichsten Maßnahmen waren und bis heute sind, ist dennoch zu beachten, dass Architektur mehr als eine Hülle des Lebens ist, sondern immer auch ein Zeugnis ihrer Zeit. Grundsätzlich scheint ein Abriss na-

heliegend, da der Erhalt viele Probleme mit sich bringen kann. Am Beispiel des Flughafens Tempelhof lässt sich ablesen, dass auch der Erhalt nicht vor dem Vergessen schützt. Es ist wichtig, dass Denkmalschutz, Politik und Gesellschaft ihr gebautes Erbe nicht nur erhalten und pflegen, sondern auch nutzbar machen. Nur so kann folgendes Zitat umgesetzt werden.

„Ist ein Bauwerk ins kollektive Gedächtnis eingedrungen, wird es Teil des kulturellen Gedächtnisses einer Gruppe von Menschen, eines Volkes oder der ganzen Menschheit. Es wirkt sinnbildstiftend, verbindet und tradiert gemeinsames Wissen. Es macht aus seinem Standort einen besonderen Ort; einen Erinnerungsort, in dem Geschichte, Gegenwart und Zukunft zusammentreffen.“⁵¹

FLUGHAFEN
TEMPELHOF

FLUGHAFEN
TEMPELHOF

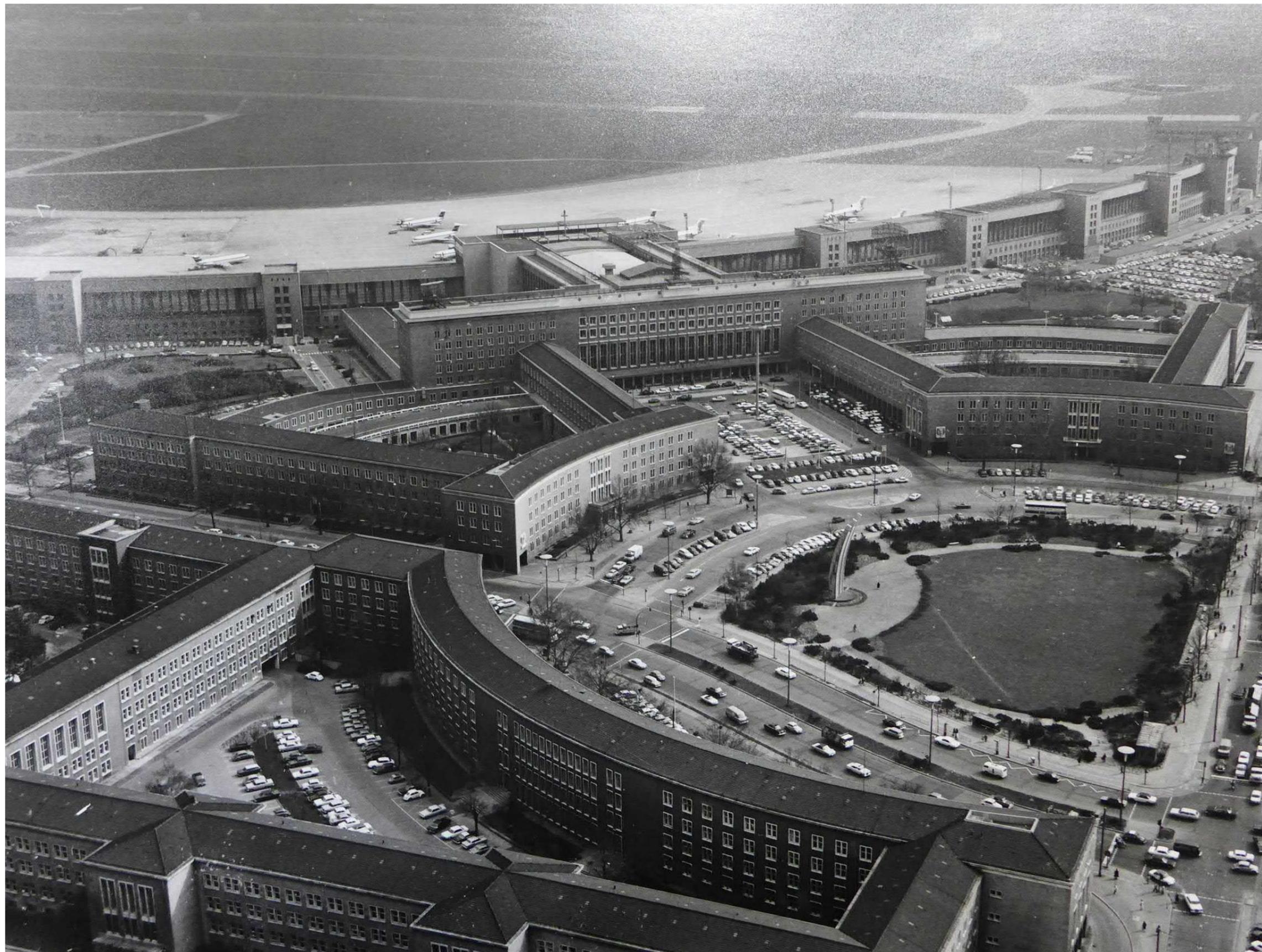


Abb. 34: Luftaufnahme Flughafen Berlin Tempelhof

FLUGHAFEN TEMPELHOF

GESCHICHTE BIS 1935

Bereits lange bevor der heutige Flughafen Tempelhof entsteht, wird der Ort des Tempelhofer Feldes als Flugplatz genutzt. Erste Flugversuche, damals unter der Leitung des Militärs, finden bereits 1890 statt. Zu dieser Zeit entsteht ein gesellschaftliches Interesse am Fliegen, die Faszination dessen lockt die Menschen zu Flugshows. Besondere Aufmerksamkeit erlangt der Standort Tempelhof, als am 4. September 1909 eine Flugshow mit Ovrill Wright stattfindet.

Zum ersten Mal namentlich erwähnt wird der Standort Tempelhof 1247 als Komturei, als Ordenshaus der Tempelritter. 1435 erfolgt der Verkauf des Geländes an die Städte Cölln und Berlin, welche erst durch die Gründung Großberlins im Jahre 1920 zusammengeschlossen werden.

Ab 1533 entstehen königlichen Weinberge auf der Tempelhofer Feldmark, ab 1722 bis 1806 finden „Revue“ der Preußischen Armee statt.

1873 wird der Standort von der Armee genutzt, um Versuche der Luftschiffabteilung und der Militäreisenbahn durchzuführen.

Die Gründung eines ersten Flughafens findet bereits am 8. Oktober 1923 statt. Es fehlen allerdings die nötigen finanziellen Mittel um ein Gebäude zu erstellen und die notwendigen baulichen Maßnahmen an dem Feld vorzunehmen. Vorfinanziert wird das Projekt von AeroLlyod und Junkers. 1924 steigen die Stadt Berlin, das Deutsche Reich sowie 1925 der Staat

Preußen in die Finanzierung mit ein und stellen insgesamt 4 Millionen Reichsmark zur Verfügung.

Bevor der Bau des Gebäudes beginnt, wird das Feld planiert. Dies stellt sich jedoch als problematisch heraus, da es Höhenunterschiede von bis zu fünf Metern gibt. Es werden circa 300.000 Kubikmeter neuer Boden benötigt, 140.000 davon werden durch den Bau der Berliner U-Bahn gewonnen, für die Restflächen wird Abfall verwendet.

Zwischen 1926 und 1929 werden zwei von sieben Bauabschnitten des Entwurfs von Paul und Klaus Engler, die den ersten Preis in einem Wettbewerb für den Flughafen gewannen, fertiggestellt, unter anderem das Empfangsgebäude. Doch die Flugindustrie, welche sich in dieser Phase stetig ändert, erfordert immer wieder Anpassungen der Planung.

1927 gelingt Lindbergh die Atlantiküberquerung, ein Jahr darauf findet ein Rundflug von Berlin über Irland nach Kanada und New York statt. In einer Schrift der Berliner Flughafen Gesellschaft wird 1931 festgelegt, dass Bauten für Maschinen mit bis zu 40 Metern Spannweite geplant werden müssen.

Mit der Ernennung Hitlers zum Reichskanzler am 30. Januar 1933 gewinnt der Standort erneut an Aufmerksamkeit. Am 1. Mai folgen ein großes Fest auf dem Feld sowie eine Kundgebung Hitlers. Im Sommer wird erstmals über Planungen eines neu-

en Gebäudes gesprochen, 1935 wird der Architekt Ernst Sagebiel offiziell damit beauftragt, einen „Weltflughafen“ zu entwerfen und umzusetzen. Das zuvor entstandene Flughafengebäude wird abgetragen.⁵²



Abb. 35: Vorgängerbau Flughafen Tempelhof, zwischen 1923 und 1929

FLUGHAFEN TEMPELHOF BAUBESCHREIBUNG

Der Flughafen Tempelhof und das dazugehörige Tempelhofer Feld befinden sich im Süden Berlins, innerhalb des S-Bahnringes. Sie gehören zu dem Bezirk Tempelhof-Schöneberg, wobei der Flughafen nahe an dem Bezirk Kreuzberg gelegen ist und Teile des Feldes zu Neukölln gehören. Der Standort ist größtenteils von Wohnbauten umgeben, im Süden befinden sich zwischen dem Tempelhofer Feld und der Ringbahn Schrebergärten. Der Flughafen Tempelhof ist der Teil der städtebaulichen Planung Albert Speers, Berlin in die Welthauptstadt „Germania“ zu verwandeln. Zur Umsetzung dieser Planung ist es in vielen Bereichen nicht gekommen, da der zweite Weltkrieg die Baumaßnahmen größtenteils stoppte. Dennoch lassen sich einige Spuren dieser städtebaulichen Planung bis heute finden, darunter der Flughafen Tempelhof, welcher zur Zeit seiner Entstehung das flächengrößte Gebäude der Welt ist und damit den wichtigsten Punkt der Speerschen Planung verkörpert, die Monumentalität.



Abb. 36: Schwarzplan Berlin

FLUGHAFEN TEMPELHOF BAUBESCHREIBUNG

Der Flughafen Tempelhof ist auf Grund seiner weitläufigen Dimensionen schwer als ein Gesamtbauwerk zu erkennen. Seine geschwungene Grundform, welche sich zur Stadt hin konvex zeigt, sorgt insbesondere aus dieser Perspektive dafür, dass Betrachter*innen das Gebäude nur in Ausschnitten wahrnehmen können. Von dem ehemaligen Flugfeld aus hingegen ist es möglich, das Gebäude als Ganzes zu betrachten. Mit seiner gebogenen Form rahmt es das Feld und wirkt, im Gegensatz zu der beträchtlichen Weitläufigkeit des Feldes, deutlich kleiner als aus der städtischen Perspektive.

Zusätzlich zu den perspektivischen Wahrnehmungen unterscheiden sich die Ansichten der Stadt- und der Feldseite wesentlich. Die repräsentativen, massiven und geschlossenen Ansichten der stadtzugewandten Fassaden scheinen in ihrer Architektursprache traditionell und klassizistisch, während das Gebäude sich dem Feld hin öffnet und mit leichten Materialien wie Glas und Stahl eine modernere und fortschrittliche Architektur aufweist.

Die stadtgewandten Fassaden sind geprägt durch ihre gelbliche Natursteinverkleidung aus Jura-Marmor. Insgesamt weisen sie wenig Schmuck auf, die Fenster liegen zurückversetzt in ihren Öffnungen und sind lediglich mit einer schlichten Rahmung umrandet, welche sich in ihrer Farbigkeit heller zeigt als die

übrige Wandfläche.



Abb. 37: Ansicht Flughafen Tempelhof landseitig



Abb. 38: Ansicht Flughafen Tempelhof luftseitig

FLUGHAFEN TEMPELHOF

BAUBESCHREIBUNG

Vom Platz der Luftbrücke kommend, so wie es während des Betriebs des Flughafens üblich war, betritt man den zu drei Seiten umbauten Vorplatz des Gebäudes. Die flankierenden Bauteile verfügen über Kolonnaden, welche den Platz zusätzlich rahmen. Auch hier wurde größtenteils auf Schmuck und organische Formen verzichtet. Die Stützen zeigen sich als rechteckige Pfeiler ohne Kapitell oder verjüngende Körper. Die Hauptfassade des Platzes ist zwei Stockwerke höher als die angrenzenden Seitenflügel und bildet den Haupteingang für den Publikumsverkehr. Anstatt der offenen Kolonnaden befinden sich hier mehrere Glasfenster und Glastüren, die für ein hohes Besucher*innenaufkommen proportioniert sind. Die Fenster des ersten und zweiten Geschosses sind vertikal zusammengefasst und über die Geschosse gerahmt, so lässt sich die Mehrgeschossigkeit im Inneren ablesen und zusätzlich wird der Baukörper optisch gestreckt. Zudem haben sie kleine Gesimse als oberen Abschluss, was für die Gestaltung der Fassaden untypisch ist. Der obere Gebäudeabschluss verfügt in diesem Bereich über ein Friesband mit kleinen Ornamenten.

Das Gebäude ist grundsätzlich symmetrisch aufgebaut und folgt einem strengen achsialem Raster. Der Entwurf ist darauf ausgelegt, dass sich die Nutzungen in unterschiedlichen Bereichen des Gebäudes befinden,

um die verschiedenen Besuchergruppen voneinander zu trennen. Es gibt die öffentlichen Bereiche für die Passagiere und deren Begleitung, die weniger öffentlichen Büroräume, in denen größtenteils Verwaltungsaufgaben nachgegangen wird, die Räume der bedienenden Nutzungen für die Abfertigung des Flugverkehrs und die Produktionsstätten.



Abb. 39: Ansicht Flughafen Tempelhof Haupteingang



Abb. 40: Ansicht Flughafen Tempelhof Ehrenhof

FLUGHAFEN TEMPELHOF

BAUBESCHREIBUNG

Über den Platz der Luftbrücke erreicht man die Eingangshalle, welche sich in einem schmalen Riegel vor der Abfertigungshalle befindet. Die Eingangshalle ist zweigeschossig erbaut und ihre Überhöhung wird durch die geringe Breite des langen Baukörpers verstärkt, wodurch ein monumentales Raumgefühl entsteht. Dieses wird in der auf die Eingangshalle folgenden große Halle weitergetragen. Die Halle ist mit ihren circa 5.000 Quadratmetern das Herzstück des Flughafens. In ihr vereinen sich die den Bau bestimmenden Architekturstile. Die viergeschossige Halle, deren mittlerer Bereich stützenlos funktioniert, ist überspannt mit großen Stahlfachwerken, welche durch Deckenelemente und Beleuchtungssysteme versteckt wurden. Der verbaute Marmor erinnert in seiner Farbigekeit an die Landfassaden und zieht sich bis zu den Terminals durch alle repräsentativen Flächen.

Im Anschluss an die Abfertigungshalle betreten die Passagiere den Terminalbereich. Dieser befindet sich zu beiden Seiten der großen Halle im geschwungenen Baukörper, wird aber zu den Hangars hin durch Querbauteile begrenzt. Über Treppen betreten die Passagiere das überdachte Vorfeld, auf dem die Flugzeuge zum Einsteigen bereitstehen.

Die große Halle verbindet die unterschiedlichen Funktionsebenen des Flughafens. Die Passagiere gehen den zuvor beschriebenen Weg, wäh-

rend Besucher*innen die Abfertigungshalle zwar ebenfalls betreten können, von hier aus aber nicht zu den Terminals gelangen. Das eingezogene Galeriegeschoss lädt jedoch zum Verweilen ein, ebenso wie das Restaurant, welches direkt über dem überdachten Vorfeld platziert ist und den Blick auf die Start- und Landebahnen freigibt.

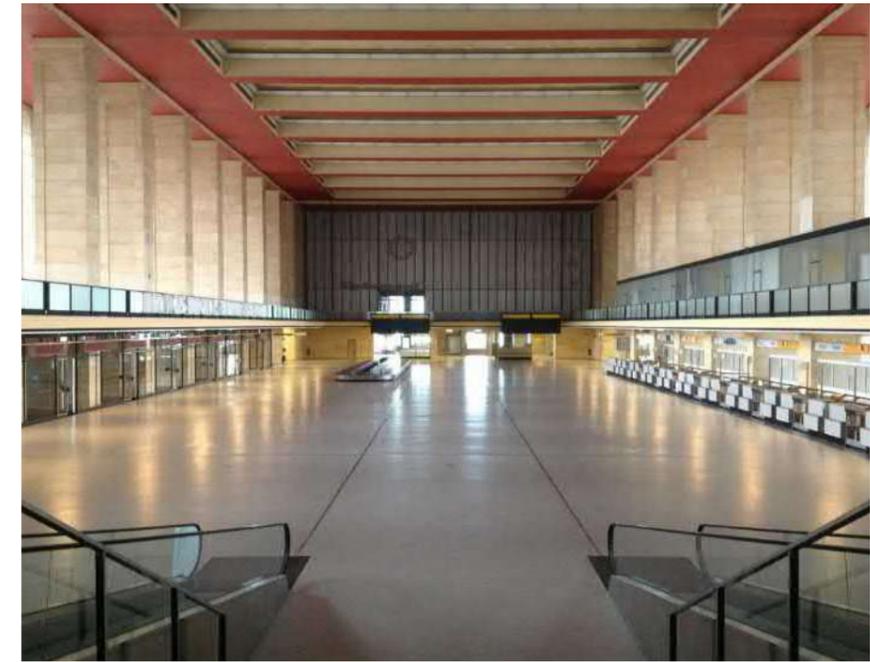


Abb. 41: Die große Halle



Abb. 42: Galeriegeschoss der großen Halle

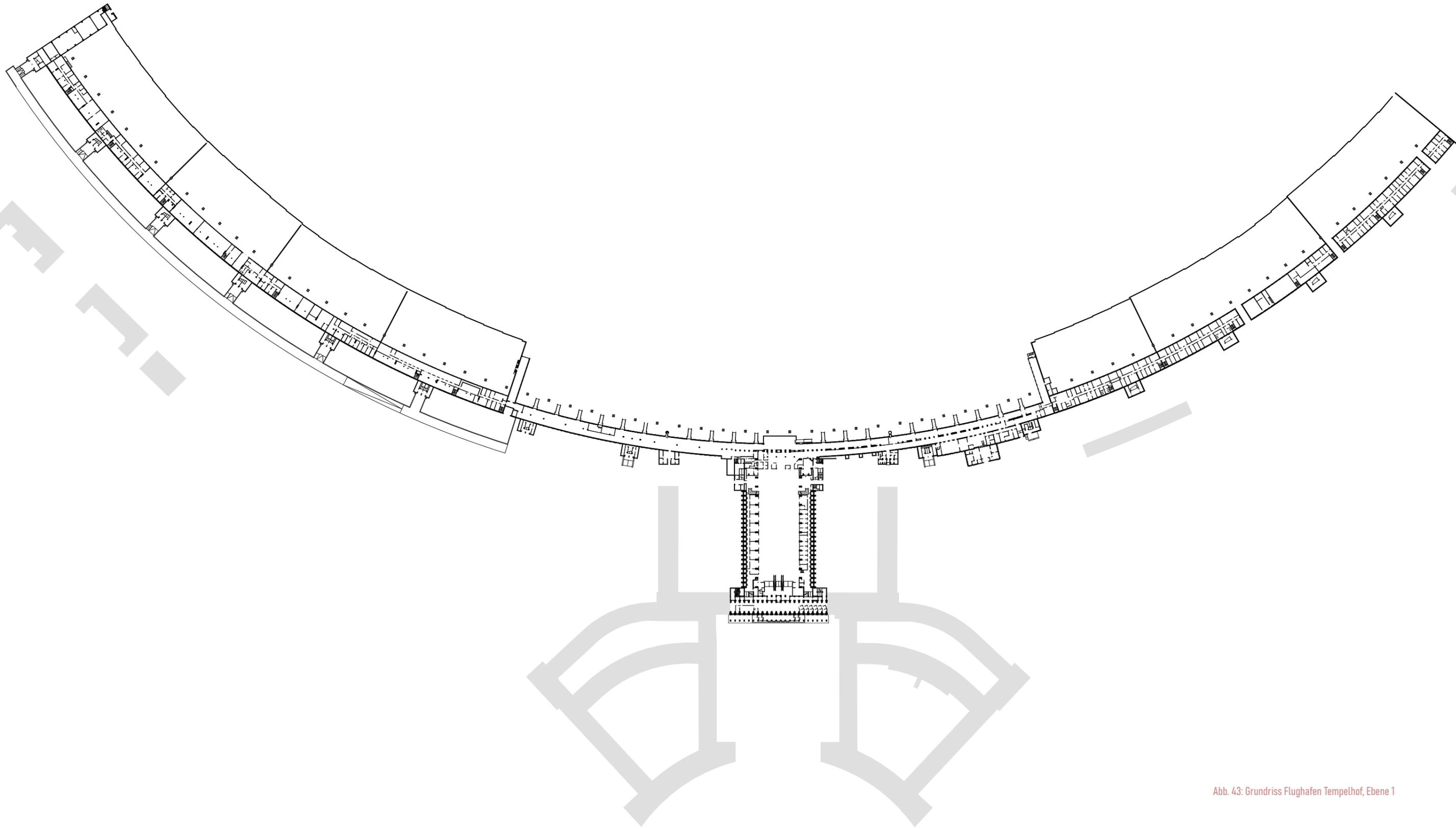


Abb. 43: Grundriss Flughafen Tempelhof, Ebene 1

FLUGHAFEN TEMPELHOF

BAUBESCHREIBUNG

Unter der Halle befindet sich die Rollfeldebene. Hier sind hauptsächlich Anlagen zur technischen Versorgung untergebracht. Von der Abfertigungshalle aus werden die Gepäckstücke über Laufbänder in die Rollfeldebene transportiert, um dann zu den Flugzeugen gebracht und verladen zu werden. Bei der Ankunft von Flugzeugen funktioniert das Prinzip gegenläufig. Dieses Geschoss ist der Öffentlichkeit nicht zugänglich und verzichtet daher auf jegliche repräsentative Architektur.



Abb. 44: Rollfeldebene, Gepäckband

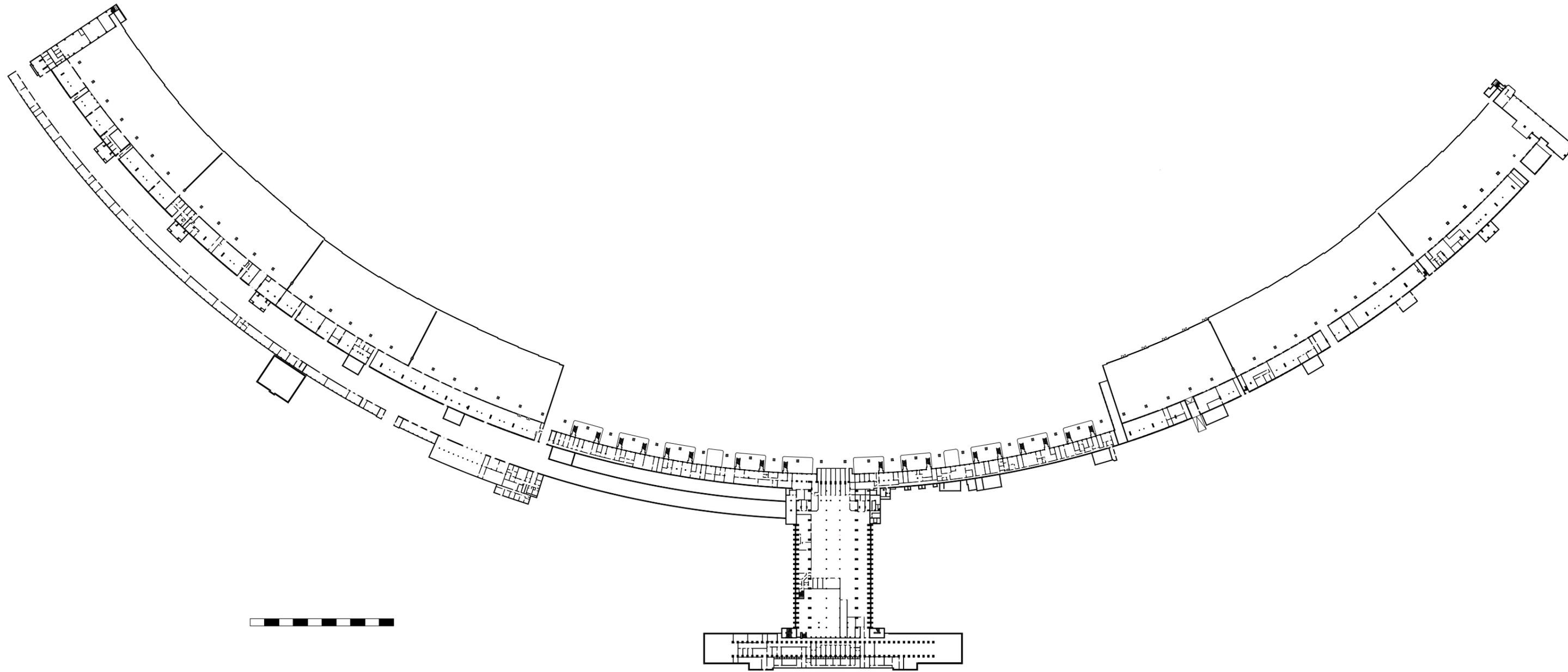


Abb. 45: Grundriss Flughafen Tempelhof, Ebene 0

FLUGHAFEN TEMPELHOF BAUBESCHREIBUNG

Die Ebene 2, welche sich über dem Terminalgeschoss befindet, beherbergt größtenteils Büroflächen. Diese verfügen über einen Mittelflur und sind in kleinteilig gegliederte Büroeinheiten zu beiden Seiten unterteilt. Erschlossen werden sollten diese Flächen durch die Treppentürme, welche sich in regelmäßigen Abständen befinden, um unter anderem auch die Brandsicherheit zu gewährleisten. Die Treppentürme befinden sich allerdings bis heute größtenteils im Rohbau und sind nicht nutzbar, weshalb häufig kleinere Fluchttreppenhäuser die heutige Erschließung übernehmen. Einige der Treppentürme sind jedoch ausgebaut und dienen als Erschließung, doch auch diese beschränken sich auf die ersten beiden Ebenen.



Abb. 46: Fassadenansicht Treppentürme



Abb. 47: Bürogeschoss Flur, nach Schadstoffsanierung

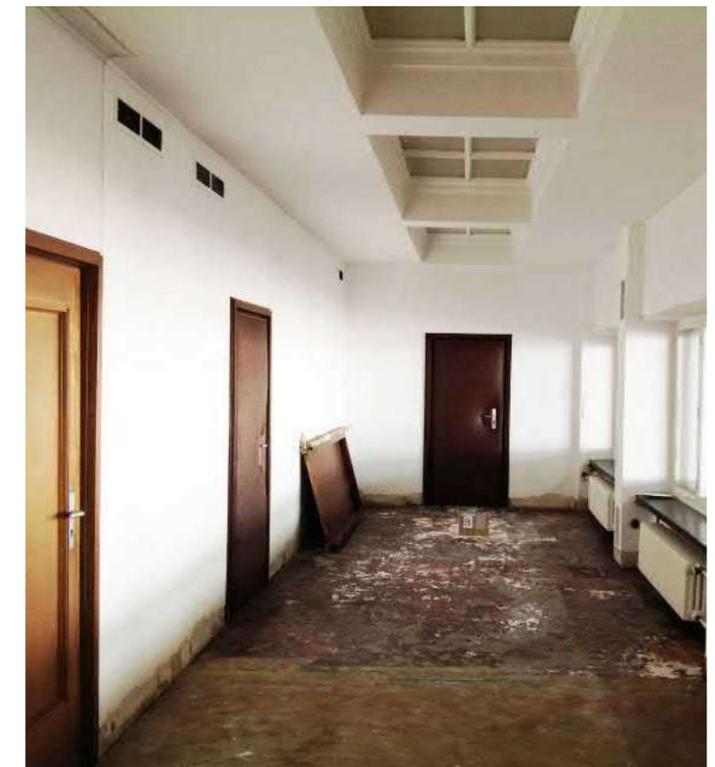


Abb. 48: Büro Ebene 2

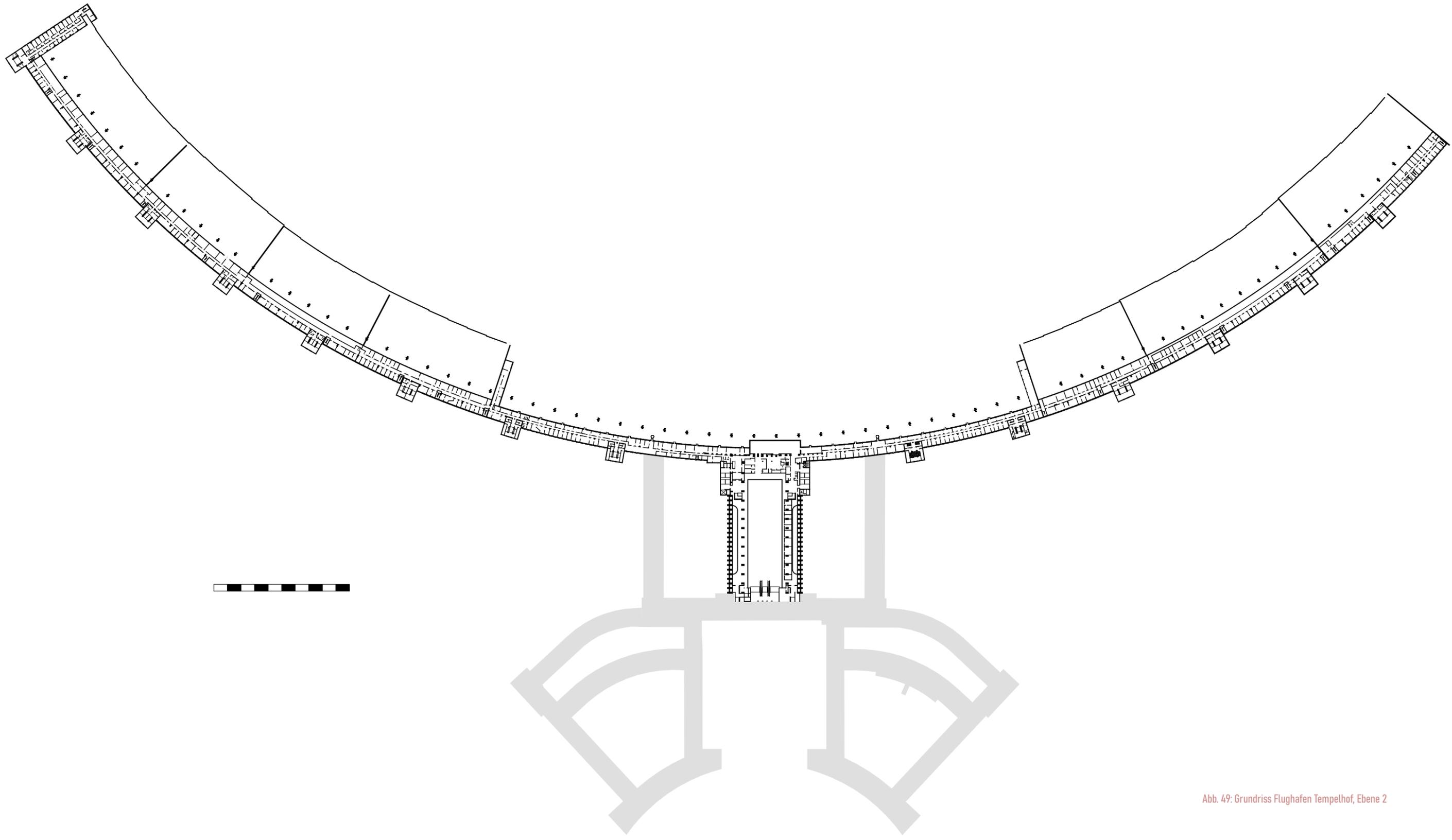


Abb. 49: Grundriss Flughafen Tempelhof, Ebene 2

FLUGHAFEN TEMPELHOF BAUBESCHREIBUNG

Das überdachte Vorfeld und die Hangars unterscheiden sich stark von den geschlossenen Teilen des Gebäudes. Ihre Stahlkonstruktion ist sichtbar, während die übrigen Gebäudeteile als verkleideter Stahlbeton-Skelettbau ausgeführt sind.

