

KEYNOTE

Was kommt danach? Eine internationale Perspektive auf die Neugestaltung stillgelegter Flughäfen

In den letzten Jahrzehnten haben viele Städten ältere Flughäfen durch eine neue Generation von Drehkreuzen ersetzt, die weit vom Stadtkern entfernt liegen. Ziel dieser Umzugsprojekte ist es, einen 24-Stunden-Betrieb zu ermöglichen, „Reibungen“ mit den unmittelbaren Nachbarn des Flughafens zu reduzieren und eine größere Flexibilität für künftige Erweiterungen zu schaffen. Wenn sich Flughäfen vom Stadtzentrum entfernen, hinterlassen sie eine große Anzahl an Gebäuden und unbebauten Grundstücken. Wie finden erfolgreiche Städte die richtige Balance zwischen Erhalt und Umnutzung dieser Standorte? Anhand von Beispielen aus Europa, Nordamerika und Asien bietet die Keynote eine internationale Perspektive auf die Chancen und Herausforderungen der postaeronautischen Neugestaltung stillgelegter Flughäfen.



Dr. Max Hirsh (PhD, Harvard) ist Geschäftsführer der Airport City Academy und ein weltweit führender Experte für Flughäfen und Stadtentwicklung. Er ist Autor von *Airport Urbanism* (2016) und *Infra-structure and the Remaking of Asia* (2023). Dr. Hirsh hat eine Leidenschaft für die Luftfahrt und fungiert als technischer Berater bei Flughafenprojekten auf der ganzen Welt, die von

der Entwicklung einzelner Grundstücke bis hin zu groß angelegten regionalen Masterplänen reichen.

PANEL 1: ORTE DER LUFTFAHRT

Prestigebauten der Luftfahrt. Luftschiffhallen als globales Phänomen

Ab 1908 etablierte sich das Luftschiff als wichtiges militärisches und ziviles Luftfahrzeug, insbesondere in Deutschland. Zeppelin-Luftschiffe mussten nach Fahrtende in schützende Luftschiffhallen verbracht werden, da sie wegen ihres Aluminiumtragwerks viel größer und zugleich fragiler waren als Prallluftschiffe. Den Luftschiffhallen-Bauboom bis 1918 kehrte der Versailler Vertrag um. Er erzwang eine bis dahin beispiellose Demolierung fast aller Luftschiffhallen in Deutschland. Dennoch erreichte das Starrluftschiff in den 1920er- und 1930er-Jahren seinen vorläufigen Höhepunkt: In Deutschland zivil genutzt im transatlantischen Passagierverkehr, in den USA von der Marine zur Seeaufklärung eingesetzt. Neue Luftschiffhallen in nie dagewesenen Dimensionen entstanden als Prestigebauten. Tor- und Hallenbauform folgten nun der Aerodynamik im Streamline-Design der „roaring twenties“. Bedingt durch ihre Dimensionen gestaltet sich heute die Nach- und Umnutzung der wenigen erhaltenen Luftschiffhallen als anspruchsvoll.



Roland Fuhrmann wurde 1966 in Dresden geboren. Er studierte an der Burg Giebichenstein Kunsthochschule Halle/Saale Bildende Kunst im Fach Plastik/Metall. In Paris setzte er sein Studium an der École nationale supérieure des Beaux-Arts fort. Seit 1998 arbeitet er in Berlin freiberuflich als Bildender Künstler vor allem im Sektor baugebundener Kunst und Kunst im öffentlichen Raum, oft mit Geschichts- und Naturwissenschaftsbezug. Darüber hielt er Lehrveranstaltungen, u.a. an der Universität Antwerpen, der Muthesius Kunsthochschule Kiel, der Hochschule Wismar und der TU Dresden.

Parallel dazu beschäftigte er sich seit den 1980er-Jahren mit der Baugeschichte von Luftschiffhallen. 2018 wurde Roland Fuhrmann am Institut für Baugeschichte, Architekturtheorie und Denkmalpflege an der TU Dresden zum Dr.-Ing. promoviert. Seine Forschungsarbeit über die Baugeschichte aerodynamisch geformter Luftschiffhallen erhielt den Kurt-Beyer-Preis 2019 und ist im THELEM Verlag Dresden erschienen.

