



Quelle: Günter Wicker/Photur/Berliner Flughäfen

ARNULF BARING

## DER FLUGHAFEN IN BERLIN-TEMPELHOF

Wenn es in der Geschichte mit rechten Dingen zuginge, müsste der Flughafen Tempelhof das wichtigste deutsche Nationaldenkmal sein. Natürlich nicht wegen der imposanten Architektur, die ein Erbe der Hitlerzeit ist, sondern wegen des 25. April 1947. Dieses Datum wird so gut wie niemandem heute etwas sagen. Doch dieser Tag war der entscheidende Wendepunkt der deutschen Nachkriegsgeschichte, an dem der wirtschaftliche und dann auch politische Aufstieg der späteren Bundesrepublik seinen Anfang nahm.

### EINE FOLGENSCHWERE ZUSAMMENKUNFT

Was geschah am 25. April 1947? An jenem Tage traf der amerikanische Außenminister George C. Marshall, aus Moskau kommend, auf dem Flughafen Tempelhof ein. Dort erwartete ihn der amerikanische Militärgouverneur Lucius D. Clay. Marshall hatte an der Moskauer Außenministerkonferenz teilgenommen, auf der seit dem 10. März vergeblich versucht worden war, eine Einigung der ehemaligen Kriegsalliierten über eine gemeinsame Politik in Deutschland zustande zu bringen. Am 24. April war man unverrichteter Dinge auseinandergegangen. Marshall sagte Clay rundheraus, er habe die Hoffnung aufgegeben, mit der Sowjetunion zu einer gemeinsamen Deutschlandpolitik zu kommen. Seit zwei Jahren habe man es immer wieder versucht, aber sei immer wieder gescheitert. Seine Geduld sei am Ende. Clay seinerseits betonte, was er einige Tage später in einem Telegramm an Marshall schriftlich wiederholen sollte: Deutschland sei bankrott. Ohne die wirtschaftliche Gesundung der Westzonen sei aber auch die wirtschaftliche Gesundung Westeuropas undenkbar.

In der Tempelhofer Unterredung der beiden Männer wurde die Grundidee eines umfassenden Hilfsprojekts entwickelt, das bald nach Marshall benannt werden sollte. Clay war sehr beeindruckt, wie rasch der Außenminister die Größe der Herausforderung erkannte. Bei diesem Rettungsprogramm würde es um Milliarden Dollar gehen, die die Vereinigten Staaten aufbringen müssten; Clay selbst hatte bisher nur mit Millionen gerechnet. Marshall beauftragte seinen neuen Chef des Planungsstabes – während heutzutage fast alle Außenministerien der Welt solche Planungsstäbe haben, war ein solches Gremium damals eine neue Idee –, den vormaligen US-Botschafter George F. Kennan, das Projekt eines solchen Hilfsprogramms zu präzisieren, also den späteren Marshallplan auszuarbeiten. Kennan entwickelte drei Bedingungen:

- Der Plan sollte kein Programm zur Bekämpfung des Kommunismus werden, sondern dem wirtschaftlichen Wiederaufbau in Europa dienen. Tatsächlich haben sich anfangs auch osteuropäische Staaten für das Projekt interessiert, bis Stalin ihnen die Teilnahme verbot.
- Die formale Initiative sollte aus Europa kommen, um den Eindruck der Bevormundung zu vermeiden.
- Es sollte eine gemeinsame europäische Initiative werden. Die europäischen Staaten, die von diesem Hilfsprogramm profitieren wollten, mussten sich also zur Zusammenarbeit verpflichten.

