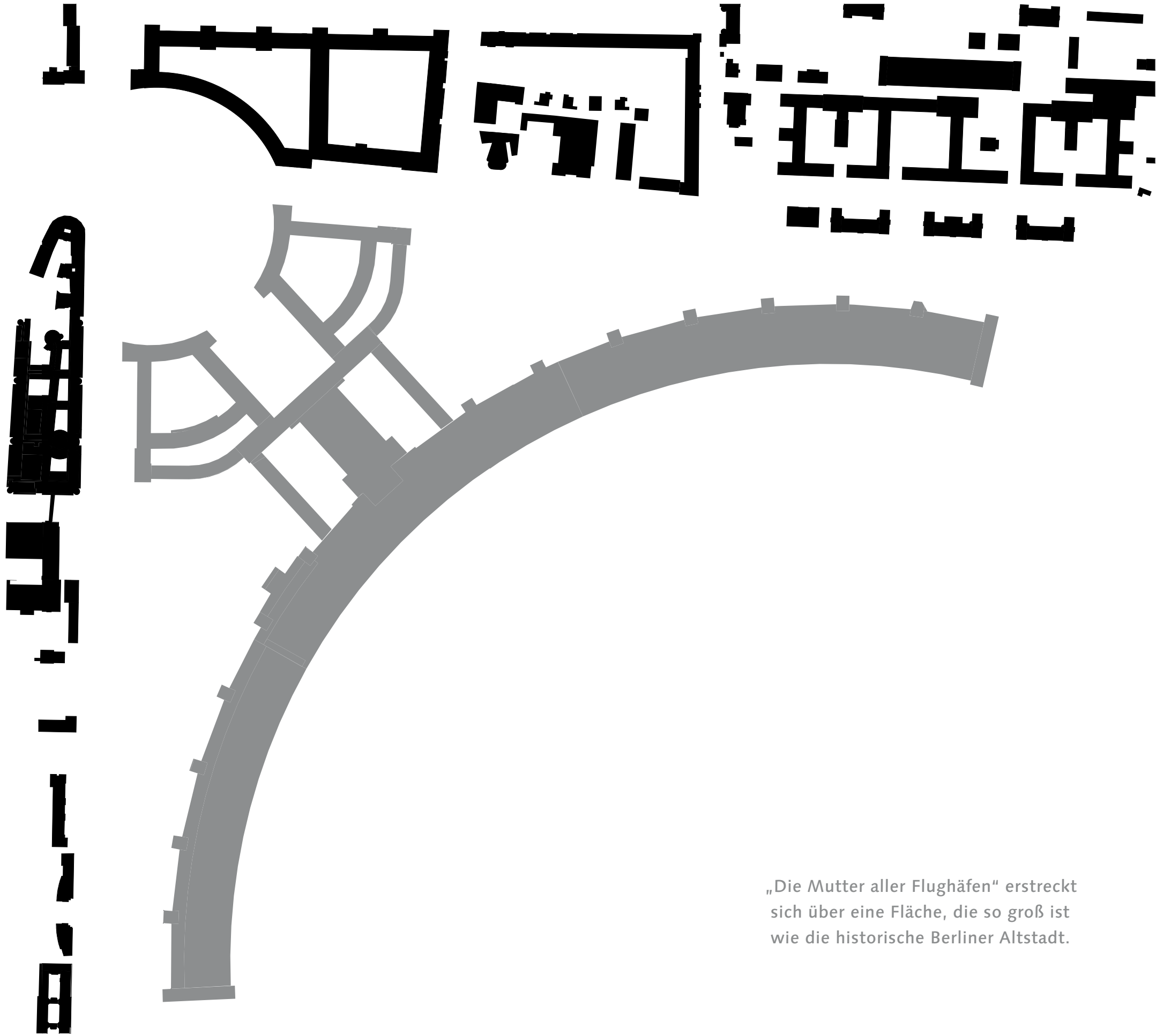


Arnold und Gladisch
Architekten

HAUSAUFGABEN

Bauen in Berlin
nach 1989

Wasmuth & Zohlen



„Die Mutter aller Flughäfen“ erstreckt sich über eine Fläche, die so groß ist wie die historische Berliner Altstadt.

