

BAUNETZWOCHE #368

Das Querformat für Architekten

19. Juni 2014



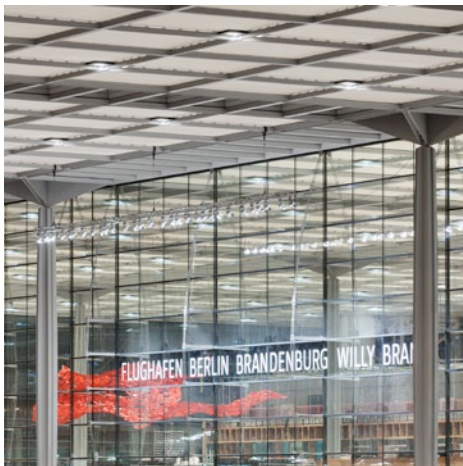
TXL | BER | TXL+
GERKAN FLIEGT AUF BERLIN

**TANZ
IN FESSELN**

Ein Gespräch mit
Meinhard von Gerkan
in Venedig

DIESE WOCHE

Der Berliner Flughafen Tegel (TXL) wird in diesem Jahr 40. Der neue Flughafen in Schönefeld (BER) wird auf absehbare Zeit nicht fertig. Beide Entwürfe stammen von gmp: Der eine markierte den Beginn einer glänzenden Architektenkarriere, die Qualität des anderen wird vom Pannen-Desaster überschattet. Und längst stellt sich die Frage: Was passiert eigentlich mit Tegel? Auch an der Nachnutzung *TXL+* ist das Büro gmp beteiligt...



Titelbild: Marcus Bredt

<u>6</u>	Dossier TXL BER TXL+	<u>3</u>	<u>Architekturwoche</u>
<u>7</u>	<u>TXL und BER</u> Zwei Seiten einer Medaille	<u>4</u>	<u>News</u>
<u>15</u>	<u>Das Potemkinsche Büro</u> Meinhard von Gerkan erzählt, was wirklich passiert ist.		
<u>18</u>	<u>Tanz in Fesseln</u> Ein Gespräch mit Meinhard von Gerkan		
<u>21</u>	<u>Urban Technology</u> Pläne zur Nachnutzung von Tegel	<u>30</u>	<u>Bild der Woche</u>
<u>26</u>	<u>Story: Die dunkle Seite der Architektur</u> Der Dark Side Club 2014		
<u>28</u>	<u>Tipp: Archaischer Funktionalismus</u> Der Yourtopia-Pavillon von SeARCH in Rotterdam		

Keine Ausgabe verpassen mit dem BaunetzWoche-Newsletter. Jetzt abonnieren!



FREITAG

Das Leben im Ruhrgebiet galt einst als das richtige: hart zwar, aber doch notwendig und ehrenhaft. Heute allerdings spielt die Musik anderswo, und nicht wenige Menschen im Pott plagt das Gefühl, täglich im falschen Leben ihr Dasein zu fristen. Da passt es, dass der Berliner Architekt Friedrich von Borries vergangene Woche in Essen für sein RLF-Projekt einen Preis der Kreativwirtschaft erhielt. Sein „Richtiges Leben im Falschen“ versteht sich zwar als subversive Kapitalismuskritik, aber was soll's. Seit die Kohle nicht mehr aus dem Boden kommt, sondern aus den Subventionstöpfen der Kulturpolitik, muss man schließlich nehmen, was man kriegen kann.

NEWS

CATWALK AUS BETON

UMBAUPROJEKT BEI DESIGNLINES



Die Mode im Zentrum und eine Hülle aus Beton: Diese zwei Vorgaben des Bauherren spielten die Hauptrolle bei diesem Wohnungsumbau im japanischen Nagoya.

Um den Wünschen seiner Klienten zu entsprechen, musste Keiichi Kiriya von Airhouse Design Office den Grundriss eines 40 Jahre alten Apartments komplett ausradieren und neu konzipieren. **mehr...**

LUFO PARK IN AACHEN

UMGESTALTET DURCH ATELIER LE BALTO



Über zwanzig Jahre nach der Eröffnung wurde der Park des *Ludwig-Forum für internationale Kunst* in Aachen nun durch das atelier le balto (Berlin/Le Havre) umgestaltet.

Die Garten-Künstler legten behutsam die Grundstruktur des Gartens frei, entfernten Relikte vergangener Ausstellungen und fügten neue gestalterische Elemente hinzu.

Am Samstag, 19. Juli 2014, wird der neue *LUFO Park* mit einem Viertelfest von 12 bis 22 Uhr eingeweiht und den Bürgern der Stadt übergeben.

Ort: Ludwig Forum,
Jülicher Str. 97-109, 52070 Aachen
www.ludwigforum.de

Foto: Peter Hinschläger

HÖLZERNE HALLEN: WERK 3 UND LT1

OBJEKTE BEI BAUNETZ WISSEN



Zwei Unternehmen in Alpnach und Hösching expandieren – und demonstrieren vornehm Zurückhaltung. Für die Produktion ihres neuen Holzbausystems ließ sich eine Schweizer Firma am Vierwaldstättersee eine große Halle errichten: ganz aus Holz, das aus nachhaltig bewirtschafteten Wäldern der Region stammt.

Auffallend ist das auskragende Dach, angenehm schlicht die Bekleidung aus Fichtenholzschildeln. Konzeption und Konstruktion der beispielhaften Produktionshalle Werk 3 sind Thema im Baunetz Wissen *Nachhaltig Bauen*. **mehr...**

Auch das Hochregallager eines österreichischen Logistik Konzerns unweit des Linzer Flughafens besteht überwiegend



aus Holz. Weil der Energieverbrauch im Betrieb so gering ist, heißt die Logistikhalle LT1 – Leuchtturm 1.



Grund genug, das Energiekonzept im Baunetz Wissen *Heizung* unter die Lupe zu nehmen. **mehr...**

SINNLICHKEIT UND DICHTER

ARCHITEKTUR GENERATOR BERLIN



Noch bis Ende Juni zeigt die Architekturgalerie Berlin die Ausstellung *Burkhalter Sumi – Sinnlichkeit und Dichte*. Marianne Burkhalter und Christian Sumi haben ihr Büro 1984 in Zürich gegründet, in ihrer ersten Ausstellung in Deutschland thematisieren sie jetzt das Verhältnis von Sinnlichkeit und Dichte: mit einer Installation aus von der Decke abgehängten, raumhohen Bannern.