Ernst Sagebiel erhält die Aufgabe, ein Dach zu entwickeln, welches das Unterfahren von Flugzeugen ermöglicht, um wetterunabhängig einen komfortablen Ein- und Ausstieg zu gestatten, beziehungsweise um in den Hallen die Produktion von Flugzeugen zu ermöglichen. Daraus entsteht ein circa 40 Meter tiefes, stützenfreies Dach. Eine Stahlkonstruktion, die am Flughafen ihre Prämie feierte. Die Stützen stehen in einem Abstand von 14,2 Metern, die lichte Durchfahrtshöhe zum Flugfeld beträgt 12 Meter. Es handelt sich um einen Dreigelenkrahn, die Hauptstütze ist auf einem Stahlgelenk gelagert, unter dem sich ein Fundament von circa 200 Kubikmetern Stahlbeton befindet.

Die hintere Stütze ist in der landseitigen Fassade eingebaut, sie ist deutlich schlanker und aus Eisenbeton hergestellt. Auch sie ist auf Druck belastet, insbesondere um die geplante Dachtribüne zu stützen.⁵³

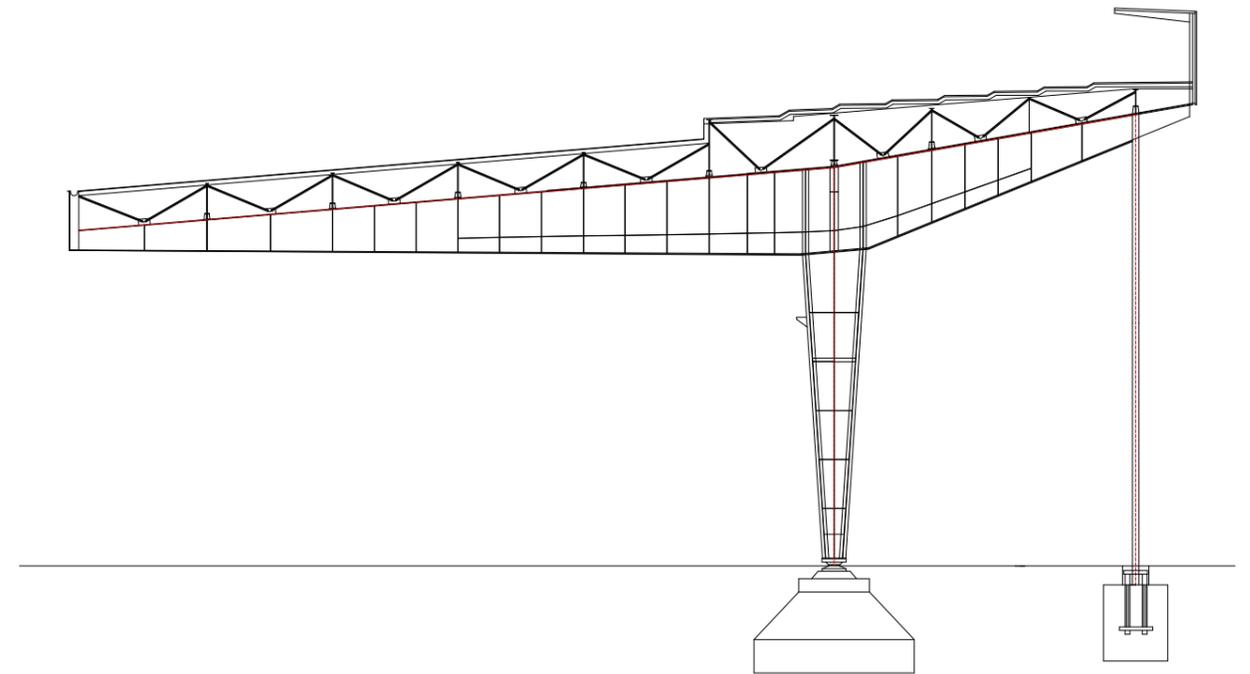


Abb. 50: Schematischer Schnitt der Hallenkonstruktion

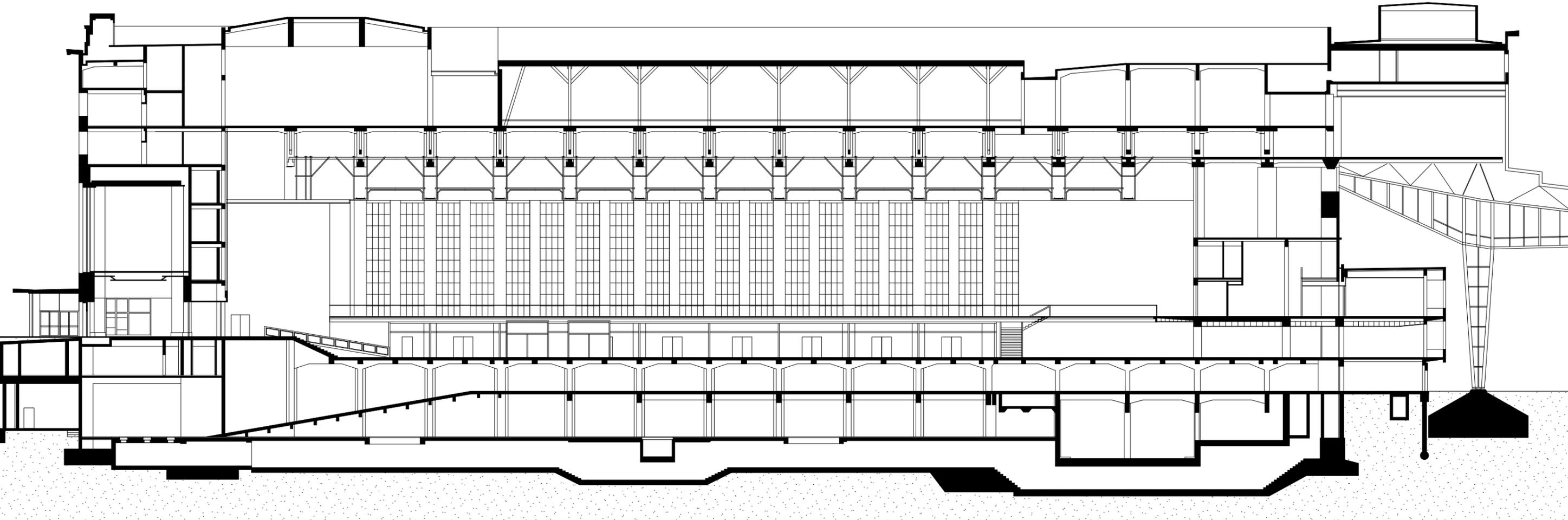


Abb. 51: Längsschnitt durch die große Halle

FLUGHAFEN TEMPELHOF

POLITISCHE HINTERGRÜNDE

In kaum einer anderen Zeit wird Architektur so stark zum Zwecke der politischen Propaganda genutzt wie im dritten Reich. Gleichzeitig ist Architektur selten in derart viele Stilrichtungen unterteilt. Der einzige offizielle Anspruch an die Formsprache der nationalistischen Bauten lautete, dass diese „heroisch“ sein müssen.⁵⁴ Der größte Konflikt zwischen den Architekturschaffenden unter den Nationalsozialisten ist die Spaltung zwischen moderner und klassizistischer Architektur.

Am ehemaligen Flughafen Tempelhof lässt sich diese Spaltung ablesen. Er vereint beide Stile in einem Gebäude, welches sich zu zwei Seiten mit zwei konträren Formsprachen präsentiert. Zur Stadt hin zeigt sich Tempelhof als klassizistischer Bau mit geschlossener Natursteinfassade, zum Feld hin öffnet sich das Gebäude und zeigt seine bis heute moderne Stahlkonstruktion.

Diese Kombination beider Baustile formt eine neuartige Architektur, die dem Anspruch nach einem „heroischen“ Bauwerk in Fülle nachkommt. In den Plänen von Albert Speer für die Reichshauptstadt Germania zeigt sich, welches Stilmittel die Architektur des dritten Reichs über allen anderen prägen sollte: die Monumentalisierung. Die Architektur wird direkte Übersetzung eines Traums von Macht, Germania soll „Welthauptstadt“ werden und durch Größe ihren Stand behaupten. Der Flughafen

Tempelhof als Teilbereich dieser Planung ist auch Teil dieses Machtausdrucks. Das größte Gebäude weltweit seiner Zeit, bis heute das größte zusammenhängende Gebäude Europas, ist ein Monument geworden.⁵⁵

Das bis heute erhaltene Gebäude wird ab 1933 unter dem Titel „Weltflughafen“ geplant. Der Architekt Ernst Sagebiel, Leiter des Büros von Mendelssohn – welcher auf Grund der wirtschaftlichen und politischen Lage aus Deutschland emigrierte – wird 1935 mit der weiteren Planung beauftragt. Sagebiel gehört unter anderem der NSDAP an, ist für seine enge Zusammenarbeit mit Göring bekannt und baut unter dessen Leitung 1935 das Reichsluftfahrtministerium in Berlin, den ersten Großbau der Nationalsozialisten. Zu dieser Zeit war es nur möglich als Architekt*in in Deutschland zu arbeiten, wenn man dem Bund Deutscher Architekten (BDA) zugehörte. Der Beitritt zum BDA ist allerdings nur möglich, sofern eine nicht-jüdische Abstammung und eine politische Orientierung hin zum Nationalsozialismus nachgewiesen werden.⁵⁶

Unter den nationalistischem Regime wurden die meisten Bauwerke vom Militär in Auftrag gegeben, vor allem von dem Reichsluftfahrtministerium unter der Leitung Görings.

Nicht nur die Architektur des Flughafengebäudes soll beeindruckend werden, auch die verhältnismäßig rasante Bauzeit sorgt für Ruhm. Im

Mai 1936 erfolgte der Baubeginn, am 4. Dezember 1938 wird das Richtfest des Rohbaus gefeiert – mit einer Rede Görings. Zu diesem Zeitpunkt sind bereits 9.000 Büros des Neubaus bezogen. Der schnelle Baufortschritt lässt sich unter anderem auf die Verwendung von Fertigteilen zurückführen, allerdings wäre dieser Fortschritt deutlich früher gebremst worden, wenn nicht auch etliche Zwangsarbeiter unterschiedlicher Nationalitäten am Bau beteiligt gewesen wären.⁵⁷

Die Planung beinhaltet neben den für einen Flughafen notwendigen Funktionen auch Bereiche, die für die Zeit des Krieges vorgesehen werden. Das Gebäude soll möglichst autark funktionieren, so gibt es ein eigenes Wasserwerk – mit den Ausmaßen des Wasserwerks von Frankfurt-Oder – etliche Luftschutzräume und ein weitreichendes Tunnelsystem, welches während des Kriegs für die Produktion von Flugzeugen genutzt wurde. Der Flughafen ist eine kleine Stadt in sich und zielt darauf ab, den Krieg nicht nur zu überstehen, sondern auch tatkräftig zu unterstützen. Das Flughafengebäude übersteht den Krieg ohne größere Schäden, was den Plänen der Alliierten zu verdanken ist, die den Wert des Standorts erkennen und das Gebäude somit bewusst verschonen. Als Hitler realisiert, dass der Krieg nicht zu gewinnen und damit auch Berlin nicht zu halten ist, gibt er den Befehl zur

Sprengung des Gebäudes. Der befehlserhaltende Soldat widersetzt sich dem jedoch und verweigert die Sprengung. So können die Besatzungsmächte Berlins den Flughafen nahezu unbeschädigt übernehmen. Das Gebäude wird von ihnen in Teilen verändert, noch vorhandene Flugzeuge werden verschrottet und übrige Munition auf dem Tempelhofer Feld vergraben.

Der Erhalt des Flughafens ist somit sowohl einem sich seinem Befehlshaber widersetzenden Soldaten zu verdanken als auch der Architektur des Gebäudes, welche sich unabhängig von ihrer Politik wertvoll erweisen sollte.⁵⁸

Nach der Teilung Berlins und der Schließung der Grenzen ist West-Berlin eine Inselstadt, die ausschließlich über den Luftweg versorgt werden kann. Der Flughafen Tempelhof wird der Mittelpunkt der Berliner Luftbrücke, ab dem 26. Juni 1948 bis 1949 werden die Bürger*innen ausschließlich durch hier angelieferten Güter versorgt. Alle 90 Sekunden landet ein Flugzeug in Tempelhof.⁵⁹ Der Flughafen Tempelhof, welcher für viele bis heute ein Symbol des Nationalsozialismus ist, wird Lebensretter, ein Symbol für Freiheit, Stärke, Selbstständigkeit und politischer Entwicklung.

Ab 1950 wird der zivile Flugverkehr am Flughafen Tempelhof wiederaufgenommen und der Standort wird der Flughafen Westberlins. Von hier aus

fliegen British Airways, PanAm und AirFrance. Die deutsche Lufthansa wird 1945 vorübergehend aufgelöst und mit ihr die deutsche Luftfahrt bis 1955 eingestellt. Als Flughafen Westberlins wird Tempelhof bis 1961 Anlaufstelle für Flüchtlinge aus dem Osten und weist hohe Passagierzahlen auf. Das Rekordjahr des Flughafens ist jedoch erst 1971, in diesem Jahr verzeichnet Tempelhof 5,5 Millionen Passagiere.

Dennoch schließt der Flughafen erneut am 1. Juli 1975 für den Zivilverkehr und wird zum Militärflughafen der US Air Force. Der zivile Flugverkehr wird nach Tegel verlagert.

Kurz nach dem Fall der Berliner Mauer und dem Abzug der Besatzungsmächte geht am 3. Oktober 1990 die Lufthoheit über Berlin erstmals seit 1945 an die deutschen Behörden. Im Dezember wird der Flughafen für die zivile Nutzung reaktiviert, die US Air Force verlässt das Gebäude 1993.

1995 wird das Flughafengebäude unter Denkmalschutz gestellt.⁶⁰

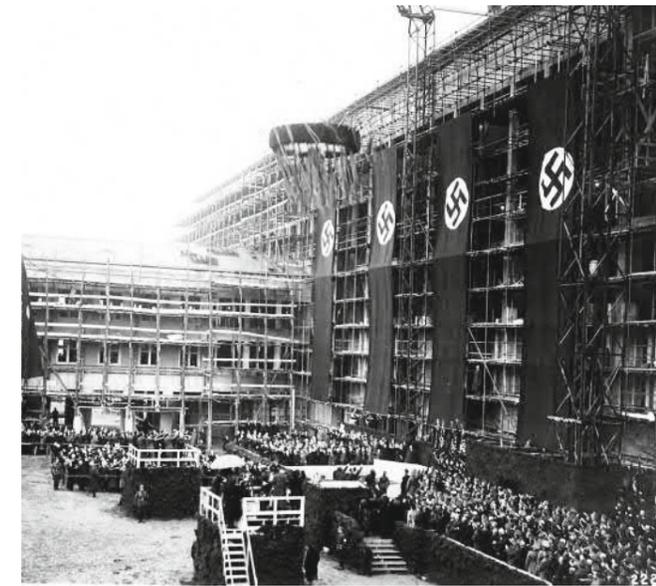


Abb. 52: Richtfest Flughafen Tempelhof



Abb. 53: Flugzeugwerk im Hangar des Flughafen Tempelhofs



Abb. 54: Kriegsschäden am Flughafengebäude



Abb. 55: Güterlagerungen im Hangar 7



Abb. 56: Berliner Luftbrücke, Kinder erwarten die „Rosinenbomber“



Abb. 57: Flughafenbetrieb im GAT

FLUGHAFEN TEMPELHOF HEUTE

Der Flughafen stellt seinen Betrieb im Oktober 2008 ein.

Seit dem 1.1.2011 ist die Tempelhof Projekt GmbH vom Land Berlin beauftragt, sich der Verwaltung, Instandhaltung und Entwicklung des Flughafens anzunehmen. Das Unternehmen übernimmt bei diesen Aufgaben die Eigentümerfunktion. Einen großen Teil des Aufgabenbereichs stellt das Facility Management dar, die Räumlichkeiten müssen ständig kontrolliert und überwacht werden, sicherheitstechnische und haustechnische Anlagen überprüft werden. Die Standortentwicklung ist jedoch die öffentliche Hauptaufgabe des Unternehmens. Zum einen werden die bereits vorhandenen Mieter betreut, zum anderen entwickelt das Unternehmen Nutzungsziele beziehungsweise Nutzungsvorschläge, um potenzielle Mieter für das Gebäude zu gewinnen. Das Ziel der GmbH ist es, Tempelhof zu einem Standort für die Kreativwirtschaft zu machen, kulturelle Angebote innerhalb des Flughafens zu etablieren und das Gebäude – zumindest in Teilen – der Öffentlichkeit zu öffnen.⁶¹

Unter anderem soll auf dem Dach des Gebäudes eine Geschichtsgalerie entstehen, welche sich bauteilübergreifend erstrecken und die Geschichte des Flughafens und des Flugverkehrs im Allgemeinen vermitteln soll.⁶²

Aus dem Lagebericht 2019 der Gesellschaft geht hervor, dass der ehe-

malige Flughafen über rund 200.000 Quadratmeter vermietbare Flächen verfügt, wobei nicht darauf eingegangen wird, um welche Art von Flächen es sich hierbei handelt. Aufgeführt ist, dass 126.000 Quadratmeter davon bereits vermietet sind obwohl nur für 74.000m² eine baurechtliche Genehmigung vorliegt. Die übrigen vermieteten Flächen sind größtenteils von der Polizei belegt und haben eine Duldung der Nutzung durch den Einbau moderner Brandmeldeanlagen erreicht.⁶³

Zusätzlich zu der öffentlichen Finanzierung der Stadt Berlin bezieht die Gesellschaft Fördermittel. Im März 2018 erhält die Tempelhof Projekt GmbH circa 132 Millionen Euro für kommende Projekte innerhalb des Flughafengebäudes aus dem *“Sondervermögen Infrastruktur der wachsenden Stadt und Nachhaltigkeitsfond“*.⁶⁴

BERLIN

BERLIN

Es scheint, als sei Berlin, wie schon 1910 von Karl Scheffler angekündigt, „verdammt dazu, ewig zu werden, niemals zu sein“.⁶⁵ Berlins stetiger Wandel ist sowohl Chance als auch Gefahr.

Das Spannende daran ist, dass politische, kulturelle und historische Schichten das Bild der Stadt prägen. Trotz großflächiger Zerstörungen und etlichen Abrissen finden sich Spuren der äußerst schnelllebigen, in Teilen fast schon überstürzten Geschichte der Hauptstadt.

Obwohl Berlin mehrere Phasen des überstürzten Umgangs mit seiner häufig belasteten Geschichte durchlebte, sei es nach dem ersten Weltkrieg, im dritten Reich oder in der Nachkriegszeit, sind dennoch alle relevanten Geschehnisse in der Architektur zu finden, auch wenn man sich bewusst danach umschauchen muss. Hinzu kommt, dass Berlin mehrfach in seiner Geschichte die Chance hatte, sich zu überdenken. Selbst heute sind in Berlin überaus großflächige städtebauliche Eingriffe in Planung, welche nicht nur zu Verdichten versuchen, sondern auch neue städtische Strukturen vorsehen.⁶⁶

Dies ist ein Alleinstellungsmerkmal der heutigen Hauptstadt. Sie ist zu großen Teilen neu, einen typischen europäischen Stadtkern gibt es nicht – und wenn doch, dann ist dieser weitaus jünger als er scheint –, viele der Großbauten sind aus politischen Motiven heraus entstanden, die ehe-

malige Teilung der Stadt scheint noch nicht endgültig überwunden und viele Projekte scheitern nicht an Ideen oder Finanzierungen, sondern an Volksabstimmungen und politischen Bewegungen.⁶⁷

Doch durch die Vielzahl an politisch oder geschichtlich bedeutender Architektur birgt Berlin eine große Schwachstelle, die Gefahr des Vergessens. Die Stadt des ständigen Wandels und der fortwährenden Modernisierung scheint zu vergessen, dass Bausubstanzen unabhängig von ihrem vorherigen Nutzen oder ihrer politischen Strahlkraft immer auch Architektur bleiben, die genutzt werden kann und angenommen werden sollte.⁶⁸

Um 1880 gibt es in Berlin einen großen Zuwachs an Bauvorhaben. Die Innenstadt wird unter Fürst Bismarck zur Wirtschaftsmitte der Reichshauptstadt. In diesem Zuge werden viele Wohnungen abgerissen und die Bevölkerung aus der Mitte verdrängt.⁶⁹ Der wirtschaftliche Aufschwung geht einher mit der Industrialisierung, Berlin wird, zusammen mit London und Paris, die wichtigste und größte Stadt der Welt.⁷⁰

Die vermehrten Abrisse bestehender Bausubstanzen im Stadtkern zu dieser Zeit werden zuvor in Zeitungen öffentlich bekannt gegeben, was dazu führt, dass die alten Gebäude durch Fotografien festgehalten werden und somit bis heute Zeugnisse ihrer Existenz vorliegen. Die radikale Moderni-

sierung der Stadt findet interessanter Weise kurz nach der Gründung des Vereins der Geschichte Berlins 1865 statt, obwohl dieser Verein sich erstmals für den Denkmalschutz einsetzt. Im Gegensatz zu heute sind die Mitglieder dieses Vereins aber nicht in erster Linie für den Erhalt, sondern für Ziele in Richtung der urbanen Modernisierung bekannt.⁷¹

Der Drang zur Modernisierung sorgt dafür, dass Berlin auch heute keine klassische Mitte hat, die sich mit Altstädten in Deutschland oder Europa vergleichen lässt. Der einzige Ort, an dem ein scheinbar historisches Stadtbild abzulesen ist, ist das Nikolaiviertel. Dieses entsteht jedoch erst Ende des 20. Jahrhunderts und ist somit nicht älter als seine Umgebung. Es ist ein städtebaulicher Versuch der Erinnerung, welcher entweder abgelehnt oder irrtümlicher Weise häufig als echt angesehen wird.⁷²

„Obwohl als ‚sozialistisches Disneyland‘ verspottet, zeugt der unablässige Besucherstrom bis heute vom Erfolg des Projektes. Ein zentraler Ort für die ganze Stadt ist das Viertel nicht geworden, zur Geschichtsvermittlung taugt es nur bedingt. Dafür bietet es den Besuchern eine Projektionsfläche für eine allgemeine Vorstellung von alter Stadt, wie sie deutschlandweit zu finden ist.“⁷³

Heute erfreut sich Berlin erneut großer Beliebtheit und zwar trotz (oder gerade wegen) fehlender historischer Stadtmitte. Es wohnen circa

3,8 Millionen Menschen in der Stadt, viele sind zugezogen, um sich hier ein Leben aufzubauen. Berlin ist wieder attraktiv, viele große Firmen haben Niederlassungen gegründet, traditionelle Berliner Unternehmen wie Siemens expandieren stetig und das kulturelle Angebot ist groß. Die in Teilen so dunkle Geschichte lockt Touristen an, die Schnelllebigkeit und der ständige Wandel lockt neue Bewohner*innen.

BERLIN

DIE EWIG UNFERTIGE STADT

Eine große Rolle in der städtebaulichen Geschichte Berlins spielen die unrealisierten Architekturen, die Papierarchitekturen. Eine Reihe von Wettbewerben mit innovativen Ideen verbleibt häufig im Planungsstand, vergessen sind sie jedoch (noch) nicht. Sieht man sich die Planungen für Berlin an, die gebauten sowie die diejenigen, die auf dem Papier blieben, findet man häufig offensichtliche Bezüge und Weiterentwicklung bereits gedachter Lösungen.⁷⁴

„Es gibt in der Tat kaum eine Metropole, die so sehr aus übereinander lagernden Schichten bruchstückhaft oder überhaupt nicht realisierter städtebaulicher Planungen besteht wie Berlin.“⁷⁵

Im Januar 1701 wird Berlin zur Hauptstadt Preußens. Es folgen einige umfangreiche Modernisierungsmaßnahmen, 1873 wird die Kanalisation gebaut, 1838 wird eine Eisenbahnverbindung nach Potsdam realisiert.⁷⁶

Als Antwort auf den königlichen Wunsch, Berlin nach Pariser Vorbild zu gestalten, entsteht 1862 der Hobrechtplan. Dieser sieht Prachtstraßen und großzügige Plätze im Stadtraum vor. In Teilen ist der Hobrechtplan bis heute an den Berliner Stadtstrukturen abzulesen. Beispielsweise die engen Blockstrukturen und das innerstädtische Straßennetz lassen sich auf ihn zurückführen. Der Hobrechtplan bildet die Grundlage des Berliner Städtebaus bis 1919.⁷⁷

1910 gibt es einen städtebaulichen Wettbewerb, dessen ersten Platz Hermann Jansen belegt. Es geht darum, Berlin als Metropole umzugestalten. Ein rasantes Wachstum der Stadt wird erwartet, sodass der Wettbewerb eine Umplanung der Stadt für 10 Millionen Einwohner*innen fordert. Der dafür zur Verfügung gestellte Platz ist in einem 25 Kilometerweiten Radius um den Mittelpunkt Potsdamer Platz gewählt. Umgesetzt werden die Wettbewerbsergebnisse nicht.⁷⁸

10 Jahre später wird Groß-Berlin gegründet und die Stadt wächst auf 3,8 Millionen Menschen. 1925 tritt eine neue Bauordnung in Kraft, zu dieser Zeit ist Berlin mit 4 Millionen Einwohner*innen die größte Industriestadt des Kontinents.

Die höchste Einwohneranzahl Berlins bis heute lag im Jahr 1943 bei knapp 4,5 Millionen.⁷⁹

Der anhaltende Wandel der Stadt sorgt dafür, dass sich auch die Ansprüche und Forderungen an die Architektur und den Städtebau permanent verändern. Dieses führt dazu, dass die Umsetzungen teilweise beschleunigt werden, teilweise verhindert werden. Doch wer durch Berlin spaziert, wird nie lange nach einer Baustelle suchen müssen.

„ES GIBT IN DER TAT KAUM EINE METROPOLE, DIE SO SEHR AUS ÜBEREINANDER LAGERNDEN SCHICHTEN BRUCHSTÜCKHAFT ODER ÜBERHAUPT NICHT REALISIERTER STÄDTEBAULICHER PLANUNGEN BESTEHT WIE BERLIN.“

BERLIN

DIE GETEILTE STADT

Mit der Nachkriegszeit kommt die Wohnungsnot nach Berlin. Die bekannten „Trümmerfrauen“ tun ihr Bestes, um die Stadt wieder aufzubauen und Wohnorte zu schaffen. Doch Architektur im künstlerischen Sinne gibt es nicht. Zumindest nicht in der Umsetzung, Wettbewerbe gibt es ab 1946 mehrere. Insbesondere im Bereich Städtebau scheinen die Möglichkeiten endlos, die Zerstörungen offenbarten Möglichkeiten für eine völlig neue Stadtgestaltung.⁸⁰

Nicht zuletzt die Teilung Berlins in Ost und West sorgt dafür, dass großflächige städtebauliche Eingriffe nicht umgesetzt werden. Allerdings entsteht während der Zeit der Teilung der Stadt eine Art Wettbewerb zwischen den Lagern. Das äußert sich zum einem durch Großprojekte für Wohnbauten, beispielsweise die ehemaligen Stalinallee in der DDR und die Bebauung des Hansaplatz in West-Berlin, oder durch die Abwendung von der nationalistischen Vergangenheit durch den Abriss vermeintlich belasteter Bauwerke wie dem Stadtschloss.⁸¹ Hans Sharoun sagte einst über die von den Nationalsozialisten übernommenen – aber bereits zuvor vorhandenen – architektonischen Eingriffe Berlins: *„Selbst die Achsen, die auf Planungen Schinkels, auf konstruktive Forderungen des Wettbewerbs von Großberlin aus dem Jahre 1910 und vor allen Dingen auf die Arbeit Martin Mächlers, die er 1927 im Berliner*

*Glaspalast zeigte, zurückgingen, sind zu lebensfeindlichen Bestandteilen dieser Machtdemonstrationen Hitlers geworden.“*⁸²

Der Umgang mit dem architektonischen Erbe der Nationalsozialisten in Berlin beschränkt sich unmittelbar nach Kriegsende hauptsächlich auf das Entfernen dieser. Martin Wagner sagt hierzu: *„Versteinerte Erinnerungswerke können wir in unserem Zeitalter nicht mehr brauchen“*⁸³. Anstatt sich diesem geschichtlichen Erbes anzunehmen und dieses als lehrenden Gedächtnisort zu interpretieren, wird der Fokus auf Neugestaltungen im Sinne der Demokratie gelegt. Der Wunsch, Berlins Vergangenheit zu verdrängen und durch die scheinbar hoffnungsvolle und bessere Zukunft zu ersetzen macht sich auch in der Architektur bemerkbar. Allerdings wird sich dabei – wie schon oft in der Geschichte Berlins – wenig Zeit genommen, um großflächige Überlegung anzustellen.⁸⁴ Die Teilung Berlins in unterschiedliche Lager bewirkt, dass viele geplante Maßnahmen zunächst zum Stillstand kommen.