Als der Außenminister am 5. Juni 1947 in Harvard den nach ihm benannten Plan verkündete, hatte er damit eine amerikanische Initiative gestartet, aus der im Laufe der Jahrzehnte die wirtschaftliche und dann auch politische Einigung Westeuropas hervorgehen sollte. Es ist zwar nach wie vor umstritten, wie stark die wirtschaftlichen Folgen des Marshallplans waren. Niemand bezweifelt jedoch seine enormen psychologischen Wirkungen. Denn von nun an stand fest, dass die Vereinigten Staaten sich in Europa langfristig engagieren würden. Das ermunterte die Europäer und zumal die Westdeutschen, ihren wirtschaftlichen Wiederaufbau beherzt anzupacken – befreit von der Sorge, dass die Früchte nach einem Abzug der Amerikaner den Sowjets in den Schoß fallen könnten. Die ökonomische Konsolidierung der Westzonen machte eine Währungsreform, also die Abschaffung der immer noch gültigen, aber instabilen Reichsmark, unvermeidlich. Mehr und mehr wurde außerdem deutlich, dass zumindest ein provisorisches staatliches Gehäuse in den Westzonen Deutschlands erforderlich sei. Im Frühjahr 1948 tagten in London die drei Westmächte und die Beneluxländer, um die am 1. Juli überreichten

Frankfurter Dokumente vorzubereiten, mit denen der Parlamentarische Rat und damit die Ausarbeitung des Grundgesetzes in die Wege geleitet wurden.

#### DIE BLOCKADE BEGINNT

Stalin versuchte die Weststaatsgründung zu verhindern, weil er hartnäckig eine Mitsprache, eine Mitentscheidung über das Schicksal der Westzonen anstrebte. Schon am 20. März 1948 hatte die Sowjetunion den Kontrollrat verlassen, der für die Verwaltung Deutschlands zuständig gewesen war. Am 16. Juni fand die letzte gemeinsame Sitzung der Berliner Kommandantur statt. Acht Tage später, vier Tage nach der Währungsreform in den Westzonen, begann am 24. Juni die Blockade Berlins, genauer gesagt: die Abschnürung der drei Berliner Westsektoren. Von nun an wurden keine Waren mehr durch die Ostzone in den Westteil Berlins gelassen.



*Enthüllung des Luftbrücken-Denkmal am Flughafen Tempelhof, 17.7.1951  
Quelle: Berliner Flughäfen/Archiv*

Schon seit Monaten hatte es zeitweilige Behinderungen auf den Straßen, den Schienen und den Schifffahrtswegen zwischen den Westzonen und Berlin gegeben. Mit der Blockade wollte Moskau die Westmächte dazu bringen, entweder aus Berlin abzuziehen oder der Sowjetunion doch noch entscheidende Zugeständnisse bei den weit gediehenen, aber keineswegs abgeschlossenen Vorbereitungen für einen westdeutschen Staat zu machen. Am 3. Juli erklärte der Chef der Sowjetischen Militäradministration in Deutschland, Marschall Wassili D. Sokolowski, seinen westlichen Kollegen, die „technischen Schwierigkeiten“ auf den Zugangswegen würden so lange anhalten, bis die Westmächte ihre Pläne für eine westdeutsche Regierung begraben hätten.

Trotz zahlreicher Warnsignale in den Vormonaten hatten die drei Westmächte keinen gemeinsamen Krisenplan entwickelt. Sie hatten zwar gründliche Vorkehrungen für die eventuell notwendige Versorgung ihrer Streitkräfte aus der Luft getroffen, sich jedoch nicht auf die Versorgung der Bevölkerung vorbereitet. Es handelte sich immerhin um zwei Millionen Menschen. In Washington, London und Paris gingen nun die Meinungen auseinander, was zu geschehen habe. In der französischen Hauptstadt bezweifelte man, dass der Westen an Berlin festhalten könne. Entscheidend für den weiteren Gang der Dinge war die Haltung der USA, der sich Großbritannien anschloss: In den letzten Junitagen kam die amerikanische Führung zu dem Schluss, dass die Blockade eine Machtprobe mit den Sowjets sei, der man nicht ausweichen dürfe. Dementsprechend kam es am 28. Juni zu der berühmten Festlegung des Präsidenten Harry S. Truman, die Vereinigten Staaten würden in Berlin bleiben. „Punktum.“

