

**Zur Stadtbau- und Nutzungsgeschichte
des Geländes und Umfeldes
des ehemaligen Flugplatzes Johannisthal
(Berlin-Treptow)**

Dr. Harald Bodenschatz/Hans-Joachim Engstfeld · Gruppe DASS



Gutachten Dr. Harald Bodenschatz/Hans-Joachim Engstfeld · Gruppe DASS (Bodenschatz/Geisenhof)
im Auftrag der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umweltschutz 1925

Zur Stadtbau- und Nutzungsgeschichte des Geländes und Umfeldes des ehemaligen Flugplatzes Johannisthal (Berlin-Treptow)

im Auftrag der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umweltschutz
in Abstimmung mit dem Planungsbüro UrbanPlan, Berlin

Dr. Harald Bodenschatz/Hans-Joachim Engstfeld · Gruppe DASS (Bodenschatz/Geisenhof)
Schmidt-Ott-Str. 20/12 165 Berlin · Tel: 791 35 68/Fax: 793 48 25

Die Qualität eines städtebaulichen Entwurfs muß auch daran gemessen werden, wie mit stadtbaugeschichtlichen Spuren im Entwurfsgebiet umgegangen wird. Aus der Analyse stadtbaugeschichtlicher Spuren lassen sich allerdings erst Anregungen für einen städtebaulichen Entwurf ableiten, wenn die vorgefundenen Spuren mit aktuellen Erfordernissen "zeitgemäßen Städtebaus" konfrontiert werden. Diese Erfordernisse sind - sehr grob gesagt: Entwicklung eines STADTteils, nicht einer fragmentierten Siedlungslandschaft. Das bedeutet - natürlich in pragmatisch-realistischen Grenzen: Mischung von Nutzungen, sozialen Strukturen und städtebaulich/baulichen Anlagen sowie Schaffung öffentlicher Räume, die diese "Mischungen" vermitteln.

Im folgenden wird zunächst zusammenfassend die stadtbaugeschichtliche Entwicklung des Flugplatzgeländes dargestellt, um dann in einem zweiten Schritt zwei Thesen zu erläutern, die nur auf den ersten Blick widersprüchlich erscheinen. Abschließend werden Anforderungen an die weitere Entwurfsarbeit aus stadtbaugeschichtlicher Optik vorgestellt. Diese Anforderungen beziehen sich auf das städtebauliche Rahmenkonzept, das im Sommer 1993 anlässlich eines kooperativen Gutachterverfahrens erarbeitet und im Oktober 1993 der Öffentlichkeit präsentiert wurde. Hintergrund der Darstellung sind stadtbau- und bauhistorische Bestandsaufnahmen vor Ort, eine entsprechende Literatur- und vor allem Archivarbeit sowie Expertengespräche, die im Quellennachweis aufgeführt sind.

Berlin im November 1993

Harald Bodenschatz, Hans-Joachim Engstfeld

1.1. Entstehung und hektisches Wachstum: das Flugplatzgelände bis zum Ende des Ersten Weltkrieges

Im Jahre 1908 wird von einer Gruppe von Offizieren und Geschäftsleuten die Anlage eines Flugplatzes nach französischem Vorbild für die Hauptstadt Berlin als notwendig angesehen. Fördernd bei dieser Unternehmung wirkt die Befürchtung, daß das Deutsche Reich bei der Entwicklung der Luftfahrttechnik in uneinholbaren Rückstand geraten könne.

Initiator der Interessenskoalition zur Anlage eines Flugplatzes ist der Unternehmer für Holzbauten Arthur Müller. Bei der Suche nach einem geeigneten Gelände fällt die Wahl auf ein Grundstück zwischen Johannisthal und Adlershof. Das Gelände befindet sich im Eigentum des Forstfiskus. Zunächst wird die Fläche gepachtet und schließlich von der hierfür gegründeten "Terrain-Aktien-Gesellschaft am Flugplatz Johannisthal-Adlershof" (TAGAFIA) erworben. Das 830 Morgen große Gelände ist zu großen Teilen bewaldet, nur im südlichen Teil befinden sich einige Gemüsegärten.

Bei der Namenswahl entscheiden sich die Herren für "Flugplatz Johannisthal", statt den der Luftfahrt näher-

liegenden Ortsnamen Adlershof zu nutzen. Dies begründet sich nach Darstellung einer der damaligen Akteure schlicht in der Tatsache, daß die Eisenbahnfahrt von der Stadt Berlin bis Adlershof 5 Pf teurer als nach Johannisthal ist, der Bau wie der Betrieb des Flughafens aber aus Eintrittsgeldern potentieller Besucher finanziert werden soll (von Tschudi 1928). Allerdings arbeitet die TAGAFIA bereits im Gründungsjahr des Flughafens auf eine bessere Verwertung des Geländes hin: Zunächst wird für den nördlichen Bereich ein Bebauungskonzept erarbeitet, 1913 dann tendenziell für das Gesamtgelände. Damit ist die Möglichkeit der Entwicklung eines Wohngebiets auf die Tagesordnung gesetzt.

Der rasche kulturelle, technische und wirtschaftliche Aufschwung, den die junge Flugzeugtechnik in jenen Vorkriegsjahren nimmt, führt zu einer dynamischen Entwicklung der Flugplatzanlagen in Johannisthal. Diese folgt einer unregelmäßigen "Ringkonzeption": Die Anlagen werden halbkreisförmig - von Nordost nach Süden - um das Flugfeld verortet. An der Südseite werden größere Schneisen von Bebauung oder Zuschauer-einrichtungen freigehalten, damit, wie eine zeitgenössische Quelle vermerkt, "die Flugzeuge fliegend den Platz verlassen können, ohne das Publikum zu gefährden" (von Tschudi 1928).

1. Last und Lust der Geschichte: bauliche, städtebauliche und funktionale Spuren

Die städtebaulichen Schichtungen im engeren Bereich des Flugplatzes sind hinsichtlich der historischen Tiefe relativ begrenzt. Bis kurz vor dem Ersten Weltkrieg war das seit 1867 (Inbetriebnahme der Görlitzer Bahn, 1906 Inbetriebnahme der S-Bahn bis Adlershof) nach Norden hin und seit 1905 durch den Teltow-Kanal nach Süden hin strikt abgegrenzte Gebiet ein Waldgebiet (Cölnische Forst Heide) mit der kleinen, zur Mitte des 18. Jahrhunderts gegründeten Siedlung Johannisthal im Westen. Seit der Eröffnung des ersten Motorflugplatzes Deutschlands im Jahr 1909 lassen sich im Bereich des Flughafengeländes folgende Phasen unterscheiden:

- die Jahre der Gründung und des kriegsbedingten Booms bis 1918, die ihrerseits in die Abschnitte 1909-1914 (Entstehung einer im Ansatz ringförmigen Anlage um das Flugfeld) und 1914-1918 (Verdichtung der Bebauung im nördlichen Bereich) untergliedert werden können,

- die Zeit der Weimarer Republik, die eine strukturelle Umstellung nach der Kriegsniederlage zur Folge hat und in der das bauliche Wachstum relativ stagniert,

- die nationalsozialistische Boomperiode, die in der Vorbereitung und Durchführung des Zweiten Weltkrieges begründet ist und die vor allem durch eine Verdichtung der Bebau-

ung im südlichen Flugplatzbereich und eine Erweiterung nach Süden bis Südosten gekennzeichnet ist, und schließlich

- die Nachkriegszeit, die zur endgültigen Aufgabe des Flugplatzes führt - mit der Konsequenz der Erweiterung der Bebauung vor allem durch Baracken in den ehemaligen Flugfeldbereich hinein.

Diese Phasen sind als historische Schichtungen noch heute erlebbar. Überkommen sind in erstaunlichem Umfang schon vor 1918 errichtete Anlagen, einige wenige Anlagen aus der Zeit der Weimarer Republik, relativ umfangreiche Anlagen der nationalsozialistischen Zeit und umfangreiche Anlagen aus der DDR-Zeit von den 50er Jahren bis zur Wende. Deutlich ist das Schwergewicht der überkommenen Anlagen aus der NS- und der DDR-Zeit.

Die überkommenen Schichtungen verraten auf den allerersten Blick nur wenig über die turbulente Geschichte des Areals. Insbesondere die Zeit bis zum Ende des Ersten Weltkrieges ist von großen Auseinandersetzungen und Unsicherheiten geprägt. Dennoch wurde schon 1910 die bis heute erkennbare städtebauliche Grundfigur des gesamten Areals geschaffen.

1.1. Entstehung und hektisches Wachstum: das Flugplatzgelände bis zum Ende des Ersten Weltkrieges

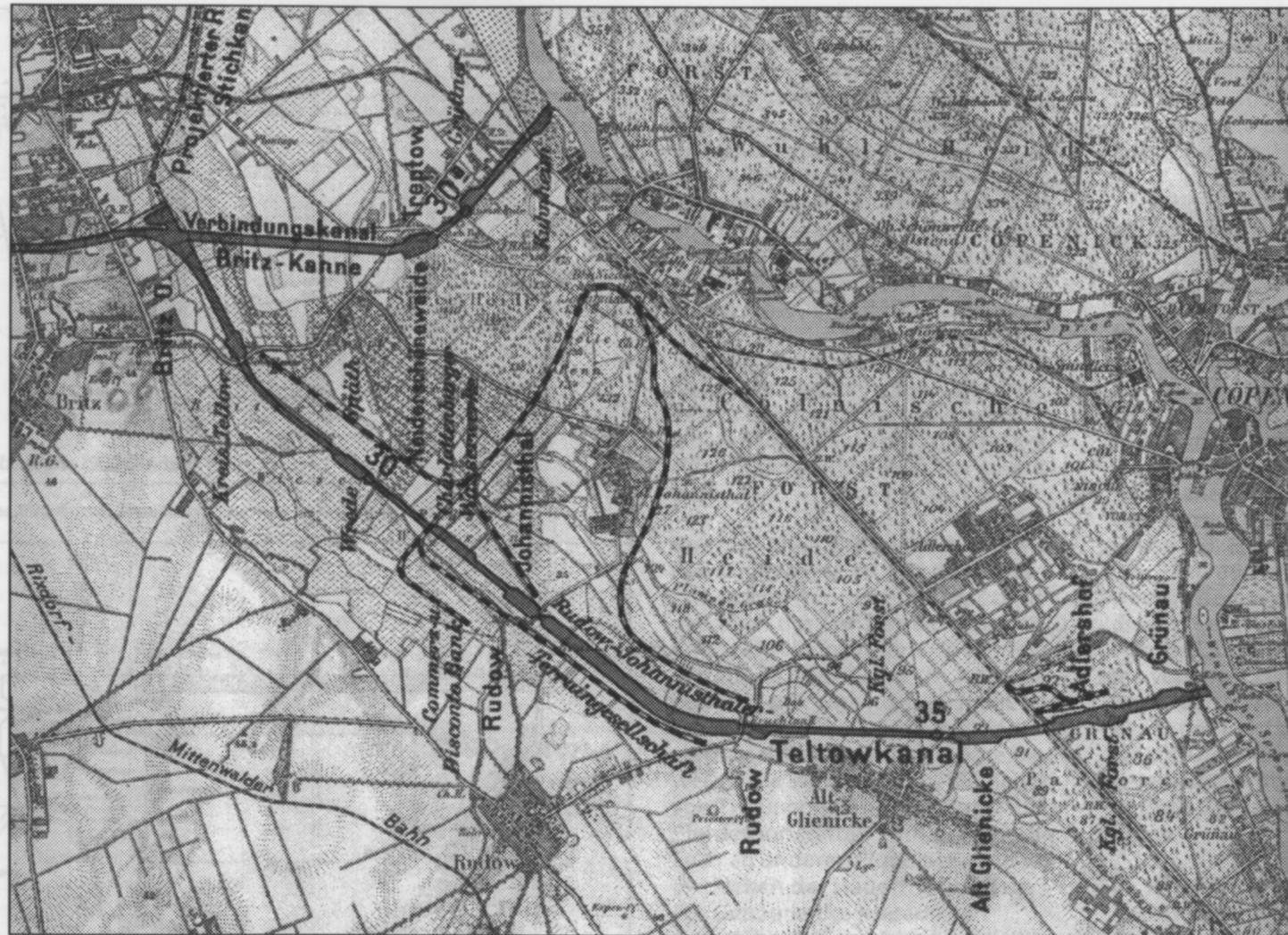
Im Jahre 1908 wird von einer Gruppe von Offizieren und Geschäftsleuten die Anlage eines Flugplatzes nach französischem Vorbild für die Hauptstadt Berlin als notwendig angesehen. Fördernd bei dieser Unternehmung wirkt die Befürchtung, daß das Deutsche Reich bei der Entwicklung der Luftfahrttechnik in uneinholbaren Rückstand geraten könne.

Initiator der Interessenskoalition zur Anlage eines Flugplatzes ist der Unternehmer für Holzbauten Arthur Müller. Bei der Suche nach einem geeigneten Gelände fällt die Wahl auf ein Grundstück zwischen Johannisthal und Adlershof. Das Gelände befindet sich im Eigentum des Forstfiskus. Zunächst wird die Fläche gepachtet und schließlich von der hierfür gegründeten "Terrain-Aktien-Gesellschaft am Flugplatz Johannisthal-Adlershof" (TAGAFIA) erworben. Das 830 Morgen große Gelände ist zu großen Teilen bewaldet, nur im südlichen Teil befinden sich einige Gemüsegärten.

Bei der Namenswahl entscheiden sich die Herren für "Flugplatz Johannisthal", statt den der Luftfahrt näher-

liegenden Ortsnamen Adlershof zu nutzen. Dies begründet sich nach Darstellung einer der damaligen Akteure schlicht in der Tatsache, daß die Eisenbahnfahrt von der Stadt Berlin bis Adlershof 5 Pf teurer als nach Johannisthal ist, der Bau wie der Betrieb des Flughafens aber aus Eintrittsgeldern potentieller Besucher finanziert werden soll (von Tschudi 1928). Allerdings arbeitet die TAGAFIA bereits im Gründungsjahr des Flughafens auf eine bessere Verwertung des Geländes hin: Zunächst wird für den nördlichen Bereich ein Bebauungskonzept erarbeitet, 1913 dann tendenziell für das Gesamtgelände. Damit ist die Möglichkeit der Entwicklung eines Wohngebiets auf die Tagesordnung gesetzt.

Der rasche kulturelle, technische und wirtschaftliche Aufschwung, den die junge Flugzeugtechnik in jenen Vorkriegsjahren nimmt, führt zu einer dynamischen Entwicklung der Flugplatzanlagen in Johannisthal. Diese folgt einer unregelmäßigen "Ringkonzeption": Die Anlagen werden halbkreisförmig - von Nordost nach Süden - um das Flugfeld verortet. An der Südseite werden größere Schneisen von Bebauung oder Zuschauer-einrichtungen freigehalten, damit, wie eine zeitgenössische Quelle bemerkt, "die Flugzeuge fliegend den Platz verlassen können, ohne das Publikum zu gefährden" (von Tschudi 1928).



Lageplan des späteren Flugplatzgeländes mit Umgebung, 1905. Dargestellt ist der Teltowkanal, mit dessen Bau 1901 begonnen wird, sowie projektierte Güteranschlußgleise, die als Maßnahmen im Gefolge des Kanalbaus von den Königlichen Bauräten Havestadt & Contag vorgeschlagen werden. Zwischen Johannisthal und Adlershof erstreckt sich die Cölnische Forstheide. Der Lageplan macht deutlich, daß erst durch den Teltowkanal die "moderne" Entwicklung des Gebietes eingeleitet worden ist. Für diese Entwicklung wird die bereits bestehende Linie der Görlitzer Bahn für Güterbahnanschlüsse "angepaßt". Die S-Bahn wird 1906 bis Adlershof verlängert. (Aus: Festschrift zur Einweihung des Teltowkanals durch seine Majestät den Kaiser und König Wilhelm II. 1906)

(Vierteljahresheft Jan.-März 1914), und deren Aufgabe darin besteht, "das deutsche Flugwesen und die deutsche Luftschiffahrt durch Errichtung, Ausbau und Unterhaltung einer Versuchsanstalt zu gemeinsamem Nutzen zu fördern." Bereits in der Gründungsphase der Anstalt wird eine "enge Fühlung mit den Militär- und Marinebehörden" (Vierteljahresheft April-Juni 1914) angestrebt. Bis in die Zeit der Weimarer Republik hinein gliedert sich die Anstalt in drei Abteilungen: die Motoren-, die Flugzeug- und die physikalische Abteilung.

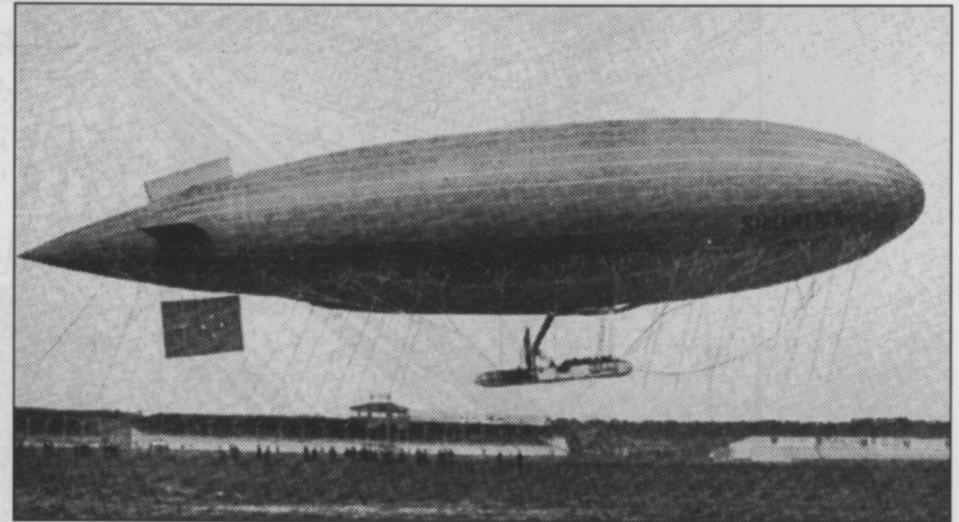
Bau und Betrieb des Flughafens liegen in den Händen der "Flug- und Sportplatz Berlin-Johannisthal G.m.b.H.". Diese stellt auch die erforderliche technische Infrastruktur wie Windmesser, meteorologische Meßinstrumente, Leuchtfeuer und Benzinlager zur Verfügung und sorgt für deren Unterhalt. Neben der Flugzeugfabrikation ist Johannisthal ein Schwerpunkt der Fliegerausbildung; 50% der in Deutschland vor dem Ersten Weltkrieg ausgebildeten Piloten haben in Johannisthal trainiert.

Bereits nach zwei Betriebsjahren des Flugplatzes ist ein starkes Interesse der Kaiserlichen Armee an den Entwicklungen in Johannisthal festzustellen. So beginnt schon früh eine Phase militärischer Einflußnahme und direkter militärischer Präsenz auf dem Flugplatzgelände, die den

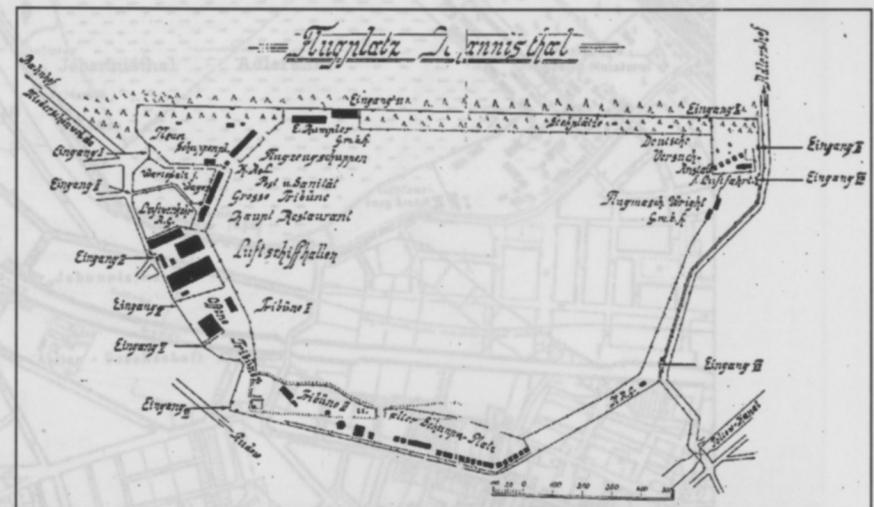
Charakter eines Sportfliegerhafens in zunehmendem Maße verändert.

Die Flugplatzgeschichte Johannisthal und die deutsche Militärgeschichte sind ab 1911 sehr stark miteinander verwoben, und die militärische Nutzung spiegelt sich unmittelbar in der Bau- und Nutzungsgeschichte des Flugplatzes wider. Ein Grund für die rasche Entwicklung des Flugplatzes Johannisthal mag in der Furcht begründet sein, in einem Zeitalter der chronischen politischen und militärischen Spannungen den Anschluß an die flugtechnischen Entwicklungen der Nachbarn, insbesondere Frankreichs, zu verlieren, und somit eventuell auch militärische Nachteile hinnehmen zu müssen. Dies gilt, obwohl die Einsatzmöglichkeiten der neuen Flugtechnik damals noch nicht klar übersehen werden können. Das grundsätzliche Interesse deutscher und auch ausländischer Militärs an der neuen Technik in Johannisthal wächst jedenfalls stetig. So besuchen 1913 und 1914 neben Offizieren der Kriegsschulen Neißة und Potsdam, Vertretern des Kriegsministeriums, verschiedenen deutschen Militärkommissionen auch türkische, japanische, chinesische und französische Militärabordnungen den Flugplatz und die Versuchsanstalt für Luftfahrt.

Die Anmietung der großen Luftschiffhalle durch die Armee im Jahre 1912 zur Unterstellung von Militär-



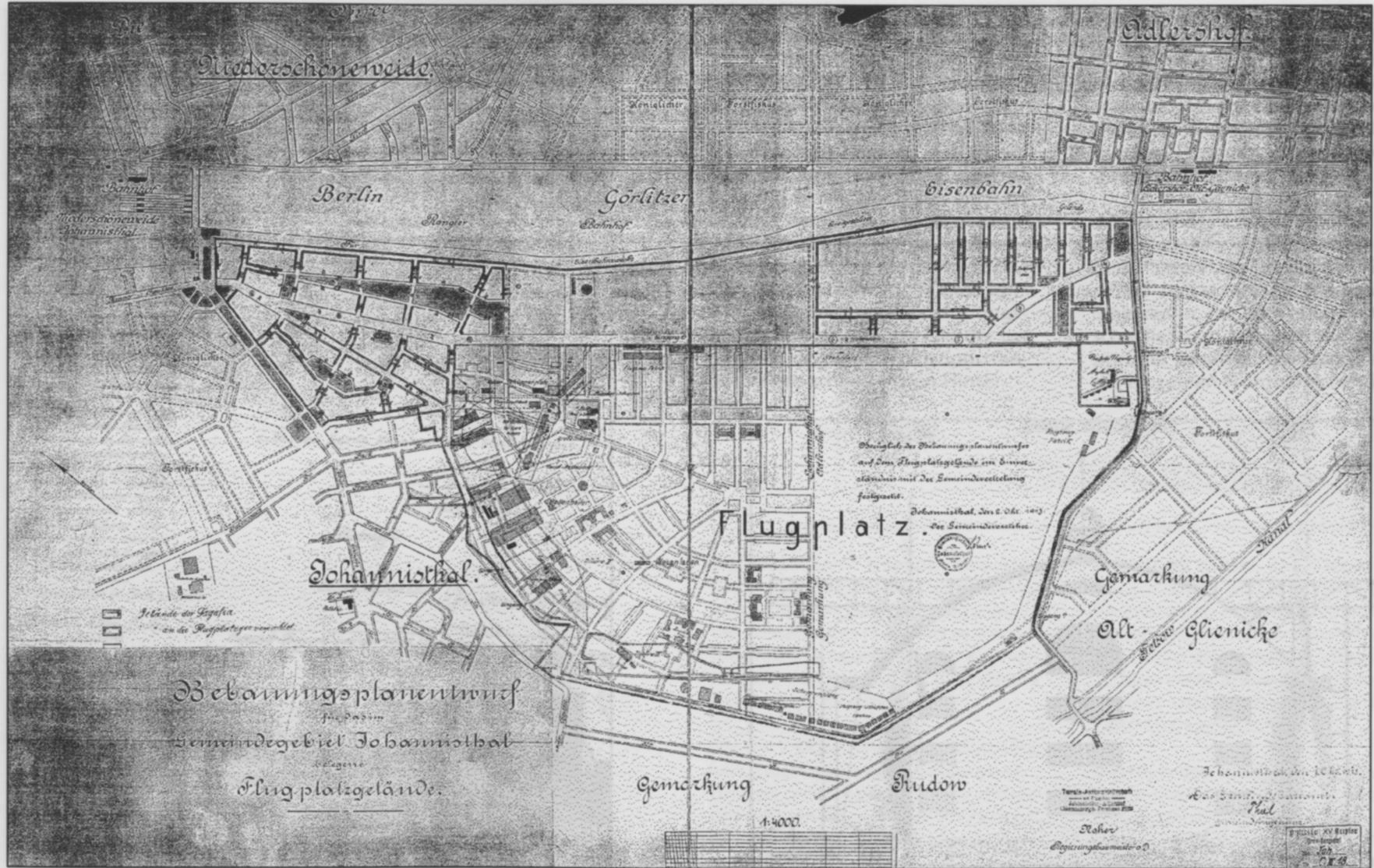
Das Parseval-Luftschiff "Stollwerk" über dem Flugplatz Johannisthal, um 1912. (Aus: von Tschudi 1928)



Lageplan des Flugplatzes, Zustand Jahresende 1912. (Aus: Vierteljahreshefte des Flugplatz Johannisthal 1912)



Lageplan Flugplatz Johannisthal mit Umgebung, 1913. Bereits vor dem Ersten Weltkrieg ist die bis heute erkennbare städtebauliche Grundfigur des Flugplatzes geschaffen.



Briefpapier der "Architekten- und Ingenieur-Vereinigung" von 1911.
 Bebauungsplanentwurf im Auftrag der TAGAFIA für den nördlichen Flugplatzbereich vom Oktober 1913. Die vorhandene Struktur der Flugplatzbebauung ist mit der Neuplanung eines Wohngebietes überzeichnet. (Landesarchiv Berlin Kartenabteilung: A 1075)

Ballonhalle in Tripoli in gerüstloser Bauweise

Fortige Eisenkonstruktion der Halle in Leningrad (Russland) in gerüstloser Bauweise

Halle in Doros (Kleinasiatische Küste) in gerüstloser Bauweise

Ballonhallenbau
P. Da. (Arthur Müller)
Gesellschaft mit beschränkter Haftung
Telegr.: Ballonhallenbau Charlottenburg
Fernspr.: Berlin Amt Wilhelm 786/79
Charlottenburg 5, den 19. Januar 1914
Friedrichstraße 27-28.