Nach dem Mauerfall findet sich Berlin in einer ähnlichen Situation wieder. Diesmal geht es nicht darum, die Zeit des dritten Reichs aus dem Gedächtnis der Berliner*innen zu verdrängen, sondern die Teilung der Stadt ungeschehen wirken zu lassen. Zu dieser Zeit werden jedoch die übrigen Bauten und Spuren nationalis-

tischer Zeiten zum Fokus des Erinnerns, die Aufarbeitung wirkt gegen das zuvor angestrebte Vergessen.⁸⁵ Dennoch kann der Umgang mit Geschichte auch zu dieser Zeit kritisiert werden. *„Abermals, so scheint es, läßt sich Berlin nicht ‚Zeit zum Denken‘. Und abermals, so scheint es, läuft die Stadt in Gefahr, ihr Gedächtnis zu verlieren und ‚Geschichte ungeschehen zu machen.“*⁸⁶ Dieses Verdrängen und Vergessen von geschichtlichem Erbe ist nicht nur in Berlin zu bemerken, doch durch die Vielfältigkeit der Geschichte dieser Stadt ist es doch ein Alleinstellungsmerkmal, mit welchem umgegangen werden muss.



Abb. 58: Mauerbau Berlin



Abb. 60: Sprengung der Versöhnungskirche



Abb. 59: Berliner*innen winken über die Grenze hinweg



Abb. 61: Abriss der innerdeutschen Grenze

BERLIN

DIE HAUPTSTADT

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass Berlin in seiner Entwicklung viele Phasen durchlaufen hat, welche allesamt Spuren hinterlassen haben und das heutige Stadtbild dadurch entstanden ist, dass Berlin einen Kampf zwischen Geschichte und Fortschritt führt.

„Was ist Berlin nicht alles gewesen – und in welcher kurzen Zeit hat es diese Entwicklung durchlaufen: Kurfürstliche Residenzstadt, preußische Königsstadt, Reichshauptstadt des zweiten Kaiserreichs, zugleich Deutschlands Industriemetropole, und schließlich, während der glücklosen Weimarer Republik, für einen Augenblick längst legendäre Metropole der kulturellen Moderne und im nächsten schon das so irritierend moderne und monströse Machtzentrum des Großdeutschen Reichs, dann von den Siegermächten besetzte und unter Sonderstatus gestellte Sektorenstadt, geteilte und ummauerte Inselstadt und internationaler Zankapfel, Frontstadt, Schaufenster des freien Westens, Hauptstadt der DDR – das sind die Stationen eines widerspruchsvollen Wandels und eines rasanten politischen Rollenwechsels, die der Stadt immer wieder ein neues Gesicht gegeben haben.“⁸⁷

Heute ist Berlin ein Resultat all dieser Zeiten, ein Mosaik der Geschichte.

*„BERLIN
HALLELUJAH BERLIN
ALLE WOLLEN DAHIN
DESHALB WILL ICH DAS AUCH“⁸⁸*

ARCHITEKTUR UND POLITIK

ARCHITEKTUR UND POLITIK DIE WEIMARER REPUBLIK

Architektur wird mit der Weimarer Republik zu einem politischen Ausdrucksmittel. Die aufkommende Moderne in dieser Zeit ist darüber hinaus allerdings eine architektonische Bewegung, die sich deutlich von allem davor dagewesenen abwendet. Auf den ersten Blick wirkt die Moderne bezugslos und so neuartig, dass eine Verbindung zu allem bisherigen unmöglich ist. Letztendlich ist diese neue Moderne aber als eine „*Abstraktion des Historismus*“⁶⁹ zu verstehen. Sie ist „*geformt von Krieg, Revolution und wirtschaftlichem Zusammenbruch*“⁷⁰ und dadurch ein Mittel der politischen Revolution.

1918 veröffentlicht Bruno Taut „*Ein Architekturprogramm*“, eine Schrift aus der hervorgeht, dass er, ebenso wie weitere Vertreter*innen des Neuen Bauens, Architektur als die oberste Kunst ansieht, die alle anderen Künste zu formen vermag: der „*Zusammenschluss der Künste unter den Flügeln einer großen Baukunst ist das Ziel*.“⁷¹ Um dies zu verwirklichen sollen alle Kunstformen zusammengeschlossen werden. Diese Praktik lässt sich in der Schule des Bauhauses wiederfinden. Der geradezu totalitäre Ansatz der Architektur soll dafür sorgen, dass Kunst nicht mehr etwas Elitäres ist, sondern für die gesamte Bevölkerung erlebbar wird. Dies funktioniert nicht ohne staatliche Unterstützung. Taut fordert „*Mittel zur verlegerischen Verbreitung, zur Anfertigung von Modellen und*

für ein gutgelegenes Experimentiergelände (z.B. in Berlin: Tempelhofer Feld), auf welchen Architekten große Modelle ihrer Ideen errichten können.“⁷² Nicht nur durch die Verwendung öffentlicher Gelder würde die Architektur gesellschaftlich und politisch einen höheren Stand erhalten, auch durch die verlangte Verbreitung architektonischer Ideen soll Architektur der Gesellschaft näher gebracht werden. Diese Problematik ist bis heute vorhanden, viele der großen Projekte werden zwar veröffentlicht, erreichen aber häufig große Teile der Bevölkerung nicht. Architektur geht alle an, denn sie umgibt die gesamte Bevölkerung. Dennoch scheint es, als sei Architektur nichts weiter als ein Mittel zum Zweck für viele. Der Ansatz Tauts Ideen der Architektur an einem öffentlichen Ort wie dem Tempelhofer Feld auszustellen, zielt darauf ab, Laien mit in die Diskussionen einzubeziehen. Er ist der Meinung, dass diese die Architektur stärker und besser beeinflussen könnten als Fachleute.⁷³

Erstaunlich ist, dass der Ansatz des Neuen Bauens, des Bauhauses und der Weimarer Republik, die Architektur als alle anderen Kunstformen übergreifende Kunst anzusehen, sich auch in Hitlers Auffassungen widerspiegelt, obwohl der Nationalsozialismus sich stark gegen das Bauhaus und alles damit Assoziierte ausspricht.⁷⁴



Abb. 62: historische Aufnahme der Meisterhäuser in Dessau



Abb. 63: historische Aufnahme der Hufeisensiedlung Berlin

ARCHITEKTUR UND POLITIK

MONUMENTALISMUS VOR DEM NATIONALSOZIALISMUS

Monumentale Architekturen in Deutschland werden häufig mit dem Nationalsozialismus in Zusammenhang gebracht. Große Bauten, die hauptsächlich einen repräsentativen Zweck erfüllen, gibt es allerdings schon deutlich länger, insbesondere in den Vereinigten Staaten von Amerika. Durch die Industrialisierung und den Baustoff Stahl entstehen ab Ende des 19. Jahrhunderts Hochhäuser. Bald entwickelt sich diese Bauform zu einem Symbol von Macht und industriellem Fortschritt, weshalb ein internationaler Wettstreit um Gebäudehöhen beginnt.

Berlin, 1925 größter Industriestandort des Kontinents, weist diesen Fortschritt in der Architektur nicht auf. Obwohl viele Stimmen, insbesondere von Industriellen und aus der Kapitalwirtschaft, danach verlangen, ist der Hochhausbau in Berlin nach wie vor umstritten und schwierig zu verwirklichen.

Die wachsende Verbindung zwischen Architektur und Politik lässt sich am Beispiel des Verlagswesens in Berlin nachvollziehen. Alfred Hugenberg, Inhaber eines großen Medienunternehmens, setzte sich stark dafür ein, Hochhausarchitekturen umzusetzen und sie für sein Unternehmen als Repräsentation zu nutzen. Man könne durch „[...] aufsehenerregende Architektur, also einen Reklameeffekt erwarten[...]“⁹⁵ und durch eine Überhöhung im Vergleich zu anderen Bauten eine höhere Reichweite

erreichen. Zudem sind Hochhäuser durch ihre Skelettkonstruktion häufig gläsern und erscheinen als transparente Bauwerke, welche als eine Art von Liberalismus verstanden werden. Hugenberg hingegen, als Vorsitzender der Volkspartei, Gegner der Weimarer Republik und Nationalist, möchte mit den Hochhäusern die damals beginnende Moderne als Instrument der politischen Wende nutzen und seine Überzeugungen als Architektur bauen. Zusammen mit Otto Kohtz entwickelt er 1935 einen Plan für Berlin als Hochhausstadt um die Stadt als „[...] Sinnbild von deutscher Einigkeit, deutscher Größe und deutscher Kultur [...]“⁹⁶ zu prägen. Kohtz sagte außerdem: „Der Liberalismus der letzten Jahrhunderte und die Demokratie nach dem Kriege hätten nur unzureichende Leistung hervor gebracht. Es fehlt jede architektonische Führung, den öffentlichen Bauten mangelt alles Heroische und eine echte Monumentalität [...]“⁹⁷. Diese Aussage deckt sich in einigen Begrifflichkeiten mit denen der „Kunstrede“ Hitlers, beide strebten nach Größe und Einheit in der Architektur. Hitler begründet die Spaltung der Stile jedoch durch das private Bauen und fordert staatliche Kontrolle des Baugewerbes.⁹⁸

1991 schrieb Michael Mönninger: „Eine rigorose Einheit von Stadtplanung und Architektur ist letztlich nur in Diktaturen möglich, wo unter Mißachtung von Eigentums- und Per-

sönlichkeitsrechten große Gebiete rücksichtslos geordnet werden.“⁹⁹

Mit dieser Aussage beschreibt Mönninger sowohl die Ziele der Nationalsozialisten als auch die Vorgehensweise, um diese zu erreichen.

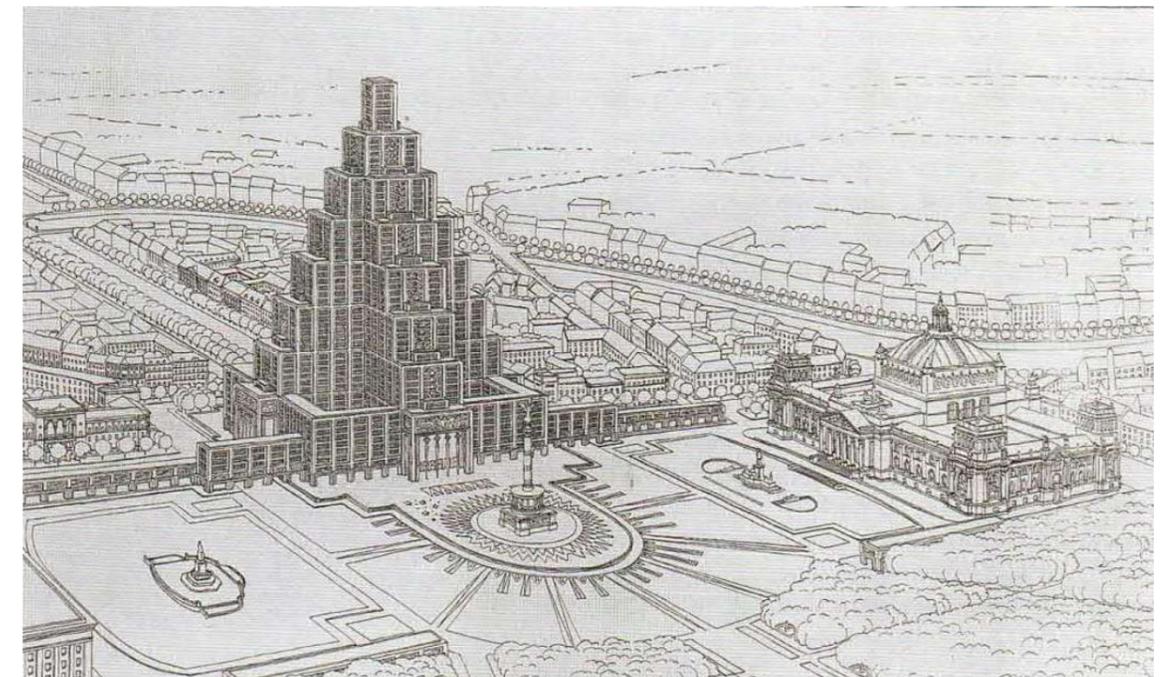


Abb. 64: Entwurfszeichnung eines Hochhauses am Königsplatz Berlin, Otto Kohtz, 1920

ARCHITEKTUR UND POLITIK NATIONALSOZIALISMUS

In der Zeit des Nationalsozialismus sind Architektur und Politik so untrennbar wie nie zuvor und nie wieder danach. Architektur wird zum Ausdrucksmittel einer politischen Ideologie. Einer der Gründe dafür ist, dass Adolf Hitler selbst ein nicht zu leugnendes Interesse an Architektur hatte und vor seiner politischen Karriere einen Weg als Architekt anstrebte. In einigen bekannten Reden Hitlers wird die Architektur direkt angesprochen, wie zum Beispiel in der Rede zu einer Ausstellungseröffnung in München, 1938: *„Jede große Zeit findet ihren abschließenden Wertausdruck in ihren Bauwerken. Wenn Völker große Zeiten innerlich erleben, so gestalten sie diese Zeiten auch äußerlich. Ihr Wort ist dann überzeugender als das gesprochene: Es ist das Wort aus Stein!“*¹⁰⁰

An dieser Aussage lassen sich mehrere Faktoren, die die Architektur unter den Nationalsozialisten prägen, ablesen. Zum einen wird klar, dass es für Hitler nicht unbedingt einen einheitlichen Stil in der Architektur anstrebt, sondern zwischen vergänglicher und damit seines Erachtens nach weniger wertvoller und ewiger Architektur unterscheidet. Die Diskussion um den Stil der nationalistischen Architektur ist also nicht nach zeitlichen Epochen und ihre Stilen zu bewerten, sondern unter dem Faktor, dass all die großen Bauten – so unterschiedlich diese auch sein mögen – doch einen einheitlichen Stil haben.

Sie sind geschaffen um ewig zu bestehen.¹⁰¹

Des Weiteren lässt das Zitat darauf schließen, dass Hitler Architektur als politisches Ausdrucksmittel sieht. Sie wird Repräsentant des Volkes und einer Zeitepoche. Daher sind der Wunsch nach Weltherrschaft und der Größenwahn Hitlers auch auf die Architektur dieser Zeit zu übertragen. Das Monumentale besitzt mindestens den gleichen Stellenwert in damaligen Planungen wie das ewige Bestehen.¹⁰² Allerdings soll die Architektur in diesem Fall nicht nur das Volk und die politische Orientierung der Gesellschaft widerspiegeln, sondern ist auch Mittel des von Hitler angestrebten Personenkults seiner selbst. Er nutzt die Architektur um *„[...] sein eigenes Selbstbewusstsein zu steigern und seine Person durch die Bauten zu überhöhen und zu stärken [...]“*¹⁰³.

Es stellt sich die Frage, ob die Architektur tatsächlich nationalsozialistisch und politisch ist, oder ob es im Prinzip die Architektur einer Einzelperson ist, die es auf politischem Wege geschafft hat, sämtliche Bauvorhaben über einen Zeitraum hinweg mitzugestalten und zu kontrollieren. Denn während der gesamten Herrschaft Hitlers gibt es stetig einen von ihm ausgewählten Architekten, der sich um die größten und repräsentativsten Bauwerke kümmert. Wobei die tatsächliche Entscheidungsgewalt immer bei Hitler liegt.

Der erste ausgewählte Architekt war Paul Ludwig Troost, welcher als Schiffsausstatter bekannt wurde. Seine erste Aufgabe ist es, Hitlers Wohnung einzurichten, da dieser die massiven und repräsentativen Möbelstücke von Troost als „deutsch“ empfindet. Anschließend wird Troost der führende Architekt der Zeit, wobei sein Verhältnis zu Hitler an das eines Hofarchitekten aus früheren Formen absolutistischer Herrschaften erinnert. Auch wenn Hitler selbst davon spricht, dass Troost seine Sichtweise auf Architektur grundlegend geändert hätte, scheint es doch so, als wäre die Neoklassizistische Architektur (beispielsweise das Haus der Kunst in München) die Weiterentwicklung Hitlers architektonischer Entwürfe.¹⁰⁴

Troost stirbt bereits 1934 woraufhin Albert Speer den Platz als favorisierter Architekt Hitlers einnimmt. Diese Stellung erlangt Speer nicht nur durch sein planerisches Talent, sondern auch insbesondere dadurch, dass Hitler das Gefühl zu haben scheint, diesem jungen Architekten seine Vorstellung von Architektur beibringen und aneignen zu können. Speer selbst sagt später dazu: *„Er [Hitler] selber ließ durchblicken, er habe nur einen jungen, begabten Architekten gewollt, so unbeschrieben noch, daß er ihn formen konnte.“*¹⁰⁵ Unter Albert Speer wird auch deutlich, wie politisch die Architektur unter den Nationalsozialisten wirk-

lich ist. Nicht nur aus Repräsentationsgründen und Formsprachen, sondern auch durch die staatliche Organisation dieser. Speer ist nicht nur der beliebteste Planer Hitlers, ihm werden auch andere Aufgaben zuteil. 1937 wird er zum Generalbauinspektor ernannt, eine Stellung, die ihn direkt Hitler unterstellt und durch welche er alle Planungen und Ideen nach Bestätigung Hitlers ausführen darf, da die Verwaltungsapparate ihm unterstehen. Speer weist als Architekt ein hohes Organisationstalent auf, wodurch er 1942 ein weiteres hohes Amt erlangt, er wird Minister für Bewaffnung und Munition. Die Ausführung zwei solch konträrer Ämter zeigt, dass Hitler in der Architektur einen ebenso wichtigen Faktor sieht wie im Krieg, beides ist wichtig um seine Herrschaftsziele zu verwirklichen.¹⁰⁶

Dadurch, dass die Architektur einen so hohen Stellenwert im dritten Reich besitzt, ist das, was von ihr heute noch übrig ist, eines der wichtigsten und erlebbarsten Zeitzeugnisse. Allerdings muss die Architektur unter dem Gesichtspunkt betrachtet werden, dass die größten und umfangreichsten Planungen unter Hitler nie zur Ausführung gekommen sind. Das, was bis heute die deutschen Städte, insbesondere Berlin, Hamburg, Nürnberg und München, prägt, ist nur ein Bruchteil dessen, was geplant war. Die tatsächlichen Ausmaße und die angestrebte Monumenta-

lität lassen sich zwar erahnen, sind jedoch weitaus weniger sichtbar als gedacht.¹⁰⁷

Der Umgang mit politisch belasteten Architekturen der Nationalsozialisten ist schwierig. Ein Abriss kommt der Geschichtsleugnung gleich, eine unkontrollierte Nutzung ebenso. Überlässt man die Gebäude sich selbst und ihrem Verfall, so reagiert man nicht auf ihre belastete Geschichte. Da Architekturen anders als Zeitzeugnisse im Museum ständig verfügbar und anschaulich sind, liegt in ihnen das Potenzial, Geschichte zu vermitteln.

ES STELLT SICH DIE FRAGE, OB DIE ARCHITEKTUR
TATSÄCHLICH NATIONALSOZIALISTISCH UND
POLITISCH IST, ODER OB ES IM PRINZIP DIE
ARCHITEKTUR EINER EINZELPERSON IST, DIE ES
AUF POLITISCHEM WEGE GESCHAFFT HAT,
SÄMTLICHE BAUVORHABEN ÜBER EINEN
ZEITRAUM HINWEG MITZUGESTALTEN
UND ZU KONTROLLIEREN.



Abb. 65: Haus der Kunst, München, historische Aufnahme



Abb. 66: Reichsparteitagsgelände, Nürnberg, historische Aufnahme

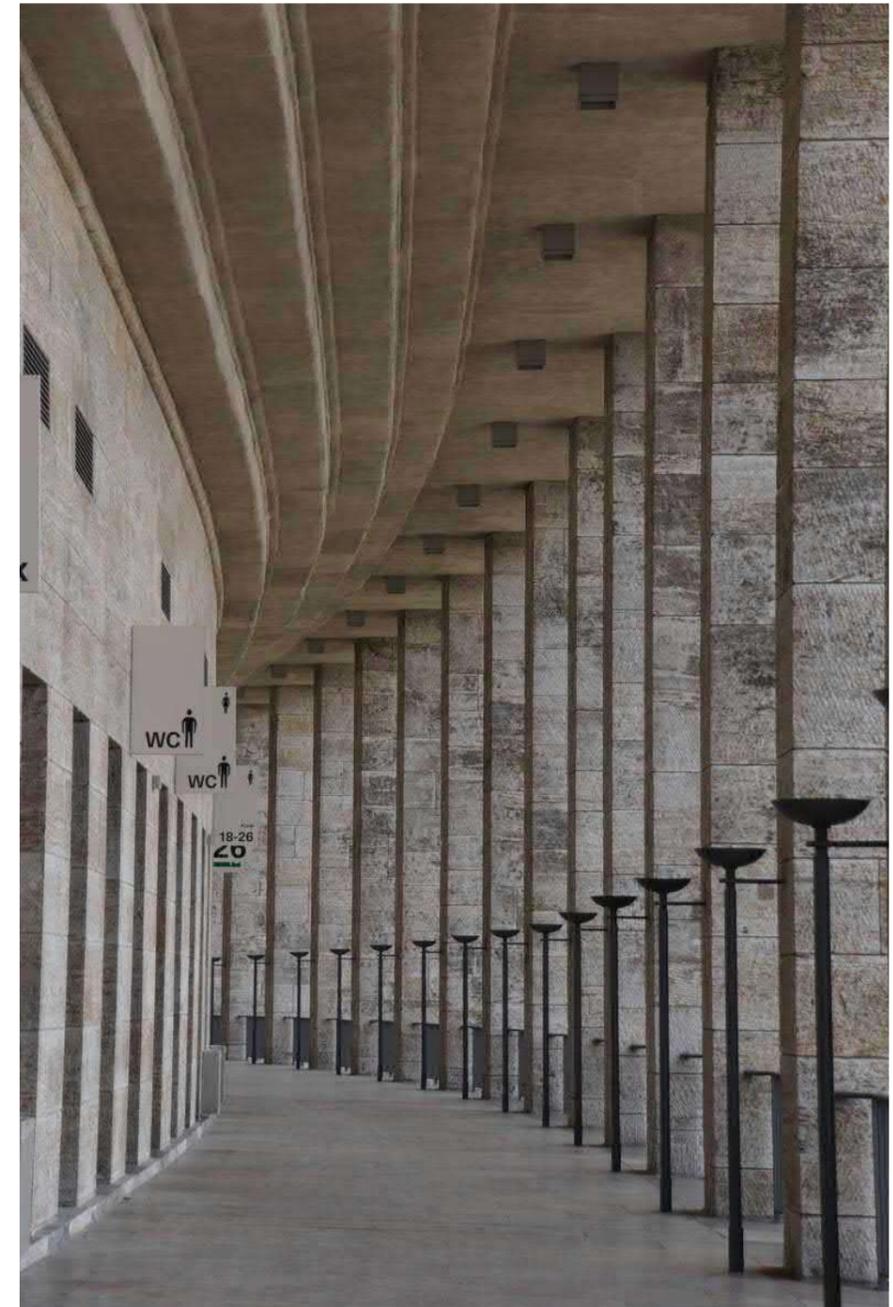


Abb. 67: Olympiastadion Berlin

DENKMAL- SCHUTZ

DENKMALSCHUTZ WERTE

Laut des Berliner Denkschmalschutz Gesetzes gibt es vier Kategorien, nach denen ein Gebäude Denkmalschutz erreichen kann.

Die erste Kategorie ist die historische Bedeutung eines Bauwerks. Die Frage, ob in oder bei ihm ein wichtiges historisches Ereignis stattfand oder ob wichtige historische Persönlichkeiten hier gelebt oder verweilt haben.¹⁰⁸

Die zweite Kategorie ist die künstlerische Bedeutung, also ob das Gebäude über eine besondere Architektur verfügt oder von einem*er besonderen / bekannten Architekt*in gestaltet wurde oder ob der oder die Auftraggeber*in eine besondere Stellung haben oder Künstler*in beteiligt waren.¹⁰⁹

Die dritte Kategorie ist der wissenschaftliche Wert, der sich daran zeigt, ob ein Gebäude wissenschaftlich erforscht wurde und ob es wissenschaftlichen Wert hat, welcher sich zum Beispiel in Publikationen widerspiegelt.

Die vierte Kategorie ist die städtebauliche Bedeutung, also die Frage, ob ein Gebäude einen städtebaulichen Mehrwert hat, ob es Teil eines Ensembles ist oder ob es anderwärtig in Zusammenhängen mit seiner Umgebung steht.¹¹⁰

Der Flughafen Tempelhof weist all diese Kriterien auf und steht seit 1999 unter Denkmalschutz. Diese Einordnung hat dafür gesorgt, dass der Flughafen bis heute erhalten ist und

instandgehalten wird. Gleichzeitig sorgt der Denkmalschutz aber auch dafür, dass der Flughafen sich bisher nicht weiterentwickeln kann, dass Planungen langwierig sind und häufig scheitern. Es ist kaum Planungsfreiheit gegeben, viele Bereiche sind komplett als schützenswert eingeordnet und können daher nicht oder nur sehr geringfügig angepasst werden. Dadurch sind moderne Nutzungen kaum vorstellbar, die räumlichen Strukturen, die sich sooft wiederholen, werden den heutigen Bedürfnissen nicht gerecht. Dazu kommt, dass es eine hohe Schadstoffbelastung in dem Gebäude gibt und die Sanierungsarbeiten bereits so umfangreich sind, dass eine Umgestaltung im Anschluss häufig auch an der Finanzierung scheitert.

Im Denkmalschutzgesetz Berlins steht: *„Denkmäler sind so zu nutzen, dass ihre Erhaltung auf Dauer gewährleistet ist.“*¹¹¹

Tempelhof dagegen steht größtenteils leer, nur wenige Räume werden genutzt, in Teilen saniert und renoviert, doch ein grundsätzlichen Konzept zu Erhaltung und Nutzung gibt es nicht.

Bereits in der Charta von Venedig ist verankert: *„Der Erhaltung der Denkmäler wird immer begünstigt durch eine der Gesellschaft nützliche Funktion“*¹¹²

Dass der Flughafen 2008 geschlossen wird, liegt nicht nur an seiner innerstädtischen Lage und der Lärm-

belästigung, sondern auch daran, dass die Flugzeuge über Tempelhof hinaus gewachsen sind. Eine Wiederaufnahme des Flugverkehrs ist daher nicht möglich, weshalb über eine alternative Nutzung nachgedacht werden muss.

*„Denkmalpflege ist ihrem Wesen nach immer zuerst eine Verhaltensweise zur Geschichte.“*¹¹³

Dieses Zitat von Norbert Huse beschreibt eine weitere Dringlichkeit, den Flughafen wieder zu beleben. Denn sämtliche historischen Ereignisse, die hier stattfanden, werden durch den Leerstand kommentarlos akzeptiert. Die kritische Auseinandersetzung mit der Geschichte findet nur dann statt, wenn Besucher*innen darauf hingewiesen werden. Doch da das Gebäude zuletzt unter der Hand der Besatzungsmächte Berlins und schließlich der Berliner*innen selbst stand, sind viele offensichtliche Spuren der Nationalsozialisten entfernt worden, wie der Reichsadler am Haupteingang.

Heute steht das Gebäude des Flughafens am Rande Berlins größter Freifläche und schwindet zunehmend aus dem Gedächtnis der Stadt.

DENKMALSCHUTZ

DIE SCHICHTEN TEMPELHOFS

Die Tempelhof Projekt GmbH hat zur Übersicht des Gebäudes Denkmalpflegepläne aller Bauteile anfertigen lassen. Diese zeigen die unterschiedlichen Bauphasen der Bauteile auf und kartiert diese nach priorisiertem Erhalten.

Es gibt sechs Phasen. Die erste Phase beginnt 1934 und endet mit dem Kriegsende 1945. Sie umfasst den Neubau des Flughafens nach den Plänen Ernst Sagebiels sowie die Nutzung des Bauwerks während des Krieges, zum Beispiel von der Deutschen Lufthansa AG oder der Weser-Flugzeugbau GmbH Lemwerder.

Die zweite Phase dauert bis 1962 und teilt sich auf in Umbauten der Berliner Flughafen Gesellschaft und Umbauten der United States Army Air Force.

Von 1963 bis 1975 erstreckt sich die dritte Umbauphase des Gebäudes. Innerhalb dieser Phase wird unterschieden zwischen Umbauten und Modernisierungen für die Infrastruktur der US Air Force und Um- und Ausbauten für die zivile Nutzung unter der Leitung der Berliner Flughafengesellschaft.

