Was war unser Auftrag für circa 50 Hektar Bebauung? Wir sollten ein nutzungsthematisches Leitbild entwickeln.

Gerhard Steindorf,
Geschäftsführer
Tempelhof Projekt GmbH

Das Flugfeld frei zu lassen, ist Konsens in Berlin. Um den Landeshaushalt zu entlasten, sollen nur die Ränder bebaut werden. Doch mit der Entwicklung tut die Stadt sich schwer: Was immer hier an privaten Nutzungen geplant ist, kann auch auf zentraleren Brachen unterkommen, etwa entlang der Spree. Ein Leitbild könnte helfen, doch scheinen die Verantwortlichen das Bekenntnis zu einer Idee und die daraus folgenden Konflikte vor der Wahl zu scheuen. Der neue Senat wird Entscheidungen treffen müssen.

Ränder ohne Entwicklungsdruck

Text **Ulrich Brinkmann**

Fragezeichen Schnittstelle: Wo heute ein Zaun das Tempelhofer Feld vor nächtlichem Besuch schützt, könnten dereinst Gebäude das Wiesenmeer und die Stadt miteinander verbinden.

Foto: Kaye Geipel

„Tempelhofer Freiheit“ lautet der Arbeitsbegriff für das ehrgeizige Unterfangen, eines der größten europäischen Baudenkmäler und eine der größten innerstädtischen Freiflächen des Kontinents in die Zukunft zu führen. Doch ist das mit der Freiheit so eine Sache: Frei von dem Joch „Flugbetrieb“ mag das Tempelhofer Feld nun sein, frei zu einer neuen Bestimmung aber scheint es sich noch nicht so recht wenden zu können – zumindest, was seine mögliche Bebauung betrifft. In der Tat knüpfen sich einige Fragen an die bislang bekannten Absichten, welche offen in der Stadt (und darüber hinaus) zu diskutieren unvermeidbar ist, soll das Tempelhofer Feld eine neue Rolle für Berlin als Ganzes spielen. Das aber ist nicht nur aus der historischen Bestimmung des Ortes heraus bindend, sondern folgt schlicht auch aus dem engen finanziellen Handlungsrahmen der Hauptstadt.

Kritische Rekonstruktion fehl am Platz

Die Leere, die sich zwischen Columbiadamm im Norden, Schillerkiez im Osten, Ringbahn im Süden und Tempelhofer Damm im Westen öffnet, übertrifft selbst in dieser, an Leere gewöhnten Stadt alle vertrauten Dimensionen: Steht man in ihrer Mitte, ist nichts mehr zu hören vom Leben der Dreieinhalbmillionen ringsum, allein das Sirren der Luft liegt in den Ohren. Doch das Schweigen dieser Weite ist nicht die Ursache für das Zögern, das jede Entscheidung begleitet. Warum Berlin sich so schwer tut, mit dieser „Freiheit“ zu agieren, dürfte, neben ihrer scheinbaren Grenzenlosigkeit, zum einen an der schlichten Absenz jeder bedingungslosen Notwendigkeit liegen, diesen Raum mit neuen Zwecken aufzufüllen, zum anderen daran, dass sich hier mit den jahrzehntelang erprobten Werkzeugen der „Kritischen Rekonstruktion“ keine Vorstellung herstellen lässt von dem, was geschehen könnte. Hier gibt es, außer den Spuren des Luftverkehrs, keine historischen Strukturen, die sich aufdecken und zurückgewinnen bzw. neu interpretieren lassen, und die angrenzenden Quartiere bedürfen zumindest als bauliche Struktur keiner Ergänzung. Das Tempelhofer Feld ist ein Ort für Anfänge.

Umso erstaunlicher mutet an, dass die Fragen der künftigen Bebauung – wird überhaupt gebaut, und wenn ja: wo, was und in welcher Dichte? – kaum diskutiert werden, geschweige denn, dass in einem städtebaulichen Ideenwettbewerb die Möglichkeiten je ausgelotet worden wären, die das Feld als Ganzes einem wachsenden Berlin bieten könnte. Gewiss, es gab Vorstufen zu der jetzt verfolgten Strukturplanung mit ihren vier vage umrissenen Baugebieten, im Grunde aber waren zwei Prämissen in den letzten zwei Jahrzehnten immer bindend: das Innere des einstigen Flugfelds frei von Bebauung zu lassen, seine Ränder aber, dem jeweiligen Gegenüber angepasst, mit verschiedenen Nutzungen zu besiedeln.

