

Flughafen Tegel

Versuch einer nachhaltigen Stadtentwicklung

Vorwort

Die vorliegende Arbeit beschäftigt sich mit dem Versuch der nachhaltigen Nachnutzung des Flughafenareals Tegel. Die Prozesse der Stadtentwicklung und die Wichtigkeit des städtischen Raumgefüges werden beleuchtet. Mit 460 ha, im nord-westlichen Teils Berlins bietet das Flughafengebiet unzählige Möglichkeiten der Entstehung eines neuen zukunftsorientierten Stadtgebietes. Kern der Arbeit ist die Stadt-, Landschafts- und Naturverwebung mit der Möglichkeit Industrie und Gewerbe sowie Wirtschaft und Forschung durch den Campus im alten Flughafengebäude zu verknüpfen. Zusätzlich zeigen die Faktoren der zentrumsnahen Lage und der Größe sowie die interessante, belebte Geschichte der Stadt die Qualität dieses einzigartigen Planungsgebietes. Diese Punkte machen Tegel zu einem profilierten Standort für neue Stadtnutzungskonzepte.

Wir danken ganz besonders all diejenigen die im vergangenen Jahr mit uns diskutiert und um eine Lösung gerungen haben, die unseren Diplomarbeitsentwurf zum Abschluss brachte.

Flughafen Tegel

Versuch einer nachhaltigen Stadtentwicklung

MASTERARBEIT

zur Erlangung des akademischen Grades eines
Diplom-Ingenieurs

Studienrichtung: Architektur

ZRUNEK KARL

Technische Universität Graz
Erzherzog-Johann-Universität
Fakultät für Architektur

Betreuer: O.Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr.techn. Architekt
Jean Marie Corneille Meuwissen

Institut für Städtebau

Mai 2014

EIDESSTAATLICHE ERKLÄRUNG

Ich erkläre an Eides statt, das ich die vorliegende Arbeit selbstständig verfasst, andere als die angegebenen Quellen / Hilfsmittel nicht benutzt, und die den benutzten Quellen wörtlich und inhaltlich entnommenen Stellen als solche kenntlich gemacht habe.

Graz, am 27. Mai 2014

STATUTORY DECLARATION

I declare that I have authored this thesis independently, that I have not used other than the declare sources / resources, and that I have explicitly marked all material which has been quoted either literally or by content from the used sources.

Graz, 27th May 2014

Flughafen Tegel

Versuch einer nachhaltigen Stadtentwicklung

DIPLOMARBEIT

zur Erlangung des akademischen Grades eines
Diplom-Ingenieurs

Studienrichtung: Architektur

GELTER DANIEL

Technische Universität Graz
Erzherzog-Johann-Universität
Fakultät für Architektur

Betreuer: O.Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr.techn. Architekt
Jean Marie Corneille Meuwissen

Institut für Städtebau

Mai 2014

EIDESSTAATLICHE ERKLÄRUNG

Ich erkläre an Eides statt, das ich die vorliegende Arbeit selbstständig verfasst, andere als die angegebenen Quellen / Hilfsmittel nicht benutzt, und die den benutzten Quellen wörtlich und inhaltlich entnommenen Stellen als solche kenntlich gemacht habe.

Graz, am 27. Mai 2014

STATUTORY DECLARATION

I declare that I have authored this thesis independently, that I have not used other than the declare sources / resources, and that I have explicitly marked all material which has been quoted either literally or by content from the used sources.

Graz, 27th May 2014

INHALTSVERZEICHNIS

Einleitung

Prozesse der Stadtentwicklung	12
Die Wichtigkeit des städtischen Grünraums	16
Stadt "RAUM" Gestaltung	18
Der Begriff, Typen und Funktion des Raums	22

Historischer Hintergrund

Das neue Berlin	26
Berlin Allgemein (Zeitgeschichtlich)	28
Berliner Wohnbau im Zeitgeschichtlichen Diskurs	36
Tegel Allgemein	56
Flughafengeschichte	64

Schinkelwettbewerb 2012 | 2013

Anlass	70
Auftrag	71
Nachnutzungskonzepte	72

Planungsgebiet

Überblick	100
Standortprofil Flughafen Tegel	102
Umgebung	116
Naturschutz - landwirtschaftliche Flächen	126
Infrastruktur	140

Projekt

Strukturanalyse	148
Erschließungskonzept	150
Gliederungskonzept	152
Bebauungskonzept	154
Öffentlicher Verkehr	162
Freiraumkonzept	164
Bebauungskonzept Tegel Süd	166

Prozesse der Stadtentwicklung

Immer mehr werden Naturräume kultiviert, zivilisiert und zurückgedrängt – die Urbanisierung ist nicht aufzuhalten. In den letzten Jahrhunderten, insbesondere aber in den letzten Jahrzehnten veränderten sich die städtischen Räume grundlegend, dies vor allem durch die Industrialisierung, Dezentralisierung der städtischen Funktionen und das starke Anwachsen des motorisierten Individualverkehrs. Besonders von Veränderung geprägt sind die öffentlichen Kommunikationsräume z.B. Straßen und öffentliche Plätze, aber auch die Räume für Diskussion, Politik sowie für den Austausch von Waren und Meinungen. Stadtplanung und Kulturpolitik sind von diesem Wandel betroffen und auf den Plan gerufen, wenn es darum geht, den Verlust von Heimat, Geborgenheit, Überschaubarkeit für den einzelnen Stadtbewohner zu verhindern bzw. auszugleichen. Die lange vorhandenen Ursprungsfunktionen der Städte nämlich Arbeiten, Wohnen, Markt und Fest sind durch die Stadt-, Sozial- und Alltagsgeschichte neu definiert worden. Die gewachsenen dörflichen Strukturen sind dadurch abhanden gekommen. In den letzten 25 Jahren schritt in vielen europäischen Städten durch wirtschaftliche Wachstumsphasen, einen boomenden Städtetourismus, eine wachsende Kulturszene und vielfältige Freizeit- und Alltagskulturen eine neue Form der Urbanität voran.¹

Durch die Multikulturalität werden die Entwicklungsprozesse in den Städten weiter forciert. Die Kulturen lassen sich nicht mehr klar begrenzen und erfahren weniger Prägung anhand von

Abb. 01

Der Adler fährt von Nürnberg nach Furth, Gemälde 1935.
in: <http://luipogym1.files.wordpress.com> (Stand 05.2014)





Abb. 02
Krupp-Stahlfabrik, 1912.

in: <http://luipogym1.files.wordpress.com> (Stand 05.2014)

regionalen oder ökologischen Gegebenheiten, vielmehr erscheint eine Art „westlicher Normkultur“ zu entstehen – die Unterschiede zwischen den ethnischen Gruppen verschwimmen zusehens.

Weiterhin besteht jedoch oft die Tendenz aus irrationalen Ängsten die vielseitigen ethnischen Impulse zu unterdrücken und durch Ghettoisierung zu verdrängen. Die Stadtentwicklung der Zukunft basiert aber jedenfalls auf einer angstfreien und aktiven Auseinandersetzung mit der Multikulturalität. Ein Grundpfeiler moderner Urbanität ist aber jedenfalls auch die Wirklichkeit sozialer Probleme wahrzunehmen und zu beachten. Stadt- und Kulturplanung sind hier angehalten sozialen Segregationsprozessen entgegen zu wirken und Impulse für eine Durchmischung der Bevölkerungsgruppen und Generationen zu setzen, dies um schwelende Konflikte zu vermeiden.

Eine weitere unverzichtbare Bedingung, um den öffentlichen Raum lebendig und an die Lebenswirklichkeit angepasst zu gestalten, wird die Mischung der ursprünglichen urbanen Funktionen sein. Hierbei ist natürlich zu bedenken, dass die Formen des Zusammenlebens, des Feierns aber auch der Umgang mit der Politik sich grundlegend geändert haben. Der voranschreitende Individualisierungsprozess lässt die Vorstellung der Familie als Kollektiv, die Vereinskultur und die politischen Parteien an Bedeutung verlieren. Die Anforderungen an die Gestaltung für Räume der Begegnung und Kommunikation sind daher andere geworden.

Da die Sozialformen und Mentalitäten ständig im Wandel begriffen sind, ist es schwierig, Maßstäbe für Urbanität zu kreieren. Bestimmte Kriterien der Urbanität lassen sich jedoch finden, so z.B. die Bedeutung der kurzen Wege, die zu Fuß zurückgelegt werden können – zum Greißler, zum Stammbeisl etc. Aus der Überschaubarkeit der Beziehung resultiert die Geborgenheit, die auch der ehemalige Dorfplatz für seine Einwohner bot, diese - gepaart mit dem breiten Angebot von Waren und Ideen der Großstadt macht die Lebendigkeit des öffentlichen Raums aus.

Die Lebensgeschichte der Einwohner ist immer auch mit „ihrem“ Stadtviertel verknüpft, da das Individuum seine Erfahrungen mit jenen der Gesellschaft in der es lebt verbindet. Diese Verknüpfung des individuellen Schicksals mit gesellschaftlichen Prozessen ist ein grundlegendes menschliches Verhalten. Wohlbefinden, Sicherheitsgefühl etc. sind umso ausgeprägter je leichter die städtische Umwelt diese Anknüpfung möglich macht und je intensiver für die Einwohner kollektive Erfahrungen präsent sind. Das Zusammengehörigkeitsgefühl der Bewohner einer Stadt ergibt sich aus der gemeinsam gelebten oder erinnerten Geschichte, deren Träger auch die räumlich-bauliche Struktur ist. Das ästhetische Urteil der Bevölkerung tritt bei deren Aneignung von Architektur im Verhältnis zu Nutzungsgesichtspunkten, Sozialprestige etc. in den Hintergrund. Die Stadt ist daher ein sich historisch entfaltender Erlebnisbereich für deren Bewohner, was bei deren Gestaltung und Planung zumindest bedacht werden muss bzw. auch der Einbezug der Bevölkerung aktiv vorgenommen werden sollte.

Kontroversiell diskutiert werden muss jedenfalls auch der Fortschrittsbegriff in Bezug auf die Stadtplanung. Oft erscheint der Rückbau der technischen Zivilisation der wahre Fortschritt und in einem Zeitalter der immerwährenden Beschleunigung die Notwendigkeit der bewussten Langsamkeit, der Kontinuität und der Tiefe allzu präsent. Die Rückkehr zu, mit guten Materialien, handwerklich solide und nachhaltige erstellten, den menschlichen Maßen angepassten, Häusern, Wohnungen, Fahrzeugen, Gebrauchsgegenständen etc. wäre jedenfalls bedeutend. Sie würde mit dem derzeit herrschenden Trend, dass Städte zu einer Ansammlung architektonischer Wahrzeichen von berühmten Architekten mutieren, brechen und den Verlust regionaler Identität hintanhaltend.²

Die Wichtigkeit des städtischen Grünraums

In der Stadt stehen die manifesten Gebäude als Ausdruck des architektonischen Schaffens dem Grünraum in vielfältigen Varianten gegenüber, der durch das Altern, das Reifen und die Lebendigkeit der Pflanzen, aber auch durch die Jahreszeiten geprägt und ständiger Veränderung ausgesetzt ist. Grünräume bringen damit eine dynamische Komponente in ansonsten statische architektonische Räume und bewirken eine lebendige Spannung. Mit der Ermöglichung der – wenngleich auch unbewusst wahrgenommenen – Erlebbarkeit und Einordenbarkeit der Zeit bieten die Grünräume, -flächen und -objekte ein wichtiges Merkmal des qualitativen Wohnens.

Die kulturelle Interpretation des städtischen Grüns ist abhängig von der jeweiligen Epoche – so war der Barockgarten Symbol für die Negation des Alterns, indem Pflanzen als geordnete und geometrisierte Bausteine verwendet wurden – im Vordergrund stand die „Beherrschbarkeit der Natur“, während in den 1970iger Jahren die Natur auch in den Ecken und Nischen der Großstadt als ästhetisch galt und deren Unterdrückung und Kontrolle durch den Menschen so weit wie möglich hintangehalten werden sollte. Als Schlagworte seien nur „Umweltbewusstsein“, „Naturromantik“ oder „Verwilderung“ genannt. Der Umgang mit dem städtischen Grünraum spiegelt daher wider, wie sehr das Verhältnis der Menschen zur Natur Wandlungen und Moden unterworfen ist.

In weiterer Folge begann man die Natur in der Stadt zu typisieren, bewerten und katalogisieren – sie bekam eine



Abb. 03
Städtisches Grünraum.
in: <http://www.weidfein.com/freiraumgestaltung>
(Stand 05.2014)

ökologischwissenschaftliche Dimension, die sich im Anlegen von Stadtbiotopen, Folienteichen und Naturblumenwiesen in Parks äußert.

Die 1990iger Jahre brachten das „ökologische Wohnen“ als Form der Stadterneuerung bzw. -erweiterung mit sich, mit dem Ziel dem Grünraum einen höheren Stellenwert einzuräumen. Oft blieb jedoch nur die Ausführung der baulichen Vorhaben, während geplante Grünräume konkurrierender Nutzungsansprüche zum Opfer fielen und diese schließlich zu Straße oder Parkplatz avancierten.

Insgesamt kann man sagen, dass nicht die Natur selbst, sondern deren jeweilige kulturelle Interpretation sich in den Gestaltungstypologien der städtischen Grünflächen widerspiegelt. Einzig zeitlos ist dabei, dass immer wieder versucht wird eine „Idealnatur“ zu gestalten, einen heilen und schönen Rückzugspunkt in der hektischen Stadt. Diese Naturideale stehen in Wechselwirkung mit den sozialen Funktionen der städtischen Grünräume als Orte der Arbeit und Freizeit, der Kommunikation und des Spiels, des Aufenthalts und des Durchgangs.

Noch immer werden städtische Grünräume jedoch quasi als Reserveflächen für „wichtigere“ Nutzungen geduldet und nicht als wertvolle Alltagsräume gesehen. Ihre Funktion wird oft nur in der Dekoration gesehen – die Natur wird zum Ornament. Die „Utopie der grünen Stadt“ wird vielfach zum gesellschaftlichen und sozialpolitischen Ziel, das durch bürokratische Hürden und stadtplanerische Ignoranz oft unerreichbar bleibt. Das Thema städtischer Grünraum sollte daher nicht nur vor dem

Hintergrund öffentlicher und politischer Interessen diskutiert, sondern es sollten konkrete Schritte zur Umsetzung der Vision der „grünen Städte“ getätigt werden.⁴

Stadt “RAUM” Gestaltung

Der Begriff des Raumes unterliegt verschiedenen Definitionen. Die städtebauliche Begriffsdefinition meint ein exakt begrenztes Raumstück mit zweckgebundenen Eigenschaften, Bedeutungen und Wirkungen. Daher ergibt sich der städtebauliche Raum erst durch die Abgrenzung eines bestimmten Teils des alles umgebenden physikalisch- mathematischen Raumes und zeigt sich als freier, definierter Bereich innerhalb eines bebauten Umfeldes zum Aufenthalt von Menschen. Die Bedeutung der Stadträume kann in der europäischen Stadtgeschichte bis zu den Griechen rekonstruiert werden. Während in frühen Kulturen wie der indischen, mesopotamischen oder ägyptischen kein Bedarf nach einem öffentlich zugänglichen Raum zum Aufenthalt der Menschen bestand, bewirkte die griechische Lebensform und Demokratie, dass ein Platz zur Versammlung (die Agora) für die Menschen notwendig wurde.

Gedeckte Markthallen, Veranstaltungsgebäude und Tempel prägten das Bild der Agora. Oft entstand die Agora – nach Einführung des rechtwinkligen Straßensystems – durch Aussparen von mehreren Baublöcken, ihre Lage war immer tangential zu einer Hauptstraße vorgesehen. Gleichzusetzen mit der griechischen Agora ist das römische Forum, welches



Abb. 04
Forum Romanum
in: <http://www.eduhi.at> (Stand 03.2014)

zwar dem gleichen Ordnungsprinzip entsprach, jedoch von der Funktion her vom reinen Marktplatz zum repräsentativen Platz avancierte und die politische Behörde mit Rathaus (curia), das Versammlungshaus (basilica), einen geschlossenen Markt (emporium) und verschiedene Tempel beherbergte. Das Forum war von Säulenhallen begrenzt und die innerhalb frei angeordneten Baukörper machten es zu einem offenen wandlungsfähigen und doch einheitlichen Platz (Forum Romanum).⁵

Im mittelalterlichen Italien standen Stadt, Staat und Religion als Ordnungsprinzipien bei der Anlage und Gestaltung der Stadträume im Vordergrund. Vielfältige Platzformen- und funktionen bildeten sich durch die unregelmäßige Anlage der mittelalterlichen italienischen Stadtplätze heraus, die sich daraus ergab, dass oft auf Bergkuppen gebaut wurde und so selten geometrische Anlagen entstanden. Durch die meist gekreuzten Hauptachsen, die das Zentrum bestimmten, ergab sich oft ein gebundenes, rhythmisches Ordnungsprinzip. Das Zentrum war geprägt von der Signoria als Sitz der weltlichen Macht, dem Domplatz mit Gotteshaus als Zentrum der Religion und dem eigentliche Marktplatz (mercato). Die Baukörper verursachten durch ihre Körperlichkeit und unterschiedliche Massierung typische Raumspannungen.

