



26b Berlin 25.10.2014 Tempelhof

Am Samstag Nachmittag hatten wir eine der Führungen durch das ehemalige Flughafengelände Tempelhof gebucht. Die Führung hieß "Mythos Tempelhof" und dauerte 2 Stunden.

Der ehemalige Flughafen ist inzwischen das größte Baudenkmal Europas und hat uns mit seinen 300 000 qm Nutzfläche sehr beeindruckt.

Wir beide waren schon früher dort gewesen, Thomas bei einem Firmenevent in einem der Hangar, Judith als Kleinkind, als sie zu ihren Großeltern, die in Westberlin lebten, regelmäßig mit Pan Am flog. Letztere erinnert sich aber weniger daran, da dies vor ihrem 5. Lebensjahr war.



CITY KIOSK



TEMPELHOFER FREIHEIT EHEMALIGES FLUGFELD



● STANDORT
LOCATION

Landentwicklung
für Stadtentwicklung
und
be

berlin

Tempelhof Projekt

grünberlin

GMBH

Verantwortlich:
Bodo Bartsch, Bodo
Columbiadamm 10, 10565 Berlin
Tel: 030 250 01 10 10
info@gruen-berlin.de, www.gruen-berlin.de



FLUGHAFEN TEMPELHOF

LAGEPLAN



Tempelhof (S41, 42, 46 und U6)



Richtung A 100

U U-6 „Paradesstr.“

Paradesstr.

- Standort
- Abfertigungshalle
- General Aviation Terminal (GAT)
- Zentrales Fundbüro
- P Parkplätze 1, 2, 3
- S S-Bahnhof
- U U-Bahnhof (● Ein- und Ausgänge)

U-6 „Platz der Luftbrücke“

Dudenstr.

Manfred-von-Richtofen-Str.

Nehringdamm



FÜHRUNG

Die Flughafenführung beginnt beim ehemaligen GAT Gebäude (gelber Vorbau). Es empfiehlt sich, die Führung vorher im Internet zu buchen (siehe Flyer am Ende des Fotobuches).





Flugfeld

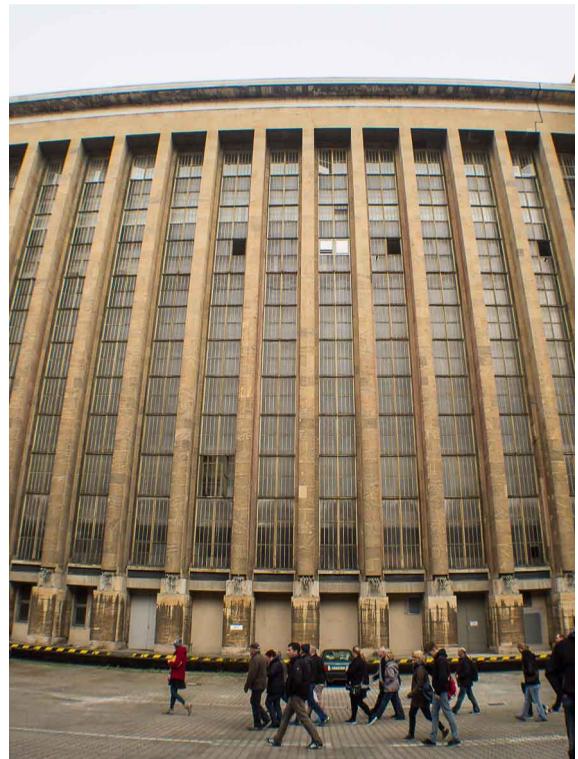
Leider konnten wir vom Flugfeld nur wenige Fotos machen, da an der Flughafen gerade für Filmaufnahmen vermietet war. Es soll ein Film von Steven Spielberg mit Tom Cruise als Hauptdarsteller werden.

Das letzte zum Flughafendenkmal gehörende Flugzeug, ein alter "Rosinenbomber" war gerade in Benutzung für die Filmkulisse.

Auch die Haupthalle war vermietet, so dass wir diese nur kurz besichtigen konnten.