Das Jahr der Bürogründung von Arnold und Gladisch Architekten fällt mit dem sogenannten Konsensabschluss von Berlin und Brandenburg zusammen. Darin vereinbaren beide Länder den Bau eines gemeinsamen modernen Großflughafens am Standort Schönefeld südöstlich der Hauptstadt – unter der verbindlichen Voraussetzung, dass die zum damaligen Zeitpunkt parallel betriebenen drei Berliner Flughafenstandorte Schönefeld, Tegel und Tempelhof geschlossen werden. Am 30. Oktober 2008 blinken die Positionslampen auf dem Rollfeld in Tempelhof ein letztes Mal; in Schönefeld und Tegel soll der Flugbetrieb bis zur Eröffnung des neuen Airports Berlin-Brandenburg (BER) – spätestens 2011 – noch weiterlaufen. – Es wird dann anders kommen.

Ganz unbesehen von der so bemerkenswerten wie unglückseligen Entstehungsgeschichte des neuen Großflughafens, dessen Fertigstellung sich um Jahre verzögern wird, stehen Politik, Stadtplanung und Verwaltung aber schon damals vor einer großen Frage: Was wird aus den stillgelegten Flughäfen? Insbesondere der innerstädtische Flughafen Tempelhof, errichtet 1936 bis 1941 nach den Plänen von Ernst Sagebiel, wird zur Projektionsfläche zahlreicher städtebaulicher und architektonischer Visionen. Kein Wunder: Das weitläufige Areal, das in seiner Größe dem historischen Berliner Zentrum entspricht, sowie das 1,3 Kilometer lange Flughafengebäude mit knapp 310.000 Quadratmetern Fläche bieten genug Raum für große Ideen – zumal in einer Stadt, der es zu jener Zeit nicht an Platz mangelt.

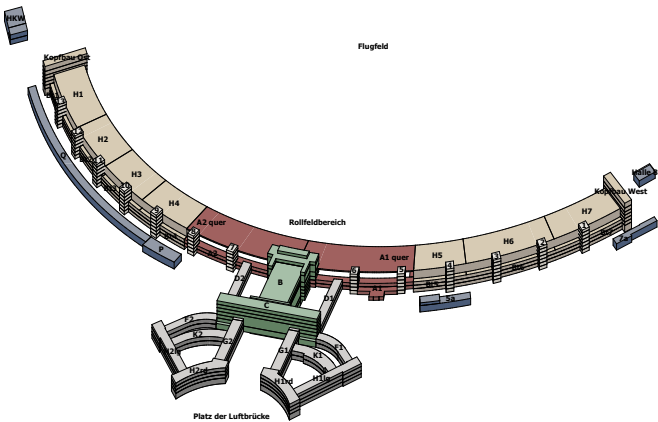
So prüfen Arnold und Gladisch Architekten anlässlich des Wettbewerbs für den Neubau des Bundesministeriums des Inneren den Komplex unter der vonseiten der Politik formulierten Prämisse, anstelle eines Neubaus auch die Nutzung von Bestand in Erwägung zu ziehen. Obwohl sich das Gebäude als Sitz des Ministeriums prinzipiell eignen würde, sprechen die zu erwartenden langen Wegeverbindungen für die internen Abläufe sowie die Kosten aber gegen solche Pläne. Für das Innenministerium wird später im Regierungsviertel ein Neubau errichtet.

Zu welchen Höhenflügen die fast schon mythisch aufgeladene Immobilie inspiriert, beweist schließlich ein amerikanischer Investor. Er will den Flughafen Tempelhof in ein internationales Medizinzentrum mit direkter Fluganbindung für Kleinflugzeuge verwandeln. Unter der wohlwollenden Billigung des Eigentümers unterstützen Arnold und Gladisch Architekten so viel kühnen Unternehmergeist mit einem Gesamtkonzept. Der Verkauf des Areals scheitert am Ende dann aber an einer administrativen Hürde: Die mit dem Flughafenbeschluss verbundene Aufgabe der Flugrechte für THF, so das historische Airport-Kürzel, erlaubt rein rechtlich keine Ausnahme, auch nicht für kleine Maschinen. Damit ist die Idee, den Standort als Ganzes neu zu ordnen und für eine kohärente Nutzung umzubauen, ein für alle Mal hinfällig. Der Bund zieht sich darauf komplett zurück und veräußert seinen Flughafen-Anteil von 83 Prozent an das Land Berlin, dem bisher nur 17 Prozent gehören.