Erst mit dem Übergang zur Renaissance bildete sich der streng angelegte und in einheitlicher Architektur umbaute Platz heraus, der sich dem metrischen Ordnungsprinzip fügte. Es kam zur Verdrängung des städtebaulichen Raumes aus dem architektonischen Raumgefüge. Statt der mittelalterlichen Raumspannung ergab sich eine Raumfülle innerhalb eines architektonischen Freiraums. Die perspektivische Darstellung (Zentralperspektive) schaffte neue „haptische“ städtebauliche Räume.

Im Barock wurde schließlich die streng geometrische Form des Platzes, wie in der Renaissance vorherrschend, von einer beweglicheren, weiträumigeren Gestaltung verdrängt, wobei der Platz hierarchisch und symmetrisch angelegt wurde. Immer wurde nach dem wichtigsten Gebäude am Platz dessen Hauptachse ausgerichtet (z.B. Petersplatz in Rom), sodass der Platz oft nur mehr zum „Vorraum“ des Bauwerkes degradierte. Die Weiträumigkeit entstand dadurch, dass mindestens eine Seite des Platzes offen blieb.

Im 19. Jahrhundert beschäftigen sich die Städteplaner nur marginal mit der besonderen Ausformung von Stadträumen – vielfach wurden die Ordnungsprinzipien des Barocks und der Renaissance weitergeführt. Die Planung der Straße rückte in den Vordergrund, während der Platz oft nur noch als erweiterte Verkehrskreuzung (z.B. Sternplatz oder runder Platz) Berücksichtigung fand. In Großbritannien bildete sich ein, aus der Bebauung ausgespartes, mit Bäumen bepflanztes, Viereck als neue Form des städtischen Freiraumes heraus: der Square oder auch Gardensquare.

Am Ende des 19. und am Beginn des 20. Jahrhunderts büßten die Plätze als Folge der Aufklärung und der Auswirkung der

Französischen Revolution, den Veränderungen der Arbeitswelt, der neuen Freizeit und die Wandlungen im Warenverkehr (Handel) weiter an Bedeutung ein. Der fließende und ruhende Verkehr drang in die Nischen des städtischen Raums vor, die nicht mehr genutzt wurden. Erst mit dem weiteren Anwachsen des Individualverkehrs wurde erkannt, dass Freiraum für Fußgänger zurückerobert werden muss - Fußgängerzonen, Einkaufspassagen, Kommunikationszentren usw. wurden geschaffen.



Abb. 05
 Stau in Chicago
 in: <http://static.zukunft-mobilitaet.net/wp-content/uploads/2012/06/chicago-stau-usa-eisenbahn.jpg>
 (Stand 05.2014)

Wesentliche Merkmale der Architektur- und Städtebauprinzipien des 20. Jahrhunderts sind eine freie, offene Situierung der Baukörper und die Entwicklung zum Vertikalen. Der städtische Raum als abgegrenzter Bereich oder bergende Hülle verliert an Bedeutung und wird mehr in den Naturraum eingegliedert. Indem die Einzelbauten in absoluter Isolierung beziehungslos zueinander stehen, entsteht eine Art „Raumverneinung oder Raumleere“ (man denke an Courbusiers Hochhausprojekt für Paris).

Der Begriff, Typen und Funktion des Raums

Der Raum-Begriff wird durch unterschiedliche Raum-Bildungsmöglichkeiten geprägt, welche wiederum in Bezug auf Raum-Wirkungen und Raum-Eigenschaften betrachtet werden müssen. Unterschieden werden dabei zwei Arten der architektonischen Raumbildung: erstere als Form der Umgrenzung eines freien Raumes oder des Herausschneidens eines bestimmten Raum-Volumens aus einem umgebenden Außen-Raum, zweitere durch das Markieren des Ortes mit Hilfe sinnlich wahrnehmbarer Mittel – (z.B. durch Töne, Gerüche oder physische Objekte wie Säulen oder Bäume), sodass er sich von seinem Umraum abhebt. Eine optimale Raum-Wirkung wird jedenfalls erzielt, wenn sich beide Arten der Raumbildung überschneiden. Wichtige Raumwirkungen, die von den Menschen durch die vorhandenen Raumeigenschaften subjektiv erlebt werden sind: die Raum-Größe (Maßstab – Proportion), die Raum-Form (Grundriß- und Querschnittsform), die Raum-Begrenzung (Grad der Geschlossenheit), die Raum-Zonung (Gliederung in Hell- und Dunkelbereiche etc.), und die Raum-Dynamik (Verhältnis von Raum-Bereich der ruhigen und der dynamischen Bewegung).

Weiters ist das Raumerlebnis neben den Raumeigenschaften auch von den natürlichen Voraussetzungen wie Topographie, Gewässer, Wälder und sonstige Grünflächen bestimmt, da diese wesentlich dazu beitragen, dass eine Stadt als solches unverwechselbar wird, aber auch dem Gefühl der Geborgenheit und der Orientierung dienlich sind. Ebenso kann bei der Gestaltung der Stadt mit Gewässern, Bäumen, Sträuchern

etc. gearbeitet werden, um eine Zonierung, Begrenzung oder Dynamik zu erzielen.

Eine große Zahl von optischen und räumlichen Wahrnehmungen bestimmen das Stadtbild. Das menschliche Auge ist bestimmten Sehbedingungen unterworfen. Für die möglichen Seh- und Sinneseindrücke entwarf Maertens „Gesetze des ästhetischen Sehens“. Optisch geometrischen Bedingungen (z.B. Enge bzw. Weite eines Platzes je nach Perspektive des Betrachters bei einem Sehwinkel von maximal 27° in der Vertikalen) spielen ebenso eine Rolle wie das physiologisch begrenzte Sehvermögen des Menschen im Hinblick auf die Distanz in Zusammenhang mit der Größe des zu erkennenden Gegenstandes. Entfernungen spielen demgemäß eine Rolle, als ein intimer Raum 25 m (Erkennbarkeit der Gesichtszüge einer Person) und ein großer Raum 150 m (Erkennbarkeit von Personen die sich bewegen) nicht überschreiten sollte, während Monumentalräume Dimensionen bis zu 1200 m (Erkennbarkeit von Personen ansich) haben können. Unter Berücksichtigung dieser Distanzen und des maximalen Sehwinkels des Menschen von 27° kann ein „Hauptsehraum“ festgelegt werden, deren obere Grenze sich mit 10 bis 12 m ergibt. Eine normale städtische Baumbepflanzung entspricht dieser Höhe. Der Mensch konzentriert seine Wahrnehmung automatisch auf eine Zone die innerhalb dieser Maße liegt.

Von jeher wurde mit den Variablen Größe, Form und Lage des Stadtraumes der architektonische Ausdruck einer Epoche abgegrenzt. Verbunden mit diesen Raumeigenschaften sind auch die Merkmale der raumbegrenzenden Mittel, wie z. B. die Oberfläche von Wänden, Decken, Böden. Der Grad der

Raubegrenzung - von offen bis geschlossen - repräsentiert den jeweiligen Stadtraum. Eine weitere Typisierungsmöglichkeit ist der Grundriss (z.B. Rundplatz, Breitenplatz, Tiefenplatz, Trapezplatz etc.). Als Ordnungsprinzip dient die Anwendung von Achsen (Herstellung von Bezügen durch Aufreihen von Elementen) und Symmetrien (z.B. Ruhe und Hervorhebung). Die Asymmetrie, die kennzeichnend für Bewegung ist, gibt der Raumgestalt oft etwas Natürliches, das durch die Materialauswahl unterstützt werden kann. Durch die Konzentration bestimmter Eigenschaften entstehen letztlich die funktionalen Aspekte des Stadtraumes. Es entstehen strategische Knotenpunkte, die der Orientierung der Bevölkerung dienen. Eigenschaft und Funktion stehen in einem wechselseitigen Zusammenhang, so dient z.B. die runde geschlossene Form eines Marktplatzes dessen Funktion als Verkaufsstätte.

In der heutigen Zeit erlangen die - im 20. Jahrhundert durch Stadtentwicklungs- Flächenwidmungs- und Verkehrspläne dominierten - Fragen der Stadtraumgestaltung wieder vermehrt an Bedeutung. Der funktionale Städtebau, bei welchem es keinen Bedarf an städtischem Raum gab, wird zurückgedrängt. Dem von planerischer Seite, aber insbesondere auch vom immer mehr Raum einnehmenden Individualverkehr bedrängten Menschen sollen Bereiche seiner Stadt zurückgegeben bzw. Bereiche der Kommunikation und Erholung in Siedlungsgebieten gesichert werden werden. Der gestalterische Umgang mit der bedarfsorientierten qualitativen (Rück)Eroberung dieser Freiräume für den Stadtmenschen ist die Herausforderung des heutigen Städtebaus.⁶

Literatur:

- 1 Vgl. Ehalt Hubert Christian, Wien Stadtraum. Urbanität morgen, Wien 1992, 8.
- 2 Vgl. Ebda, 9-11.
- 3 Vgl. Detzlhofer /Proksch, Wien Stadtraum. Grün im Stadtraum – Natur in Zeit und Raum, Wien 1992, 37.
- 4 Vgl. Ebda, 37-39.
- 5 Vgl. Semsroth Klaus, Wien Stadtraum. Grundlagen der Stadtraumgestaltung, Wien 1992, 12f.
- 6 gl. Ebda, 13-20.

Historischer Hintergrund

Das neue Berlin

Das „Neue Berlin, die neue Stadt schlechthin“ diese Bezeichnung wurde der Stadt von der gleichnamigen Zeitschrift in Architekturkreisen gegeben. Die damaligen Akteure, fanden das die Zeit reif sei um „alle Arbeit, Gedanken und Leistungen zu sammeln, die Beitragen können, Berlin zu einer Stätte glücklicher Arbeit und glücklicher Muße zu machen“.¹

Im Gegensatz zum Mittelalter, in welchem das Haus mit der Schmalseite zur Straße gebaut wurde, begann im Barock die Bebauung mit der Längsseite zur Straße gewendet, um eine repräsentative Wirkung zu erzielen und die Ansicht entlang der Straßen einheitlich zu formen. Die Flächen dahinter blieben oft leer und wurden erst nach und nach, je nach Bedarf bebaut. Dies führte letztlich zum heutigen Stadtbild. Nach dem ersten



Weltkrieg wurde die Neubebauung in Berlin eingeschränkt und der Bau von Seitenflügeln und Quergebäuden teils auch gänzlich verboten. Das Wachstum der Stadt bzw. die Tatsache, dass ältere Teile davon wieder unbewohnbar wurden und abgerissen werden mussten, sollte eingedämmt werden. Durch die entstehende Randbebauung wurden aber weiterhin große Flächen geschaffen, die von der Straße aus nicht zu überblicken sind, sodass das Straßensystem, das die Stadt im 19. Jahrhundert prägte, sich letztlich nicht wesentlich veränderte.²

In der europäischen Architektur und im Städtebau haben sich über ahrhunderte Konventionen entwickelt, die das Planen und Bauen nach strengen Regeln des Entwurfs bestimmten. Diese sind zum Teil heute noch erkennbar. Im Vordergrund standen neben den technischen und funktionalen vor allem auch künstlerische Aspekte, die das Stadtbild prägten. Diese wurden, wenngleich über die verschiedenen Epochen immer wieder in Veränderung begriffen, so weit beibehalten, dass der einmal gesetzte Charakter einer Stadt zumeist erhalten blieb. Epochenbilder, die aufeinander aufbauten, wurden sichtbar. Fast in allen europäischen Städten wurden diese Epochenbilder mit Beginn des 20. Jahrhunderts ungenauer und verzerrter – insbesondere trifft das auf Berlin zu.³

Abb. 01

Ansicht Brandenburger Tor (2013)
In: <http://homeiswhereyourbagis.com/tag/europa>
(Stand 05.2014)

Berlin Allgemein (Zeitgeschichtlich)

Nach der Reichsgründung wurde vorerst Berlin Mitte zum Zentrum der neuen Hauptstadt, es siedelten sich dort große Unternehmen, Banken, Medienkonzerne und Warenhäuser an. Auch die Regierungseinrichtungen wurden in Mitte geschaffen und der Bezirk avancierte zum kulturellen Mittelpunkt der Stadt. Dies hatte jedoch auch steigende Grundstückspreise und fehlende Erweiterungsflächen zur Folge, sodass Unternehmen ihre innerstädtischen Produktionsstandorte aufgaben bzw. neue Unternehmen sich ebenso am Stadtrand ansiedelten. Die erstellte Infrastruktur bestärkte diese Entscheidung der Unternehmen, man denke nur an die 1877 fertiggestellte Ringbahn und das Kanalsystem mit dem Westhafen in Moabit als Transportwege.⁴

Abb. 02

Ansicht Brandenburger Tor (2013)
In: <http://homeiswhereyourbagis.com/tag/europa>
(Stand 05.2014)





Abb. 03 (oben links)
 Modell Berlin 1938-1945
<http://www.planetminecraft.com/project/germania/>
 (Stand 05.2014)

Abb. 04 (oben rechts)
 Entwurf von Adolf Speer
<http://sapientia-est-deus.tumblr.com/post/17947090723/germania-hitlers-dream-capital-albert-speers>
 (Stand 05.2014)



In den späten 1930iger Jahren prägte die Idee Adolf Hitlers und Albert Speers Berlin zur „Welthauptstadt Germania“ zu entwickeln, das Stadtbild – so sind das Olympiastadion, der Flughafen Tempelhof, die Charlottenburger Chaussee und die Versetzung der Siegestsäule vom Königsplatz vor dem Reichstag auf den Großen Stern sowie deren Erhöhung um 6,5 m bauliche Zeichen dieser Zeit.⁶

In den Jahren des zweiten Weltkrieges wurde ein Großteil Berlins als Zentrum der nationalsozialistischen Diktatur, Sitz der militärischen Führung und wichtigster Standort der Rüstungsindustrie durch die Bombenangriffe der Alliierten zerstört. Im Jahr 1944 wurde durch das Londoner Protokoll die Stadt in drei (später in vier) Besatzungszonen aufgeteilt. Noch bei einem einzigen späten Bombardement im Jahr 1945 wurden weite Teile der Stadtstruktur (insbesondere im Bezirk Mitte und Wedding) vernichtet und 1,5 Millionen Menschen obdachlos.



Nach der Gründung der zwei deutschen Staaten wurde Berlin vom Kalten Krieg dominiert. Nachdem die Stadt geteilt wurde, gab es in beiden Staatssystemen Bestrebungen neuen – für das jeweilige System repräsentativen – Raum zu schaffen. Trotz der Unterschiedlichkeit der Staatssysteme, erfolgten diese Demonstrationen auf beiden Seiten in sehr ähnlicher Art und Weise nach den Idealen der Moderne. Die Pläne stellten eine autogerechte, funktionsgetrennte und aufgelockerte Stadtstruktur dar, die die dichte Mietskasernenstadt ersetzen sollte. Berlins Stadtgrundriss blieb jedoch weitestgehend erhalten, da die unterirdischen Bauten, wie Kellerräume, U-Bahn Trassen oder das Kanalisationssystem intakt geblieben waren.⁷

Abb. 05

Berlin nach 1945

https://dokuwiki.noctrl.edu/dokuphp?id=ger:370:2010:winter:das_alltagsleben_1933-1945 (Stand 05.2014)

Im Osten wurden die Mietskasernen, die zu sehr die kapitalistische Idee verkörperten, entfernt und statt dessen höhenverdichteter, in der Fläche weitläufiger und lichtdurchströmter Wohnbau errichtet, der jedoch im Inneren nur wenig großzügig war.