Zur Eröffnung sprach die Berliner Senatsbaudirektorin Regula Lüscher, zur Finissage gibt es ein weiteres Gespräch: Am Freitag, 27. Juni 2014, werden Marianne Burkhalter und Christian Sumi mit Bettina Götz (Artec Architekten) reden – über Sinnlichkeit und Dichte.

www.architekturgalerieberlin.de

Foto: Jan Bitter

RENZOS RAUPE IN PARIS

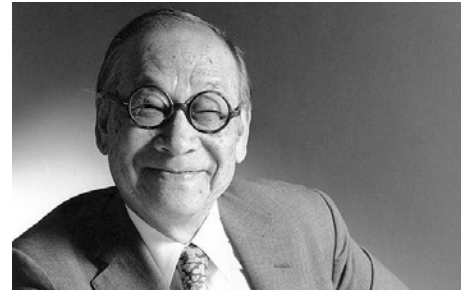
ERWEITERUNG PATHÉ FOUNDATION



Nach der Scherbe in London ein erster Blick auf das neue Projekt vom *Renzo Piano Building Workshop* in Paris: Es ist eine Riesen-Raupe! Für den Erweiterungsbau der Pathé Foundation haben die Architekten eine raupenähnliche Konstruktion in den Innenhof gebaut, die sich in den historischen Block hinein buckelt. In der Glaskuppel werden Ausstellungsräume, ein Kinosaal, das Archiv und Büroräume Platz finden; Ende des Jahres soll der Neubau fertiggestellt werden. Foto: Michel Denancé

GOLD FÜR I. M. PEI

UIA AWARD 2014



I. M. Pei hat sie alle: Die AIA Gold Medal (1979), den Pritzker-Preis (1983), den Praemium Imperiale (1989), den Cooper-Hewitt National Design Museum Lifetime Achievement Award (2003) und die Royal Gold Medal RIBA (2010). Fehlte noch eine:

Mit der Goldmedaille des International Union of Architects Awards 2014 wurde der 97-jährige Architekt jetzt ausgezeichnet. Die UIA ist eine Vereinigung nationaler Verbände der Architekten, die 1948 in Lausanne gegründet wurde. Sie ehrt Pei für „seinen einzigartigen Stil, seine zeitlose Strenge und seine spirituelle Verbindung zur Geschichte, Zeit und Raum.“ Die Verleihung findet am 6. August auf dem UIA World Congress of Architecture in Durban statt. www.uia-architectes.org

250 JOBS.

Der BauNetzStellenmarkt

**IHRE ANZEIGE
IM GRÖSSTEN
STELLENMARKT
FÜR
ARCHITEKTEN.
ERREICHT
DIE BESTEN
KÖPFE
DER BRANCHE.
STEHT
VIER WOCHEN
LANG ONLINE.
UND DAS
SOFORT.**

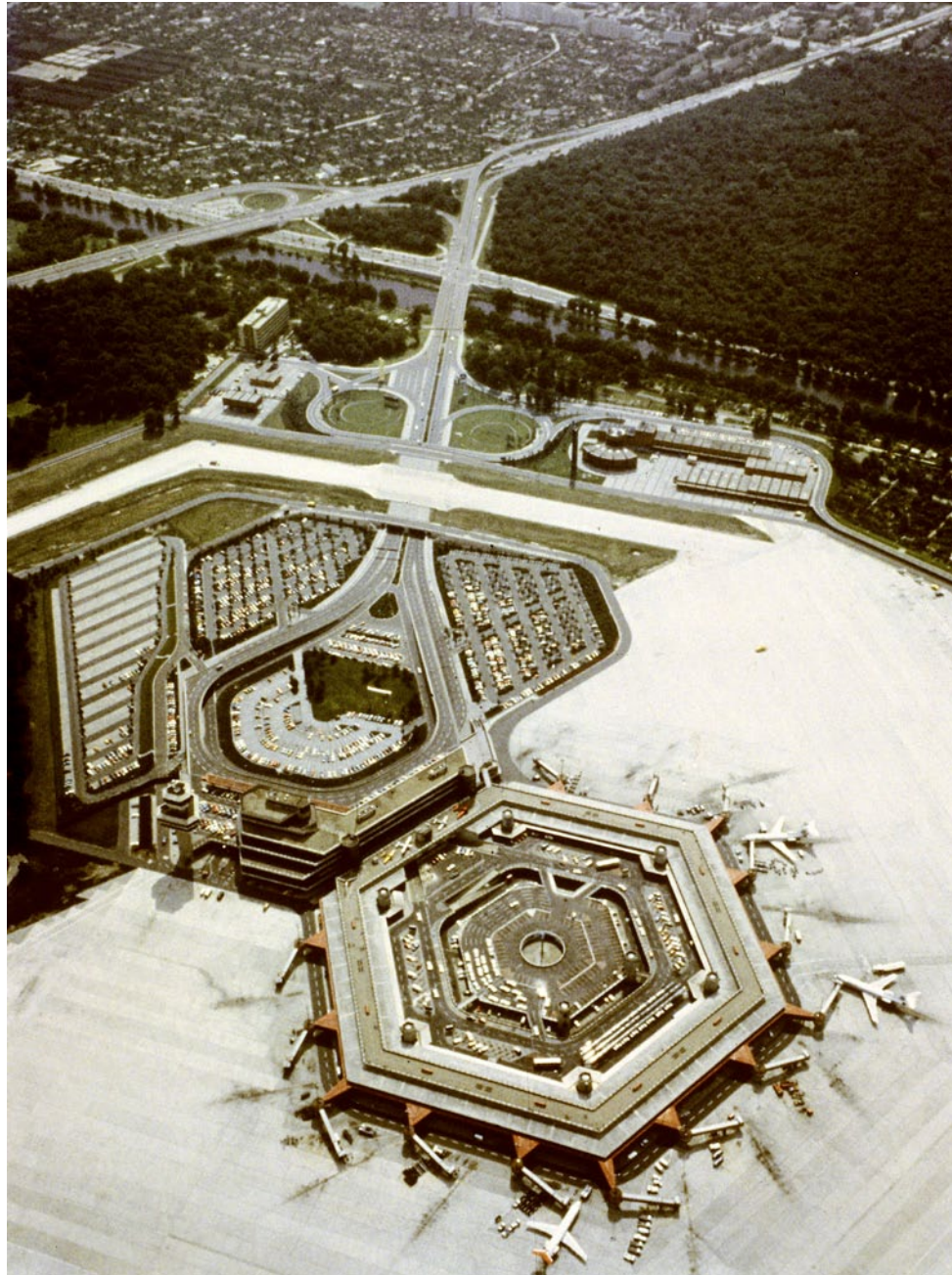
ANGEBOT AUFGEBEN





TXL | BER | TXL+

GERKAN FLIEGT AUF BERLIN




TXL UND BER

ZWEI SEITEN EINER MEDAILLE

Von Benedikt Hotze

Die Flughäfen Tegel und BER künden beide prototypisch von den Anforderungen ihrer jeweiligen Epoche. Tegel steht als „Flughafen der kurzen Wege“ für Effizienz und Funktionalität und war damit seiner Zeit voraus. Der BER hingegen verkörpert die „Vermallung“ des Flugbetriebs. Auch hier haben die Architekten kurze Wege angestrebt – doch was als kurz zu gelten hat, hat sich in den letzten 50 Jahren drastisch relativiert.

Vorherige Seite: Rapsfeld an der Flughafenbaustelle des BER. Foto: Marcus Bredt
Links: Flughafen Berlin-Tegel, um 1974. Foto: Archiv gmp



TXL

Als die drei um die 30-jährigen Architektur-Absolventen Meinhard von Gerkan, Volkwin Marg und Klaus Nickels 1965 gegen jede Wahrscheinlichkeit den international ausgeschriebenen Wettbewerb für den Flughafen Berlin-Tegel gewannen und den Bauauftrag tatsächlich auch bekamen, war dies auch unter damaligen Bedingungen eine Sensation. Heute wäre es völlig undenkbar, die Planung für eine solch komplexe Infrastrukturmaßnahme in die Hände unerfahrener Berufsanfänger zu legen.