In der Folge beauftragt das Land Berlin Arnold und Gladisch Architekten mit weiteren Studien zur Zukunft des ehemaligen Flughafens – ein Großteil der Untersuchung dreht sich dabei um die Einbindung der prominenten Landmarke in das Konzept der Internationalen Gartenausstellung 2017, die dann jedoch – so wetterwendisch kann Geschichte sein – am Kienberg in Berlin-Marzahn stattfindet. Die besten Realisierungschancen hat am Ende der Plan, das Empfangsgebäude für die Zentral- und Landesbibliothek umzubauen. Die zuständige Senatsverwaltung lobt dafür einen Wettbewerb aus, an dem sich auch Arnold und Gladisch Architekten beteiligen. Doch obwohl nicht nur Fachleute, sondern auch die Berliner Stadtöffentlichkeit in seltener Einmütigkeit die Verwandlung des Zentralflughafens in die Zentralbibliothek begrüßen, bleiben die schönen Entwürfe Papier. Noch Jahre später bedauert Regula Lüscher, die seinerzeit amtierende Stadtbauirektorin, dass diese Chance ungenutzt verstrich.

Tempelhof ist städtebauliche Wucht und streng funktionale Architektur zugleich. Diese eindrucksvolle Verbindung wollten wir erhalten und zeigen, welches Potenzial für den Ort selbst, aber auch für Berlin darin steckt.

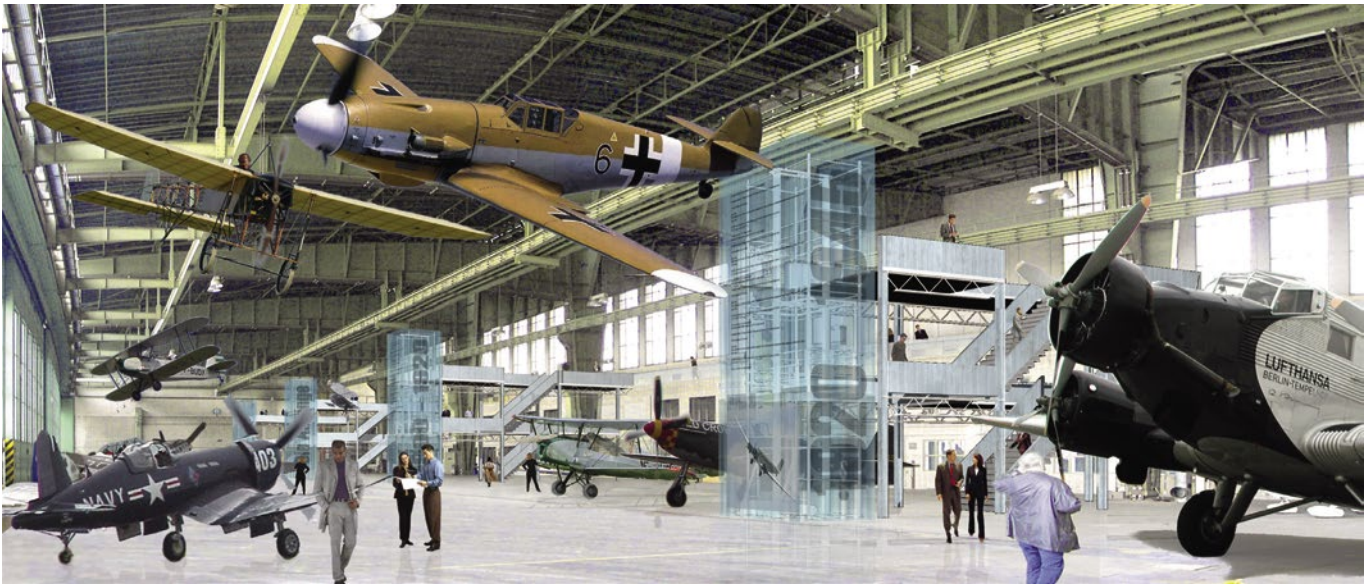
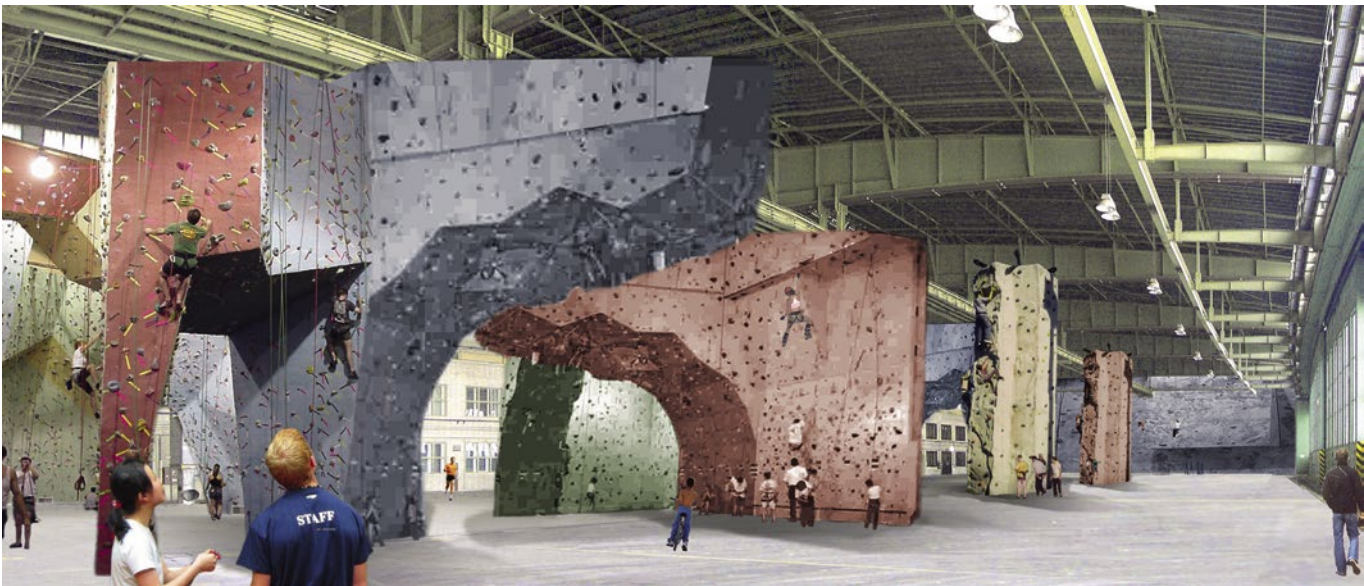
Flughafen Tempelhof K1 Gutachten