Nach dem: H. Schaaffhausen'scher Patentverein Berlin

Gerüstlose Bauweise für Eisen- u. Holzhallen jeder Spannweite. (Weltpatente.)

Nach der gerüstlosen Bauweise werden Hallen jeder Länge in der ganzen Länge gleichzeitig erbaut. Daher schnellste Ausführung. — Geübte Bauhandwerker zum Aufbau nicht nötig. Bei Aufstellung der Konstruktion wird in nicht mehr als 5 Meter Höhe gearbeitet.

Ballonhallen in Holz u. Eisen

Holz- und Eisen-Ballen jeder Art.

Luftschiff-Berzungs-Einrichtungen

Doppelhalle auf dem Flugplatz Johannisthal b. Berlin

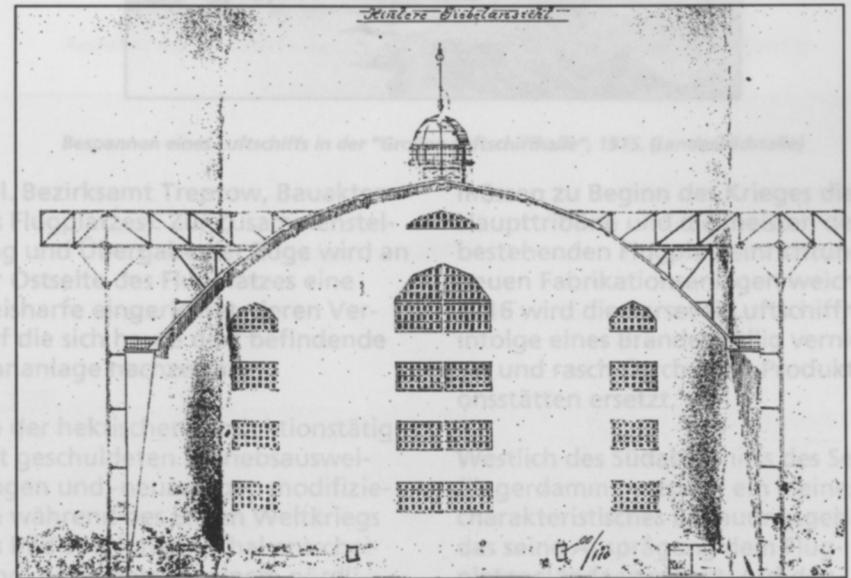
Luftschiff-Berzungs-Querschnitt (Schnittdurchschnitt) (Gene Skizze)

Briefpapier der "Arthur Müller Ballonhallenbau GmbH" von 1914. (Bezirksamt Treptow: Bauakten Flugplatz Johannisthal)

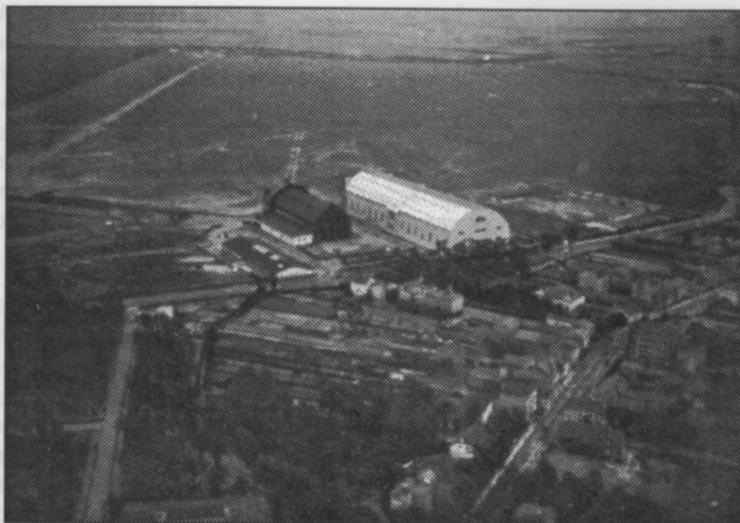
luftschiffen (von denen eines als LZ 18/Marineluftschiff L 2 im Jahre 1913 über Johannisthal explodiert), die Errichtung der Anlagen der Deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt E.V., deren Einbindung in militärische Interessen bereits in der Gründungssatzung sichtbar ist, die Einrichtung einer "Marinefliegerstation" auf dem Flugplatzgelände 1913 und nicht zuletzt die galoppierende Abhängigkeit der aufstrebenden Flugzeugfabriken von militärischen Auftraggebern sind Entwicklungskomponenten, die das Bild der jungen und ungebundenen Sportfliegerhelden schnell in den Hinter-

grund drängen. Die Bedeutung, die Johannisthal für die deutsche Luftrüstung gewinnt, läßt sich an der Tatsache ermessen, daß von ca. 47.000 während des Ersten Weltkrieges produzierten Flugzeugen ca. 20.000 durch in Johannisthal ansässige Firmen hergestellt werden.

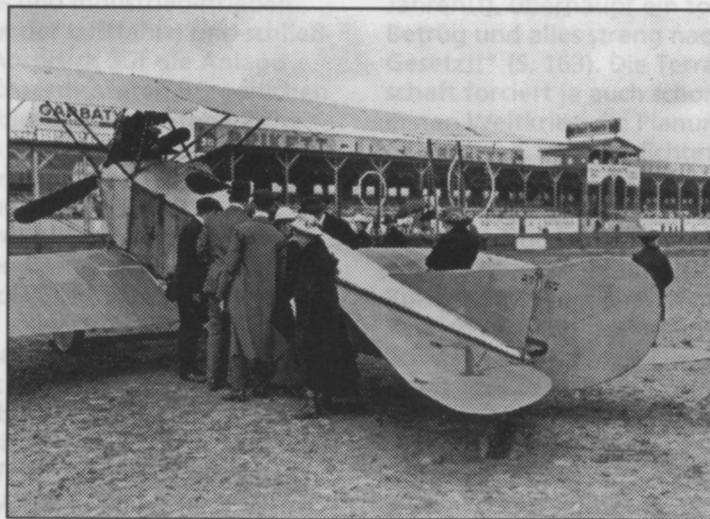
Während des Krieges erhalten die einzelnen Fabrikationsstätten auf dem Flugplatzgelände einen Gleisanschluß an das Netz der Preußischen Staatsbahn, der dem möglichst schnellen und reibungslosen Transport der produzierten Fluggeräte an die einzelnen Frontbereiche dient



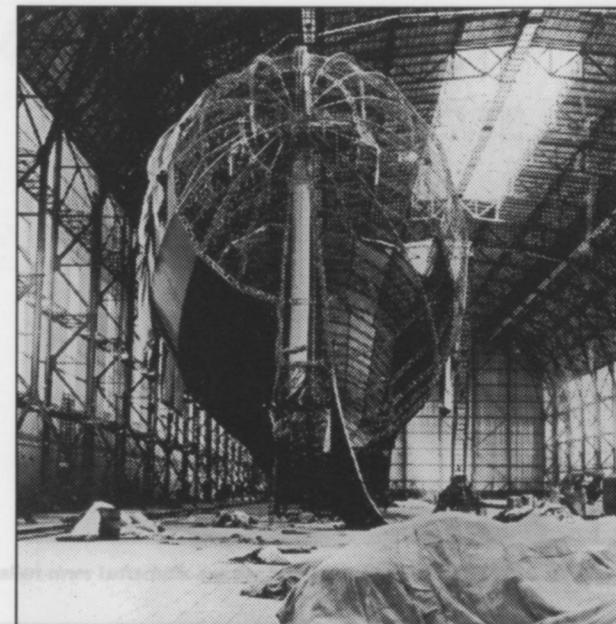
Giebelansicht der "Großen Luftschiffhalle" von 1911. (Bezirksamt Treptow: Bauakten Flugplatz Johannisthal)



Luftbild des Flugplatzes Johannisthal mit den Luftschiffhallen, um 1914.
(Aus: Im Luftschiff über Berlin 1914, S. 54)



Besichtigung der Fluggeräte während des Flugtages von 1913.
Im Hintergrund die Tribünenanlagen. (Landesbildstelle)



Bespannen eines Luftschiffs in der "Großen Luftschiffhalle", 1915. (Landesbildstelle)

(vgl. Bezirksamt Treptow, Bauakten des Flugplatzes). Zur Zusammenstellung und Übergabe der Züge wird an der Ostseite des Flugplatzes eine Gleisharfe eingerichtet, deren Verlauf die sich heute dort befindende Krananlage nachzeichnet.

Die der hektischen Produktionstätigkeit geschuldeten Betriebsausweitungen und -neuanlagen modifizieren während des Ersten Weltkriegs das Bild von Johannisthal entscheidend. Besonders in seinem nördlichen Teil wird die Gestalt und Nutzung des Flughafens umgewälzt. So

müssen zu Beginn des Krieges die Haupttribüne und die meisten der bestehenden Flugplatzeinrichtungen neuen Fabrikationsanlagen weichen. 1916 wird die Parseval-Luftschiffhalle infolge eines Brandes völlig vernichtet und rasch durch neue Produktionsstätten ersetzt.

Westlich des Südabschnitts des Segelfliegerdamms entsteht ein kleines charakteristisches Bebauungsgebiet, das seine Ausprägung dem Flugplatzgelände verdankt. Auf den äußerst schmalen, west-ost-orientierten Parzellen entwickeln sich dort

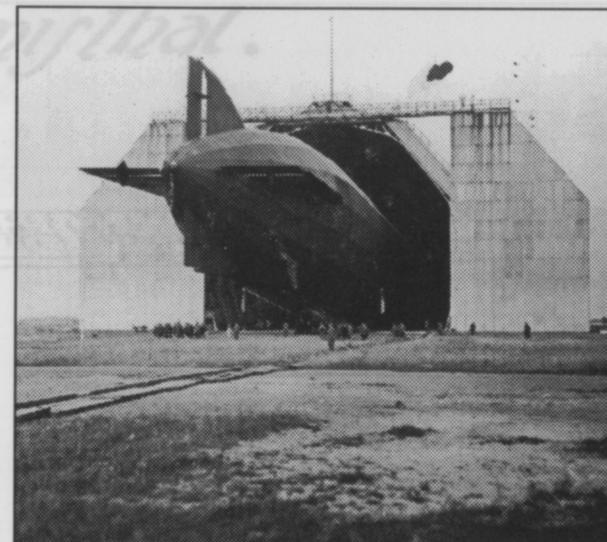
neben Wohngebäuden kleine Gewerbebetriebe, die den Betrieben im Bereich des Flugplatzgeländes Zulieferdienste leisten. Sie bilden formal zwar einen harten Gegensatz zu den Großbetrieben auf der Ostseite des Segelfliegerdamms, ergänzen diese aber funktional in wirksamer Weise.

Bereits in der Kaiserzeit werden somit alle bedeutsamen Optionen auf das Gelände formuliert: der Anspruch auf eine Stätte des zivilen Motorflugsportes bzw. der Luftschiffahrt und damit auf ein Zielgebiet von Besuchermassen aus Berlin, der Anspruch auf einen Ort militärischer Flugforschung und -vorbereitung, der Anspruch auf die Ansiedlung von Gewerbe- und Industriebetrieben (vor allem der Luftfahrt) und schließlich der Anspruch auf die Anlage eines hochverdichteten bürgerlichen Wohngebietes. Die städtebauliche Tradition der Einzäunung wird damals wirkungsvoll begründet - durch den Bau eines drei Meter hohen Bretterzaunes, der den nicht zahlenden Besuchern der Luftfahrtschauen die Sicht versperrern soll.

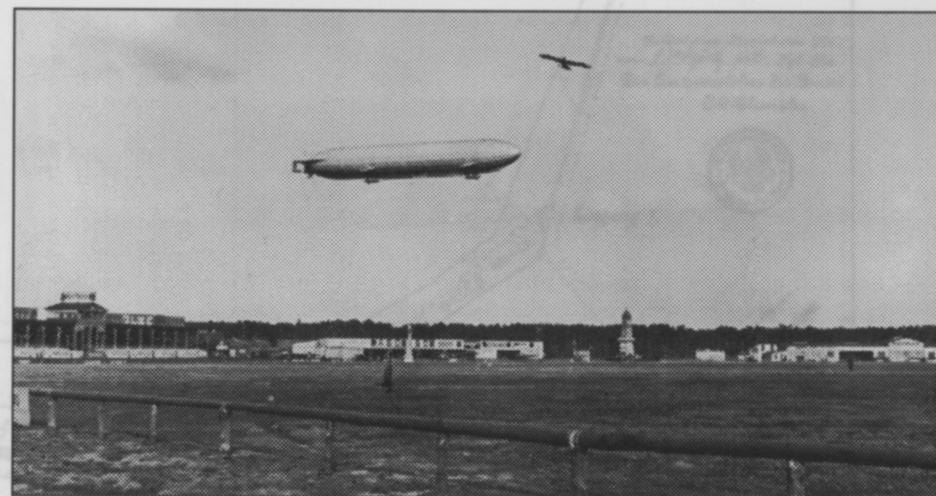
Alle damaligen Ansprüche sind auch Ausdruck der für die Kaiserzeit typischen fieberhaften, in heftiger Konkurrenz sich entwickelnden liberalistischen Terrainspekulation, die sich auf dem Areal in besonderer Weise entfaltet. Hauptakteur ist die 1909 gegründete Terrain-Aktiengesell-

schaft am Flugplatz Johannisthal-Adlershof, deren Direktor eine für die Frühgeschichte des Geländes bedeutsame, aber äußerst schillernde Figur ist: Arthur Müller, Holzbauunternehmer und Direktor der Deutschen Flugplatzgesellschaft (vgl. Schmitt 1979, S. 28ff.). Die Aktivitäten Müllers veranlassen Lenin in seinen 1915/16 verfaßten "Heften zum Imperialismus" zu folgender Äußerung: "'Flugplatz Johannisthal' bei Berlin. Direktor Arthur Müller hat Fürsten und Prinzen hinzugezogen, ihnen Millionen abgenommen (Aktienkapital = 4 1/2 Mill. M), selbst 'Gratisaktien' eingesteckt und sie weiterverkauft (Gutachten eines käuflichen Taxators, daß dieser Boden kolossalen Profit abwerfen wird... in 10-20 Jahren!!), überhaupt ein toller Betrug und alles streng nach Gesetz!!" (S. 163). Die Terraingesellschaft forciert ja auch schon vor dem Ersten Weltkrieg die Planung eines gehobenen, hochverdichteten Wohngebietes.

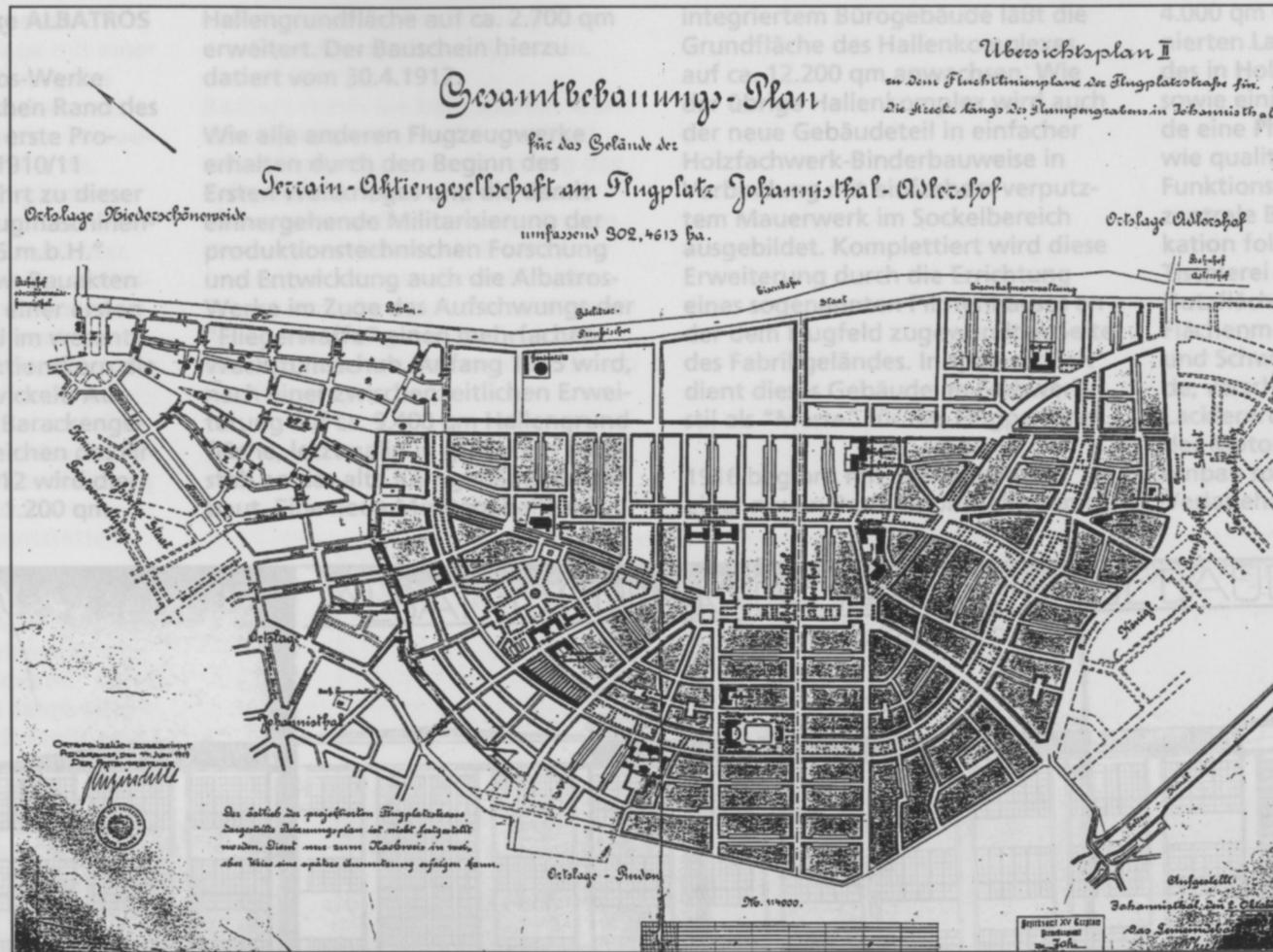
Wichtige Flugzeugwerke der ersten Phase sind AGO, ALBATROS, LVG und Rumpler. Sie liegen im nördlichen Bereich des Flugplatzgeländes westlich des Groß-Berliner-Damms und östlich des Segelfliegerdamms. Bauanlagen haben sich vor allem von der LVG, fragmentarisch auch von Rumpler und ALBATROS erhalten. Von den AGO-Werken sind keine bedeutsamen Spuren verblieben.



Aushallen eines Luftschiffs aus der "Großen Luftschiffhalle", 1915. (Landesbildstelle)



Zeppelinluftschiff und Rumpler-Flugzeug über dem Flugplatz Johannisthal, 1913. Im Hintergrund rechts sind die Rumpler-Anlagen, in der Mitte die Gebäude der AGO-Werke zu erkennen. (Landesbildstelle)



Gesamtbebauungsplanentwurf Johannisthal-Adlershof, 5.12.1918. Der strukturelle Ausgangspunkt des Bebauungsplanentwurfes im Norden (Johannisthaler Gebietsteil) ist die Anlage des Bahnhofs Johannisthal-Niederschöneweide. Im Süden bildet der Bereich des Bahnhofs Adlershof den Kristallisationspunkt für die Bebauung des Geländes. Im Entwurf sind die öffentlichen Gebäude in einer Art Baumassenstudie als Struktur und auch farblich hervorgehoben. Hierbei dominieren symmetrische Einzelbaukörper und Gebäudeensembles in Pavillonstruktur. Die leicht "malerische" Organisation der hochverdichteten Wohnbebauung über Schmuckplätze und Grünzüge erinnert an den Plan von Gerlach für die Bebauung des Tempelhofer Feldes aus dem Jahre 1911. Auftraggeber für den Planentwurf ist die Terrain-Aktiengesellschaft Johannisthal-Adlershof, die zu jener Zeit in der Fritschestraße 27/28 in Charlottenburg residiert. Parallel zu diesem Entwurf werden für die angrenzenden Gebiete ebenfalls Entwürfe für Bebauungspläne erarbeitet. Im Nordosten des Flugplatzbereiches schließt ein solcher Planentwurf für Niederschöneweide an. Eigentümer dieses Geländes ist der Königliche Forstfiskus. Eine Anbindung des gezeigten Gesamtbebauungsplanentwurfes an dieses Vorhaben ist nicht ersichtlich, vielmehr scheint die Barriere des Rangierbahnhofes von den Planverfassern räumlich-strukturell akzeptiert zu werden. Zusätzlich ist eine Erweiterung des Bahngeländes nach Südwesten vorgesehen. Der Bebauungsplanentwurf entspricht dem Entwurf von 1913, stellt aber - im Gegensatz zu diesem - auch die geplante Bebauung auf der Adlershofer Seite dar.

1.1.1. Die Flugzeugwerke ALBATROS

Das Gelände der Albatros-Werke befindet sich am westlichen Rand des Flughafengeländes. Die erste Produktionshalle wird um 1910/11 errichtet. Die Anlage führt zu dieser Zeit den Firmentitel "Flugmaschinen-fabrik Albatros-Werke G.m.b.H." (vgl. Bezirksamt Treptow: Bauakten der Albatros-Werke). In einer ersten Erweiterungsphase wird im wesentlichen aus diesem Produktionskern die weitere Bebauung entwickelt. Ausnahmen bleiben einige Barackengebäude an den Randbereichen des Firmengeländes. Schon 1912 wird dieser Kernbereich von ca. 1.200 qm

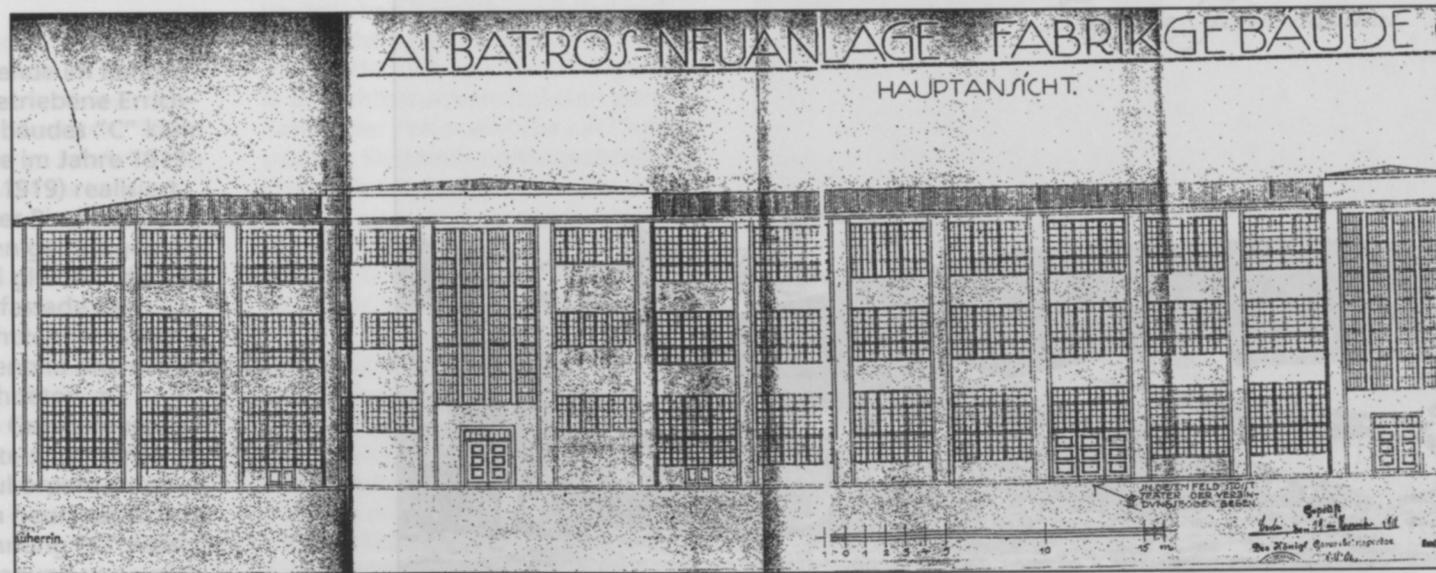
Hallengrundfläche auf ca. 2.700 qm erweitert. Der Bauschein hierzu datiert vom 30.4.1912.

Wie alle anderen Flugzeugwerke erhalten durch den Beginn des Ersten Weltkrieges und die damit einhergehende Militarisierung der produktionstechnischen Forschung und Entwicklung auch die Albatros-Werke im Zuge des Aufschwungs der "Fliegerwaffe" einen mehrfachen Wachstumsschub. Anfang 1915 wird, nach einer zwischenzeitlichen Erweiterung auf ca. 9.400 qm Hallengrundfläche, letztmalig in größerem Maßstab an das alte Kerngebäude angebaut. Eine neue Montagehalle mit

integriertem Bürogebäude läßt die Grundfläche des Hallenkomplexes auf ca. 12.200 qm anwachsen. Wie der übrige Hallenkomplex wird auch der neue Gebäudeteil in einfacher Holzfachwerk-Binderbauweise in Verbindung mit einfachem verputztem Mauerwerk im Sockelbereich ausgebildet. Komplettiert wird diese Erweiterung durch die Errichtung eines sogenannten Pilotenhauses an der dem Flugfeld zugewandten Seite des Fabrikgeländes. In späterer Zeit dient dieses Gebäude im Fachwerkstil als "Messe" für das Flugpersonal.

1916 beginnt mit der Errichtung einer neuen Produktionshalle von ca.

4.000 qm Grundfläche, eines kombinierten Lager- und Kantinengebäudes in Holzfachwerkkonstruktion sowie einiger kleinerer Hallengebäude eine Phase neuer quantitativer wie qualitativer Erweiterungen. Ein Funktionsschema von 1917 weist als zentrale Bereiche der Flugzeugfabrikation folgende Abteilungen aus: die Tischlerei als Kernbereich mit 3.000 qm Nutzfläche, die Bootsbauerei, die Flächenmontage, die Klempnerei und Schweißerei, die Kupferschmiede, verschiedene Lagerbereiche, die Lackiererei und Fahrgestellmontage, der Motor- und Maschinengewehreinbau sowie die Einfliegerei und die Verladehalle mit Gleisanschluß.



