



Wenn der Flughafen schließt, werden im Nordwesten von Berlin 460 Hektar Fläche für neue Nutzungen frei. Abbildung: Seebauer Wefers und Partner GbR, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung

Ende 2011 soll der Flughafen Berlin-Tegel geschlossen werden. Doch niemand weiß bisher, was danach kommt. Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung hat sechs Teams gebeten, Szenarien für verschiedene Nutzungen zu entwickeln.

Wenn der Flughafen wie geplant Ende 2011 seinen Betrieb einstellt, werden im Nordwesten von Berlin rund 460 Hektar für neue Entwicklungen frei. Doch mit dem Flughafengelände Berlin-Tempelhof (Heft 23.09), wo seit der Schließung 2009 zahlreiche Kulturschaffende und Anwohner ihr Nutzungsinteresse angemeldet haben, ist die Situation nicht vergleichbar. Tegel liegt nicht so zentral und ist auch nicht von allen Seiten umbaut wie Tempelhof (386 Hektar), Tegel liegt am Übergang zwischen Siedlung und Landschaft. Hier ist das Bedürfnis nach Grün für die umliegenden Wohngebiete bereits gestillt, hier ist die Freifläche nicht in erster Linie als Frischluftentstehungsgebiet freizuhalten wie in Tempelhof, und es gibt hier auch keinen lautstarken Protest gegen die Schließung, die jegliche konstruktive Diskussion über eine Nachnutzung erschweren würde. Hier sind die Bewohner froh, wenn endlich Ruhe ist. 14 Millionen Flugbewegungen im Jahr werden gezählt, in Tempelhof waren es 1,5 Millionen. Keine schlechte Ausgangssituation für die Stadtplanung: Doch die Investoren stehen nicht wirklich Schlange. Tegel hat Zeit.

Soll das Gelände vielleicht einfach ruhen, solange es keinen Entwicklungsdruck gibt? Was aber wird dann aus dem sechseckigen Terminalgebäude, mit dessen Bau das Büro gmp einst seine Weltkarriere begann? Sollen Stadtplaner einen Masterplan entwerfen, der dann Schritt für Schritt umgesetzt und mit Nutzungen gefüllt wird? Das wäre die bekannte Vorgehensweise. Die Berliner Senatsverwaltung für Stadtentwicklung verfolgt derzeit jedoch eine andere Strategie. „Wir sind Prozessmanager“, sagt Reiner Nagel, Leiter der Abteilung Stadt- und Freiraumplanung. „Die Nachnutzung des Geländes lässt sich nicht auf einer Ebene lösen. Hier greifen Stadtplanung, Städtebau und Architektur mit dem Entwicklungsmanagement für Bauflächen und Landschaftsraum und der Projektentwicklung gleichzeitig ineinander. Wir müssen die Kommunikation zwischen diesen drei Ebenen moderieren und offenhalten.“ Sind also die Zeiten der Top-Down-Planung nach einem eher starren städtebaulichen Rahmenplan vorbei?

Seit Oktober 2008 hat seine Abteilung die Öffentlichkeit zur Diskussion eingeladen und Antworten auf die Frage gefunden, für welche Nutzungen sich der Standort eignen könnte. Zum Beispiel für Gewerbe. Das ist im Nordwesten unterrepräsentiert. Hinzu kommt, dass Berlin mit vielen gut ausgebildeten jungen Menschen als Stadt des Wissens gilt, aber eine geringe Wirtschaftskraft besitzt. Vertreter der

Wirtschaft bestätigten die Idee, Tegel nicht einfach als Logistikstandort auszubauen, sondern als sogenannten Kompetenzstandort, bei dem Wissenschaft und Forschung eine Rolle spielen. Umwelttechnologie und Energieeffizientes Bauen könnten dazu gehören. Dies hatten gmp bereits von Stipendiaten ihrer Akademie for Architectural Culture untersuchen lassen. Eine Wohnnutzung, so wie sie in Tempelhof großflächig angedacht ist, steht für Tegel nicht an erster Stelle, da nach dem Wegfall des Fluglärms zunächst die angrenzenden Wohngebiete qualitativ aufgewertet werden sollen und auch die Wasserstadt Spandau noch nicht zu Ende gebaut ist. Derzeit wird der Flächennutzungsplan geändert: mit Gewerbeflächen um das Terminal und die Start- und Landebahnen und einem Sondergebiet für Zukunftsindustrie, mit Grünflächen und zwei gemischten Siedlungsarealen im Norden und am Kurt-Schumacher-Platz.