Die mit dem Auto wie auch mit S- und U-Bahn leicht zu erreichende Südwestecke des Tempelhofer Felds ist als Standort der neuen Zentral- und Landesbibliothek auserkoren.

Foto: Jürgen Hohmuth, Zeitort

- Quartiersgrenze
- Bauland
- Sondergebiet Sport
- Soziale Infrastruktur
- Haupterschließung
- Nebenerschließung
- Öffentliche Grünfläche
- Sportfläche
- Friedhof
- Wasser
- Standort Bundeswehr
- Vernetzungsprogramm (z.B. Parallelerschließung Tempelhofer Damm, Weiterführung Oderstraße)
- geplanter Standort S-Bahnhof Südring

Entwicklungskonzept, Arbeitsstand 17.8.2011

Leitbilder für die Pionierfelder

Schnelle Leitbilder

Diese Vorgabe sollte auch von der Tempelhof Projekt GmbH, die vom Senat für die Entwicklung der Baufelder gegründet worden und seit Juli 2009 tätig ist, nicht in Frage gestellt werden. Und so ging Geschäftsführer Gerhard Steindorf mit seinem Team erst einmal auf die Suche danach, was Berlin in Zukunft benötigen könnte; parallel wurden Wünsche und Vorstellungen von Institutionen, Vereinen und Bewohnern der angrenzenden Quartiere eingeholt. In einem zweiten Schritt wurde das überraschend wenig überraschende Ergebnis im Hinblick auf die bestmögliche Verträglichkeit mit den unterschiedlichen Nachbarschaften auf den Baufeldern verteilt. Die Stichworte für die vier Areale, welche etwas mehr als ein Achtel der Gesamtfläche der „Tempelhofer Freiheit" ausmachen: „Sport und Gesundheit" im Norden, zwischen Flugfeld und Volkspark Hasenheide; „Dialog der Religionen" und „Integration der Quartiere" im Osten, gegenüber dem (noch) armen und migrantisch geprägten Schillerkiez; „Energien der Zukunft" im Süden, entlang der lärmigen Ring- und Autobahn; und schließlich „Wissen und Lernen" am Tempelhofer Damm, der Hauptstraße, die über den Platz der Luftbrücke hinweg das Areal mit dem Stadtzentrum verbindet und die mit U- und S-Bahn von überall her bequem zu erreichen ist. Hier, an der Südwestecke, dem Bahnhof Tempelhof nächst gelegen, soll auch ein mit 260 Millionen Euro kalkulierter Neubau für die Stadt- und Landesbibliothek platziert werden und als eine Art Katalysator für die Entwicklung wirken: Die Interessen und Bedürfnisse der erwarteten 10.000 Besucher pro Tag dürften eine ganze Reihe verschiedene ergänzende Nutzungen anlocken. Für die Planung des Bibliotheksneubaus sind bereits drei Millionen Euro im Landeshaushalt eingestellt. Die naheliegende Unterbringung der Institution im

Die Baufelder sind thematisch den benachbarten Quartieren angepasst ausgelegt worden.

Zeichnungen: Senat für Stadtentwicklung Berlin

Der zur Olympiade 1980 geschlossene Moskauer Flughafen Khodynka wurde rings um den alten Taxiway bebaut. Die keilförmige Bebauung, deren Höhe zum Flugfeld hin abnimmt, schafft auch den Querflügeln Sicht aufs Flugfeld.