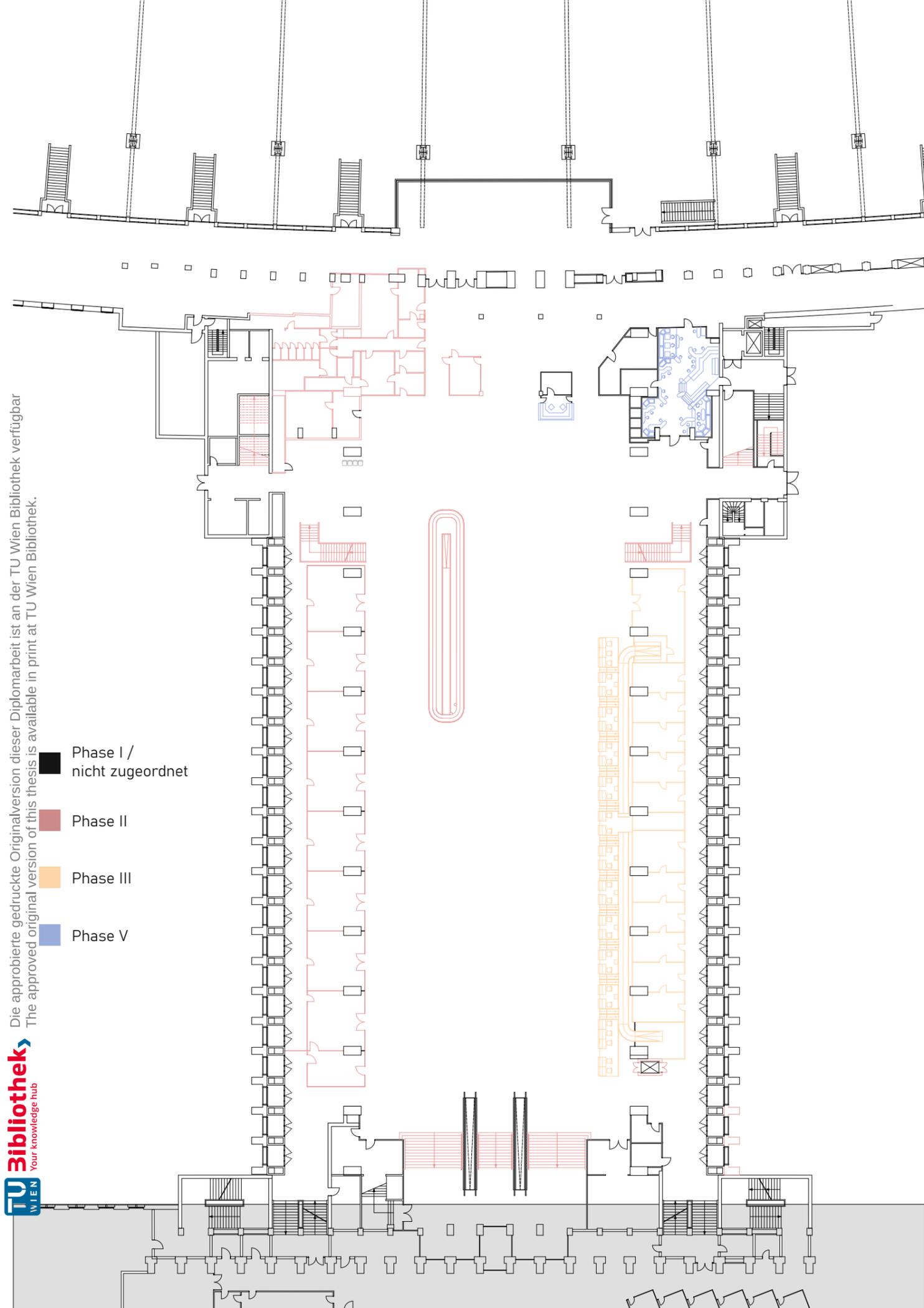
Dieselbe Unterteilung gilt auch für die vierte Phase, welche von 1976 bis 1984 andauert.

Die fünfte Phase reicht von 1985 bis 2008, dem Ende des Flughafenbetriebs. Bis 1993 gibt es auch hier bauliche Maßnahmen unter der Leitung der US Air Force bis diese den Standort endgültig verlässt. Den Beginn der

Phase bildet die Wiederaufnahme des zivilen Flugverkehrs 1976, welcher zunächst nach der politischen Wende 1989 ansteigt und mit der Übergabe des militärischen Gebäudeteils an die Berliner Flughafengesellschaft 1989 bis 2008 fortgeführt wird.

In der letzten Phase, welche 2009 beginnt, befindet sich der Flughafen bis heute. In ihr sind alle Maßnahmen zusammengefasst, die der Nachnutzung dienen oder zukünftig umgesetzt werden.¹¹⁴

GROSSE HALLE



Die große Halle ist die geplante Mitte des Gebäudeensembles. Die Überhöhung des Raumes und die vergleichsweise großzügigen Schmuckelemente lassen erahnen, welche repräsentative Funktion der Halle angedacht wurde. Jedoch wurde die Halle während des Krieges als Produktionsstätte und Lagerfläche der Weserflugzeugwerke genutzt, in ihr wurden Kampfflugzeuge hergestellt. Obwohl der Flughafen relativ wenige Kriegsschäden aufwies, ist die Decke zwischen der großen Halle und dem Untergeschoss großflächig zerstört gewesen. Nach dem Ende des Krieges wurden hauptsächlich Räumungsarbeiten durchgeführt und in Teilen versucht, den ursprünglichen Zustand wieder herzustellen. Die große Halle bekam zusätzlich eine neue Rabitz-Stuckdecke, welche etwa 2,5 Meter unter der Originaldecke angebracht wurde. Die Stuckarbeiten der bauzeitlichen Decke wurden dafür entfernt.

Ab 1960 wurde die Halle als Abfertigungshalle ausgebaut. Dazu wurden die bis heute erhaltenen Kofferbänder installiert und in den Seitenteilen kleinere Einbauten für den Ticketerwerb angelegt. Die große Halle wurde unter der Leitung der Berliner Flughafen Gesellschaft also erstmals in ihrer geplanten Nutzung verwendet. Bis zur Schließung des Flughafens wurde die große Halle ausschließlich für den zivilen Flugverkehr der Berliner Flughafengesellschaft genutzt. Andere Teile des Flughafens waren zwischendurch von den Besatzungsmächten umgebaut und umgenutzt worden, die Halle jedoch nicht. Wenn der zivile Flugverkehr eingestellt wurde so stand auch sie leer. In den Denkmalpflegeplänen ist die große Halle mit höchster Bindung gekennzeichnet, das heißt ihr Erhalt ist von hoher Bedeutung für das Gesamtbauwerk. Heute ist die Halle teilweise als Eventlocation genutzt, in ihr finden Messen oder Galas statt. Die übrige Zeit steht sie leer.¹¹⁵

Abb. 68: Grundriss der großen Halle



Abb. 69: Die große Halle im Rohbauzustand



Abb. 71: Luftaufnahme der großen Halle



Abb. 70: Modellfoto des Flughafen Tempelhofs



Abb. 72: Die große Halle während des laufenden Flughafenbetriebs

GAT



Abb. 73: Grundriss GAT

Der General Aviation Terminal, kurz GAT, wird zwischen 1951 und 1953 errichtet, da die große Halle noch nicht wieder nutzbar ist. Als neue Empfangs- und Abfertigungshalle genutzt, hat das GAT eine räumliche Verbindung zu dem Terminalbereich, so dass die Passagiere das Vorfeld problemlos erreichen können. Der damalige Neubau ist ein Mauerwerksbau, der Bestand besteht aus verkleidetem Stahlbeton. Die äußere Erscheinung des GATs wurde farblich auf den Bestand abgestimmt, ebenso wie die Materialien im Inneren. So erscheint der Terminal als Teil des Bestands. Obwohl der GAT neuer ist als der übrige Flughafen, hat auch dieser Gebäudeteil mehrere Umbauphasen durchlebt. Nachdem die große Halle wieder für die Abfertigung des zivilen Flugverkehrs zur Verfügung stand, wurde

das GAT zum Beispiel von der PAN AM genutzt. Grundsätzlich lässt sich erkennen, dass die zunächst offene Raumstruktur im Laufe der Zeit zunehmend kleinteiliger ist. Ein besonderer Raum innerhalb des GATs liegt im Westen des Bauteils. Ab 1962 wurde er als Ersatzwartezimmer für Sonderflugabfertigung genutzt. 1979 wurde er vermutlich als Gerichtssaal für die Verhandlungen um die Flugzeugentführung des ehemaligen DDR Bürgers Tiede genutzt. Bis 1989 befand sich an dieser Stelle das US-Konsulat. Ab 2000 bekam der Raum den Titel „Windrose Air Lounge“, welcher sich auf den neugestalteten Boden bezieht. Heute ist der GAT Empfangsbereich für die Besichtigungstouren durch den Flughafen.¹¹⁶

ARCHITEKTUR ALS EXPONAT

ARCHITEKTUR ALS EXPONAT

Architektur ist wie keine andere Kunstform verankert im Leben der Menschheit. Unser Lebensraum wird geschaffen durch Architektur – ebenso wie unsere Kultur sich in der Architektur widerspiegelt. Doch das Ausstellen von Architektur ist – im Gegensatz zu anderen Kunstformen – deutlich schwieriger.

„Der Begriff der Architekturausstellung ist eigentlich ein Paradox. Während die Architektur mehr als jedes andere Medium ein immobiles Dasein fristet, lebt die Ausstellung doch gerade von der Beweglichkeit der Dinge, die sie auf immer neue Weise in Beziehung zueinander setzt.“¹¹⁷

**„DER BEGRIFF DER ARCHITEKTURAUSSTELLUNG
IST EIGENTLICH EIN PARADOX.“**

ARCHITEKTUR ALS EXPONAT

GESCHICHTE DES AUSSTELLENS

Architekturausstellungen sind im Vergleich zu anderen musealen Einrichtungen noch relativ jung.

Erst im 17. und 18. Jahrhundert werden Architekturzeichnungen der Öffentlichkeit präsentiert. Zuvor sind sie ausschließlich das verbreitetste Medium von Architekt*innen, um ihre Entwürfe ihrem Auftraggeber zu präsentieren. Als erstes Architekturmuseum wird häufig das Musée des Plans-Reliefs in Paris genannt, welches zwar 1668 gegründet wird, aber erst seit 1794 der Öffentlichkeit zugänglich ist.¹¹⁸

Die nächsten Meilensteine, Architektur nicht nur als Ausstellungsort, sondern auch als Exponat zu betrachten, sind die Weltausstellungen. Angefangen mit der Weltausstellung in London 1851. Zwar ist die Architektur hier immer noch als Rahmen für die tatsächliche Ausstellung gedacht, doch erlangt sie erstmals die gleiche Aufmerksamkeit wie die Exponate. Insbesondere der Kristallpalast bleibt von dieser Weltausstellung im Gedächtnis der Besucher*innen und darüber hinaus der Öffentlichkeit. Jan Piper begründet diese Aufmerksamkeit folgendermaßen: „ [...] sie [die Weltausstellungen] machen Architektur zum Exponat, ganz folgerichtig in einer Situation der sie längst nicht mehr und immer weniger dem selbstverständlichen Rahmen des gesellschaftlichen Lebens abgibt, sondern selbst zum gesellschaftlichen Ereignis wird.“¹¹⁹

Das gesellschaftliche Ereignis entsteht im Falle Londons durch die Neuartigkeit der Architektur, durch das Aufkommen von Glas und Stahl als vorherrschende Baumaterialien. Die neuen Technologien erschaffen eine Architektur, die bisher unbekannt ist und sich somit von der Architektur des Alltags abgrenzt. Auch dadurch erfolgt die Wahrnehmung der Architektur als Exponat. Gleiches gilt für die Weltausstellung in Paris, deren architektonischen Mittelpunkt der Eiffelturm bildet. Dieser fungiert bis heute als Wahrzeichen, erfüllt aber keinen Nutzen bis auf die Veranschaulichung fortschrittlicher Architektur. Er ist bis heute ein Exponat geblieben.¹²⁰

Dass Ausstellungen sich ausschließlich mit Architektur befassen, beginnt erst um 1900. Basierend auf dem Arts and Crafts movement wird Architektur zusammen mit Handwerk und Kunstgewerbe ausgestellt und vermittelt. Der Gedanke zu solchen Ausstellungen gründet auf dem Erfolg der Weltausstellungen, die ohne den Anspruch zu haben, Architektur als Exponat darzubieten. In Deutschland scheint „ [...] daß mit der Mathildenhöhe eine neue Phase der Exponatgeschichte der Architektur begonnen hatte.“¹²¹ Das Projekt, welches 1901 in Darmstadt entsteht, vereint Architektur zum Leben und Architektur als Exponat. Die beteiligten Planer beziehen die Häuser selbst, bis heute sind sie größtenteils bewohnt.

Ab 1914 wandeln sich die Inhalte der Architekturausstellungen erneut. Ihr Fokus war es nun, eine neue Architektur zu gründen und diese zu vermitteln. Die Theorie steht zwar im Vordergrund, wird aber teilweise zur Anschaulichkeit umgesetzt. Die Weißenhof Siedlung in Stuttgart ist das wohl bekannteste Projekt dieser Zeit. Grundsätzlich stand der funktionale Wohnungsbau im Fokus der Ausstellungen. Der Fortschritt der Architekturausstellungen endete mit Beginn des zweiten Weltkriegs.¹²²

ARCHITEKTUR ALS EXPONAT

VOM VERLANGEN, BEDEUTUNG ZU SEHEN

(EXKURS)

Grundsätzlich gilt es zu untersuchen, was Menschen dazu bewegt, ein Museum zu besuchen. Gottfried Knorff hat in seinem Exposé „*Vom Verlangen, Bedeutung zu sehen*“ zwei grundsätzliche Thesen aufgestellt, die Besucher*innen zu einem Besuch bewegen können.

Die erste These lässt sich nicht nur auf Exponate, sondern auch auf Baudenkmäler anwenden. Er sagt: „*Nichts kommt ins Museum, von dem nicht angenommen wird, dass es irgendetwas bedeutet, dass es irgendwie etwas ‚zeigt‘, also dass es etwas Absentes präsent zu machen in der Lage ist.*“¹²³

Laut Knorff geht es also nicht unbedingt um den künstlerischen beziehungsweise ästhetischen Wert eines Exponats, sondern eher darum, was dieses zu vermitteln vermag. Gleiches gilt für Baudenkmäler. Ihr ästhetischer Wert wird zwar in Betracht gezogen und bei der Einordnung gewertet, doch darüber hinaus gelten Kriterien wie Geschichte und Einzigartigkeit. Bei der Auswahl von Exponaten muss also berücksichtigt werden, was diese vermitteln.

Die These lässt sich auf den Flughafen Tempelhof als Baudenkmal anwenden. Das Gebäude an sich hat einen architektonischen Wert, es zeigt unterschiedliche architektonische Stile. Darüber hinaus ist es aber auch ein Stück Geschichte. Nicht nur seine Planung und die erste Bauphase ist dabei zu betrachten, sondern

auch die verschiedenen Schichten, die bis heute teilweise erhalten sind, zeigen über die Geschichte des Gebäudes auch die Geschichte Berlins, Deutschlands und teilweise der Welt. Der Flughafen Tempelhof wird Ort und Ausgangspunkt der Ausstellung und damit selbst zum Exponat, welches die oben genannte These vollständig erfüllt.

Eine weitere These Knorffs lautet: „*Wir wollen den Dingen etwas ansehen, wir wollen, wenn wir sie sehen, etwas mitsehen, wir wollen sie als etwas sehen – als Repräsentant, als Indikatoren, eben als Zeichen für etwas.*“¹²⁴

Diese Aussage öffnet die Frage nach der persönlichen Betrachtung einzelner Besucher*innen. Ein Exponat vermag es, bei unterschiedlichen Betrachtern individuelle Emotionen und Interpretationen auszulösen. Das kann sowohl an Generationsunterschieden, kulturellen Unterschieden und verschiedenen Bildungen liegen, aber auch an persönlichen Erlebnissen und Erfahrungen. Daher lässt sich eine klare Deutung eines Exponats nur begrenzt lenken.

ARCHITEKTUR ALS EXPONAT

VERMITTLUNG UND MEDIEN

„Die Institution [das Museum] gibt Verhaltensregeln vor: kein lautes Sprechen, kein Berühren der Objekte, kein am Boden Herumlungern. Beschriftungen geben vor, wie das Exponat zu lesen und zu verstehen ist, der Besucher wird auf einen passiven Beobachter reduziert.“¹²⁵

Das in diesem Zitat angesprochene Phänomen lässt sich in vielen Museen beobachten. Gerade in den klassischen Kunstrichtungen wie der Malerei oder Bildhauerei ist der Erhalt der Exponate an Verhaltensregeln geknüpft. Neben dem nicht Berühren der Kunstwerke gilt es auch, diese vor Licht und Witterung zu bewahren, weshalb viele Museen auf eine künstlich erzeugte Atmosphäre angewiesen sind.

Bei Architekturausstellungen und der damit verbundenen Frage nach dem Original entstehen weitere Möglichkeiten des Ausstellens. Architekturobjekte sind grundsätzlich zum Erleben gemacht, „Architektur ist gebauter [...] Lebensraum“¹²⁶ und somit – im Gegensatz zu einem Gemälde – erst durch Berührungen wie zum Beispiel das Durchschreiten erfahrbar und verständlich. Die Dimensionen von Architektur verhindern das Ausstellen in Museen jedoch größtenteils. „Ihrer [Architektur] Immobilität ist es geschuldet, dass die Architektur selbst im Ausstellungsraum nicht präsentiert werden kann. Sie ist dazu auf ihre medialen Substitute angewiesen.“¹²⁷

Die angesprochenen medialen Substitute lassen sich unterteilen in Fotografie, Zeichnungen (händisch oder digital), Modelle, Einzelteile originaler Architektur, Bücher und Multimedia (Sound, Filme...). Jede genannte Ausstellungsform lässt sich erneut unterteilen in Originale und nicht Originale, wobei der Begriff des Originals vorab definiert werden muss.

Zu den unterschiedlichen Medien der Architekturvermittlung hat Walter Grasskamp ein Exposé verfasst, in welchem er elf Medien und ihre Vermittlungsarbeit erläutert. Das erste und verbreitetste ist die Zeichnung. Sie ist die Urform der Architektur, der Entwurf, der vor dem tatsächlichen Bauwerk entsteht. Nicht nur in Museen, sondern auch im Alltag ist dieses Medium das wichtigste Handwerk von Architekt*innen. Das Planungswerkzeug ist notwendig für jegliche Abstimmungen mit Bauherren, für die Ausführung auf den Baustellen und für die Darstellung planerischer Ideen. Dennoch spricht Grasskamp ein Problem der Zeichnung in Museen an, dass mit der Vermittlung zusammenhängt.

„Die Ausstellung von Architekturzeichnungen, mit denen der museumswandelnde Laie zunehmend konfrontiert wird, machen deutlich, daß die Architekturzeichnung, so gut sie in einer konkreten Beratungssituation funktionieren mag, in einer unspezifischen Vermittlungssituation wie einer Ausstellung sich manchem

Betrachter verschließt. Was vor dem Bau genügen mag, taugt nicht auch schon in der weitergehenden Vermittlung, es sei denn, man genügt sich damit, daß der Laie schön findet, was nur dem Fachmann aufschlußreich ist.“¹²⁸

Um eine architektonische Zeichnung lesen zu können, bedarf es einer Grundkenntnis sowie räumlichen Vorstellungsvermögens, welches nicht von allen potenziellen Museumsbesucher*innen erwartet werden darf. Die Zeichnung allein reicht also nicht aus, um ein umfassendes Bild der Architektur zu vermitteln, und ist daher auf weitere Medien angewiesen.

Gleiches gilt auch für das zweite aufgezählte Medium Grasskamps, das Modell. Dieses ist zwar dreidimensional und daher leichter zu lesen, doch die tatsächlichen Dimensionen bleiben verborgen.

Als drittes Medium wird die Sprache aufgeführt. Diese ist immer im Zusammenhang mit anderen Medien aufzuführen und dient als beschreibendes und somit vermittelndes Element zwischen dem / der Betrachter*in und dem Exponat, „[...] womit deutlich wird, daß Sprache als Medium der Architekturvermittlung einfach unentbehrlich ist, gleichgültig, mit welchem anderen Medium man sie kombiniert.“¹²⁹

Für Laien verständlicher als die Architekturzeichnung zählt Grasskamp Fotografien und Videos auf.

Diese können sowohl unterstützende Medien sein als auch eine gesamte Ausstellung bespielen. Nicht aufgeführt in dem Text ist die Problematik des Blickpunkts einer Fotografie beziehungsweise eines Videos. Besucher*innen sehen die Architektur bei diesen Medien zwangsweise auf die Art, welche der Fotograf oder Videograph durch seinen Blickpunkt bestimmt. Dadurch verfällt eine persönliche Betrachtungsweise der Architektur insgesamt, die Betrachter*innen haben nur die Möglichkeit, den Blickpunkt zu kritisieren, nicht aber die Architektur an sich.

Das sechste Medium, welches aufgezählt wird, ist der Text. Es verhält sich zwar ähnlich zur Sprache, fordert aber mehr von den Besucher*innen.

„Die schlechteste Lösung ist die häufigste: eine buchseitenähnliche Kombination aus Text und Bild, bei der die Texte so sehr überwiegen, daß man als Buch gerne lesen würde, was man im Stehen zu langatmig findet.“¹³⁰

Neben der angesprochenen Problematik von Texten gibt es eine weitere, die sprachliche Barriere. Durch gedruckten Text ist es schwierig, mehr als zwei Sprachen in die Ausstellung zu integrieren. Durch Audioguides oder ähnliches können Besucher*innen ihre Sprache selbst auswählen und die Gefahr, dass wichtige Informationen nicht dem gesamten Publikum der Ausstellung zugänglich sind, wird minimiert. Die Barriere des

gedruckten Texts gilt ebenso für Besucher*innen, die des Lesens nicht mächtig sind.

Rekonstruktionen in Originalgröße sind ein weiteres aufgezähltes Medium. Ihre Problematik liegt laut Grasskamp an ihrer Unbelebtheit und damit nicht herzustellender Authentizität.

Anders verhält es sich mit dem achten Medium, den Exkursionen. „Die gelungenste Form der Architekturaneignung bleibt allerdings die Exkursion, weil sie den Augenschein mit dem gespannten Interesse des Museumsbesuchers vereint [...]“.¹³¹ Dennoch ist es offensichtlich schwierig, mehrere Thematiken in einer Exkursion ausführlich zu behandeln. Daher können Exkursionen insbesondere als Ergänzung zu einer Ausstellung hilfreich sein, um die Vermittlung zu vertiefen und zu veranschaulichen.

Die übrigen drei Medien sind weniger verbreitet in Architekturausstellung. Zum einen geht es um Spielzeug, insbesondere Bauklötze und Bausätze, die gerade auf Kinder eine spielerische Anziehungskraft haben und grundlegende Bauformen vermitteln können. Zum anderen nennt Grasskamp die Dekoration, welche in Form von Architekturdarstellung auf den unterschiedlichsten Gegenständen und Möbelstücken zu finden ist. Ihre Bedeutung bei der Vermittlung schätzt er allerdings relativ klein ein. Das letzte Medium ist wohl das bekannteste und älteste, die Kunst.

Insbesondere in der Malerei spielt Architektur seit langem eine große Rolle, auch wenn sie meist nicht das Hauptthema eines Gemäldes ist. Dennoch lässt sich sagen, dass Architektur häufig als Mittel eingesetzt wird und wurde, um Kulturen und geografische Verortung darzustellen. Teilweise wird Architektur auch eingesetzt, um Aussagen über Proportionen zu treffen. Diese Art der Architekturdarstellung befindet sich aber weniger in Architekturmuseen als in klassischen Gemäldegalerien, in denen ihre Erscheinung in den Hintergrund tritt.

Dem Erscheinungsjahr des Textes ist es geschuldet, dass einige Medien, die heute durchaus verbreitet sind nicht aufgezählt werden. Dazu gehört zum einen Virtual Reality, welche es vermag, Architektur in begrenztem Raum erlebbar zu machen, ohne dass diese wirklich existieren muss. Zum anderen werden Hintergrundinformationen heute häufig über Apps oder scannbare QR-Codes angeboten, so dass die Ausstellung weitestgehend textfrei wirkt, die Besucher*innen sich aber gezielte Information laden können und die bei Bedarf auch über die Ausstellung hinaus zur Verfügung stehen.

Insgesamt gibt es viele unterschiedliche Medien, die alle über ihre Vor- und Nachteile verfügen. Wichtig bei der Gestaltung einer Ausstellung ist nicht nur, dass das Vermittlungsziel klar definiert ist, um die dazu pas-

senden Medien auswählen zu können, sondern auch, dass die ausgewählten Medien miteinander in Kommunikation treten können und die Ausstellung zusammenwirkend gestalten.

ARCHITEKTUR ALS EXPONAT

ARCHITEKTURAUSSTELLUNGEN

Obwohl Architekturausstellungen sehr viel weniger verbreitet sind als andere Ausstellungsformen, gibt es doch eine Breite an Referenzen. Im Folgenden werden einige analysiert, um eine Grundlage für den anschließenden Entwurf zu gewinnen. Die Weltausstellungen werden außer Betracht gelassen, da diese bereits zuvor besprochen wurden.

Das Museum of Modern Art in New York ist das erste Museum, was Architektur als einen Bestandteil moderner Kunst auffasst und ausstellt. Philip Johnson und Henry-Russell Hitchcock kuratieren die erste Architekturausstellung der Institution, welche am 9. Februar 1932 mit dem Titel „*Modern Architecture: International Exhibition*“ eröffnet. Die beiden Architekten sammeln über zwei Jahre hinweg Gebäude, welche sie als passend erachteten, um den neuen Stil der Architektur zu beschreiben. Die Ausstellung besteht aus Modellen, welche extra angefertigt werden, sowie Fotografien und Plänen, welche die Gebäude zeigen. Der größte Bereich der Ausstellung befasst sich mit den als Gründer des neuen Stils betitelten Architekten: „*The four founders of the International Style are Gropius, Le Corbusier, Oud and Mies van der Rohe.*“¹³² Ein weiterer Bereich legte den Fokus auf Wohnungsbauten. Die Ausstellung ist mit über 300.000 Besucher*innen erfolgreich und wird anschließend

in weiteren Staaten präsentiert. Der Ausstellungskatalog, welcher sich hauptsächlich mit den ausgestellten Architekt*innen befasst, verdeutlicht, dass die Ausstellung einen belehrenden Charakter hatte. Es geht darum, die Besucher*innen von der neuen Architektur zu überzeugen und Architekt*innen eine Anleitung für diese zu geben. Es heißt im Vorwort des Katalogs beispielsweise: „*First of all, the modern architect working in the new style conceives of his building not as a structure of brick or masonry with thick collums and supporting walls resting heavily upon the earth but rather as a skeleton enclosed by a thin shell.*“¹³³

Unabhängig von ihrer Thematik hat diese Ausstellung im Museum of Modern Art mit ihrer Auswahl und Präsentation von Exponaten eine Grundlage geschaffen, die bis heute in vielen Architekturausstellungen zu finden ist.

Inzwischen gibt es auch im deutschsprachigen Raum eine stetig zunehmende Anzahl an Institutionen, die sich mit der Architekturvermittlung beschäftigen. Jede Institution verfolgt dabei einen eigenen Ansatz.

Das M:AI, das Museum für Architektur und Ingenieurskunst Nordrhein-Westfalens, verfügt weder über eine eigene Sammlung, noch über eigene Räumlichkeiten. Sie stellen Architektur anhand ihrer selbst aus, das heißt, jede Ausstellung befindet sich

innerhalb der gebauten Architektur, mit welcher sich die Ausstellung befasst. Die Architektur wird dabei temporär genutzt, das Museum ist mobil. Durch dieses Ausstellungsformat wird verhindert, auf andere Medien der Architekturvermittlung zurückgreifen zu müssen, welche es häufig nicht erreichen, die Architektur ganzheitlich darzustellen.

Die Leiterin des Vorarlberger Architektur Instituts, Verena Konrad, empfindet die Exkursion ebenfalls als „*die beste Form von Architekturvermittlung*“.¹³⁴ Die Architekturausstellung hingegen ist nach ihrem Begriff eine „*Intensivierung der Wahrnehmung durch Recherche*“¹³⁵. Das bedeutet, dass Ausstellungen, auch wenn sie vielleicht nicht in der Lage sind eine Architektur ganzheitlich zu veranschaulichen, es ermöglichen, gebaute Architektur besser zu verstehen und somit besser beurteilen zu können.

Einen wiederum anderen Ansatz verfolgt das Deutsche Architektur Zentrum. Die dortigen Ausstellungen verfolgen das Ziel, kommende Entwicklungen in der Architektur zu diskutieren und zu festigen. Dabei spielen gebaute Architekturen zwar eine große Rolle, doch die Ausstellungen sind eher eine „*Spekulation über Architektur*“ als eine Darstellung von etwas Vorhandenem.¹³⁶

Doch auch die klassische Form der Architekturausstellung, die Vermittlung mittels Plänen und Modellen,

ist weiterhin ein beliebtes und wirksames Medium. Die Ausstellung „*Von der Linie zum Raum*“, welche 2012 über den Architekten Alvaro Siza im aut. Architektur und Tirol eröffnet wird besteht aus Arbeitsmodellen, Zeichnungen und Skizzen des Architekten. „*Durch die Kombination der Skizzen mit den lapidaren Modellen konnte man Siza fast beim Entwerfen und Weiterdenken der Projekte zusehen.*“¹³⁷

Das schweizerische Architekturmuseum setzt auf Interdisziplinarität. Architektur wird hier in Verbindungen mit anderen Disziplinen beziehungsweise Fachrichtungen ausgestellt. Damit wird erreicht, dass die Ausstellungen in anderen Kreisen publik werden und dass ein breites Publikum angesprochen wird.

Architekturausstellungen sind von unterschiedlicher Gestalt, die Medien der Vermittlung sind unterschiedlich und auch die Vermittlungsziele unterscheiden sich stark. Grundsätzlich geht es jedoch um das Veröffentlichlichen von Architektur um ihren Stellenwert in der Gesellschaft zu bezeugen oder zu erhöhen.

FAZIT

FAZIT

Die Definition von vergessenen Architekturen hat sich im Laufe der Recherchearbeit als zunehmend schwierig erwiesen. Manche der aufgeführten Architekturen sind nicht mehr vorhanden, aber deutlich präsenter in der Lehre und in gesellschaftlichen Diskussionen vertreten als jene, die noch existieren und teilweise sogar genutzt werden. Durch diese Erkenntnis scheint eine Ausstellung zu vergessenen Architekturen jedoch unerlässlich. Denn der Prozess des Vergessens beschreibt den Umgang mit der Geschichte. Ob es sich dabei um bewusste Verdrängung handelt oder um die Folgen von Zerstörung und den Entschluss, etwas nicht wieder aufzubauen, spielt dabei eine große Rolle.