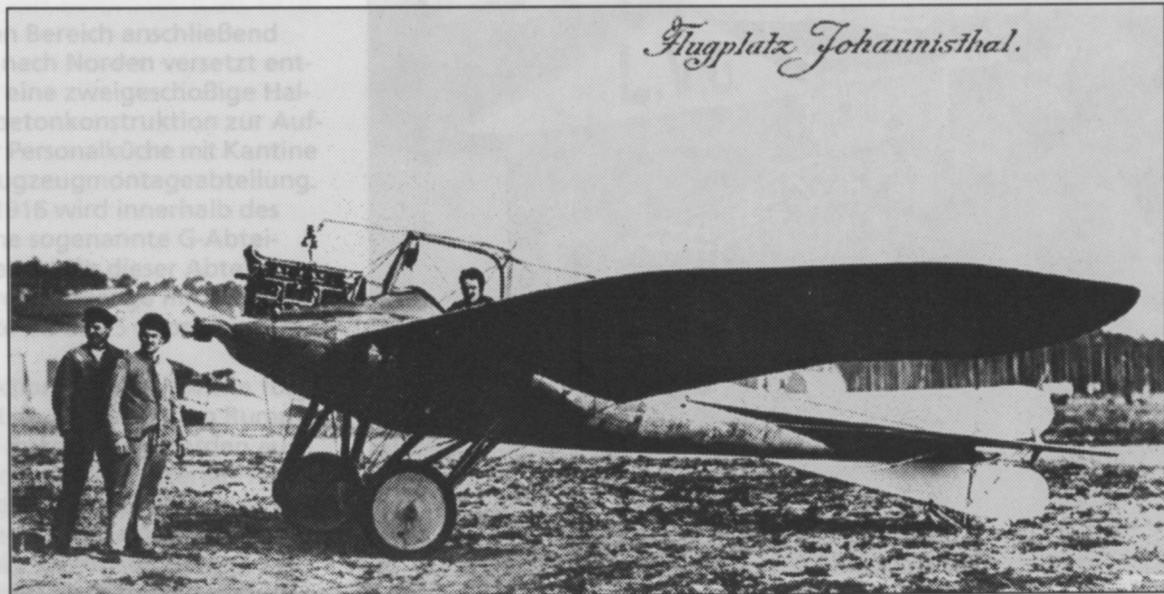
Fassadenaufriß der "Albatros-Neuanlage", Fabrikgebäude C von 1918. Das Gebäude ist verändert erhalten. (Bezirksamt Treptow: Bauakten Albatros-Werke)

Im Jahre 1918 wird unter dem Namen Albatros-Neuanlage mit einer großzügigen Süderweiterung des Geländes begonnen. Auf dem neu gewonnenen Terrain werden mehrere Hallen und ein Kesselhaus als strenge, durch Lisenen gegliederte, verputzte Mauerwerksbauten mit ca. 6.000 qm Grundfläche errichtet. Damit wird mit der Tradition der bisher auf dem Fabrikgelände üblichen Holzfachwerk-Binderkonstruktion gebrochen. Schon am Grundriß der Neubauten lassen sich eine zunehmende Typisierung der Gebäudeformen und eine im Vergleich zu den Standorten und zur Grundrißbildung der Altbauten zweckorientiertere Platzierung der Produktionsstätten ablesen.

Die noch vor Kriegsende im Rahmen dieser Neuanlage betriebene Errichtung eines Fabrikgebäudes "C" kann erst nach Kriegsende im Jahre 1919 (Bauschein vom 3.5.1919) realisiert werden. Ein zentraler Risalit im Nordteil und ein weniger ausgeprägter Risalit im Südteil gliedern die verputzte Mauerwerksfassade der ca. 93 m langen, achtzehnhundertjährigen Anlage. Das Fassadenbild und die im Lageplan eingezeichneten, zu berücksichtigenden Gebäudeumrisse belegen die geplante symmetrische Vollendung des Baukörpers durch die Erweiterung um neun zusätzliche Achsen. Die Bezeichnung "C" weist - wie auch die Eintragung von weiteren Gebäudekomplexen im Lageplan -

auf die geplante Realisierung von drei Baukörpern dieses Typus hin.

Bedingt durch die bald spürbar werdende Zäsur aufgrund der militärischen Niederlage gelangt einzig das Teilgebäude C als Fragment dieser Planungen zur Realisierung. An den Planungen selbst wird bis Mitte der Zwanziger Jahre in den zahlreichen Erweiterungskonzeptionen festgehalten. Das Teilgebäude C wird in den 30er Jahren um einen nördlichen Kopfbau ergänzt.



Albatros-Renneindecker mit "Torpedorumpf" von 1913, entworfen von Ernst Heinkel. (Ullstein Bildarchiv)

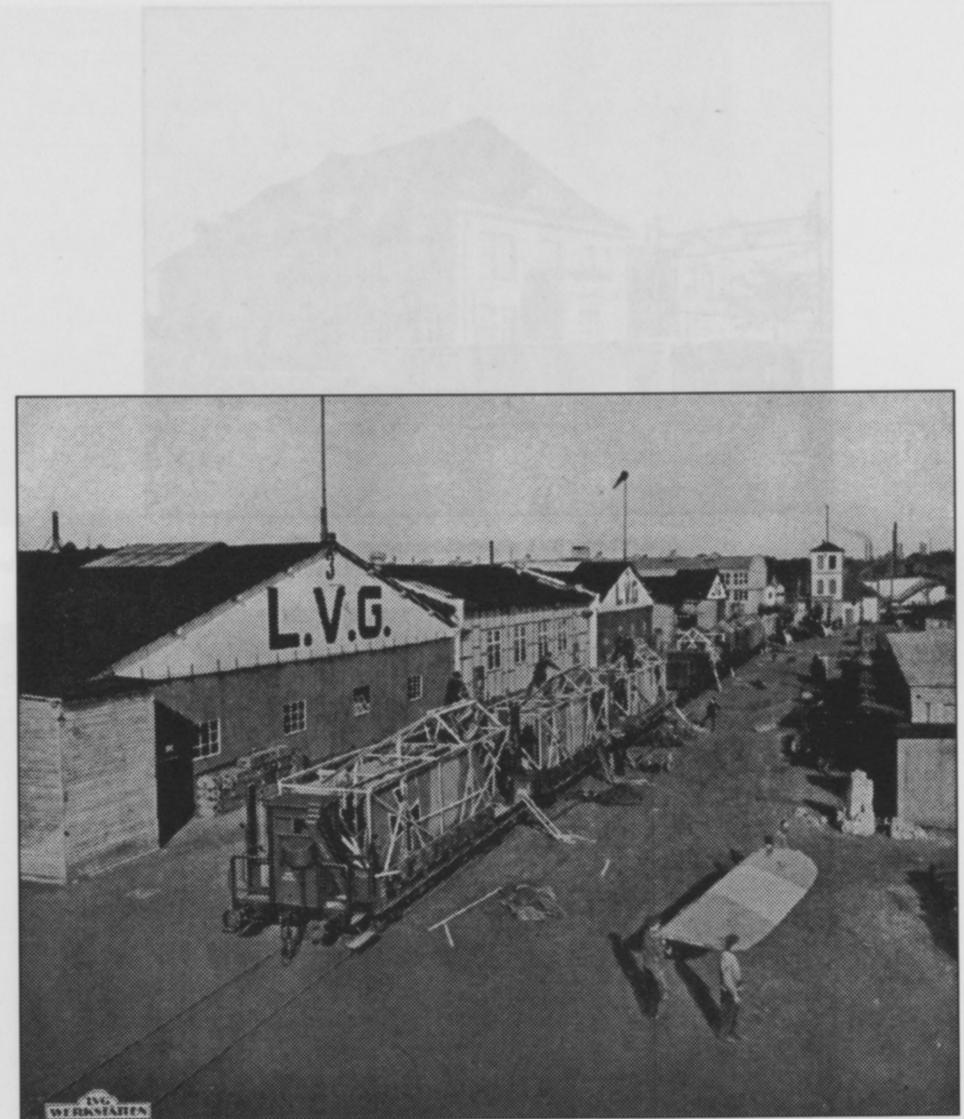
1.1.2. Die Luftverkehrsgesellschaft (LVG)

Die Luftverkehrs-Gesellschaft wird 1910 als ein Unternehmen zur Durchführung von Reklamefahrten mit dem in Johannisthal stationierten Parseval-Luftschiff gegründet. Nachdem die Gesellschaft durch technische Probleme mit dem Luftschiff in finanzielle Schwierigkeiten gerät, verlegt sie ihre Tätigkeit auf die Lizenzproduktion eines französischen Doppeldeckers. Erst das gesteigerte Interesse der Heeresverwaltung an der Flugzeugtechnik im Jahre 1911 veranlaßt die Firmenleitung zum Aufbau einer eigenständigen Flugzeugproduktion. (LVG 1919)

Die Fabrikationsgeschichte der LVG beginnt in einem Anbau an die Parseval-Luftschiffhalle im Westen der Flugplatzanlage. Dort entsteht 1912 das erste eigenständige Produkt, ein LVG-Doppeldecker der Bauart "Schneider". In einer ersten Ausbauphase der Fabrik von 1913 bis 1915 werden sämtliche Hallen in ausgemauertem Holzfachwerk-Konstruktion mit Holz- oder Stahlrahmenbindern erstellt (vgl. Bezirksamt Trepow: Bauakten LVG). Teilweise sind auch Mischkonstruktionen anzutreffen. Ausgeführt wird der überaus größte Teil dieser Bauwerke von der Firma "Ballonhallenbau", deren Eigentümer wiederum Arthur Müller ist.

Das noch vorhandene, architektonisch aus den sonstigen Bauten des Flugplatzgeländes herausragende Ensemble entsteht 1915/16 in Abkehr von der bisher praktizierten Bauweise. Zunächst wird ein aufwendig gestaltetes Verwaltungsgebäude mit Kalkulationsbüro, Lohnbüro und Direktionsräumen errichtet. Der zweigeschoßige, neunachsige Bau wird durch einen dreiachsigen Mittelrisalit und über beide Geschoße laufende Pilaster streng gegliedert. Das durch ein auskragendes Gesims abgesetzte Walmdach mit Gauben (z.T. Fledermausgauben) gibt der Anlage den Charakter eines überdimensionierten vorstädtischen Villengebäudes. Im östlichen Bereich anschließend und leicht nach Norden versetzt entsteht 1916 eine zweigeschoßige Halle in Stahlbetonkonstruktion zur Aufnahme der Personalküche mit Kantine und der Flugzeugmontageabteilung. Ebenfalls 1916 wird innerhalb des Werkes eine sogenannte G-Abteilung aufgebaut. In dieser Abteilung werden Großflugzeuge mit einer Spannweite bis zu 45 m produziert.

Die Produktion ist räumlich wie folgt organisiert: In der Abteilung Rumpfhalm- und Spantenbau werden aus dem dominierenden Material Holz die wichtigsten Rumpfteile hergestellt. In der Flügelbauabteilung werden die Teile zusammengefügt und die notwendigen Verspannungen an den Flügeln befestigt. In der Tapezie-



Verladen von Flugzeugen auf dem LVG-Gelände mit den noch erhaltenen LVG Produktionsanlagen, um 1918. (Aus: LVG 1919. Foto: Waldemar Tietzenthaler)

rerei wird die Bespannungslinwand aufgebracht, die in der Malerei mit wasserundurchlässigem Lack überstrichen wird. Danach werden die in der Beschlagbau-Abteilung produzierten Fahrgestelle an die Rumpfgestelle montiert. Die Klempnerei stellt die Behälter für Benzin und Öl sowie die Hauben für die Motoren her. Die Sattlerei-Abteilung fertigt die Führersitze und andere, lederne Details. Hiernach werden die produzierten Einzel- und Großteile in der Endmontage zusammengebaut und das nun fertiggestellte Flugzeug in der Einfliegerei getestet. Nach dem Probeflug wird die Maschine in der Versandabteilung zerlegt und per Bahn zum Einsatzort befördert. (LVG 1919)

Die hektischen Produktionserweiterungen während des Krieges lassen auch den Personalbestand drastisch anschwellen. Waren 1914 400 Personen in der Flugzeugproduktion bei der LVG beschäftigt, so sind es zu Kriegsende 4.000 Personen, also das Zehnfache der ursprünglichen Beschäftigtenzahl.

Das heute noch fast vollständig erhaltene Produktionsensemble mit Feuerwehrhaus und Trockenkammer der ehemaligen Luftverkehrs-Gesellschaft bildet den einzigen in seiner Gesamtheit erhaltenen Produktionskomplex aus der Zeit vor 1918, der Kriegszerstörungen und diverse Abrißphasen überdauert hat. Es ist daher als unbedingt erhaltenswert zu betrachten.



Verwaltungsgebäude der LVG von 1915/16.
(Aus: LVG 1919. Foto: Waldemar Tietzenthaler)

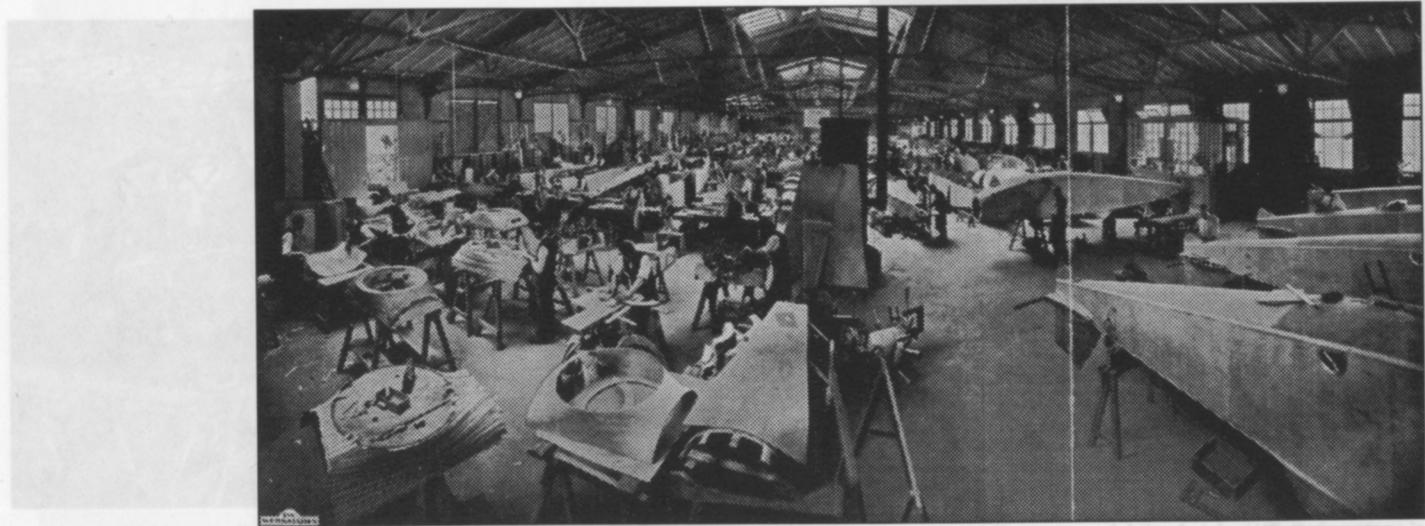


Die Feuerwache mit Steigerturm auf dem LVG-Gelände. Das Gebäude ist leicht verändert erhalten. (Aus: LVG 1919. Foto: Waldemar Tietzenthaler)

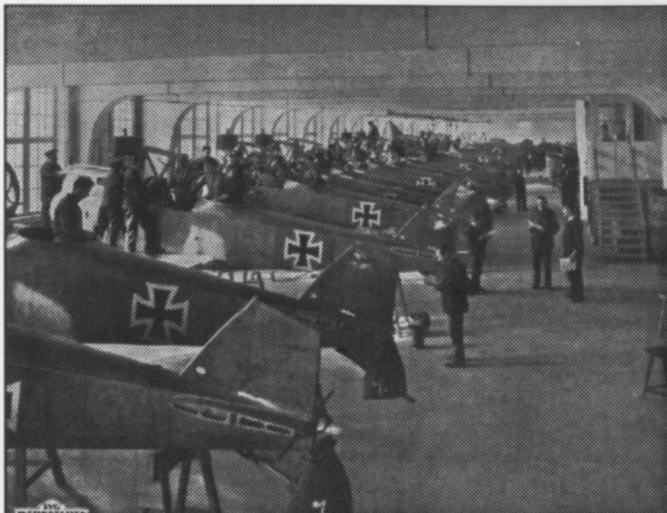
Last und Lust der Geschichte: bauliche, städtebauliche und funktionale Spuren



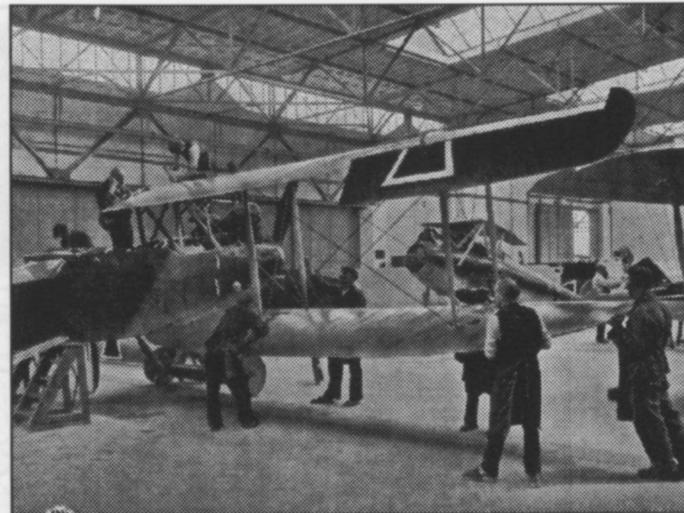
Flugzeugproduktion bei der LVG: Blick in die 1915 errichtete Großschlosserei zur Anfertigung und verspannen der Gümpfe und Motorhauben. (Aus: LVG 1919. Foto: Waldemar Tietzenthaler)



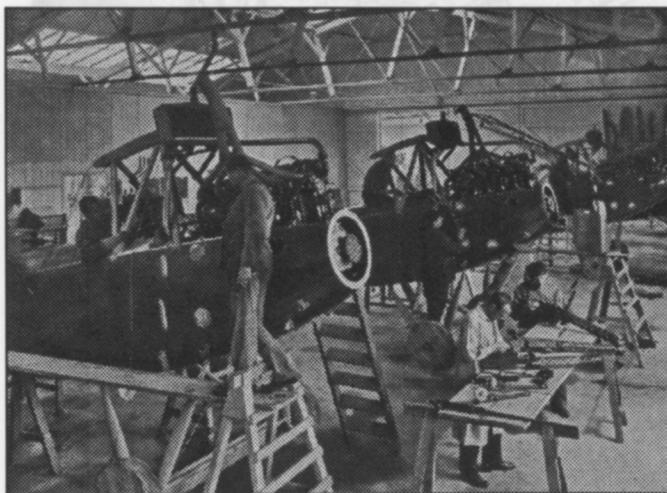
Flugzeugproduktion bei der LVG: Herstellung und Zusammenbau der Flugzeugrümpfe. (Aus: LVG 1919. Foto Waldemar Tietzenthaler)



Flugzeugproduktion bei der LVG: Fertigmontage der Rumpfkonstruktion. Blick in die 1916 errichtete und noch erhaltene Stahlbetonhalle. (Aus: LVG 1919. Foto: Waldemar Tietzenthaller)



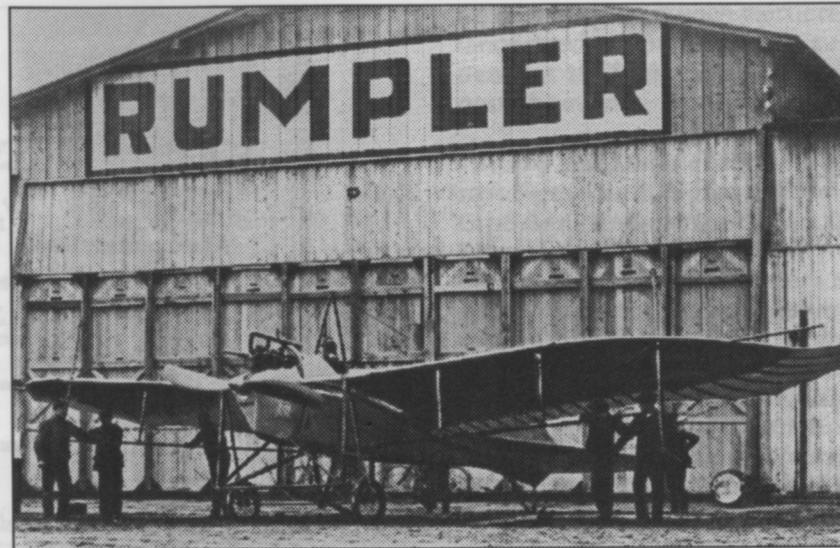
Flugzeugproduktion bei der LVG: Ansetzen und verspannen der Rümpfe und Tragflächen. (Aus: LVG 1919. Foto: Waldemar Tietzenthaller)



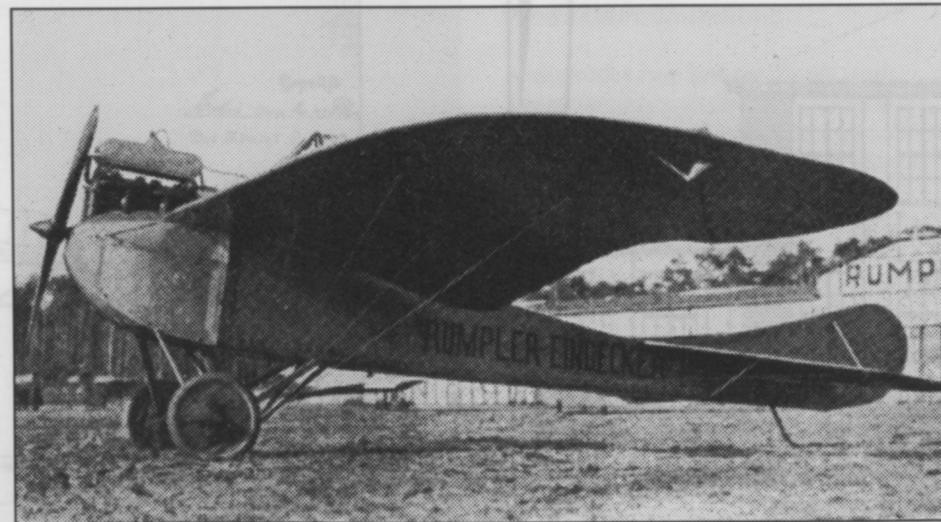
Flugzeugproduktion bei der LVG: Einbau der Maschinengewehre in die Rumpfkonstruktion. (Aus: LVG 1919. Foto: Waldemar Tietzenthaller)



Flugzeugproduktion bei der LVG: Endmontage in der Großflugzeugabteilung. (Aus: LVG 1919. Foto: Waldemar Tietzenthaller)



Rumpler-Flugzeug vor den später abgerissenen Produktionshallen der Fabrik.
Foto von 1912/13. (Deutsches Museum)



Rumpler-Eindecker vor den Rumpler-Werken, um 1913. (Aus: von Tschudi 1928)

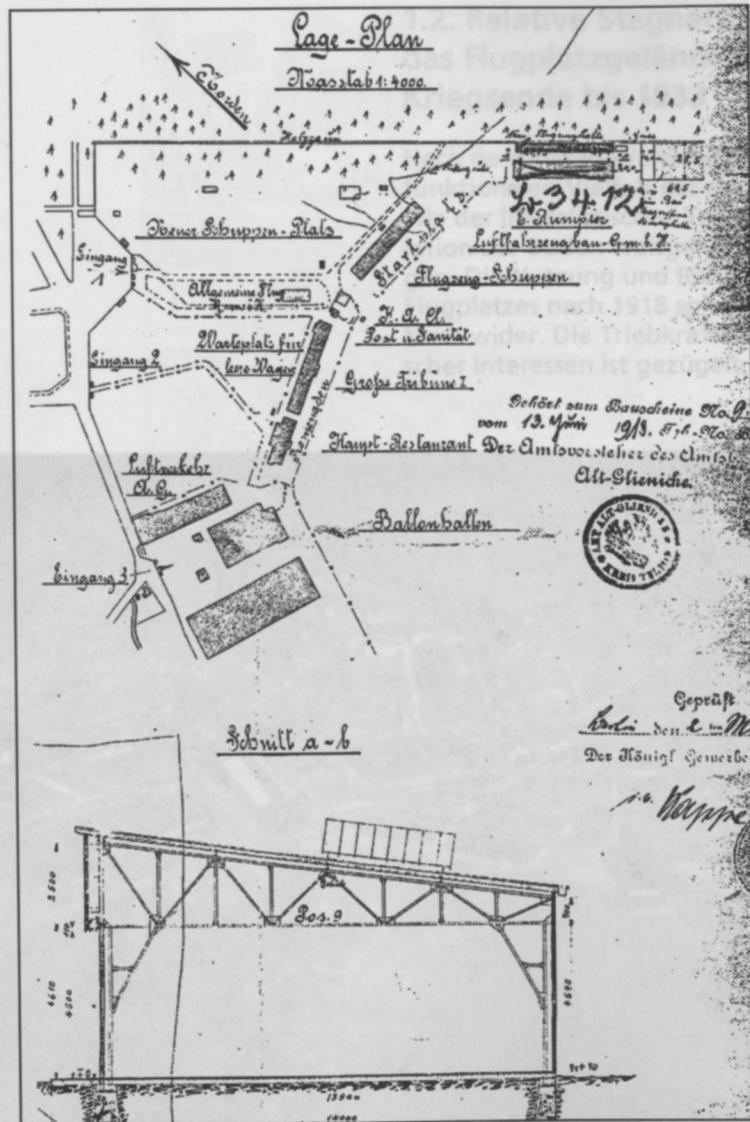
1.1.3. Die Rumpler-Werke

Der Komplex der Rumpler-Luftfahrzeugbau GmbH entwickelt sich vom nördlichen Teil des Flugplatzbereiches entlang des Groß-Berliner-Dammes nach Südosten. Der dynamische Aufbauprozess beginnt bereits in den beiden Jahren vor Beginn des Ersten Weltkriegs (vgl. Bezirksamt Treptow: Bauakten Rumpler-Werke). Eine Vielzahl von Bauanträgen und Erweiterungskonzeptionen wird in den Jahren 1912-14 entwickelt. So wird das langgestreckte Hallengebäude am Groß-Berliner-Damm bereits 1911/12 errichtet und in den Zwanziger Jahren umgebaut. Die Dynamik gewinnt durch die umfangreichen Produktionssteigerungen während des Ersten Weltkrieges eine neue Qualität.