Luftbild: www.bing.com/maps
Links, unten: A.Savin, en.wikipedia.org

Flughafengebäude, um das Baudenkmal wenigstens in Teilen angemessen und mit Gewinn für die Öffentlichkeit zu nutzen, hat der Senat verworfen; die dort zu erwartenden langen Wege seien, so Senatsbaudirektorin Regula Lüscher, zu personalintensiv und mithin für den Betrieb der Bibliothek zu teuer. Daher soll das Flughafengebäude als „Bühne des Neuen“ vermarktet werden, als Kulisse also für privatwirtschaftliche Messen, Events und Marketingveranstaltungen, wie es seit Ende 2009 bereits geschieht (siehe auch Beitrag ab Seite 72). All das klingt, gemessen am derzeitigen Planungsstand und politische Willen, realistisch. Dass die thematische Besetzung des Flugfeldrandes nicht vom Ort, von seiner besonderen Geschichte und Stimmung ausgeht, räumt Gerhard Steindorf freimütig ein: Jede „große Idee“ huldige doch bloß der Gigantomanie des Baudenkmals; das wahre Potenzial für die „Stadt im 21. Jahrhundert“ liege in der Freifläche, welche es mit Blick auf Berlin als Ganzes zu entwickeln gilt.

Die Qualität der Baufelder

Wie die „Felder“ im Einzelnen dereinst bebaut sein werden, ist noch nicht absehbar. Das einstige Flugfeld gilt planerisch noch als Außenbereich; mithin muss erst ein Flächennutzungsplan erstellt werden, bevor, wie geplant, Ende 2012 städtebauliche Wettbewerbe für die einzelnen Gebiete durchgeführt und deren Ergebnisse schließlich in ein Bebauungsplanverfahren gegossen werden können. Die jeweiligen räumlich-architektonischen Beziehungen zwischen Baugebiet und Flugfeld auf der einen Seite, Baugebiet und vorhandener Stadt auf der anderen und schließlich Baugebiet und Baugebiet bzw. Baugebiet und Flughafengebäude, also dort, wo sich die Randbebauung vom Parkinneren aus gesehen zur großen Gesamtfassung fügt, bedürfen noch der Klärung. Um die Wettbewerbe vorzubereiten, soll jetzt ein Gremium aus Stadtplanern, Soziologen und Ökonomen mit internationaler Erfahrung gebildet werden, kündigt Gerhard Steindorf an.

Da kein ökonomischer Entwicklungsdruck besteht, könnte die Planung im Grunde ohne Eile vorangetrieben werden – der Flughafen Tempelhof ist schließlich nicht geschlossen worden, um diese Freifläche für die Stadt zu gewinnen, sondern um dem neuen „Großflughafen“ in Schönefeld nicht im Weg zu stehen. Dem „Gemach, gemach“ entgegen steht allerdings das Event IGA, das 2017 im oberen Bereich des Flugfelds, auf der Betonplatte des Flughafenvorfelds und dem angrenzenden Stück Wiese, Besucher anlocken will; für die thematische und gestalterische Konzeption dieses Ereignisses wünscht sich die zuständige Grün Berlin GmbH möglichst bald eine verlässliche Entscheidung der Politik darüber, was auf den Baufeldern geschehen und ob die geplante Bebauung zur Urbanität des Tempelhofer Feldes beitragen soll oder nicht. Park und IGA, für die die ersten Baumaßnahmen 2013 beginnen, müssten jedenfalls auf den Charakter und die Bestimmung der Baufelder abgestimmt werden, betont deren Geschäftsführer Christoph Schmidt: Die Ränder und der Park werden einander unvermeidlich auf- oder abwerten – das aber werde politisch bislang genauso wenig diskutiert wie die Frage, welche Impulse die Baufelder nach außen, in die vorhandene Stadt, geben sollen.