Die Fassadendekorationen – teils im Stil einer russischen Zuckerbäckerästhetik – bestimmten das Bild nach außen hin, insbesondere bei den Bauten an der Karl-Marx-Allee, der Prunkallee des sozialistischen Berlins. Im gesamten Ostberliner Stadt- und Stadtrandbereich (Hellersdorf, Marzahn) wurden im Gegensatz zu diesen Prunkbauten auch äußerlich schmuck- und farblose Zweckwohnbauten geschaffen. Im Westteil Berlins wurde durch das Einbeziehen vieler verschiedener Planer der Wohnbau (Gropiusstadt, Märkisches Viertel) in Grundrissen und Außenhaut etwas vielfältiger gestaltet, wenngleich diese Siedlungen nicht mehr dem heutigen städtebaulichen Anspruch genügen und von Abwanderung der Bewohner gekennzeichnet sind.⁸

Westberlin litt jedoch bereits vor dem Bau der Berliner Mauer im Jahr 1961 massiv unter seiner „Insellage“. Diese hatte eine Deindustrialisierung und einen politischen Bedeutungsverlust zur Folge, die das Wachstum der Stadt lange Zeit hemmten. Der langsam voranschreitende Wiederaufbau wurde anfangs aus Geldern der Marshallplanhilfe entnommen, überwiegend wurde hiermit jedoch die Instandhaltung finanziert, der Neubau von Wohnsiedlungen stand im Hintergrund. Freifinanzierte Wohnbauprojekte gab es kaum, was selbst heute noch durch den großen Teil an Sozialwohnungsbeständen sichtbar ist.



Ende der fünfziger Jahre war von den Stadtplanern ein Totalabriss ganzer Stadtquartiere – nämlich rund 320.000 Wohnungen oder anders ausgedrückt 40 % des Gesamtbestandes - vorgesehen. In West-Berlin wurde letztlich Anfang der 1960er Jahre auch mit dem flächendeckenden Abriss und Neubau ganzer Wohnsiedlungen in den Bezirken Wedding, Kreuzberg und Schöneberg angefangen. Ein Paradigmenwechsel erfolgte erst in den 1970er Jahren aufgrund von Bürgerprotesten – für viele Berliner waren die Mietpreise für die Neubauten unbezahlbar. Um den Verlust von Wohnraum auszugleichen wurden am Stadtrand Großwohnsiedlungen wie z.B. das Märkische Viertel im Bezirk Reinickendorf und die Gropiusstadt in Neukölln

Abb. 06
 Berliner Mauer
http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Karte_berliner_mauer_de.png (Stand 05.2014)

geschaffen. Auch in der DDR wurde mit dem typischen Plattenbau massiv Wohnraum produziert.

Als weitere Prägung der Stadt kann sicherlich das als >planwerk innenstadt< bezeichnete Leitbild des Senatsbaudirektor Hans Stimmann, der die Idee der „Europäischen Stadt“ als zukunftsweisendes Projekt vorantrieb, bezeichnet werden. Die bauliche Ausformulierung knüpft mit der einheitlichen Blockrandbebauung bei Neubau und Quartierssanierungen und der Kleinteiligkeit in der Fassadengliederung, im Wesentlichen an den Holbrechtschen „Bebauungsplan für Berlin und Charlottenburg“ von 1862 (siehe weiter unten) an. 1999 wurde das Konzept im Senat für Stadtentwicklung als Programm mit drei Hauptaugenmerken definiert: Funktionsmischung statt räumlicher Trennung, öffentlicher Raum vor Privatisierung und Innenentwicklung vor Außenentwicklung. Im Laufe der letzten 15 Jahre wurden diese Ziele jedoch unterschiedlich definiert und oft ohne die notwendigen globalisierungsbedingten Strukturänderungen und die Wandlung hin zur Informations- und Kommunikationsgesellschaft zu bedenken, angewandt. Sehr stark im Widerspruch zum eigentlichen Leitbild der „Europäischen Stadt“ steht z.B. die Konzeption des als Grenzzinnenraum brach liegenden Potsdamer Platzes, der nach der Wiedervereinigung rasch zum Zentrum des neuen Berlins wachsen sollte, weshalb das gesamte Areal in einem Eilverfahren an einen Großinvestor verkauft wurde. Der Bereich ist seitdem sehr konsumorientiert geprägt – eine Funktionsmischung ist nur bedingt gegeben. Auch kann das Areal nicht wirklich als öffentlicher Raum gesehen werden, da eine starke private Kontrolle einwirkt. Der Platz

vermittelt ein Rückbesinnen auf Berlins florierende Zeit der Weimarer Republik, in welcher es als erste europäische Stadt amerikanisches Flair bot. Trotz allem kann man jedoch heute sagen, dass das Konsumangebot des Potsdamer Platz für viele Bewohner Berlins attraktiv ist und daher wohl auch bis zu einem gewissen Teil das aktuelle Bedürfnis nach „öffentlichem Stadtraum“ bietet. Die einmalige Möglichkeit für Berlin nach der Wiedervereinigung die Stadt völlig neu zu denken und zu formulieren, wurde jedoch verpasst.⁹

Ökonomisch gesehen erfüllte sich nach der Wiedervereinigung mit Berlin als Hauptstadt nicht der erhoffte Boom. Die Planung der Stadt der globalen Ökonomie bezog die Unsicherheit des Umbruchs nicht mit ein und scheiterte. Die Deindustrialisierung nach der Wende führte sogar zu einer Abwanderung von Firmen bzw. siedelten sich nicht wie erwartet unzählige globale Unternehmen an. Das planrechtlich für Gewerbe- und Büroflächen ausgewiesene Flächenpotenzial und der mit staatlichen Subventionen durchgeführte Neubau an Bürogebäuden überstieg den Bedarf bei weitem. Die durch den 2. Weltkrieg und die Teilung Berlins entstandene städtische „Leere“ begleitet Berlin daher weiter.

Es besteht weiterhin ein enormes Potenzial an brach liegenden Grundstücken und Baulücken. Andererseits ist es eben diese Fülle an Freiraum, die die Zukunftschance des heutigen Berlins bieten könnte. „Wo nichts ist, ist alles möglich. Wo Architektur ist, ist nichts anderes möglich“ (Rem Koolhaas). Innerstädtische Freiräume werden oft von aktiven Stadtbewohnern vorübergehend neu bewertet und genutzt. Funktionslose Räume werden mit Ideen gefüllt. Wie bereits die

Hausbesetzerszene vor der Wende in Westberlin und nach der Wende die Techno-Subkultur in Ostberlin nutzen auch heute noch Berliner „Raumpioniere“ ungenutzte Räume ihrer Stadt aus und prägen damit ihr Bild. Die Bandbreite reicht hier sehr weit – von gemeinschaftlichen Garteninitiativen, über eine Vielzahl kultureller und sozialer Projekte bis hin zu gewerblich-kommerziellen Nutzungen. Berlin vermittelt den Eindruck sich immer wieder selbst neu zu erfinden und sich nicht mehr eine Kompensation seiner Geschichte durch Gestaltung von außen aufzwingen lassen zu wollen.¹⁰



Berliner Wohnbau im Zeitgeschichtlichen Diskurs

Abb. 07
Berliner Mietshaus
Wohnungstypologien der Gründerzeit,
in: VO Entwurfsaspekte Gebäudelehre WS 2012/2013.

Wohnbaugeschichte Berlins

Wie bei nahezu keiner anderen Stadt zeigt sich die Prägung Berlins durch die Ereignisse des zwanzigsten Jahrhunderts – die Industrialisierung, der Nationalsozialismus, der Zweite Weltkrieg, die Teilung der Stadt und ihre zentrale Rolle in der Zeit des Kalten Krieges, die Wiedervereinigung und damit verbundene Strukturwandlungen. Vor allem die Zerstörung von nahezu 70 % Berlins durch die Bomben der Alliierten im 2. Weltkrieg, zwang die Berliner der Stadt eine neue Form zu

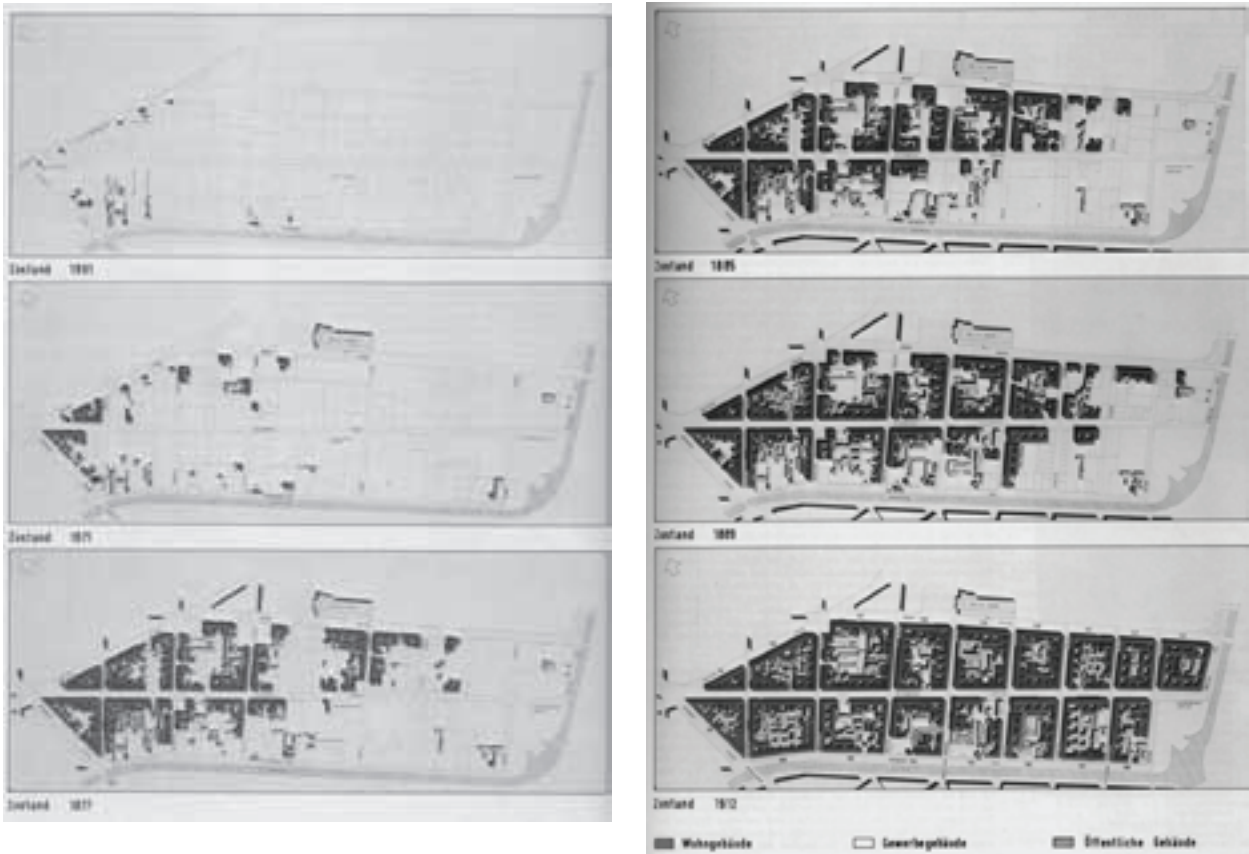


Abb. 08 | 09
 Berliner Mietshaus Ausbauphasen
 Wohnungstypologien der Gründerzeit,
 in: VO Entwurfsaspekte Gebäudelehre WS 2012/2013.

geben. Durch die Trennung Berlins im Kalten Krieg und die Berliner Mauer, die ihr Band durch die Stadt zog, wurde jedoch teils sogar erst nach der Wiedervereinigung das verbleibende Bild der Zerstörung durch den Krieg in Form der Fragmentierung des Stadtkörpers sichtbar. Ohne den Blick auf Vergangenes formte Berlin quasi ein automatischer Urbanismus, es kam zur Überlagerung der verschiedenen vorhandene architektonischen Motive. Noch heute ist Berlin von Fragmenten bestimmt, die sich zum Gesamtbild der Stadt fügen und als Nebeneinander unterschiedlichster Texturen, Dichten und Maßstäblichkeiten, der Stadt ihren Charme verleihen.¹²

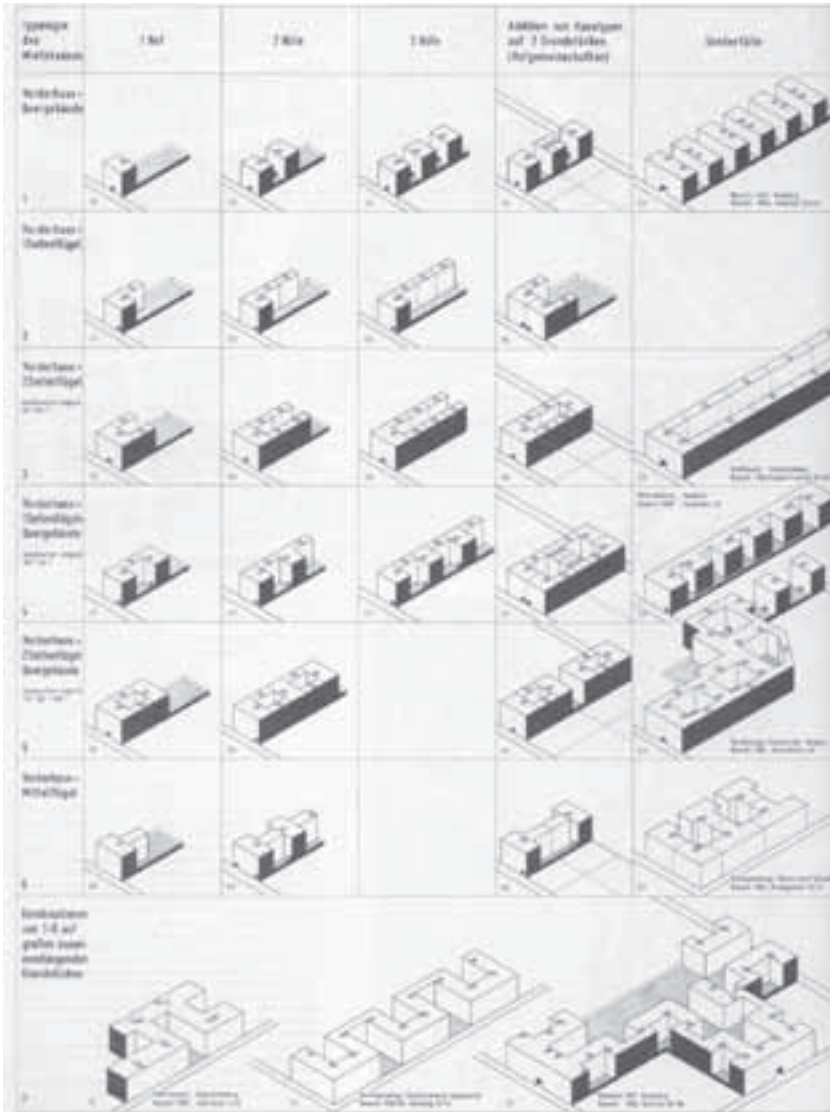


Abb. 10
 Berliner Mietshaustypologien
 Wohnungstypologien der Gründerzeit,
 in: VO Entwurfsaspekte Gebäudelehre WS 2012/2013.