Die jungen Architekten hatten die Freiheit, allumfassend zu planen. Sie konzipierten nicht nur den Flughafen. Sie konzipierten auch seine Interieurs, sein Wegeleitsystem, das Design der Schilder, Möbel, Böden. Mit ihrem ganzheitlichen Entwurf, in dem sich noch das kleinste Detail schlüssig auf das Gesamtkonzept bezog, waren sie ihrer Zeit weit voraus. Allerdings war „ihre Zeit“ auch eine Zeit architektonischer Freiräume, deren Ausmaß aus heutiger Sicht nur utopisch zu nennen ist. (gmp)



Im November 1974 wurde der Flughafen Tegel eingeweiht und ist im Wesentlichen noch in der Form in Betrieb, wie er damals gebaut wurde – mit dem Unterschied, dass heute fast 20 Millionen Fluggäste pro Jahr gezählt werden, während er ursprünglich nur für 2,5 Millionen ausgelegt war. Diese drastische Kapazitätssteigerung wurde durch den Zubau von provisorischen Terminalgebäuden ermöglicht. Zum Leidwesen der Architekten wurde die ursprünglich vorgesehene planmäßige Erweiterung in Form eines zweiten sechseckigen Terminalgebäudes nie realisiert. Auch die geplante und baulich schon weit an den Flughafen herangeführte U-Bahn-Anbindung ist nie fertig gestellt worden.

Flughafen Berlin-Tegel, um 1974. Foto: Archiv gmp



Alle: Flughafen Berlin-Tegel, um 1974. Foto: Archiv gmp



Sofern man das Glück hat, vom ursprünglichen Terminal A zu fliegen, kann man TXL heute noch so erleben, wie er geplant wurde: Aus dem Auto oder Taxi in wenigen Metern zum Check-in-Schalter, dann durch die (dezentrale) Sicherheitsschleuse und weiter direkt ins Flugzeug. Die Innengestaltung von gmp mit ihren drei- und sechseckigen Bodenfliesen und ebenso gestalteten Möbeln ist längst ersetzt worden, auch wurden Gates zusammengelegt, um den Personalaufwand der Abfertigung zu bündeln. Tegel platzt aus allen Nähten und wird zur Zeit auf Verschleiß gefahren – umso ärgerlicher, dass es gegenwärtig keinen belastbaren Termin für die Eröffnung des BER gibt, der Tegel ersetzen soll.

Die naheliegende Forderung, Tegel auch danach offen zu halten (es gibt nirgends eine nennenswerte Hauptstadt mit nur zwei Runways), wird in Berlin von der Politik stets stereotyp damit abgeschmettert, dass es ein juristisches Junktim zwischen der Genehmigung des BER und der Schließung von Tempelhof und Tegel gebe.

Der Flughafen Tegel ist 2014 immer noch in Betrieb.
Foto: Benedikt Hotze



 **BER**

Das Desaster beim BER in Schönefeld, das zu einer unbestimmt langen, jedenfalls Jahre messenden Verzögerung der Inbetriebnahme geführt hat, hat viele Gründe. Die Architekten konnten überzeugend darlegen, dass es an ihnen nicht gelegen hat. Deshalb sind sie nach dem Rauschmiss vom Mai 2012 längst wieder zurück ins Boot geholt worden. Das Bauprojekt ist so komplex, dass eine Vielzahl von Spezialisten mitmischen (müssen) und es niemanden gab (und wohl auch gibt), der hier den Überblick behalten hätte. Tragisch, dass die Qualität des Entwurfs so massiv von der unfassbaren Posse der Bauverzögerung überdeckt wird.

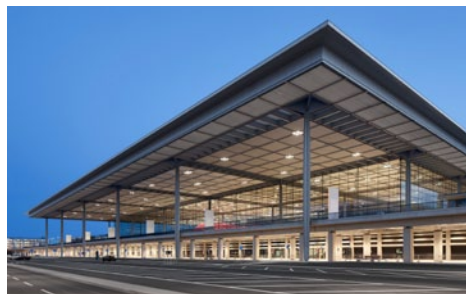
Seit 1965 hat ein Paradigmenwechsel stattgefunden. Es geht nicht mehr um eine Effizienzmaximierung mit dem Ziel, den Fluggast auf schnellstem Weg zu führen. Heute steht die Optimierung im Zeichen von Sicherheit und Konsum. Dezentralisiertes Entwerfen ist hinfällig geworden, heute müssen Bewegungsströme zentralisiert und linear geführt werden. Der Flughafen ist zu einer gleichermaßen multifunktionalen wie widersprüchlichen Struktur geworden: Er soll sowohl transitorischer Ort sein als auch zum konsumierenden Verweilen einladen, Boulevard und Schwelle zugleich sein. (gmp)




Der schlafende Riese im märkischen Sand: Flughafen BER im Wartestand.
Foto: Marcus Bredt

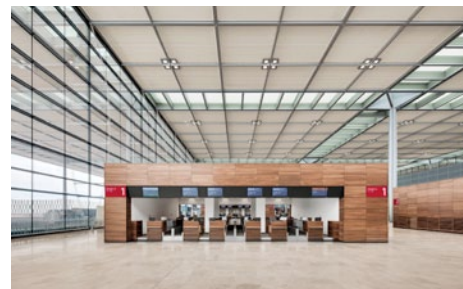
Vom Ideal der kurzen Wege wollten die Architekten auch beim BER nicht abrücken. Doch Wege können heute – schon aus Sicherheitsgründen – nicht mehr dezentral wie in Tegel geführt werden. Wie dort haben die Architekten den Entwurf modular aufgebaut. Ein strenges Gestaltungsraster soll ermöglichen, auf neue Gegebenheiten zu reagieren. Die Architekten (Entwurf: Meinhard von Gerkan und Hubert Nienhoff, Gesamtprojektleitung Hajo Paap) haben den Flughafen als System aus einzelnen Bausteinen gedeutet, die additiv zu einer funktional und ästhetisch geordneten Gesamtstruktur zusammengefasst sind. Das Terminal steht *midfield*, also zwischen den beiden Startbahnen, was die städtebauliche Figur schon grob bestimmt. Und man hat sich für ein One-Roof-Konzept entschieden – alle wesentlichen Funktionen werden unter einem Dach versammelt. Eine große „Dachgeste“ überspannt Luft- und Landseite und verbindet diese miteinander.