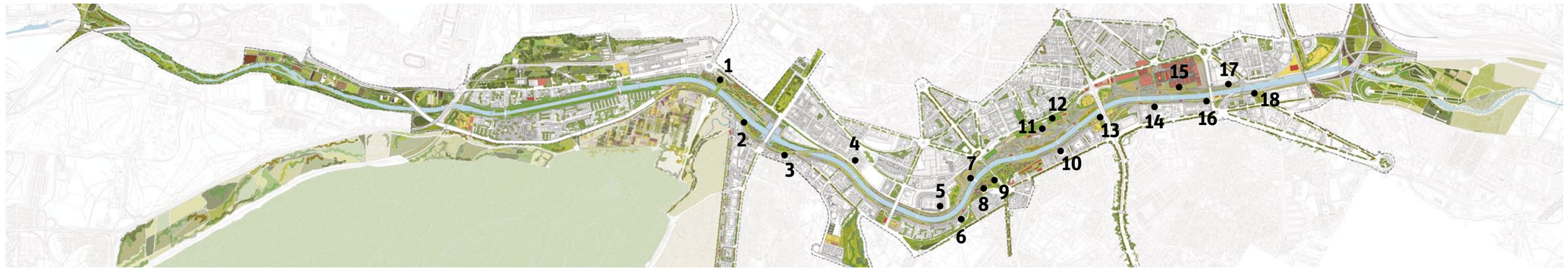
Einflüsse auf die Baufelder wirken im Augenblick nur von der Freifläche her: Die Parkarchitekten vom Büro Gross. Max. haben im Detail Änderungen an den Baufelder-Chiffren vorgenommen, die die Qualität des Parks steigern sollen: So soll das Baufeld am Tempelhofer Damm den Blick auf den südlichen „Seitenflügel“ des Flughafengebäudes frei lassen, und gegenüber ist eine Art „Belvedere“ geplant, das sich den Geländeversprung zwischen Flugfeld und Schillerkiez für ein großzügiges Entrée mit weiter Übersicht zu nutze macht. Nebenan schlagen die Planer aus Edingburg den Neubau einer Schule vor, um die privilegierte Lage nicht vollständig der Privatisierung zu überlassen und ein großes Problem des Schillerkiezes – die, für ambitioniertere Eltern, geringe Attraktivität der Bildungseinrichtungen – wenigstens von der räumlichen Seite her in Angriff zu nehmen. Auch die vom Senat nur zweigeschossig gedachte Bebauung des Gewerbegebiets im Süden stellen Gross.Max. in Frage: Warum nicht eine höhere, gemischt genutzte Bebauung zulassen, die trotz der emissionsbelasteten Lage eine eigene Qualität und eine gewisse Urbanität entfalten könnte?

Diese Anregung ist insofern von Bedeutung, als sie auf eine Frage aufmerksam macht, die bei der Entwicklung der Parkränder hinter allen Überlegungen steht: Welchen Beitrag können, ja müssen die Baufelder zur Entwicklung des Parks bzw. zur Entlastung des angespannten Landeshaushalts leisten, und welche Rolle kann die „Tempelhofer Freiheit“ spielen, wenn es um die Entscheidung geht: Stadtentwicklung nach innen oder nach außen? Ist eine vertikale Bebauung auf allen vier Arealen grundsätzlich ausgeschlossen? Welche unterschiedliche Dichte vertragen die Felder, wenn sie, wie die Tempelhof Projekt GmbH mit ihrem Bottum-up-Ansatz einer gesamtstädtischen Bedarfsanalyse unterstellt, nicht nur auf der Nachbarschaftsebene Dialog führen müssen, sondern ganz Berlin betreffende Probleme zu lösen haben? Mit Widerspruch gegen die Teilprivatisierung der Randbereiche ist jedenfalls zu rechnen, vor allem auf Kreuzberger und Neuköllner Seite. Um möglichst viel Akzeptanz für die Entwicklung in jenem Teil der Bevölkerung zu erlangen, der gar keine Veränderung des Status quo will, wird der Senat nicht umhin kommen, diese Fragen endlich zu beantworten und offen zu diskutieren.

Ein Freizeit- und Erholungskorridor, wo vorher die Madrider Ringstraße M30 verlief. Fotoserie mit den neuen Verbindungen und Übergängen in die Stadt.

Zeichnung: Burgos & Garrido Arquitectos; Fotos: MYCC

Die Öffnung des Río-Park Madrid



In einer gewaltigen finanziellen Anstrengung hat Madrid einen Teil der Ringautobahn M30 überdacht und den parallel dazu verlaufenden Fluss Manzanares freigelegt. Das Planerteam Burgos & Garrido, MRIO und WEST 8 hat auf dem Deckel und entlang der Ränder einen Park konzipiert, der im Sommer eröffnet wurde. Die Autoren beschreiben, mit welchen Mitteln dieser Park in die angrenzende Stadt geöffnet wurde.