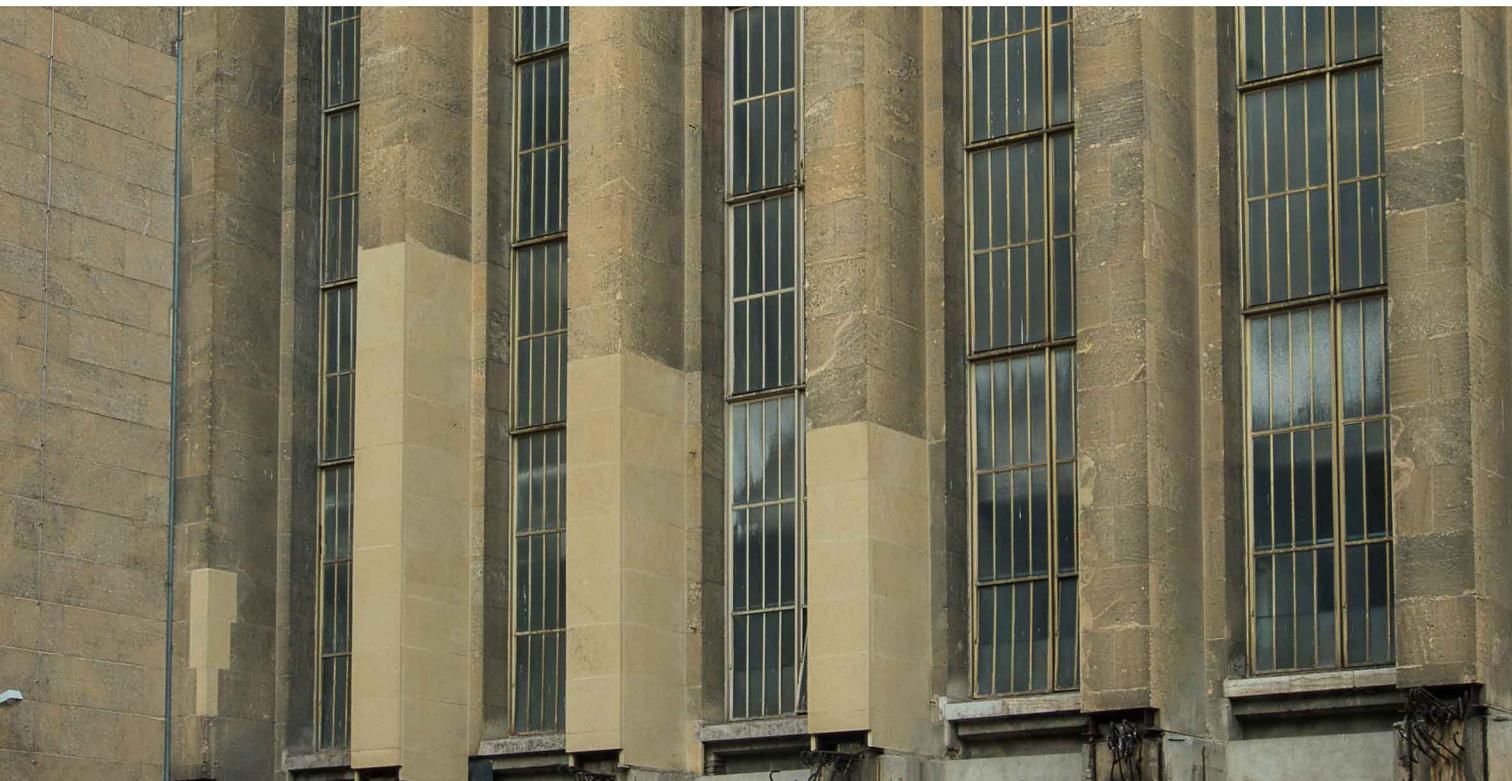


Flughafentunnel mit Straßenbahnschienen: damals für den Baumaterialtransport verwendet, heute (obwohl Privatgelände) auch für Pkws zur Durchfahrt nutzbar





Die **Außenfassaden** der zur Bauzeit fertiggestellten Flughafengebäudeteile sind aus Sandstein. An einer kleinen Stellen wurde der Sandstein probenhalber gereinigt (siehe Foto) und es wird deutlich wie beeindruckend golden der Flughafen gewirkt haben muss.





Die **Luftschutzräume**, die für Neubauten zu dieser Zeit Pflicht waren, gehörten zu den besonders luxuriösen, da sie über hohe Decken verfügten. Hier durften zunächst lediglich Flughafenangestellte und ihre Angehörigen Schutz suchen, erst wenn Plätze frei waren, erhielten auch andere Personen Zutritt.

Die Max und Moritz Geschichten von Wilhelm Busch an der Wand, sollten den Kindern die Angst nehmen und sie beschäftigen.