- Verwaltungsbauten Ost/West**
Bauteile D2, F2, G2, H2lg, H2rd, K2, D1, F1, G1, H1lg, H1rd, K1
- Zentrale Bauteile**
Bauteile B, C
- Hallenbauteile**
Bauteil/Halle 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, Kopfbau Ost, Kopfbau West
- Ehemalige Flugsteige**
Bauteile A1, A2, A1 quer, A2 quer
- Sonderbauteile**
Bauteile P, Q, 5a, HKW, Halle 8

Wie so viele ihrer Kolleginnen und Kollegen stellen auch Frank Arnold und Mathias Gladisch Überlegungen zu möglichen Nutzungsalternativen des gewaltigen Komplexes an. Doch schon die gedankliche Annäherung an dieses Bauwerk, von Sir Norman Foster sehr zu Recht als „Mutter aller Flughäfen“ bezeichnet, ist ein kühner Akt. Denn es ergibt sich hier die Frage, wie sich eine prototypische und nahezu perfekte Umsetzung des modernen Flughafens mit menschenmöglichen, das heißt realistischen und bezahlbaren Mitteln in etwas anderes verwandeln lässt? Was kann ein Bauwerk, das in all seinen Strukturen und Funktionen ausschließlich für einen effizienten Flugbetrieb entstanden ist, noch anderes sein als ein Flughafengebäude? Das Planungsteam geht diesen Fragen mithilfe eines baufachlichen Gutachtens im Auftrag des BBR nach. Bei diesem sogenannten K1-Gutachten werden die Vor- und Nachteile eines Standortes, seine Lage sowie bauliche und wirtschaftliche Faktoren mit Blick auf die möglichen Nutzungen geprüft. Die Bundesrepublik als Mehrheitseigentümerin will sich von den Potenzialen ihrer denkmalgeschützten Liegenschaft ein umfassendes Bild verschaffen und prüfen lassen, ob und wie sie die Immobilie selbst nutzen kann.