Folge dieser laufenden Veränderungen war das fortwährende Bestreben der Stadt eine neue Form zu geben - dies bereits beginnend mit dem Holbrechtschen „Bebauungsplan für Berlin und Charlottenburg“ 1862. Diesem entsprang der systematisierte Mietskasernenbau, welcher vor allem in den Arbeiterbezirken auf geringst möglicher Fläche Raum für

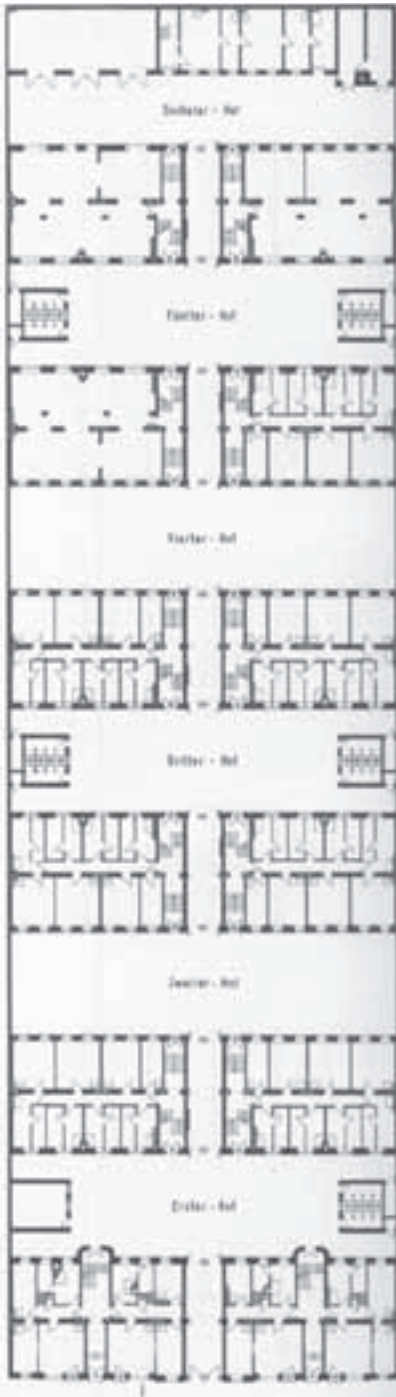


Abb. 11
 Berliner Mietshaus Grundriss Erdgeschoss
 Wohnungstypologien der Gründerzeit,
 in: VO Entwurfsaspekte Gebäudelehre WS 2012/2013.

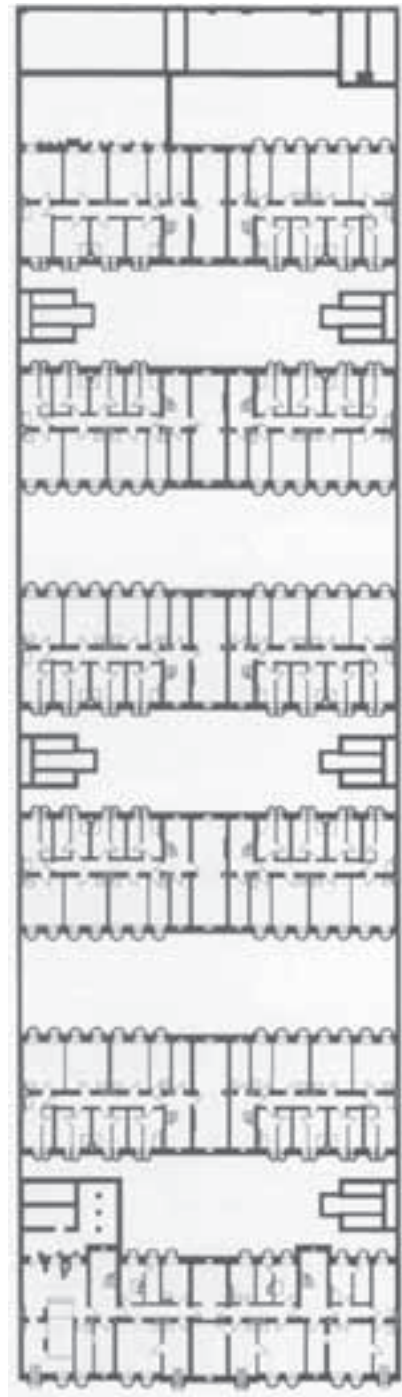


Abb. 12
 Berliner Mietshaus Grundriss Souterrain
 Wohnungstypologien der Gründerzeit,
 in: VO Entwurfsaspekte Gebäudelehre WS 2012/2013.

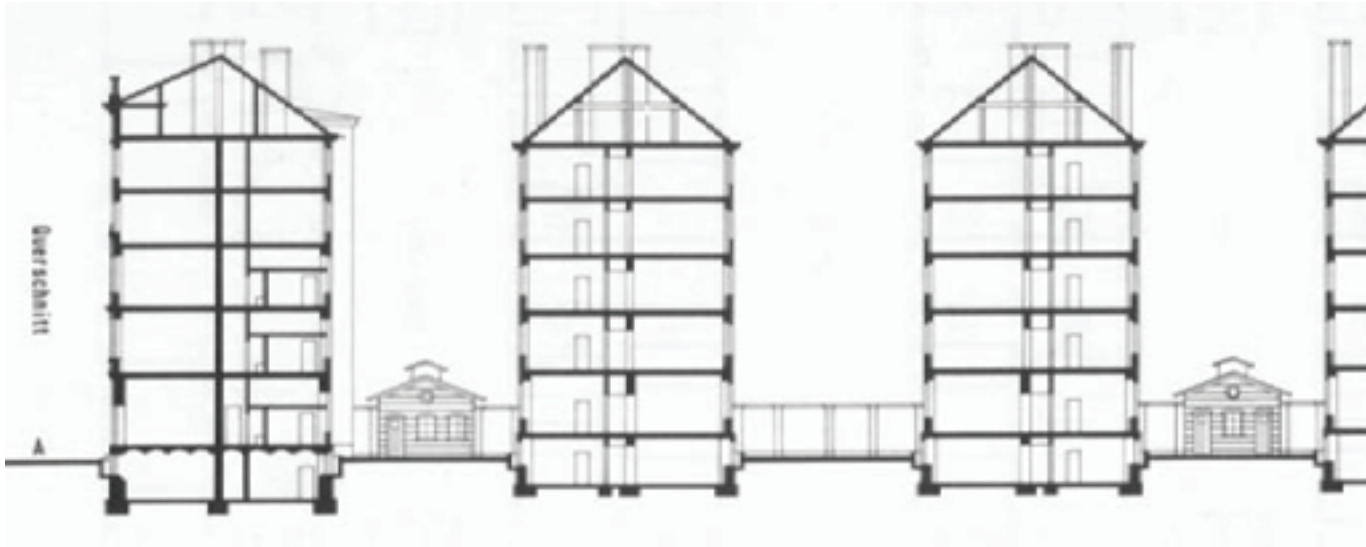
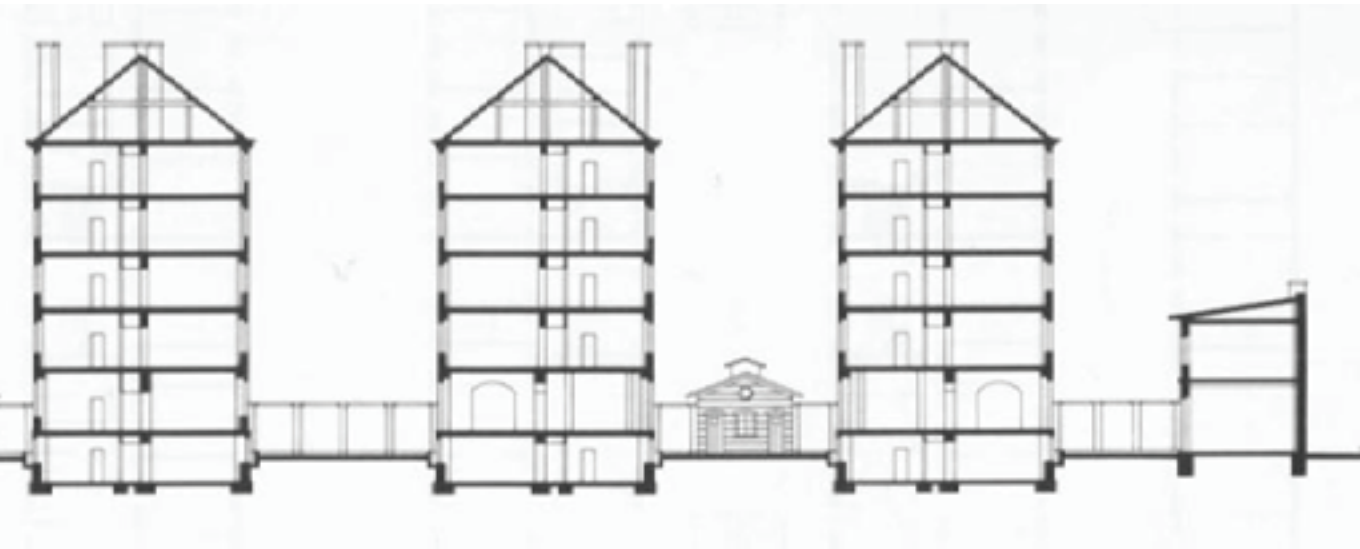


Abb. 13
 Berliner Mietshaus Schnitt
 Wohnungstypologien der Gründerzeit,
 in: VO Entwurfsaspekte Gebäudelehre WS 2012/2013.

ein Maximum an Personen schaffen sollte und letztlich zu menschenunwürdigen Wohnverhältnissen führte. Noch heute sind die Auswirkungen dieses Bebauungsplanes durch die sehr verdichteten Stadtstrukturen in Prenzlauerberg, Kreuzberg und Friedrichshain ersichtlich.¹²

Da die Fläche der Stadt um die fünffache bebaute Fläche erweitert werden sollte, plante Holbrecht überdimensionierte Baublöcke, die teils nachträglich in kleinere Flächen unterteilt wurden. Eine Ringstraße, die um das gesamte Planungsgebiet führt, stellte das Zentrum des Entwurfs dar. Ein weiteres wichtiges Element der Planung war die Errichtung eines Kanalisationsnetzes.

1871 mit der Reichsgründung wurde Berlin zum zentralen Punkt der Deutschen Industrie und wuchs stetig, da auch der Bedarf an Arbeitern für die neu angesiedelten Unternehmen wie z.B. Borsig, AGFA, Siemens, Halske oder die AEG immer



weiter anstieg. Wirtschaftliche Faktoren, wie die Börsen- und Kreditkrise von 1866 und der Gründerkrach von 1873, schränkten die Bautätigkeit Berlins ein - es wurde der Blickpunkt auf den Bau von Industrie- und Produktionsanlagen und den Ausbau des Eisenbahnnetzes gesetzt. Da die Bevölkerung Berlins jedoch weiter stieg (nach dem Zusammenschluss zu Groß-Berlin 1920 auf 4 Millionen Einwohner - Bevölkerungsdichte 30.000 Einwohner/km²) und bereits große Wohnungsnot herrschte, begann 1874 der genannte Bau der typischen Mietskasernen, die Holbrecht entworfen hatte. Diese wuchsen vom Zentrum aus bis hinein in das Berliner Umland, was dazu führte, dass auch kleine umliegende Dörfer in kürzester Zeit urbanisiert und von der Großstadt „geschluckt“ wurden. Die neuen Siedlungen waren als geschlossene Teilgebiete konzipiert, die sich insgesamt zu einer gesamtstädtischen Struktur zusammenschlossen. Durch diese Form der Bebauung entstanden abseits der großbürgerlichen Villenvierteln die Kieze der Berliner Arbeiter. Der Westen und vor allem die Stadt Charlottenburg wurde von der bürgerlichen

Oberschicht bewohnt. Diese siedelte sich vor allem auf und um den Kurfürstendamm an, der zu einer Prachtstraße nach Vorbild des Pariser Champs Élysées umgebaut wurde. Der Großteil der Berliner lebte jedoch in den Arbeitervierteln Berlins im Norden und Osten der Stadt.

Der bekannteste Arbeiterkiez war jedenfalls rund um den wilhelminischen Ring angesiedelt. Soziale Komponenten spielten für den damaligen Wohnbau keine Rolle, es ging rein darum die ständig wachsende Bevölkerung zu beherbergen. Die Zustände in den Arbeitersiedlungen brachten Berlin den Ruf eines „unsichtlichen Molochs“ ein. Nur das baupolizeiliche Gesetz aus dem Jahre 1853 begrenzte die Stadterweiterung rechtlich mit der Vorgabe der Abstandsflächen zwischen zwei Gebäuden von mindestens 5,34 m, was dem Rotationsradius einer Spritzpumpe der Berliner Feuerwehr entsprach und einer maximalen Traufhöhe bei Neubauten von 22 m.

Der damals typische geschlossene Baublock ließ sich in drei Elemente gliedern, die immer einem Grundschema folgten: eine Parzelle bestand aus einem Vorderhaus, das die Blockrandbebauung darstellt und einem oder mehreren Quergebäuden, welche über Seitenflügel an einer oder beiden seitlichen Grundstücksgrenzen miteinander verwoben waren und alle eine Höhe von 5-6 Geschoßen aufwiesen. Die hinten liegenden Gebäude wurden durch eine Toreinfahrt erschlossen. Die Wohnblöcke wiesen mehrere Funktionen auf, so befand sich im Vorderhaus oft ein Geschäft, während in den Höfen Handwerksbetriebe Platz griffen. In den Hinterhöfen befand sich oft eine Werkstatt und es wurden auch Kühe und andere



Abb. 14
Berliner Mietshaus Übersicht
Wohnungstypologien der Gründerzeit,
in: VO Entwurfsaspekte Gebäudelehre WS 2012/2013.

Nutztiere in diesen Bereichen gehalten.

Als Hauptnutzung war aber sicherlich das Wohnen im zentralen Blickpunkt. Je nachdem welcher gesellschaftlichen Schicht man angehörte, wohnte man entweder auf der Belle Etage im ersten Obergeschoss des Vorderhauses – gekennzeichnet durch auskragende Erker, Balkone oder einer reichen Ornamentik – in einer großzügigen Wohnung oft mit separatem Eingang für Hausangestellte oder in einer überbelegten Wohneinheit unter dem Dach und im Souterrain bzw. in den Quergebäuden wo es nur gemeinschaftlich genutzte Sanitärräume gab. Die Anzahl der Wohnungen variierte pro Geschoss und die Wohnfläche ließ sich aufgrund des Grundrisses dieser gründerzeitlichen Mietshäuser oft flexibel in zwei bis zwölf Einheiten teilen.

In den Arbeiterkiezen war die Aufteilung in Kleinstwohnungen typisch, vor allem das „Berliner Zimmer“, das sich in Vorderhaus und Quergebäude am Übergang zum Seitenflügel befand und am wenigsten Belichtung aufwies, war prägend für die Arbeitergesellschaft.¹³

Das „Berliner Zimmer“ besaß nur ein schmales Fenster zum Hof, dafür aber umso mehr Türen. Zurück geht dieses auf Schinkel, der 1829 einen seiner fünf Entwürfe eines Stadthauses des Mittelstandes umsetzte. Da sein geplantes Stadthaus in U-Form einen Hof umschloss, entstand im Winkel zwischen Vorder- und Seitenflügel dieser – wohl als das eigentümlichste Erbe Berliner Wohnbebauung zu bezeichnende – Eckraum.¹⁴

Unter der Leitung von Martin Wagner der seit 1926 der Stadtbaurat von Großberlin war, sowie Herausgeber der zuvor erwähnten Zeitschrift entstanden einige berühmte Siedlungen

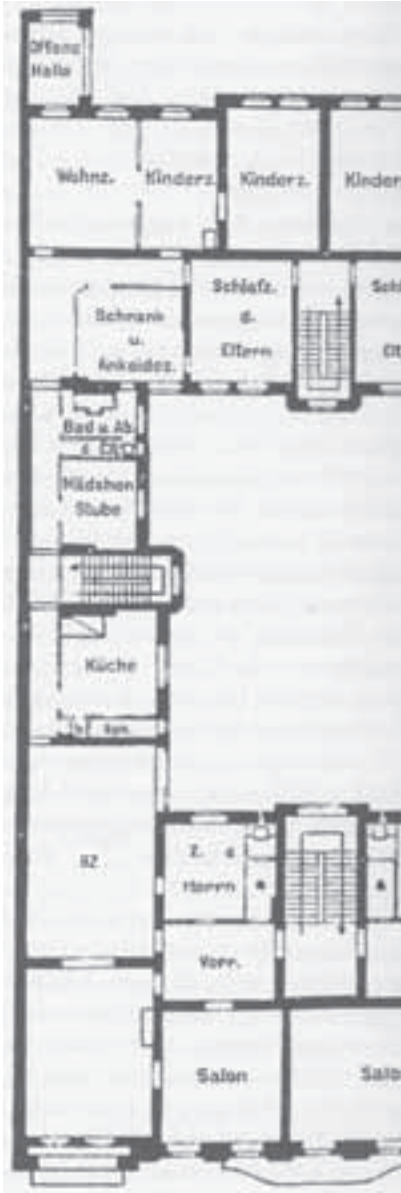


Abb. 15
Berliner Mietshaus Schnitt
Wohnungstypologien der Gründerzeit,
in: VO Entwurfsaspekte Gebäudelehre WS 2012/2013.

in Berlin „Onkel Tom“ in Zehlendorf, und die „Hufeisen-Siedlung“ in Britz.