1912 stellt Rumpler den Bauantrag für eine "neue Flugzeughalle" am Groß-Berliner-Damm. Das langgestreckte Gebäude mit Pultdach wird im Gegensatz zu den zeitlich parallel erstellten Albatros- und LVG-Bauten als Stahlrahmenkonstruktion errichtet. Bei dem ca. 75 m langen und 14 m breiten Gebäude beträgt die Konstruktionshöhe der Stahlbinder 2,5 m. Daneben läßt die Firma in kurzer Folge Produktionshallen in konventioneller Holzbinderkonstruktion erbauen.

Im selben Jahr wird ein erstes ausschließlich für Bürozzwecke konzipiertes Gebäude errichtet. In ihm ist die

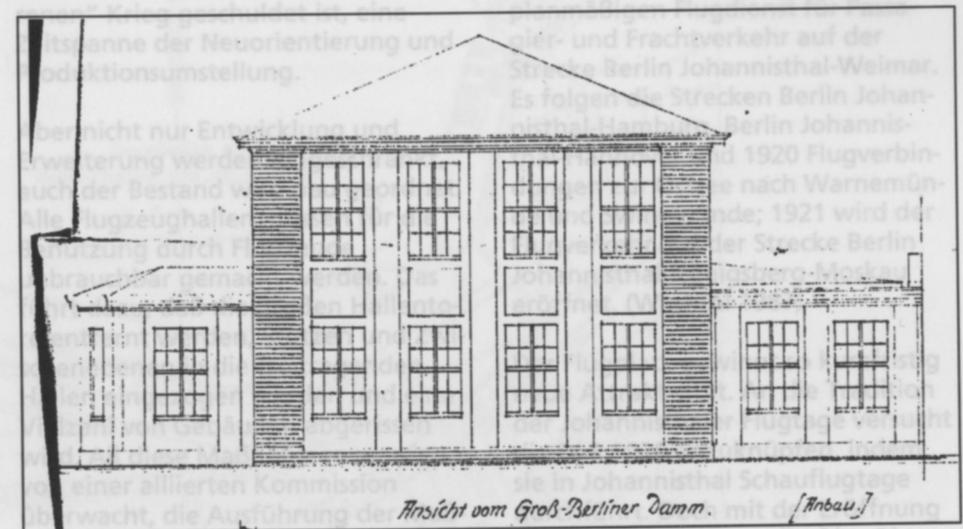
Legenplan und Querschnitt der Rumpler-Flugzeughalle.
Gebäude ist stark verändert erhalten. (Bezirksamt Treptow)



Lageplan und Querschnitt der Rumpler-"Flugzeugmontagehalle", erbaut 1912/13. Das Gebäude ist stark verändert erhalten. (Bezirksamt Treptow: Bauakten Rumpler-Werke)

Keimzelle zu dem noch existierenden langgestreckten Bürogebäude zu finden, das 1917 seine jetzige Grundrißgestalt gewinnt.

1915/16 läßt Rumpler sein viergeschoßiges Fabrikationsgebäude am Groß-Berliner-Damm erbauen. Die Fassade des dreizehnachsigen Baukörpers mit angedeutetem Mittelrisalit und Eckbetonung ist mit roten Klinkern verblendet. In architektonischer Komposition und Konstruktion ähnelt die Anlage Gebäuden, die von Karl Janisch für die Firma Siemens entworfen wurden (z.B. Siemens "Kleinbau-Werk" von 1905).



Ansicht des Rumpler-Verwaltungsgebäudes vom Groß-Berliner-Damm. Der mittlere, zweigeschoßige Bauteil datiert von 1912 und ist in verändertem Zustand erhalten. (Bezirksamt Treptow: Bauakten Rumpler-Werke)

Wird auch die große Zeppelinhalle 1921 verschrottet, der Flugplatz verliert damit eines seiner wichtigsten Charakteristika (vgl. Bezirksamt Treptow, Bauakten der Zeppelinhalle). Die zahlreichen Abrisse und Umbauten bestehender Gebäude verändern das Gesicht Johannisthals nach der hektischen Auf- und Ausbauphase während des Ersten Weltkrieges wiederum radikal. Neubauten werden nur in sehr beschränktem Umfang durchgeführt.

Dennoch beginnt die neue Zeit zunächst durchaus hoffnungsvoll: Am 5.2.1919 eröffnet die Deutsche Luft-Reederei (DLR) mit offenen, ehemaligen Kriegsflugzeugen den

1.2. Relative Stagnation: das Flugplatzgelände nach Kriegsende bis 1933

Nach dem Ersten Weltkrieg ist der funktionalen Vielfalt der Ansprüche wie der liberalistischen Terrainspekulation der Boden weitgehend entzogen. Die Nutzung und Bebauung des Flugplatzes nach 1918 spiegelt diese Krise wider. Die Triebkraft militärischer Interessen ist gezügelt, die Ver-



Luftbild des Nordbereichs des Flugplatzes Johannisthal, Anfang der 20er Jahre. (Aus: Ewald o.J., Abb. 35)

wertung des Geländes auf Grundlage der Bauordnung der Kaiserzeit nicht mehr möglich.

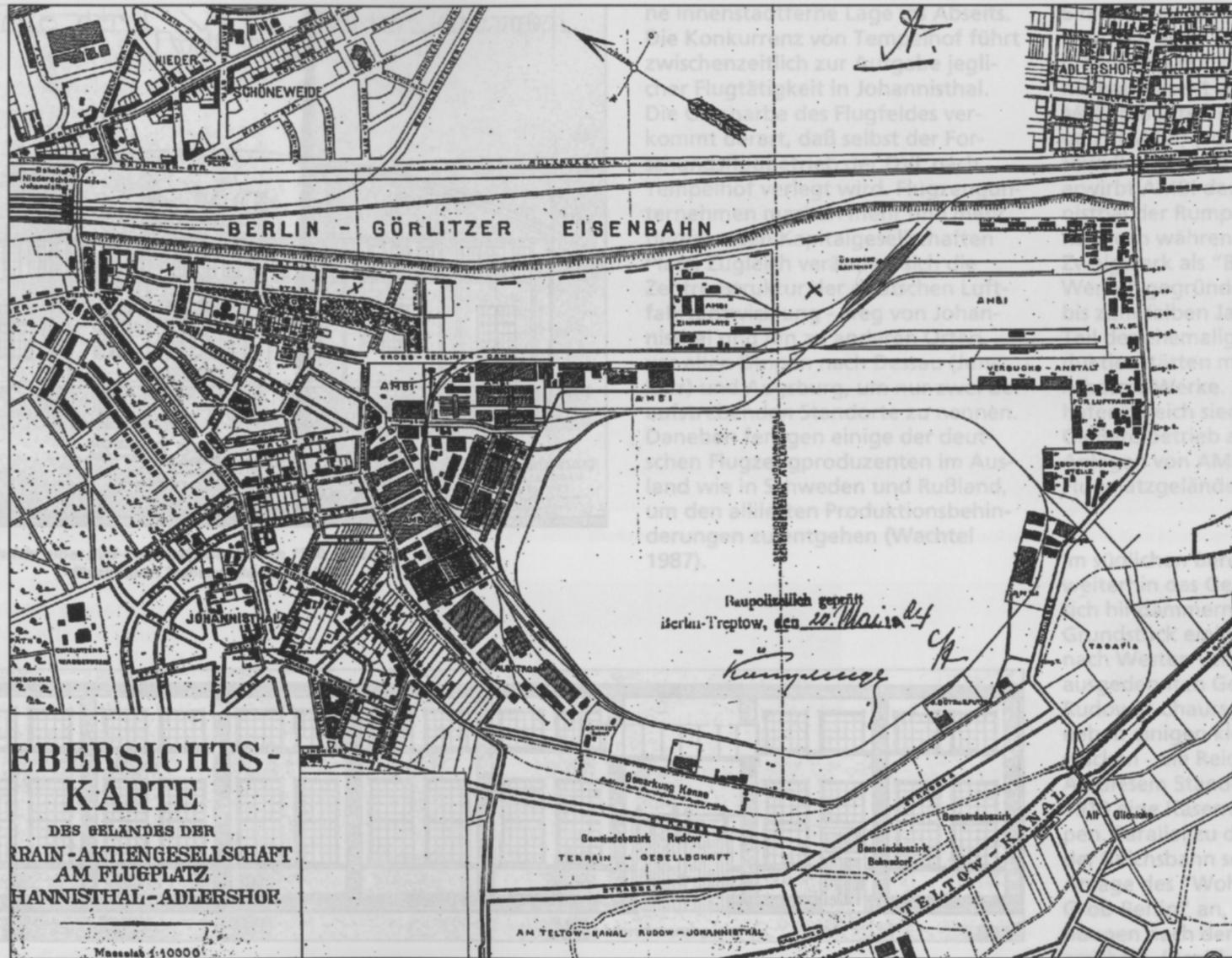
Als Folge des Friedensvertrages von Versailles, die der deutschen flugtechnischen Entwicklung enge Grenzen setzt, wird die Produktion der Flugzeugfabriken drastisch eingeschränkt, bestehende Erweiterungspläne ersatzlos gestrichen. Da die Luftstreitkräfte als Auftraggeber ausfallen, versuchen sich einige Fabriken, wie Albatros, auf die Produktion von Verkehrs- und Sportflugzeugen umzustellen. Insgesamt betrachtet folgt der Phase des kriegsbedingten Booms eine Phase der relativen Stagnation, die dem "verlorenen" Krieg geschuldet ist, eine Zeitspanne der Neuorientierung und Produktionsumstellung.

Aber nicht nur Entwicklung und Erweiterung werden eingeschränkt, auch der Bestand wird neu geordnet. Alle Flugzeughallen müssen für die Benutzung durch Flugzeuge unbrauchbar gemacht werden. Das führt dazu, daß die großen Hallentore entfernt werden, Stützen und Zwischenebenen in die freitragenden Hallen eingezogen werden und eine Vielzahl von Gebäuden abgerissen wird. All diese Maßnahmen werden von einer alliierten Kommission überwacht, die Ausführung der Maßnahmen müssen beim entsprechenden Reichsministerium nachgewiesen werden. Auf alliierte Anordnung hin

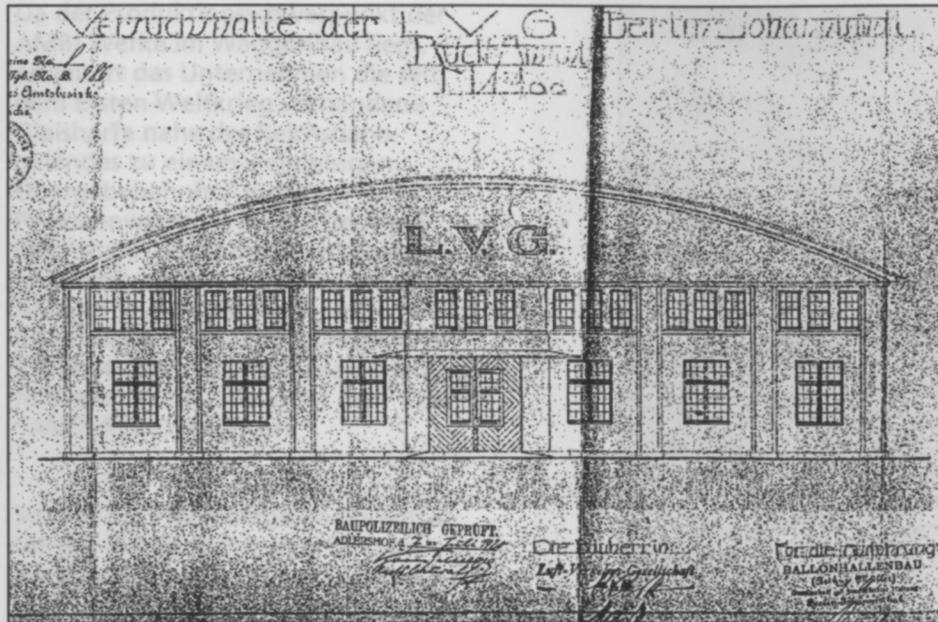
wird auch die große Zeppelinhalle 1921 verschrottet, der Flugplatz verliert damit eines seiner wichtigsten Charakteristika (vgl. Bezirksamt Trep-tow, Bauakten der Zeppelinhalle). Die zahlreichen Abrisse und Umbauten bestehender Gebäude verändern das Gesicht Johannisthals nach der hektischen Auf- und Ausbauphase während des Ersten Weltkrieges wiederum radikal. Neubauten werden nur in sehr beschränktem Umfang durchgeführt.

Dennoch beginnt die neue Zeit zunächst durchaus hoffnungsvoll: Am 5.2.1919 eröffnet die Deutsche Luft-Reederei (DLR) mit offenen, ehemaligen Kriegsflugzeugen den planmäßigen Flugdienst für Passagier- und Frachtverkehr auf der Strecke Berlin Johannisthal-Weimar. Es folgen die Strecken Berlin Johannisthal-Hamburg, Berlin Johannisthal-Hannover und 1920 Flugverbindungen zur Ostsee nach Warnemünde und Swinemünde; 1921 wird der Flugverkehr auf der Strecke Berlin Johannisthal-Königsberg-Moskau eröffnet. (Wachtel 1987)

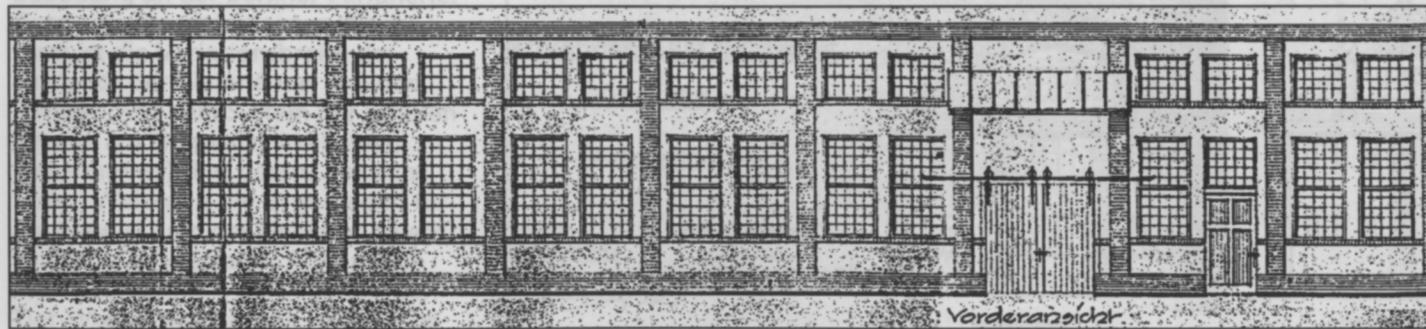
Der Flugplatz gewinnt so kurzfristig neue Attraktivität. An die Tradition der Johannisthaler Flugtage versucht die DLR 1920 anzuknüpfen, indem sie in Johannisthal Schauflugtage durchführt. Doch mit der Eröffnung des Flughafens Tempelhof im Oktober 1923 endet dieser Entwicklungsstrang. Johannisthal gerät durch sei-



Übersichtskarte des Flugplatzes Johannisthal und angrenzender Bereiche von 1924. (Bezirksamt Treptow: Bauakten AMBI-Werke)



Giebelansicht einer LVG-Fabrikationshalle von 1920, verändert erhalten.
(Bezirksamt Treptow: Bauakten LVG)



Fassadenansicht zum Umbau der 1912/13 errichteten Rumpler-Flugzeugmontagehalle von 1920. Das Gebäude ist verändert erhalten.
(Bezirksamt Treptow: Bauakten Rumpler-Werke)

ne innenstadtferne Lage ins Abseits. Die Konkurrenz von Tempelhof führt zwischenzeitlich zur Aufgabe jeglicher Flugtätigkeit in Johannisthal. Die Grasnarbe des Flugfeldes verkommt derart, daß selbst der Forschungsflugbetrieb der DVL nach Tempelhof verlegt wird. Flugzeugunternehmen machen mehr und mehr flugfernen Kapitalgesellschaften Platz. Zugleich verändert sich die Zentrenstruktur der deutschen Luftfahrtentwicklung - weg von Johannisthal und hin zu anderen Orten, vor allen Dingen nach Dessau (Junkers) und Augsburg, um nur zwei der aufstrebenden Standorte zu nennen. Daneben fertigen einige der deutschen Flugzeugproduzenten im Ausland wie in Schweden und Rußland, um den alliierten Produktionsbehinderungen zu entgehen (Wachtel 1987).

Ein Großteil der Fabrikationsanlagen wird von einer Fabrik übernommen, die bislang nur kleinflächig in Johannisthal präsent war: von der "Arthur Müller, Bauten und Industrieanlagen" (AMBI) (vgl. Bezirksamt Treptow: Bauakten Ambi-Budd). 1924 erwirbt AMBI den Standort Johannisthal der Rumpler-Werke - Rumpler hat noch während des Krieges ein Zweigwerk als "Bayerische Rumpler-Werke" gegründet - und übernimmt bis zum selben Jahr den nördlichen Teil der ehemaligen Flugzeugproduktionsstätten mit Ausnahme der Albatros-Werke. Im südlichen Flughafenbereich siedelt AMBI einen Gießereibetrieb an. Damit sind die Anlagen von AMBI über das ganze Flugplatzgelände gestreut.

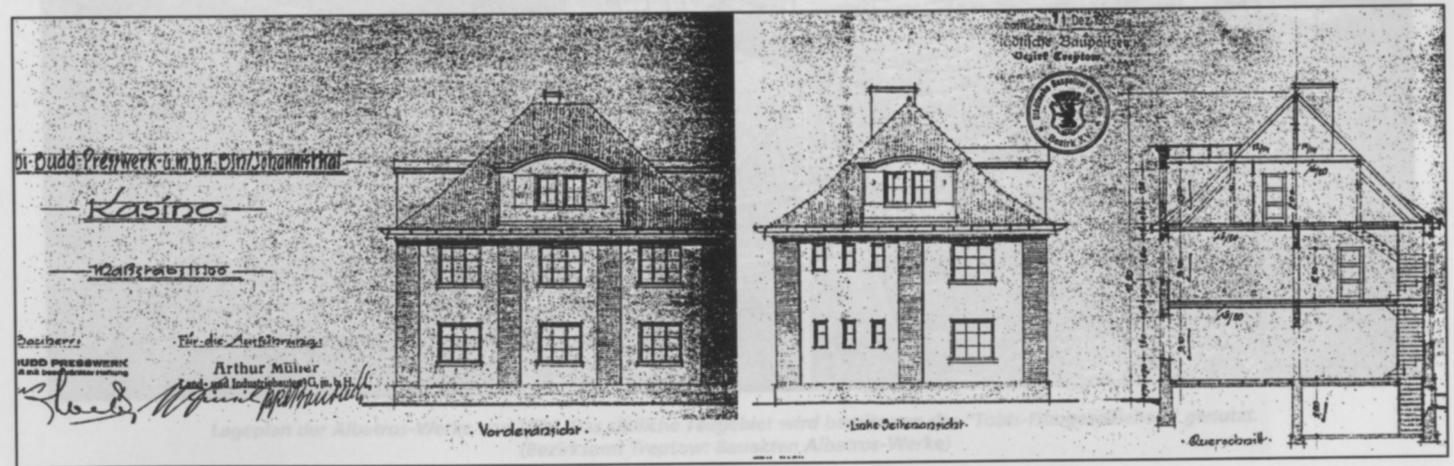
Im südlichen Bereich befindet sich weiterhin das Gelände der nun vor sich hindämmern den DVL, deren Grundstück einige hundert Meter nach Westen verlegt wird. Auf einem ausgedehnten Gelände entlang der Rudower Chaussee liegt schließlich - neben einigen kleinen Firmengrundstücken - die Reichsvermögensstelle. An diesem Standort existierte bis 1919 eine Kaserne der Fliegertruppen. Parallel zu dem Betriebsgelände der Reichsbahn schließt sich eine Anlage des "Wohnungs-Verbandes Groß-Berlin" an, der hier Notwohnungen nach dem Ersten Weltkrieg errichtet. (Bezirksamt Treptow: Bauakten Ambi-Budd)

Da der Produktionsschwerpunkt der AMBI-Werke im Waggonbau liegt, erweitert das Unternehmen die seit dem Ersten Weltkrieg vorhandene Gleisharfe nahe des Reichsbahngeländes zu einem vielgleisigen Übergabebahnhof für Güter- und Personenwaggons an die Deutsche Reichsbahn. Ende der Zwanziger Jahre übernimmt ein amerikanischer Anleger 98,9 % des Firmenkapitals (Bundesarchiv Freiburg/Militärarchiv R 3/2004). Die Fabrikationsanlagen firmieren in Zukunft unter dem Titel "AMBI-BUDD Presswerk".

Südlich des Flugplatzgeländes entfaltet sich auf den schmalen, langgestreckten Parzellen eine Kleinhaus-siedlung, deren Charakter konzeptionell nicht mit einer Gartenstadt verglichen werden kann. Die Siedlung ist vielmehr ein typisches Beispiel für eine spontane, planerisch nicht im Detail verregelte Kleinhausbebauung an der Berliner Peripherie. Ausdruck des ungeplanten Wachstums ist die Variationsbreite des Abstands der Kleinhäuser von den Straßen. Mit dem System der Straßen (Straße am Flugplatz, Akeleiweg, Eisenhutweg) sind bereits vor dem Ersten Weltkrieg die Grundlagen für die Entwicklung des Gebietes gelegt worden. Diese Straßen haben eine Wiesenlandschaft, die sogenannten Tief-Wiesen, erschlossen, die sich im Eigentum der Terrain-Gesellschaft am Teltowkanal befanden.



Luftbild der von den AMBI-Werken übernommenen LVG-Anlagen von 1924. (Bezirksamt Treptow: Bauakten AMBI-Werke)

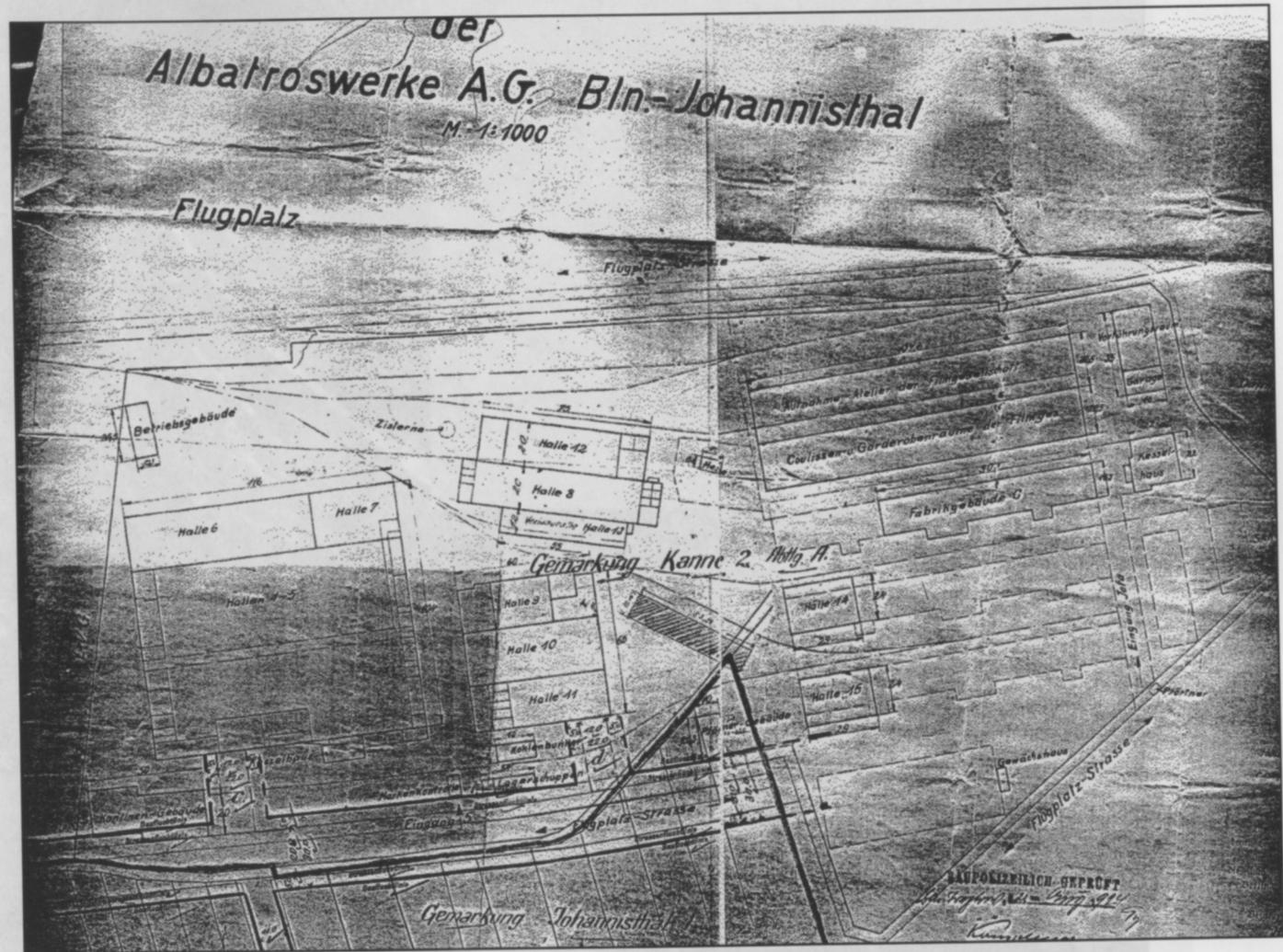


Ansichten und Schnitt des "Kasinogebäudes" der AMBI-Werke von 1926. Das Gebäude ist leicht verändert erhalten. (Bezirksamt Treptow: Bauakten AMBI-Werke)

Typisch für die Weimarer Republik ist weiter die Konsolidierung von Laubengebieten - etwa westlich der Kreuzung der Trassen von Eisenbahn und Teltowkanal.

Der 1925 festgelegte Bauzonenplan für Groß-Berlin weist das Gebiet um den Flugplatz bis zum Teltowkanal, einschließlich eines großen Teils des Ortes Johannisthal, als Industriegebiet aus. Diese Einordnung entspricht den Bemühungen der weiterhin bestehenden Terrain-Gesellschaft Johannisthal-Adlershof, das Flugfeld als Industriefläche zu vermarkten (vgl. 25 Jahre DVL 1937, S. 41). Zugleich werden die Pläne zur Umwandlung des Flugplatzes in ein Wohngebiet - jetzt wohl in der Form eines Siedlungsgebietes - weiter verfolgt.