#### RETTUNG AUS DER LUFT

Truman war entschlossen, die Stellung in Berlin zu halten, aber Provokationen gegen die UdSSR zu vermeiden. Zunächst hatte Clay beabsichtigt, mit einem bewaffneten Konvoi nach Berlin durchzubrechen. Das wurde von Washington als zu riskant abgelehnt. Nach Lage der Dinge kam damit nur eine Versorgung durch die Luft in Betracht. Clay setzte die Operation anfangs ohne regierungsamtliche Rückendeckung in Gang. Aber selbst er fürchtete, die Flüge würden auch im günstigsten Fall nicht ausreichen. Konnte man das Risiko dennoch eingehen? Es kam entscheidend darauf an, ob die Bevölkerung der unsicheren Versorgung aus der Luft den Vorrang gab gegenüber dem Anerbieten der Sowjetunion, ihrerseits die Westberliner mit Lebensmitteln zu versorgen. Als Clay am 25. Juni den gewählten Oberbürgermeister Ernst Reuter nach der Haltung der Westberliner fragte, antwortete dieser ohne Zögern, es könne überhaupt keine Frage sein, wo die Berliner stünden. Sie träten unbedingt für ihre Freiheit ein und seien bereit, Versorgungsengpässe zu ertragen. In der Nacht zuvor hatten Fachleute des Berliner Magistrats überschlägig errechnet, welche Minimaltonnage für die Ernährung, die Stromerzeugung und die Industrie Westberlins erforderlich sei. Bisher hatte der Bedarf bei mindestens etwa 8.000 Tonnen täglich gelegen. Angesichts der Blockade ging man von absoluten Untergrenzen in Höhe von 3.500 bis 4.500 Tonnen aus, womit man freilich weder die Industrieproduktion aufrechterhalten noch die östlichen Stromsperrungen ausgleichen konnte. Doch selbst für diesen Minimalbedarf fehlte

es an Flugzeugen: Die USA hatten nach dem Ende der Kampfhandlungen 1945 massiv abgerüstet. Eine erste Bilanz ergab nun, dass die gesamte Transportkapazität der amerikanischen und der britischen Luftwaffe anfangs nur 500 bis 700 Tonnen täglich betrug. Überwiegend standen zunächst nur veraltete, zweimotorige Maschinen zur Verfügung, die ein Ladegewicht von maximal je drei Tonnen besaßen.

Trotz großer Bedenken in Washington und London setzte Clay am 25. Juni die Luftbrücke in Gang. Seine Vermutung erwies sich als richtig, dass auch die Sowjetunion das Risiko eines militärischen Zusammenstoßes scheute, also die westlichen Luftkorridore nach Berlin, für die es schriftliche Abmachungen gab, respektierte. Nach der Anlaufphase landeten Maschinen im Minutentakt im englischen Gatow, im französischen Tegel und vor allem im amerikanischen Tempelhof, dem Hauptflughafen der Luftbrücke.

In den folgenden Monaten gelang es, nicht nur Lebensmittel in ausreichender Menge in die Stadt zu bringen, sondern auch Kohlevorräte für den Winter anzulegen, ja für die Stromversorgung ein komplettes Kraftwerk einzufliegen. Dieser spektakuläre Industriebau „aus der Luft“ trug dazu bei, der Sowjetunion die Aussichtslosigkeit ihrer Blockade vor Augen zu führen.

Als Moskau am 12. Mai 1949 die Zugangswege wieder freigab, hatten 213 000 Flüge stattgefunden, waren 1,7 Millionen Tonnen Güter transportiert worden. 70 alliierte Piloten hatten während der knapp elfmonatigen Rettungsaktion ihr Leben gelassen. Die Luftbrücke wurde zum großen Mythos der westlichen Teilstadt. Die Westalliierten, zumal die Amerikaner, wurden nicht mehr als Sieger, sondern von nun an als verlässliche Schutzmächte betrachtet. Drei Jahre nach der bedingungslosen Kapitulation hatte die standhafte Haltung der Westberliner emotional den Weg der Westdeutschen ins westliche Lager geöffnet. Die humanitäre Großtat der USA war der Beginn unseres Weges aus der Isolierung, die Deutschland in den beiden Weltkriegen zu Fall gebracht hatte.



**PROF. DR. ARNULF BARING**

*geb. 1932, lehrte von 1969 bis 1998 Politikwissenschaft und Zeitgeschichte an der Freien Universität Berlin.*