PANEL 1: ORTE DER LUFTFAHRT

Chiffren und Ikonen: 100 Jahre Flughafenbau in Europa

Berlin ist reich an Flugplätzen. Tempelhof, Tegel und Johannisthal sind als Historic airports über die Grenzen Europas hinaus bekannt. Die zivilen Architekturikonen schrieben Gesellschaftsgeschichte. Der Vortrag blickt auf die Geschichte des Flughafenbaus mit den ersten Flugzeughallen aus Holz und der experimentierfreudigen Entwicklung von Betonschalendächern. Für größere Flugzeuge wurden weitgespannte Stahltragwerke konstruiert. Auch die städtebaulichen Anlagen änderten sich mit der Zeit: Flugfelder der ersten Generation wurden abgelöst von größeren Flugplätzen mit einer Vielzahl von Funktionsbauten, Warmlaufplätzen und Regenwasserabfluss-Systemen, Start- und Landebahnen, Umzäunungen. Den autark funktionierenden Flughäfen Tegel und Tempelhof wird im Vortrag die Fliegerstation Berlin-Friedrichsfelde von 1917-19 gegenübergestellt.

Abschließend folgt ein Blick auf die Funktion der Flughäfen: Worin unterscheiden sich militärisch genutzte Anlagen von Zivilflughäfen? Als Beispiel dienen hier die Militärflugplätze der West-Alliierten: Die USA beschlagnahmten den Zivilflughafen Tempelhof, Groß Britannien besetzte den Fliegerhorst Gatow und für Frankreich wurde ein neuer Flughafen in Tegel Nord gebaut.



Christina Czymay ist seit 1990 Referentin für Baudenkmalinventarisierung beim Landesdenkmalamt Berlin. Nach ihrem Studium der Kunstgeschichte/ Kunstwissenschaft in Poznań, Leipzig und Berlin begann sie ihre berufliche Laufbahn in der staatlichen Denkmalpflege in Berlin. Sie ist zuständig für alle Denkmalgattungen in einem Drittel der Berliner Bezirke. Außerdem widmet sie sich den

Themen unbequemer, zeitgenössischer Denkmale, wie der Berliner Mauer, Militärflugplätzen, Behelfsheimen, Barackenlagern ebenso wie Bauten für diverse Religionsgemeinschaften, Dörfer und Siedlungen und dem Architekten Franz Ehrlich. Zahlreiche Aufsätze von Christina Czymay über die Luftfahrt und Konstruktionsgeschichte von Flugzeughallen wurden publiziert. Christina Czymay ist Beisitzerin im Vorstand der Vereinigung der Denkmalfachämter in den Ländern (VDL).

PANEL 1: ORTE DER LUFTFAHRT

Moderation



Roland May ist promovierter Architektur- und Bautechnikhistoriker. Nach dem Studium von Architektur und Stadtplanung an der TU Darmstadt wirkte er ebendort als wissenschaftlicher Mitarbeiter und Lehrbeauftragter am Fachgebiet für Geschichte und Theorie der Architektur. In der Folge war er als akademischer Mitarbeiter am Lehrstuhl für Bautechnikgeschichte und Tragwerkserhaltung

der BTU Cottbus an verschiedenen Forschungsprojekten beteiligt. Seit 2021 steuert er als Wissenschaftlicher Kurator gemeinsam mit Prof. Dr.-Ing. Werner Lorenz das DFG-Schwerpunktprogramm 2255 „Kulturerbe Konstruktion“.

Mays Forschungen beschäftigen sich vor allem mit dem Bauwesen der Hochmoderne (ca. 1880–1970). Im Fokus seiner wissenschaftlichen Arbeit stehen neben einzelnen Persönlichkeiten (Paul Bonatz, Franz Dischinger) insbesondere traditionalistische Tendenzen in der modernen Architektur, kulturelle Dimensionen des Konstruierens sowie Wechselbeziehungen zwischen Architektur und Ingenieurwesen.