Treppenhaus, teilweise nicht fertiggestellt

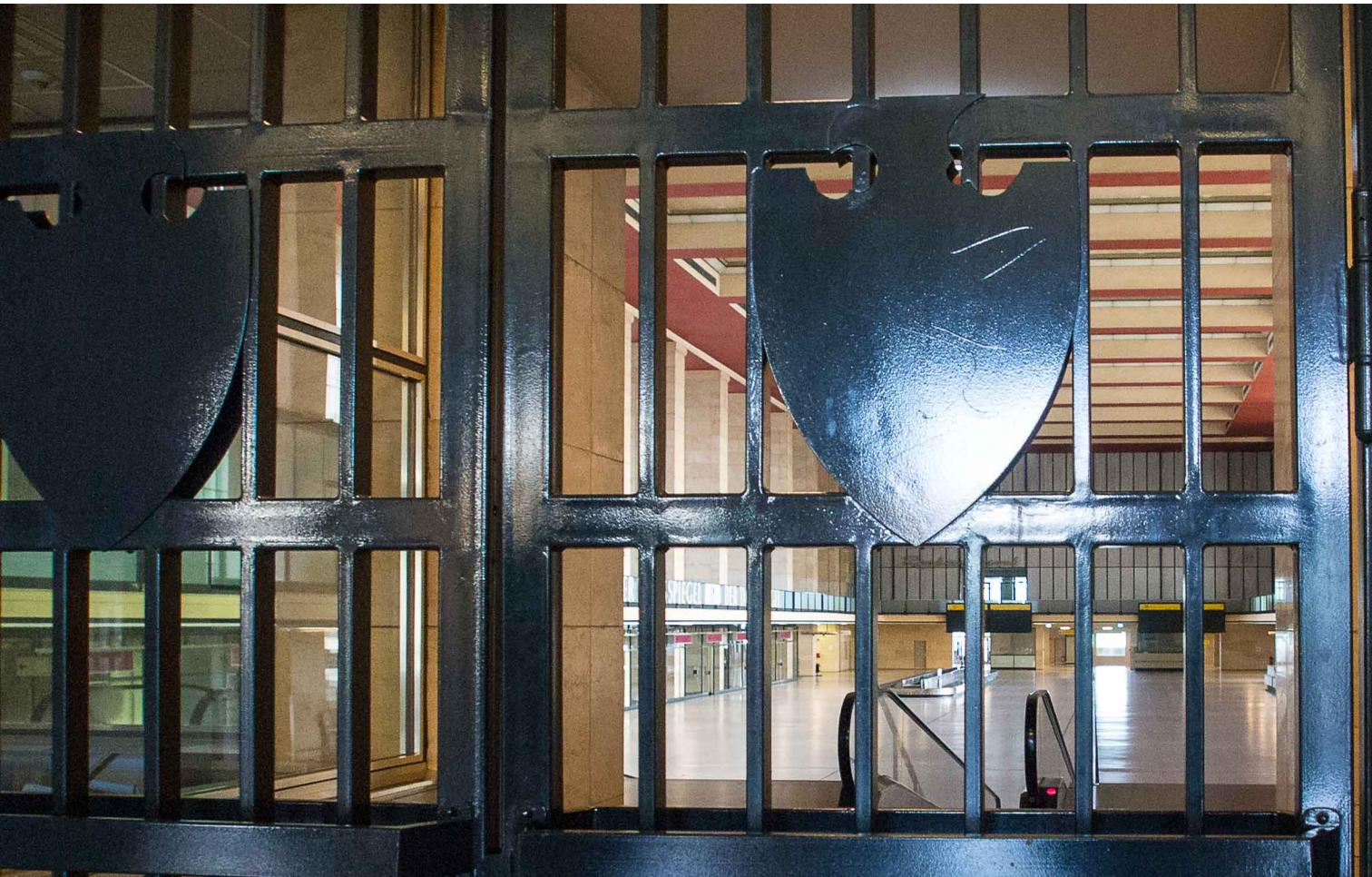


In diesem Bereich der Vorhalle ist die Decke abgehängt worden. Man kann aber den Bereich darüber betreten und sich gut vorstellen, wie es früher ausgesehen hat: Man betritt den Flughafen und steht in einer beeindruckenden, etwa 16 Meter hohe Halle. Den Fußboden sieht man auf dem Foto links. Den Deckenstuck muss man sich in rot und gold denken.



Schalterhalle

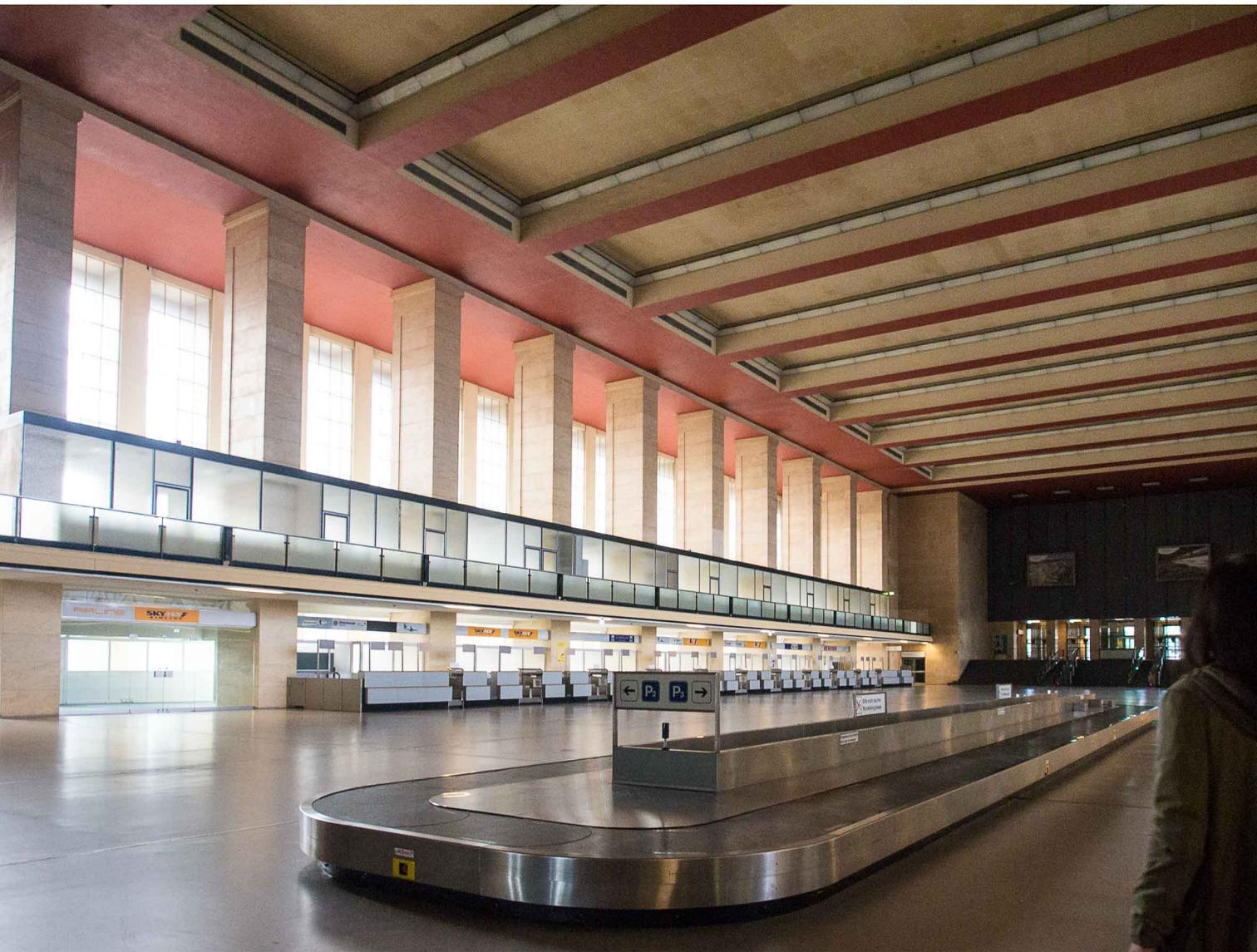
Die ehemaligen Autovermieter-Schalter sind ebenfalls denkmalgeschützt und bleiben so erhalten. Heute werden Sie als Garderobebereiche bei Events verwendet.