Auf ein Nutzungsprogramm möchte sich die Senatsverwaltung zu diesem Zeitpunkt allerdings nicht festlegen. Stattdessen hatte sie in einem kürzlich vorgestellten Werkstattverfahren sechs Teams gebeten, jeweils monothematische Szenarien für das Gelände zu entwickeln: als Fläche für Großereignis, als Landschaftspark, als Gewerbe- und Industriestandort, als gemischte Stadt und als Energie-Plus-Stadt. Nun will sie mit den Teams einen Testentwurf als Grundlage für städtebauliche Wettbewerbe erarbeiten.

Sechs Nachnutzungskonzepte für den Flughafen Berlin-Tegel

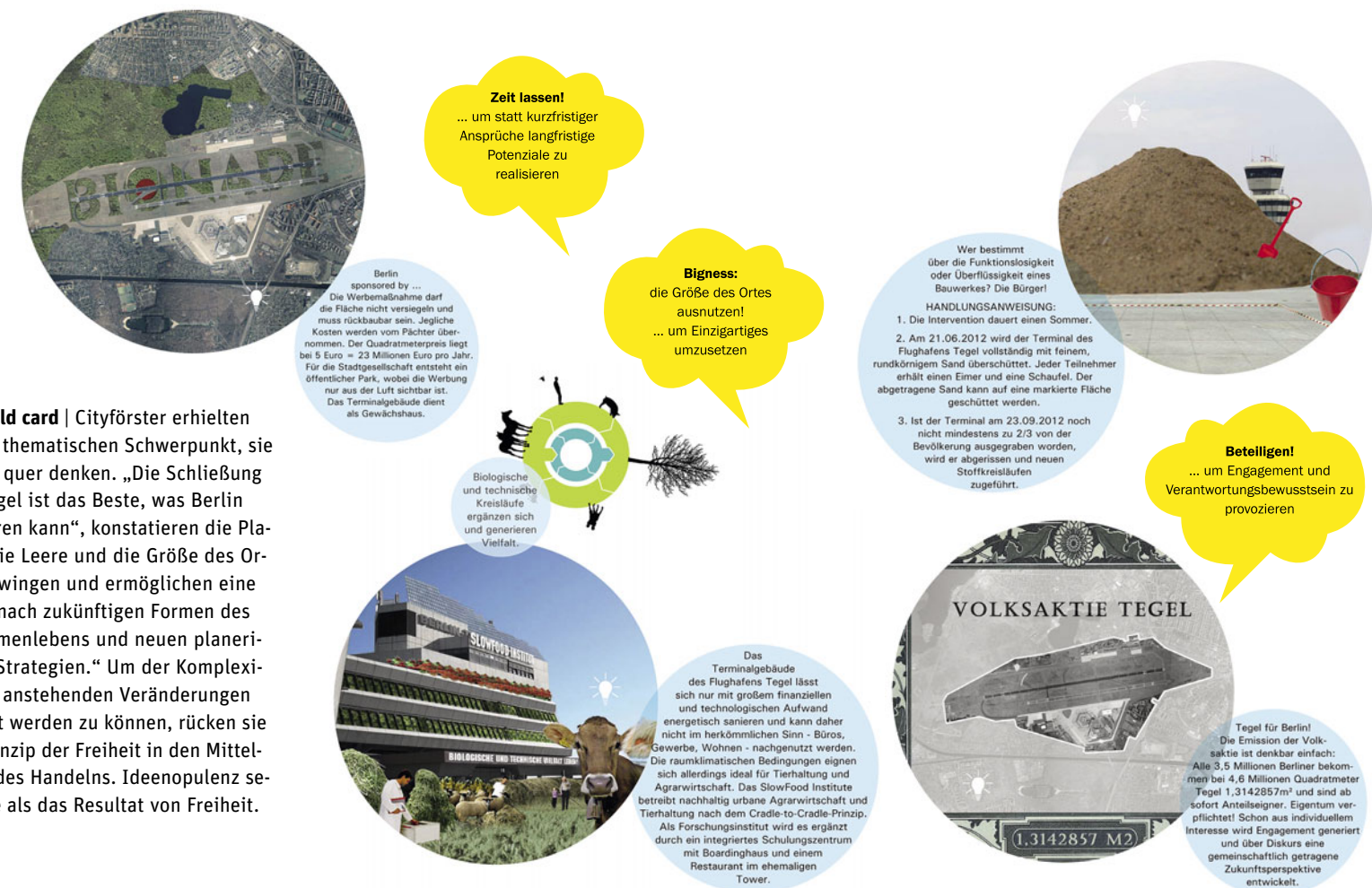
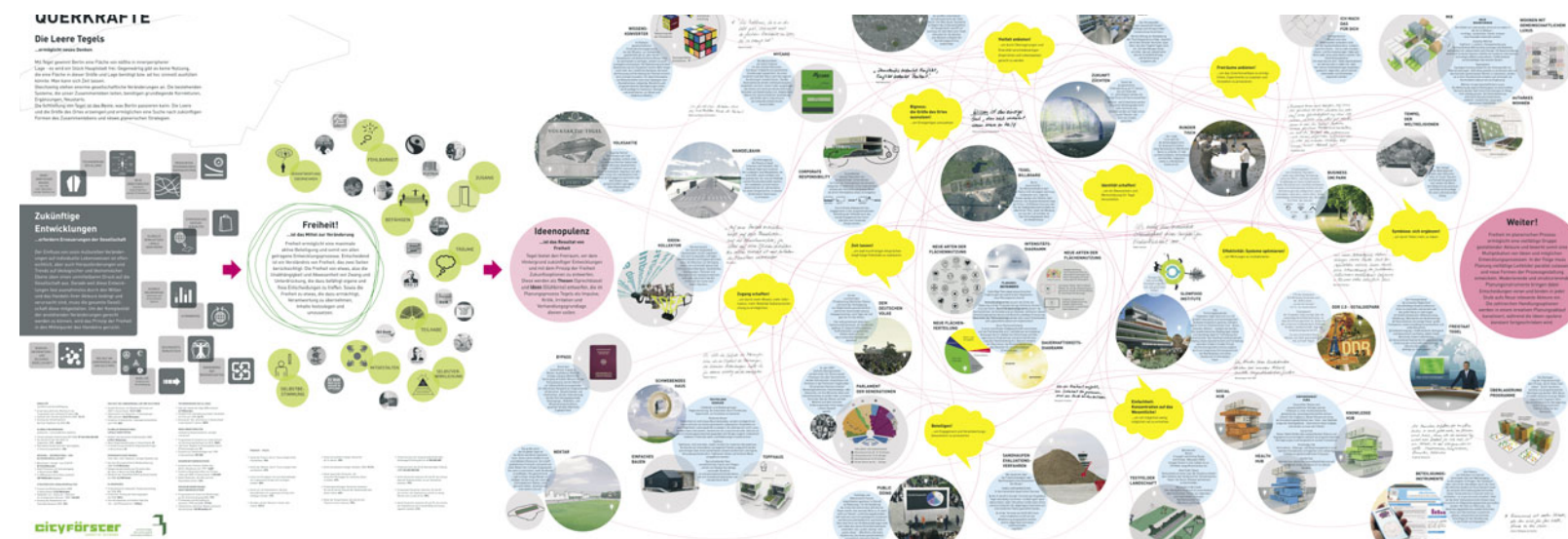
Friederike Meyer