Der Río-Park in Madrid ist als eine fast sieben Kilometer lange Folge von Parkanlagen konzipiert, unter der sich ein ehrgeiziges Tiefbauprojekt verbirgt: der südwestliche Abschnitt der Madrider Ringstraße M30. Während jeden Tag Tausende von Fahrzeugen die Tunnelstraße befahren, ist oben, an beiden Ufern des Manzanares, ein neuer öffentlicher Raum entstanden. Dieser Raum nimmt Kontakt zu den beiden Fassaden der Stadt auf, die sich entlang der tiefen Wunde, die der Bau der Autobahn in den 1970er Jahren geschlagen hatte, unterschiedlich entwickelt haben. Die Fahrbahnen nahmen beide Ufer des Flusses ein, das Flussbett war isoliert, unzugänglich und unsichtbar.

Ziel des Projekts war es, einen Freizeit- und Erholungskorridor zu schaffen, der Madrid mit seiner Umgebung verbindet: mit der Casa de Campo und dem Monte del Pardo im Norden, mit den fruchtbaren Ebenen im Süden oder auch mit dem von Ricardo Bofill gestalteten Parque Lineal del Manzanares. Darüber hinaus wird der Bezug zwischen Stadt und Fluss wiederhergestellt, der, wenn auch nicht sehr breit, für die Geschichte Madrids bedeutsam und eines der Symbole der spanischen Hauptstadt ist.

Eine anspruchsvolle Aufgabe auch deshalb, weil das langgestreckte Gelände ansteigt und abfällt, ohne dass die umliegenden Straßen darauf Bezug nehmen. Im Viertel Arganzuela, wo der Park zu einem innerstädtischen Strand wird, liegt er auf Straßenniveau, in den meisten Abschnitten zeigen sich aber beträchtliche Höhenunterschiede und topografische Einschnitte. An diesen Stellen ist der Park nur über Rampen und Treppen zugänglich. Beim Betreten des spannungsreich von Bäumen gesäumten Weges präsentieren sich den Bürgern gezielt eingesetzte landschaftliche Einkerbungen, sodass die Spaziergänger ihr Gehtempo ändern.

Als Hauptelement zieht sich der sogenannte Salón de Pinos (Pinienraum) über die gesamte Länge des Parks. Mit seinen Tausenden von Bäumen kann er als eine kontrollierte Ausweitung der Pinienwälder verstanden werden, die die Berge nördlich von Madrid überziehen. So können, wie die Autoren des Projekts erklären, die Menschen aus dem Viertel unweit ihrer Häuser picknicken und brauchen nicht erst in die Berge hinauf zu fahren. Als Kontrast zu dem langgestreckten Weg ist die rhythmische Gliederung des Raumes durch querende Wege zu verstehen – historische Brücken und moderne Fußgängerstege, mit denen der Versuch unternommen wird, die beiden unterschiedlichen geprägten Ufer miteinander zu verbinden.

Autobahn vor der Haustür

Das zum Stadtrand gerichtete Ufer wird von einer Reihe benachteiligter Stadtviertel gesäumt. Hier verlief die Autobahn nur ein paar Meter vor der Haustür, ohne dass den Bewohnern auch nur ansatzweise Abhilfe in Form von Lärmschutzwänden geboten wurde. Jahrzehntelang waren sie Lärm und Verschmutzung ausgeliefert, sobald sie die Fenster öffneten. Dieser unterprivilegierte Rand wurde auch als „extrarío“ (jenseits des Flusses) bezeichnet. Inzwischen finden diese dicht an dicht verlaufenden Fassaden der Sozialwohnbauten ein völlig neues Ambiente vor der Haustür – ein roter Teppich à la Hollywood lädt die Bewohner in einen neu hinzugekommenen Teil der Stadt ein, einer Stadt, die ihnen bislang den Rücken zugekehrt hatte. Die vielleicht wichtigste neue Stelle ist jetzt die Verbindung mit der Casa de Campo über die Huerta de la Partida und die Avenida de Portugal. Hier enden die Wohn- und Bürobauten. Sanft abfallend öffnet sich heute ein weites Plateau mit spielerisch angelegten Wegen. Die Grenzen scheinen mit der dichten Vegetation des Campo del Moro am gegenüberliegenden Ufer und dem Bild der malerischen Fassaden des Palacio Real und der Almudena-Kathedrale zu verschmelzen. Ein neues, monumentales Szenario ist so entstanden, welches das historische Zentrum Madrids förmlich in die bisherigen Außenbereich ausdehnt.