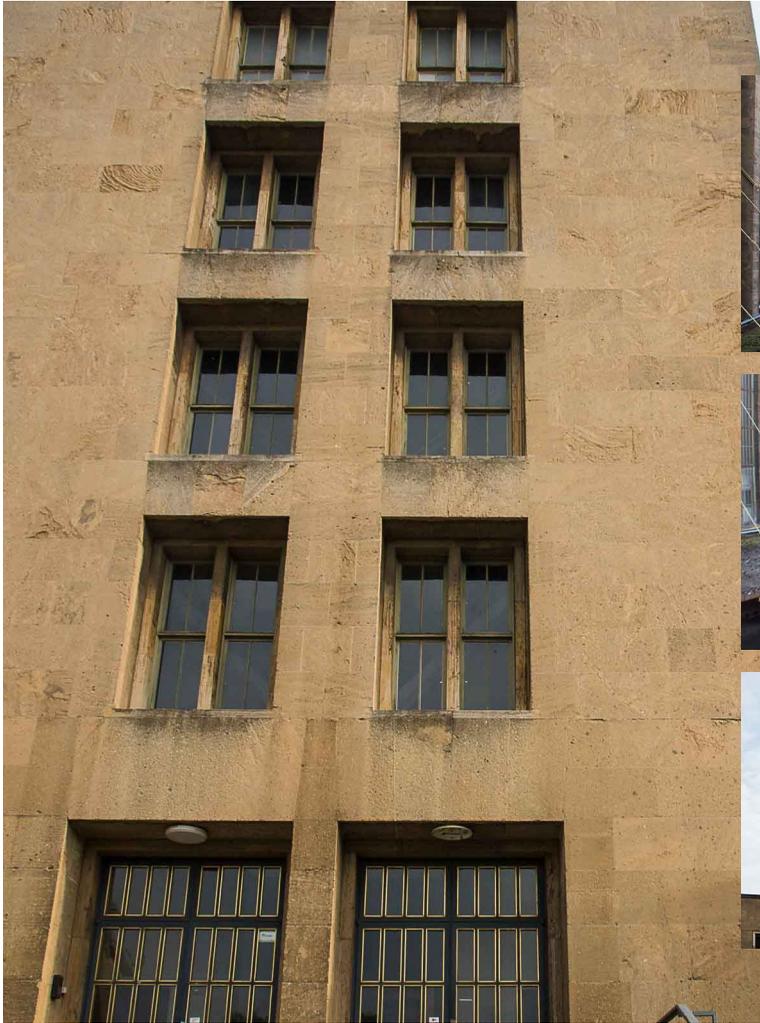




Abfertigungshalle









Die Basketballhalle wurde von den Amerikanern eingerichtet. Ursprünglich war dieser Bereich als Festsaal vorgesehen.



air lift
S N A C K S & D R I N K S



Flughafen Berlin

TEMPELHOF

Der bescheidene bauliche

Beginn einer Flughafenanlage.



1935, zur Flugschau zeigte Pilot Oskar Dimpfel atemberaubendes fliegerisches Können.

Eleganter Passagier

der 1926 gegründeten Deutschen Luft Hansa AG



GESCHICHTE

Vor 1923:

Das Feld, auf dem der Flughafen damals entstanden ist, war eine Exerzierfläche.

Im Jahre 1909 machte Orville Wright auf dem Tempelhofer Feld die ersten Flugversuche, er schaffte es einige Rekordflugvorführungen zu machen, indem er seine Flugmaschine tatsächlich zum Abheben gebracht hat. Bis 1922 war das Tempelhofer Feld eigentlich als Standort für neue Messeanlagen vorgesehen, allerdings stand nach den Flugversuchen 1909 die Idee im Raum, dort einen Flugplatz zu bauen. Der damalige Stadtbaurat Leonhard Adler schaffte es dann auch, die Stadtverwaltung von Berlin davon zu überzeugen, dass dieses Feld eher für einen Flughafen geeignet ist, da die Lage sehr zentral war.

Durch eine spektakuläre Nachtlandung von der Stadtverwaltung auf dem Tempelhofer Feld wurde diese Überzeugung, dieses Gelände als Flughafen zu nutzen noch größer. Die Stadtverwaltung war zuvor in Leipzig, um sich über die dort neu gebauten Messeanlagen zu informieren.



1923-1936

Erster Bauabschnitt

Man startete die Bauarbeiten auf Kosten der Junkers-Luftverkehr-AG für den Flugplatz am nördlichen Rand des Tempelhofer Feldes im Jahre 1923. Dieses nun für Flugbetrieb bestimmte Gelände war erstmal für kleine Flugzeuge ausgewiesen, da das Gelände nur mit zwei Holzhallen, mit einer jeweiligen Größe von ca. einem Quadratkilometer, ausgestattet wurde.

Anhand von Modellen, Fluggastzahlen und des derzeitigen Flugverkehrs hat Leonhard Adler die Stadtverwaltung zur Besichtigung der Entwicklung des Tempelhofer Feldes eingeladen. Die Besichtigung endete mit einem Rundflug über dem Fluggelände. Leonhard Adler konnte die Stadtverwaltung überzeugen, dass dort ein Flughafen notwendig war.

Ab 8. Oktober 1923 wurden Linienflüge in die Schweiz und Österreich, nach München, in den Balkan und nach Königsberg angeboten, es wurden insgesamt 100 Starts und Landungen gezählt, mit 150 Passagieren und 1300 kg Fracht. Für die damaligen Verhältnisse kein schlechtes Ergebnis, im Gegenteil!

Im Jahr 1924, in dem der Flughafen schon voll in Betrieb war, gründete sich die Berliner Flughafen Gesellschaft mbH, Leonhard Adler war der Aufsichtsratsvorsitzende. Die Flughafengesellschaft kümmerte sich nun um die Verwaltung des Flughafens. Nun bestand die Aufgabe, den Flughafen auszubauen und weitere Luftverkehrseinrichtungen zu bauen. Um 1925 beteiligte sich auch der Freistaat Preußen an der Gesellschaft und dem Flughafen auf dem Tempelhofer Feld.

Nun stand genug Kapital zur Verfügung, um das Flughafengelände auf 1,5 Mio. km² auszuweiten. Anfang 1925 baute man die drei großen Flugzeughallen, die sich schnell als zu klein erwiesen. Es wurden nochmal 3 weitere, noch größere Flugzeughallen und eine Funkstation an das damalige Gebäude angebaut. Die Deutsche Aero Lloyd und die Junkers Luftverkehr AG gründeten 1926 die Deutsche Lufthansa AG und machte den Flughafen Tempelhof zu ihrem Heimatflughafen. Um 1927 war nun der erste Bauabschnitt des Flughafens fertig.