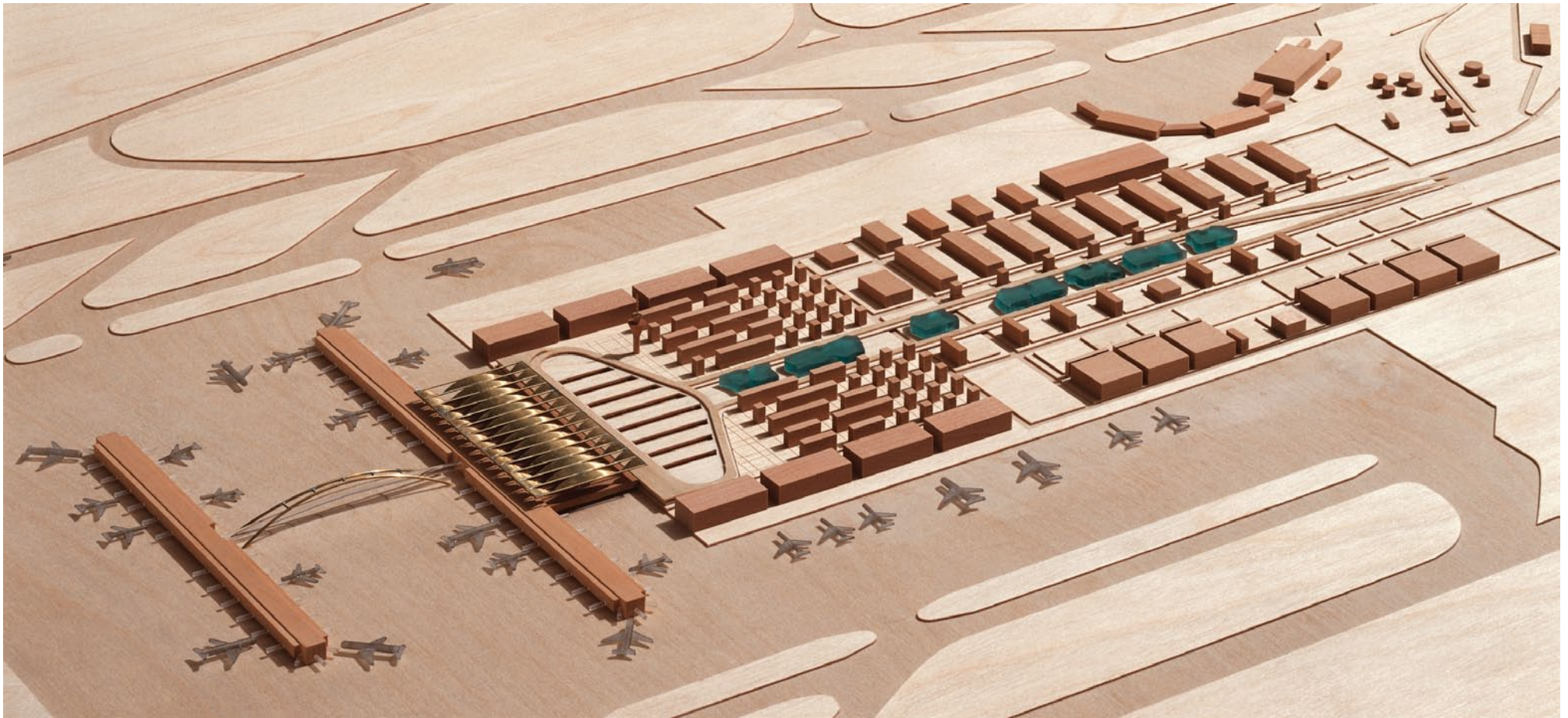
Der Passagier soll sich an jedem Ort auf dem Flughafen möglichst nur zwischen zwei Wegen entscheiden müssen. So betritt er die Abflughalle und muss entweder erst sein Gepäckstück aufgeben oder kann gleich weiter zur Sicherheitskontrolle gehen. Er sieht auch sofort, wohin er gehen muss, denn die Sicherheitskontrolle liegt direkt vor ihm. Sobald er die Kontrolle passiert hat, wird er zum zentralen Marktplatz geleitet – aber eben nicht in einen Shop. Hier kann er sich entscheiden, ob er dort verweilen möchte oder gleich zu den Piers weitergehen will. Damit die Passagiere diese Entscheidung möglichst stressfrei in einer Umgebung fällen können, in der sie sich optisch leicht zurechtfinden, sind die Räume des Flughafens hoch.



Alle: Flughafen BER. Fotos: Marcus Bredt

Das Ideal Tegels wie Berlin Brandenburgs ist nicht zuletzt eines der Wahrhaftigkeit. Beide Flughäfen nehmen ihre Benutzer ernst, statt sie nur als Konsumenten und potentielle Bedrohung zu sehen. Dafür konzentrieren sie sich auf das Wesentliche. Erhöhte Komplexität hebt dieses Ideal nicht aus. Sie macht es, im Gegenteil, so wichtig wie nie zuvor. (gmp) 





Flughafen BER im Modell. Foto: gmp

Taxiway zum Terminal: Einen Eröffnungstermin für den Flughafen BER gibt es noch nicht. Foto: Marcus Bredt



DAS POTEMKINSCHES BÜRO

Von Meinhard von Gerkan

Die Geschichte vom Potemkinschen Büro, mit dem von Gerkan und Marg ihrem zukünftigen Bauherrn des Flughafens Tegel einen gut laufenden Bürobetrieb vorgeschwindelt haben, gehört zu den großen Narrativen der deutschen Nachkriegsarchitektur. Meinhard von Gerkan erzählt, was wirklich passiert ist.

Mit ungebrochener Zählebigkeit hält sich bis heute die Kolportage, wir hätten uns als Sieger des europaaffenen Wettbewerbs für den Flughafen Berlin-Tegel, ein Jahr nach Entgegennahme der Diplomurkunde an der Braunschweiger Technischen Universität, für die erste Inspektionsvisite des Flughafenbauherrn in spe generalstabsmäßig ein Potemkinsches Büro aufgerüstet: 20 Zeichentische nebst damals noch hochgeschätzten Schnurlaufschienen, Rapidographen-Sets in acht Strichstärken eilends geordert und entsprechend viele Kommilitonen in weiße Kittel gekleidet, an hastig hervorgekrantmen Studienentwürfen für eine nachmittägliche Show engagiert. Das ist von A bis Z unwahr.



Volkwin Marg (Mitte) und Meinhard von Gerkan (rechts) mit „Tegel-Brille“ beim Flughafenfest. Foto: Archiv gmp

Wahr ist hingegen folgendes: Volkwin, Klaus Nickels, der damals unser Mitstreiter war, und ich saßen im Dreier-Pack im erdgeschossigen Erkerzimmer einer feudalen Villa im Nonnenstieg 1a, das später der Verkaufsraum des Teppichhändlers A. Meyer war. Außer einer direkt anschließenden, ganz schmalen schlauchartigen Abstellkammer teilten wir die feudale Eingangshalle sowie die Toilette mit den anderen Mietern des Hauses. Unter ihnen Johannes Gross, der im Obergeschoss seine Leitartikel für FAZ und Stern schrieb.

Ein Anruf aus Berlin, mit Hinweis auf den Flughafen Tegel, löste derartige Nervosität aus, dass eine Rückfrage, wer denn der Anrufer überhaupt sei, unterblieb. Jedenfalls begehrte er einen Besuch in unserem Büro mit männlicher Delegationsstärke am nächsten Dienstag. Von nun an standen alle Aktivitäten, wir waren aber nur drei, im Dienste dieses voraussehenden Ereignisses. Ein Tee-Service für zwölf Personen, hochfein geschmückte Whiskey-Gläser mit Glassiegel und schwerem gläsernen Fuß, drei Sorten Tee, Hochgewächs aus Assam, Ceylon und eine englische Brokenmischung sowie Whiskey, Bourbon, Scotch, Irish und Canadian wurden rechtzeitig bevorratet. Zucker in zwei Sorten, weiß und braun, dazu ein Servierwagen, Tablets und, ich glaube, man nennt es so, ein Thermidor mit Havanna-Zigarren. Die landläufige Bahlsen-Keksmischung, die sich bis heute gehalten hat – damals gab es die auch schon –, kam nicht in Frage. Vielmehr gab es eine wunderbare Konditorei am Eppendorfer Baum, da haben wir frische Kekse für Dienstag, 14 Uhr geordert, als der Besuch eintreffen sollte.