Für die DVL wird eine Standortverlegung diskutiert. Staaken, Britz, aber auch Gelände in Stuttgart, Halle, Warnemünde und Braunschweig erscheinen als mögliche Alternativen (vgl. 25 Jahre DVL 1937, S. 41f.). 1929 entwickelt Hans Poelzig eine Konzeption zur Verlegung und zum Aufbau der DVL an einem Standort in Berlin-Britz, die jedoch finanziell nicht abgesichert ist. Mit dem Anspruch, die Liquidation des Flugplatzes zu verhindern und die DVL an die Stadt zu binden, erwirbt die Stadt Berlin im gleichen Jahr den Flugplatz in Johannisthal/Adlershof.



Lageplan der Albatros-Werke von 1924. Das südliche Teilgebiet wird bereits von der "Tobis-Filmgesellschaft" genutzt. (Bezirksamt Treptow: Bauakten Albatros-Werke)

Mit dem Kauf d
allerdings die e
des Flughafens
geklärt zu sein
beklagt die Lei
terhin offene D
Ausbau und ein
gung der Versu
in ihrem Jahres
schwerwiegend
gesetzten Aufga
gen Entscheidu
verbundenen B
schungsarbeit

Der Blick auf die
lexikonische Ent
Anreizleistung
lage muß als s
werden in Anb
dungen, mit de
Ausland Luftfa
geschaffen und
Wenn auch ein
Hinsicht bei de
schaftslage Des
lich ist, so muß
darüber sein, d
auf die aktive
terentwicklung
bestimmten An
kommt..." (DVL
Bedingt durch
Zustand der Ein
platzes Johann
der Forschungs
seit Ende der Z
Flughafen Tern
führt.



Luftfotos des Flugplatzes und der angrenzenden Bereiche von 1928. (Senator für Bau- und Wohnungswesen/ Luftbildarchiv) Jahre DVL 1937)

Mit dem Kauf des Geländes scheint allerdings die endgültige Zunkunft des Flughafens immer noch nicht geklärt zu sein. Denn im Jahre 1931 beklagt die Leitung der DVL die weiterhin offene Diskussion um den Ausbau und eine eventuelle Verlegung der Versuchsanstalt. Sie warnt in ihrem Jahresbericht vor den schwerwiegenden Folgen eines fortgesetzten Aufschubs der notwendigen Entscheidungen und der damit verbundenen Blockade der Forschungsarbeiten.

Mit Blick auf die internationale lufttechnische Entwicklung führt die Anstaltsleitung kritisch aus: "Die Lage muß als sehr ernst angesehen werden in Anbetracht der Aufwendungen, mit denen allerorten im Ausland Luftfahrtforschungsstätten geschaffen und ausgestattet werden. Wenn auch ein Wettbewerb in dieser Hinsicht bei der schwierigen Wirtschaftslage Deutschlands nicht möglich ist, so muß man sich doch klar darüber sein, daß es einem Verzicht auf die aktive Mitarbeit an der Weiterentwicklung der Luftfahrt auf bestimmten Arbeitsgebieten gleichkommt..." (DVL 1931, S. VIII.) Bedingt durch den mangelhaften Zustand der Einrichtungen des Flugplatzes Johannisthal-Adlershof wird der Forschungsflugbetrieb bereits seit Ende der Zwanziger Jahre vom Flughafen Tempelhof aus durchgeführt.

Zu dieser Zeit gliedert sich der Forschungsbetrieb der DVL in acht Sektionen: die Aerodynamische Abteilung, die Statische Abteilung, die Motoren-Abteilung, die Stoff-Abteilung, die Abteilung für Luftbildwesen und Navigation, die Abteilung für Elektrotechnik und Funkwesen, die Flug-Abteilung und die Prüf-Abteilung. Zu den Aufgaben der Anstalt gehört in dieser Phase unter anderem die Prüfung und Zulassung neuentwickelter Luftfahrzeuge für Deutschland und Österreich.

Unter der Regie der DVL entsteht 1932 in einer ehemaligen Halle der AMBI-Gießerei das neue Luftfahrtmuseum der Stadt Berlin. Die Ausstellungsobjekte, die die Versuchsanstalt in jahrelangem Bemühen zusammengetragen hat, beeindrucken die Zeitgenossen durch ihre Rarität und Qualität. Doch die zentrumsferne Lage des Standorts und die unzureichende verkehrliche Anbindung lassen auch diese Nutzung nur zu einem kurzen Intermezzo werden. 1934 wird der Museumsstandort Johannisthal wieder aufgegeben, die Luftfahrtsammlung der DVL bildet in den folgenden Jahren den Grundstock für das in den Landesausstellungshallen am Lehrter Bahnhof eingerichtete Luftfahrtmuseum, dessen Sammlungsbestand im Zweiten Weltkrieg zu großen Teilen zerstört wird.

1.3. Neuer ... Förderung ... das Flugpla ... 1933-1945

Nach der nation ...
Machtergreifu ...
cher Boom der ...
ten Flugforsch ...
treibhausmäßi ...
größtzüge Ne ...
sten der Deuts ...
für Luftfahrt ...
sten des Flugp ...
Mit dieser Ent ...
des Motorspor ...
beendigt. Das ...
wichtigen O ...
tung und -begl ...
Überkomm ...
den ehem ...
nördlich (St ...
(Erweiterung ...
Chaussee s ...
orientierung ...

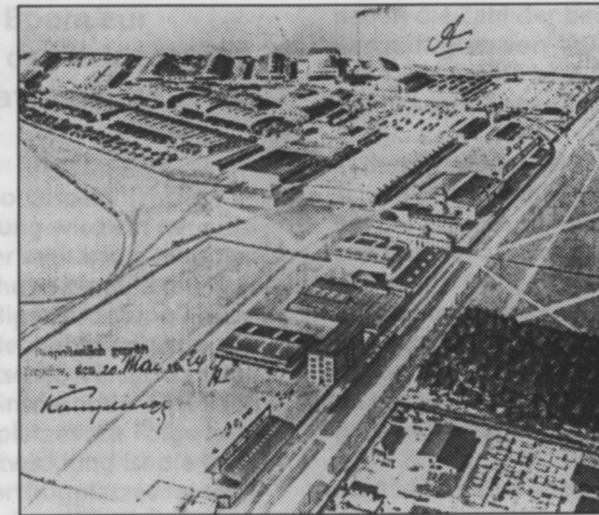
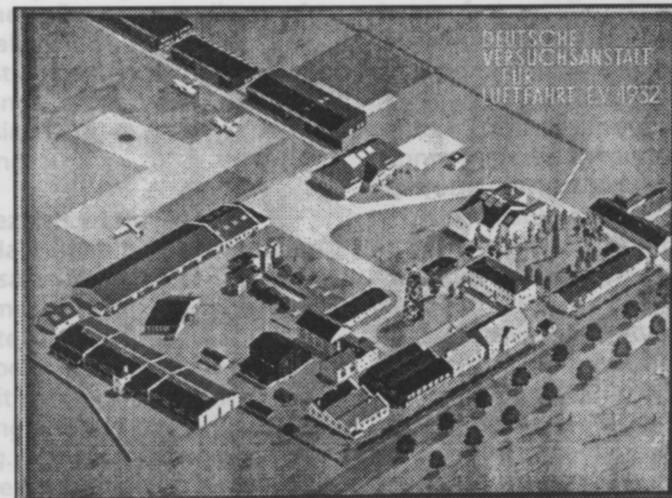
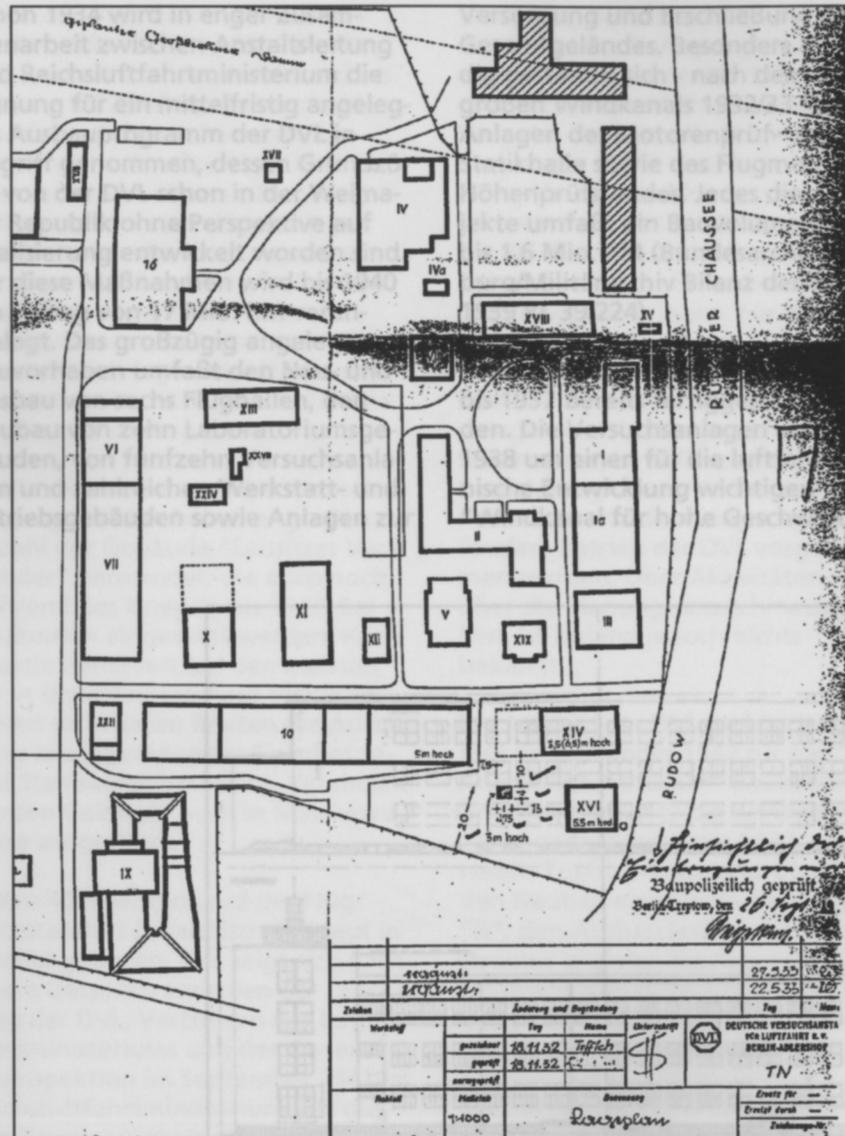


Schaubild der AMBI-Werke von 1924, gezeichnet nach einem Luftbild. (Bezirksamt Treptow: Bauakten AMBI-Werke)



Das DVL-Gelände zu Beginn des Jahres 1932. Reproduktion eines Wandbildes im Sitzungszimmer des späteren Hauptgebäudes auf dem Südgelände. (Aus: 25 Jahre DVL 1937)

Legenplan der DVL-Anlagen, Stand Mai 1933 (Bezirksamt Treptow: Bauakten DVL)



Lageplan der DVL-Anlagen, Stand Mai 1933 (Bezirksamt Treptow: Bauakten DVL)

1.3. Neuer Boom zur Förderung des Krieges: das Flugplatzgelände 1933-1945

Nach der nationalsozialistischen Machtergreifung wird ein neuerlicher Boom der militärisch orientierten Flugforschung eingeleitet, deren treibhausmäßige Förderung eine großzügige Neubebauung zugunsten der Deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt insbesondere im Südosten des Flugplatzes zur Folge hat. Mit dieser Entwicklung ist die Option des Motorsportflugplatzes faktisch beerdigt. Das Areal avanciert zum wichtigen Ort der Kriegsvorbereitung und -begleitung. Zahlreiche überkommene Bauten vor allem auf den ehemaligen DVL-Grundstücken nördlich (Stammgelände) und südlich (Erweiterungsgelände) der Rudower Chaussee sind Zeugen dieser Kriegsorientierung.

Die DVL bezeichnet sich in den Dreißiger Jahren als größte deutsche Forschungsanstalt. Flugtechnische Arbeitsgemeinschaften bestehen mit dem Großteil der technischen Schulen und Hochschulen in Deutschland, so auch mit der Beuthschule in Berlin-Wedding und der TH Berlin-Charlottenburg. Befördert durch die militärische und kulturelle Bedeutung des Flugzeuges in den Zwanziger und Dreißiger Jahren steigt mit den Erweiterungs- und Neubauvor-

haben die Zahl der bei der DVL Beschäftigten von 429 im Jahr 1933 auf 1.324 (1935) bis 1.920 Lohn- und Gehaltsempfänger im Jahre 1942.

In den Dreißiger Jahren liegt der Schwerpunkt der Forschungsarbeit bei der Erprobung neuer Flugzeugtypen wie der Modelle aller großen deutschen Flugzeughersteller (Arado, Heinkel, Junkers, Messerschmidt u. a.) sowie der Entwicklung von neuen technischen Detaillösungen an einzelnen Gerätschaften (Öldruckmesser, Orientierungshilfen etc.).

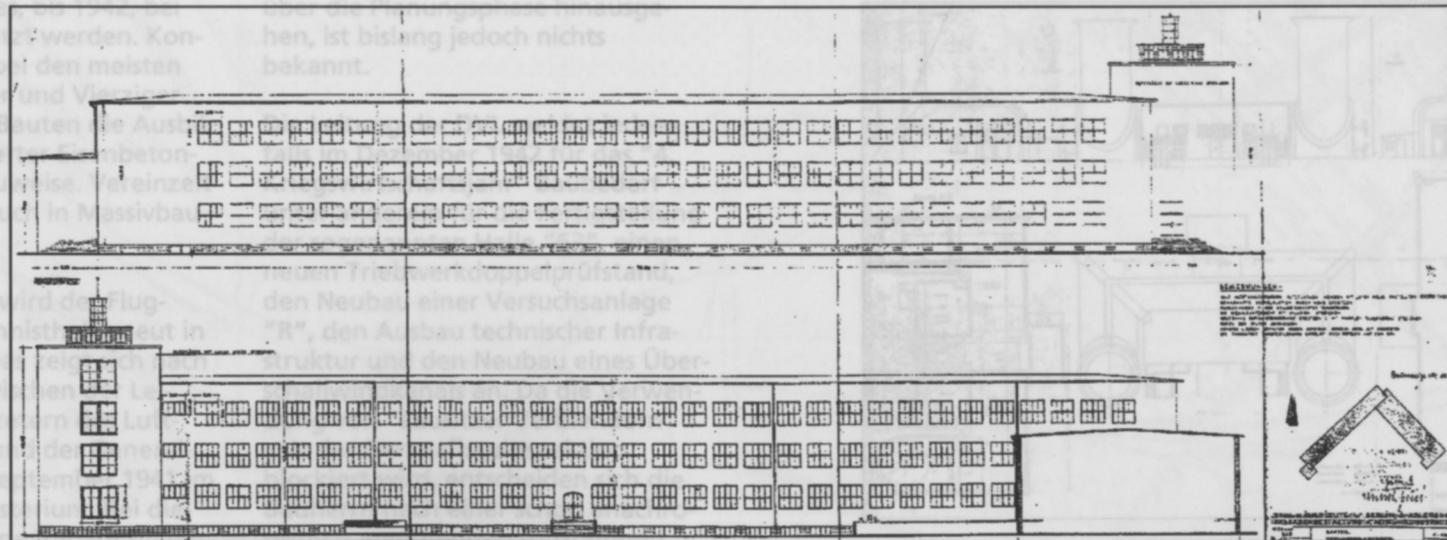
Ab 1942 ist eine verstärkte Hinwendung der Forschungsarbeiten zur Entwicklung und Erprobung von offensiven und defensiven Waffensystemen festzustellen. Die im Rahmen der Totalisierung des Krieges entwickelten Systeme reichen von ferngesteuerten Bomben über Flugkörper mit Selbststeuerung (heute sogenannte Marschflugkörper) bis zu Experimenten mit Flugabwehrraketen in den Jahren 1944/45. In Johannisthal werden auch die neuentwickelten Strahlflugzeuge wie Messerschmidt 262 im Windkanal getestet sowie die aerodynamischen Eigenschaften des Raketenflugzeugs Messerschmidt 163 untersucht. Parallel zu diesen Aktivitäten werden in der der DVL angegliederten sogenannten Luftwaffenbeuteauswertungsstelle alliiertes Fluggerät auf Qualität und mögliche technische Innovation hin untersucht.

Schon 1934 wird in enger Zusammenarbeit zwischen Anstaltsleitung und Reichsluftfahrtministerium die Planung für ein mittelfristig angelegtes Ausbauprogramm der DVL in Angriff genommen, dessen Grundzüge von der DVL schon in der Weimarer Republik ohne Perspektive auf Realisierung entwickelt worden sind. Für diese Maßnahmen wird bis 1940 ein Betrag von 17 Mio. RM veranschlagt. Das großzügig angelegte Bauvorhaben umfaßt den Neu- und Ausbau von sechs Flughallen, den Neubau von zehn Laboratoriumsgebäuden, von fünfzehn Versuchsanlagen und zahlreichen Werkstatt- und Betriebsgebäuden sowie Anlagen zur

Versorgung und Erschließung des Gesamtgeländes. Besonders aufwendig gestalten sich - nach dem Bau des großen Windkanals 1932/33 - die Anlagen der Motorenprüf- und der Statikhalle sowie des Flugmotoren-Höhenprüfstandes. Jedes dieser Projekte umfaßt ein Bauvolumen von 1 bis 1,6 Mio. RM (Bundesarchiv Freiburg/Militärarchiv Bilanz der DVL 1939 RL 39/224). Ein Großteil dieser Vorhaben kann bis 1937 bereits fertiggestellt werden. Die Versuchsanlagen werden 1938 um einen für die luftfahrttechnische Entwicklung wichtigen "Windkanal für hohe Geschwindig-

keiten" ergänzt, für den ca. 1,5 Mio. Reichsmark aufgewendet werden müssen. Einige Versuchsanlagen sind nach der Inbetriebnahme mit einer so großen Anzahl von Forschungsvorhaben belegt, daß - wie bei den Windkanälen - ein Zweischichtenbetrieb eingeführt wird. Im Zentrum des südlichen Flugzeughalle "63" zur Ausführung. Bei 1939/40 werden mit einem finanziellen Aufwand von ca. 1 Mio. RM die Rollbahn und Hallenvorfelder betonierte. Im Zentrum entsteht dabei die charakteristische Achteckfigur. Da die Flugzeuge in der Ruhe- und ersten Startphase den stärksten Druck auf den Untergrund ausüben, ermöglichen die nach allen Himmels-

richtungen orientierten "Nasen" des Achtecks ein die empfindliche Grasnarbe schonendes Starten der Maschinen. Auf Anweisung der Generalbauinspektion wird der größte Teil dieser Erschließungsanlagen in Stampfbeton ohne Eiseneinlage ausgeführt. Im politischen Bereich. Anfang 1943 ist das deutsch-schweizer gleichen Zeit werden bis in die vierziger Jahre hinein weitere Betriebsgebäude und Hallen errichtet, wobei die verwendeten Materialien von der Generalbauleitung der Generalbauinspektion und ab 1943 vom "Generalbevollmächtigten für die Regelung der Bauwirtschaft" überwacht werden (vgl. hierzu die



Ansichten des Hauptgebäudes der DVL auf dem Gelände südlich der Rudower Chaussee (DVL-Südgelände), erbaut 1935/36. (EGA Archiv)

Akten des Bundesarchivs Potsdam GBI 711, GBI 729-731, GBI 744, GBI 833, sowie Akten des Bundesarchivs Koblenz R 120/4048). Bei den meisten der auf dem Johannisthaler Flughafen in den Dreißiger und Vierziger Jahren errichteten Flugzeughallen werden - um die zum Aus- und Einhalten der Flugzeuge notwendigen großen Spannweiten zu erreichen - für die stützenlosen Dachkonstruktionen und Ausbildungen der Toranlagen Stahlfachwerkbinder mit einer Konstruktionshöhe von bis zu 5 m eingebaut.

Im Hinblick auf eine einheitliche Ausprägung werden bei einer großen Anzahl der Gebäude "Lausitzer Verblender" verwendet, die auch noch während des Krieges, bis 1942, bei Neubauten eingesetzt werden. Konstruktiv dominiert bei den meisten der in den Dreißiger und Vierziger Jahren errichteten Bauten die Ausbildung in ausgemauerter Eisenbeton- und Stahlskelettbauweise. Vereinzelt werden Gebäude auch in Massivbauweise ausgeführt.

In den 40er Jahren wird der Flugplatzstandort Johannisthal erneut in Zweifel gezogen. Das zeigt sich nach einem Gespräch zwischen der Leitung der DVL, Vertretern des Luftfahrtministeriums und der Generalbauinspektion im September 1941 im Reichsluftfahrtministerium. Bei diesem Termin wird eine Verlegung der Luftforschungsanlage nach Alt-

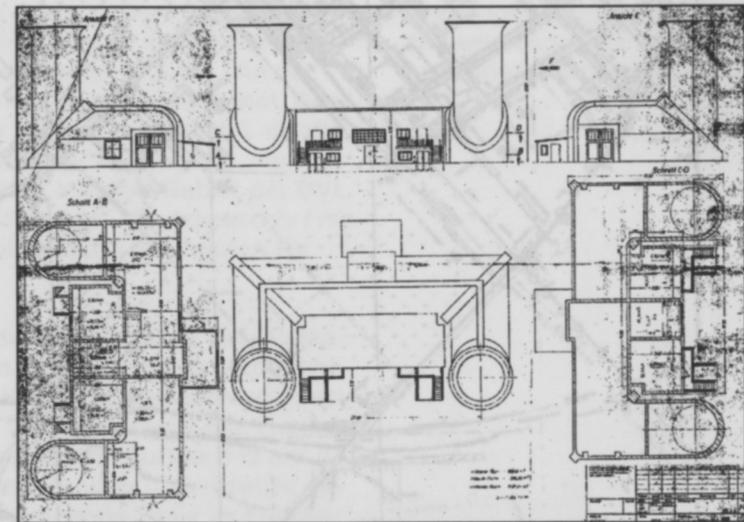
Landsberg beschlossen. (Bundesarchiv Potsdam: Verlegung der DVL nach Alt-Landsberg GBI 858) Befördert wird diese Maßnahme durch die Vorgabe der GBI, alle Flughäfen wegen der damit verbundenen Belastung für die Bevölkerung aus dem Berliner Raum an die Endpunkte des für die Reichshauptstadt geplanten Achsensystems außerhalb des Autobahnringes zu verlegen. Für das 975 ha große Areal sind in der Vorentwurfphase bereits ein U-Bahnanschluss und westlich der Forschungsanlagen ein Siedlungsgebiet für die Mitarbeiter der DVL vorgesehen. Die Realisierung dieses Vorhabens soll noch während des Krieges bei laufendem Betrieb der DVL vorgenommen werden. Über Aktivitäten, die über die Planungsphase hinausgehen, ist bislang jedoch nichts bekannt.

Die Leitung der DVL meldet jedenfalls im Dezember 1942 für das "4. Kriegswirtschaftsjahr" Baubedarf unter anderem für die Fertigstellung der sogenannten Halle "63", einen neuen Triebwerkdoubleprüfstand, den Neubau einer Versuchsanlage "R", den Ausbau technischer Infrastruktur und den Neubau eines Überschallwindkanals an. Da die Verwendung von "Lausitzer Verblendern" von der Generalbauinspektion blockiert wird, entscheiden sich die Bauherrn nach einer schon anachronistisch anmutenden sorgfältigen Suche zur Bewahrung des einheitli-

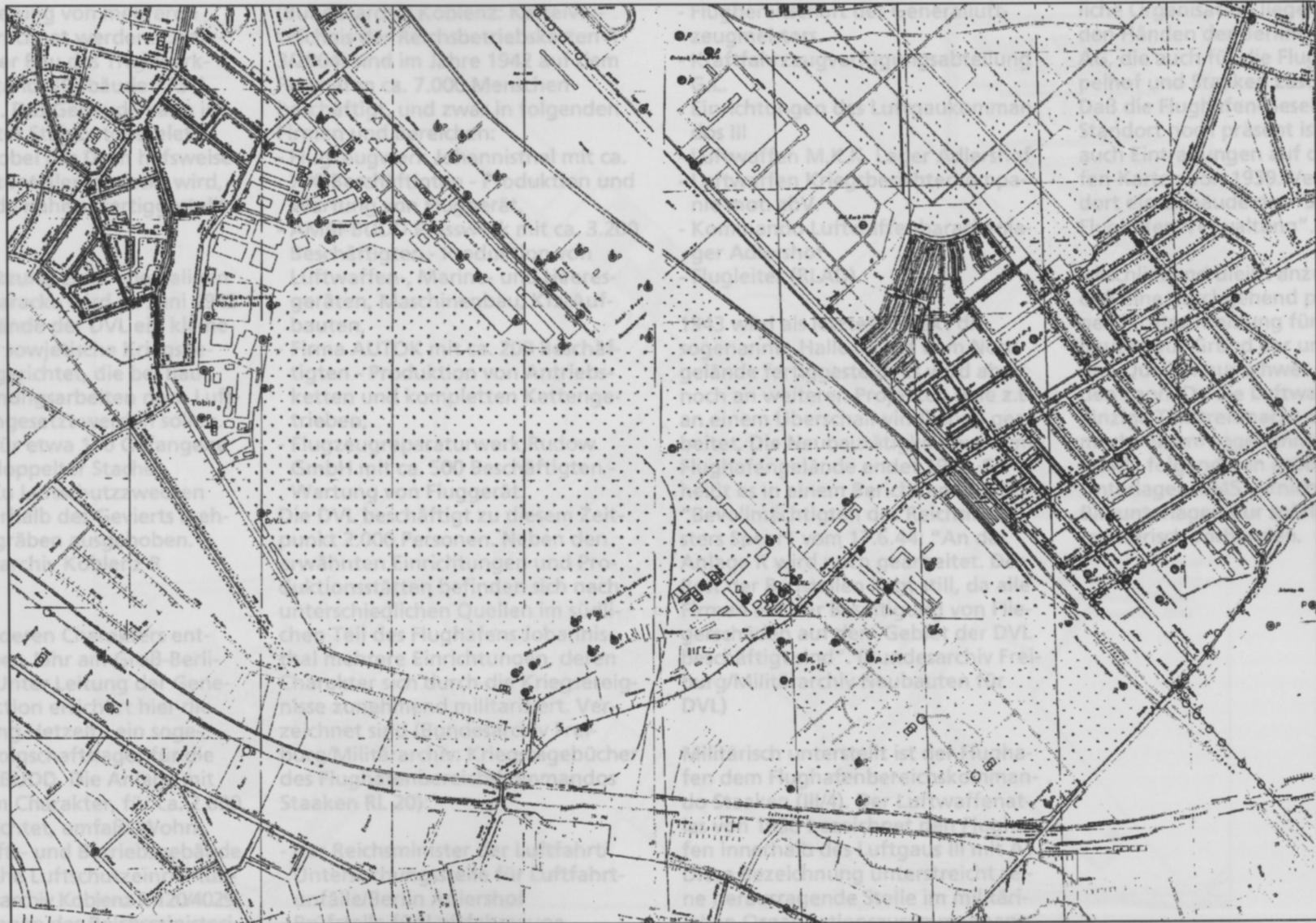
chen Erscheinungsbilds des Komplexes für den Einsatz von rotbunten "Elbesteinen" "Ofenanfall, Sorte I,II". Die Verwendung dieses Ersatzbaustoffs wird von der Generalbauinspektion genehmigt und gelangt bei der östlichsten, nahe der Rudower Chaussee gelegenen Flugzeughalle "63" zur Ausführung. Bei der Betrachtung der von der Generalbauinspektion beanstandeten Materialien und Konstruktionen fällt auf, daß zuallererst die aufwendige Verwendung von Schalholz und nicht der Einsatz von Stahl zu Planungsänderungen führt. (Bundesarchiv Koblenz: Luftrüstungsbauvorhaben der DVL 1942-44 R 120/4048, sowie

Bau von Fertigungsanlagen für die DVL 1940-44 R 120/4024)

Im Mai 1943 werden die Planungen für den Überschallwindkanal zurückgestellt. Der Hintergrund dieser Maßnahme liegt nicht im baulichen, sondern im politischen Bereich. Anfang 1943 ist das deutsch-schweizerische Handelsabkommen zwischenzeitlich ausgesetzt worden. Daraufhin setzt die mit der Produktion der Versuchstechnik beauftragte Schweizer Firma Brown und Boveri, ansässig in Baden bei Zürich, die Fertigung außer Kraft. Nach Wiedereinsetzung des Handelsabkommens muß nun mit einer beträchtlichen



Grundriß, Aufriß, Aufsicht und Schnitte des "Schalldämpfenden" Motorprüfstandes, erbaut 1935 im Rahmen des Erweiterungsprogramms der DVL. (EGA-Archiv)



Übersichtskarte der Luftwaffe zum Bereich des Flugplatzes Johannisthal von 1939/40. (Landesarchiv Berlin Kartenabteilung: A 243 Bl. 182/183/204/205)

Lieferverzögerung von mehreren Monaten gerechnet werden. Ersatzweise wird der Bau des Triebwerk-doppelprüfstands (Gebäude "73") beschleunigt. Das Gebäude kann in ausgemauertem Stahlbetonskelettbauweise, wobei das Dach hilfsweise mit Fertigbetonteilen gedeckt wird, bis Kriegsende nahezu fertiggestellt werden.