In Berlin hatte sich der Geist des Neuen durchgesetzt. Die nicht recht herzlich empfangene neue Architektur wurde akzeptiert. Auf den Seiten der Zeitschrift findet man man keine Erwähnung vom „Schwarzen Freitag“ und der daraus resultierenden Weltwirtschaftskrise. Es ist stets das Vertrauen in die neue Architektur und in die Weltstadt Berlin zu spüren. Berlin hatte den Vorteil des „Neuen“ , vor allem im Bereich der Verkehrs war dies eine unglaubliche Möglichkeit im Gegensatz zu andern Weltstädten.¹⁵

„Onkel Tom“ Zehlendorf:

Die Onkel-Tom-Straße ist nicht die prachtvollste Straße im Gebiet Zehlendorf, es sind nur wenige Villen im Bereich der Onkel-Tom-Straße zu finden. Im Gegensatz dazu sind Objekte zu sehen, die einen hohen Stellenwert in der Architekturgeschichte zeigen, im übrigen Wald und eine Ladenstraße im U-Bahnhof. Für den modernen Städtebau der 20er Jahre des vergangenen Jahrhunderts war „Raus aus den Mietskasernen mit ihren dunklen Hinterhöfen“ ein tragendes Leitmotiv. Das Wohnen in der Natur, sollte auch für Arbeiter als grundsätzliches Privileg gelten. 1926 und 1927 wurden leistbare Mietwohnungen und Reihenhäuser für 2200 Bewohner im Bereich der Argentinischen Allee und der Onkel-Tom-Straße von der Wohnungsbaugesellschaft Gehag und unter der künstlerischen Gesamtleitung des Architekten Bruno Taut gebaut. Die damit verbundene zu Wandlung der „kleinen Leuten“ passte den Kommerzienräten, Bankiers und Professoren nicht. Die Tau-Siedlung wurde beschämender Weise als „Papageiensiedlung“ bezeichnend, da der Planer die Fassaden der Flachdachgebäude bunt verputzen ließ. Orange, gelb, blau, rot und grün wurde für



Abb. 16
Hochsitzweg, Waldsiedlung Zehlendorf
in: <https://www.berlin.de>
(Stand 10.2013)

die Fassaden verwendet.

Bereits 1928 begann sich eine Gegenbewegung zu bilden, der Zehlendorfer Dächerkrieg war die daraus resultierende Bewegung. Die Wohnungsbaugesellschaft Gagfah, die für den gehobenen Mittelstand am Fischtal, einer Querstraße der Onkel-Tom-Straße, Häuser mit Spitzdach baute, war die treibende Kraft in diesem Konflikt. Die Idee von Architekt Taut setzte sich nicht durch, da der Zuzug von Arbeitern in die Siedlung ausblieb. Grund dafür waren die Preise, selbst kleine Wohneinheiten waren zu teuer. Zusätzlich gab es zu Beginn keine U-Bahn Anbindung und somit keine Möglichkeit für die Arbeiter in die Fabriken im Bereich der Oberschöneweide zu kommen. Die U-Bahn wurde erst 1929 vom Thielplatz zur Krumpfen Lanke gebaut.¹⁶



Abb. 17
Borsig AG, Ansicht und Grundriss
Vgl. Kleihues/Becker-Schwering/Kahlfeldt (Hg.), Bauen in
Berlin 1900-2000, Berlin 2000, 100.

Der Verwaltungsturm der Borsig-AG

Vom Architekten Eugen Schmohl entworfen und in den Jahren 1922-1924 erbaut, gilt der Verwaltungsturm der Borsig-AG als erstes Hochhaus Berlins. Er wurde in den Jahren 1977- 1979 renoviert und thront mit seinen elf Geschossen und einer Höhe von 65 m weiterhin auf dem Firmengelände von Borsig in Berlin Tegel.

Errichtet wurde er auf einer Grundfläche von 16 x 20 m. Besonders markant sind die kräftigen Gesimse, die den Turm in vier Zonen gliedern. In den unteren drei Zonen erfolgte die Zusammenfassung aller Fenster durch Pfeilervorlagen. Im



Inneren sind die Büros durch eine Stahlskelettkonstruktion frei einteilbar. Im expressionistischen, zickzackförmigen Turmaufsatz mit seinen Rundbogenfenstern befindet sich ein Vortragssaal. Der Bau orientiert sich, wenn man die streberpfeilartigen Mauerzungen und die starke Vertikalität betrachtet, an gotischen Vorbildern.¹⁷

Die Siedlung Charlottenburg Nord

Für die Erweiterung der Siedlung Siemensstadt im Gebiet „Charlottenburg Nord“ wurde vom Architekten Hans Scharoun in den Jahren 1955-1956 ein Bebauungsplan konzipiert, der Entwurf wurde letztlich auch von 1956-61 ausgeführt und zwar im Bereich Heilmannring zwischen Siemensdamm und Heckerdamm. Die geknickten Baukörper der nordsüdlich orientierten Zeilenbauten am Heilmannring, die paarweise zu Höfen gruppiert wurden, bildeten das Zentrum der Siedlung. Die Zeilen sind je zwischen drei und acht Geschossen gestaffelt, werden über Laubengänge erschlossen und verfügen über Balkone, die in den Hof ausgerichtet sind. Hans Scharoun entwarf im Übrigen auch das im Westen der Siedlung gelegene zwölfgeschossige Laubenganghochhaus am Goebelplatz, welches er nach den Prinzipien der organischen Moderne mit einer aufgefalteten Fassade, die sich aus den Grundrissen der Innenräume ergibt, ausstattete.¹⁸



Abb. 18
Siedlung Charlottenburg Nord
in: Kleihues/Becker-Schwering/Kahlfeldt, *Bauen in Berlin*
1900-2000 (2000) 242.



Die neue Nationalgalerie

Ludwig Mies van der Rohe entwarf im Auftrag des Berliner Senats im Jahr 1962/63 die neue Nationalgalerie, die sein einziges Nachkriegsbauwerk in Deutschland darstellt. Erbaut wurde diese in den Jahren 1965-68 in der Potsdamer Straße 50, im Bezirk Tiergarten. Der eigentliche Ausstellungsbereich ist im steinverkleideten Sockelgeschoß angesiedelt und zwar auf einer Plattform, die durch Treppenanlagen erschlossen wird. Nach Westen hin öffnet sich die Plattform zu einem Skulpturenhof. Die oben gelegene Halle ist vollständig verglast und bis auf ein paar Erschließungs- und Installationspunkte daher komplett transparent.

Sie ist ein vielseitig nutzbarer Raum, der sich an konstruktiver und rationaler Reduktion kaum mehr überbieten lässt. Die stählerne Dachplatte, die das konstruktive Gerüst für die Halle bildet, wird von acht Kreuzdoppel-T-Stützen getragen. Im Bau der Neuen Nationalgalerie werden die Formensprache der Moderne und das klassische Tempelmotiv des Tragens und Lastens sowie der im Phantanon verwirklichte stützenfreie Raum miteinander verbunden. Der Bau ist heute noch gut erhalten.¹⁹

Abb. 19
Die neue Nationalgalerie
in: Kleihues/Becker-Schwering/Kahlfeldt, Bauen in Berlin
1900-2000 (2000) 290.



Abb. 20
Phosphateliminierungsanlage
in: Kleihues/Becker-Schwering/Kahlfeldt (Hg.), Bauen in
Berlin 1900-2000, Berlin 2000, 358.

Die Phosphateliminierungsanlage Tegel

Für den IBA-Wettbewerb 1980 entwarf der Architekt Gustav Peichl im Jahr 1980 die Phosphateliminierungsanlage (PEA) als ökologisches Projekt. Die Anlage dient zur Senkung der hohen Phosphatkonzentration im Tegeler See und wurde in den Jahren 1982- 1985 am Waidmannsluster Damm/Buddestraße im Bezirk Reinickendorf-Tegel realisiert. Wenngleich die Anlage äußerlich durch den betrieblichen Ablauf geprägt ist – Einlaufbecken mit Trafostation und Pumpenhaus, Mischturm, drei kreisförmige „Flocker“ als Eckpunkte eines dreieckig aufgeschütteten Plateaus mit je 120 m Kantenlänge, unter denen sich die Filteranlagen verbergen – wurde auf die städtebauliche Einbindung der Anlage Bedacht genommen. Hierzu wurde das Plateau an allen Seiten abgeschrägt und begrünt. Das langgestreckte weiße Betriebsgebäude, erinnert durch Grundriss, Farbe, Lage und Aufteilung in mehrere „Decks“ sowie relingartige Gitter und Bullaugenfenster an ein Schiff. Die Schaltzentrale im Obergeschoß bietet einen Überblick über alle wichtigen Anlagenbereiche und die Möglichkeit zu deren Überwachung.²⁰

Der Tegeler Hafen

Neben der Phosphateliminierungsanlage war der Tegeler Hafen das wesentlichste Projekt der IBA im Jahr 1980. Ziel war die Erschließung des nahe dem Tegeler Stadtzentrum gelegenen stillgelegten Hafengeländes. Es sollte ein Wohngebiet mit Kultur- und Freizeiteinrichtungen entstehen. Man legte dazu in den Jahren 1985-89 mehrere quadratische Stadtviellen entlang der Zufahrtsstraße an und vergrößerte das Hafenbecken. Es wurde eine Promenade und eine künstliche Insel geschaffen. Als Herzstück der Wohnbebauung kann man jedoch jedenfalls die drei Wohnzeilen bezeichnen, die schlangenförmig in westlicher, östlicher und nördlicher Richtung von einem achteckigen Innenhof ausgehend, gebaut wurden. Die Bebauung des Tegeler Hafens bildet, neben dem Wissenschaftszentrum Stirlings, durch seine rustizierten Sockelgeschosse, Pilaster und aus dem klassischen Formenkanon übernommenen Gestaltungselemente, im Kontrast mit den Pastellfarben des Außenbaus, schlicht das Vorzeigeobjekt der Postmoderne. Einzige Kultureinrichtung am Gelände blieb die Humboldt-Bibliothek, die von der Form her dem Motiv der Serliana (Palladio-Motiv) nachempfunden wurde.²¹

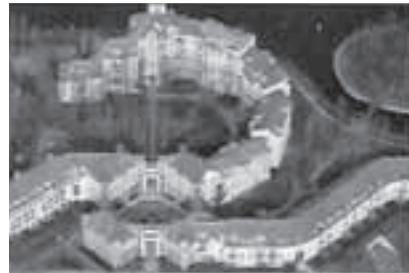
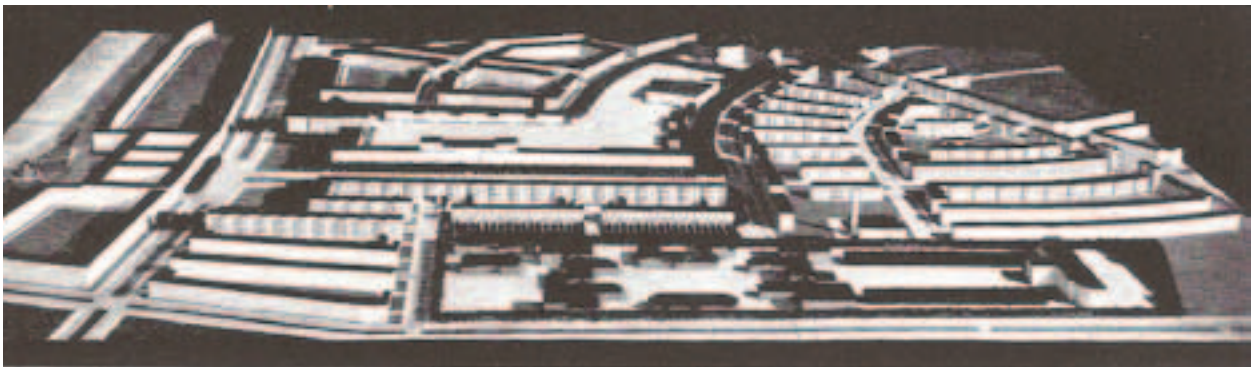


Abb. 21
Tegeler Hafen
in: Kleihues/Becker-Schwering/Kahlfeldt (Hg.), *Bauen in Berlin 1900-2000*, Berlin 2000, 374.

Bebauungsplan Reinickendorf

Das Gelände der Heimstättengesellschaft Primus m.b.H. wurde durch eine Arbeitsgemeinschaft in Form einer großstädtischen Teilsiedlung bebaut. Ein Großteil der Straßen, wie zB die Schillerpromenade lag bereits fest, ansonsten wurden noch erhebliche Änderungen der Straßenführung getätigt. Die Nord- und Südenden der langgestreckten Baublöcke wurden – der damalig herrschenden Architekturlinie entsprechend – nicht bebaut. Durchwegs wurden drei- bzw. maximal viergeschossige Bauten errichtet. Die Anlage wurde so konzipiert, dass eine starke Erweiterung möglich ist und steht in direkter Verbindung mit älteren Bauanlagen. Geplant wurde auch ein Fernheizwerk und die gemeinsame Versorgung mit Wasser. Neben Wohnbauten wurden einige Läden und Kleinbetriebe (auf die objektiv notwendige Zahl beschränkt), eine Schule und andere öffentlichen Gebäude geplant.²²

Abb. 22
Modell Reinickendorf
Vgl. Wagner/Behne (Hg.), Das neue Berlin, Grossstadtprobleme.- Reprint. (1929- Reprint d. Ausg. Von Berlin, Verl. Dt Bauzeitung) Basel, Berlin, Bosten 1988, 82.



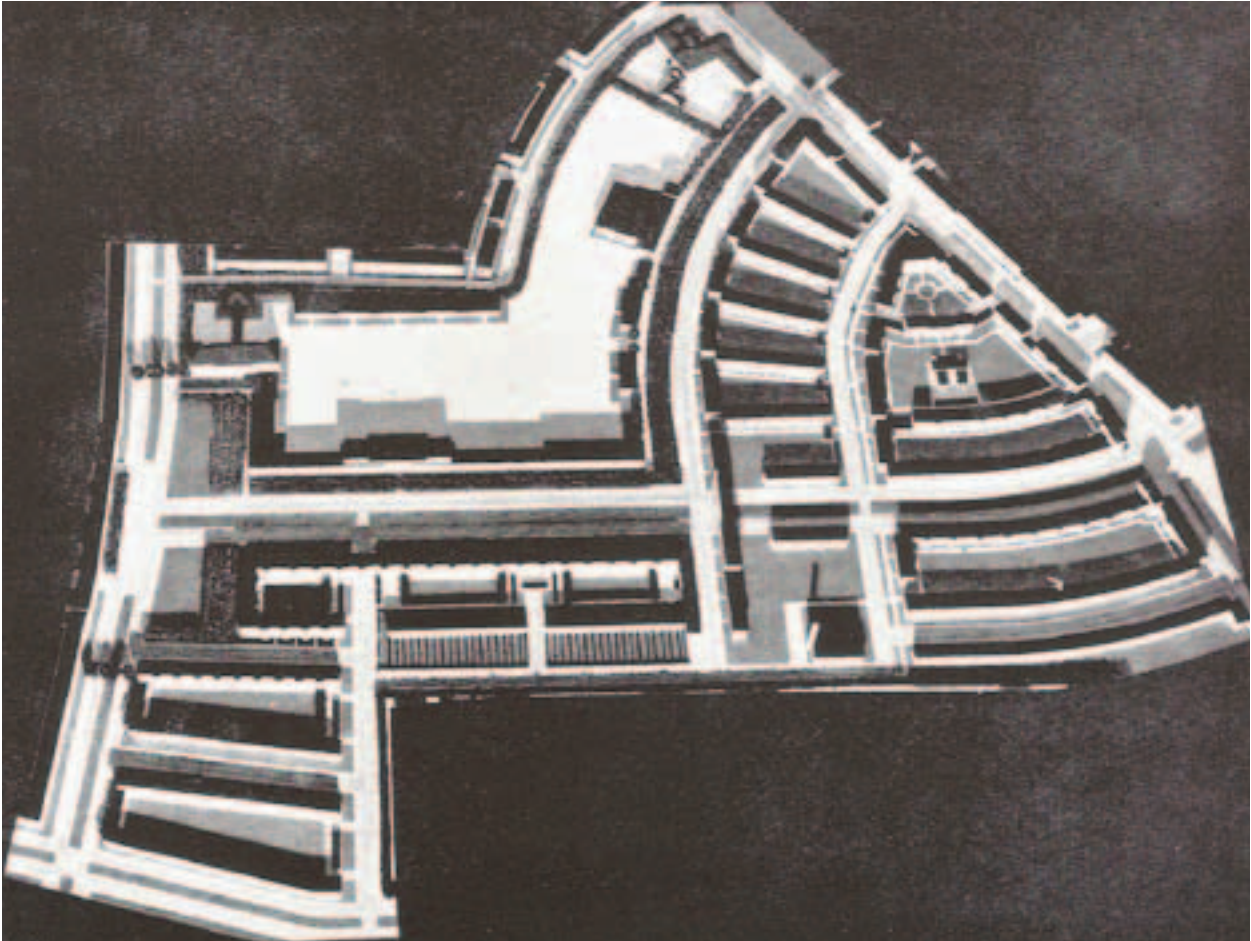


Abb. 23

Model Reinickendorf

Vgl. Wagner/Behne (Hg.), Das neue Berlin, Grossstadtprobleme.- Reprint. (1929- Reprint d. Ausg. Von Berlin, Verl. Dt Bauzeitung) Basel, Berlin, Bosten 1988, 82.