Die erste Kurzbegehung, durchgeführt von zwei Mitarbeitern des Büros, dauert einen Monat. Anschließend erarbeitet das Architekturbüro ein Schema zur Erklärung des Komplexes und stellt anhand einer Analyse der einzelnen Gebäudeteile und der vorhandenen unterschiedlichen Raumtypologien fest, dass sich grundsätzlich gesehen der Bestandsbau zum Behördensitz umbauen lasse und Platz für eine gut 5.000-köpfige Belegschaft bieten könnte. Arnold und Gladisch Architekten entwickeln in ihrem Gutachten auch Konzepte, die nicht mehr von einer kohärenten Gesamtnutzung ausgehen, sondern verschiedene Nutzungen unter einem Dach bündeln. Denn der Bestand erweist sich physisch und strukturell als Multitalent – bei aller zur Schau gestellten äußeren Monumentalität handelt es sich hier um eine bautechnisch moderne und durchdachte Stahlskelettkonstruktion, deren Ausstattung mit Doppelböden und Unterflurkanälen nach den Kriterien seiner Zeit sehr fortschrittlich war. Auch wenn die bauphysikalischen Merkmale – Stichwort: Betriebskosten – überholt sein mögen und das bestehende Verhältnis zwischen Verkehrs- und Nutzflächen unwirtschaftlich ist – im weiten Spektrum zwischen Büro- und Gewerbenutzungen sowie Freizeit- und Kultureinrichtungen wäre in den alten denkmalgeschützten Mauern vieles möglich.

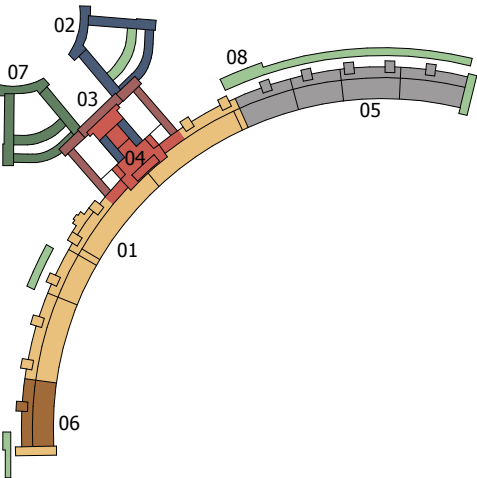


Hoch hinaus ging es in den Konzepten immer: ob mit einer Boulderhalle (oben) oder einem Luftfahrtmuseum (unten).

Zeitraum: 2005
Leistungsumfang: Baufachliches Gutachten
Bauherr: BBR
Ort: Flughafen Tempelhof, 12101 Berlin

Flughafen Tempelhof Innovation im Baudenkmal: Internationaler Gesundheits- und Klinikstandort

Alles auf Anfang



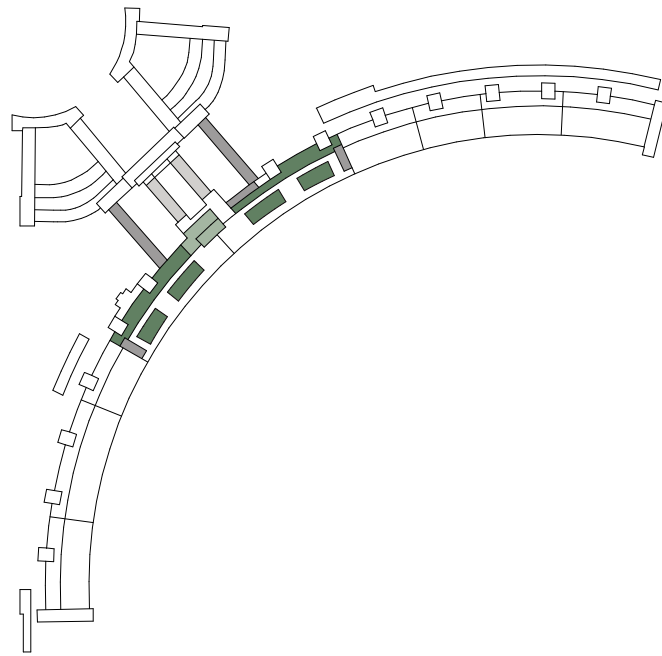
Konzeptmodule, Bruttogrundflächen:		
01	Flugbetrieb	45.000 m ²
02	Gesundheitszentrum	33.500 m ²
03	Hotel	40.000 m ²
04	Tagungszentrum	51.000 m ²
05	Verwaltung	51.000 m ²
06	Museum	11.500 m ²
07	Polizei	36.000 m ²
08	Sondernutzungen	18.000 m ²

