

Empfehlung zur Nachnutzung des Flughafenareals Tegel-Süd

Der Landesdenkmalrat hat sich vor Ort eingehend über den Stand der Planungen für den Flughafen Tegel-Süd informiert. Der 1969-75 errichtete Flughafen „Otto Lilienthal“ wurde 2019 aufgrund seiner herausragenden geschichtlichen, künstlerischen und städtebaulichen Bedeutung unter Denkmalschutz gestellt, auch einer Empfehlung des Landesdenkmalrates (27.4.2018) folgend. Aufgrund der kontinuierlichen Nutzung und Pflege sind die originale Struktur und große Teile der Substanz bis in die Ausstattung gut erhalten.

Die Gesamtanlage folgt entsprechend der zugrundeliegenden strukturalistischen Bauidee bis ins Detail einem hierarchisch gegliederten Modulprinzip. Einem System aus Primärstrukturen und Zirkulationselementen wurden im Ausbau anpassungsfähige Formen und Sekundärstrukturen zugeordnet, die eine optimale Berücksichtigung und Einpassung der Funktionsabläufe erlaubten. Für eine Umnutzung bedeutet dies, dass die Primärstruktur inklusive der Erschließungsprinzipien grundsätzlich erhalten werden sollte, während die modularen Ausbaubereiche die Chance behutsamer Veränderungen bieten, ohne gegen die räumlichen und konstruktiven Grundprinzipien zu verstoßen. Der Landesdenkmalrat erkennt hierin eine besondere Verpflichtung, die in der Struktur des Denkmals angelegte Möglichkeit einer radikal bestandsschonenden Transformation als zukunftsweisendes Ziel zu verfolgen, auch wenn Anpassungen für die Hochschule im Einzelnen Kompromisse erfordern.

Um das Urheberrecht der verantwortlichen Architekten von Gerkan, Marg und Nickels zu beachten, erfolgten Abstimmungen mit dem heutigen Büro gmp. Dies wird begrüßt und sollte bei allen Bauten des Denkmalensembles erfolgen. Gleiches gilt für die Einbeziehung kompetenter Kontaktarchitekten für die Belange des Denkmalschutzes, sie sollte dringend auch für Terminal A erfolgen.

Auf dem Gelände soll neben einem Wohnquartier und dem Erhalt eines weiten „Landschaftsraums“ ein Forschungs- und Industriepark für urbane Technologien, die „Berlin TXL-Urban Tech Republic“ entstehen. Dieses größte, ambitioniert beworbene Konversionsprojekt der Stadt beansprucht Modellcharakter, weshalb die Planungsschritte besondere Bedeutung erlangen und über Berlin hinaus Aufmerksamkeit finden. Der Landesdenkmalrat erkennt in den Nutzungsabsichten eine grundsätzlich positive Entwicklung, auch wenn mit der Teil-Urbanisierung die großen Freiräume und der Solitärcharakter der Bauwerke nicht erhalten werden können.

Das im Südwesten gelegene Band der Wirtschaftsgebäude besteht aus einer kettenförmigen Addition in Modulbauweise errichteter Bauten. Für die Entwicklung dieses grundsätzlich erweiterungsfähigen „Wirtschaftsbandes“ ist es wichtig, den Gesamtzusammenhang der eindrucksvollen Komposition zu wahren. Dafür ist im Bestand auf die Einheitlichkeit der Details zu achten.

Die vorgesehene Nutzung des Hangars durch die Berliner Feuerwehr- und Rettungsdienst-Akademie erlaubt eine vergleichsweise zurückhaltende Adaption und Sanierung. Aus dem möglichen Verzicht auf eine Wärmedämmung sind Vorteile für die schonende Weiternutzung des Bauwerks zu gewinnen. Die Untersuchungen zum Erhalt bzw. zur Ertüchtigung der Fassadenelemente könnten durch eine vergleichende Berücksichtigung der Gesamtenergiebilanzen noch überzeugendere Entscheidungsgrundlagen liefern. Das Erfordernis von Einzäunungen und Sichtbarrieren sollte überprüft und auf das absolut notwendige Maß beschränkt werden.