Bebauungsplan Siemensstadt

Beim Bebauungsplan der Siemensstadt wurde versucht das oben dargestellte System zu durchbrechen, eine durchgängige Straßenfront zu vermeiden und die Grünflächen zur Straße hin zu öffnen. Es sollte ein einheitliches Ganzes von Straße, Wohnung und Grünflächen geschaffen werden, das in all seinen Bereichen übersichtlich sein sollte. Die Bebauung wurde daher so gewählt, dass die Wohnblockreihen senkrecht zur Straßenfront stehen und eine zentrale Grünfläche vorhanden ist, die als Promenade und Spielplatz dient. Diese schirmte gleichzeitig die Wohnungen von der Straße und deren Lärmaufkommen ab.²³

Abb. 24

Grundriss Siemensstadt
Vgl. Wagner/Behne (Hg.), Das neue Berlin, Grossstadtprobleme.- Reprint. (1929- Reprint d. Ausg. Von Berlin, Verl. Dt Bauzeitung) Basel, Berlin, Bosten 1988, 61.



Tegel Allgemein

Ursprünglich war die Jungfernheide eben so wie viele Dörfer im Nordwesten Berlins im Besitz des Benediktinerinnenkloster St. Martin in Spandau. Mit der Reformation und der dadurch resultierenden Auflösung der Klöster ging die Jungfernheide in den Besitz der Kurfürsten über und wurde deren und der Könige Jagdrevier.

Zwei geschichtliche Entwicklungen waren, abgesehen von der naturräumlichen Lage, für den Ort prägend. Erstens war die Jungfernheide im 19. Jahrhundert Korngut und wurde somit nicht Teil der industriellen Randwanderung. Sie wurde jedoch aufgrund der militärischen Randwanderung zum Übungsplatz und so auch zur inneren Peripherie der Stadt. Durch die Entstehung eines Schießplatzes 1828 veränderte sich der Charakter der Jungfernheide, da im nördlichen Teil größere Flächen des bestehenden Waldes abgeholzt wurden. Im Bereich Tegel Süd (heutige Schießanlage des Bundesministerium für Verteidigung) entstanden bis zum ersten Weltkrieg Schießstände und ein Laboratorium für Atellerie. 1896 wurden erste Kasernenbauten östlich des Kurt-Schumacher-Damms (ehemals Tegeler Weg) errichtet. 1901 wurde an dieser Stelle das erste Preussische Luftschiff-Bataillon angesiedelt, das mit verschiedenen Luftschiff-Konstruktionen experimentierte. Deshalb existiert auch seit 1906 eine Luftschiffhalle auf dem Gelände. Nach Ende des Ersten Weltkriegs und der Unterzeichnung des Versailler Vertrags wurde erst durch die Nationalsozialisten die militärische Nutzung des Areals wieder aufgenommen. In der Zwischenzeit wurden die Gebäude zivil genutzt.

Abb. 25

Messstichblatt 1903

Hintergrundbild in:

<http://fbinter.stadt-berlin.de/fb/index.jsp>

(Stand 08.2013)



Der noch heute bestehende Hohenzollerkanal wurde Mitte des 19. Jahrhunderts nach Plänen Lennes gebaut, der ehemals Berlin-Spandauer Kanal wurde Anfang des 20. Jahrhunderts ausgebaut und begradigt. Ende des 19. und Anfang des 20. Jahrhunderts kam es nördlich und südlich der Jungfernheide zur Ansiedlung von Industrie. Die Firma Borsig siedelte sich am Tegler See mit eigenem werkseitigen Hafen an. Auf der sumpfigen Nonnenwiese nördlich der Spree errichtete die Firma Siemens seine ersten Werkshallen.

Schon in frühen Zeiten wurde die Jungfernheide als Veranstaltungs- und Naherholungsgebiet von den Berlinern genutzt, der Hohenzollerkanal wurde auf seinen Geraden als Regattastrecke genutzt und auf dem Artellerieplatz wurden Volksfeste veranstaltet, z.B. 1909 aufgrund der Landung Graf Zeppelins mit seinem Z3 Luftschiff.

1920 – 1923 wurde südlich des Hohenzollernkanals mit Hilfe einer privaten Stiftung „Park, Spiel und Sport“ der Volkspark Jungfernerheide bebaut. In der Siemensstadt nördlich der Scharnweberstraße entstanden in den zwanziger Jahren zahlreiche moderne Siedlungen. 2008 wurde die Siemensstadt als Musterbeispiel für den Wohnungsbau der Weimarer Republik als UNESCO-Weltkulturerbe ausgezeichnet. 1930 wurde nördlich des Hohenzollernkanals die HoKa Siedlung für Siemensmitarbeiter erricht. Zur selben Zeit entstanden auch grüne Kleinhaus- und Reihenhaussiedlungen in Anbindung zur modernen Siemensstadt.

Der „Verein für Raumschiffahrt“ zu dem Hermann Oberth, Rudolf Nebel und Wernher von Braun gehörten, nutzten in der Zeit von 1930 -1933 das Areal des ehemaligen Schießplatzes. Dabei erforschten und erprobten sie Flüssigkeitsraketen. Im



Abb. 26
Messstichblatt 1920
Hintergrundbild in:
<http://fbinter.stadt-berlin.de/fb/index.jsp>
(Stand 08.2013)

September 1933 wurde der Raketenflugplatz wieder stillgelegt. Das Areal wurde kurzzeitig auch als Medienstandort genutzt. 1932-1933 wurde ein 100 -kW- Mittelwellensender in Tegel errichtet. Für die Nationalsozialisten und ihre Propaganda spielte der Rundfunk eine wichtige Rolle. Heute ist auf dem ehemaligen idyllischen Standort in Nähe des Flughafensees die Bundesnetzagentur angesiedelt.

Auch die Polizei nutzte das Gelände für ihre Zwecke ab 1928, zusehens bekam die Polizei jedoch militärische Züge. 1936 - 1939 wurde die Kaserne „Hermann Göring“ errichtet die heute den Namen Julius-Leber-Kaserne trägt. Zum Ende des zweiten Weltkrieges wurde der Großteil der Einheit verlegt. 1943 war die große Fahrzeughalle Schauplatz für die Deportation der bis zu diesem Zeitpunkt verschonten Juden in Berlin und wurde als Sammellager genutzt. Später wurde in der gesamten westlichen Hälfte ein Lazarett eingerichtet.

Im April 1945 wurde das Gelände zu einem Hauptkampfgebiet der letzten Kriegshandlungen um Berlin, da das Gebiet auf der Vormarschroute der Roten Armee lag. Im Zuge der Bombenangriffe und Kampfhandlungen wurde ein Großteil der Kaserne zerstört. Nach Ende des zweiten Weltkriegs und der Aufteilung der Besatzungssektoren durch den alliierten Kontrollrat marschierten im August 1945 französische Truppen in Wedding und Reinickendorf ein. Die Kaserne wurde zum Sitz des französischen Stadtkommandanten unter dem Namen „Quartier Napoleon“. Unter dieser Führung wurden die beschädigten Gebäude wieder Instand gesetzt.

1948 begann der eigentliche Flughafenbetrieb, mit Hilfe von 19.000 Berlinern wurde die zu diesem Zeitpunkt längste Start- und Landebahn Europas in Tegel gebaut. Am 5. November,

Abb. 27
Messstichblatt 1932
Hintergrundbild in:
<http://fbinter.stadt-berlin.de/fb/index.jsp>
(Stand 08.2013)



nach nur 92 Tage Bauzeit, landete die erste Maschine nach der Blockade mit dringend benötigten Lebensmitteln. Im Dezember 1948 wurde der Flughafen Tegel offiziell eingeweiht. Durch die Radar/ Flugsicherheit konnte Berlin Tegel im Gegensatz zu Tempelhof und Gatow wetterunabhängig angeflogen werden. Dies ermöglichte eine Kapazitätssteigerung der Hilfsflüge der Alliierten, so konnten zum Beispiel im April 1949 binnen 24 Stunden 362 Flugzeuge mit 3200 t Gütern in Tegel landen. Diese geschaffene Luftbrücke steigerte den Stellenwert der Westlichen Alliierten bei der Berliner Bevölkerung enorm.

In den fünfziger Jahren wurde bereits an Plänen gearbeitet, am Standort Berlin Schönefeld einen gemeinsamen modernen Flughafen für Berlin zu bauen, diese Pläne wurden jedoch durch den kalten Krieg und den Mauerbau gestoppt. Berlin-West war auf der Suche nach einem gut funktionierenden Luftverkehrsweg, da die Landwege durch die DDR stark kontrolliert wurden. Deshalb wurden die alliierten Flughäfen für die zivile Bevölkerung geöffnet, in Tegel war es 1960 so weit und bereits 1964 gab es durch PanAm Direktflüge von Tegel nach New York. Da 1965 der Wunsch im Raum stand den immer noch militärischen Flughafen vom zivilen Teil zu trennen wurde ein Wettbewerb für Tegel Süd ausgeschrieben. Durch die Eröffnung der Touristkhalle 1968 wurde der gesamte Charterverkehr von Berlin-West über den Flughafen Tegel Nord abgewickelt. 1969 wurde mit dem Bau an Tegel Süd begonnen. Mit dem Baubeginn des Terminal- und Zentralgebäudes in der ersten Bauphase 1970 wurde der Grundstein gelegt. Bereits 1972 setzt der erste Jumbo-Jet zur Landung in Berlin Tegel an, die Bauarbeiten der westlichen Randbebauung wurden begonnen

Abb. 28
Messstichblatt 1952
Hintergrundbild in:
<http://fbinter.stadt-berlin.de/fb/index.jsp>
(Stand 08.2013)



und die Erweiterung der Touristikhalle in Tegel-Nord in Betrieb genommen. 1973 kam es zur Verlängerung der nördlichen Start- und Landebahn auf 3 km und im Oktober 1974 wurde Tegel Süd eröffnet. Mit dieser Eröffnung des Terminals wurde die zivile Nutzung in den Bereichen nördlich der Start- und Landebahn beendet. Die französische Luftwaffe nutzte den Standort wieder als Militärstützpunkt wobei die französische Militärregierung das Areal größtenteils für den Zivilverkehr zur Verfügung stellte. „Otto Lilienthal“ wurde der Flughafen seit 1978 genannt. Das Hotel Novotel (heute Hotel Mercure) wurde 1984 mit direkter Anbindung an den Flughafen eröffnet. Der angrenzende Flughafensee ist künstlich entstanden, durch das Abgraben von ca. zwei Millionen Tonnen Kies in der Zeit von 1953 – 1978.

Der erste westdeutsche Flieger landete im März 1990 am Flughafen Berlin Tegel, bis zu diesem Zeitpunkt ist der Flughafen ein Teil der alliierten Geschichte Berlins. Die französischen Alliierten überwachten bis Oktober 1990 den Flugverkehr. Die Start- und Landebahn wurde am 3. Oktober an die zivile Flughafengesellschaft übergeben. Für die militärische Nutzung steht noch Tegel Nord zur Verfügung.

Dieser Bereich des Flughafens als auch die angrenzende Julius-Leber-Kaserne sowie die Raumschießanlage die sich am südwestlichen Rand des Flughafens befindet, dienen dem Heeresmusikkorps, dem Wachbattalion und als Regierungsflughafen.

Die Einstellung des Flugverkehrs und die somit verbundene Schließung des Flughafen Tegels zeigt den Fortbestand der Nachkriegsentwicklung. Berlin als Hauptstadtregion und Sitz der Bundesregierung braucht einen modernen Flughafen.

Zusätzlich soll durch die Stilllegung der sich in der Stadt befindlichen Flughäfen der Fluglärm für die Bewohner dieser Bereiche reduziert werden. Der Bereich TXL kann nun zu einem Zukunftsstandort der Stadt heranwachsen.²⁴

Abb. 29

Messstichblatt 1973

Hintergrundbild in:

<http://fbinter.stadt-berlin.de/fb/index.jsp>

(Stand 08.2013)



Flughafengeschichte

Das Gelände Tegel wurde ab 1828 militärisch genutzt, vorerst als Artillerieschießplatz und im ersten Weltkrieg zur Stationierung militärischer Luftschiffe. Im zweiten Weltkrieg diente die Fläche als Truppenübungsplatz. Bis 1945 wurde das Gelände samt seinen Gebäuden durch Bomben schwer zerstört. Um die Wohnungsnot in Berlin zu lindern, wurde von der Bezirksverwaltung eine Kleingartenkolonie in Tegel geplant.²⁵

Während der Blockade West-Berlins wurde Tegel ab 1948 zum Standort eines weiteren Flughafens, wobei die erste Landebahn binnen 92 Tagen errichtet wurde. Der, 8 km vom Stadtzentrum entfernte, Flughafen Tegel mit dem Beinamen „Otto Lilienthal“ bedeutete für das „ummauerte“ Westberlin in diesen Jahren das Tor zur freien Welt. Tegel wurde als französischer Militärflughafen genutzt. Erst im Jänner 1960 begann die partielle Nutzung des Flughafens auch für den zivilen Luftverkehr, zunächst betraf dies aber nur den Bereich Tegel Nord. Im Jahr 1966 gewann das Architektenbüro von Gerkan, Marg und Nickels einen europäischen Wettbewerb und entwarf eine Anlage für den zivilen Passagier- und Frachtverkehr in Tegel Süd. Am 27. April 1970 erfolgte die Grundsteinlegung für die 1. Baustufe des Flughafens Tegel Süd. Ein sechseckiges Abfertigungsgebäude mit angeschlossenem Zentralgebäude entstand. Ab 1972 wurde die westliche Randbebauung in Tegel-Süd, u.a. für die Luftfracht, Betriebstechnik und Flugzeugwartung vorangetrieben. Die Einweihung des neuen Fluggastterminals in Tegel Süd fand im Oktober 1974 statt. Ab diesem Zeitpunkt teilte sich der Flughafen in einen nördlichen,

militärisch und einen südlichen, zivil genutzten Teil.