Kooperatives Werkstattverfahren

Teilnehmer West 8, Rotterdam | MVRDV, Rotterdam, mit Topotek 1, Berlin | Agence Ter, Karlsruhe | Machleidt + Partner mit Sinai. Faust

Scroll Schwarz und Gesellschaft für Gesamtverkehrsplanung, Regionalisierung und Infrastrukturplanung, alle Berlin | gmp, Hannover | Cityförster, Berlin/Hannover/Rotterdam

Teilnehmer West 8, Rotterdam | MVRDV, Rotterdam, mit Topotek 1, Berlin | Agence Ter, Karlsruhe | Machleidt + Partner mit Sinai. Faust



← → wild card | Cityförster erhielten keinen thematischen Schwerpunkt, sie sollten quer denken. „Die Schließung von Tegel ist das Beste, was Berlin passieren kann“, konstatieren die Planer. „Die Leere und die Größe des Ortes erzwingen und ermöglichen eine Suche nach zukünftigen Formen des Zusammenlebens und neuen planerischen Strategien.“ Um der Komplexität der anstehenden Veränderungen gerecht werden zu können, rücken sie das Prinzip der Freiheit in den Mittelpunkt des Handelns. Ideenopulenz sehen sie als das Resultat von Freiheit.



Lageplan: Machleidt + Partner

← **TXL... coming home** | Das Team um Machleidt + Partner sollte nach dem Prinzip der gemischten Stadt Wohn- und Erholungsgebiete und Gewerbeflächen entwickeln. Die Stadtstruktur an den Rändern des Flughafengeländes stricken sie konventionell weiter – eine Herangehensweise, die die Organisatoren ja eigentlich in diesem Stadium des Werkstattverfahrens zunächst vermeiden wollten.



Abbildungen: Agence Ter

← **TXL – Die Lichtung in der Stadt** | Agence Ter sollten darüber nachdenken, wie das Gelände in den überordneten Freiflächenzusammenhang integriert werden kann. Sie schlagen u.a. vor, die bestehenden Biotope auf dem Flugfeld von Schafen zu beweidern, das Niedermoor wieder herzustellen und die Start- und Landebahnen in eine Freizeit- und Museumspiste zu verwandeln sowie für Mietergärten zu nutzen. Das Terminalgebäude wird Ausstellungsfläche für regenerative Energiesysteme. Die Flächen um das Terminal, ein Gewerbe- und Technologiecampus, ergeben sich aus der Idee von künstlichen Waldinseln mit begrünten Dächern und Fassaden.