Autobahn vor der Haustür

Auf dem linken, zum Zentrum der Stadt hin orientierten Ufer sind die Beziehungen zwischen Park und Stadt räumlich besonders komplex. Auf dieser Seite war die Stadt vor der lästigen Autobahn schon zuvor durch Gärten, Gewerbegebiete und öffentliche Infrastrukturen abgeschirmt, die ihrerseits dem Fluss den Rücken zudrehten. Grünflächen wie der Parque de Atenas oder die Jardines de Maestro Padilla, große Straßen wie der Paseo de las Yeserías oder La Chopera sowie die Konzerthalle La Riviera oder das Zentrum für zeitgenössische Kunst, das kürzlich auf dem Gelände des Matadero, des früheren städtischen Schlachthauses, angelegt wurde, sollen hier in naher Zukunft zu Teilen des Gesamtprojekts an der M30 zusammengefügt werden; das Landschaftsprojekt ist auch heute nicht abgeschlossen, sondern der Motor einer langfristigen Stadterneuerung und damit beispielhaft für die Sanierung weiterer Bereiche der Stadt. Gebiete mit bisher ungewisser Zukunft, wie zum Beispiel eine Reihe von Industriebrachen oder das Estadio Vicente Calderón sind Bestandteil dieser Strategie.

Zweifellos ist der Park ein Prestigeprojekt für die Stadt und ihren Bürgermeister. Die Kosten allein für die Untertunnelung betrugen vier Milliarden Euro, mit insgesamt 48 Kilometern Länge ist das größte innerstädtische Tunnelsystem Europas entstanden. Die Sanierung der Flussufer mit den neuen Parklandschaften wurde auf weitere 100 Millionen veranschlagt. Auf der konkreten Ebene hat man in vielen Meetings die Bewohner der bis dato benachteiligten Stadtteile nach ihren Wünschen gefragt. 33 Fußgängerbrücken wurden gebaut, respektive saniert. Vor allem aber ging es um die Schaffung neuer Erholungsorte in einem Teil der Stadt, der bisher nichts davon zu bieten hatte.

In Spanien existiert eine Reihe von Beispielen für die Modernisierung bisher nicht- oder industriell genutzter urbaner Flussufer, zum Beispiel in Valencia, Saragossa oder Bilbao. Die Transformation an der M30 allerdings stellt mit einer Größe von beinahe 110 Hektar – das entspricht ziemlich genau der Fläche des Parque del Retiro – ein beispielloses Vorhaben dar. Das betrifft auch die großräumliche Verbindung von bewaldeten Zonen, Grünflächen, historischen Gärten und existierenden Stadtparks, die zu einer beispiellosen landschaftsarchitektonische Infrastruktur zusammengefügt wurden. Mit dem Projekt hat sich die Stadt nach Süden und Westen gewendet, die Stadtstruktur erneuert und den Manzanares zu einer neuen, bewohnbaren Achse gemacht – Madrid und sein Fluss gehören wieder zusammen. CC, BC, MC

Übersetzung aus dem Englischen: Christian Rochow

Carmina Casajuana, Beatriz Casarez, Marcos Gonzáles | studierten Architektur an der ETSAM Madrid, den TUs Dresden und Dortmund und an der AK Wien. Anschließend arbeiteten sie u.a. bei KCAP und Schamp & Schmalöer. Seit 2006 Teil des Teams „Nolaster“, ab 2009 Gründung des eigenen Büros „MYCC“. Nebenbei journalistische Tätigkeit, unter anderem für Arquitectura Viva.