Unter Umnutzung einer ehemaligen Luftwaffenbaracke wird im Juni 1943 auf dem Gelände der DVL ein kleineres Lager für sowjetische Kriegsgefangene eingerichtet, die bei Bau- und Aufräumarbeiten nach Luftangriffen eingesetzt werden sollen. Die Anlage für etwa 160 Gefangene umgibt ein doppelter Stacheldrahtzaun. Zu Luftschutzzwecken werden innerhalb des Gevierts mehrere Splittergräben ausgehoben. (Vgl. Bundesarchiv Koblenz R 120/3996)

Ein Lager anderen Charakters entsteht im selben Jahr am Groß-Berliner-Damm. Unter Leitung der Generalbauinspektion errichtet hier die "Bauabteilung Hetzelt" ein sogenanntes Gefolgschaftslager für die Firma AMBI-BUDD. Die Anlage mit militärischem Charakter, für ca. 2.000 Arbeiter errichtet, umfaßt Wohn-, Gemeinschafts- und Betriebsgebäude sowie einfache Luftschutzeinrichtungen. (Bundesarchiv Koblenz R 120/4029) Nach Unterlagen des Reichsministeriums für Bewaffnung und Munition

(Bundesarchiv Koblenz: Karteiverzeichnis der Reichsbetriebskarten R 3/2004) sind im Jahre 1942 auf dem Flughafen ca. 7.000 Menschen beschäftigt, und zwar in folgenden Firmen und Bereichen:

- Flugzeugwerk Johannisthal mit ca. 700 Beschäftigten - Produktion und Wartung von Fluggerät,
- AMBI-BUDD Presswerk mit ca. 3.200 Beschäftigten - Produktion von Luftwaffen-, Marine- und Heeresgeräten, Maschinenbau, Kfz-Aufbauten,
- Firma AUTOK mit ca. 200 Beschäftigten - Produktion von Antriebsketten und kompletten Kettengetrieben,
- Flugzeugreparaturwerk Rudow GmbH mit ca. 500 Beschäftigten - Wartung von Fluggerät.

Die DVL beschäftigt zu diesem Zeitpunkt 2.000 Personen. Neben den erwähnten Einrichtungen und Produktionsstätten befinden sich nach unterschiedlichen Quellen im südlichen Teil des Flughafens Johannisthal mehrere Einrichtungen, deren Charakter sich durch die Kriegsergebnisse zunehmend militarisiert. Verzeichnet sind (Bundesarchiv Freiburg/Militärarchiv: Kriegstagebücher des Flughafenbereichskommandos Staaken RL 20):

- der Reichsminister der Luftfahrt/ Untersuchungsstelle für Luftfahrtunfälle/Berlin Adlershof
- Prüfstelle für Luftfahrzeuge
- Luftwaffenbeuteauswertungsstelle

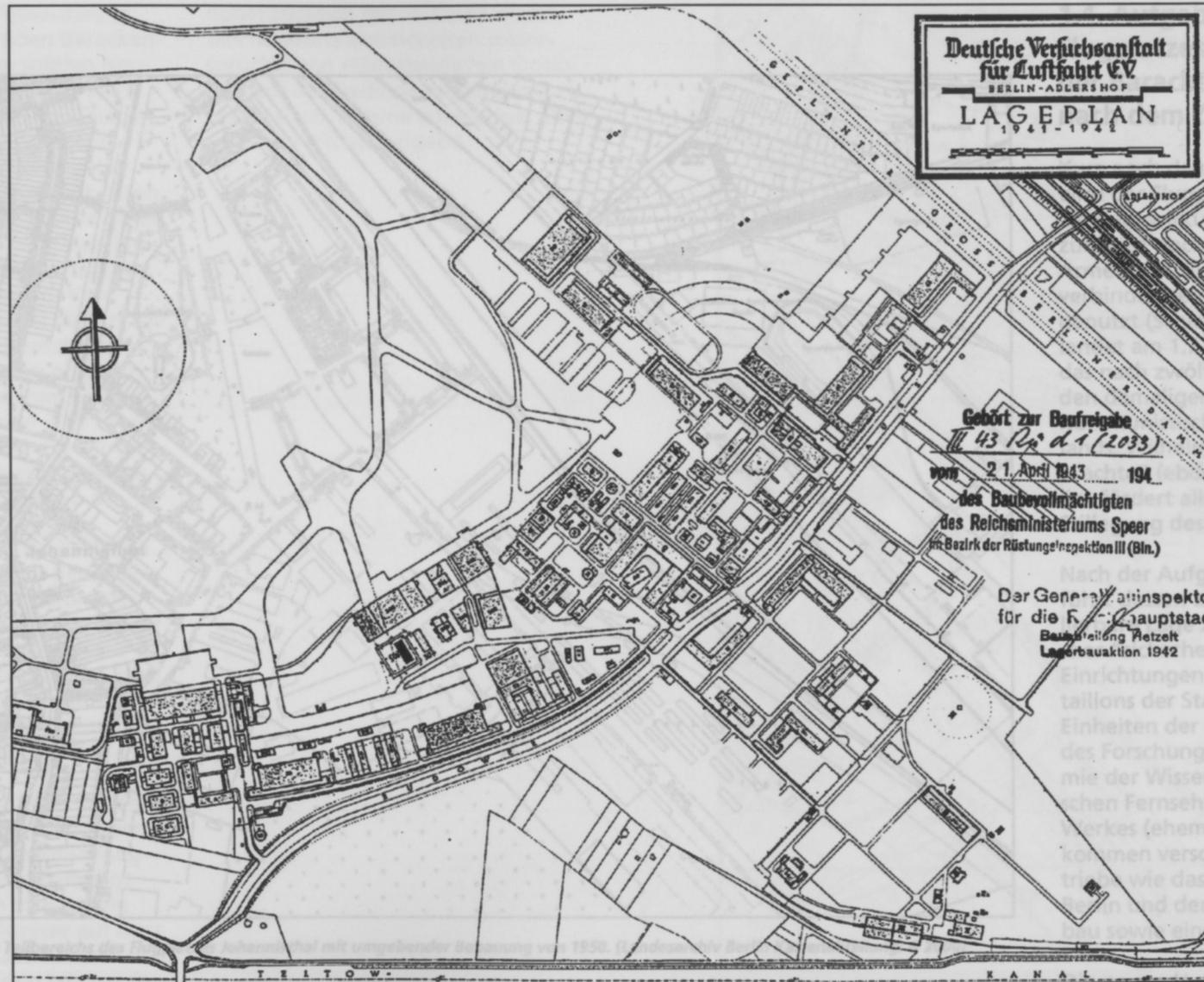
- Flugbereitschaft des Generalflugzeugmeisters
- Kraftfahrzeugverfügungsabteilung G.L.
- Einrichtungen des Luftgaukommandos III
- Luftwaffen M.K.K. Lager Adlershof
- Luftwaffen Kriegsberichterkompanie mot. zbv.
- Kommando Luftwaffenbarackenlager Adlershof
- Flugleiter (RLAD).

1943 wird als letztes Projekt die sogenannte Halle 63 auf dem Nordgelände fertiggestellt. Es wird aber noch an weiteren Projekten (wie z.B. an einem Überschallwindkanal) gearbeitet. Die Neubautätigkeit auf dem Flughafengelände endet 1944. So heißt es in einem Bericht an den "Bevollmächtigten des Reichsministers Speer" vom 17.6.44: "An der Anlage R wird noch gearbeitet. Der Rest der Baustellen liegt still, da alle Firmen mit der Beseitigung von Fliegerschäden auf dem Gebiet der DVL beschäftigt sind". (Bundesarchiv Freiburg/Militärarchiv Neubauten für DVL)

Militärisch unterstellt ist der Flughafen dem Flughafenbereichskommando Staaken (III/4). Der Luftwaffenatlas von 1936 bezeichnet den Flughafen innerhalb des Luftgaus III mit A1. Diese Bezeichnung unterstreicht seine herausragende Stelle im militärischen Organisationszusammenhang der Luftwaffe. Bauliche und betrieb-

liche Organisation liegen nominell in den Händen der Berliner Flughafen AG, die auch für die Flughäfen Tempelhof und Staaken zuständig ist. Daß die Flughafen-Gesellschaft am Standort noch präsent ist, zeigen auch Eintragungen auf den Luftwaffen-Karten von 1939. Verzeichnet ist dort ein Gebäude der "Städtischen Flughafen-Verwaltung".

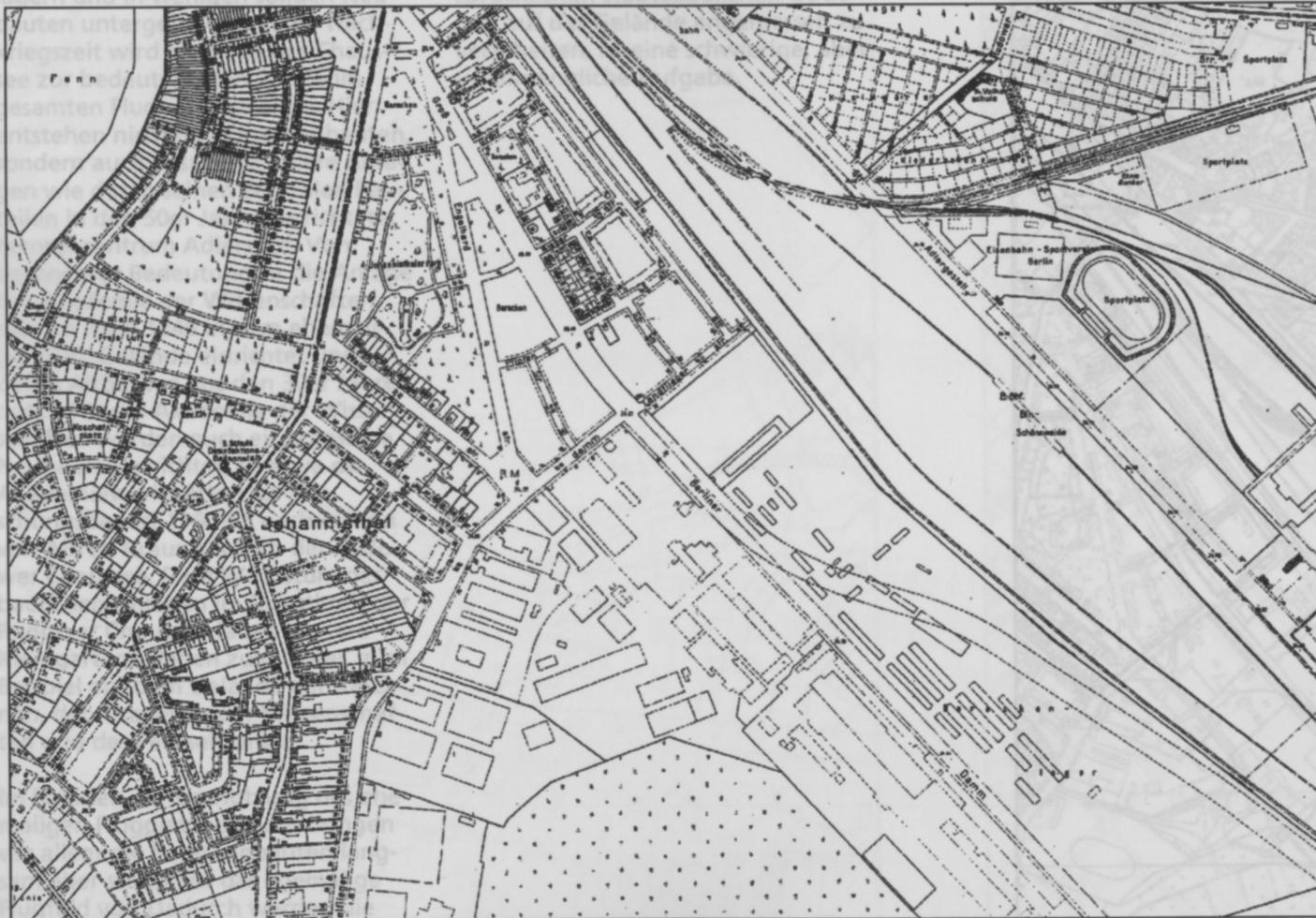
Abschließend bleibt anzumerken, daß eine durchgehend präzise Baugeschichtsschreibung für Luftwaffenbauten auf Grund der unvollständigen Quellen nur schwer erstellt werden kann. Da die Luftwaffe als einzige Teilstreitmacht der Wehrmacht einem sogenannten "Scherl-Erlaß" folgend den größten Teil ihrer Unterlagen 1945 vernichtet hat, sind Bauunterlagen nur spärlich und fragmentarisch vorhanden.



Lageplan der DVL von 1941/42 (Bundesarchiv Koblenz)

wiederhergestellten Altbauten, in
immer weiter wuchernden Baracken-
lagern und in wenigen soliden Neu-

dabei zugleich die im Laufe dieses
Jahrhunderts entwickelten wider-



Karte des nördlichen Teilbereichs des Flugplatzes Johannisthal mit umgebender Bebauung von 1950. (Landesarchiv Berlin Kartenabteilung: A 2000)

entst.
Flug-
Form zementiert. Diese städtebauli-
che Entwicklung zu brechen und

Karte des nördlichen Teilbereichs des Flug-
platzes Johannisthal mit umgebender Bebauung von 1950. (Landesarchiv Berlin)

1.4. Aufgabe des Flugplatzes und Expansion der Barackenstadt: die Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg

Kurz nach dem Zweiten Weltkrieg wird der Flugplatz - gewissermaßen als Folgewirkung des Krieges - zunächst noch von der sowjetischen Armee zur "Sicherstellung von Flugverbindungen nach und von Berlin" genutzt (Schmitt 1979, S. 91). Hier landet am 1.7.1945 "ein Flugzeug, das nach zwölfjähriger Emigration den damaligen Vorsitzenden der Kommunistischen Partei Deutschlands, Wilhelm Pieck, ... aus Moskau brachte" (ebda.). Die Spaltung Berlins fördert allerdings bald darauf die Stilllegung des Flugplatzes.

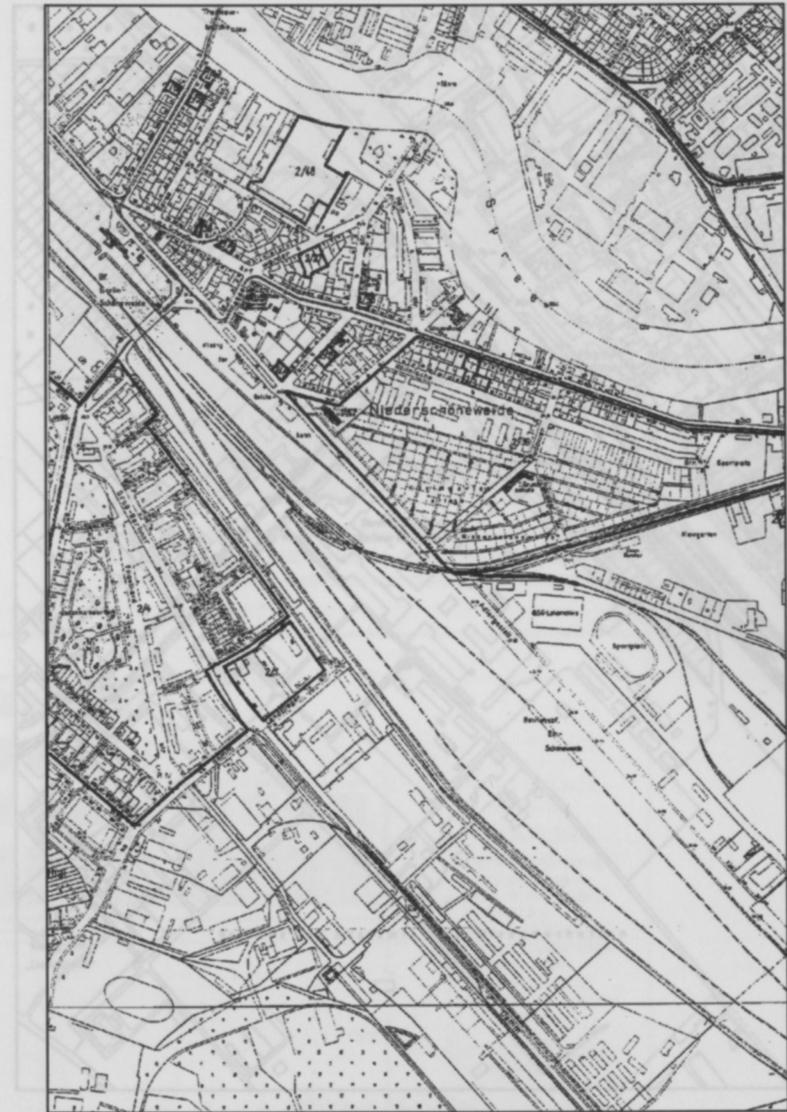
Nach der Aufgabe des Flugplatzes führt dessen abseitige, leicht kontrollierbare Lage zur Ansiedlung zahlreicher "sicherheitsempfindlicher" DDR-Einrichtungen: etwa eines Wachbataillons der Staatssicherheit, von Einheiten der NVA-Grenztruppen, des Forschungszentrums der Akademie der Wissenschaften, des Deutschen Fernsehfunks und des Defawerkes (ehem. Tobis-Film). Dazu kommen verschiedene Industriebetriebe wie das Werk Kühlautomat Berlin und der Medizinische Gerätebau sowie eine größere Sportanlage.

Die neuen Nutzungen werden in den überkommenen, oft nur notdürftig

wiederhergestellten Altbauten, in immer weiter wuchernden Barackenlagern und in wenigen soliden Neubauten untergebracht. In der Nachkriegszeit wird die Rudower Chaussee zur bedeutendsten Straße im gesamten Flughafengelände. Hier entstehen nicht nur Kasernenbauten, sondern auch anspruchsvollere Anlagen wie das in seinen zentralen Bauteilen in den 50er Jahren errichtete Fernsehzentrum Adlershof. Von besonderer Bedeutung ist die Anlage der Akademie der Wissenschaften, die sich nach 1949 in dem ehemaligen DVL-Gelände einrichtet und deren Altbauten aus den 30er Jahren nutzt. Für die Akademie der Wissenschaften werden auch einprägsame Neubauten errichtet, so etwa die Akademiewerkstätten für Forschungsbedarf 1960-65 nach Plänen von Alfred Kraus nördlich der Rudower Chaussee. Dem Wachstum der baulichen Anlagen im Dunstkreis der Rudower Chaussee fallen weitere Kleingartenanlagen zum Opfer, zum Beispiel auf dem Gelände der Kasernen, der Akademie der Wissenschaften und des Fernsehfunks.

Im Rahmen der Umnutzung des ehemaligen Flugplatzgeländes dringen vor allem die Barackenbauten langsam aber stetig auf das ehemalige Flugfeld vor. Dadurch werden die antistädtischen Verhältnisse auf dem Flugplatzgelände in überspitzter Form zementiert. Diese städtebauliche Entwicklung zu brechen und

dabei zugleich die im Laufe dieses Jahrhunderts entwickelten widersprüchlichen städtebaulichen Optionen auf das Gelände angemessen zu verarbeiten, ist eine schwierige, aber unumgängliche Aufgabe.



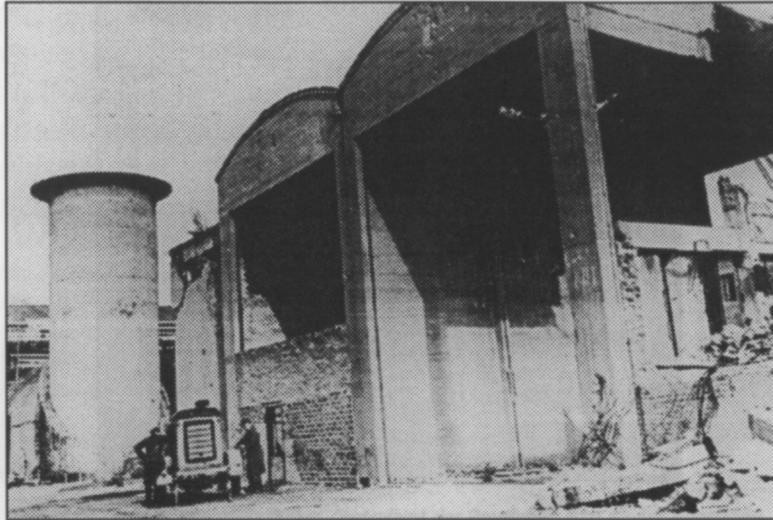
Karte des nördlichen Teilbereichs des Flugplatzes Johannisthal mit umgebender Bebauung von 1956. (Landesarchiv Berlin Kartenabteilung: Rep. 110 Rsb, Nr.1)



Karte des ehemaligen Flugfeldes mit südlich angrenzendem Teilbereich von 1956.
(Landesarchiv Berlin Kartenabteilung: Rep. 110 Rsb, Nr.1)



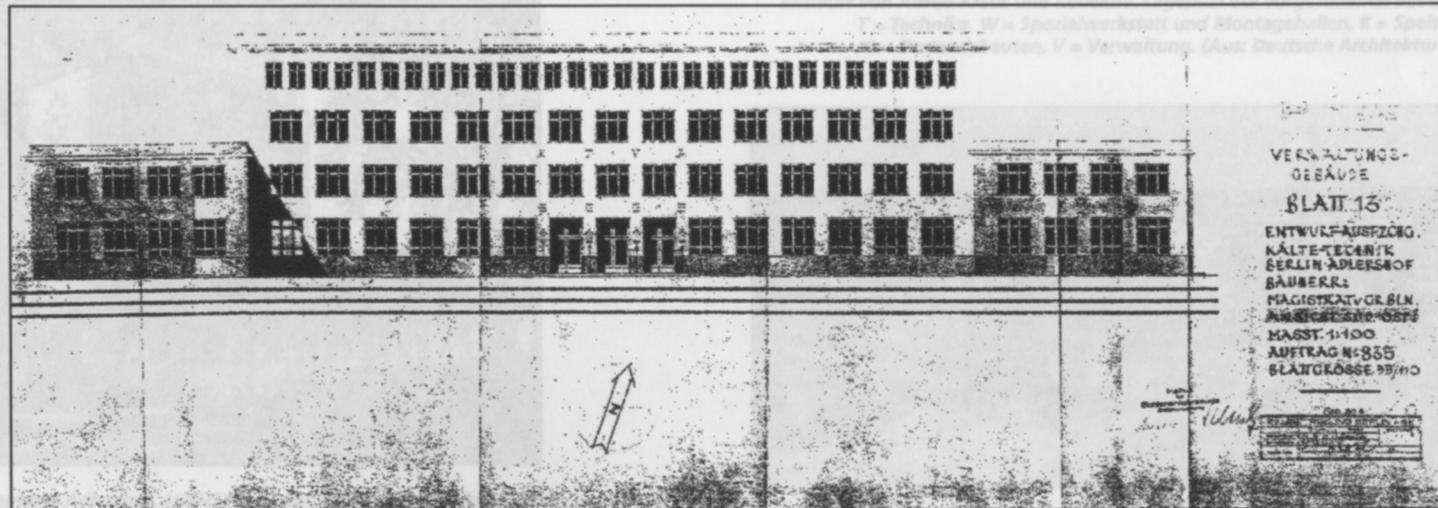
Karte des Bereichs westlich des S-Bahnhofs Berlin-Adlershof mit der Generalintendanz des Berliner Rundfunks und dem Gelände der Akademie der Wissenschaften, 1956.
(Landesarchiv Berlin Kartenabteilung: Rep. 110 Rsb, Nr.1)



Schallgedämpfter Motorenprüfstand (links) und die später abgerissenen, offenen Pendelrahmenprüfstände, Zustand 1956. (EGA-Archiv)



Abriß- und Neubautätigkeit auf dem Gelände der Akademie der Wissenschaften der DDR (ehemaliges DVL-Gelände), 1956. Im Hintergrund links die Anlage des Trudelturmes und rechts die des "Großen Windkanals". (EGA-Archiv)



Entwurf für ein Verwaltungsgebäude der "Kältetechnik Berlin" an der Rudower Chaussee von 1951. Das Gebäude wurde verändert ausgeführt und ist erhalten. (EGA-Archiv)

Last und Lust der Geschichte: bauliche, städtebauliche und funktionale Spuren

1. These:
Notwendig
Bruch mit d
städtebaulic
des Bereich
Flugplatz Jo

Das Entwurfsg
Musterbeispiel
weit typische P
tierter städtisc
den Flugplatz
chenhafte Gro
worden, ein M
cher, seit Stille



Rundfunk- und Fernsehtechnisches Zentralamt der Deutschen Post an der Agastraße, 1960-63 nach Entwurf von Peter Flierl und Kollektiv errichtet, Wandbild am Eingangsgebäude von Frank Glaser. (Aus: Deutsche Architektur 11/1964, S. 662)

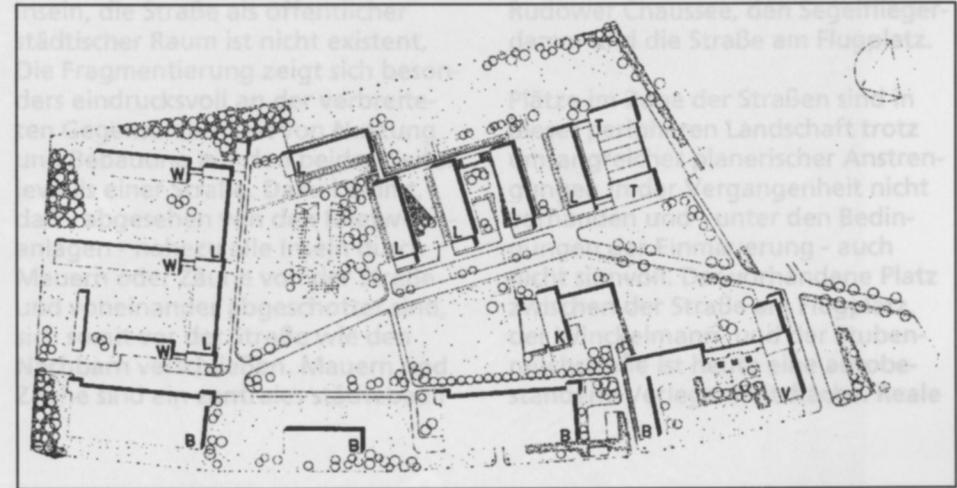


Fernsehzentrum Adlershof, 1956/57 nach Entwurf von Franz Ehrlich und Kollektiv errichtet. Das turmartige Gebäude mit Dachterrasse am Haupteingang dient zugleich als Antennenträger. (Aus: Schulz/Gräbner 1987, S. 186)

vernetzter
lungen.
neinsein für
sicherheits-
ie der Wissen-
chen Fernseh-
werke und
h - allerdings
Flugplatz-
nen. Das
das Gewerbe
insein etwa
ndbebauung,
uschen, mit
tauten und
iten.