Bei den ausgewählten vergessenen Architekturen handelt es sich vornehmlich um solche, die Verwirklichungen städtebaulicher Pläne der Nationalsozialisten weichen mussten, im Laufe des zweiten Weltkriegs zerstört worden sind oder in der Nachkriegszeit abgetragen wurden. Die Jahre von 1933 bis zur Wiedervereinigung Berlins sind jene, die Berlin größtenteils prägen. Gerade Architekturen dieser Zeit können die Geschichte aufzeigen und vermitteln. Daher gilt es, sie nicht zu vergessen. Der Flughafen Tempelhof stammt aus eben dieser Zeit. Die Architektur hat das Potential, seine Geschichte offen zu legen und aufzuzeigen, wie aus einer Architektur der Nationalsozialis-

ten ein Symbol des Überlebens werden kann. Doch der zunehmenden Leerstand und die mangelnde Zugänglichkeit sorgen dafür, dass der ehemalige Flughafen sich zu einem Symbol des Vergessens entwickelt. An ihm kann man ablesen, welche Faktoren sich negativ auf den Umgang mit erhaltenswerten Architekturen auswirken. Die Schließung des Gebäudes erfolgte ohne einen Plan für die Nachnutzung, der Gebäudekomplex ist zu groß für eine einzelne andere Nutzungsform, Auflagen des Denkmalamts kollidieren mit Maßnahmen der Schadstoffsanierung und die Umsetzung einzelner Projekte ist nur bedingt wirtschaftlich.

Doch die Architektur des ehemaligen Flughafens ist gerade deshalb so besonders, weil sie in unterschiedlichen Phasen der Geschichte weiter und umgebaut wurde. Sie ist eine Architektur der Schichten und es scheint unpassend, diese Schichten nicht weiterzuführen und zu ergänzen.

Sich überlagernde Schichten bilden nicht nur die heutige Architektur des ehemaligen Flughafens, sondern die gesamte Stadtarchitektur Berlins. Die Hauptstadt wirkt auf den ersten Blick konzeptlos und zusammenhangslos, doch die einzelnen Bauwerke reagieren aufeinander, städtebauliche Planungen, die nicht durchgeführt wurden, bilden die Grundlage für neue Konzepte. Alles baut aufeinander auf, auch wenn nur ein Bruchteil davon gebaut oder erhalten ist.

Die unterschiedlichen Schichten Berlins zeigen auf, wie stark die Verbindung von Architektur und Politik ist. Insbesondere in Zeiten extremer Neigung wird Architektur zum Instrument der politischen Ausrichtung. Dieses Phänomen ist besonders gut retrospektiv zu beobachten, dennoch verkörpern die gläsernen Bauwerke der jüngeren Architektur vielleicht nicht nur einen Fortschritt in der Technik, sondern auch den demokratischen Gedanken.

Damit Berlin auch in Zukunft noch in der Lage ist, seine Geschichte durch sein Stadtbild zu vermitteln, bedarf es dem Erhalt der unterschiedlichen Architekturen. Das Denkmalamt, welches in erster Linie die zu erhaltenden Architekturen bestimmt, ist dabei das entscheidende Organ. Doch mit der Ernennung zum Baudenkmal gehen Auflagen einher, die nicht immer mit einer geeigneten Nachnutzung zu vereinbaren sind. Der Denkmalschutz sorgt zwar für den Erhalt der Architekturen, bewahrt sie aber nicht davor, vergessen zu werden.

Daher soll diese Diplomarbeit ein Museum entwickeln, welches nicht nur eine beinahe vergessene Architektur wieder in das Gedächtnis der Menschen ruft, sondern eine Ausstellung beinhaltet, die die vorangegangenen Thematiken vermittelt.

Beim Ausstellen von Architektur stellt sich die Frage nach dem Original. Gebaute Architekturen sind nicht nur auf Grund ihrer Größe nicht

in Museen unterzubringen, sie sind auch an ihren Standort gebunden und daher ohne ihren Kontext nicht originalgetreu ausstellbar. Daher werden in Architekturausstellungen meist Zeichnungen und Modelle von Architekt*innen als Original ausgestellt. Darüber hinaus gibt es jedoch viele unterschiedliche Medien, um Architektur auszustellen, ohne ein Original zu verwenden. Wichtig sind dabei immer die Kontextualisierung und die Lesbarkeit des Ausgestellten für Laien.

Auf Grundlage dieser Recherche ist ein Entwurf entstanden, welcher auf folgenden Grundgedanken beruht.

Der Standort des Entwurfs ist der Kern, aus dem sich der Entwurf entwickelt. Das Gebäude ist selbst eine vergessene Architektur und wird somit zum wichtigsten Exponat der Ausstellung. Zusätzlich ist es das einzige Original. Durch den Entwurf muss das Gebäude zugänglich gemacht werden, es bekommt einen neuen, dauerhaften Nutzen, um dem Vergessen entgegenzuwirken. Das Prinzip der Revitalisierung soll ein positives Beispiel für den Umgang mit Bestand (insbesondere mit historisch bedeutendem Bestand) sein. Mit dem Bestand muss sensibel umgegangen werden. Auf größere Eingriffe wird komplett verzichtet, der Bestand soll aber seinem neuen Nutzen angepasst werden.

Der Entwurf des Neubaus soll sich deutlich von dem Bestand abgrenzen.

Nicht nur räumlich, sondern auch in seiner Form und Gestalt. Der Entstehungsgeschichte der Architektur des Flughafengebäudes soll ein kritischer Kommentar in Form des Museumsbaus gegenübergestellt werden. Der Neubau soll dennoch keine der baulichen Schichten des Bestands überzeichnen, sondern sich als weitere Schicht in das Bauwerk legen, um seinen ständigen Wandel weiterzutreiben.

ENTWURF

STANDORTANALYSE HANGAR 5



Dem Entwurf ging eine umfassende Bestandsanalyse voraus, im Zuge welcher nicht nur die historischen Ereignisse, Bau- und Planungsprozesse sowie gesellschaftliche Hintergründe des Flughafens untersucht wurden, sondern auch die räumlichen Gestaltungen und Zusammenhänge der Architektur. Durch diese Analyse festigte sich der Entschluss, den Entwurf als eigenständigen Baukörper in den Flughafen zu integrieren. Um dies umzusetzen, brauchte es einen Raum in der Bestandsarchitektur, der groß genug ist, um ein Museum zu beherbergen. Die große Halle ist der prominenteste Raum des Flughafengebäudes, sollte aber auf Grund seiner Einzigartigkeit nicht durch einen Einbau beeinträchtigt werden.

Das überdachte Vorfeld, welches ursprünglich den Nutzen zum Ein- und Aussteigen der Passagiere in die Flugzeuge hatte, ist sehr groß, schwer zu erreichen und zum Vorfeld dauerhaft geöffnet.

Daher fiel die Wahl des Standorts für das Museum auf den Hangar 5. Dieser grenzt direkt an das überdachte Vorfeld an und ist einer von sieben Hangars. Er ist barrierefrei erschließbar und funktioniert zusammen mit dem Bauteil 5 eigenständig, sodass die anderen Gebäudeteile nicht von dem Museum beeinträchtigt werden. Dennoch liegt der Hangar zentral in dem Gebäudekomplex, wodurch eine Verbindung zu weiteren öffentlichen Nutzungen des Gebäudes möglich ist.

Abb. 74: Lageplan Flughafen Tempelhof und Tempelhofer Feld



Abb. 75: Außenansicht der Rolltore, Blick auf das überdachte Vorfeld



Abb. 77: Innenansicht Hangar 5, Rolltor und Dachkonstruktion



Abb. 76: Innenansicht Hangar 5



Abb. 78: Innenansicht Bauteil 5, Ausschnitt

STANDORTANALYSE

HANGAR 5

Hangar 5 umfasst circa 3.600 Quadratmeter und ist damit einer der kleineren Hangars des Gebäudekomplexes. Er erlitt die schwersten Bauschäden im Krieg, das Dach und die Hallenkonstruktion waren schwer beschädigt, sämtliche Fensterflächen zerstört und der Boden defekt. Auch die Hallentore waren teilweise zerstört und nicht mehr funktionstüchtig. 1953 wurde der Schädigungsgrad der Halle mit 60 % angegeben.

1950 und 1951 wurden Teile des Flughafens an die Berliner Flughafen Gesellschaft (BFG) abgegeben, darunter auch der Hangar 5. In den darauffolgenden Jahren wurden unterschiedlichste Umbauten und Instandsetzungsmaßnahmen an der Halle umgesetzt. Der Boden wurde erneuert, die Hallenrückfrontfenster wurden aus gelbem Kathedralglas wiederhergestellt, die Wand zwischen dem Hangar und dem überdachten Vorfeld wurde unter Verwendung von Bestandsmauersteinen wieder verschlossen und anschließend verputzt, 88 Einschusslöcher an den Fassaden wurden ausgespritzt und die Fassade einer Dampfstrahlreini-

gung unterzogen. Der aufwendigste Prozess der Sanierungs- und Restaurierungsmaßnahmen war jedoch die Reparatur und Ergänzung der Konstruktion und des Hallendaches. Einer der Stahlbinder musste neu angefertigt werden, ebenso wie die Dachträger. Im Zuge der Dacherneuerung erhielt die Halle 1958 geneigte Dachoberlichter, ein Einzelfall für die Hangars des Flughafens.

Die Halle wurde von der BFG als Frachthof genutzt. Dazu wurden drei Baracken baulich hergestellt, zuerst 1955 eine Büroeinheit mit Pförtnerloge, 1956 dann ein Frachtschuppen und 1968 schließlich ein Postschuppen. 1970 wurde ein 5cm Estrich auf den Bestandsboden gegeben. Auch ein Glasereibetrieb war zwischenzeitig im Hangar 5 angesiedelt. Alle Baracken sowie der Bodenbelag wurden aber zurückgebaut. Seit 2009 fand im Hangar 5 jährlich die Bread & Butter Messe statt.

Zu Zeiten der Flüchtlingskrise 2015 wurden temporäre Notunterkünfte in der Halle installiert, um den Geflüchteten einen ersten Anlaufpunkt zu geben.

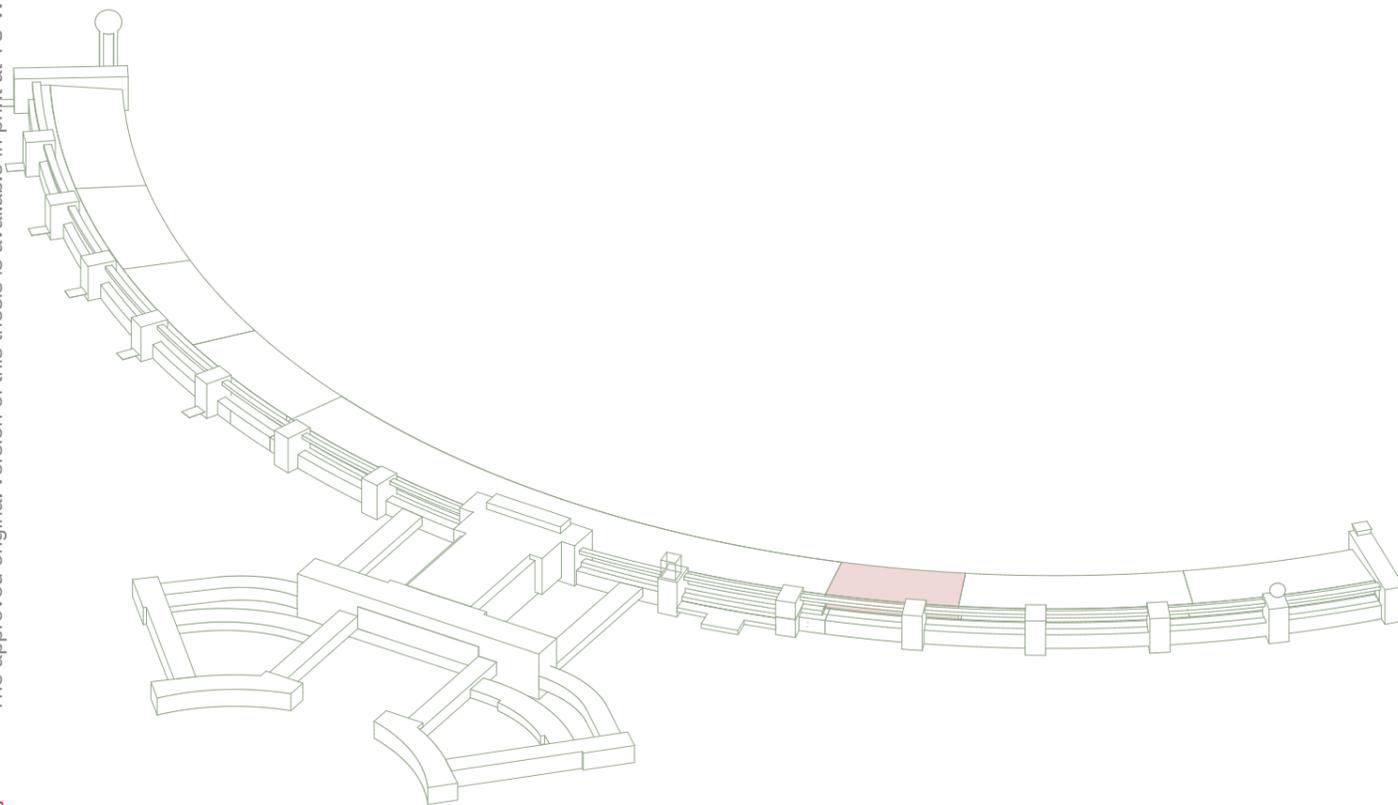


Abb. 79: Axonometrie Gebäudekomplex Flughafen Tempelhof



Abb. 80: Ausschnitt Fassade landseitig



Abb. 81: Ausschnitt Fassade luftseitig

POLITISCHES ERBE

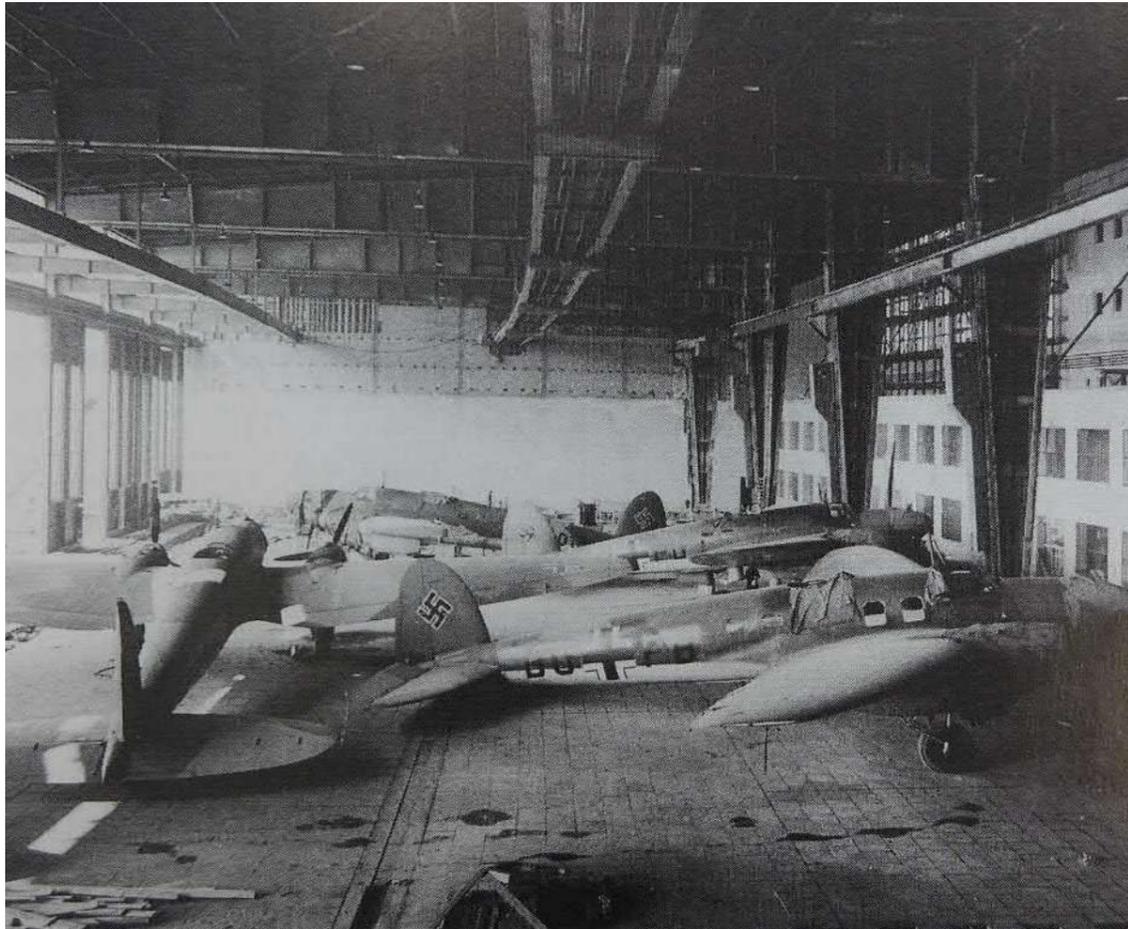


Abb. 82: historische Aufnahme Hangar 5

Wie bereits erwähnt handelt es sich bei dem Flughafen um einen Bau der Nationalsozialisten. Im Laufe der Recherche hat sich herausgestellt, dass sich in ihm viele Entwurfsprinzipien damaliger Zeiten finden lassen. Dazu zählt an erster Stelle der Monumentalismus. Dieser äußert sich insbesondere über die Größe des Gebäudes.

Auch bei anderen Projekten der Nationalsozialisten ist die Größe die auffälligste Eigenschaft.

Allerdings gehört zu dem Monumentalismus auch, dass die Gebäude so geplant und ausgeführt wurden, dass sie ewig überdauern könnten. In berühmten Skizzen von Hitler sieht man teilweise Projekte als Ruinen dargestellt, die immer noch den monu-

mentalischen Charakter aufweisen. Der Ausdruck „Wort aus Stein“, welchen Hitler in einigen Reden verwendete, bezeichnet die Bedeutung, welche die Architektur für ihn einnahm. Sie soll verkörpern, was er sich erträumt, ein ewig bestehendes, großes Weltreich. Um mit diesem Erbe umzugehen, soll der Entwurf sich von dem Ewigen und Monumentalen absetzen. Der Flughafen soll in seiner Gesamtheit erhalten bleiben, aber der Neubau soll in seiner Form und Materialität einen Kontrast bilden.

Daher ist ein Gebäude in Holzbauweise entstanden, welches, obwohl es nicht temporär gedacht ist, wieder abgebaut werden könnte und seine Bestandteile an anderer Stelle wiederverwendet werden könnten.

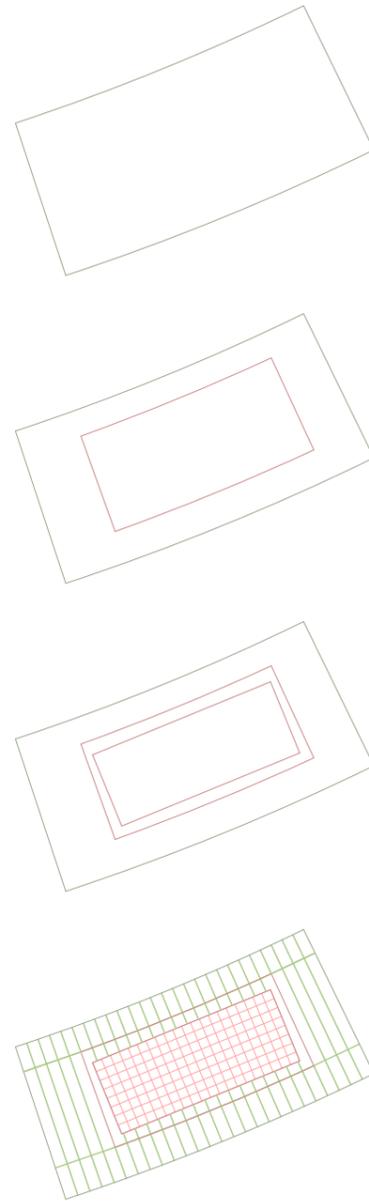
UMGANG MIT BESTAND

Es gibt viele Umgangsformen mit Bestand und meistens vereinen sich mehrere in einem Projekt. Grundsätzlich kann man ein Bestandsgebäude in seinem aktuellen Zustand erhalten und ausstellen, es sanieren oder es baulich verändern. In diesem Projekt werden alle drei Wege kombiniert.

Zunächst wird der Hangar zugänglich gemacht. Dazu bedarf es kleinerer Eingriffe, so dass Besucher*innen sich orientieren können und das Museum barrierefrei zugänglich ist. Zusätzlich sollen auch die angrenzen-

den Räume im Baukörper bespielt werden. Hier finden alle ausstellungsbegleitenden Funktionen Platz, ein Shop, eine Bar, Sanitärräume sowie der Empfang und die Garderobe. Der Bestand soll Teil der Ausstellung werden. Dazu führt das Museum an den Bestand heran, sowohl thematisch als auch architektonisch. Die Halle wird zum Exponat. Das Museum stellt sich als Neubau in die Halle. Es gibt keine baulichen Verbindungen, der Baukörper ist eigenständig.

GRUNDFORM



Der Flughafen ist ein Rasterbau. Das radiale Gebäude liegt auf einem Achsraster, welches aus Kreisen mit dem selben Mittelpunkt besteht sowie Achsen, welche sich ebenfalls in diesem Mittelpunkt treffen. Als Annäherung an den Bestand sowie auch aus raumkonzeptioneller Sicht basiert der Neubau auch auf einem Raster. Dieses grenzt sich jedoch von dem Bestandsraster ab, um die Eigenständigkeit des Projekts zu unterstreichen. Innerhalb des Hangars lassen sich die Bestandsachsen erspüren, etwa durch die offenen Kragarme des Daches, welche alle leicht gedreht zueinander stehen, oder durch die innere Fassade des Flughafens, welche radial verläuft. Um das Raumgefühl des Bestands zu unterstreichen, soll die äußere Hülle

des Neubaus sich an dem Bestandsraster orientieren, während sich im Inneren das eigenständige Raster zeigt.

Um den Bestand als Exponat erlebbar zu machen, soll die Ausstellung möglichst nah an den Bestand heranzuführen. Das Museum liegt mittig in dem Hangar, damit ein Umlaufen ermöglicht wird und die Halle in ihrer Gesamtheit ersichtlich bleibt. Die Nähe zum Bestand erfolgt durch die Höhe des Museums und die Gestaltung des oberen Abschlusses als eine Art Terrasse, von welcher aus Besucher*innen die Konstruktion, das eigentliche Geheimnis hinter der geschlossenen, monumentalen Erscheinung des Flughafens, von Nahem erfahren können.

GEDÄCHTNIS VERMÖGEN

AUSSTELLUNG

Die Ausstellung trägt den Namen „Gedächtnis_Vermögen“. Das spielt zum einen auf das tatsächliche Gedächtnisvermögen an, also die Gabe, Informationen in seinem Gedächtnis zu speichern und abzurufen. Zum anderen soll das Wort „Vermögen“ den Wert widerspiegeln, den solche Erinnerungen haben.

Die Ebenen behandeln jeweils eigene Themen, die von unten nach oben aufeinander aufbauen.

Die Exponate der Ausstellung sind keine Originale. Das bedeutet, die ausgestellten Modelle, Zeichnungen und Fotografien sind extra für die Ausstellung angefertigt oder Kopien von Originalen. Somit wird zum einen ermöglicht, dass die Exponate frei

in den Räumen ausgestellt werden können, ohne weitere Anforderung an Raumklima und Beleuchtung zu stellen. Zum anderen wird den Besucher*innen ermöglicht, die Ausstellungsstücke von Nahem zu betrachten und die Modelle anzufassen.

Insbesondere wird jedoch auf Originale verzichtet, da das Ausstellen von Architektur immer auf eine Art von künstlicher Darstellung zurückgreifen muss. Das Original der Architektur ist die Architektur selbst, welche jedoch nicht ausstellbar ist.

In diesem Entwurf ist der Bestand nicht nur der Raum, in dem sich die Ausstellung befindet, sondern auch selbst Exponat. Das einzige Original der Ausstellung ist der Flughafen selbst.

MUSEUM

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

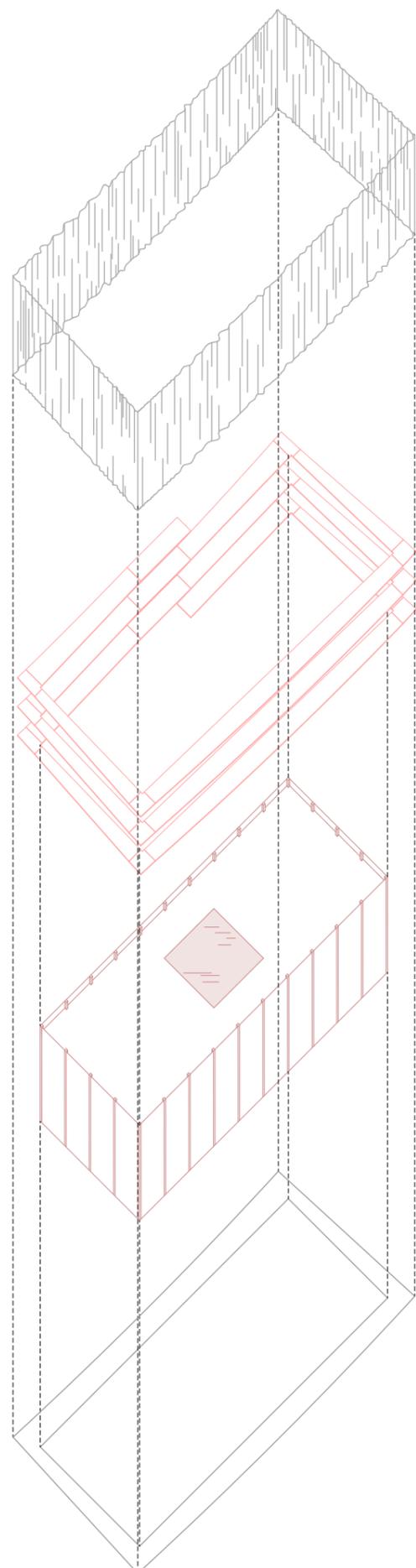


die Erschließung

die Ausstellung

die Grundform

die Hülle



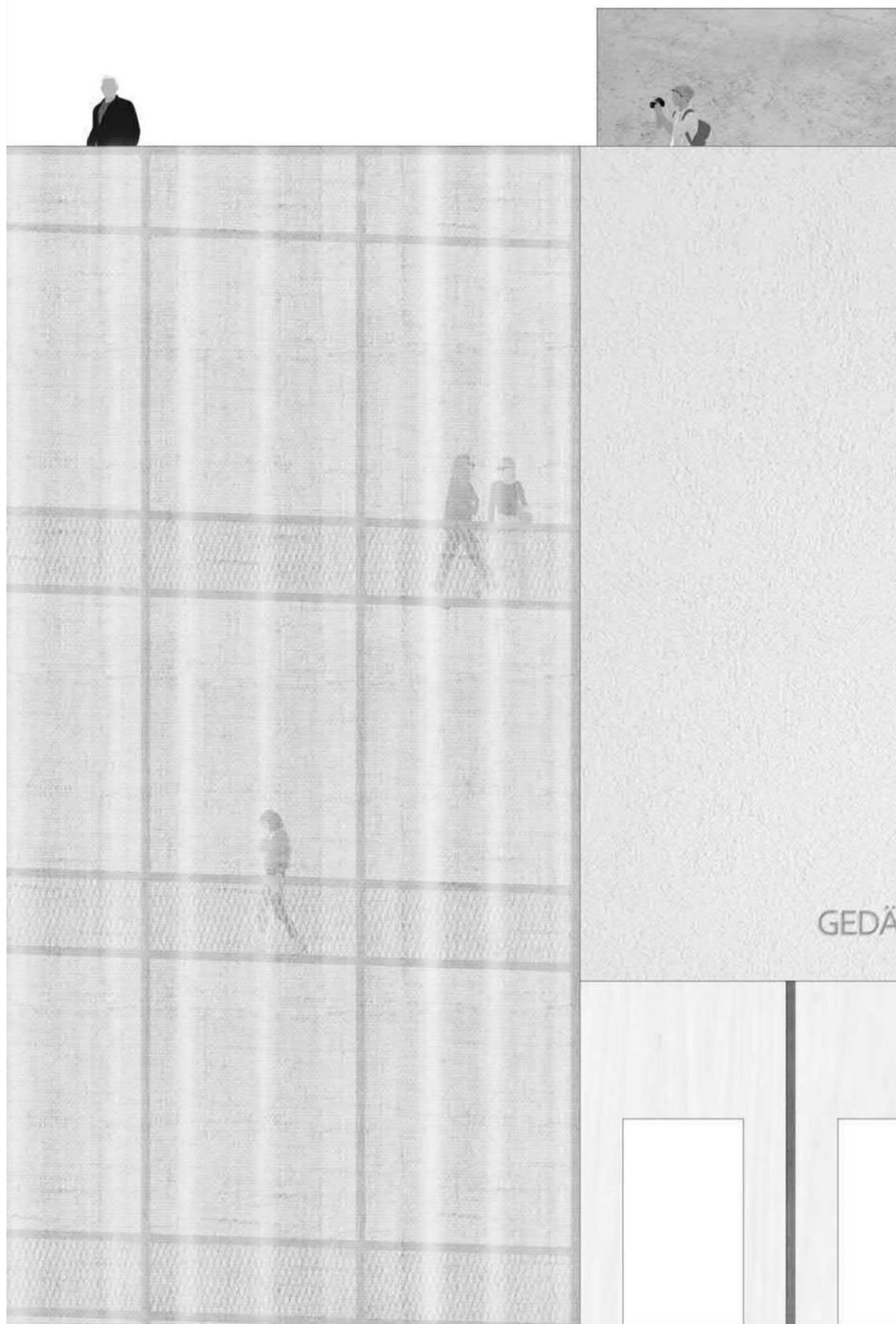
SCHICHTEN

Der Begriff „Schichten“ wird in der vorangehenden Recherche oft im Zusammenhang mit zeitlichen Phasen verwendet. Im Bezug auf den Entwurf sind archi-

tektonische Schichten gemeint, die zusammen einen Museumbau bilden. Von außen nach innen gliedert sich der Neubau in die Hülle, die Erschließung und die Ausstellung.