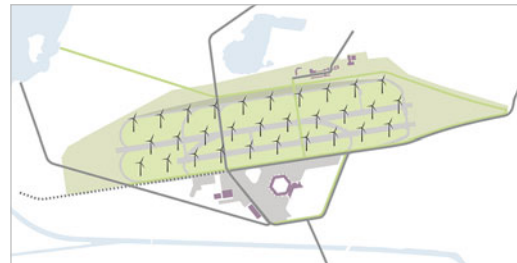
Bewohnter Wald



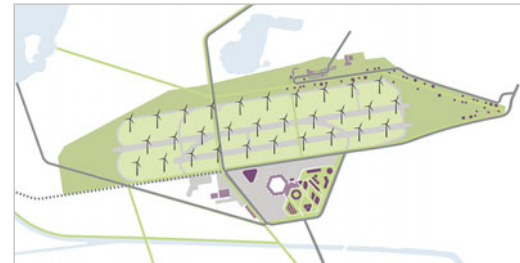
Energiepark + Obstwiese



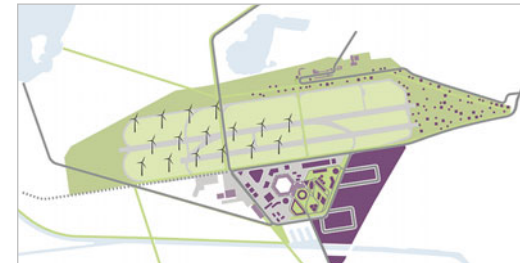
Freizeitpiste



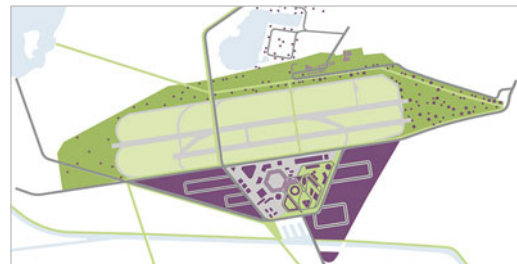
Phase 1 ab 2012



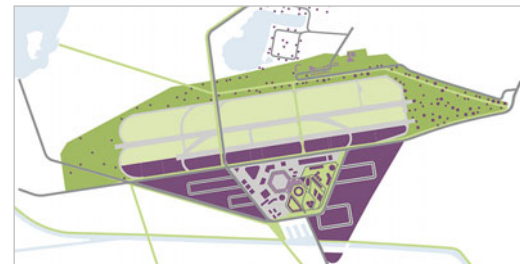
Phase 2 ab 2020



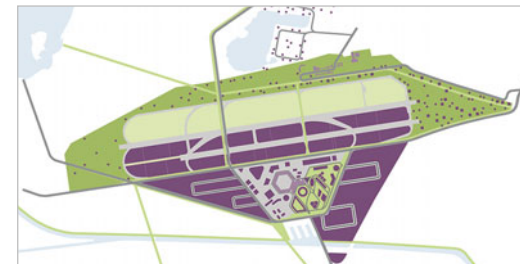
Phase 3 ab 2025



Phase 4 ab 2030



Phase 5 ab 2035



Phase 6 ab 2035

Abbildungen: MVRDV und Topotek 1

↑ **Tegel Fields** | MVRDV und Topotek 1 sollten prüfen, wie Tegel zum Standort für Gewerbe und Industrie werden könnte. Ihren Vorschlag gliedern sie in sechs Phasen. Das Terminalgebäude wird Zentrum der Entwicklung, die Betonfläche wird temporär genutzt, zum Beispiel um regenerative Energien zu gewinnen. Um das Flugfeld herum wird

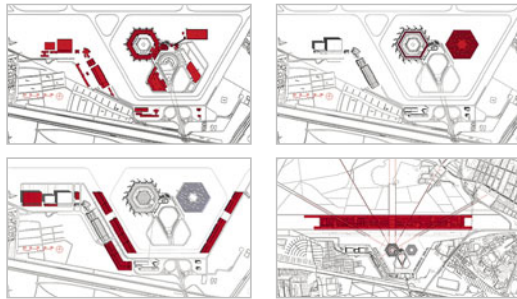
Wald angepflanzt. Östlich des Terminals entsteht ein Forschungs- und Produktionscampus, im Norden Wohnbebauung. Östlich und westlich des Campuses entstehen Industriegebiete. Die Windkraftäder werden zurückgebaut. Bei der Nachfrage nach sehr großen Grundstücken wird das Flugfeld von Süden her entwickelt.

→ **Berliner Spielwiesen** | Was wäre, wenn Berlin eine Expo bekommt oder sich wieder einmal für die Olympischen Spiele bewerben will? West 8 haben visualisiert, was in Tegel alles möglich wäre: Eine Monorail verbindet das Olympic Village im Norden mit dem ehemaligen Terminal, das zum Hospitality Centre geworden ist. Start- und Landebahnen verschwinden unter einer Hügellandschaft mit BMX-Strecke, Bauernhof, Bio-Ackerbau und Streichelzoo. Wassersportler kämen im doppelt so großen Flughafensee auf ihre Kosten.



Lageplan: West 8

→ **Energie-Plus-Stadt** | Als Urheber des Terminalgebäudes hatten sich gmp bereits im Vorfeld des Werkstattverfahrens mit dessen Nachnutzung auseinandergesetzt – und das Konzept einer Energie-Plus-Stadt erarbeitet. Phase 1: Nach Ende des Flugbetriebs wird das Terminal als „Repräsentanz der deutschen Umweltindustrie“ umgewidmet. Temporäre Bauten werden rückgebaut, damit das Gebäude in seiner architektonischen Klarheit erscheint. Phase 2: Auf dem Flughafenvorfeld entsteht eine 35.000 m² große Solarfarm, die Investition macht sich nach acht Jahren bezahlt. Phase 3: Östlich und westlich entsteht Gewerbe und Industrie, die von den erschlossenen Flächen profitieren. Phase 4: Das Terminalgebäude wird zum Nukleus der neuen Stadt, die auf dem Flugfeld entsteht – als Umsteigestation zwischen Individualverkehr und ÖPNV. Denn die neue Stadt soll nicht nur dicht bebaut sein und nutzungsoffene Strukturen mit Null-Energie-Null-Emission-Gebäuden haben, sondern auch ein reduziertes Verkehrsaufkommen.



Abbildungen: gmp/aac Academy for Architectural Culture

Freising

Asamgebäude und Dombergaufgang

Offener, zweiphasiger Realisierungswettbewerb mit integriertem städtebaulichem Ideenwettbewerb Realisierungsteil

ein 1. Preis Architekten Wollmann & Mang, München; Luska Freiraum, Landschaftsarchitekten, Dachau

ein 1. Preis Spreen Architekten, Jan Spreen, München; Pola Landschaftsarchitekten, Jörg Michel, Berlin

3. Preis Bathke Geisel Architekten, München; Fischer Heumann Landschaftsarchitekten, München

4. Preis Deppisch Architekten, Freising; ver.de landschaftsarchitektur, Kroninger, Rümpelein, Wenk, Freising

Ankauf Bombé + Dellinger Architekten, Greifenberg; Tobias Frauscher, Landschaftsarchitekt, München