Zweiter Bauabschnitt

Der zweite Bauabschnitt wurde 1928 fertiggestellt, die Erweiterung der Abfertigungshallen, doch die Verkehrsentwicklungen überholten die neuen Bauten, sie waren schon zu klein.

Es führten Linienflugverbindungen von Berlin nach London, Paris und Amsterdam. Der Flughafen war an der Spitze des europäischen Luftverkehrs.



DIE URSPRÜNGLICHE PLANUNG VON ERNST SAGEBIELE MIT EINEM RUNDPLATZ UND WASSERKASKADEN.

1936-1947

Neubau

Da der erste und zweite Bauabschnitt zusammen zu klein für das Verkehrsaufkommen war und diese an ihre technischen Grenzen kamen, entschloss sich die damalige Nationalsozialistische Regierung auf einen Neubau des Flughafens.

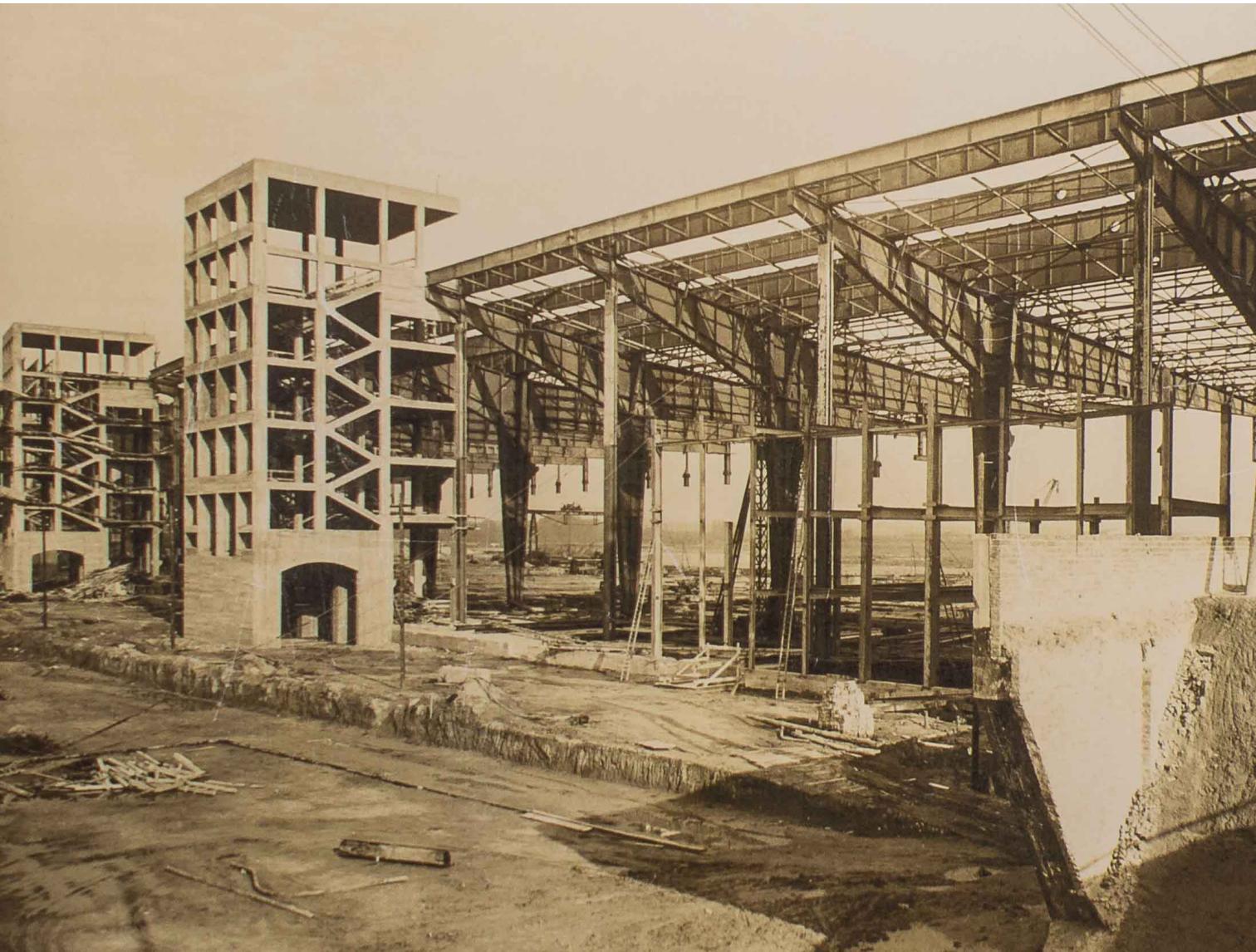
Ernst Sagebiel hat der Regierung im Jahre 1935 Pläne für den Neubau des Flughafens vorgelegt. Diese Pläne entsprachen den damaligen Vorstellungen und dem Anspruch eines monumentalen Baustils. Der Flughafen würde bis zu 6 000 000 Passagiere pro Jahr abfertigen.

Die geplante Anlage sollte nicht nur der Abwicklung des Luftverkehrs dienen, sondern auch Platz für luftfahrtbezogene Dienststellen und Gesellschaften haben. Ebenfalls sollten dort Veranstaltungen wie der "Reichsflugtag" stattfinden können. Baubeginn dieses Riesenprojekts war im Jahr 1936. Das uns heute bekannte Flughafengebäude wurde 1941 betriebsbereit fertiggestellt. Das Gebäude hat eine Geschossfläche von ca. 310 000 m². Für zwei Jahre war es das größte Gebäude der Welt, bis es Mitte 1943 vom Pentagon abgelöst wurde. Die Länge des Flughafengebäudes beträgt 1,2 km und ist somit das größte Gebäude Europas. Während der Bauarbeiten kam es zu keiner Beeinträchtigung des derzeit herrschenden Flugverkehrs, da der alte Flughafen beim Neubau nicht angerührt wurde und der Flugverkehr parallel zum Neubau weiter stattfinden konnte. Das Flugfeld wurde als ovales Feld mit knapp zwei Kilometern Durchmesser gebaut, sodass jedes Flugzeug exakt gegen den Wind starten konnte. Durch Einbindung des nun alten Flughafens, in der heutigen Mitte des Areals, wurde das Flughafengelände in Tempelhof auf 4 500 000 m² erweitert. Der "alte" Flughafen wurde von Notstandsarbeitern abgerissen und im Krieg letztendlich komplett zerstört, sodass vom Gebäude nichts mehr übrig war.