Die Herren kamen leicht verspätet mit zwei Taxen direkt vom Flughafen vorgefahren, nahezu uniform ausgerüstet mit Samsonite-Business-Cases, einem Statussymbol des Mittelmanagements. Unsere Frage nach der bevorzugten Teesorte löste bei ihnen größte Verlegenheit aus, der Servierwagen mit den vier Whiskey-Sorten, alle waren unterschiedlich geleert, damit es so aussah, als hätten wir sie schon lange in Gebrauch, ergab bei allen Herren den Kommentar: „Nein danke, ich muss heute noch arbeiten“. Was hingegen überzeugte, waren die hämmernden Schläge auf der Reiseschreibmaschine, die von meiner damaligen Frau im Schneidersitz in



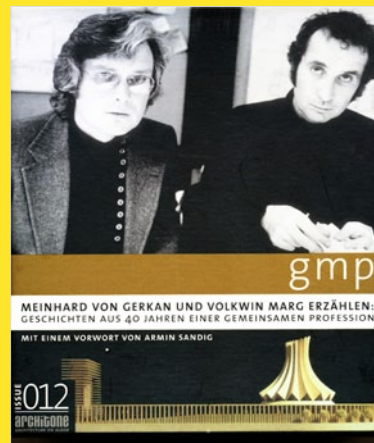
Meinhard von Gerkan und Volkwin Marg bei der Arbeit an den Plänen für Tegel, um 1972. Foto: Archiv gmp

dieser Dunkelkammer nebenan, auf dem Fußboden hämmernd, rege Kommunikation signalisierten. Bis wenige Minuten vor Eintreffen der Delegation hatten wir diskutiert, ob wir den Empfang unsererseits mit oder ohne Krawatte absolvieren sollten, also künstlerische Genialität oder kaufmännische Seriosität. Wir entschieden uns für halbe-halbe.

Völlig unvorbereitet traf uns hingegen das Visitenkartenzeremoniell. Unsere Bürobezeichnung, von Gerkan und Marg, hatten wir zwar in ihrer Reihenfolge bereits durch Losentscheid zementiert. Eine Businesscard war gleichwohl der logistischen Feindseligkeit entgangen, umso besser war die Gegenseite gerüstet. Alle zückten fast zeitgleich nahezu identische Kennmarken, bei denen das Logo DW für Dyckerhoff + Widmann weit mehr hervorstach als der persönliche Name. Damit war auch klar, was die Herren wollten. Einen Flughafen muss man bauen, und dazu braucht man eine Baufirma, und es schadet nicht, wenn man zuvor den Architekten kennenlernt. Wir glaubten natürlich, den Bauherrn empfangen zu haben. Dies war eine der ersten großen Lehrstunden für uns, mit der Erkenntnis: Anrufer sind zumeist solche, die etwas von einem wollen, und zwar zu ihrem Nutzen und zu ihrem Vorteil. Wenn man selbst etwas will, muss man schon selbst zum Telefon greifen. 📞

Dies war eine der ersten großen Lehrstunden für uns, mit der Erkenntnis: Anrufer sind zumeist solche, die etwas von einem wollen, und zwar zu ihrem Nutzen und zu ihrem Vorteil. Wenn man selbst etwas will, muss man schon selbst zum Telefon greifen.

Text aus: *Meinhard von Gerkan und Volkwin Marg erzählen: Geschichten aus 40 Jahren einer gemeinsamen Profession.*
Hg. von Bernd Pastuschka.
Hamburg 2001





Meinhard von Gerkan in Venedig. Foto: Marcus Bredt

TANZ IN FESSELN

MEINHARD VON GERKAN IM GESPRÄCH

Von Luise Rellensmann

Im Rahmenprogramm der gmp-Ausstellung *Two Good. Two. Be true.* traf gmp-Prinzipal Meinhard von Gerkan am 7. Juni 2014 in Venedig auf seinen früheren Widersacher Hartmut Mehdorn, einst Chef der Deutschen Bahn, nun Chef der Berliner Flughafengesellschaft. Die beiden Männer haben sich mittlerweile ausgesöhnt und saßen einträchtig auf dem Podium – eine gute Gelegenheit für ein Gespräch mit dem Architekten.



Meinhard von Gerkan und sein einstiger Widersacher Hartmut Mehndorn einträchtig auf dem Podium in Venedig, 2014.
Foto: Marcus Bredt

Heute wurde viel über Funktionalität und kurze Wege gesprochen. Wie wohl fühlen Sie sich hier in Venedig?

Die Wege sind doch das Leben in Venedig! Die Brücken, die Wasserläufe, das Nichtvorhandensein des Autos ist ein Lehrstück. Man glaubt ja immer, ohne Auto geht gar nichts, und kaum ist man in Venedig, geht es doch. Sicher, man muss viel laufen, die Brücken rauf und runter, doch das ist die Lebensqualität, Originalität und Identität der Stadt.

Sie würden also keinen städtebaulichen Vorschlag machen, das zu ändern?

Um Gottes Willen, das wäre ein Verbrechen. *(lacht)*

Was sagen Sie zum deutschen Beitrag hier auf der Biennale?

Nach den Meinungen, die ich gehört hatte, muss ich eine gewisse Enttäuschung von mir geben. Die Überschneidung und Überlagerung der beiden Architekturformen und -stile erscheint mir als ein bisschen prüde, ja fast ärmlich. Das stellt eher ein gebrochenes denn ein Spannungsverhältnis dar.

In Berlin hat man das Gefühl, es wird ein Projekt nach dem anderen gekippt. Jetzt wurde gerade die Bebauung des Tempelhofer Feldes gestoppt.

Ich fand die Maßnahme, die da vorgesehen war, zu unentschieden, zu unkonzptionell, und bedaure es deswegen nicht, dass gar nichts passiert. Das hatte keine tragfähige Basis. Man muss sich schon etwas mehr ausdenken, als ein paar Häuser zusammenschieben, Straßen dazwischenzulegen und das Ganze dann mit dem Besen an den Rand zu fegen.


Inzwischen habe ich mich daran gewöhnen müssen, dass es so viele Verwerfungen auf so vielen Ebenen gibt und so viel Unlogik im Spiel ist.

Diese Ausstellung handelt von Tegel und vom BER. Tegel hat den Beginn Ihrer Karriere markiert. Was macht diese nicht enden wollende Posse um die verschobene Flughafeneröffnung mit Ihnen?

Es macht mich nicht mehr so nervös wie vor zwei Jahren, als ich dachte: Das kann doch nicht wahr sein! Inzwischen habe ich mich daran gewöhnen müssen, dass es so viele Verwerfungen auf so vielen Ebenen gibt und so viel Unlogik im Spiel ist. Wir sind uns mittlerweile bewusst, dass wir eine Rufschädigung davontragen werden, auch wenn wir an den eigentlichen Vorgängen überhaupt keinen Anteil haben.