Ankauf Rahm Staude, Architekten, Berlin; Hahn von Hantelmann Landschaftsarchitekten, Berlin

Ankauf Seifert Hugues Architekten, München; Mahl-Gebhard, Landschaftsarchitekt, München

Ankauf Drescher Kubina Architekten, München; Schmidt Landschaftsarchitekten, München

Ankauf Wagmann Architekten, München; G + S Landschaftsarchitekten, Deggendorf

Städtebaulicher Ideenteil

1. Preis Deppisch Architekten; ver.de landschaftsarchitektur, Kroninger, Rümpelein, Wenk, beide Freising

2. Preis Bathke Geisel Architekten, München; Fischer Heumann Landschaftsarchitekten, München

3. Preis Bayer & Strobel Architekten, Kaiserslautern; Micheller.Schalk. Landschaftsarchitekten, München

Ankauf Bombé + Dellinger Architekten, Greifenberg; Tobias Frauscher, Landschaftsarchitekt, München

Ankauf Spreen Architekten, Jan Spreen, München; Pola Landschaftsarchitekten, Jörg Michel, Berlin

Ankauf Wagmann Architekten, München; G + S Landschaftsarchitekten, Deggendorf

Kiel

Neubau und Sanierung des Wasser- und Schifffahrtsamtes Kiel-Holtenau

Interdisziplinärer Realisierungswettbewerb

1. Preis (30.000 Euro) pbr Planungsbüro Rohling AG, Hamburg, mit Landschaftsarchitektur+, Hamburg

Anerkennung (5000 Euro) JSK Architekten, Hamburg, mit RMP Stephan Lenzen Landschaftsarchitekten, Bonn, Ingenieurbüro Meinhardt Fulst, Braunschweig

Anerkennung (5000 Euro) me di um Architekten Roffluffing + Partner mit Meyer Schramm Bontrup, Freie Landschaftsarchitekten Partnerschaft und IHS Intelligent House Solutions, alle Hamburg

Anerkennung (5000 Euro) JK Jastrzembki Kotulla Architekten mit Sebastian Jensen Landschaftsarch., beide Hamburg, und bow ingenieure, Braunschweig

Anerkennung (5000 Euro) Bernhard Winking Archi-

itekten, Hamburg, mit LA.BAR Landschaftsarchitekten, Berlin, und HKP Ingenieure, Hamburg

Anerkennung (5000 Euro) Sunder-Plassmann Architekten, Kappeln, mit Topotek 1 Gesellschaft von Landschaftsarchitekten, Berlin, und Winter beratende Ingenieure für Energie und Gebäudetechnik, Hamburg

Anerkennung (5000 Euro) martinoff architekten, Hamburg, Koeber Landschaftsarchitektur, Stuttgart, und SKM-Haustechnik, München

Stadt Meckenheim

Altstadt Meckenheim

Begrenzter städtebaulicher Architektenwettbewerb gemäß RAW 2004

1. Preis (8250 Euro) Büro RaumPlan Architekten / Stadtplaner – Uwe Schnuis, Uli Wildschütz, Aachen; Mitarb.: Dencheva, Schnitzler, Hellriegel

2. Preis (4950 Euro) sgp architekten + stadtplaner – Detlef Naumann, Friedrich Hachtel, Wolfgang Bauer, Prof. Friedrich Spengelin, Meckenheim; Mitarb.: Lamberty, Nilges, Kusnierz; Fachber.: Michael Ginstler (Landschaftsplaner)

3. Preis (3300 Euro) Dejozé & Dr. Ammann Architekten / Stadtplaner – Achim Dejozé, Kristin Ammann-Dejozé, Reiner Thiel, Münster; Mitarb.: Brokmann, Hachmann; Fachber.: Paul Nelle (Verkehrsplanung)