Die Straßen um den ehemaligen
Flugplatz dienen in der Regel nur der
autoorientierten Erschließung dieser
Die Fragmentierung zeigt sich
ders eindrucksvoll
tädlicher Raum ist nicht existent.
Die Fragmentierung zeigt sich
ders eindrucksvoll
tädlicher Raum ist nicht existent.

ches Charakteristikum des Gebietes.
Man betrachte in diesem Sinne nicht
nur den Groß-Berliner-Damm, die
die Straße am Flugplatz.
der Straßen sind
Landschaft trotz
amerischer Anstren-
ergangenheit nicht
unter den Bedin-
ung - auch
Platz
Stärke
generale



Akademiewerkstätten für Forschungsbedarf nördlich der Rudower Chaussee, errichtet 1960-65 nach Entwurf von Alfred Kraus und Kollektiv. Lageplan der vorgesehenen Bebauung: L = Laborgebäude, T = Technika, W = Spezialwerkstatt und Montagehallen, K = Speisesaal und Küche, B = Bestandsbauten, V = Verwaltung. (Aus: Deutsche Architektur 11/1964, S. 656)



Teilansicht der Akademiewerkstätten für Forschungsbedarf, 1964. (Aus: Deutsche Architektur 11/1964, S. 657)

2. Schlußfolgerungen

1. These: Notwendig ist ein harter Bruch mit der Tradition der städtebaulichen Produktion des Bereichs "ehemaliger Flugplatz Johannisthal".

Das Entwurfsgebiet ist ein frühes Musterbeispiel für die heute weltweit typische Produktion fragmentierter städtischer Peripherien. Um den Flugplatz sind isolierte, flächenhafte Großanlagen verortet worden, ein Mosaik unterschiedlicher, seit Stilllegung des Flughafens

nur wenig miteinander vernetzter Nutzungen und Bebauungen. Erwähnt seien die Flächeninseln für Kasernen, für den Staatssicherheitsdienst, für die Akademie der Wissenschaften, für den Deutschen Fernsehfunk, aber auch für Gewerbe und Industrie und schließlich - allerdings außerhalb des engeren Flugplatzgeländes - für das Wohnen. Das Wohnen selbst ist - wie das Gewerbe - in Inseln fragmentiert, Inseln etwa mit 20er-Jahre-Blockrandbebauung, mit einfachen Siedlerhäuschen, mit kompakten 50er-Jahre-Bauten und mit neueren Plattenbauten.

Die Straßen um den ehemaligen Flugplatz dienen in der Regel nur der autoorientierten Erschließung dieser Inseln, die Straße als öffentlicher städtischer Raum ist nicht existent. Die Fragmentierung zeigt sich besonders eindrucksvoll an der verbreiteten Gegensätzlichkeit von Nutzung und Bebauung auf den beiden Seiten jeweils einer Straße. Dazu kommt, daß - abgesehen von den Mietwohnanlagen - nahezu alle Inseln durch Mauern oder Zäune von der Straße und voneinander abgeschottet sind, sich somit vor der Straße wie den Nachbarn verschließen. Mauern und Zäune sind ein zentrales städtebauli-

ches Charakteristikum des Gebietes. Man betrachte in diesem Sinne nicht nur den Groß-Berliner-Damm, die Rudower Chaussee, den Segelfliegerdamm und die Straße am Flugplatz.

Plätze im Zuge der Straßen sind in dieser peripheren Landschaft trotz umfangreicher planerischer Anstrengungen in der Vergangenheit nicht vorhanden und - unter den Bedingungen der Einmauerung - auch nicht sinnvoll. Der vorhandene Platz zwischen der Straße am Flugplatz, der Winkelmann- und der Stubenrauchstraße ist heute eine autobestandene Verlegenheitsfläche. Reale



Das Flughafengelände im Jahre 1993.

Schlußfolgerungen



Bestandskarte, 1993. Mauern und Zäune prägen das Entwicklungsgebiet heute. (Quelle: Hans-Joachim Bodenschatz 1993)

Schlußfolgerungen

Plätze finden sich neben den Straßen, hinter den Mauern oder Zäunen, jenseits der bewachten Eingänge isolärer Areale. Beispiele hierfür im engeren Flugplatzgelände wären etwa der große Platz, der sich im Bereich des Kasernenareals westlich des S-Bahnhofes Berlin-Adlershof befindet und der platzartige Raum im Bereich der ehemaligen Akademie-Werkstätten für Forschungsbedarf. Seit der Stilllegung des Flugplatzes hat das Archipel unterschiedlicher Großstrukturen im Innern ein funktionales Loch, ein Vakuum, das langsam besetzt wird - durch das Weiterwuchern der vorhandenen Funktionsinseln.

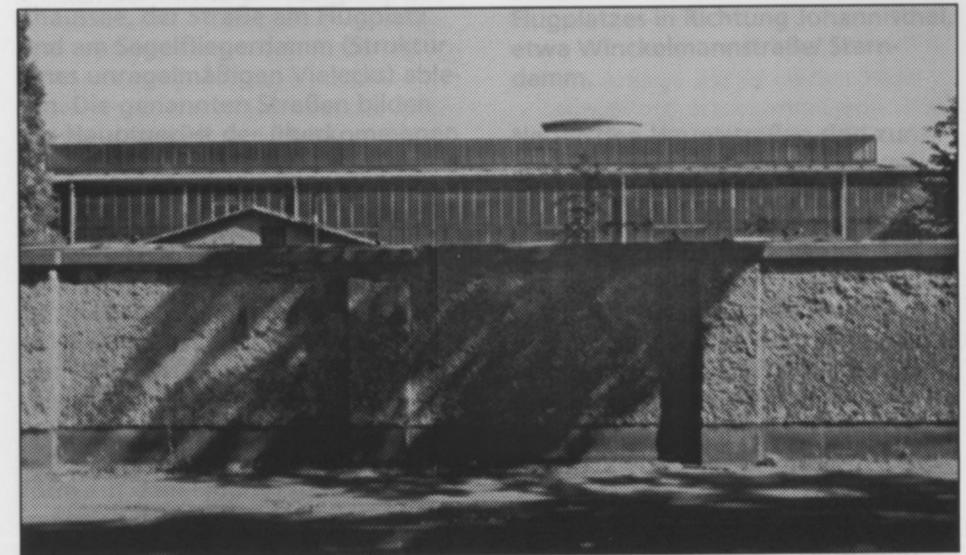
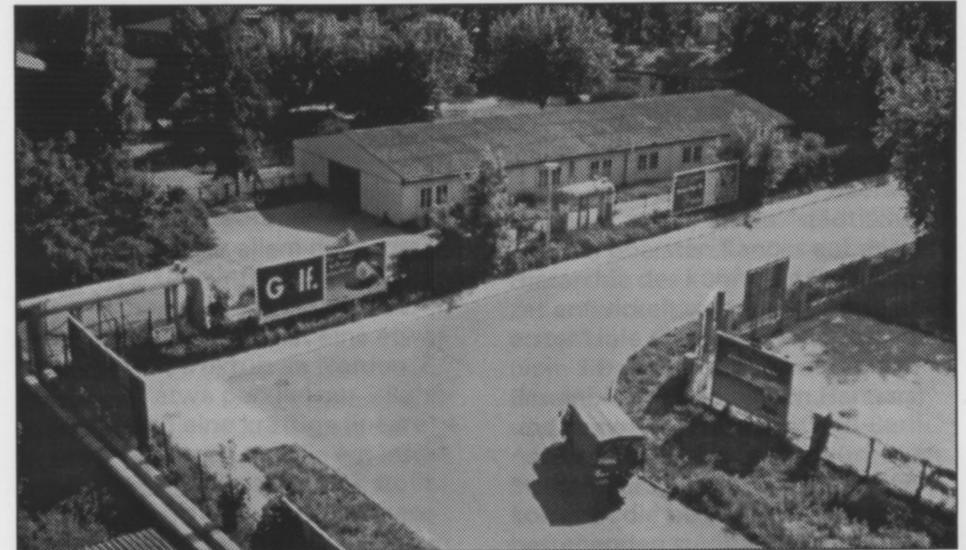
Die Funktionsinseln selbst und insbesondere ihre Verdichtungen und Erweiterungen in der DDR-Zeit sind durch eine quantitative Dominanz von Schlichtbauten geprägt, aus deren Masse nur wenige Gebäude mit gestalterischem Anspruch und potentieller Nutzungsveränderbarkeit herausragen. Diese Tradition einer "Barackenstadt" kann angesichts der städtebaulichen Zielsetzungen für den künftigen STADTteil nicht fortgeführt werden.

Um die Sammlung von Inseln zu einem STADTteil zu entwickeln, bedarf es ungeheurer Anstrengungen. Es bedarf vor allem eines Aufbrechens der befestigten Inseln, ein möglichst weitgehendes Niederlegen der Mauern und Zäune, wo möglich

eine Teilung der großen Eigentumsflächen, wo möglich eine Mischung der Funktionen bzw. sozialen Strukturen wie der baulichen Strukturen. Es bedarf vor allem auch einer Neuschöpfung von öffentlichem Raum, von Straßen im Sinne von Stadtstraßen und Plätzen im Sinne von Stadtplätzen. Allerdings darf hier keine Illusion bestehen: Differenzierte "städtische" Räume werden in diesem Gebiet auch in Zukunft nur an einigen wenigen, strategisch richtig zu wählenden Stellen möglich sein. Eine sinnvolle Hierarchie öffentlicher Räume ist daher erforderlich.

Neben den unbedingt zu erhaltenden Bauten sollte geprüft werden, ob einige stadtbildprägende Bauten bewahrt werden können, so etwa der als Schalenbau gefertigte Turm auf dem Gelände der Köhlaufautomat Berlin.

Abgesehen von der Bewahrung der wichtigen Einzelbauwerke ist für die Entwicklung eines neuen Stadtteils auf historischem Gelände vor allem auch die erhaltende Entwicklung städtebaulicher Ensembles oder Spuren und Anlagen von städtebaulicher Bedeutung von besonderem Interesse. Diese in der Fachwelt unumstrittene, über das Einzelbauwerk hinausgehende Sichtweise ist in der Berliner Praxis noch relativ wenig anerkannt. Das ist bedauerlich; ist es doch gerade die erhaltende Erneue-



Mauern und Zäune prägen das Entwicklungsgebiet heute. (Fotos: Harald Bodenschatz 1993)

2. These: Notwendig ist der Einbezug nicht nur der erhaltenswerten Einzelbausubstanz, sondern auch der erhaltenswerten städtebaulichen Anlagen in die künftige Entwicklung.

Selbst aus betriebswirtschaftlicher, insbesondere aber aus stadtteilökonomischer Sicht ist eine Praxis des Abrisses baulicher und städtebaulicher Anlagen oft kurzsichtig. Damit soll die Notwendigkeit umfangreicher Abrisse von Schlichtbaracken vor allem aus der DDR-Zeit nicht in Frage gestellt werden. Die Adresse, die Qualität eines nicht völlig neu zu planenden, sondern bereits vorhandenen, zu entwickelnden Stadtteils hängt aber auch von der erlebbaren historischen Tiefe und der Existenz von Gebäuden unterschiedlicher Zeiten ab. Ein neuer Stadtteil wird durch die radikale Beseitigung der Spuren des Alten ärmer, nicht reicher. Die Bedeutung der historisch-baulichen Mischung - neben der sozialen und funktionalen Mischung - ist bislang gerade in der Berliner Praxis noch nicht angemessen anerkannt worden. Die Qualität eines städtebaulichen Entwurfs zeigt sich auch daran, wie geschickt er Anlagen der Vergangenheit in der Zukunft zu neuem Leben im neuen Kontext verhilft.

• Einzelbaudenkmale

Die Einzelbaudenkmale wurden nach Angabe der Fachbehörde bislang noch keineswegs vollständig auf der Denkmalliste des Bezirks Treptow erfaßt. Tatsächlich haben nicht nur denkmalverdächtige Bestände aus der DDR-Zeit, sondern auch früherer Phasen, selbst aus der Zeit um den Ersten Weltkrieg noch keine Berücksichtigung und damit Schutz gefunden. Die aus historischer Sicht unbedingt zu erhaltenden Gebäude des ehemaligen Flugplatzgeländes werden auf drei Karten im Abschnitt 3.2. zusammenfassend dargestellt.

Neben den unbedingt zu erhaltenden Bauten sollte geprüft werden, ob einige stadtteilprägende Bauten bewahrt werden können, so etwa der als Schalenbau gefertigte Turm auf dem Gelände der Kühlautomat Berlin.

Abgesehen von der Bewahrung der wichtigen Einzelbauwerke ist für die Entwicklung eines neuen Stadtteils auf historischem Gelände vor allem auch die erhaltende Entwicklung städtebaulicher Ensembles oder Spuren und Anlagen von städtebaulicher Bedeutung von besonderem Interesse. Diese in der Fachwelt unumstrittene, über das Einzelbauwerk hinausgehende Sichtweise ist in der Berliner Praxis noch relativ wenig anerkannt. Das ist bedauerlich: Ist es doch gerade die erhaltende Erneue-

rung städtebaulicher Elemente, die eine qualitativ hochwertige Bestandsentwicklung auszeichnet.

• Großräumliche städtebauliche Elemente

Großräumliche stadtbauhistorische Elemente sind vor allem die begrenzenden Verkehrsinfrastrukturen des Teltowkanals und der S-Bahn. Der alte Flughafen selbst hat eine etwas verlaufende Struktur: Im Norden wird er - in etwa parallel zur S-Bahntrasse - durch eine kräftige lineare Struktur begrenzt, auf die ein insgesamt unregelmäßiges Vieleck stößt. In Form von Straßen läßt sich diese Grundform am Groß-Berliner-Damm (lineare Struktur), der Rudower Chaussee, der Straße am Flugplatz und am Segelfliegerdamm (Struktur eines unregelmäßigen Vielecks) ablesen. Die genannten Straßen bilden das Hauptgerüst der überkommenen Insellandschaft, müssen unbedingt erhalten werden und sollten auch den städtebaulichen Entwurf der Zukunft entscheidend bestimmen. Innerhalb dieser Straßen befindet sich das engere ehemalige Flugplatzgelände. Selbst die jenseits dieses Hauptgerüsts vorhandenen Straßen spiegeln diese Grundform zum Teil wider. Die in den Kriegsjahren geschaffene "regelmäßige" Achteckform auf dem Flughafengelände paßt sich dieser historischen Grundform nur sehr bedingt an und ist als nur von oben erlebbare Kunstfigur

auch angesichts der Entstehungszeit und des militärischen Zwecks für eine weitere Entwicklung weniger richtungsweisend.

Die von der groß- wie kleinräumlichen Lage her wichtigsten überkommenen Straßen, die zu "städtischen" Straßen obersten Ranges auf der Hierarchie des künftigen Straßennetzes entwickelt werden sollten, sind in erster Linie die Rudower Chaussee (vom S-Bahnhof Adlershof bis zum Ensemble mit den beiden Hangars) und in zweiter Linie der Groß-Berliner-Damm. Zu diesen den künftigen Stadtteil prägenden Hauptstraßen kommen die bereits in Ansätzen bestehenden städtischen Hauptstraßen im weiteren Umfeld des Flugplatzes in Richtung Johannisthal, etwa Winkelmannstraße/ Stern-

damm. Neben den Hauptstraßen sind zur Entwicklung eines Stadtteils zweifellos eine Fülle neuer Straßen anzulegen. Diese sollten aus dem vorhandenen Gerüst abgeleitet werden und die zu erhaltenden Bestände angemessen berücksichtigen. Unregelmäßigkeiten der Straßenführung infolge erhaltenswerter Bestände sind in der Regel nicht negativ, sondern positiv zu werten - signalisieren sie doch die Komplexität des mit der Vergangenheit vernetzten neuen Stadtteils. Dagegen beeinträchtigt die geplante Trasse der Autobahn entlang des Teltowkanals die städte-

bauliche Qualität des Gebietes in erheblichem Maße.

Auch in funktionaler Hinsicht lassen sich großräumlich historische Stränge unterscheiden. So gibt es bis heute innerhalb des engeren Flugplatzgeländes (innerhalb der Straßen Groß-Berliner-Damm, Rudower Chaussee, der Straße am Flugplatz und des Segelfliegerdamms) keine Wohngebäude, wohl aber unmittelbar jenseits dieser wichtigen Funktionsscheide. Im Nordwesten des ehemaligen Flugplatzgeländes fanden und finden sich - auch jenseits der genannten Funktionsscheide - vor allem Gewerbe- bzw. Industriestandorte, während im Osten Forschungseinrichtungen vorherrschen. Militärische Bezüge hatten all diese Funktionen in den entsprechenden Zeiten.

Jenseits des engeren Flugplatzgeländes, aber direkt an dieses angrenzend liegen städtebaulich markante Wohnanlagen etwa aus den 20er Jahren (Trützschlerstraße) und aus den 50er Jahren (am nördlichen Segelfliegerdamm). Dazu kommt das Kleinsiedlungsgelände und die Ensembles der Plattenwohnbauten.

Von der gebietsspezifischen Nutzung "Kleingartengelände" ist vor allem nach den Verdrängungsprozessen in der DDR-Zeit kaum mehr etwas übrig geblieben. Von daher kommt dem Kleingartengelände westlich der Kreuzung von Eisenbahntrasse und

Teltowkanal besondere stadtbaugeschichtliche Bedeutung zu. Dieses Gelände erinnert allein noch an die andernorts beseitigte traditionelle Freizeit- und Wohnnutzung auf Kleingartengelände. Diese die Berliner Peripherie historisch prägende Wohn- und Gartenlandschaft ist bis heute kaum analysiert und gewürdigt worden. In den Augen von Politikern und Planern waren diese Gelände oft Orte der Anarchie, der Unordnung, der Krankheit, der Unternutzung und dementsprechend Gegenstand gewaltsamer Planungen und Eingriffe. Ähnliches gilt für das Kleinhausgelände um den Akeleiweg. Sicher ist es richtig, daß die überkommene Baudichte dieser Gebiete im Zuge des Aufbaus eines STADTteils nicht erhalten werden kann. Dennoch ist es notwendig, eine spezifische, angemessene Verdichtungsstrategie zu entwickeln, die autoritäre Eingriffe minimiert und eine dem Charakter der Gelände entsprechende selbsttragende, spontane, marktvermittelte Entwicklung ermöglicht. Dafür ist eine maximale Einbindung der jetzigen Nutzer in den Transformationsprozeß nötig.

Zu den überkommenen städtebaulichen Elementen zählen nicht nur die gebauten Anlagen, sondern auch die angelegten wie spontan entstandenen Grünbereiche bzw. Baumbestände. Insbesondere auf dem Gelände des nicht mehr genutzten Flugplatzes haben sich im funktionalen Vaku-

um wertvolle Grünanlagen entwickelt. In der Frage des Umgangs mit dem überkommenen Bestand muß auch der Gesamtbestand des Grüns angemessen Berücksichtigung finden. Seine Erfassung und Bewertung bleibt einer gesonderten Untersuchung vorbehalten.

• Kleinräumliche Ensembles

Als historisch bedeutsame kleinräumliche städtebauliche Ensembles innerhalb des Untersuchungsbereichs des städtebaulichen Gutachterverfahrens können folgende Beispiele gelten:

- (1.) der Bereich des ehemaligen Deutschen Fernsehfunks nordöstlich der Straße am Flugplatz mit dem in den 50er Jahren errichteten Fernsehzentrum Adlershof an der Rudower Chaussee und dem 1960-63 errichteten Baukomplex des ehemaligen Rundfunk- und Fernsehtechnischen Zentralamtes der Deutschen Post samt Wandbild von Frank Glaser an der östlichen Agastraße (vgl. Deutsche Architektur 11/1964);
- (2.) das ehemalige, vor allem in den 50er Jahren errichtete Kasernengelände an der Rudower Chaussee;
- (3.) die westlich davon an der Rudower Chaussee liegenden Anlagen um den Trudelturm aus der NS-Zeit auf dem ehemaligen

Stamm- bzw. Nordgelände der Deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt (DVL, später Akademie-gelände);

- (4.) die auf der gegenüberliegenden Straßenseite stehenden, 1935/36 errichteten Gebäude der DVL (Hauptgebäude und Gebäude des Instituts für Werkstoffforschung, später Akademie-gelände);
- (5.) der 1959-1965 errichtete Komplex ehemaliger Akademiewerkstätten für Forschungsbedarf mit den beiden 1940 gebauten Hangars und dem Zentralbau zwischen diesen Hangars am östlichen Ende der Rudower Chaussee;
- (6.) die Anlage der DEFA-Synchron GmbH mit markanten Gebäuden aus der Zeit des Ersten Weltkrieges (Hauptgebäude mit Anbau aus den 30er Jahren) und den 50er Jahren;
- (7.) der Baukomplex nordöstlich des Segelfliegerdamms mit dem 1915/16 errichteten Direktionsgebäude der "Luft-Verkehrs-Gesellschaft AG" (LVG) samt den nahegelegenen, bereits bis 1916 errichteten Hallen;
- (8.) die östlich am Groß-Berliner-Damm anschließende, in der DDR-Zeit errichtete Kasernenanlage;

(9.) das weiter östlich sich anschließende bauliche Ensemble aus den 20er Jahren in Klinkerverkleidung auf dem ehemaligen NVA-Gelände am Groß-Berliner-Damm.

Von besonderer Bedeutung sind die Ensembles 1, 5, 6, und 9, von herausragender Bedeutung die Ensembles 3, 4 und 7.

Jenseits des engeren Flugplatzgeländes, aber direkt an dieses angrenzend befinden sich städtebaulich markante Wohnanlagen etwa aus den 20er Jahren (Trützschlerstraße) und aus den 50er Jahren (am nördlichen Segelfliegerdamm). Dazu kommt das Kleinsiedlungsgelände und die Ensembles der Plattenwohnbauten.

Bis auf die historischen Wohnanlagen in Blockstruktur liegen sämtliche städtebaulichen Ensembles neben der eigentlichen Straße und sind öffentlich - wenn überhaupt - nur beschränkt zugänglich. Die öffentliche Erschließung dieser Ensembles ist eine wichtige Aufgabe. Damit kann - auf der Grundlage neu interpretierter überkommener städtebaulicher Ensembles - eine gebietspezifische Besonderheit begründet werden: die Abfolge von öffentlich zugänglichen Plätzen und anderer städtebaulicher Räume neben der Straße.

• Verortung der Erinnerung

Schließlich ist noch auf ein Erfordernis hinzuweisen, das zur Qualifizierung des neuen Stadtteils in stadtbauhistorischer Hinsicht unverzichtbar ist: die Einrichtung eines Museums, das angemessen an die Geschichte dieses Ortes von europäischer Bedeutung erinnert. Wo diese museale Einrichtung untergebracht werden kann, hängt vor allem von den Eigentumsverhältnissen, der historischen Bedeutung der zu verwendenden Anlagen und den Finanzierungsmöglichkeiten, sprich der Trägerschaft ab. Ohne auf diese Restriktionen zu achten, wäre der Bereich um den sogenannten Trudelturm oder auch das historische LVG-Ensemble am Segelfliegerdamm eine gute Lösung.

Denkbar wäre weiter - sozusagen im Sinne des Leitbildes der kritischen Rekonstruktion der Stadt - ein plastisches Zeichen an der wiederherstellbaren historischen Eingangssituation zum Flugplatz in Höhe des Zusammentreffens von Wald- und Engelhardstraße. Wichtig wäre die Fortführung der bereits vor dem Ersten Weltkrieg gegründeten Fliegergaststätte (heute Winckelmannstraße/ Ecke Haeckelstraße). Nicht zu unterschätzen ist auch die Erinnerungspflege durch Gedenktafeln und Namensgebung. Bei der Festsetzung von Bezeichnungen für neue Straßen, ja für den neuen Stadtteil

überhaupt, sollte in erster Linie an die zivile Flugtradition des Ortes angeknüpft werden. Zu prüfen wäre schließlich - wie vorgeschlagen - die Ansiedlung von Fliegerclubs und Modellsportvereinen.