Der Linienflugverkehr wurde im Jahr 1975 von Tempelhof nach Tegel verlagert. Bis 1985 war Tegel dann der einzige zivile Flughafen West-Berlins. Erst danach wurde auch Tempelhof wieder für die zivile Luftfahrt genutzt, dies bis 2008. Mit der deutschen Wiedervereinigung endeten am 3.10.1990 die alliierten Sonderrechte im Berliner Luftverkehr. Seit diesem Zeitpunkt wurde der Flughafen von Fluggesellschaften aus aller Welt angefliegen und Tegel Nord auch als Regierungsflughafen genutzt. Bereits im Jahr 1996, im sogenannten Konsensbeschluss, vereinbarten die Länder Berlin und Brandenburg sowie der Bund einen neuen Flughafen am Standort Schönefeld zu errichten und entschieden, dass bei seiner Inbetriebnahme Tegel geschlossen werden soll. Im Jahr 2004 wurde von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung die Betriebsgenehmigung für den Flughafen Berlin-Tegel widerrufen und 2006 letztlich die luftrechtliche Widmung des Flughafengeländes aufgehoben.²⁶

Seit 2006 befindet sich auch der Flughafen Berlin Brandenburg (BBI) in Bau, der einen Teil des Geländes Schönefeld umfasst. Trotzdem wurde die Abfertigungskapazität von Tegel in den 2000er Jahren laufend erhöht, da die Passagierfrequenz immer weiter anwuchs. 2008 erreichte Tegel mit rund 14,5 Millionen sein bisher höchstes Passagieraufkommen und wurde damit zum viertgrößten Flughafen in Deutschland. Am 30. Oktober 2011 war grundsätzlich die Inbetriebnahme des BBI und rund ein halbes Jahr später die Schließung von Tegel geplant. Beim Bau des internationalen Flughafens Berlin Brandenburg kam es jedoch zu mehrjährigen Verzögerungen, sodass auch der zuletzt für den 3.6.2012 geplante Eröffnungstermin aufgrund von technischen Problemen und Planungsfehlern nicht eingehalten

werden konnte. Der Eröffnungstermin musste noch mehrfach verschoben werden, wenngleich eine Teileröffnung zumindest ab Frühjahr 2014 erfolgen sollte, ist auch dies von offizieller Berliner Seite nunmehr dementiert. Bürgermeister Klaus Wowereit gab zuletzt bekannt, dass technische Lösungen zwar gefunden seien, es jetzt aber deren Umsetzung bedürfe, welche noch mehr Zeit in Anspruch nehmen würde. Wann die ersten Flugzeuge vom Flughafen Berlin Brandenburg starten werden, ist daher weiterhin unklar.²⁷

Der Flughafen Berlin Tegel ist aus diesem Grund bis dato nach wie vor für den Flugverkehr geöffnet. Die Zukunft des Flughafens Tegel ist ein Thema, das viele Berliner bewegt. Sogar eine Volksabstimmung soll die Schließung verhindern.²⁸ Für die umliegenden Bezirke Berlins, nämlich Reinickendorf, Spandau, Mitte und Charlottenburg-Wilmersdorf, bringt die Schließung des Flughafens Tegel Vor- und Nachteile mit sich. Einerseits entfällt der Fluglärm für die Anrainer, andererseits profitierten diese Bezirke bis dato massiv durch die Arbeitsplätze. Die durch die Stilllegung entstehende große zusammenhängende Fläche bietet aber insofern auch ein großes Entwicklungspotential für die umliegenden Bezirke, als wichtige Wirtschaftsstandorte geschaffen werden können, was die verlorenen Arbeitsplätze am Flughafen jedenfalls ausgleichen könnte.²⁹

Im Gegensatz zum Flughafen Tempelhof wurde in Tegel von Seiten des Landes Berlin bereits lange vor dem avisierten Schließungstermin mit der Nachnutzungsdebatte begonnen, die weiter unten dargelegt werden soll. Bereits seit 1999 verfügte der Senat über ein erstes – wenn auch inzwischen veraltetes – grobes Planungskonzept für die weitere Nutzung der Fläche.

Ein intensiver Planungs- und Diskussionsprozess begann in den späten 2000er Jahren. Das Flächenangebot für Investoren in Berlin ist derzeit nicht ausreichend, weshalb es essentiell wäre, neue Flächen aufzuschließen. Von der Berliner Wirtschaft wird daher eine gewerbliche bzw. industrielle Nachnutzung von großen Teilen des Tegelgeländes gewünscht. Insgesamt haben bei den Nachnutzungsüberlegungen jedoch wirtschaftliche, verkehrliche, planungsrechtliche sowie ökologische Aspekte einzufließen.

Literatur:

- 1 Posener Julius: Das neue Berlin, Grossstadtprobleme.- Reprint. (1929- Reprint d. Ausg. Von Berlin, Verl. Dt Bauzeitung) Basel, Berlin, Bosten 1988 (Vorwort).
- 2 Vgl. Wagner/Behne (Hg.), Das neue Berlin, Grossstadtprobleme.- Reprint. (1929- Reprint d. Ausg. Von Berlin, Verl. Dt Bauzeitung) Basel, Berlin, Bosten 1988, 61.
- 3 Vgl. Kleihues/Becker-Schwering/Kahlfeldt (Hg.), Bauen in Berlin 1900-2000, Berlin 2000, 5.
- 4 Vgl. Koczy Oliver: Berlin Urban – Stadtentwicklungskonzept für das Quartier Pankstraße, Diplomarbeit, Stuttgart 2010, 14-15.
- 6 Vgl. Roj Tina, Berliner Räume – drei Strategien, Diplomarbeit, Graz 2006, 11.
- 7 Vgl. Koczy Oliver, Berlin Urban – Stadtentwicklungskonzept für das Quartier Pankstraße, Diplomarbeit, Stuttgart 2010, 18-19.
- 8 Vgl. Roj Tina, Berliner Räume – drei Strategien, Diplomarbeit, Graz 2006, 12f.
- 9 Vgl. Koczy Oliver, Berlin Urban – Stadtentwicklungskonzept für das Quartier Pankstraße, Diplomarbeit, Stuttgart 2010, 18-19.
- 10 Vgl. Roj Tina, Berliner Räume – drei Strategien, Diplomarbeit, Graz 2006, 12f.
- 11 Vgl. Roj Tina, Berliner Räume – drei Strategien, Diplomarbeit, Graz 2006, 7.
- 12 Vgl. Roj Tina, Berliner Räume – drei Strategien, Diplomarbeit, Graz 2006, 11.
- 13 Vgl. Koczy Oliver, Berlin Urban – Stadtentwicklungskonzept für das Quartier Pankstraße, Diplomarbeit, Stuttgart 2010, 18-19.
- 14 Vgl. Nowel Ingrid, Berlin die neue Hauptstadt - Architektur und Kunst, Geschichte und Literatur, Berlin 2001, 61.
- 15 Vgl. Posener Julius: Das neue Berlin, Grossstadtprobleme.- Reprint. (1929- Reprint d. Ausg. Von Berlin, Verl. Dt Bauzeitung) Basel, Berlin, Bosten 1988 (Vorwort).
- 16 Vgl. Ein Spaziergang durch die Onkel-Tom-Straße in Zehlendorf / “Berliner Straßen neu entdeckt” - Serie Teil 5, 22.03.2006, in: <http://www.berliner-zeitung.de/archiv/ein-spaziergang-durch-die-onkel-tom-strasse-in-zehlendorf---berliner-strassen-neu-entdeckt---serie-teil-5-strasse-fuer-das-volk,10810590,10372412.htm> (Stand 04.2014).
- 17 Vgl. Kleihues/Becker-Schwering/Kahlfeldt (Hg.), Bauen in Berlin 1900-2000, Berlin 2000, 100.
- 18 Vgl. Ebda, 242.
- 19 Vgl. Ebda, 290.
- 20 Vgl. Ebda, 358.
- 21 Vgl. Ebda, 374.

- 22 Vgl. Wagner/Behne (Hg.), Das neue Berlin, Grossstadtprobleme.- Reprint. (1929- Reprint d. Ausg. Von Berlin, Verl. Dt Bauzeitung) Basel, Berlin, Bosten 1988, 83.
- 23 Vgl. Ebda, 61.
- 24 Vgl. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (Hg.), Nachnutzung Flughafen Tegel. Grundlagenermittlung, Berlin März 2009. 8-9.
- 25 Vgl. Flughafen Tegel Geschichte, 2013, in: <https://www.berlin-airport.de/de/unternehmen/ueber-uns/historie/flughafen-tegel/index.php>. (Stand 04.2014).
- 26 Vgl. IHK Berlin, Nachnutzung Flughafen Tegel; Eine Chance für mehr Industrie und Gewerbe in Berlin, 32.
- 27 Vgl. Flughafen Tegel Geschichte, 01.2014, in:<http://www.zeit.de/wirtschaft/2014-01/wowereit-ber-2014>. (Stand 04.2014).
- 28 Flughafen Tegel Geschichte, 02.2013, in:<http://www.berliner-zeitung.de/hauptstadtflughafen/flughafen-tegel-ein-herz-fuer-txl,11546166,22273666.html>. (Stand 01.2014).
- 29 Vgl. IHK Berlin, Nachnutzung Flughafen Tegel; Eine Chance für mehr Industrie und Gewerbe in Berlin, 21.

Schinkelwettbewerb 2013

Anlass

Der Flughafen Berlin-Tegel, TXL „Otto Lillienthal“ wird mit fertig Stellung des sich in Bau befindenden Single -Airports Berlin Brandenburg International (BBI), geplant war mit der Umstellung auf den Winterflugplan 2011/2012 geschlossen.

Mit dem Konsensbeschluss vom 28.Mai 1996 wurde zwischen der Bundesrepublik Deutschland den Ländern Berlin und Brandenburg sowie mit den Gesellschaftern der Berliner Flughafengesellschaft (BFG) der Ausbau des Flughafens Schönefeld zum Single-Airport beschlossen.

Nach der Stilllegung des Airports TXL wird die ca 460 ha große Fläche der Stadt Berlin zurückgegeben. Dafür hat die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung drei aufeinander aufbauend Arbeitspakete ausgearbeitet.

- In der zweiten Jahreshälfte 2008 wurden mit Hilfe einer Grundlagenermittlung Sachinformationen und Behördeninteressen bearbeitet und ausgewertet.
- Aufbaut auf den ergebnissen gilt es, Perspektiven für das Terminalgebäude (2008/2009) und
- Konzepte für die Nachnutzung des Flughafengeländes (2009) als Kontrolle des Planwerks West zu entwickeln.

Das Thema der Standortpflege und Profilierung des Berliner Nordwestens als gute Lage für Dienstleistungs- und Gewerbeunternehmen nach der Auflfassung des Flughafens kann dies nicht ausser Acht gelassen werden.

Abb. 01
Eigentumsverhältnisse
Vgl. IHK, Neu-Tegel - Vom Flughafen zur Gartenstadt, 15.



Auftrag

Bei der Nachnutzung des Flughafens Tegel wurden die Eigentumsverhältnisse und andere vertraglichen Bedingungen und die dadurch resultierenden Pflichten, Rechte und Kosten in Bezug auf das 460 ha Große Flughafen Areal geklärt. Zusätzlich wurden fachbezogene Planungsgrundlagen mit Augenmerk auf eine Annäherung an die Lage und Umfang bestehender Altlasten auf dem Gelände untersucht. Der Flächenbedarf sowie die Nachfrage für die zu Entwickelte Nachnutzung im Bezug auf das vorhandene Flächenangebot und die sich ergebenden Konkurrenzstandorte wurde bewertet und die Risiken, Potenziale und Entwicklungschancen mit Hilfe der

Rechercheergebnissen bewertet.

Diese Grundlagen bringen den benötigten Erkenntnisstand zum Flughafenstandort mit den bestehenden baulichen Anlagen als auch die Umgebung des Flughafens.¹

Weitere Untersuchungen

„Arbeitsgruppe für Stadtplanung Berlin: Berlin Nord-West-Raum. Profile der Orte und Gegenden. Berlin August 2008 die Untersuchung skizziert die naturräumlichen, soziografischen und baulichen Entwicklungsmerkmale des Raumes seit 1850 und stellte die Potenziale der Orte heraus.

Seebauer, Wefers und Partner: Nachnutzung Flughafenareal Berlin Tegel – Bestandserfassung und Handlungsempfehlung. Berlin, Dezember 2008. Die Untersuchung trifft Aussagen zu den Landschaftsräumlichen Bezügen der Fläche und ihren natürlichen Funktionen in Bezug auf die Schutzgüter der Umwelt und entwickelt Konzeptansätze sowie Handlungsempfehlungen. Die zentralen Erkenntnisse der Untersuchung: Naturschutz und Landschaftspflege“²

Nachnutzungskonzepte

Industrielle Aspekte der Nachnutzung

Berlin wäre aufgrund von vielen positiven Standortfaktoren ein sehr attraktiver Standort für Unternehmensansiedlungen – die wirtschaftliche Entwicklung Berlins bleibt aber trotzdem noch immer hinter derjenigen anderer Länder zurück, u.a., weil nur eine unzureichende Anzahl von Industriearbeitsplätzen besteht.

De facto fehlen rund 90.000 solcher Industriearbeitsplätze. Die Gründe für den geringen Industriebesatz in Berlin sind vielfältig. Einerseits endete mit der Wiedervereinigung die starke Subventionierung der Westberliner Industrie, andererseits verhinderte die sozialistische Planwirtschaft im Osten weitgehend Innovationen und private Unternehmen. Viele Berliner Betriebe wurden nach dem Fall der Mauer daher entweder unwirtschaftlich oder waren nicht mehr ausreichend wettbewerbsfähig. Auch der Strukturwandel der 1980er und 1990er Jahren trug das Seinige zum Verlust an Industriearbeitsplätzen bei. Wenngleich die Berliner Industrie seit 2005 aufholt, was auch am stetigen Anstieg des BIP hinsichtlich des verarbeitenden Gewerbe zu sehen ist, braucht Berlin noch immer ein zusätzliches Flächenpotential für Industrieunternehmen. Dabei ist zu bedenken, dass Industriearbeitsplätze auch weitere Arbeitsplätze generieren. Aufgrund der Verwebung von Industrie und Dienstleistungen entstehen nämlich auch Stellen im Dienstleistungssektor. Insbesondere die industrienahen Dienstleistungen wie Beratungsdienste, Logistik, Finanzdienstleistungen oder Wartungs- und Reparaturdienste als sogenannte After-Sales Services werden gefördert.³

Um den Flächenbedarf für zusätzliche industrielle Arbeitsplätze auszuforschen wird eine Flächenkennziffer herangezogen. Diese bezeichnet die Fläche, die ein Beschäftigter in der Produktion benötigt und hängt von mehreren technischen und ökonomischen Einflüssen ab. Der aktuelle Flächennutzungsplan der Stadt Berlin führt für die gewerblichen Bauflächen Flächenkennziffern von 40 bis 250 qm pro Beschäftigtem an.⁴ Wenn man nun diese Flächenkennziffern auf die eigentlich

benötigten 90.000 Industriearbeitsplätze umlegt, wäre Berlin rein rechnerisch dazu gehalten eine Fläche zwischen 360 und 2.250 ha für produzierendes Gewerbe zur Verfügung zu stellen, was rund fünf mal der Fläche des Flughafengeländes Tegel entspricht. Mit den vorhandenen brachliegenden Produktionsflächen ist es kaum möglich, Großinvestoren für den Standort Berlin zu finden, da es keine ausreichend großen zusammenhängenden Gebiete gibt. Man bedenke nur, dass die Gesamtgröße des BMW Werkes Berlin ca. 17,8 ha, das Betriebsgelände von Bayer Schering ca 19,7 ha umfasst.⁵

Auch im Berliner Umland ist die Situation nicht bedeutend besser. Die Flächengröße und -qualität ist auch hier oft nicht ausreichend. Wenn Berlin die Stärken des Standorts für die zentrumsnahe Ansiedlung von Industrieunternehmen nutzen will, müssen exponierte Flächen, wie Tegel, gezielt für die Ansiedlungspolitik ausgeschöpft werden. Die Flächennachfrage durch Unternehmen ist jedenfalls vorhanden, dies betreffend potentielle Neuinvestoren als auch betreffend schon ansässiger Unternehmen, die sich erweitern möchten.⁶

Clusterstrategie Berlin

Berliner Senat und Wirtschaft formulierten gemeinsam eine Clusterstrategie für Berlin, welche drei Wirtschaftscluster umfasst, nämlich Gesundheitswirtschaft, Kommunikation-Medien- und Kulturwirtschaft, Verkehr und Mobilität.⁷

Ein weiterer Schwerpunkt soll die regenerative Energiewirtschaft sein. Die Einbeziehung der Synergie von Energie und Umwelt als weiteres Cluster wäre daher durchaus vorstellbar - insbesondere mit der Richtung des Blickpunktes auf regenerative Energietechnik, Umwelttechnologien, Hersteller von Umwelt- und Klimaschutzgütern und die Abfall- und Recyclingwirtschaft. Die Clusterstrategie soll der Stärkung und Förderung der Berliner Wirtschaftsschwerpunkte dienen, dies durch die Verknüpfung von Unternehmen und Wissenschaftseinrichtungen verschiedener Branchen und Wertschöpfungsstufen. Einzelne Kompetenzfelder werden dabei miteinander verwoben. Die vernetzten Wertschöpfungsketten - insbesondere die Verzahnung von Wirtschaft und Wissenschaft im Ballungsraum Berlin - kann ein innovatives forschungsintensives Wachstum gewährleisten.⁸

Die Förderung der Industrielandschaft Berlins soll auch der Abwanderung von Fachkräften entgegenwirken. Vorteile gegenüber anderen deutschen Großstädten hat Berlin derzeit laut einer Studie der Hans-Böckler-Stiftung derzeit nur in den Branchen Pharma, Chemie, sowie teils Datenverarbeitungseinrichtungen.⁹

Nutzung für den Wohnbau:

Mit seinen insgesamt rund 460 ha stellt das Flughafengelände die Möglichkeit bereit, neben industriellen Ansiedlungen auch weitere, sich ergänzende Nutzungen zuzulassen. Da der Bund (302 ha) und das Land Berlin (ca 159 ha) alleinige Eigentümer des Flughafengeländes Tegel sind, sind private Interessen nicht betroffen. Zusätzlich befinden sich auch noch umliegende Grundstücke, wie die Julius-Leber-Kaserne und auch die Cité Pasteur im Eigentum des Bundes.¹⁰

Laut Prognose des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung aus dem Jahr 2012 würde Berlin jährlich bis zum Jahr 2025 rund 12.000 neue Geschosswohnungen und 1.000 Wohneinheiten in Ein- und Zweifamilienhäusern benötigen, damit die Nachfrage an Wohnraum gedeckt werden kann. Der Berliner Senat spricht in der laufenden Legislaturperiode von einem Bedarf von rund 6.000 neuen Wohnungen im Jahr. Das Beratungsinstitut Empirica nannte im Jahr 2012 bei der Präsentation des Wohnungsmarktberichts der Investitionsbank Berlin die Zahl von 10.000 benötigten Neubauwohnungen im Jahr. Insgesamt besteht jedenfalls ein Defizit an Wohnungseigentum in Berlin, bei steigendem Interesse der Bevölkerung Eigentum zu erwerben. Dieses Problem lässt sich grundsätzlich nur mit Erstellung von Neubauten lösen. Das Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung rechnet mit steigenden Einwohner- und Haushaltszahlen. Bis 2025 soll die Zahl der Einwohner um 20.000 steigen, die Zahl der Haushalte, die für die Wohnungsnachfrage bedeutsam ist, um 50.000. Um Engpässe zu vermeiden muss der Wohnungsbau daher massiver betrieben werden.