OFFENE WETTBEWERBE

6. Messeakademie im Rahmen der denkmal 2010 Studentenwettbewerb Zulassungsbereich: bundesweit Teilnehmer: Architektur- und Bauingenieurstudenten	Abgabe: 31.08.2010 (15 Uhr)	Förderverein für Handwerk und Denkmalpflege e.V., Leipziger Messe GmbH	Preissumme: 1500 Euro	Gesucht werden Ideen für die Aufwertung innerstädtischer Räume. Die Teilnehmer können zwischen sechs denkmalgeschützten Quartieren in der Region Mitteldeutschland wählen. ► www.denkmal-leipzig.de/messeakademie
Museum II Wojny Światowej w Gdańsku (Museum über den Zweiten Weltkrieg) Architektenwettbewerb Zulassungsbereich: EWR Teilnehmer: Architekten	Abgabe: 26.03.2010 (16 Uhr)	Muzeum II Wojny Światowej w Gdańsku	Preissumme: 200.000 Euro	Wettbewerbssprache: Polnisch Anmeldegebühr: 50 Euro ► www.bauwelt.de > wettbewerbe
Construction d'un espace de loisirs et aménagement d'espaces extérieurs de proximité (Freizeitanlage und Außenraumgestaltung) Architektenwettbewerb Zulassungsbereich: EWR Teilnehmer: Architekten	Abgabe: 08.03.2010	Ville de Sainte Gemmes sur Loire	Preissumme: 12.000 Euro	Wettbewerbssprache: Französisch ► www.bauwelt.de > wettbewerbe

BEGRENZT OFFENE WETTBEWERBE

Berlin Innenhof Interdisziplinärer Wettbewerb Zulassungsbereich: WTO-Vertragsstaaten Teilnehmer: Landschaftsarchitekten und Künstler in Arge	Bewerbung bis: 19.02.2010 (16 Uhr)	Bundesrepublik Deutschland	Preissumme: 24.000 Euro	Für ein Bundestagsgebäude im Regierungsviertel soll ein Innenhof gestaltet werden, der sowohl den Mitarbeitern gerecht wird, als auch Anlieferung und Parken berücksichtigt. ► www.bauwelt.de > wettbewerbe
Frankfurt (Oder) Erweiterungsgebäude Kleist-Museum Realisierungswettbewerb Zulassungsbereich: EWR, CH Teilnehmer: Architekten in Arge mit Landschaftsarchitekten	Bewerbung bis: 25.02.2010	Stadt Frankfurt (Oder)	Preissumme: 70.000 Euro	► www.wettbewerb-kleist-museum.de
Freiburg im Breisgau Gutleutmaten Städtebaulicher Wettbewerb nach RPW 2008 Zulassungsbereich: EWR, WTO-Vertragsstaaten Teilnehmer: Architekten, Stadtplaner in Arge mit Landschaftsarchitekten	Bewerbung bis: 24.02.2010 (17 Uhr)	Dezernat I Referat für Stadtentwicklung und Bauen	Preissumme: 62.000 Euro	Entwurf für ein innenstadtnahes Wohnquartier ► www.baueumlearchitekten.de
Maskat (Oman) Deutsche Botschaft Interdisziplinärer Wettbewerb nach RPW 2008 Zulassungsbereich: WTO-Vertragsstaaten, Sultanat Oman Teilnehmer: Architekten in Arge mit Landschaftsarchitekten, Tragwerksplanern und Gebäudetechnikern	Bewerbung bis: 23.02.2010 (16 Uhr)	Bundesrepublik Deutschland	Preissumme: 56.500 Euro	Im Verwaltungsbezirk Al Khuwair sollen eine Kanzlei, eine Residenz und ein Wachgebäude errichtet werden. Bei den Planungen sind wahrscheinliche Naturkatastrophen wie etwa Erdbeben und Hochwasser zu berücksichtigen. ► www.bbr.bund.de > Ausschreibungen/Wettbewerbe/Stellen > Architekturwettbewerbe > Bekanntmachung Ausland
Münster Westfälische Wilhelms-Universität Realisierungswettbewerb Zulassungsbereich: EWR, WTO-Vertragsstaaten Teilnehmer: Architekten in Arge mit Gebäudetechnikern und Tragwerksplanern	Bewerbung bis: 12.02.2010	BLB Bau- und Liegenschaftsbetrieb NRW	Preissumme: 50.000 Euro	Entwurf für den Neubau des geisteswissenschaftlichen Instituts mit ca. 3200 m ² Nutzfläche. ► www.post-welters.de > wettbewerbsmanagement

SONSTIGE

Deutscher Städtebaupreis 2010

► Seite 36

► www.bauwelt.de für die vollständigen Wettbewerbsbekanntmachungen mit detaillierten Bewerbungsbedingungen und Wettbewerbsnachrichten, die uns nach Redaktionsschluss für das vorliegende Heft erreichten.

Eine Gewähr für Richtigkeit und Vollständigkeit der in dieser Rubrik publizierten Auslobungen wird nicht übernommen.