Mit dem neuen Flughafengebäude verschob sich der U-Bahn-Eingang zum damaligen U-Bahnhof Kreuzberg, der daraufhin in Flughafen umbenannt wurde.

Aufgrund des Kriegs konnte das Flughafengebäude nie fertiggestellt werden, währenddessen zog der "Weser-Flugzeugbau" von Lemwerder nach Tempelhof um und machte das Gebäude zu einer der größten Montagehallen für Kriegsflugzeuge weltweit. Die Flugzeuge wurden von Zwangsarbeitern montiert. Die überlebenden Zwangsarbeiter wurden mit erneuter Verlegung des Montagewerkes im Krieg befreit. Nach dem Kriegsende, 1945, flogen die letzten Lufthansa Maschinen nach München, wohin sich die Fluggesellschaft zurückgezogen hatte und es erfolgte die Übergabe des Flughafens an die US-Amerikanischen Truppen. Sie betrieben den Flughafen nun wieder. Da das Flughafengebäude nie fertiggestellt worden ist und es von einem Bombenangriff der Royal Air Force beschädigt war, nahmen die Amerikaner Reparaturarbeiten auf und stellten das Gebäude in den nötigsten Zügen fertig, sodass man das Gebäude für die Abwicklung des Flugverkehrs nutzen konnte. Bis 1947 hat man aus Tempelhof einen militärischen Stützpunkt der Amerikaner gemacht.

Diesen Stützpunkt nannte man Tempelhof Air Base, er wurde überwiegend von der US-Airforce angefliegen. Mit einer DC-4 bedienten die American Overseas Airlines wöchentlich die Strecke von New York über Frankfurt nach Berlin-Tempelhof. Es wurden nach der Übernahme der Amerikaner feste Rollbahnsysteme eingeführt, d.h. es wurde eine Hauptwindrichtung festgelegt, in der die Rollbahnen verlaufen. In Tempelhof ist die Rollbahn in Ost-West eingerichtet worden, da dies die hauptsächliche Windrichtung ist.



DER FLUGHAFEN TEMPELHOF MONUMENTAL UND MODERN

DER FLUGHAFEN TEMPELHOF IN SEINER HEUTIGEN FORM WURDE ZWISCHEN 1936 UND 1941 NACH DEN PLÄNEN VON ERNST SAGEBIEL GEBAUT.

Das größte Baudenkmal Europas steht für die monumentale Selbstinszenierung der Nationalsozialisten, ist durch die Luftbrücke von 1948/49 aber auch zu einem Symbol der Freiheit geworden. Die bauliche Anlage setzt sich zusammen aus der Ellipse des Flugfeldes und dem gewaltigen Gebäudekomplex. Dieser besteht aus einer Abfolge symmetrischer Bauteile: ein von zwei Bürotrakten flankierter Ehrenhof; die Empfangs- und Abfertigungshalle; Transitbereiche und der 1230 Meter lange Bogen der Hangars.

Der Flughafen Tempelhof ist einzigartig. Zumindest innerhalb Europas wurde in den 1930er Jahren keine andere Anlage dieser Größenordnung errichtet. Tempelhof ist weltweit der einzige Flughafen, in dem die Hangars mit den Abfertigungs- und Verwaltungsräumen in einem Gebäude zusammengeführt wurden. Die Architektur des Flughafens ist zugleich monumental und technisch modern. Die Naturstein-Verkleidung und strenge Fassadengliederung verleihen dem Gebäude

zur Stadt hin eine wuchtige Anmutung. Auf der zum Flugfeld weisenden Seite hingegen wird die moderne Stahlkonstruktion des Hangarbogens sichtbar. Der 380 Meter lange Flugsteig in der Mitte des Gebäudes wird überspannt von einer 40 Meter breiten, freitragenden Kragkonstruktion. 2011 erhielt das Gebäude die Auszeichnung: Wahrzeichen der Ingenieurbaukunst.

Die Bauarbeiten konnten wegen des Zweiten Weltkriegs nicht zu Ende geführt werden. Heute noch sind die 13 Treppentürme, die als Aufgänge zu der geplanten Dach-Tribüne für mehr als 80 000 Zuschauer gedacht waren, im Rohbauzustand. Zu Beginn des Krieges waren in den Verwaltungstrakten um den heutigen Platz der Luftbrücke neben der Lufthansa und der Hansa Luftbild auch die Berliner Flughafengesellschaft untergebracht. Im 2. Weltkrieg wurden viele Flächen des Gebäudes für Rüstungsproduktionen genutzt. Erst die US Air Force nahm ab 1945 den Flugbetrieb im neuen Gebäude auf und gab nach dem Ende der Luftbrücke Teile des Flughafens für die zivile Nutzung durch deutsche Stellen frei. Am 9. Juli 1951 begann im späteren General Aviation Terminal (GAT) offiziell der zivile Luftverkehr in Tempelhof. Die Haupthalle im Flughafengebäude erhielt ihr heutiges Aussehen im Jahr 1962.



DIE URSPRÜNGLICHE PLANUNG VON ERNST SAGEBIEL MIT EINEM RUNDPLATZ UND WASSERKASKADEN.



DIE 13 TREPPENHAUSTÜRME SIND BIS HEUTE IM ROHBAUZUSTAND.



1962 WURDE DIE HAUPTHALLE DES FLUGHAFENGEBÄUDES FÜR PASSAGIERE GEÖFFNET.



DIE STAHLKONSTRUKTION DER HANGARDÄCHER UND DIE TREPPENHAUSTÜRME IM ROHBAU IM JAHR 1938.