In welcher Gesellschaft wäre ein Flughafen wie Tegel noch umsetzbar?

Die Sicherheit wird eine entscheidende Bedingung bleiben müssen, mit der man aber anders umgehen kann. In asiatischen Ländern gibt es ein größeres Potential für neuere Entwicklungen, weil dort nicht alles so festgefahren und -zementiert ist wie bei uns. Ich nenne das immer „Tanz in Fesseln“: Man kann hier keine Bewegung machen, ohne dass sofort die Ketten klingeln.

Das Gespräch führte Luise Rellensmann. 

URBAN TECHNOLOGY

DIE PLÄNE ZUR NACHNUTZUNG VON TEGEL

Von Benedikt Hotze





Dem Volksbegehren für ein völliges Bauverbot auf dem Flughafen Tempelhof haben die Berliner im Mai mehrheitlich zugestimmt. Auf dem Wiesenmeer mitten in der Stadt müssen die Baupläne des Senats hintanstehen, hier hat sich längst eine ganz eigene Aneignungskultur etabliert. Doch was wird aus dem Flughafen Tegel? Hinter den Kulissen bewegt sich hier etwas.

Mit der Inbetriebnahme des BER, wann auch immer das sein wird, muss Tegel – wie zuvor schon Tempelhof – geschlossen werden. So sieht es der politische „Konsensbeschluss“ aus dem Jahr 1996 vor. Lange passierte in Sachen Tegel nichts, bis es auf einer Standortkonferenz der Immobilienwirtschaft im Jahr 2008 zu einer Initialzündung kam: Meinhard von Gerkan war als Redner geladen, und man erwartete eine Art sentimentales Grußwort des Tegel-Architekten. Doch er war gut vorbereitet und präsentierte eine Vision für eine Nachnutzung: Ausgehend vom charakteristischen Sechseck des Terminalgebäudes sollte ein Zentrum für Umwelttechnologie, die man heute *Urban Technology* nennt, entstehen – mit einem in dieser Hinsicht vorbildhaften Stadtquartier auf dem Rollfeld.

Diese Ideen wurden von der Politik wohlwollend aufgenommen. Zwischen 2009 und 2012 wurden drei kooperative Werkstattverfahren mit zugeladenen weiteren Architekten durchgeführt – darunter MVRDV mit Topotek 1, West 8 und eben auch gmp. Daraus entstand ein Masterplan, und dieser ist dann in wesentlichen Punkten in einen offiziellen Bebauungsplan eingeflossen, der 2013 verabschiedet wurde.

Vorherige Seite und links: Inzwischen im Bebauungsplan festgeschrieben: Das Terminalgebäude von Tegel soll die Beuth-Hochschule aufnehmen. Welche Architekten es umbauen, wird noch ermittelt. Simulation: gmp

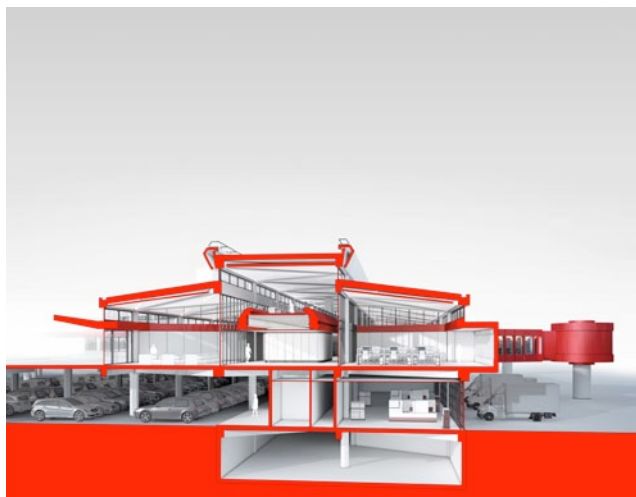


Wichtigstes Ergebnis: Das Terminalgebäude soll erhalten und von der Beuth-Hochschule genutzt werden. Diese Nutzungsmöglichkeit haben gmp in einer Machbarkeitsstudie nachgewiesen. Allerdings bekommen die Architekten nicht direkt den Auftrag für ihr „eigenes Ensemble“. Ein anderes Architekturbüro ist zur Zeit damit beschäftigt, einen Wettbewerb für das Terminal A vorzubereiten, den die Senatsbaudirektorin Regula Lüscher dort durchführen will. Stephan Schütz, Partner bei gmp, ist da skeptisch: „Hier haben wir ein gesetztes Gebäude, da braucht man keinen Wettbewerb“. Terminal A und das vorgelagerte Bauteil B, das untrennbar mit dem Terminal verbunden ist, werden übrigens in getrennten Verfahren behandelt – das könnte dazu führen, dass zwei Architekten an einem Gebäude bauen. Rund ums Terminal sieht der B-Plan eine „Sonderbaufläche Technologie und Forschung“ vor: hier entsteht die *Urban Tech Republic*.

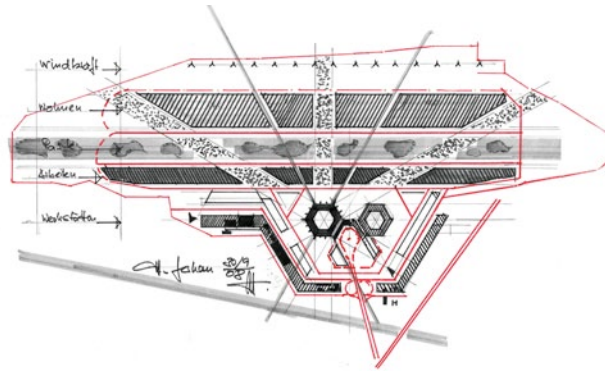
Die Verwaltung plant übrigens den Abriss prägender Bauteile: Die markante Brückenanlage über die Zufahrt zum Flughafen soll ebenso weg wie auch der Loop, die aufgeständerte, runde Vorfahrt zum Terminal. Auch diese Entscheidungen findet Stephan Schütz unverständlich.



Oben: Machbarkeitsstudie für die Umnutzung von Tegel. Simulation: gmp
Unten: Meinhard von Gerkan beim BDA-Empfang in Tegel, 2013. Foto: Benedikt Hotze



Alle: Das sechseckige Terminalgebäude von Tegel mit seinem basilikalen Querschnitt eignet sich für den Hochschulbetrieb. Simulationen: gmp



Was passiert sonst auf den 480 Hektar in Tegel? Nördlich des Terminals stellen die beiden Rollbahnen die (von gmp aus entworfenen Gründen so gesetzte) Begrenzung des Baufeldes dar: Hier sollen zwei Industrieparks entstehen. Im Süden, an den Flanken, soll Gewerbe angesiedelt werden. Dies profitiert von den dort vorhandenen Hallen und Hangars, die für Start-ups sofort aktivierbar wären.