Das um Ideen für Tempelhof verlegene Berlin bekommt im Jahr 2006, zwei Jahre vor der endgültigen Schließung des Flughafens, Besuch aus den USA. Mit einem interessierten Investor, der Central European Development GmbH (CED), initiiert von Ronald S. Lauder und Fred Langhammer, steht plötzlich der sprichwörtliche Onkel aus Amerika auf dem Plan und schlägt für den außer Dienst zu nehmenden Flughafen ein neues Leben als internationaler Gesundheits- und Medizinstandort mit Kliniken, Forschungseinrichtungen, Hotel und Tagungszentrum sowie Einzelhandel und Ateliers vor. Die einzige, gleichwohl entscheidende Voraussetzung für dieses Vorhaben ist: Der Flugbetrieb ist unbedingt aufrechtzuerhalten, damit solvente Patienten aus aller Welt direkt von der Gangway ihres Privatjets zur Herz-OP gelangen können. Arnold und Gladisch Architekten, mit dem Areal bestens vertraut, bekommen von CED den Auftrag für eine erneute Studie, die nach ihrem Abschluss unter dem Namen „Innovation im Baudenkmal“ die Machbarkeit der gewünschten Mischnutzung belegt. Doch ist am politischen Beschluss, den Flugbetrieb in Tempelhof zugunsten des entstehenden neuen Großflughafens BER endgültig stillzulegen, nicht zu rütteln, womit sich dann auch das Vorhaben einer medizintouristischen Nutzung mit direktem Flughafenanschluss in Tempelhof erledigt hat – auch wenn die Planung schon fortgeschritten ist und bereits Vorverträge mit Dienstleistern vorliegen. Mit dieser Option sind auch die Vorstellungen, Tempelhof an einen Investor verkaufen zu können, hinfällig. Das integrierte Vorhaben wird der letzte ernsthafte Versuch bleiben, dem gigantischen historischen Bestand mit einem Gesamtkonzept und einem entsprechenden Investitionsbudget zu Leibe zu rücken.

Zeitraum: 2006
Leistungsumfang: Konzept- und Machbarkeitsstudie
Bauherr: CED Central European Development GmbH Berlin
Ort: Flughafen Tempelhof
12101 Berlin



Flughafen Tempelhof Zentral- und Landesbibliothek



- Publikumsflächen Bibliothek
- Gastronomie
- Hintergrundbereiche, Büros, Werkstätten
- Veranstaltungsbereich



Zeitraum: 2013
 Leistungsumfang: Wettbewerb
 Bauherr: Senatsverwaltung für
 Stadtentwicklung und Umwelt
 Ort: Flughafen Tempelhof, 12101 Berlin

Fünf Jahre nach der Schließung des Flughafens fehlt es noch immer an einer Idee für eine adäquate öffentliche Nutzung für das Flughafengebäude. Anlässlich der Auslobung für den Neubau der Zentral- und Landesbibliothek schlagen Arnold und Gladisch Architekten vor, für das Gelände des ehemaligen Flughafens Tempelhof einen anderen Entwurfsgedanken ins Spiel zu bringen: Wie wäre es, die Bibliothek in Berlins größtem leeren Haus unterzubringen? Oder anders gefragt: Ist das überhaupt möglich? Wie immer birgt die Umnutzung eines Bestandsgebäudes Überraschungen und legt ungewöhnliche Lösungen nahe. Doch überwiegt das Positive: Mit der Umnutzung des Gebäudes würde eine weltweit einzigartige Bibliothek entstehen, in der zugleich die imposante Haupthalle als öffentlich

zugänglicher Raum bewahrt bliebe. Auch städtebaulich erscheint diese Nutzung so plausibel wie wünschenswert. Das schlummernde Bestandsgebäude des Flughafens Tempelhof, immerhin das größte Bauwerk Europas, könnte als Sitz der Zentral- und Landesbibliothek zum Impuls für die integrative Stadtentwicklung der angrenzenden Bezirke werden. Zudem wäre eine Umnutzung im Vergleich zu einem Neubau wesentlich wirtschaftlicher, zumal der denkmalgeschützte Bestand ja auch als Leerstandsimmobilie künftig instandgehalten und beheizt werden müsste. Die Architekten schlagen vor, die Nutzungen der Zentral- und Landesbibliothek ausschließlich im zentralen Empfangsgebäude und im mittleren Teil des langgestreckten Hallenbogens zu konzentrieren, um