1948 - 1949

Berliner Luftbrücke

Zusammen mit dem Flugplatz Gatow und später auch dem Flughafen Tegel (der während der Luftbrücke erbaut wurde) diente der Flughafen Tempelhof als hauptsächlicher Landeplatz für die Berliner Luftbrücke. Westberlin musste aus der Luft versorgt werden, da die Sowjetunion (UdSSR) damals eine Blockade aller Transportwege eingerichtet hat.

In Tempelhof landete alle 90 Sekunden ein Flugzeug vom Typ DC-3 oder DC-4 um Berlin zu versorgen. Der amerikanische Pilot Gail Halverson (siehe obiges Gemälde) machte das Abwerfen von Fallschirmen mit Süßigkeiten während des Landeanfluges auf Tempelhof populär.

Die Flugzeuge wurden von Berlinern in diesem Zusammenhang liebevoll "Rosinenbomber" genannt. In Zusammenarbeit mit Westdeutschen Städten wie Frankfurt, konnten zahlreiche Lebensmittel und Rohstoffe nach West-Berlin eingeflogen werden. Die Luftbrücke dauerte vom 26. Juni 1948 bis 12. Mai 1949.

Heute steht auf dem Platz der Luftbrücke ein Denkmal, das an die Piloten erinnert.

1990 bis heute

Nach der Wende

Nach der Wende wurde der Flughafen Tempelhof wieder an die Deutschen übergeben. Fluggesellschaften wie Eurowings, Sabena, Malmoe Aviation und die Deutsche BA flogen Tempelhof bis ca. 2005 mit Linienflügen an.

Danach hat die Berliner Regierung die Schließung des Flughafens Tempelhof populär gemacht und Fluggesellschaften aus Tempelhof verscheucht, sodass zum bitteren Ende hin nur noch drei Fluggesellschaften um den Flughafen gekämpft haben.

Diese Fluggesellschaften waren Brussels Airlines (ehem. Sabena), Cirrus Airlines (Lufthansa Partner) und Intersky.

Es kämpfte auch die Geschäftsfluggesellschaft „Windrose Air“ um den Flughafen, da sie dort beheimatet waren.

Trotz Volkswiderstände wurde der Flughafen am 30. Oktober 2008 geschlossen.

530 000 Berliner sprachen sich für den Erhalt des Flughafens als Verkehrsflughafen beim Volksentscheid der ICAT aus, doch die Regierung von Berlin gab schon vor dem Volksentscheid bekannt: "Egal wie das Volk entscheidet, der Flughafen wird geschlossen!"

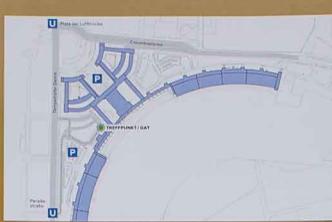
Berlins regierender Bürgermeister Klaus Wowereit hat über das Volk hinweg entschieden.

Der Flughafen Tempelhof ist inzwischen als das größtes Baudenkmal Europas geschützt und dieses gilt für das Gelände als auch die Gebäude.



Auch wenn der Flughafen Tempelhof im Jahr 2008 offiziell geschlossen wurde, wird er von Jahr zu Jahr immer mehr genutzt. Die zahlreichen Flughallen gehören seit der Schließung des Flughafens zu den beliebtesten Orten in ganz Berlin. In den eindrucksvollen Räumlichkeiten finden häufig internationale Konferenzen, Fachmessen und sogar Musicals und Festivals von Weltklasse statt. Die Verwaltungsgebäude dienen den Berliner Geschäftsleuten als hochwertige Immobilien. Darüber hinaus stellen die ehemaligen Landebahnen die größte offene Fläche der Stadt dar. Sie wird von vielen Erholungssuchenden genutzt. Die Tempelhof Projekt GmbH kümmert sich um die Erhaltung und Sanierung des Geländes und wird in den kommenden Jahren ein anspruchsvolles und zugleich ausgeklügeltes Sanierungsprojekt für das Flughafengelände verfolgen. Dabei sollen auf der riesigen offenen Fläche ein Park für die Anwohner, ein Wissenszentrum und ein paar dringend benötigte Wohnhäuser entstehen.

TERMINE	
MYTHOS TEMPELHOF 	Montag bis Donnerstag 10:00 Uhr Freitag 13:00 und 16:00 Uhr Samstag und Sonntag 11:00 und 14:00 Uhr Dauer der Führung: ca. 2 Stunden
VERBORGENE ORTE 	Montag, Donnerstag und Freitag 10:00 Uhr Samstag 12:00 Uhr Dauer der Führung: ca. 2 Stunden
AMERIKANISCHE ALLIIERTE 	Jeden 1. und 3. (ggf. 5.) Sonntag im Monat 12:00 Uhr Dauer der Führung: ca. 2 Stunden
TEMPELHOF UND DAS DRITTE REICH 	Jeden 2. und 4. Sonntag im Monat 12:00 Uhr Dauer der Führung: ca. 2 Stunden
ENGLISH GUIDED TOURS 	Samstag 03:00 pm Sonntag 02:00 pm Wednesday, Friday 01:30 pm Duration of the tour: 2 hours
FOTOTOUR 	Termine bitte telefonisch erfragen Preis: 50,- € Ermäßigt: 40,- € Dauer der Führung: ca. 4 Stunden
GRUPPENFÜHRUNGEN 	Wir bieten geschlossene Gruppenführungen an und erstellen Ihnen gerne ein persönliches Angebot Dauer der Führung: ca. 2 Stunden
PREISE die Tickets können Sie über www.temphofberlin.de/tickets oder im GAT-Bereich erwerben	Erwachsene 13,- € Schüler (ab 15 J./Studenten) 9,- € Kinder (6 bis 14 J.) 7,- €



TREFFPUNKT DER FÜHRUNGEN
Ehemaliger GAT-Bereich
Tempelhof Damm 1-7
12101 Berlin

ÖFFENTLICHE VERKEHRSANBINDUNGEN
U-Bahnlinie U6, Haltestellen Paradestraße und Platz der Luftbrücke
Buslinien 248 und 104, Haltestelle Platz der Luftbrücke

KONTAKT
T: +49 (0)30 200 03 74 - 41
F: +49 (0)30 886 26 70 - 90

tour@temphofberlin.de

Die Öffnungszeiten unseres Ticketbüros, sowie weitere Informationen finden Sie unter www.temphofberlin.de/tour.