Abb. 84: Schaubild Museum

Abb. 85: Bauliche Schichten des Museums

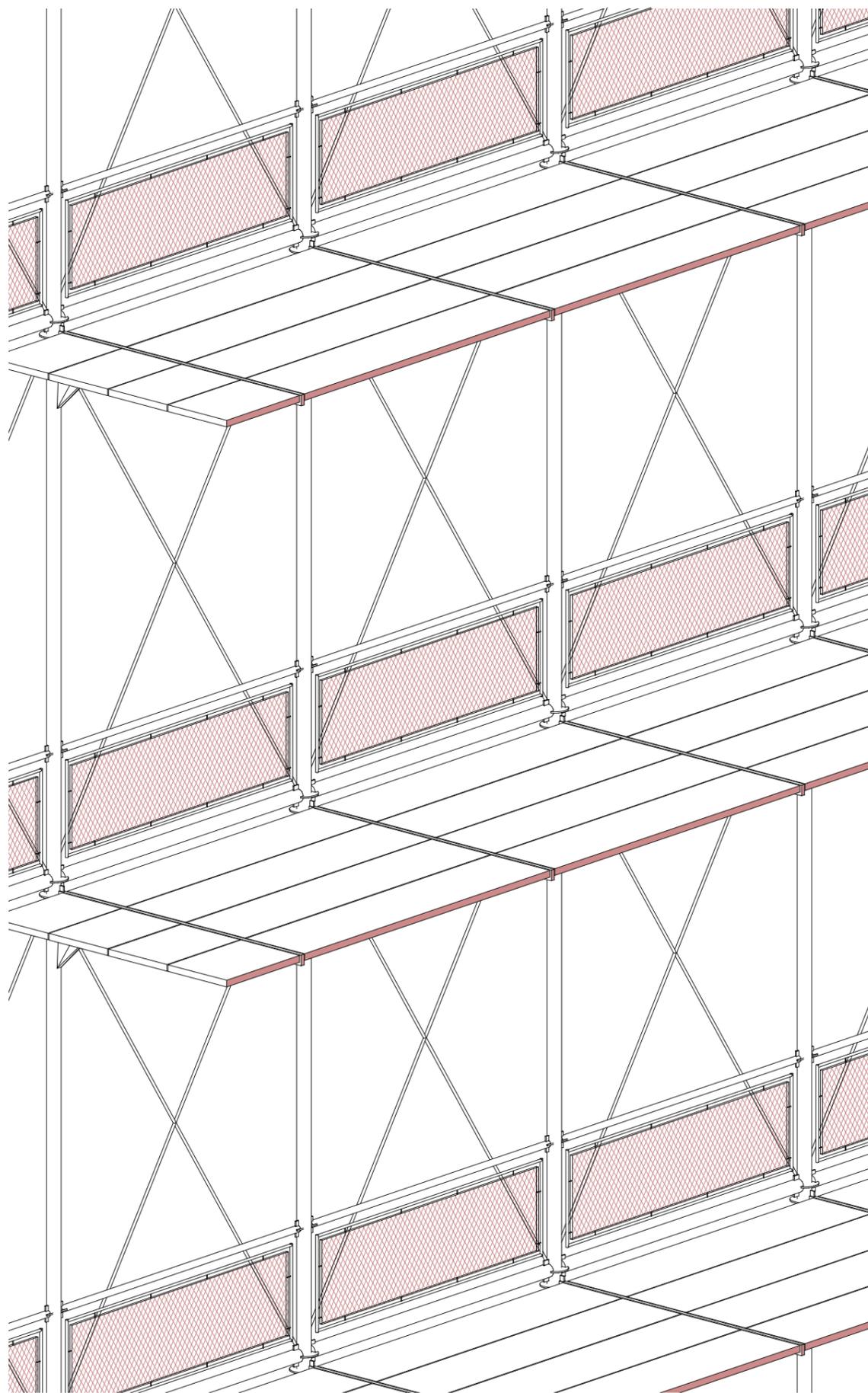


HÜLLE

Die Hülle des Museums soll nach außen erkenntlich machen, dass es sich um einen Neubau innerhalb der Bestandsstruktur handelt. Um die Thematik des Vergessens aufzugreifen, besteht die Hülle aus einem transluzenten Vorhang. Dieser symbolisiert den Schleier des Vergessens, er belegt den Neubau, lässt erahnen was dahinter vor sich geht, trennt aber

das Innere vom Äußeren ab. So wird die Neugier der Besucher*innen auf das Innere gelenkt. Ebenso müssen die Besucher*innen nach ihrem Rundgang durch das Museum erneut die Halle betreten und blicken wieder auf den weiß behangenen Körper. Sie werden dadurch ermahnt, dass das Erlernte wieder vergessen werden könnte.

Abb. 86: Ansicht Museum, Ausschnitt



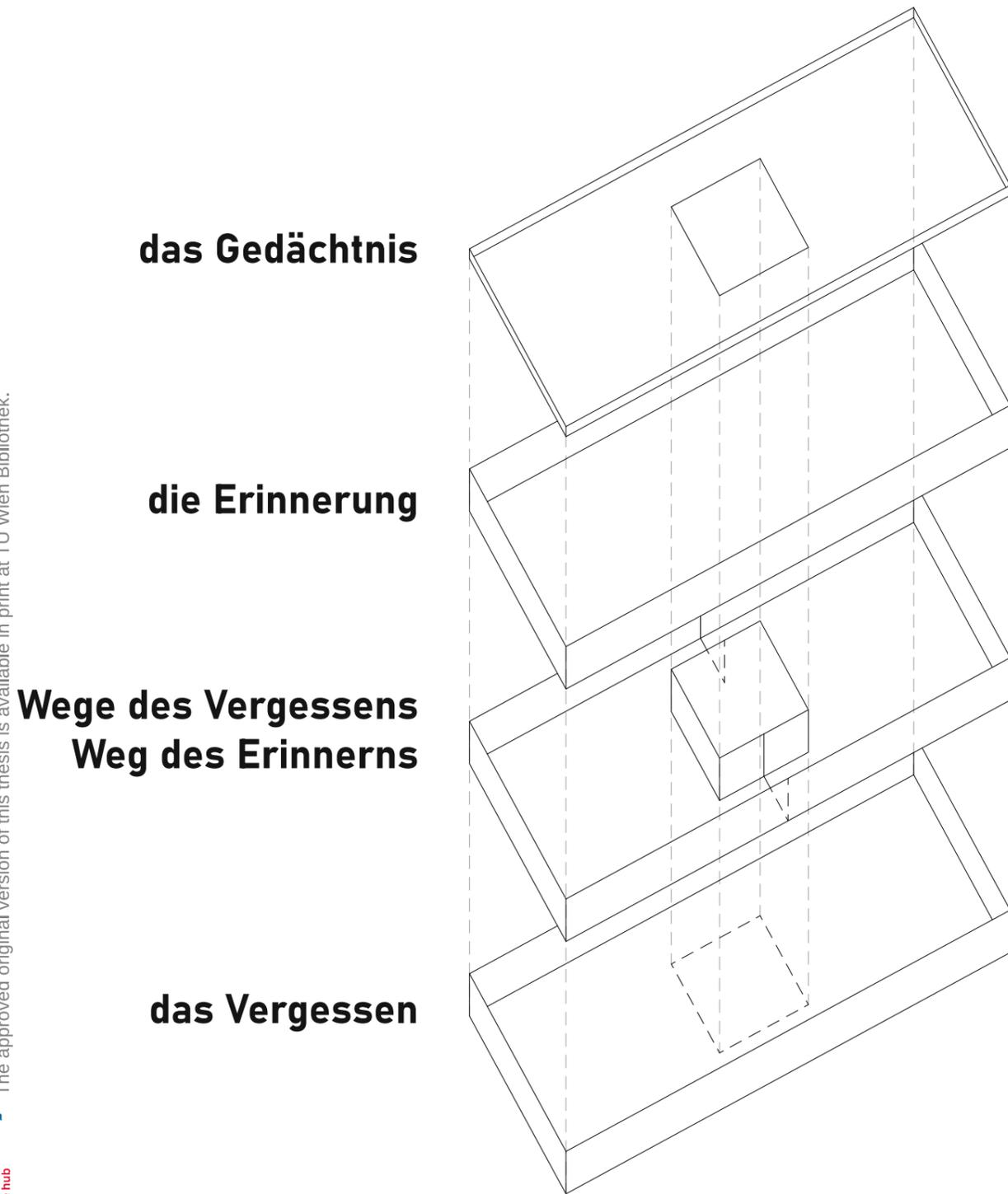
RAMPE

In den Architekturen der Nationalsozialisten wurde wenig Wert auf Barrierefreiheit gelegt. Das entspricht dem politischen Regime, die an Minderwertigkeiten einzelner Menschengruppen glaubte. Um diese unwürdige Betrachtung der Gesellschaft nicht zu akzeptieren, ist das Museum nicht nur barrierefrei erschließbar, sondern ausschließlich über diesen Weg zu durchleben. Dazu legt sich ein geneigter Weg mit 3% Steigung rund um das Museum. Die Rampe dient nicht nur zur Erschließung, sie vermittelt auch zwischen dem Bestand, welcher durch den Vorhang ersichtlich ist, und dem Museum. Sie ist als Raumgerüst konzipiert, ihr architektonischer Charakter soll einen temporären Charme

haben, um die Besucher*innen dazu zu zwingen, ihre Umgebung und den Weg als solchen wahrzunehmen. Mit jedem Schritt ändert sich der Blickpunkt und je weiter man in der Ausstellung voranschreitet, desto höher kommt man. Durch die Höhe bekommt man einen immer besseren Überblick über weite Teile der Halle. Als vermittelndes Glied zwischen Bestand und Neubau vereint die Rampe beide Raster, das radiale Bestandsraster und das orthogonale Raster des Neubaus. Die äußere Begrenzung der Rampe folgt dem Bestand, die innere Begrenzung ist das rechteckige Museum. Dadurch entsteht eine sich ändernde Wegführung, die Rampe nimmt in ihrer Breite stetig zu und ab.

Abb. 87: Rampenkonstruktion, Axonometrie

MUSEUM

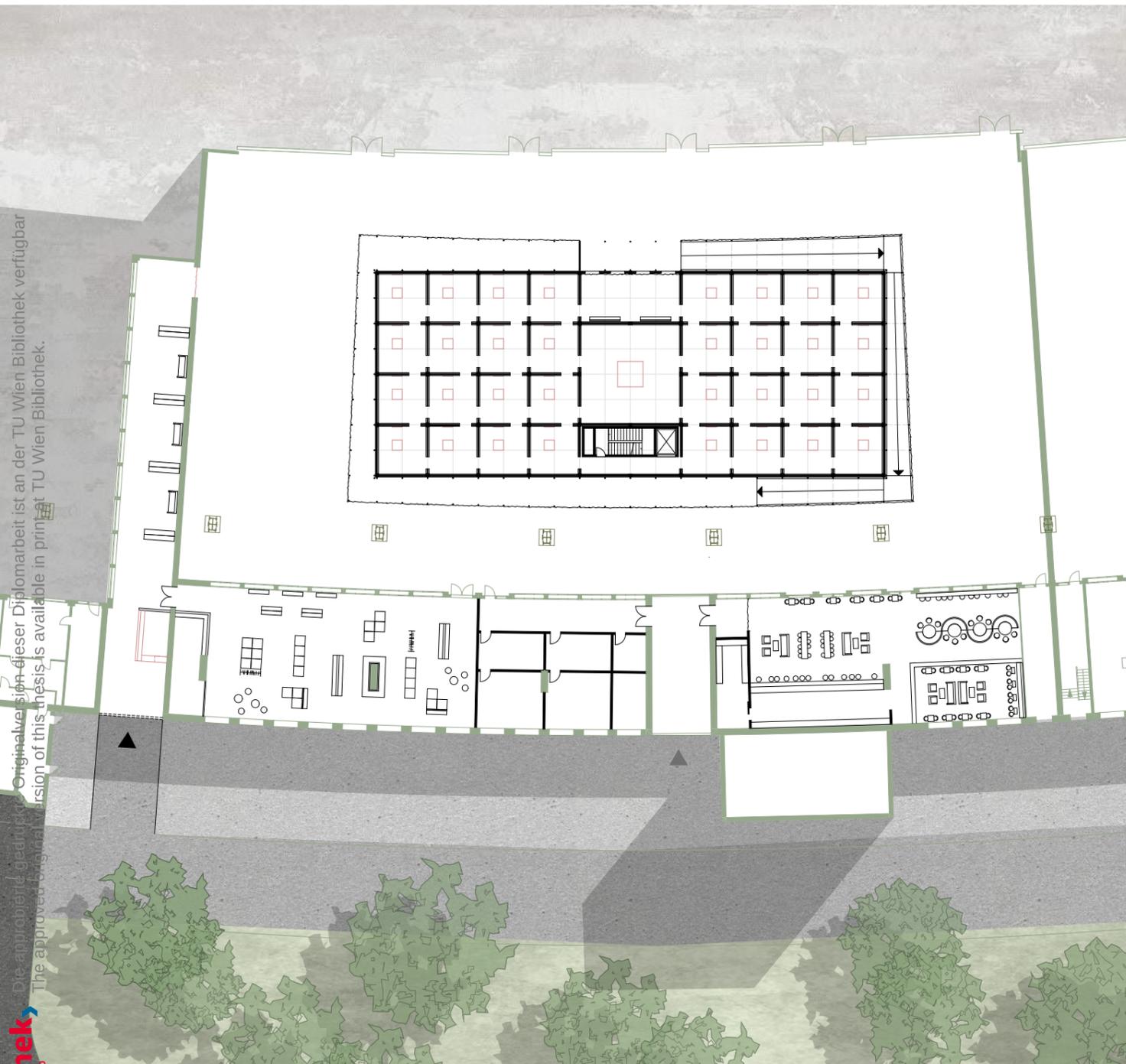


Das Museum ist ein rechteckiger Körper mit einer Grundform von 50 auf 20 Metern. Es verfügt über drei Ausstellungsebenen und schließt mit einer Art Dachterrasse, welche zur Betrachtung des Bestands da ist, ab. Die Geschosshöhe beträgt jeweils 4,20 Meter. Zusammen mit der Absturzsicherung des Terrasengeschosses ergibt sich eine Gesamthöhe von 13,60 Metern. Damit

ist der Neubau etwas höher als das Bestandsbauteil „Bauteil 5“, jedoch niedrig genug, um der Dachkonstruktion zwar nahe zu kommen, diese aber nicht zu berühren. Die Höhe ermöglicht den Besucher*innen einen Überblick über den Bestand von dem Dach des Museums sowie eine ausreichende Deckenhöhe in den Ausstellungsgeschossen.

Abb. 88: Ausstellungskonzept Museum

MUSEUM



Das Museum wird erschlossen über den Baukörper „A1 quer“. Vom U-Bahnhof Paradedstraße kommend ist das Bauteil barrierefrei zu erschließen. Ebenso gibt es einige Parkmöglichkeiten in diesem Bereich.

Der Baukörper A1 beherbergte ursprünglich ein Restaurant, von welchem man auf das Vorfeld blicken und den Flugverkehr beobachten konnte. Das untere Geschoss, welches nun die Erschließung für das Museum bilden soll, wurde als Lagerfläche genutzt. Dennoch sind auch in dieser Ebene großzügige Öffnungen in Richtung des Vorfelds angebracht. Dieser Blick ist der erste Eindruck der Besucher*innen der Innenräume des Flughafens. Bereits hier, im Bereich der Garderoben, wird der Bestand zum Exponat, er leitet ein in die Ausstellung.

Im an den Hangar grenzenden Bauteil 5 befinden sich weitere Funktionen.

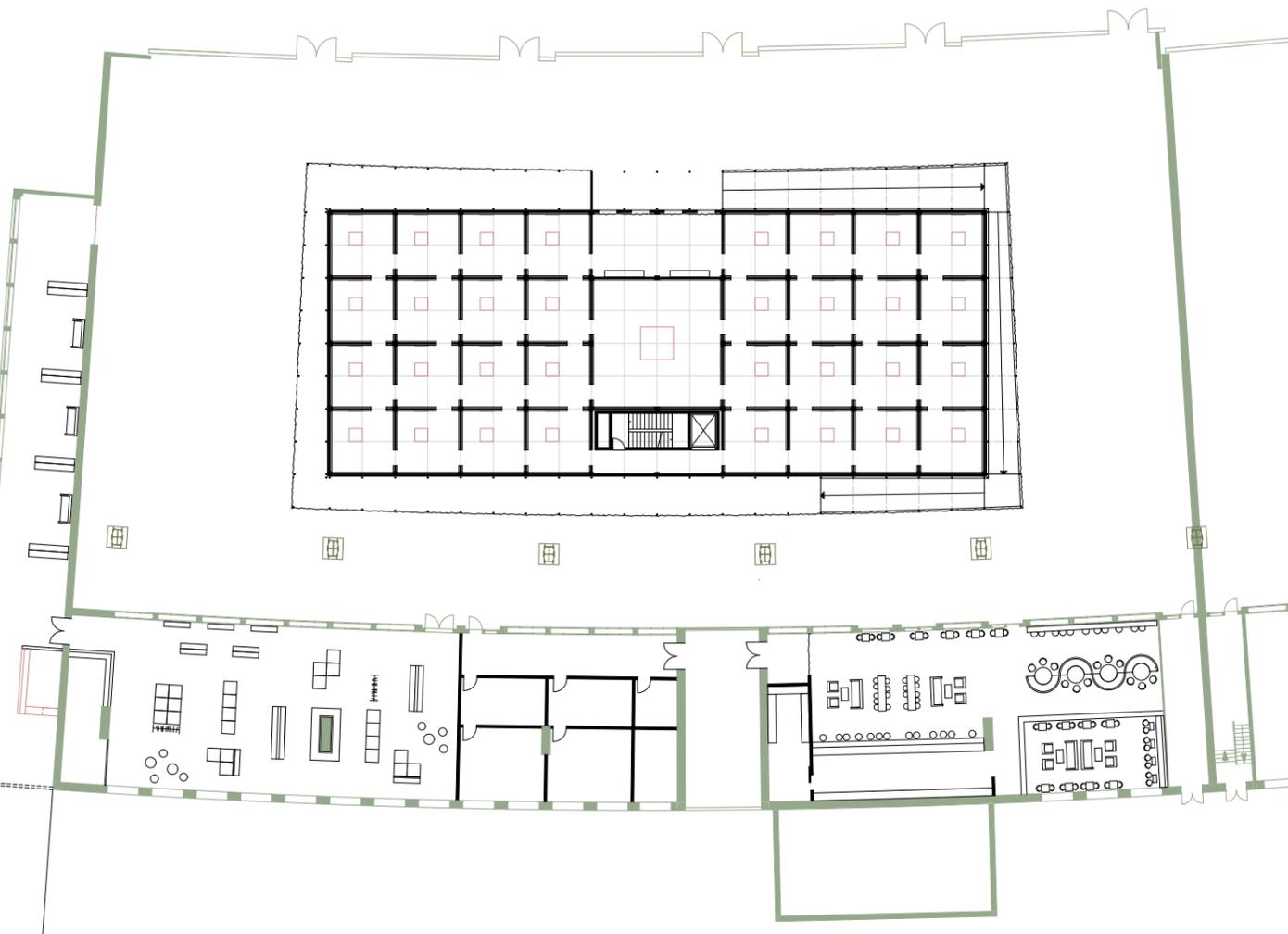
Zum einen werden die bestehenden Sanitärkerne aufgerüstet und vergrößert, um für die anfallenden Besucherzahlen auszureichen. Sie sind von dem Hangar aus zugänglich, jedoch auch über die bestehende Zufahrt zu dem Hangar. Diese bleibt zwar bestehen, wird aber nur für Anlieferungen genutzt, nicht zur Erschließung. Sie verbildet den Sanitärkern mit der Bar, welche sich im rechten Part des Bauteils befindet. Die Bar ist eigenständig erschließbar, sodass sie unabhängig von dem Museum nutzbar ist. Von ihr aus blickt man in den Hangar und auf das Museum.

Im linken Teil des Bauteils 5, welcher an den Empfangsbereich im Bauteil A1 quer grenzt, befindet sich der Museumsshop. Dieser beendet den Rundgang und führt die Besucher*innen wieder zum Ausgang und der Garderobe.

Abb. 89: Lageplan, Erschließung Hangar 5

EBENE 1

DAS VERGESSEN EBENE 1



Die Ausstellung beginnt im Erdgeschoss. Hier wird das Vergessen ausgestellt. Räumlich wird sich dieser Thematik angenähert, indem immer gleiche Räume aufeinander folgen, sodass Besucher*innen keinem geleiteten Rundgang folgen. Der Gedanke stammt von labyrinthischen Raumgefügen ab. Durch die verwirrende Wegeführung soll das Vergessen erlebbar gemacht werden. Die Entscheidung, anstatt eines Labyrinths ein immer gleiches Raster zu erstellen kommt daher, dass jeder Raum die gleiche Wertigkeit haben soll. Das Zentrum der Ausstellung bildet ein großer Raum, welcher sowohl von der Grundform her größer

ist als die Übrigen und darüber hinaus zweigeschossig entworfen ist. Jeder Raum verfügt über ein Modell und einen Plan. Pro Raum wird eine vergessene Architektur ausgestellt. Es spielt dabei keine Rolle, ob sie noch existiert, je existiert hat oder noch nicht ganz vergessen ist. Besucher*innen werden mit Architekturen konfrontiert ohne weitere Informationen über sie zu erhalten. Dadurch werden sie aufgefordert, selbst zu entscheiden, ob sie das Ausgestellte erkennen und Erinnerungen daran haben. In dem großen Raum im Mittelpunkt soll ein Modell des Flughafens ausgestellt werden.

Abb. 90: Grundriss Ebene 1, M 1:500



DAS VERGESSEN MATERIAL

Das Erdgeschoss besteht aus aneinandergereihten, kleinen Räumen. Diese sind in weiß gehalten. Der Bestandsboden, welcher aus Basaltplatten besteht, wird im Bereich der Ausstellung ausgetauscht gegen weiße Steinplatten im gleichen Format.

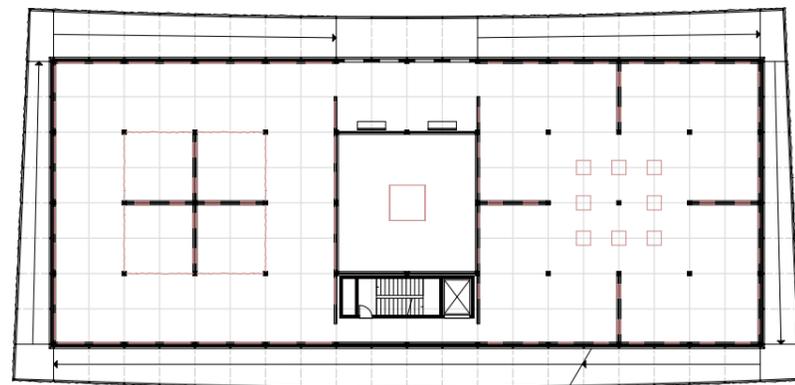
Die Wände sind mit textilbekleideten GK-Platten versehen. Das erinnert zum einen an die äußere Hülle des Museums, zum anderen wird die

Raumakustik dadurch verbessert. Kleine Fugen lassen die Holzkonstruktion erahnen.

Die Decke ist als Lichtdecke konzipiert. Dazu werden LED-Leisten zwischen den Deckenbalken angebracht und unterhalb der Träger eine lichtstreuende Glasdecke angebracht. Um Installationen zu verstecken, wird die Lichtdecke nach außen von einer Abhangdecke, die ebenfalls weiß verputzt ist, gerahmt.

EBENE 2

WEGE DES VERGESSENS WEGE DES ERINNERNS EBENE 2



Die zweite Ebene befasst sich mit den Arten des Vergessens und des Erinnerns.

Dazu wird das Geschoss in zwei Bereiche geteilt, die Thematiken also räumlich voneinander getrennt. Der Rundgang beginnt mit den Wegen des Vergessens.

Es gibt viele Theorien darüber, wie Menschen vergessen. Für die Ausstellung wurden zwei ausgewählt, die meines Erachtens am häufigsten auf Architekturen zutreffen.

Die erste Theorie ist das zeitliche Vergessen. Damit ist gemeint, dass Erinnerungen verblassen und schließlich vergessen werden, je weiter sie in der Vergangenheit liegen. Als Ausstellung wird hierzu entlang des Raumes eine Art Zeitstrahl installiert, der ausgewählte Architekturen rückblickend betrachtet.

Im Inneren des Raumes befindet sich

ein Kern, der eine weitere Theorie des Vergessens betrachtet, und zwar die der überlappenden Eindrücke. Sie meint, dass Menschen sich an das Erinnern, was sie am stärksten verinnerlicht haben, und daher andere Faktoren vergessen.

Der zweite Bereich des Geschosses behandelt die Wege des Erinnerns, und stellt damit einen Gegensatz zu dem ersten Bereich dar. Daher ist die räumliche Struktur ein Negativ des ersten Bereichs, im Zentrum befindet sich ein offener, hoher Raum und zu den Seiten bilden Wandscheiben vier gleichgroße Räume, welche niedriger sind. Im Zentrum werden Projekte ausgestellt, die mehrere Umgangsformen miteinander vereinen, in den vier äußeren Räumen werden Projekte nach Umgangsform sortiert ausgestellt.

Abb. 92: Grundriss Ebene 2, M 1:500

EBENE 2 DIE WEGE DES VERGESSENS



Die approbierte gedruckte Originalausgabe dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original print is available at TU Wien Bibliothek.

Die approbierte gedruckte Originalausgabe dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original print is available at TU Wien Bibliothek.

EBENE 2 DIE WEGE DES ERINNERNS



Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

WEGE DES VERGESSENS WEGE DES ERINNERNS MATERIAL

Ebene 2 ist zweigeteilt, die Materialien wiederholen sich jedoch. Grundsätzlich werden hier Holzmaterialien verwendet. Die Wände werden in großen Teilen als Installationsnischen für Exponate genutzt. Das bedeutet, die Wände haben kleine Einschnitte für Fotografien oder Pläne, welche rundum beleuchtet werden. Verkleidet sind die Wände mit Kork,

das weiche Material wirkt – ähnlich wie die textilen Wände in Ebene 1 – schalldämmend. Die Böden sind mit Eichenparkett ausgelegt, die hellen Bereiche mit weißlich gebeizter Eiche, die dunklen Bereiche mit geölter geräucherter Eiche. Die Decke ist eine Abhangdecke mit gelochtem Sichtholz, welches sich auch den Bereichen nach in unterschiedlichen Farbstufungen zeigt.

Abb. 93: Schaubild Ebene 2, Wege des Vergessens

Abb. 94: Schaubild Ebene 2, Wege des Erinnerns

Zeitliches Vergessen

WEGE DES VERGESSENS



Abb. 95: Darstellung „zeitliches Vergessen“, Potsdamer Platz

Die Ausstellung soll darauf aufmerksam machen, dass dazu geneigt wird, Dinge aus der Vergangenheit zu vergessen. Insbesondere dann, wenn es um einen Ort geht, der einem in seiner heutigen Gestaltung präsent ist. Das bedeutet, dass aktuelle Situationen in unserem Gedächtnis häufig einen höheren Stellenwert besitzen. Im Bezug auf Architektur sorgt das dafür, dass Gebäude nicht gänzlich verstanden werden können, da ihre Geschichte und die ihrer Umgebung den Kontext des Entwurfs bilden. Die Ausstellung soll dieses Phänomen

aufzeigen, indem Besucher*innen eine Art Zeitstrahl ablaufen, welcher von der Gegenwart in die Vergangenheit führt. So werden die Besucher*innen zunächst mit Bildern konfrontiert, die die gebaute Realität Berlins zeigen. Nach und nach werden die gleichen Orte über die Jahre zurückverfolgt, sodass die Geschichte ersichtlich wird. In Form eines Rundgangs aufgebaut gelangt das Publikum schließlich wieder bei den aktuellen Aufnahmen und kann diese erneut betrachten, nun aber unter Berücksichtigung ihrer Geschichte.

Überlappende Eindrücke

WEGE DES VERGESSENS



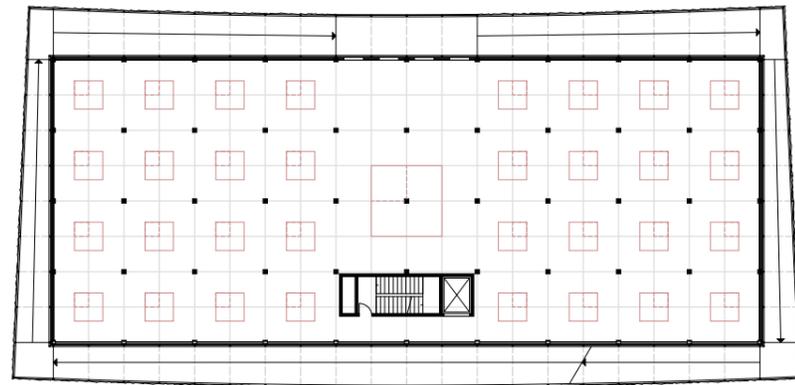
Abb. 96: Darstellung „überlappende Eindrücke“, Berlin

Das Überlappen verschiedener Bilder kann dazu führen, dass unterbewusst einzelne Eindrücke priorisiert werden und andere dadurch in Vergessenheit geraten. Insbesondere bei Situationen, die nicht selbst erlebt wurden, sondern nur durch Bilder in das Gedächtnis eintreten, ist die Gefahr hoch, auf Grund von persönlichen Vorlieben und Interessen zu filtern. Im Gegensatz zu dem zeitlichen Vergessen soll die Ausstellung in diesem Bereich nicht lehren, sondern nur aufzeigen, was bei dieser

Form des Vergessens passiert. Besucher*innen werden mit mehreren unsortierten Bildern einer Situation konfrontiert. Diese sind kommentarlos ausgestellt, die Betrachter*innen werden dazu aufgefordert, selbstständig zu sortieren und einzuordnen. Die ausgestellten Situationen sind den Besucher*innen jedoch bereits aus dem vorherigen Rundgang bekannt, sodass sie bereits Hintergrundinformationen über die zeitliche Entwicklung der ausgestellten Architekturen haben.