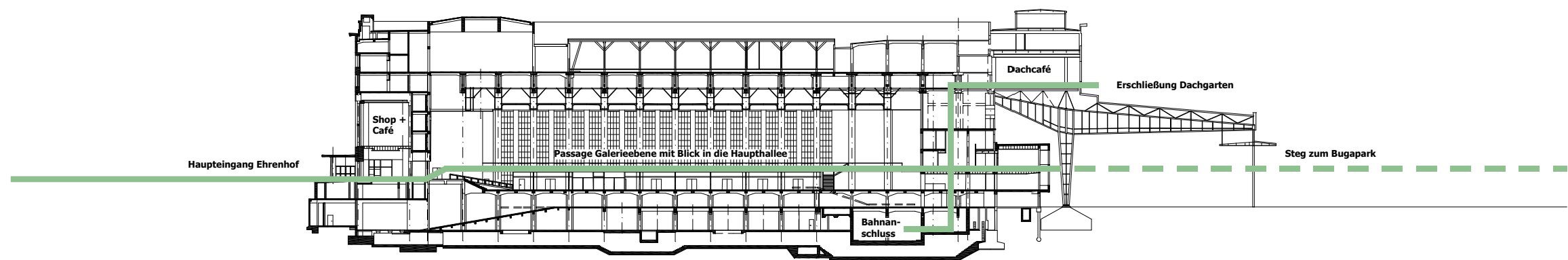
die Erschließung sowohl für Gäste als auch Personal verträglich zu gestalten. Ihr Entwurf sieht zudem eine öffentliche Durchquerung des Flughafengebäudes vom Platz der Luftbrücke zur Tempelhofer Freiheit durch die Haupthalle des Flughafens vor – allerdings auf die Öffnungszeiten der Bibliothek begrenzt. Das Empfangsgebäude enthält dabei über alle Geschosse verteilt öffentliche Nutzungen wie Eingangsbereich, Gastronomie und Veranstaltungsbereiche. Durch Sicherheits-schleusen gelangt man zur zentralen Medienlogistik und den Publikumsflächen der Bibliothek. Für die Einrichtung der Freihandbereiche ist geplant, die ehemaligen Flugsteige im Bereich des bogenförmigen Gebäudeteils mit einer Glasfassade zu schließen und dort den Freihandbestand in einem lichtdurchfluteten Großraum

unterzubringen. Diese Funktionsverteilung erlaubt die Trennung von nicht-öffentlichen und öffentlichen Nutzungen. Die umfangreichen Untergeschosse sollen die geschlossenen Magazine aufnehmen. Das Hangarddach, ehemals als Zuschauertribüne für Großveranstaltungen vorgesehen, wird saniert und zur Parkarena umfunktioniert, die mit dem Veranstaltungsbereich im Haus sowie einem Café auf Ebene 6 verbunden ist.