PANEL 2: LANDSCHAFTEN DER LUFTFAHRT

Luftfahrt als Interaktion von Zivilverkehr, Militär, Technik, Infrastrukturen



Prof. Dr. Harald Bodenschatz, geb. 1946 in München ist Sozialwissenschaftler und Stadtplaner. Zwischen 1995 und 2011 ist er Universitätsprofessor für Planungs- und Architektursoziologie an der TU Berlin. Mittlerweile ist er assoziierter Professor des Center for Metropolitan Studies der TU Berlin und Mitglied des Bauhaus-Instituts für Geschichte und Theorie der Architektur und der Planung an der Bauhaus-Universität Weimar. Er ist Autor einer Vielzahl von Publikationen zu historischen und aktuellen Fragen des Städtebaus, darunter auch zu Berlin. 2020 bis 2022 agiert er als Kurator der Ausstellung „Unvollendete Metropole. 100 Jahre Städtebau für Groß-Berlin“. Seit 1985 besteht seine Mitgliedschaft in der Stadtplanerliste der Architektenkammer Berlin, zudem ist er Mitglied des AIV, BDA, DASL, DWB, GSU, IPHS, SRL.

PANEL 2: LANDSCHAFTEN DER LUFTFAHRT

Flughäfen und Stadtlandschaften

Flughäfen haben sich über ihre ursprüngliche Funktion als Luftverkehrsbauwerke hinaus in den letzten drei Dekaden zu wichtigen infrastrukturellen Kristallisationspunkten für (sub-)urbane Entwicklung und zu modernen Dienstleistungs- und Handelszentren entwickelt. Bis zum Einsetzen der Corona-Pandemie 2020 war ein expansives Wachstum, durch eine im Vergleich zur restlichen Metropolregion erhöhte Investitionstätigkeit, parallel zur wachsenden Luftfahrtbranche im Flughafenumfeld zu beobachten. Unter der aktuellen Gleichzeitigkeit multipel stattfindender Krisen werden Flughäfen und ihr Umfeld vor neue Herausforderungen gestellt.

Gefragt wird, wie und warum sich die spezifische Funktion des Flughafens innerhalb der polyzentrischen Metropole verändert hat und welche Rollen- und Gewichtsschiebungen hierbei stattgefunden haben. Weiterhin wird beleuchtet, welche Chancen und Risiken in den disruptiven Veränderungen für die strategische Entwicklung, Um- und Nachnutzung von Flughäfen stecken und welche Potentiale sich für eine klimaneutrale Vernetzung von Flughäfen mit den unterschiedlichen Ebenen städtischer Infrastruktur ergeben.



Dr. Johanna Sonnenburg ist assoziierte Stadtforscherin am Center for Metropolitan Studies der TU Berlin, Strategieberaterin und Coach. Sie studierte Architektur in Berlin und Edinburgh und promovierte 2013 in Deutschland und den USA zum Thema Flughäfen als Impulsgeber für Stadtregionen. 2009 gründete Sonnenburg den stadtpolitischen Think Tank „Think BerlIn“. Sie lehrt als Gastprofessorin an der Technischen Universität Berlin und an der Leibniz Universität Hannover und ist Mitglied im Vorstand des Architekten- und Ingenieurvereins zu Berlin-Brandenburg und im Lenkungskreis der Initiative Stadt Neudenken. Seit 2018 arbeitet sie für den Flughafen Tempelhof als Projektleiterin für strategische Standortentwicklung.

PANEL 2: LANDSCHAFTEN DER LUFTFAHRT

Moderation



Anna Lena Joisten leitet den Programmbereich bei der Tempelhof Projekt GmbH. Der Programmbereich entwickelt ein vielfältiges und attraktives Angebot und lädt Besucherinnen und Besucher aus aller Welt an den Flughafen Tempelhof ein. Das (erinnerungs-)kulturelle Programm leistet einen wichtigen Beitrag zur Öffnung des Gebäudes. Es beinhaltet Formate und Veranstaltungen zur

Sichtbarmachung historischer Spuren sowie zur didaktischen Aufbereitung der Standortgeschichte mit Bildungs- und Vermittlungsangeboten. Dazu gehören neben Ausstellungen und Vortragsreihen im Besucherzentrum und im THF Tower auch Gebäudeführungen, Publikationen und digitale Angebote. Anna Lena Joisten studierte Geschichte und Psychologie in Bamberg und Keele, UK.

PANEL 3: FLUGHÄFEN ALS RESSOURCE

TXL Urban Tech Republic und vergleichbare internationale Beispiele für re-use Strategien

Mit der Urban Tech Republic entsteht auf dem Gelände des ehemaligen Flughafens Tegel ein zukunftsorientierter Innovationsstandort, an welchem urbane Technologien erforscht, entwickelt, produziert, getestet und exportiert werden. Akteure aus Forschung, Wirtschaft, Industrie und Start-ups werden hier zukünftig gemeinsam die Stadt der Zukunft gestalten.