EBENE 3

DIE ERINNERUNG EBENE 3



In der dritten Ebene zeigen sich die selben Exponate wie im Erdgeschoss. Die Modelle stehen an gleicher Stelle, doch statt der immergleichen kleinen Räume gibt es keine Trennwände. Die gesamte Ausstellung ist zu überblicken. Dies ist die räumliche Übersetzung der Erinnerung, alle ausgestellten Architekturen können miteinander in Verbindung gebracht und Informationen nach belieben abgerufen werden.

Dazu gibt es zu jedem Modell einen Tisch, welcher anhand von Touchscreens Informationen zu dem gezeigten Projekt liefert. Besucher*innen können mit Hilfe dieser Touchscreens selbst entscheiden, zu welchen Projekten sie welche Art von Informationen erhalten wollen. Da dieses Geschoss die Erinnerung

ausstellt, also das Besinnen auf die Einzelheiten, welche die Architektur formen, soll die Architektur in dieser Ebene ebenfalls zur Schau gestellt werden. Daher ist die Konstruktion sowie alle Installationen offengelegt. Im mittleren Bereich findet sich erneut das Modell des Flughafens. In diesem Bereich gibt es ein Glasdach, durch welches Besucher*innen das Bestandsdach erblicken können. Sie sehen somit das Modell im Zusammenhang mit der tatsächlichen Bestandsarchitektur.

Diese Verbindung stellt den Unterschied zwischen Architekturdarstellungen und gebauter Architektur dar. Außerdem soll sie den Besucher*innen aufzeigen, dass das Gesehene und Erlernte der Ausstellung immer einen Bezug zur Wirklichkeit hat.

Abb. 97: Grundriss Ebene 3, M 1:500

EBENE 3 DIE ERINNERUNG



Die abgebildete gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

DIE ERINNERUNG MATERIAL

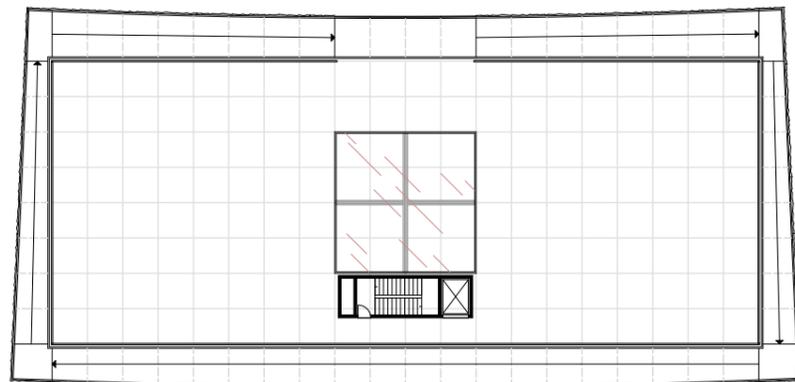
Die Ebene, in welcher die Erinnerung dargestellt wird, soll durch eine offene Konstruktion das Verständnis, welches die Erinnerung mit sich bringt, verdeutlichen. Daher wird der

Raum bestimmt durch die Stützen und Träger der Konstruktion. Der Boden wird mit Trockenestrichplatten ausgelegt, um die einzelnen Bodenfelder ablesen zu können.

Abb. 98: Schaubild Ebene 3

EBENE 4

DAS GEDÄCHTNIS EBENE 4



Den Abschluss der Ausstellung bildet das Dach des Neubaus. Die Fläche ist frei von Exponaten, sodass der Bestand, insbesondere die Dachkonstruktion, das Exponat wird. Der Boden ist mit weißem Epoxidharz beschichtet, welches durch seinen Glanz für eine Spiegelung sorgt. Nur der mittlere Bereich der Dach-

fläche ist verglast. Hier wird die Ausstellung der dritten Ebene nochmal sichtbar, sodass Besucher*innen an die Ausstellung und ihre Thematik erinnert werden, während sie von dem Bestand umgeben sind. Die Fläche kann auch für kleine Events wie Vorträge genutzt werden.

Abb. 99: Grundriss Ebene 4, M 1:500

Abb. 100: Schaubild Ebene 4 (S. 236)

EBENE 4 DAS GEDÄCHTNIS



Originalversion dieser Dissertation ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
of this thesis is available at the TU Wien Bibliothek

LICHT



Abb. 101: Schnitt Museum, Lichtdarstellung

Da sich die Ausstellungskonzepte und die Raumkonzepte in den einzelnen Museumsgeschossen stark unterscheiden, ist auch das Lichtkonzept der einzelnen Ebenen unterschiedlich. Im Erdgeschoss werden die kleinen Räume über eine Lichtdecke beleuchtet. Diese besteht aus Leuchtstoffröhren, die sich zwischen den Deckenbalken angliedern. Verkleidet sind die Leuchtmittel mit lichtstreuendem, satiniertem Acrylglas, sodass der Eindruck einer flächigen, indirekten Beleuchtung ent-

steht. In der darüberliegenden Ebene erfolgt die Beleuchtung größtenteils über die Exponate selbst. Die Fotografien sind in leuchtenden Wandnischen eingelassen. Dadurch richtet sich der Fokus der Besucher*innen unwillkürlich auf die Exponate und diese werden zu raumgestaltenden Elementen. Die Wandverkleidungen bilden im unteren Bereich einen Spalt aus, sodass hier eine weitere Beleuchtung installiert werden kann. Diese dient zur besseren Orientie-

rung durch die Räume. In dem Bereich, in dem Modelle ausgestellt werden, erfolgt die Beleuchtung über die Decke. Hier ergibt sich ein Zwischenraum zwischen der Abhangdecke und der Konstruktion, dieser wird erneut mit satiniertem Acrylglas verschlossen, hinter dem sich Leuchtkörper befinden. Die dritte Ebene verfügt über transluzente Festverglasungen, welche für eine Grundbeleuchtung sorgen. Wie auch die Konstruktion in diesem Geschoss offen liegt, sollen

auch sämtliche Installationen sichtbar sein, einschließlich der Beleuchtung. Um erneut die Verknüpfung zur ersten Ebene herzustellen, werden Leuchtstoffröhren zwischen den Deckenbalken angebracht, jedoch nicht verkleidet.



Abb. 102: Ansicht Museum, Tag

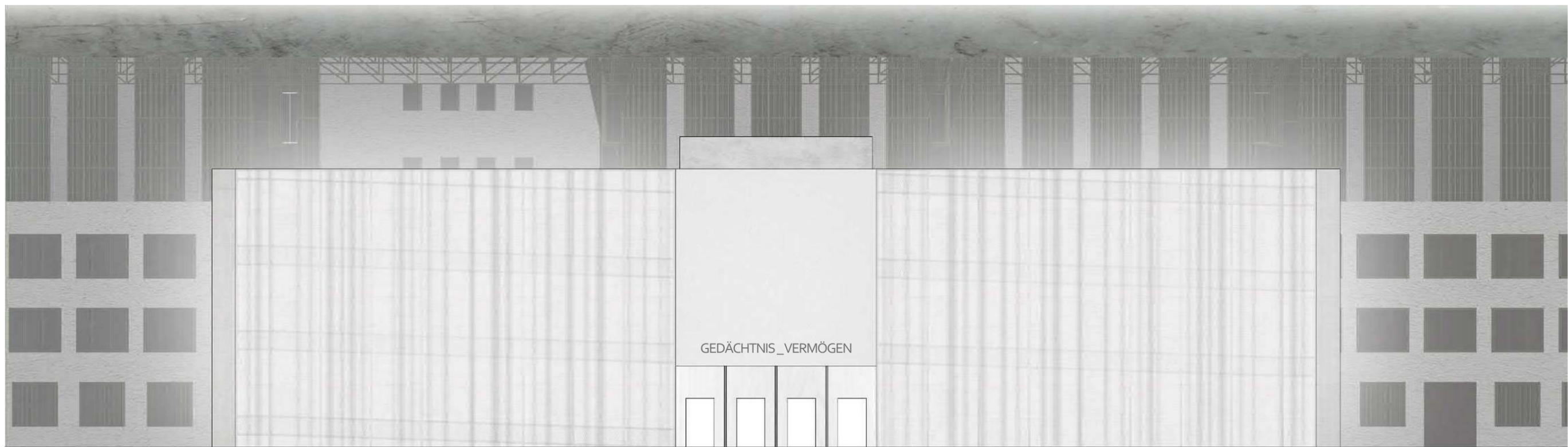


Abb. 103: Ansicht Museum, Nacht

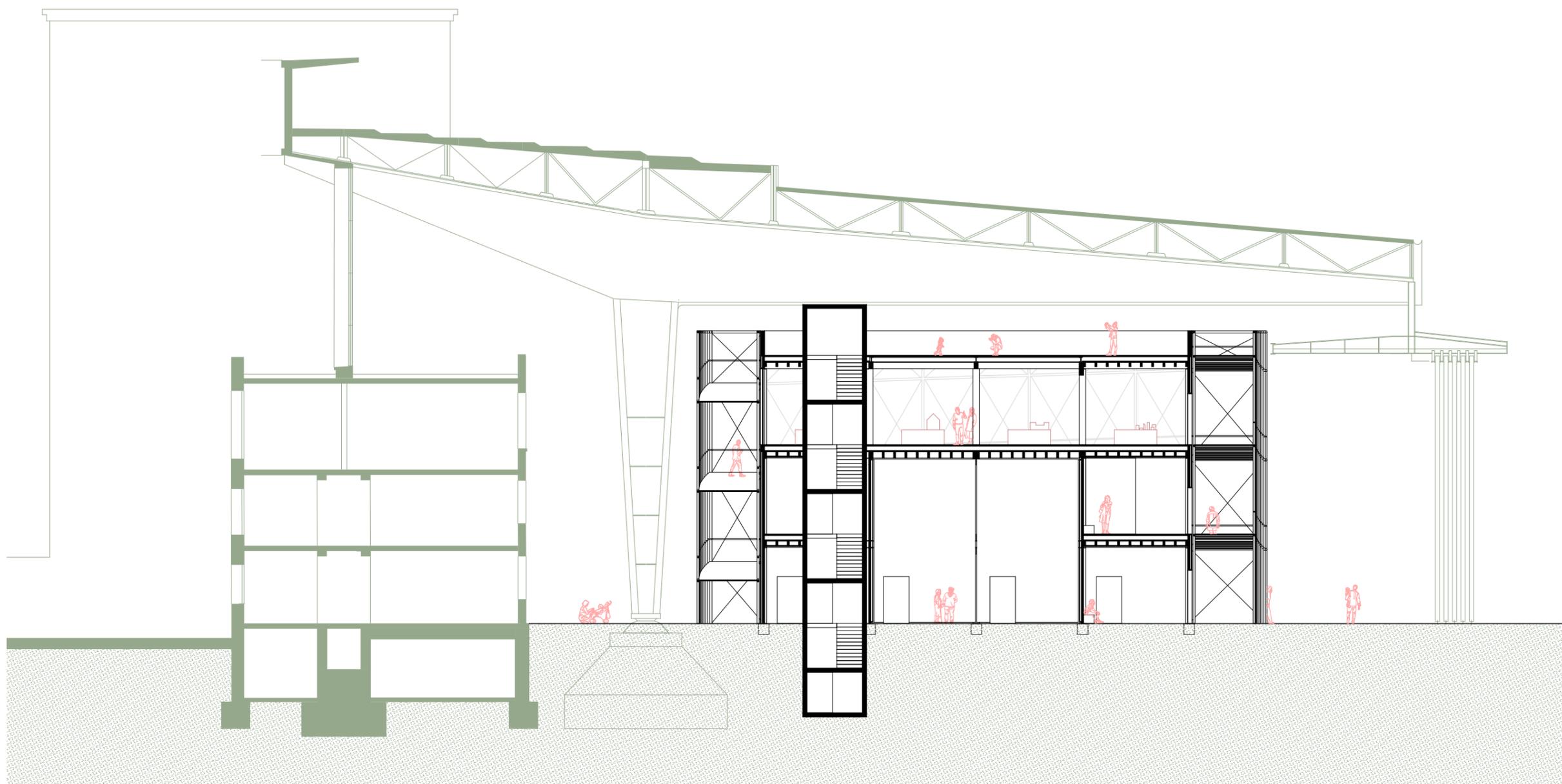
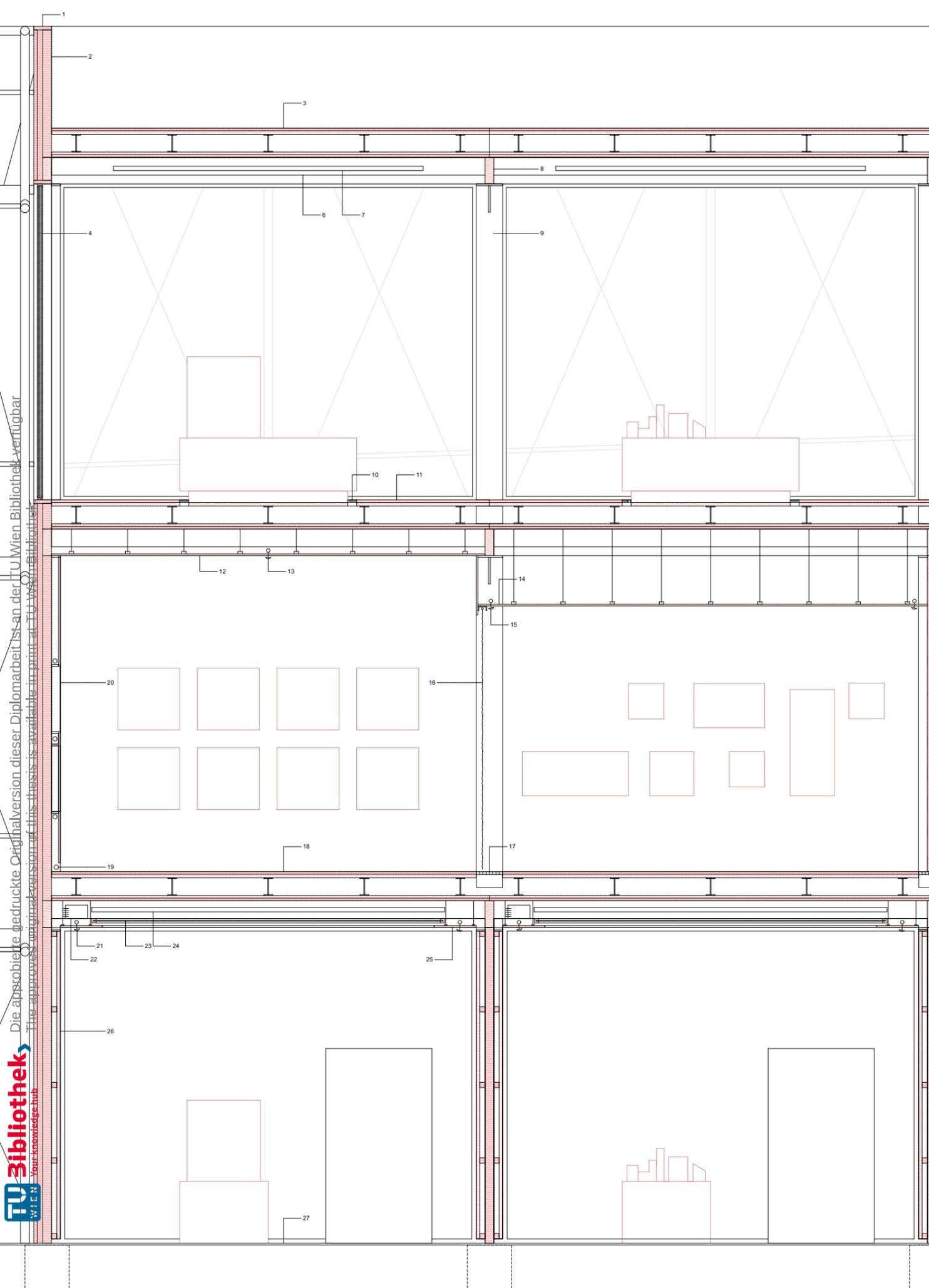


Abb. 104: Querschnitt Museum und Bestand, M 1:200

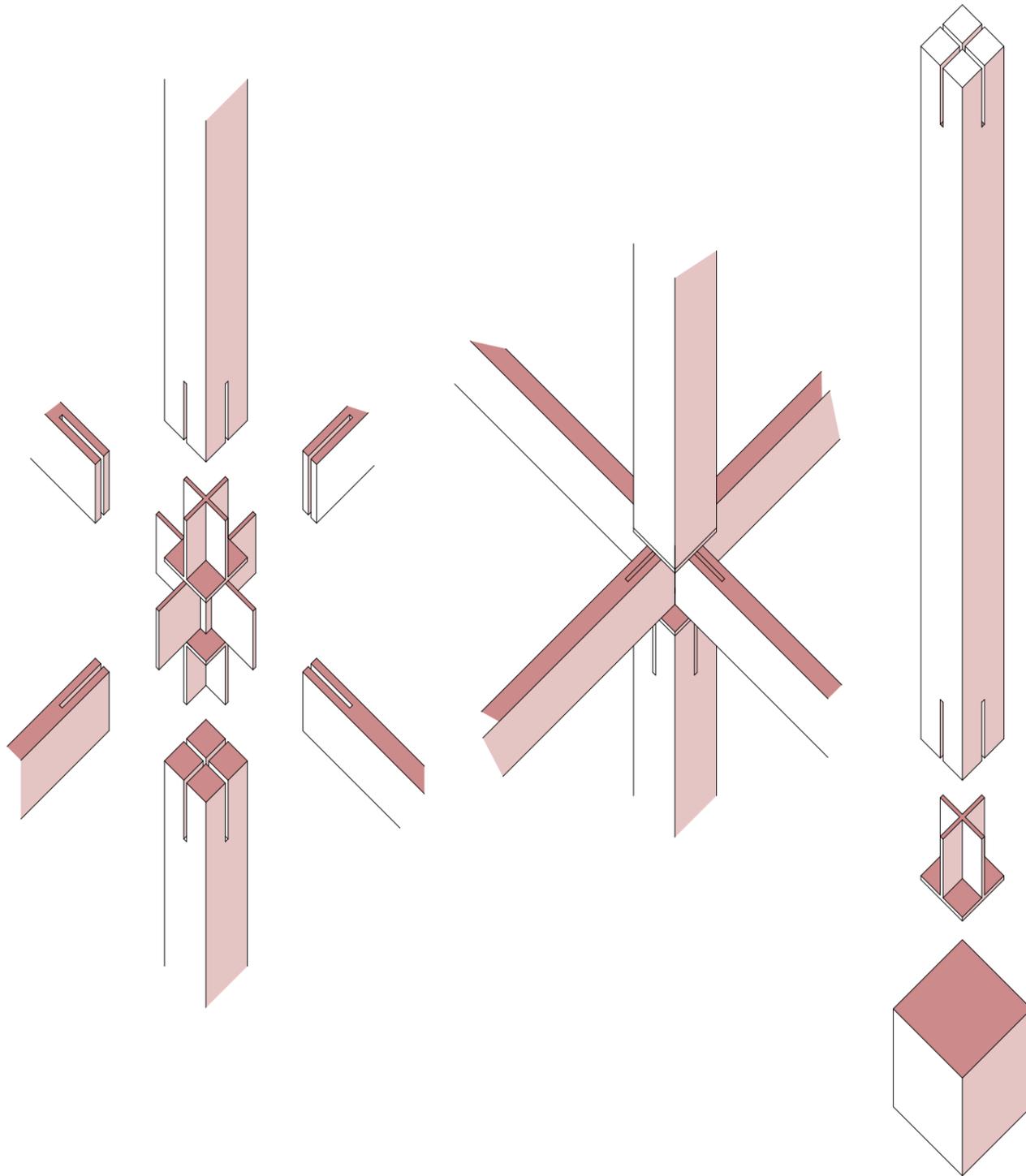


AUFBAU

- 1 Abdeckung, Sperrholz lackiert
- 2 Außenwand Museum:
 - 10 OSB-Wand
 - 6 Holzfaserdämmplatten
 - 4 Sperrholz weiß lackiert
- 3 Hohlraumboden mit Expoxidharzbeschichtung, weiß glänzend
 - 4 Holz, Expoxidharzbeschichtung
 - 3 Hohlbodenträgerplatte
 - 21 Installationsebene
 - 3 Betonplatten
 - 3 Holzdecke, N&F, Eiche
- 4 Festverglastes Fensterelement, VSG 4cm, mit umlaufenden Stahlrahmen
- 6 Balken, 10x20
- 7 Leuchtstoffröhre
- 8 Unterzug, 10x30, Vollholz
- 9 Stütze, 30x30, Vollholz
- 10 Lüftung
- 11 Bodenbelag: Trockenestrich versiegelt
- 12 Akustik-Abhangdecke, Holz gelocht
- 13 Sprinkler
- 14 Akustik-Abhangdecke, Holz gelocht
- 15 Sprinkler
- 16 Vorhang
- 17 Lüftung
- 18 Bodenbelag Parkett: Eiche geölt, geräuchert
- 19 Leuchtstoffröhre
- 20 Exponatsnische, umlaufend beleuchtet, Acrylglas lichtstreuend
- 21 Sprinkler
- 22 Zu- und Abluft
- 23 Lichtdecke: Acrylglas lichtstreuend, satiniert
- 24 Leuchtstoffröhre
- 25 GK verputzt
- 26 GK SilentBoard, Textilverkleidet, Holzrahmenkonstruktion
- 27 Austausch Bestandsbodenbelag gegen weiße Natursteinplatten

Abb. 105: Detailschnitt Museum, M 1:50

KONSTRUKTION



Die Konstruktion des Museums ist ein Holzsystem mit Stahlverbindungsgliedern. Im Gegensatz zu dem Bestand soll das Museum möglichst reversibel und nachhaltig gestaltet sein. Dazu wird eine Primärkonstruktion aus Brettschichtholz vorgefertigt und als Stecksystem vor Ort montiert. Für flexible gestalterische Möglichkeiten sind die Holzelemente mit ebenfalls vorgefertigten Stahlelementen verbunden. Die Bauteile werden miteinander verschraubt, um einen eventuellen späteren Abbau zu ermöglichen. Um für die nötige Standsicherheit zu sorgen befinden sich Einzelfundamente unter den

Stützen im Erdgeschoss. Diese Fundamente werden in den Bestandsfußboden der Halle eingelassen. Im Bereich des Museums wird der Belag ausgetauscht, die Bestandsplatten liegen in einem Sandbett, sodass die Fundamente ohne hohen Aufwand eingelassen werden können. Da sich die Konstruktion insbesondere in der dritten Ebene offen zeigt, ist ihre Materialität auch von ästhetischem Wert. Die Brettschichtholzelemente sind aus Eiche und mineralisch weiß gebeizt. Die Deckenbalken, welche als Sekundärkonstruktion zwischen den Unterzügen angebracht sind, bestehen aus Balkenschichtholz.

Abb. 106: Darstellung Konstruktionsprinzip

CONCLUSIO

Im Laufe des Entwerfens traten viele Fragen und Probleme auf. Während des planerischen Prozesses mussten Entscheidungen getroffen werden, welche Art des Umgangs und der Vermittlung angewandt werden soll. Diese Entscheidungen sind nach persönlichem Empfinden getroffen worden und stellen nur eine von mehreren Möglichkeiten dar. Unter dieser Voraussetzung ist der Entwurf als **ein** Lösungsvorschlag zu betrachten.

Das Museum vereint drei Arten des Umgangs mit Bestand. Der Standort wird zum Exponat und in seinem aktuellen Zustand erhalten und ausgestellt. Der Bestand wird in Einzelteilen saniert und angepasst, um die Zugänglichkeit herzustellen und das Gebäude nutzbar zu machen. Der Neubau des Museums bildet eine neue Schicht innerhalb des Bestandsbaus und entwickelt diesen

weiter.

Alle Eingriffe und Maßnahmen verfolgen das Ziel, den Bestand erlebbar zu machen und dem Vergessen entgegenzuwirken.

Dieser Grundgedanke formt die These dieser Arbeit. Bestandsbauten, welche erhaltenswert sind, sollten immer einen Nutzen bekommen, der mit einer Zugänglichkeit für die Öffentlichkeit zusammenhängt. Nur so kann das kulturelle Erbe sowie die politische und geschichtliche Vergangenheit eines Bauwerks einen Beitrag zur gesellschaftlichen Bildung leisten.

Die Zugänglichkeit ist für das Erinnern von höherer Bedeutung als die Form des Umgangs. Denn jede Form des Umgangs kann die Grundlage für Diskussionen sein, Leerstand hingegen ist der Auslöser für das Vergessen.

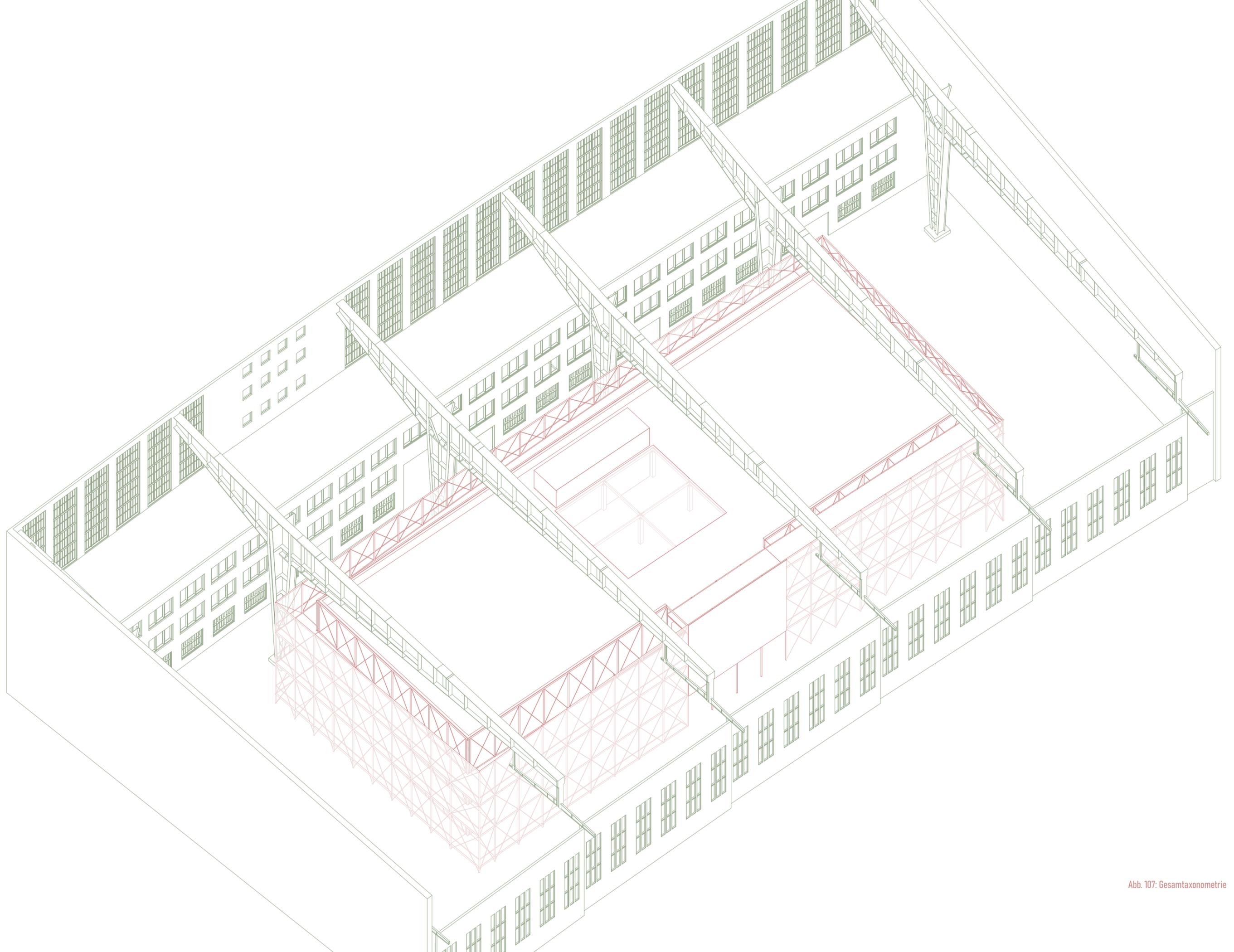


Abb. 107: Gesamtaxonometrie

QUELLEN

FUSSNOTEN

Endnoten

- 1 Vittorio Magnago Lampugnani: Architektur und Ideologie: Planungen für Berlin von 1910 - 1957, in: Das neue Berlin, 1991, S. 24-38, hier: S.24
- 2 Vgl. A. Cobbers: Abgerissen! Vom Anhalter Bahnhof bis zum Palast der Republik: Verschwundene Bauwerke in Berlin, 2019, S. 5-8
- 3 Vgl. Beatrice Härig: Der Anhalter Bahnhof, das Tor zur Welt, 2007, über: URL: <<https://www.monumente-online.de/de/ausgaben/2007/3/das-tor-zur-welt.php>> [letzter Zugriff: 11.09.2022]
- 4 Vgl. Cobbers 2019, S. 62 - 63
- 5 Vgl. Cobbers 2019, S. 55-57
- 6 Ingeborg Junge-Reye aus: Cobbers 2019, S. 90
- 7 Cobbers 2019, S. 66
- 8 Vgl. Cobbers 2019, S. 66-68
- 9 Vgl. Cobbers 2019, S. 25-27
- 10 Vgl. Vera Baeriswyl: Villa Poelzig: Initiative gegen Abriss, 2021, über: URL < <https://www.garten-landschaft.de/villa-poelzig-abriss/>> [letzter Zugriff: 11.09.2022]
- 11 Vgl. Cobbers 2019, S. 14-16
- 12 Vgl. Cobbers 2019, S. 28-29
- 13 Vgl. Cobbers 2019, S. 49-51
- 14 Vgl. Cobbers 2019, S. 23 - 25
- 15 Vgl. Axel Mauruszat: Karstadt am Hermannplatz, 2002, über: URL < <http://www.berlin-hermannplatz.de/karstadt/>> [letzter Zugriff: 11.09.2022]
- 16 Vgl. Cobbers 2019, S. 90
- 17 Vgl. Cobbers 2019, S. 17-18
- 18 Vgl. Cobbers 2019, S. 90 + S.77-80
- 19 Berliner Baupolizei in: Ungenügende Architekturausbildung in: Bauwelt 15, Heft 13, 1924, S. 243 - 244
- 20 Clemens Klemmer: Meister der Moderne: Zerstörtes Leben, zerstörte Bauwelt: Harry Rosenthal in: Werk, Bauen + Wohnen 79, 1992, Heft 12, S.74 - 76
- 21 Vgl. Linus Geschke: Berlins „Haus Vaterland“, Mutter der Erlebnisgastronomie, 2013, über: URL <<https://www.spiegel.de/geschichte/erlebnisgastronomie-haus-vaterland-in-berlin-a-951068.html>> [letzter Zugriff: 19.09.2022]
- 22 Vgl. Stadtbaukunst: Haus Vaterland (Betrieb Kempinski), 1928, S. 141 ff.
- 23 Günther Stahn, zitiert in: Uwe Rada: Berlins Disneyland lebt, 16.08.2007, über: URL <<https://taz.de/Nikolaiviertel/!5196520/>> [letzter Zugriff: 14.09.2022]
- 24 Vgl. Ronald Berg: Eine Art Grauzone. Teufelsberg unter Denkmalschutz, 2018, über: URL: < <https://taz.de/Teufelsberg-unter-Denkmalerschutz/!5551313/>> [letzter Zugriff: 11.09.2022]
- 25 Vgl. Cobbers 2019, S. 41-43
- 26 Vgl. GUNNAR: Rettet den Mäusebunker! Artikel für die Stiftung Denkmalschutz Berlin, 2019, über: URL < <http://xn--musebunker-q5a.de/artikel-fur-die-stiftung-denkmalschutz-berlin/>> [letzter Zugriff: 11.09.2022]
- 27 Vgl. o.A.: Berlin - Weißensee: Ehemaliges Säuglings- und Kinderkrankenhaus, 2020,