Von daher war sie trennend und verbindend zugleich. Die südliche "Fuge" war historisch als solche nie vorhanden und ist ausschließlich der Idee eines übergeordneten Grünzuges geschuldet, dessen Qualität durch die Autobahntrasse beeinträchtigt wird. Beide Fugen sollten eher als "Naht" denn als Barriere gestaltet werden. Historisch war die Randbebauung des Flugplatzes keine einfache Erweiterung von Johannisthal und Adlershof, sondern fand ihre raumbildende Sinnstiftung durch den Flugplatz selbst. Durch die Aufgabe des Flugplatzes wurde der Randbebauung ihr Gravitationszentrum genommen. Von daher ist es richtig, sie besser mit Adlershof und Johannisthal zu vernetzen. Eine Trennung durch Fugen wäre aber problematisch. Die historisch wichtige Verbindung zwischen Rudower Chaussee und Eisenhutweg sollte gesichert bleiben.

Wichtigste Straße des ganzen neuen Stadtteils wird - wie bereits in der Nachkriegszeit - die Rudower Chaussee zwischen S-Bahnhof und DVL-Gelände sein. Die Straße sollte weiterhin großzügig breit gestaltet und als Straßenzug ohne künstliche Aufweitungen erlebbar bleiben. Ein Pro-

fil mit seitlichen separaten Erschließungsstraßen wird der Bedeutung und der Funktion des Straßenzuges nicht gerecht.

Schließlich bleibt darauf hinzuweisen, daß das gesamte Flugplatzgelände unter Denkmalschutz steht. Bereits 1978 ist der Flugplatz Johannisthal in die Kreisdenkmalliste des Bezirks Treptow eingetragen worden, er gilt heute als Baudenkmal im Sinne des Denkmalschutzgesetzes Berlin. Das Denkmal ist folgendermaßen definiert: "Gelände des ersten deutschen Motorflugplatzes. Zentrum der Entwicklung des deutschen Motorfluges - Segelfliegerdamm, Straße am Flugplatz, Rudower Chaussee, Groß-Berliner-Damm".

3. Anforderungen an den im Gutachterverfahren erarbeiteten städtebaulichen Entwurf aus stadtbaugeschichtlicher Optik

Stadtbaugeschichtliche Gesichtspunkte sind während des kooperativen Gutachterverfahrens zur Erarbeitung eines städtebaulichen Rahmenkonzeptes (auf der Basis eines Vorschlages von PAS-JOURDAN und MÜLLER) im Sommer 1993 immer wieder erörtert worden. Aufgrund der zu betrachtenden großen Maßstabsebene wurden historische Details aber zurückgestellt, obwohl sie durch die verschiedenen Entwürfe durchaus positiv wie negativ tangiert wurden. Während die großräumlichen stadtbaugeschichtlichen Elemente und die Einzelbaudenkmale in der Regel respektiert wurden, war der Umgang mit historisch erhaltenswerten Frei- und Platzräumen nicht immer sehr rücksichtsvoll.

3.1. Großräumliche städtebauliche Elemente

Der große, weite Freiraum sollte - das wäre auch methodisch zu begründen - an den ehemaligen Flugplatz erinnern. Daher sollte das Gelände flach, weiträumig, frei von Wasserflächen und als künstliche, unregelmäßige Form mit klaren Kanten erlebbar bleiben. Die Weite des ehemaligen Flugplatzes wäre durch eine entsprechende Grünplanung zu unterstreichen.

Der Bezug zum überkommenen Oktogon sollte nicht überbetont werden, da diese Form erst in den Kriegsjahren geschaffen wurde, Ausdruck der militärischen Traditionslinie des Flugplatzes ist und in der Wahrnehmung vor Ort in der Vergangenheit nur von sehr untergeordneter Bedeutung war.

Das historische Hauptstraßengerüst wurde im vorliegenden Rahmenkonzept nicht in Frage gestellt. Neue Straßen wurden aus dem Straßenbestand heraus entwickelt, könnten aber unter Berücksichtigung weiterer Bestandsspuren durchaus noch weniger starr angelegt werden.

Die beiden städtebaulichen "Fugen", die das Entwicklungsgebiet in zwei Teile trennen, sind historisch nicht begründbar. Die östliche "Fuge" findet in der im Ersten Weltkrieg

begründeten Gleisharfe zwar ihre formale Legitimation. Diese Gleisharfe war kleinräumlich zweifellos ein trennendes Element, diente aber großräumlich der Zusammenbindung des gesamten Flugplatzgeländes. Von daher war sie trennend und verbindend zugleich. Die südliche "Fuge" war historisch als solche nie vorhanden und ist ausschließlich der Idee eines übergeordneten Grünzuges geschuldet, dessen Qualität durch die Autobahntrasse beeinträchtigt wird. Beide Fugen sollten eher als "Naht" denn als Barriere gestaltet werden. Historisch war die Randbebauung des Flugplatzes keine einfache Erweiterung von Johannisthal und Adlershof, sondern fand ihre raumbildende Sinnstiftung durch den Flugplatz selbst. Durch die Aufgabe des Flugplatzes wurde der Randbebauung ihr Gravitationszentrum genommen. Von daher ist es richtig, sie besser mit Adlershof und Johannisthal zu vernetzen. Eine Trennung durch Fugen wäre aber problematisch. Die historisch wichtige Verbindung zwischen Rudower Chaussee und Eisenhutweg sollte gesichert bleiben.

Wichtigste Straße des ganzen neuen Stadtteils wird - wie bereits in der Nachkriegszeit - die Rudower Chaussee zwischen S-Bahnhof und DVL-Gelände sein. Die Straße sollte weiterhin großzügig breit gestaltet und als Straßenzug ohne künstliche Aufweitungen erlebbar bleiben. Ein Pro-

fil mit seitlichen separaten Erschließungsstraßen wird der Bedeutung und der Funktion des Straßenzuges nicht gerecht.

Schließlich bleibt darauf hinzuweisen, daß das gesamte Flugplatzgelände unter Denkmalschutz steht. Bereits 1978 ist der Flugplatz Johannisthal in die Kreisdenkmalliste des Bezirks Treptow eingetragen worden, er gilt heute als Baudenkmal im Sinne des Denkmalschutzgesetzes Berlin. Das Denkmal ist folgendermaßen definiert: "Gelände des ersten deutschen Motorflugplatzes. Zentrum der Entwicklung des deutschen Motorfluges - Segelfliegerdamm, Straße am Flugplatz, Rudower Chaussee, Groß-Berliner-Damm".

3.2. Einzelbaudenkmale

Die in den drei Karten dargestellten Bauten sollten - sofern sie noch nicht auf der vorläufigen Denkmalliste erfaßt sind - auf ihre Denkmalswürdigkeit hin geprüft und unbedingt vor dem Abriß bewahrt werden.

Die beiden quantitativ und qualitativ herausragenden Ensembles von Baudenkmalen befinden sich auf dem LVG-Gelände (Bestand aus der Zeit vor Ende des Ersten Weltkrieges) und auf dem DVL-Gelände (Bestand vor allem aus der NS-Zeit). Dazu kommt neben zahlreichen kleineren Ensembles noch die Baugruppe auf dem Gelände des Deutschen Fernsehfunks aus den 50er Jahren. Die Ensemble-Qualität sollte bei der Suche nach der künftigen Nutzung unbedingt berücksichtigt werden. Weder Einzelbauwerke noch Ensembles sollten hinter Neubauten "versteckt" oder als Anlagen zweiter Klasse behandelt werden.

3.3. Historische Freiräume bzw. Plätze

Von großer Bedeutung ist die Erhaltung kleinräumlicher historischer Freiräume und deren Einbezug in das städtebauliche Detailkonzept.

- Unbedingt erhalten bleiben sollten
- der langgestreckte Platzbereich nördlich der beiden Hangars an der östlichen Rudower Chaussee einschließlich des trapezförmigen Freiraums zwischen den ehemaligen . Akademiewerkstätten für Forschungsbedarf,
 - der zwischen den ehemaligen Hauptgebäuden und dem ehemaligen Institut für Werkstoffforschung der DVL gelegene Freiraum südlich der Rudower Chaussee,
 - die Reste des trichterförmigen Eingangsbereichs in das ehemalige Flugplatzgelände am Segelfliedamm, ohne diesen nach Westen zu verschieben,
 - der Freiraum westlich der Defa-Synchron GmbH sowie
 - der kleine Platz am Ostende der Köpenicker Straße.

Darüber hinaus wären auf eine mögliche Erhaltung hin zu prüfen

- der Platz vor dem Arbeitsamt sowie
- der Platz am Südennde der Winkelmannstraße (evtl. in veränderter Form).

3.4. Kleinsiedlungs- bzw. Kleingartengebiet

Innerhalb des historischen Kleinsiedlungsgebietes (irrtümlich bisweilen "Gartenstadt" genannt) sollte - wie vorgesehen - ein Verdichtungsprozeß aus dem Bestand heraus behutsam und in Abstimmung mit den jetzigen Bewohnern eingeleitet werden.

Das Kleingartengebiet im Südosten sollte - wie angeregt - lediglich am Rande durch eine neue Bebauung eingefaßt und somit partiell erhalten werden. Es repräsentiert das letzte größere Gebiet dieser Nutzungsform in der einst an Kleingärten sehr reichen Landschaft.

Zum Abschluß: Plädoyer für eine intensive Öffentlichkeitsarbeit

Eine erhaltende Bestandsentwicklung setzt die detaillierte, verallgemeinerte Kenntnis des überkommenen Bestands und dessen Bedeutung voraus. Diese Kenntnis kann nur zusammen mit Bewohnern, Nutzern und sonstigen Interessierten erarbeitet werden. In diesem Zusammenhang ist auch eine Einbindung des Vereins zur Bewahrung von Stätten deutscher Luftfahrtgeschichte e.V. in die Debatte um die weitere Entwicklung wünschenswert. Die erarbeiteten Erkenntnisse wie die Schlußfolgerungen aus diesen müssen schrittweise wieder vor Ort präsentiert werden - durch Ausstellungen, in Stadtteilzeitungen, in Diskussionsveranstaltungen. Hier ist ein wichtiges Aktionsfeld des gesamten Entwicklungsprozesses zu sehen.

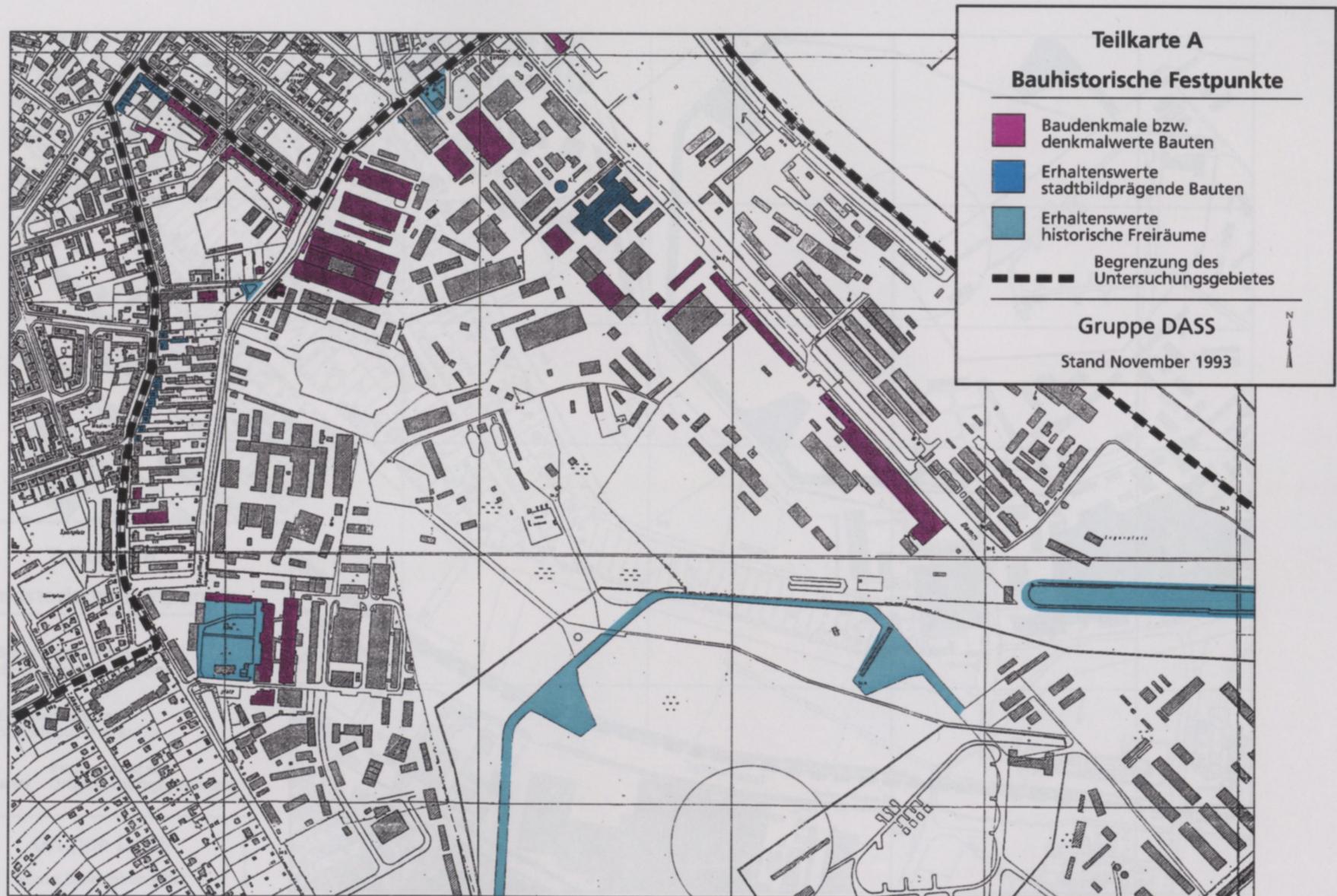
Ergebnis des Gutachterverfahrens: Strukturplan von PAS-JOURDAN UND MÜLLER, 29.5.1993.



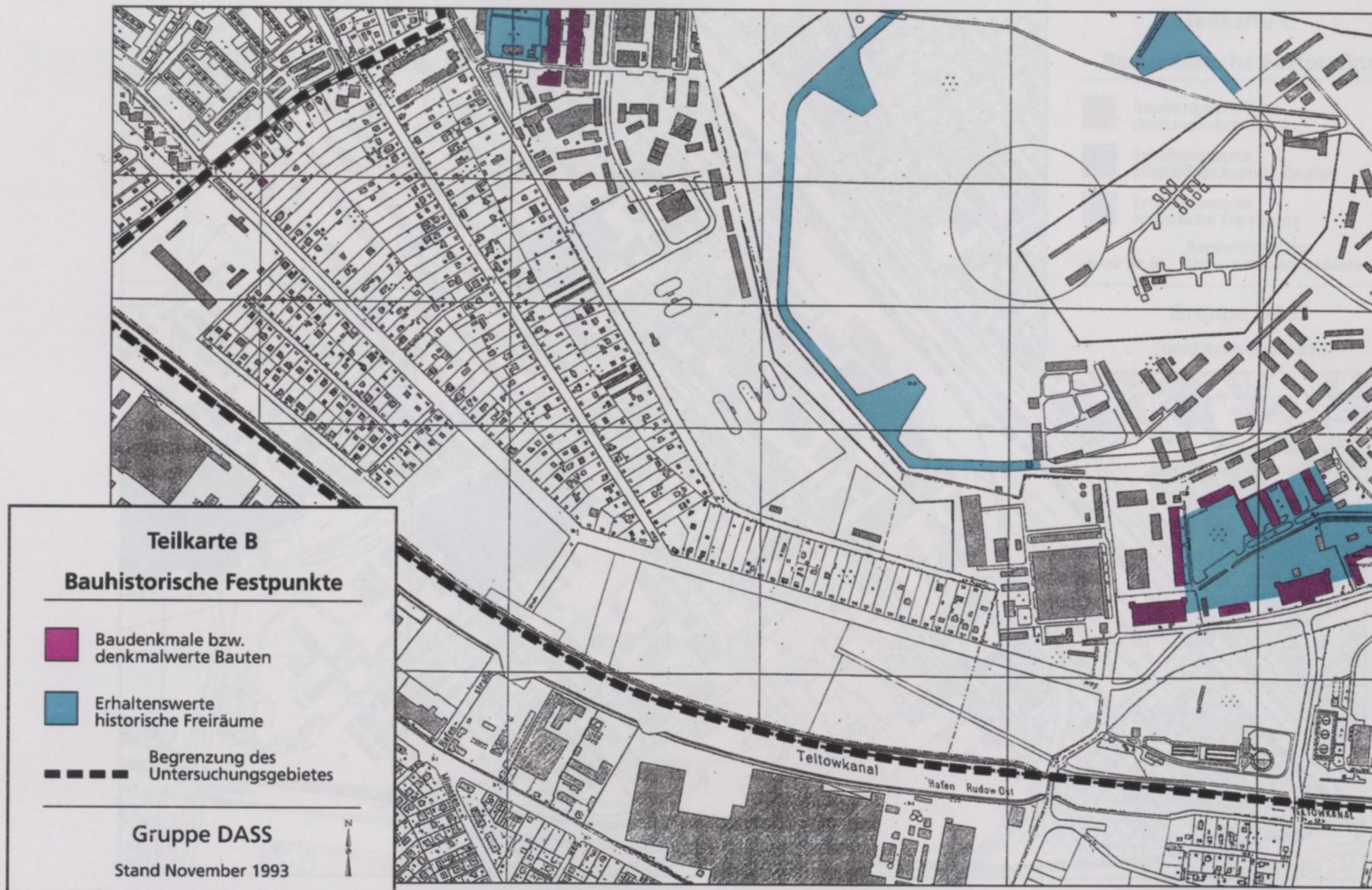
Ergebnis des Gutachterverfahrens: Strukturplan von PAS-JOURDAN UND MÜLLER, 29.9.1993.



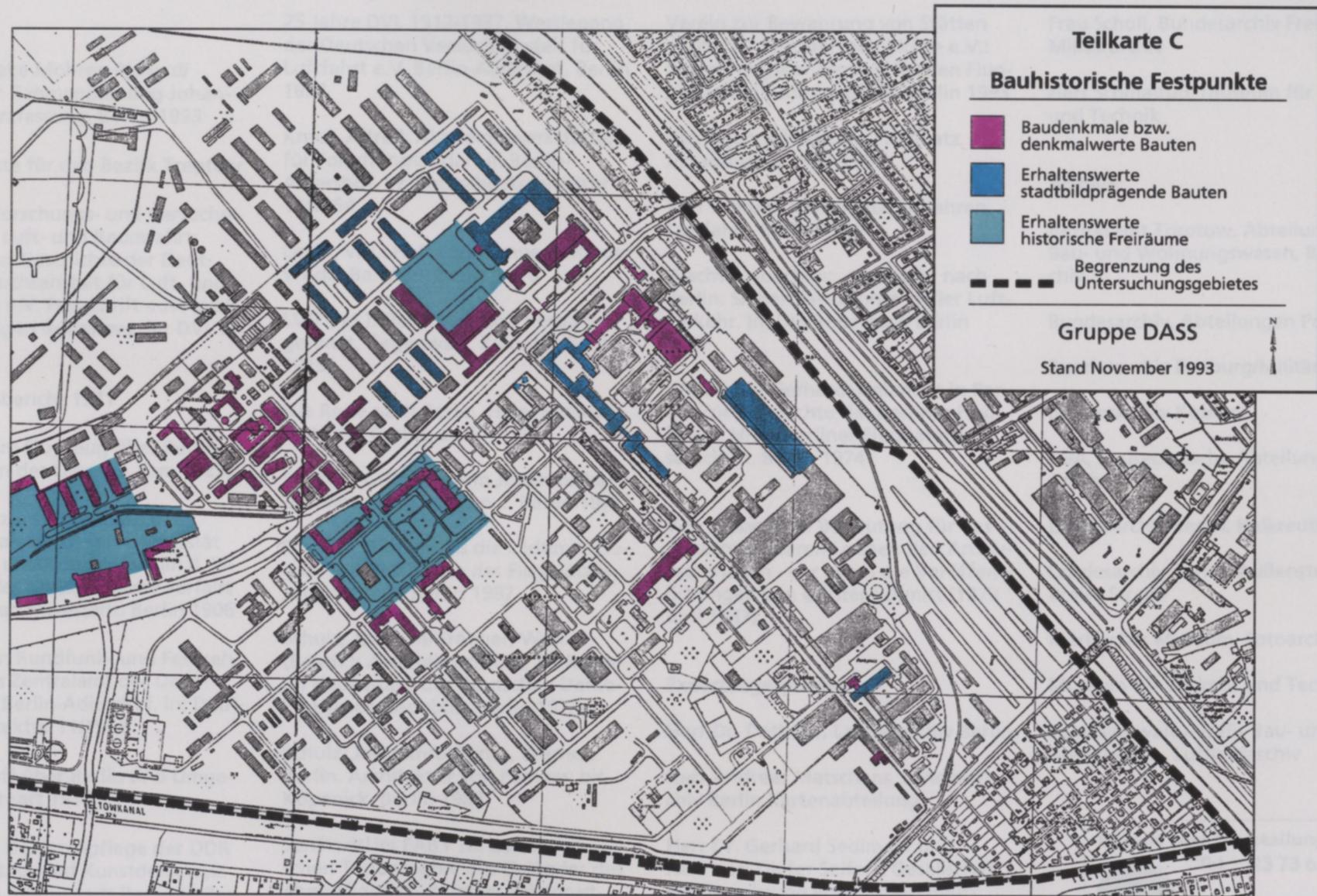
Stadtbaugeschichtliche Großelemente der Verkehrsinfrastruktur.



Bauhistorische Festpunkte Teilkarte A.



Bauhistorische Festpunkte Teilkarte B.



Bauhistorische Festpunkte Teilkarte C.

Quellennachweis

Literatur:

Becker Giseke Mohren Richard/
Urbanplan: Rahmenplanung Johan-
nisthal. Kurzfassung. Berlin 1993

Denkmalliste für den Bezirk Treptow

Deutsche Forschungs- und Versuchs-
anstalt für Luft- und Raumfahrt:
Beiträge zur Geschichte der Deut-
schen Versuchsanstalt für Luft- und
Raumfahrt e.V. Festschrift aus Anlaß
des 50jährigen Bestehens der DVL im
April 1962

DVL Jahresbericht 1931

Ewald, E.: Im Flugzeug über Berlin.
Marburg an der Lahn o.J. (um 1925)

Festschrift zur Einweihung des
Teltowkanals durch seine Majestät
den Kaiser und König Wilhelm II. im
Auftrage des Kreises Teltow verfaßt
von Christian Havestadt. Berlin 1906

Flierl, Peter: Rundfunk- und Fernseh-
technisches Zentralamt der Deut-
schen Post Berlin-Adlershof. In: Deut-
sche Architektur 11/1964

Im Luftschiff über Berlin und Umge-
bung. Stuttgart 1914

Institut für Denkmalpflege der DDR
(Hg.): Die Bau- und Kunstdenkmale
in der DDR. Hauptstadt Berlin II. Ber-
lin 1987

25 Jahre DVL 1912-1937. Werdegang
der Deutschen Versuchsanstalt für
Luftfahrt e.V. Berlin-Adlershof. Berlin
1937

Kraus, Alfred: Akademiewerkstätten
für Forschungsbedarf in Berlin-
Adlershof. In: Deutsche Architektur
11/1964

Lenin, W.I.: Hefte zum Imperialismus.
Werke Band 39. Berlin 1970

LVG (Hg.): Das Flugzeug - Vergan-
genheit, Gegenwart, Zukunft. Berlin
1919

Die Reise nach Berlin. Hrsg. Berliner
Festspiele GmbH. Berlin 1987

Schmitt, Günter: Als in Johannisthal
der Motorflug begann ... Berlin 1979

Schmitt, Günter: Als die Oldtimer flo-
gen. Die Geschichte des Flugplatzes
Johannisthal. Berlin 1987

Schulz, Joachim/Gräbner, Werner
(Bearb.): Architekturführer DDR. Ber-
lin Hauptstadt der Deutschen Demo-
kratischen Republik. Berlin 1973

Schulz, Joachim/Gräbner, Werner:
Berlin. Architektur von Pankow bis
Köpenick. Berlin 1987

SenStadtUm FAB I 10: Zur histori-
schen Topographie des Geländes des
ehemaligen Flugplatzes Johannist-
hal. Berlin o.J.

Verein zur Bewahrung von Stätten
deutscher Luftfahrtgeschichte e.V.:
Bewahrungskonzeption für den Flug-
platz Berlin-Johannisthal. Berlin 1993

Vierteljahreshefte des Flugplatz
Johannisthal 1912-1914

Von Tschudi, Georg: Aus 34 Jahren
Luftfahrt. Berlin 1928

Wachtel, Joachim: ... gebucht nach
Berlin. Sieben Jahrzehnte ziviler Luft-
verkehr. In: Die Reise nach Berlin
1987

Wissmann, Gerhard: Gelandet in Ber-
lin. Zur Geschichte der Berliner Flug-
häfen. Hrsg. Berliner Flughafenge-
sellschaft. Berlin 1974

Von besonderer Bedeutung für das
Gutachten waren - neben den Archiv-
materialien - vor allem die Veröffent-
lichungen von Günter Schmitt (1979
und 1987).

Expertengespräche:

Herr Dr. Dettmer, Landesarchiv Berlin

Herr Andreas Matschens, Landesar-
chiv Berlin Kartenabteilung

Herr Dr. Gerhard Sedlmayr und
Herr Karl-Dieter Seifert, Gesellschaft
zur Bewahrung von Stätten deut-
scher Luftfahrtgeschichte e.V.

Frau Scholl, Bundesarchiv Freiburg/
Militärarchiv

Herr Schmalfuß, Museum für Verkehr
und Technik

Archive:

Bezirksamt Treptow, Abteilung für
Bau- und Wohnungswesen, Bauar-
chiv

Bundesarchiv, Abteilungen Potsdam

Bundesarchiv Freiburg/Militärarchiv

Bundesarchiv Koblenz

EGA, Bautechnische Abteilung,
Archiv

Landesarchiv Berlin, Kalkreuthstraße

Landesarchiv Berlin, Außenstelle
Breite Straße

Märkisches Museum, Fotoarchiv

Museum für Verkehr und Technik

Senatsverwaltung für Bau- und Woh-
nungswesen, Luftbildarchiv

Layout und Herstellung:

Tel.: 313 73 65

dtp SERVICE
Stephan Hilleckenbach