Die für das Terminal A geplante Umnutzung zu einem Hochschulcampus, im Grundsatz ein vielversprechender Weg, birgt bislang noch denkmalfachliche Konfliktpunkte (vgl. LDR-Empfehlung 27.4.2018). Positiv zu würdigen ist die Erhaltung des Innenrings und verschiedener Teilbereiche (Vordächer, Transitgang, Sichtbarkeit der Deckenstruktur). Umfangreiche Grundrissänderungen und die Auswirkungen von Schadstoffsanierungen und energetischer Ertüchtigung führen jedoch zu erheblichen Substanzverlusten. Hier dringt der Landesdenkmalrat darauf, den Modellcharakter des Umgangs mit dem Bestand durch Ausnutzung (denkmal-)rechtlicher Spielräume stärker zu betonen und das Projekt auch im Sinne einer Urban Low Tech Republic anzureichern. Auch die Nutzung regenerativer Wärmeerzeugung als Kompensation für einen höheren Verbrauch wäre hier modellhaft zu erproben, ebenso die Bilanzierung der Gesamtenergie- und CO₂-Verbräuche im Vergleich zu den ursprünglichen baulichen Lösungen. /2

Die Entscheidung, Flugsteigring (Bauteil A) und Zentralgebäude (Bauteil B) voneinander funktional (und zudem im Eigentum und der Planung) zu trennen, erweist sich – auch unabhängig vom Denkmalschutz – als problematisch. Mit der Veränderung der Erschließungsachse und ihrer Verlegung ins ebenerdige „Untergeschoss“ werden die für die Hochschule wichtige Adressbildung, die Empfangssituation und die innere Logik des Gebäudes empfindlich gestört. Die Schnittstelle beider Bereiche bedarf einer konzeptionellen Überprüfung. Es wird geraten, die Empfangssituation und das Zirkulationssystem mit seiner klaren Erschließungslogik, die für den Bau entwurfsentscheidend war, ablesbar zu erhalten.

Problematisch erscheint bislang auch der Umgang mit dem Tower. Anzustreben ist ein Vorgehen, bei dem die bauzeitlichen, ursprünglich sichtbaren Betonelemente weitgehend oder zumindest in Teilen erhalten werden können. Die Nutzungsfindung sollte den Möglichkeiten des Bestands angepasst werden.

Die städtebauliche Rahmung des für das Erscheinungsbild des Flughafens zentralen Terminalgebäudes A lässt wenig Bezug auf dessen herausragende Rolle auch in der zukünftigen „Urban Tech Republic“ erkennen. Die eng an das Gebäude heranrückenden Baufelder scheinen keiner erkennbaren stadträumlichen Logik zu folgen.

Insgesamt bedauert der LDR, dass die Unterschutzstellung der Anlage keine erkennbaren Konsequenzen für die städtebauliche Gesamtkonzeption hatte. Hier gilt es, verbleibende Spielräume zum Vorteil des Denkmalbestands zu nutzen, der schließlich Kern und Motor der zukünftigen Entwicklung sein soll. In den Bebauungsplänen sind deshalb baukörperscharfe Setzungen zu vermeiden. Vielmehr soll in der Realisierungsphase über städtebauliche Wettbewerbe und Architekturwettbewerbe unter Einbeziehung von Landschaftsarchitekten eine qualitätvolle Einbindung des öffentlichen Raums des alten Flughafens mit seiner neuen Nutzung gegenüber den neuen Stadtquartieren und Stadtbausteinen am Schuhmacher-Quartier sowie auf den anderen Seiten entwickelt werden.

Der Landesdenkmalrat erwartet, dass er über die weiteren Schritte rechtzeitig informiert und diese beratend begleiten können wird.