- über: URL < <https://www.berlin.de/museum-pankow/geschichte-im-stadtraum/fast-vergessen/weissensee/artikel.1066093.php>>
- 28 Vgl. o.A.: Bierpinsel, 2021, über: URL < <https://www.berlin.de/sehenswuerdigkeiten/5514897-3558930-bierpinsel.html>> [letzter Zugriff: 11.09.2022]
- 29 Vgl. o.A.: Ab 2024: Büros und Gastronomie im Bierpinsel an der Schlossstrasse, 2021, über: URL <<https://entwicklungsstadt.de/ab-2024-bueros-und-gastronomie-im-bierpinsel-an-der-schlossstrasse/>> [letzter Zugriff: 11.09.2022]
- 30 Vgl. Bundesministerium der Finanzen (Hg.): Das Detlev-Rohwedder-Haus, Spiegel der deutschen Geschichte, Berlin, 2019
- 31 Richard Schneider (Hg.): Historische Stätten in Berlin, Berlin, 1987, S. 139 - 141
- 32 Vgl. Florian Heilmeyer: Das ICC hebt als Kunst-Raumschiff ab, URL < <https://www.nzz.ch/feuilleton/das-icc-hebt-als-kunst-raumschiff-ab-ld.1649500> >, [Zugriff: 07.12.2021]
- 33 Vgl. F. Heilmeyer, ebda.
- 34 Sonja Hnilica: Großstrukturen der Nachkriegsmoderne. Ideengeschichten und Konservierungsfragen, in: F. Eckert uvm (Hgs.): Welches Denkmal der Moderne? Zum Umgang mit Bauten der 1960er und 70er Jahre, 2017, S. 216 -243, hier: S. 220
- 35 S. Hnilica 2017, S. 221
- 36 F. Heilmeyer, ebda.
- 37 Vgl. A. Cobbers, 2019, S. 35 - 41
- 38 Vgl. Rainer Stommer: Berliner Hochhausdiskussionen, in: Das neue Berlin, 1991, S. 154-166
- 39 R. Stommer 1991, S. 160
- 40 Ulrich Zawatka, Januar 1990, in: CHP: Hütte in Manhattan? in: TAZ, Ausgabe 3003, 10.01.1990, S.22
- 41 Vgl. CHP: Hütte in Manhattan? in: TAZ, Ausgabe 3003, 10.01.1990, S.22
- 42 Arnulf Lüchinger: Herman Hertzberger, Bauten und Projekte, 1959-1986, 1987, Den Haag, S. 373
- 43 Vgl. A. Lüchinger 1987, S. 372-373
- 44 Vgl. Doege, Hans-Peter: Hier gab S.M. seine Herrenabende. Wechselvolle Geschichte des Hotels „Esplanade“, in: Probleme / Projekte / Prozesse, 1999, Heft 3, Berlin, S. 32 - 38
- 45 Vgl. Severin Weiland: Glückliches Ende eines Trauerspiel. Topographie des Terrors, 2007, über: URL < <https://www.spiegel.de/kultur/gesellschaft/topographie-des-terrors-glueckliches-ende-eines-trauerspiels-a-515002.html>> [letzter Zugriff: 11.09.2022]
- 46 Benedikt Loderer, Peter Zumthor: Topographie des Terrors: Peter Zumthor entwirft eine Gedenkstätte über den ehemaligen Gestapo-Kellern in Berlin, in: Hochpaterre: Zeitschrift für Architektur und Design, Band 6, 1993, S. 43-45
- 47 Vgl. Sven Felix Kellerhoff: Mythos Germania, Größenwahn in Marmor, Stahl und Beton, 2008, über: URL < <https://www.welt.de/regionales/berlin/article1794733/Groessenwahn-in-Marmor-Stahl-und-Beton.html>> [letzter Zugriff: 12.09.2022]
- 48 Denise Scott Brown, Robert Venturi in: Vittorio Magnano Lampugnani, Michael Mönninger [Hg.]: Berlin morgen - Ideen für das Herz der Großstadt, Stuttgart, 1991, S.152
- 49 D. Scott Brown, R. Venturi 1991, S.152
- 50 Susanne von Falkenhaus in: Carsten Krohm [Hg.]: Das ungebaute Berlin: Stadtkonzepte im 20. Jahrhundert, Berlin, 2010, S. 278-280, hier: S. 280
- 51 Norbert Borrmann: Identität und Gedächtnis, Denkmäler und politische Architektur von 1800 bis zur Gegenwart, Graz, 2016, S.8
- 52 Vgl. Laurenz Demps / Carl-Ludwig Paeschke: Flughafen Tempelhof, Geschichte einer Legende, 1998
- 53 Vgl. A. Schleusner: Die Flugsteighalle für den Neubau des Flughafens Tempelhof, in: Der Stahlbau. Beilage zur Zeitschrift: Die Bautechnik, 1938, S.89-94
- 54 Vgl. Barbara Miller Lane, Architektur und Politik in Deutschland bis 1945, 1968
- 55 Vgl. N. Borrmann 2016, S.137 ff.
- 56 Vgl. B. Miller Lane 1968
- 57 Vgl. L. Demps / C.-L. Paeschke 1998
- 58 Vgl. L. Demps / C.-L. Paeschke 1998
- 59 Vgl. L. Demps / C.-L. Paeschke 1998
- 60 Vgl. L. Demps / C.-L. Paeschke 1998
- 61 URL: <https://www.thf-berlin.de/tempelhof-projekt-gmbh/> [Letzter Zugriff: 11.09.2022]
- 62 Tempelhof Projekt GmbH (Hg.): Geschäftsbereich 2020, 2020
- 63 Tempelhof Projekt GmbH (Hg.): Geschäftsbereich 2020, 2020
- 64 Tempelhof Projekt GmbH (Hg.): Geschäftsbereich 2020, 2020
- 65 Karl Scheffler: Berlin - ein Stadtschicksal, Berlin 1910
- 66 Vgl. Peter Reichel: Berlin nach 1945 - eine Erinnerungslandschaft, in: Architektur als politische Kultur, 1988, S. 273-291, hier: S. 291
- 67 Vgl. Benedikt Goebel / Harald Bodenschatz: Berlin - Stadt ohne Altstadt in: Berlins Vergessene Mitte: Stadtkern 1840 - 2010, 2012, S. 17 -35, hier S. 33
- 68 Vgl. P. Reichel 1988, S. 291
- 69 Vgl. Karl-Heinz Hüter: Architektur in Berlin 1900 - 1933, 1988, S. 14
- 70 Vgl. B. Goebel / H. Bodenschatz 2012, S. 21
- 71 Vgl. Gernot Schaulinski: Topos Alt-Berlin - Vom Stadtkern ins Imaginäre und zurück, in Berlins Vergessene Mitte: Stadtkern 1840-2010, 2012, S. 35-49, hier: S. 37-38
- 72 Vgl. G. Schaulinski 2012, S. 43-46
- 73 G. Schaulinski 2012, S.46
- 74 Vgl. V. M. Lampugnani 1991, S.24-26
- 75 V. M. Lampugnani 1991, S.24
- 76 URL: < <https://www.berlin.de/berlin-im-ueberblick/geschichte/> > [letzter Zugriff: 13.11.2021]
- 77 V. M. Lampugnani 1991, S. 26
- 78 URL: < <https://www.berlin.de/berlin-im-ueberblick/geschichte/> > [letzter Zugriff: 13.11.2021]
- 79 URL: < <https://www.berlin.de/berlin-im-ueberblick/geschichte/> > [letzter Zugriff: 13.11.2021]
- 80 Vgl. Andreas Schätzke: Zwischen Bauhaus und Stalinallee, Architekturdiskussion im östlichen Deutschland 1945 - 1955, 1991, S. 27
- 81 Vgl. N. Borrmann 2016, S. 167
- 82 A. Schätzke 1991, S. 24
- 83 Reichel 1998, S. 275
- 84 Vgl. Reichel 1998, bis S. 284

- 85 Vgl. P. Reichel 1998, S. 290
86 P. Reichel 1998, S. 291
87 P. Reichel 1998, S. 274
88 Rainald Grebe, „Brandenburg“, Songtext
89 B. Miller Lane 1968, S. 26
90 B. Miller Lane 1968, S. 23
91 Bruno Taut: Ein Architekturprogramm, 1918 in: Programme und Manifeste zur Architektur des 20. Jahrhunderts, 1963, S. 38 - , hier S. 42
92 B. Taut 1963
93 Vgl. B. Taut 1963
94 Vgl. N. Borrmann 2016, S. 138
95 Harold Hammer-Schenk: Alfred Hugenberd und Otto Kohtz - Projekte in Berlin, in: Architektur als politische Kultur, 1996, S. 239 - , hier: S. 241
96 H. Hammer-Schenk 1996, S. 239 - , hier: S. 246
97 H. Hammer-Schenk 1996, S. 239 - , hier: S. 249
98 Vgl. H. Hammer-Schenk 1996, S. 239 - 249
99 Michael Mönninger: Herausforderungen an die Metropole Berlin, in: Das neue Berlin, 1991, S. 13 - 23, hier: S. 22
100 Adolf Hitler: Rede zur Eröffnung des 1. Deutschen Architektur- und Kunsthandwerksausstellung in München im „Haus der deutschen Kunst“ am 22. Januar 1938, zitiert nach: Das Wort aus Stein, Bauen im Nationalsozialismus, 2010, S. 1
101 Vgl. Sebastian Brüninghaus: Das Wort aus Stein, Bauen im Nationalsozialismus, 2010, S. 13
102 Vgl. S. Brüninghaus 2010, S. 12
103 S. Brüninghaus 2010, S. 13
104 Vgl. S. Brüninghaus 2010, S. 16 - 18
105 Albert Speer: Spandauer Tagebücher, 1975, S. 404, zitiert nach: Brüninghaus 2010, S. 19
106 Vgl. S. Brüninghaus 2010, S. 20-22
107 Vgl. S. Brüninghaus 2010, S. 77-80
108 Gesetz zum Schutz von Denkmalen in Berlin (Denkmalschutzgesetz Berlin - DSchG Bln), 2008 [Erste Fassung 1995]
109 URL: < <https://www.berlin.de/ba-neukoelln/politik-und-verwaltung/aemter/stadtentwicklungsamt/denkmalschutz/artikel.292900.php> > [letzter Zugriff 04.10.2021]
110 URL: < <https://www.berlin.de/ba-neukoelln/politik-und-verwaltung/aemter/stadtentwicklungsamt/denkmalschutz/artikel.292900.php> > [letzter Zugriff 04.10.2021]
111 Gesetz zum Schutz von Denkmalen in Berlin (Denkmalschutzgesetz Berlin - DSchG Bln), 2008 [Erste Fassung 1995]
112 Charta von Venedig, 1964
113 August Gebeßler: Ursachen und Gefahren für die Denkmalerhaltung, in: Gebeßler / Eberl (Hg.): Schutz und Pflege von Baudenkmalern in der Bundesrepublik Deutschland. Ein Handbuch, Köln 1980, S. 61-69, hier S. 62
114 Alle Informationen sind den Denkmalpflegeplänen entnommen
115 Alle Informationen sind den Denkmalpflegeplänen entnommen
116 Alle Informationen sind den Denkmalpflegeplänen entnommen
117 Carsten Ruhl: Eingeweckte Häuser. Architektur zwischen White Cube und Fotografie, in: Architektur ausstellen. Zur mobilen Anordnung des Immobilien, 2015, S. 14-27, hier: S. 14
118 Rieke Seim: Unmittelbar ausgestellt, Diplomarbeit TU Wien 2018
119 Jan Piper: Architektur als Exponat. Skizze zu einer Vorgeschichte des Architekturmuseums; Die institutionelle Bedeutung des Architekturmuseums als Forum der Architekturtheorie, aus: Kunstforum Band 38: Architekturmuseen - Architekturvermittlung, 1980, S. 15- 53, hier: S. 33
120 Vgl. J. Piper 1980
121 J. Piper 1980, S. 44
122 Vgl. J. Piper 1980
123 Gottfried Knorff: Vom Verlangen, Bedeutung zu sehen, in: Die Aneignung der Vergangenheit, 2005, S. 81 - 82
124 G. Knorff 2005, S. 84
125 Margareth Otti: Der Elefant im Kühlschrank. Architektur und Institution, in: Architektur ausstellen. Zur mobilen Anordnung des Immobilien, 2015, S. 28 - 41, hier: S. 32
126 M. Otti 2015, S. 30
127 Carsten Ruhl, Christian Däne: Architektur ausstellen. Zur mobilen Anordnung des Immobilien, in: Architektur ausstellen. Zur mobilen Anordnung des Immobilien, 2015, S. 6-13, hier: S. 12
128 Walter Grasskamp: Medien der Architekturvermittlung, in: Kunstforum Band 38, 1980, S. 86 - 130, hier: S.117
129 W. Grasskamp 1980, S. 118
130 W. Grasskamp 1980, S. 121
131 W. Grasskamp 1980, S. 124
132 Alfred H. Barr, Jr.: Foreword in: The Museum of Modern Art (Hg.): Modern architecture: international exhibition, New York, Feb. 10 to March 23, 1932, Museum of Modern Art, 1932, S. 16
133 A. H. Barr Jr. 1932, S. 14
134 Jeannette Merker / Riklef Rambow (Hg.): Architektur als Exponat; Gespräche über das Ausstellen, 2015, S. 84
135 J. Merker / R. Rambow 2015, S. 84
136 Vgl. J. Merker / R. Rambow 2015, S. 44
137 J. Merker / R. Rambow 2015, S. 124

QUELLEN

BIBLIOGRAFIE

MONOGRAFIEN:

- Hüter, Karl-Heinz: Architektur in Berlin 1900 -1933, Dresden 1988
Menser, Philipp: Vom Fliegerfeld zum Wiesenmeer: Flughafen Berlin-Tempelhof, Geschichte und Zukunft, Berlin 2000
Pelkonen, Eeva-Liisa: EXHIBIT A: Exhibitions That Transformed Architecture 1948 – 2000, 2018
Miller Lane, Barbara: Architektur und Politik in Deutschland 1918 – 1945, Wiesbaden 1986
Fischer, Günther: Alte Baukunst und neue Architektur, Basel 2018
Borrmann, Norbert: Identität und Gedächtnis, Denkmäler und politische Architektur von 1800 bis zur Gegenwart, Graz 2016
Demps, Laurenz / Paeschke, Carl-Ludwig: Flughafen Tempelhof. Geschichte einer Legende, Berlin 1998
Schätzke, Andreas: Zwischen Bauhaus und Stalinallee. Architekturdiskussion im östlichen Deutschland, 1945 – 1955, Band 95 der Reihe Bauwelt Fundamente, Basel 1991

SAMMELBÄNDE:

- Mönninger, Michael (Hg.): Das Neue Berlin, Baugeschichte und Stadtplanung der deutschen Hauptstadt, Frankfurt am Main/Leipzig 1991
Borsdorf, Ulrich / Grütter, Heinrich Theodor / Rösen, Jörn (Hg.): Die Aneignung der Vergangenheit, Musealisierung und Geschichte, Bielefeld 2004
Stiftung Stadtmuseum Berlin (Hg.): Berlins vergessene Mitte: Stadtkern 1840 – 2010, Berlin 2012
Ruhl, Carsten / Dähne, Chris (Hg.): Architektur Ausstellen: zur mobilen Anordnung des Immobilien, Berlin 2015
Merker, Jeannette / Rambow, Riklef (Hg.): Architektur als Exponat, Gespräche über das Ausstellen, Berlin 2015
Hipp, Hermann / Seidl, Ernst: Architektur als politische Kultur, Berlin 1996

DISSERTATIONEN:

- Seim, Rieke: Unmittelbar ausgestellt, Wien, Univ., Diss., 2018

BILDER

- Abb. 1: Anhalter Bahnhof, 1881, „Hauptfassade des Empfangsgebäudes zum Askani-
schen Platz“
<https://architekturmuseum.ub.tu-berlin.de/index.php?p=79&POS=38>
[19.09.2022]
- Abb. 2: Ahornblatt
<https://www.pinterest.de/pin/314548355211302729/>
[12.09.2022]
- Abb. 3: Friedrichstadtpalast
https://en.m.wikipedia.org/wiki/File:Grosses_Schauspielhaus_%28Grand_Theatre;_by_Hans_Poelzig;_1919;_Berlin,_Germany.jpg
[12.09.2022]
- Abb. 4: Schimmelpfeng-Haus
<https://www.welt.de/regionales/berlin/article1168316/Die-Monumente-des-Berliner-Wiederaufbaus.html#cs-schimmelpfeng-DW-Berlin-Berlin-jpg.jpg>
[12.09.2022]
- Abb. 5: DDR-Außenministerium, Asmus Steuerlein, 1969, „Außenministerium der
DDR, Berlin, 1964-1967, abgerissen 1995-1996“
- Abb. 6: Völkerkundemuseum
[https://www.skyscrapercity.com/threads/das-alte-berlin-old-berlin.1067913/
page-34](https://www.skyscrapercity.com/threads/das-alte-berlin-old-berlin.1067913/page-34)
[19.09.2022]
- Abb. 7: Villa Poelzig
[https://www.garten-landschaft.de/wp-content/uploads/2022/06/Bauwelt_
Heft_34_1930-verschoben-Kopie.png](https://www.garten-landschaft.de/wp-content/uploads/2022/06/Bauwelt_Heft_34_1930-verschoben-Kopie.png)
[12.09.2022]
- Abb. 8: Schloss Monbijou
[https://www.stadtbild-deutschland.org/forum/gallery/index.php?image/34180-
berlin-spandauer-vorstadt/](https://www.stadtbild-deutschland.org/forum/gallery/index.php?image/34180-berlin-spandauer-vorstadt/)
[12.09.2022]
- Abb. 9: Markuskirche
[https://fhzz.de/wp-content/uploads/2016/02/Die-Markus-Kirche-um-
1910-Postkarte.jpg](https://fhzz.de/wp-content/uploads/2016/02/Die-Markus-Kirche-um-1910-Postkarte.jpg)
[12.09.2022]
- Abb. 10: Versöhnungskirche
[https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Vers%C3%B6hnungskirche_
\(Berlin-Mitte\)?uselang=de#/media/File:Bernauer_strasse_luftbild.JPG](https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Vers%C3%B6hnungskirche_(Berlin-Mitte)?uselang=de#/media/File:Bernauer_strasse_luftbild.JPG)
[12.09.2022]
- Abb. 11: Columbushaus
[https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/4/44/Potsdamer_Platz_mit_
Columbushaus%2C_1932_%28cropped%29.jpg](https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/4/44/Potsdamer_Platz_mit_Columbushaus%2C_1932_%28cropped%29.jpg)

- [12.09.2022]
- Abb. 12: Karstadt Hermannplatz
<https://www.welt.de/kultur/article196886739/Karstadt-am-Hermannplatz-Berlins-Problemkiez-fuerchtet-nichts-mehr-als-Aufwertung.html>
 [12.09.2022]
- Abb. 13: Deutschlandhalle
<https://www.pinterest.de/pin/384143043205792564/>
 [12.09.2022]
- Abb. 14: Bauakademie
https://de.m.wikipedia.org/wiki/Datei:M_Bauakademie_Berlin_1888.jpg
 [12.09.2022]
- Abb. 15: Palast der Republik
<https://www.n-tv.de/mediathek/bilderserien/panorama/Palast-der-Republik-fuer-Volk-und-Volkskammer-article22498819.html>
 [12.09.2022]
- Abb. 16: Haus Rosenthal
<https://www.cca.qc.ca/en/search/details/collection/object/301106>
 [19.09.2022]
- Abb. 17: Haus Vaterland
https://img.morgenpost.de/img/bilder/crop121418494/8523432397-w1200-cv3_2/Stadtgeschichte-Berlin.jpg
 [19.09.2022]
- Abb. 18: Ephraimpalais, Zeichnung
<https://www.stadtmuseum.de/objekte-und-geschichten/das-ephraim-palais>
 [19.09.2022]
- Abb. 19: Teufelsberg Berlin, Jürgen Heinrich
<https://www.spiegel.de/geschichte/teufelsberg-berlin-kunst-auf-weltkriegsschutt-a-1146754.html#fotostrecke-7db739ab-0001-0002-0000-000000147253>
 [19.09.2022]
- Abb. 20: Friedrichstraßenpassage
<https://industrie-kultur.de/2017/01/26/berlin-von-der-friedrichstrassen-passage-zum-tacheles-eine-fruehe-mall-und-ihre-wechselvolle-geschichte-fotoausstellung-im-deutschen-technikmuseum/>
 [12.09.2022]
- Abb. 21: Mäusebunker
<https://www.monopol-magazin.de/interview-maeusebunker-gunnar-klack-felix-torkar-der-maeusebunker-hat-utopische-strahlkraft?slide=0>
 [12.09.2022]
- Abb. 22: Säuglings- und Kinderkrankenhaus Weißensee
<https://www.berlin.de/museum-pankow/geschichte-im-stadtraum/fast-vergessen/weissensee/artikel.1066093.php>
 [12.09.2022]
- Abb. 23: Bierpinsel
<https://architectuul.com/architecture/bierpinsel>
 [12.09.2022]
- Abb. 24: Reichsluftfahrtsministerium
<https://img.oldthing.net/28741/35590811/0/n/Ansichtskarte-Berlin-Reichsluftfahrtministerium-BERLIN-Frauenwerk-591940.jpg>
 [12.09.2022]
- Abb. 25: Synagoge and der Oranienburger Straße
<https://img.oldthing.net/28741/35590811/0/n/Ansichtskarte-Berlin-Reichsluftfahrtministerium-BERLIN-Frauenwerk-591940.jpg>
 [12.09.2022]
- Abb. 26: ICC
<https://weareacanthus.com/portfolio/icc-internationales-congress-centrum-berlin/>
 [12.09.2022]
- Abb. 27: Humboldt Forum, Giovanni von Giese
<https://www.bbr.bund.de/BBR/DE/Bauprojekte/Berlin/Kultur/HUF/huf.html>
 [12.09.2022]
- Abb. 28: Flughafen Tempelhof, Aufnahme von Günther Wickler
<https://www.thf-berlin.de/en/service/neuigkeiten/article/corona-impfzentrum-ciz-am-flughafen-tempelhof-in-betrieb/>
 [12.10.2022]
- Abb. 29: Hochhaus Friedrichstraße
<https://www.moma.org/collection/works/787>
 [12.09.2022]
- Abb. 30: Wettbewerbsbeitrag Stufe 2, Herman Hertzbergre aus: Lüchinger, Arnulf: Herman Hertzberger, Bauten und Projekte, 1959-1986, 1987, Den Haag, S. 373
- Abb. 31: Topografie des Terrors
<https://www.e-periodica.ch/cntmng?pid=hoc-001%3A1993%3A6%3A%3A927>
 [12.09.2022]
- Abb. 32: Große Halle, Bundesarchiv Bild 146-1986-029-02, Gipsmodell von 1939
https://de.wikipedia.org/wiki/Gro%C3%9Fe_Halle#/media/Datei:Bundesarchiv_Bild_146-1986-029-02,_%22Germania%22,_Modell_%22Gro%C3%9Fe_Halle%22.jpg
 [12.10.2022]

- Abb. 33: Brandenburger Treppe
Carsten Krohm (Hg.): Das ungebaute Berlin: Stadtkonzepte im 20. Jahrhundert, Berlin, 2010, S. 280
- Abb. 34: Luftaufnahme Flughafen Tempelhof 1970, Alliiertenmuseum Berlin
- Abb. 35: Flughafen Berlin Tempelhof zwischen 1923 und 1929
<https://www.cca.qc.ca/en/search/details/collection/object/300890>
[19.09.2022]
- Abb. 36: Eigene Zeichnung
- Abb. 37: Flughafen Tempelhof, Luftbild 1984
<https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/a/ae/FlughafenBerlinTempelhof1984.jpg>
[19.09.2022]
- Abb. 38: Eigene Aufnahme
- Abb. 39: Fassade Haupteingang Flughafen Tempelhof, Datenbank ProDenkmal
<http://prodenkmal.thf-berlin.de/>
[12.10.2022]
- Abb. 40: Ehrenhof Flughafen Tempelhof
<https://industriekultur.berlin/ort/flughafen-tempelhof/>
[12.10.2022]
- Abb. 41 - 42: Eigene Aufnahmen
- Abb. 43: Eigene Zeichnung
- Abb. 44: Eigene Aufnahme
- Abb. 45: Eigene Zeichnung
- Abb. 46 - 48: Eigene Aufnahmen
- Abb. 49 - 51: Eigene Zeichnungen
- Abb. 52: Flughafen Tempelhof, Richtfest, 4.12.1937, Bundesarchiv
- Abb. 53: Herbert F. Wenz „Flughafen Tempelhof, Errichtung eines Flugzeugwerks 1939 - 1940“ S. 90
- Abb. 54: „Zerstörter Teil von D2 während der Enttrümmerung“ 1947, Tempelhof Projekt GmbH Archiv
- Abb. 55: „Blick in Halle 7 nach Beendigung der Blockade der Westsektoren Berlins vom 24.06.1948 - 12.05.1949 (Sammeln der Güter zum Transport)“, 30.08.1951, Landesarchiv Berlin
- Abb. 56: „Berliners watching a C-54 land at Berlin Tempelhof Airport, 1948“, Henry Riess, 1948
- Abb. 57: GAT, 1952, Landesarchiv
- Abb. 58: Mauerbau
<https://www.mdr.de/geschichte/eure-geschichte/themen/schlueselereignisse/mauerbau/mauer226.html>
[19.09.2022]
- Abb. 59: Berlin, ca. 1962
<https://www.mauer-fotos.de/fotos/f-030746/>
[19.09.2022]
- Abb. 60: Berlin, 28. Januar 1985
<https://www.mauer-fotos.de/fotos/f-030932/>
[19.09.2022]
- Abb. 61: Berlin, 8. November 1990
<https://www.mauer-fotos.de/fotos/f-022803/>
[19.09.2022]
- Abb. 62: Meisterhäuser Dessau
<https://www.dhm.de/lemo/bestand/objekt/ju000415>
[12.09.2022]
- Abb. 63: Hufeisensiedlung
<https://welterbe-siedlungen-berlin.de/hufeisensiedlung/>
[19.09.2022]
- Abb. 64: Otto Kohtz, Planungen am Königplatz, 1920
<https://www.pinterest.de/pin/288652657347314269/>
[19.09.2022]
- Abb. 65: Haus der Kunst, München, 1953
https://www.researchgate.net/figure/Haus-der-Deutschen-Kunst-Munich-1953-Wikipedia-Commons_fig4_326489938
[19.09.2022]
- Abb. 66: Nürnberg, Reichsparteitagsgelände
<https://www.geschichte-fuer-alle.de/stadtrundgaenge/uebersicht/nuernberg/bus-video-tour-ueber-das-ehemalige-reichsparteitagsgelaende/>
[12.10.2022]
- Abb. 67: Berlin, Olympiastadion, Aufnahme von Nicolas Janberg, 2017
<https://structurae.net/en/structures/berlin-olympic-stadium>
[12.10.2022]
- Abb. 68: Eigene Zeichnung

- Abb. 69: Flughafen Tempelhof, große Halle, 30.06.1938, Bundesarchiv
- Abb. 70: Modellfoto Flughafen Tempelhof, 30.06.1938, Bundesarchiv
- Abb. 71: Flughafen Tempelhof, Luftaufnahme 1967, Alliiertenmuseum
- Abb. 72: Flughafen Tempelhof, 1962, Bundesarchiv
- Abb. 73-74: Eigene Zeichnungen
- Abb. 75-78: Eigene Aufnahmen
- Abb. 79 - 81: Eigene Zeichnungen
- Abb. 82: Herbert F. Wenz „Flughafen Tempelhof, Einrichtung eines Flugzeugwerks, 1939-1940“, S. 90, 1943
- Abb. 83-107: Eigene Darstellungen

DANKKE

DANKKE

DANKSAGUNG

Ich danke herzlichst

Wilfried Kühn

für die konstruktive Kritik

meinen Eltern

für die nie endende Unterstützung

David und Jin-Ah

für das Zuhause-Gefühl in Berlin

Jumpstreet 3 / 5

für das Leben teilen in Wien

Darüber hinaus danke ich dem Rest meiner Familie, meinen Freunden und Freundinnen, sowie (m)einem Büro.

Ich habe großes Glück so viele Menschen um mich zu haben, die es mir leicht machen, das Leben zu genießen.

Danke.!