Und was ist mit Wohnungsbau, der in den gescheiterten Bebauungsplänen des Senats für Tempelhof ja fast zur Berliner Schicksalsfrage stilisiert wurde? Wohnungsbau wird in *TXL+* nur eine untergeordnete Rolle spielen, da sich Wohnungen und Industrie planungsrechtlich ausschließen. Nur am Kurt-Schumacher-Platz entsteht ein Wohnquartier. Stephan Schütz bedauert das: „Wir haben *TXL+* immer als Stadt zum Wohnen und Arbeiten gesehen.“



Links oben: Mit dieser Skizze hat Meinhard von Gerkan 2008 eine Standortkonferenz aufgemischt. Die offiziellen Pläne zur Nachnutzung folgen seitdem im Wesentlichen diesem Impuls. Darunter: Lageplan aus einer Studie von gmp. Oben: Vorschlag für ein Hörsaalgebäude auf der Freifläche vor dem Terminalgebäude. Simulation: gmp



DIE DUNKLE SEITE DER ARCHITEKTUR DER DARK SIDE CLUB 2014

Von Norman Kietzmann

Sie ist die exklusivste Veranstaltung an den Eröffnungstagen der Architekturbiennale in Venedig: der zur mitternächtlichen Stunde ausgetragene Dark Side Club, bei dem an drei Abenden jeweils zwanzig prominente Vertreter ihrer Zunft zusammentreffen.

Eine Architekturbiennale ist wie eine Medaille: Sie besitzt zwei Seiten. Am Tage wird geplaudert, geschaut und sich gegenseitig hofiert. In der Nacht beginnen die Hüllen der Höflichkeit und Contenance zu fallen. Der Dark Side Club ist mehr als ein gewöhnlicher Branchentreff. Er ist die Arena der klaren Worte. Debattiert wird in den

Räumen eines prächtigen Palazzos oder in den Hinterzimmern exklusiver Restaurants – organisiert vom Londoner Architektur-Consultant Robert White. Die Spielregeln sind klar definiert: Zu später Stunde darf ausgesprochen werden, was auf den offiziellen (Tages-)Terminen keinen Platz hat. Statt glattgebügeltem PR-Geplänkel sind kontroverse wie sperrige Meinungen gefragt – vorausgesetzt, dass auch einstecken kann, wer zuvor mit Worten ausgeteilt hat.

1. Abend

Der erste Abend führte in den Palazzo Tiepolo am Canal Grande. Wie jeder Clubabend wurde auch dieser von einem Gast-

geber moderiert. Urban Think Tank alias Alfredo Brillembourg und Hubert Klummer sprachen über die Rolle des Architekten in Zeiten politischer Unsicherheiten und finanzieller Pleiten. „Zu den ‚Fundamenten‘ zurückzugehen, bedeutet, dass wir uns mit den konstitutiven Elementen der Architektur beschäftigen müssen, um über die Zukunft spekulieren zu können. Im urbanen Maßstab bringt dies den Fokus auf die Menschen zurück, die in den Städten leben. Unsere aktuelle Arbeit an Athen hat uns dazu geführt, die fundamentalen Prinzipien der europäischen Stadt in Zeiten der Krise zu hinterfragen. Diese Fragen sind mit aktuellen, kritischen Diskussionen um die ‚Nach-

Krisenstadt‘ und einen ‚austeren Urbanismus‘ verbunden, bei dem sich Fehlinvestitionen und urbaner Verfall in physikalischen Narben auf dem Gesicht der gebauten Umwelt manifestieren. Ist die Antwort darauf eine Neukonfiguration der alten, europäischen Städte um jene Orte herum, die zurzeit verschlafen, verlassen oder gar tot sind?“, eröffneten Brillembourg und Klummer die Diskussion. Zu den Salongästen gehörten unter anderem Daniel Schwartz (ETH), Matthias Böttger (DAZ), Noemi Blager, Tapio Snellman und Rolf Sachs.

Erster Abend im Palazzo Tiepolo. Foto: Daniel Schwartz / U-TT and ETH



Zweiter Abend im Hinterzimmer des Restaurants Do Forni. Foto: Torsten Seidel



Dritter Abend im Palazzo Tiepolo. Foto: White Partners

2. Abend

Am zweiten Abend debattierte der Salon in vertrauter Umgebung: dem Hinterzimmer des Restaurants Do Forni unweit der Piazza San Marco. In einer Umgebung, die ebenso gut als Kulisse für eine Orient-Express-Verfilmung erhalten könnte, stand der Abend unter der Leitung von MVRDV-Frontmann Winy Maas. „Auf dieser Biennale haben wir die unvermeidbaren architektonischen Elemente wie Türen, Böden oder Decken wieder betrachtet: Doch was könnten die Elemente der Zukunft sein? Was kommt nach dem generischen Set, das wir derzeit benutzen? Können wir uns eine immaterielle Architektur vorstellen? Können Fundamente

durch Software und Nanotechnologie ersetzt werden? Lasst uns in eine Reise in die Welt der wissenschaftlichen Fiktion unternehmen“, gab der Niederländer die Richtung vor. Kaum hatte er dies ausgesprochen, bahnte sich ein amüsanter wie wortgewaltiges Duell zwischen Zaha-Hadid-Vize Patrik Schumacher und R&Sie(n)-Gründer François Roche an. Zu den weiteren Gästen gehörten unter anderem Peter Növer, der frühere Biennale-Kurator Aaron Betsky, Matthias Sauerbruch, Louisa Hutton und Matias del Campo.

3. Abend

Der dritte Abend führte in den hohen Norden. Erneut traf der Salon im Palazzo Tiepolo zusammen, wo Kjetil Thorsen die Diskussion leitete. „Ist Architektur die einzig verbliebene holistische Profession?“, fragte der Gründer von Snøhetta. „Physische Zukunftsszenarien zu generieren ist genauso komplex wie das Verständnis unseres Planeten. Doch gibt es einen zu rechtfertigenden Schaffensprozess jenseits der Schutzfunktion für einfache Bedürfnisse und dem Nützlichkeitsdenken gegenüber zukünftigen, gebauten Umgebungen? Und wenn dem so ist: Welche zusätzlichen Werte sind erstrebenswert? Re-Demokrati-

sierung könnte eine Haltung sein, die zu Aktionen führt. Bewusstwerdung ist der erste Schritt. Der zweite Schritt besteht darin, Prozesse zu entwerfen, die eine weiterführende Einbeziehung von Wissenschaft, Kunst, Philosophie und Politik in die Architektur erlauben“, so Thorsen weiter. Zu den Gästen gehörten Snøhetta-Partner Craig Dykers und Elaine Molinar, Kim Nielsen (3XN), Patrik Schumacher, Brian Hatton (Architectural Association), Jorunn Sannes und Matias del Campo.

www.darksideclub.org

ARCHAISCHER FUNKTIONALISMUS DER YOURTOPIA-PAVILLON VON SEARCH IN ROTTERDAM

Von Stephan Becker



Foto: Ronald Tilleman

Der Standort ist schon die halbe Message, und das macht das temporäre Haus von SeARCH so subtil: Gelegen zwischen den weißen Villen von Brinkman und Van der Vlugt und Jo Coenens postmodernem NAI-Gebäude, verweist es darauf, was es selbst nicht ist. Nämlich weder eine zeichenhafte Verkörperung des Rationalen noch ein verspieltes Produkt unserer Überflussesgesellschaft. Im Gegenteil: Unter einem Grashügel versteckt, entzieht sich der Pavillon zunächst jedem schnellen Urteil.