Flughafen Tempelhof

Internationale Gartenausstellung 2017

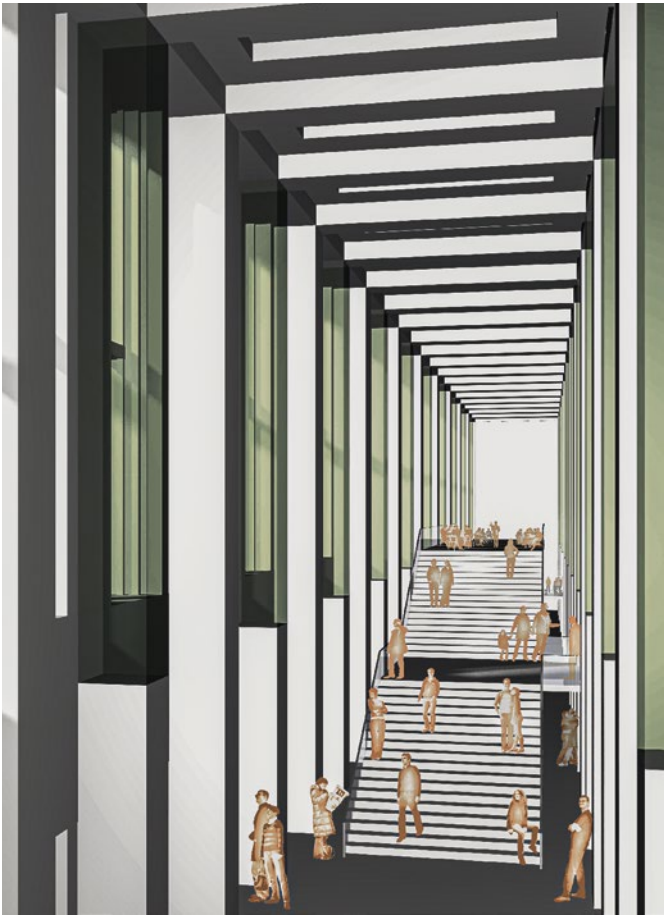
Alles auf Anfang



Zeitraum: 2010–2011
 Leistungsumfang: Planungsgutachten
 Bauherr: IGA Berlin 2017 GmbH
 Ort: Flughafen Tempelhof, 12101 Berlin

Nach einem Beschluss der Berliner Landesregierung zur Bewerbung Berlins um die Austragung der IGA 2017 traf die Deutsche Bundesgartenschau-Gesellschaft die Entscheidung, die Schau am Standort des ehemaligen Berliner Flughafens Tempelhof auszurichten. Die konzeptionelle Verbindung von Baudenkmal und Gartenkunst bestand darin, eine Gartenausstellung teilweise auf mehreren Etagen eines Gebäudes einzurichten, wobei dem mächtigen Dach, mithin fast 100.000 Quadratmetern Terrassenfläche, eine besondere Bedeutung zukommen sollte. Die Erschließungssituation erwies sich hierbei allerdings als heikel, denn das Gebäude war nun einmal schlichtweg nicht für das Gästeaufkommen einer internationalen Großveranstaltung geplant worden. Außerdem war eine Modemesse zu berücksichtigen, die als wichtiger Mieter große Flächen für sich reklamierte und ebenfalls im Jahr der IGA stattfinden sollte.

In ihrem Planungsgutachten zur Haupthalle als Erschließung und Querung der IGA 2017 präsentieren Arnold und Gladisch Architekten mehrere Varianten für die nach Messegästen und IGA-Schaulustigen differenzierte Wegführung. Insbesondere der Vorsatz, die Besucherströme der Gartenschau über den Haupteingang auf das Gelände zu führen, ohne dabei die in der Haupthalle stattfindende Modemesse zu beeinträchtigen, verlangt nach einer intelligenten Lösung. Dafür schlägt das Architekturbüro vor, die als Wegverbindung geeignete Galerieebene über der Haupthalle zu verglasen.



Impressum

Wasmuth & Zohlen Verlag UG
Quedlinburger Straße 11
10589 Berlin
www.wasmuth-verlag.de

© 2021 Wasmuth & Zohlen Verlag, Berlin

Redaktion:
Nelli Seel, Arnold und Gladisch Architekten
www.arnoldundgladisch.de

Text und Konzept:
Cornelia Dörries, Berlin
www.cdoerries.de

Gestaltung:
Hayn Willemeit, Berlin
www.hayn-willemeit.de

Druck und Einband:
Druckhaus Sportflieger, Berlin
www.druckhaus-sportflieger.de

Printed in Germany
ISBN 978 3 8030 2223 3



Aus verantwortungsvollen Quellen:
Hergestellt aus FSC Mix 70%
zertifiziertem Papier.

Abbildungsnachweis

Fotografien

Arnold und Gladisch Architekten
17, 19 unten, 25 links, 47, 152–153
Dido Baxevanidis
51, 53
Katharina Bohm
157
Werner Huthmacher
54, 56–59, 61–62, 64–70, 72–75, 76–78, 80
(Bearbeitung Arnold und Gladisch Architekten),
81, 85–87, 89–91, 93–95, 101–103, 106–111,
113, 114–117, 118–119, 120–123, 130, 139–141
Erik-Jan Ouwerkerk
8–13, 19 oben, 21, 24, 25 rechts, 26, 27, 44–45,
96–97

Visualisierungen

Arnold und Gladisch Architekten
33–39, 41, 104
architecture2brain
124–128, 134–138, 144–147
Ralph Rieger VisualServices Hamburg
141–143, 148–149

Zeichnungen und Modelle

Arnold und Gladisch Architekten
15, 23, 32, 34, 36, 43, 150–151
sowie alle Schwarzpläne, Grundrisse und Schnitte