Wegen den historisch-baulichen Gegebenheiten sind die Führungen leider nicht für Rollstuhlfahrer geeignet. Barrierefreie Touren erfragen Sie bitte unter +49 (0)30 200 03 74 - 41.

Das Fotografieren für private Zwecke ist während der Führungen gestattet.

Weitere Informationen zum Flughafen Tempelhof finden Sie auch auf Facebook unter www.facebook.com/temphofberlin.tfh



Berlin kompakt
Der Guide in der Hauptstadt
www.berlin-kompakt.de

In Kooperation mit: 



FLUGHAFEN TEMPELHOF GEBÄUDEFÜHRUNGEN

Flyer zu Gebäudeführungen Flughafen Tempelhof

Quellenangaben:
www.thf-berlin.de
www.zentralflughafen-berlin.de
www.wikipedia.de
www.oh-berlin.com

BESUCHEN SIE EINES DER SPEKTAKULÄRSTEN GEBÄUDE DER WELT UND ERFAHREN SIE MEHR ÜBER DIE WECHSELVOLLE GESCHICHTE.

DER FLUGHAFEN BERLIN-TEMPELHOF
Ein Gebäude der Superlative, ein Ort der Geschichte. In Tempelhof lässt sich die einzigartige Historie Berlins und Deutschlands in den letzten 100 Jahren lebendig erkennen. Kaum ein anderes Gebäude hat in der Geschichte der Luftfahrt eine vergleichbare Rolle gespielt. Der spektakuläre Bau wurde ab 1936 nach den Plänen des Architekten Ernst Sagebiels errichtet. Alle Anforderungen eines modernen Großflughafens sollten hier erstmals umgesetzt werden – damit wurde Tempelhof zum Vorbild für die moderne Flughafenarchitektur. Die Luftbrücke von 1948/49 ließ Tempelhof zu einem Symbol der Freiheit werden. Über ein Jahr lang versorgten die „Rosinenbomber“ der Alliierten die Bevölkerung aus der Luft. In den Folgejahren war der Flughafen für West-Berlin das Tor zur Welt. Der Flugverkehr in Tempelhof endete 2008. Seitdem finden hier spektakuläre Events, Konzerte und Messen statt. Andere Teile des Gebäudes werden in Zukunft von Bildungseinrichtungen und Firmen der Kreativwirtschaft genutzt. Fachkundige Guides führen Sie zu bemerkenswerten Orten im Flughafengebäude, berichten über die Geschichte und die Pläne für die Zukunft.

TEMPELHOF UND DAS DRITTE REICH



Das monumentale Flughafengebäude ist Ausdruck der architektonischen NS-Ideologie. Erfahren Sie mehr über die Hintergründe des Flughafenbaus. Die Nationalsozialisten nutzten ihn nie als Flughafen, sondern als Ort der Rüstungsproduktion. Auf der Tour wird auch der Umgang mit dem architektonischen Erbe des Dritten Reiches behandelt.

AMERIKANISCHE ALLIIERTE IN TEMPELHOF



Tempelhof, 1945-1993 Sitz der US-amerikanischen Luftwaffe, war ein bedeutender Ort der Außenpolitik der USA. Im Rahmen der Tour erfahren Sie, welche besondere Bedeutung der Standort „Tempelhof Central Airport“ für die Streitkräfte der USA in Europa besaß, warum und wie sie die verschiedenen Bereiche des Gebäudes nutzten.

VERBORGENE ORTE



Diese Tour führt Sie in den Untergrund des Gebäudes, zu den Bunkern, Kellergewölben und in den einmaligen Bahntunnel. Zum verzweigten Bunkersystem gehört auch der Filmbunker, der 1945 in Flammen aufging.

FOTOTOUR



Die Fototour führt Sie in das Innere des Gebäudes. Während der 4-stündigen Tour entdecken Sie verschiedene Motive, die die bewegte Geschichte des Ortes widerspiegeln. Sie sehen spektakuläre Wandmalereien, die rußgeschwärzten Wände des Filmbunkers und Spuren der US-Alliierten. Diese Touren sind ideal für architekturbegeisterte Fotografen.

MYTHOS TEMPELHOF



Besuchen Sie die wichtigsten Orte im ehemaligen Flughafengebäude. Begeben Sie sich auf eine Zeitreise in die Geschichte der Luftfahrt, erfahren Sie mehr über die Anfänge des Flughafens 1923, die Geschichte Tempelhofs während der NS-Zeit, die Luftbrücke 1948/49 und den Flugbetrieb bis zur Schließung 2008. Viele Geschichten kursieren über den Flughafen Tempelhof – hören Sie, welche wahr und welche erfunden sind.

ENGLISH GUIDED TOURS



Tempelhof Airport's main building is a historically protected landmark and a symbol of the eventful history of Berlin itself. The building is an expression of Nazi ideology and served in World War II as a weapons production site. After the war Tempelhof became a symbol of freedom. Berlin Air Lift of 1948/49 made the airport famous throughout the world. In 2 hours we will take you to the most interesting parts of the building.

GRUPPENFÜHRUNGEN



Außerhalb der regulären Führungen haben Sie die Möglichkeit, als geschlossene Gruppe mit Ihren Freunden, Kollegen, Schülern oder Firmenkunden das Flughafengebäude zu besichtigen. Neben den angegebenen Themen können Sie auch Fachführungen buchen. Die Touren werden außer auf Deutsch auch in Englisch, Französisch, Spanisch, Polnisch, Tschechisch, Russisch und Mandarin angeboten.