Der Entwurf des Amsterdamer Büros SeARCH wurde vom NAI-Nachfolger Het Nieuwe Instituut und dessen Direktor Guus Beumer in Auftrag gegeben.

Der Idee: Alle zwei Jahre soll parallel zur *Rotterdam Biennale* ein temporäres Gebäude entstehen, das über die Architektur der Gegenwart nachdenkt.

Den selbstgewählten Ausgangspunkt beschreibt Bjarne Mastenbroek, der Gründer von SeARCH, mit dem absoluten Minimum, das notwendig ist, um ein Maximum an Lebensqualität zu erreichen. Die abwesende Fassade wird damit plötzlich zu einer Setzung, mit der die repräsentativen Gesten der benachbarten Gebäude als überflüssig zurückgewiesen werden. Der Pavillon ist purer Raum, soll das heißen, und die Bedürfnisse, die er befriedigt, sind nicht gesellschaftlich induziert, sondern kommen nur aus uns selbst.



Fotos oben: Ronald Tilleman; unten: Fred Ernst

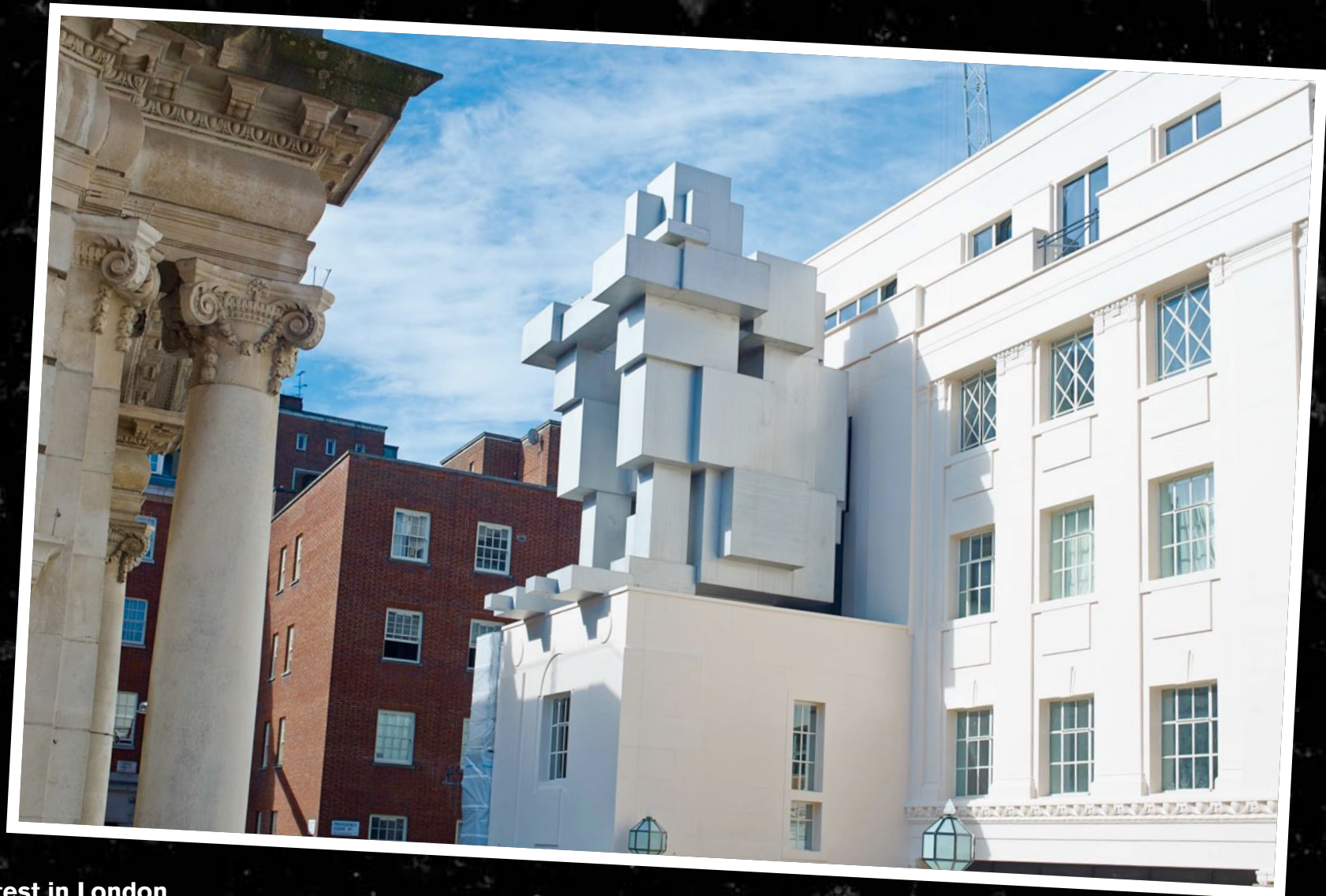
Der Yourtopia-Pavillon ist noch bis zum 28. September 2014 direkt neben dem Het Nieuwe Instituut im Rotterdamer Museumspark zu finden. Die Rotterdam Biennale in der nahen Kunsthal ist noch bis zum 24. August geöffnet.

www.hetnieuweinstituut.nl
www.iabr.nl



Kein Wunder also, dass bei so viel Nachdenklichkeit der Eingangstür mit ihren gelaserten Sinnbezügen etwas Sakrales anhaftet und auch der zeltartige Innenraum eine kontemplative Atmosphäre ausstrahlt. Kreisrund und mit einer grünen Oase aus domestizierter Natur im Zentrum, drängt sich in diesem Raum der Gedanke an Meditation förmlich auf. Und tatsächlich ist unter den Mitarbeitern der umliegenden Museen schon eine Nutzung für Yogastunden im Gespräch. Aber eigentlich geht es um das Minimum unserer Vergangenheit, die Jurte der Reitervölker vielleicht oder auch die Höhlen, in denen wir einst Zuflucht suchten.

Gerade in dieser vordergründigen Archaik des Pavillons liegt seine Doppeldeutigkeit. Denn tatsächlich sind ja Jurte wie Höhle nicht nur mystische Orte, sondern naturgegebene Reduktionen, welche die Aufgabe einer menschlichen Behausung im Bereitstellen einer trockenen Bodenebene sehen, auf der sich das wilde Leben frei entfalten kann. Fenster, Trennwände oder Möbel? Die würden da nur stören. Auch wenn die Architekten die Essenz ihres Pavillons sicherlich eher in seiner Haltung sehen würden als in seiner konkreten Wohnarchitektur.



Gebauter Protest in London

Mit seiner Skulptur *Room* wendet sich der Architekt und Künstler Antony Gormley gegen den Londoner Immobilienboom. Der Brite hat an das Hotel *The Beaumont*, das erst diesen Herbst in den Brown Hart Gardens in Mayfair eröffnet werden soll, einen vier Meter breiten und zehn Meter hockenden Parasiten aus gestapelten Kuben angebaut. Eine Übernachtung in der Gormley-Suite kostet 2.500 Pfund – letzten Dienstag wurde der fensterlose Anbau eröffnet. www.antonygormley.com