Die bestehenden Flughafengebäude und -infrastrukturen werden hierfür entsprechend angepasst und umgenutzt – so wird beispielsweise die Berliner Hochschule für Technik in das markante Hexagon-Gebäude ziehen und ein Innovations- und Gründungszentrum im ehemaligen Terminal B entstehen.

Wie gelingt diese Transformation des ehemaligen Flughafens hin zum Innovationsstandort? Welche Faktoren müssen berücksichtigt werden? Der Vortrag gibt Einblicke in das Projekt und geht dabei u.a. auf Fragen zum Denkmalschutz sowie auf die Wiederverwendung von vorhandenem Baumaterial ein. Darüber hinaus wird erläutert, welches Potenzial die Bestandsgebäude bereits jetzt haben und wie diese zwischengenutzt werden können.



Gudrun Sack ist Geschäftsführerin der Tegel Projekt GmbH in Berlin. Ihre Schwerpunkte liegen im nachhaltigen Planen und Bauen, in der Verankerung von Qualitäten und neuen Standards im Bau sowie in der Umsetzung von zukunftsweisenden und gleichzeitig praktikablen städtebaulichen Lösungen. Sie war u.a. Vorstandsmitglied der Architektenkammer Berlin sowie des Netzwerks Berliner Baugruppen

Architekten und ist Mitglied im Arbeitskreis Wohnungsbau beim BDA – Bund Deutscher Architektinnen und Architekten. Nach ihrem Architektur-Studium an der TU Berlin und an der HfAK Wien startete Gudrun Sack ihre berufliche Laufbahn bei Norman Foster in London. Vor ihrer akademischen Ausbildung hatte sie bereits eine Lehre als Restauratorin absolviert. Nach einer Zwischenstation bei Alsop Störmer Architekten in Hamburg arbeitete sie als wissenschaftliche Assistentin im Fachbereich Architektur der Universität der Künste Berlin. Mehr als 20 Jahre war Gudrun Sack Partnerin bei NÄGELIARCHITEKTEN mit Büros in Berlin und Karlsruhe.

PANEL 3: FLUGHÄFEN ALS RESSOURCE

Traditionelle Orte – Neue Konzepte. Perspektiven eines klimafreundlichen Luftverkehrs / Bauhaus Luftfahrt

Die Regionalluftfahrt ist ein Marktsegment, welches besonders von den Trends Elektromobilität und hochautomatisierten Transport beeinflusst wird. Aktuell befinden sich mehr als 200 Flugzeugkonfigurationen für den urbanen und regionalen Luftverkehr in diversen Entwicklungsphasen. Neben den Fluggeräten ist die Start- und Landeinfrastruktur und deren Anbindung an den Bodenverkehr ein kritischer Baustein für eine Umsetzung. Während der urbane Luftverkehr neue Infrastruktur benötigt, ist das Ziel der neuen Regionalluftfahrt, existierende Infrastruktur zu nutzen. Alleine in Deutschland existieren mehr als 240 Flugplätze, so dass sich aktuell die Frage hinsichtlich ihrer zukünftigen Nutzung und deren Beitrag zu einer klimaneutralen Luftfahrt stellt. Um die Anbindung von Städten mit ungenügenden Verbindungen mit Hochgeschwindigkeitszügen zu verbessern, hat das Bauhaus Luftfahrt das Konzept des Innenstadtflughafens für die Regionalluftfahrt radikal neu gedacht.



Kay Plötner leitet seit 2016 das Team Ökonomie und Verkehr am Bauhaus Luftfahrt. Das Team beschäftigt sich mit zukünftigen Entwicklungsmöglichkeiten des Lufttransportsystems und identifiziert wesentliche Treiber auf sozioökonomischer, politischer und ökologischer Ebene. Die urbane und regionale Luftmobilität ermöglicht neue Luftverkehrsmärkte und Anwendungen, aber deren Potenzial und wesentliche Randbedingungen sind bis heute nur teilweise verstanden. Daher forscht das Team an vielversprechenden Integrationslösungen für Metropol- und ländliche Regionen weltweit unter Berücksichtigung von Ökonomie, Ökologie, Gerechtigkeit sowie Stadtplanung. Bevor Kay Plötner 2010 zum Bauhaus Luftfahrt wechselte, studierte und promovierte er an der Technischen Universität München im Bereich der Luft- und Raumfahrttechnik.