Im Jahr 2011 zeigte sich bereits eine erhöhte Bautätigkeit bei Eigentums- und Mietwohnungen, bei letzteren, da sich Mieten von EUR 10 – 12,- / m² im Zentrum nunmehr durchsetzen ließen, sodass auch der Bau von Mietwohnungen wieder lukrativ scheint. Die Behörden genehmigten bereits in den ersten neun Monaten des Jahres 2011 den Bau von ca. 5.600 Wohneinheiten, davon 2.700 Geschosswohnungen. Im Vergleich dazu wurden im ganzen Jahr 2010 lediglich 3.650 Wohneinheiten (davon knapp 2.000 Geschosswohnungen) fertiggestellt. Projektentwickler und Bauträger kündigen so viele Wohnbau vorhaben an, dass das Senatsziel von 6.000 Neubauwohnungen im Jahr bald erreicht sein könnte. Die Immobiliengesellschaften CA Immo und Reggeborgh schlossen einen Architekturwettbewerb für ihr Projekt „Flottwell Living“ ab mit dem am künftigen Gleisdreieck-Park West 250 Miet- und Eigentumswohnungen geplant wurden. In der Europacity, nördlich des Hauptbahnhofs, errichtet CA Immo gar 550 hochpreisige neue Wohnungen. Wie eine aktuelle Studie des Pestel-Instituts ergab, besteht jedoch gerade auch Nachfrage an Wohnungen im unteren Preissegment. Hierfür wäre eine verstärkte Förderung des Wohnungsneubaus durch die öffentliche Hand gefordert, wobei sich die Stadt aufgrund des angespannten Budgets jedoch in den nächsten Jahren keine Neubauförderungsprogramme in größerem Umfang leisten wird können, man beachte, dass Berlin seit 2002 keine neuen Sozialwohnungen mehr fördert.¹¹

Der Bundesverband Freier Immobilien- und Wohnungsunternehmen (BFW) gab demgegenüber jedoch zu bedenken, dass in einzelnen Jahren nach der Wende über 30.000 Wohnungen im Jahr gebaut worden seien, was

nachfolgend zu einem Überangebot und einem Einbruch der Bautätigkeit geführt habe. Sinnvoll wäre es daher nach Ansicht des BFW anhand einer Bedarfsanalyse den Wohnraumbedarf gut abzuschätzen und auch hier auf Nachhaltigkeit zu setzen.¹²

Darstellung der Nachnutzungskonzepte

Aufgrund der nunmehr schon über Jahrzehnte laufenden Nachnutzungsdiskussion entwickelten diverse Gruppierungen, anhand der oben dargelegten und auch weiteren Überlegungen, verschiedensten Konzepte, um Tegel nach der Beendigung des Flughafenbetriebs für die Stadt sinnvoll zu nutzen.

Das erste Konzept der Nachnutzung des Geländes Tegel wurde, wie bereits dargelegt, 1999 von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung entworfen und trug den Namen „Planwerk Westraum“. Es wurde im Jahr 2004 weiter überarbeitet. Im Oktober 2008 beauftragte die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung auch das Architektenbüro Gerkan, Marg und Partner (gmp), welches den sechseckigen Passagierterminal entwarf damit, die künftige Nutzung zu planen. Mit einer ersten Standortkonferenz, startete die Stadtverwaltung einen ausführlichen Planungsprozess, der auch die Durchführung eines Werkstattverfahrens beinhaltete. Neben den offiziellen Nachnutzungsdebatten bildeten sich auch diverse Interessensgruppen, welche selbstständig Konzepte für eine Nachnutzung des Areals entwickelten. Auch die IHK Berlin präsentierte einen konzeptionellen Vorschlag zur Nachnutzung. Einige dieser Konzepte sollen hier auszugsweise dargestellt werden.

Planwerk Westraum:

Vorgesehen ist bei dieser Nutzungsvariante die Gliederung in Teilbereiche mit unterschiedlichen Schwerpunkten der Nutzung. Die Teilbereiche sollen auch unabhängig voneinander und schrittweise entwickelt werden können. Im Ostteil des Geländes sollen zwei neue Wohnsiedlungen entstehen, die die angrenzenden bestehenden Siedlungen Cité Pasteur und Cité Guynemer verbinden. Nach dem ursprünglichen Konzept aus 1999 sollten dort 4.000 Wohneinheiten entstehen. Derzeit wird von einer noch durchzuführenden genauen Bedarfsanalyse gesprochen. Jedenfalls sollen auch – zur besseren Anbindung in die innen Stadtbereiche – neue Anschlüsse an die bestehenden Straßen geprüft werden. Der Bereich des Terminals soll für einen privaten Großinvestor vorbehalten bleiben. Gedacht ist hierbei an eine Firmenzentrale, ein Ausstellungszentrum oder ein Freizeitzentrum. Nahe dem Hohenzollerkanal und den Forstgebieten sollen Einfamilienhaussiedlungen entstehen. Der größte Teil des Flughafenareals ist als Erholungsfläche geplant, er soll für die Allgemeinheit sowie als Trinkwassereinzugs- und Kaltluftentstehungsgebiet genutzt werden. Auf einem beträchtlichen Teil der heutigen Start- und Landebahnen ist eine Parklandschaft vorgesehen, damit natürliche Freiflächen erhalten bleiben und ein grüner Keil entlang einer der bedeutenden Stadtbelüftungsachsen entsteht. Insgesamt kombiniert das Konzept daher Freiraumnutzung, Wohnnutzung und Gewerbenutzung.¹³

TXL und Energie plus Stadt:

Der Entwurf stammt vom Architektenbüro gmp in Zusammenarbeit mit der Academy for Architectural Culture (acc). Da das Flughafengebäude und die zugehörigen Funktionsgebäude von diesem Architektenbüro geplant wurden, hat Prof. Meinhard von Gerkan das Urheberrecht für das Hexagon-Gebäude, weshalb zukünftige Nutzungen mit ihm abgestimmt werden müssen. Der modifizierte Entwurf stammt aus dem Jahr 2009. Die beiden Schwerpunkte des Entwurfs sind das bestehende Hexagon-Gebäude (heute Terminal A) und das davon nördlich gelegene Flughafenareal. Im Mittelpunkt steht dabei das vorhandene Hexagon-Gebäude, dieses soll als Begegnungs-, Veranstaltungs- sowie Forschungszentrum dienen. Im Inneren des Gebäudes sind ein Showroom der deutschen Umweltindustrie von ca. 8.000 qm, eine Ausstellungsfläche von etwa 8.000 qm sowie ein Konferenzbereich mit knapp 2.000 m² vorgesehen. Im Außenbereich sollen „Satelliten“ angeschlossen werden, die die temporäre Verlagerung einzelner Räume ermöglichen. Wie bereits 1965 ursprünglich geplant soll ein weiterer Sechseckring östlich vom Hexagon-Gebäude entstehen, in dem eine Photovoltaikanlage betrieben werden könnte. Im nördlichen Bereich soll mit einer Ausdehnung von 240 m mal 3 km – orientiert an der Fläche zwischen den beiden bestehenden Start- und Landebahnen, die diese Energie-PlusStadt räumlich abgrenzen sollen – eine nachhaltige Stadt (Sustainable City) ohne Autoverkehr errichtet werden. Die nunmehrigen Start- und Landebahnen selbst würden für Freizeitaktivitäten genutzt werden.¹⁴

Fraglich ist bei diesem Vorschlag, ob ein Bedarf an modernem Wohnraum in Wasserlage und in der unmittelbaren Umgebung des Flughafens besteht, was aufgrund der nicht so positiven Annahme der Spandauer Wasserstadt eher ungewiss ist. Zweifelhaft ist auch, ob eine autofreie Stadt an diesem Standort funktioniert, da solche Planungen bereits an der Chausseestraße scheiterten.

Werkstattverfahren Senatsverwaltung für Stadtentwicklung

Das Werkstattverfahren war als Mehrfachbeauftragung ohne abschließende Rangwertung konzipiert und startet im Juni 2009. Dieses Verfahren schließt eine Weiterbeauftragung der Teams nach Abschluss des Verfahrens aus. Für die Nachnutzung des Flughafengeländes sollten im Werkstattverfahren unterschiedliche, zunächst separate Entwicklungslinien herausgearbeitet und in weiterer Folge miteinander vernetzt werden. Die erzielten Ergebnisse sollten anschließend in die notwendige Änderung des Flächennutzungsplanes und des Landschaftsprogramms einfließen. Ein strategisches Entwicklungskonzept wurde von sechs Teams erarbeitet, wobei jedes von diesem die Thematik aus einem spezifischen Blickwinkel beleuchtete. Als Themen wurden Event/Freizeit und Sport, Landschaftsentwicklung, gewerblich-industrielle Ansiedlung, Planwerk Westraum, Sustainable City TXL+ und Wild Card angelegt. Der Bereich Event/Freizeit und Sport beschäftigte sich schwerpunkthaft mit Großevents von internationalem Format, anderen Veranstaltungen, und privaten Investitionen des Sport- und Freizeitsegments. Der Themenblock Landschaftsentwicklung umfasste die Einbindung in übergeordnete Freiräume, die Kaltluftentstehung und den Luftaustausch sowie relevante Biotopstrukturen. Das Team um die gewerblich-industrielle Ansiedlung arbeitete mit der Vorhaltung von Flächen für eine Großansiedlung oder komplexe Entwicklung im gewerblich-industriellen Bereich. Der Bereich Planwerk Westraum umfasste die von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung vorgesehenen Konzepte, nämlich naturräumliche Entwicklungsfläche und

Entwicklungsreserve für unterschiedliche Nutzungen (Wohn- und Erholungsgebiete aber auch gewerblich geprägte Gebiete). Sustainable City TXL gibt die von Gerkan, Marg & Partner entwickelte Nachnutzung der Bestandsgebäude (innovatives Zentrum für Umwelttechnologien) und ergänzende Nutzungen als nachhaltige Stadt wieder. Das Thema Wild Card sah keinen thematischen Schwerpunkt vor, sondern es sollte in diesem Team vielmehr ein „Quer-denken“ stattfinden, um weitere Optionen zu eröffnen. Die Bearbeitung dieser verschiedenen Themenstellungen beleuchtet dabei, dass das immerhin 460 ha große Gelände ohne weiteres für verschiedene, sich ergänzende Nutzungen zur Verfügung steht.¹⁵

Zukunftspark TXXL

Bei diesem Projekt ist die Errichtung eines ökologischen Industrie-, Technologie- und Energieparks, genannt Zukunftspark TXXL, vorgesehen. Auf rund einem Viertel der Flughafenfläche sollen in den nächsten 20 Jahren ca 20.000 Arbeitsplätze in den Bereichen Gewerbe (30 ha Gewerbefläche), Industrie (86 ha Industriefläche) sowie Dienstleistungen, Forschung und Verwaltung (40 ha Fläche) ermöglicht werden. Gefördert werden soll die Ansiedlung von Solarherstellern, Forschungseinrichtungen und ökologisch orientierten Produktionsunternehmen. Auch das Terminalgebäude soll künftig für die Bereiche Umwelt- und Gesundheitswirtschaft sowie Forschung genutzt werden. Vorgesehen ist die Errichtung eines Solarkraftwerkes, die Nutzung der Dachflächen für die Erzeugung von Solarenergie sowie eine Biomasseproduktion. Auch hier ist ein zweiter Sechseckring vorgesehen sowie weiters der Bau eines 200 m hohen Turmes für Büronutzungen und sogar ein Hubschrauberlandeplatz östlich des Hexagons. Die Landebahnen bleiben als Alleen bestehen („Footprint Tegels“). Im westlichen Bereich ist eine Aufforstung geplant, damit das Areal mit der Jungfernhede verbunden werden kann, was wiederum die Produktion von Biomasse unterstützen soll. Im östlichen Bereich des Geländes ist auch die Ermöglichung von Sport- und Freizeitaktivitäten vorgesehen. Im Rahmen einer internationalen Bauausstellung für industrielles Bauen soll der Fokus auf Berlin als Wirtschaftsstandort für eine moderne und innovative Industrie gerichtet werden.¹⁶

Ideen der Reinickendorfer SPD

Auch eine Planungsgruppe der Reinickendorfer SPD legte im August 2009 Anregungen für die Nachnutzung des Tegelgeländes dar. Ein Gesamtkonzept wurde von der Reinickendorfer SPD noch nicht vorgelegt. Wenngleich ein solches derzeit noch nicht steht sind bereits konzeptionelle Schwerpunkte im östlichen und westlichen Bereich des Flughafengeländes gesetzt. Südlich der Sternstraßensiedlung besteht die Idee Wohnungen zu bauen, entlang des Kurt-Schumacher-Dammes werden kleinere Gewerbebetriebe angesiedelt. Zur Erschließung soll ein partieller Rückbau der Stadtautobahn zwischen Kreuz Reinickendorf und Kurt-Schumacher-Damm vorgenommen werden, was wohl nur möglich ist, sofern auch nach dem Umbau die Entlastungsfunktion des Flughafentunnels gewährleistet ist. Die Qualität der Flächen entlang des Hohenzollernkanals würde durch Wiederaufforstung erhöht werden. Bisherige Kleingartenflächen sollen als allgemeines Wohngebiet (Eigentümerkolonie Mäckeritzwiesen) ausgewiesen werden. Eine Nachnutzung für das Rollfeld ist noch nicht ausgearbeitet, eine massive Bebauung soll in diesem Bereich jedoch jedenfalls nicht stattfinden. Der Bereich soll für die künftige Erschließung genutzt werden. Das Terminalgebäude würde – wie auch nach dem Vorschlag des Büros gmp – als Zentrum der Umweltindustrie genutzt werden. Für die Verkehrsanbindung werden alternative Verkehrsmittel angedacht, wie zB umweltfreundliche und kostengünstige Kabinenbahn (Schwebbahnsystem).¹⁷

Das Nutzungskonzept der IHK Berlin

Das Nutzungskonzept der IHK Berlin hat insbesondere die industrielle und gewerbliche Nutzung der zur Verfügung stehenden Flächen im Blickpunkt. Als Argumente für diese Nutzungsvarianten wird u.a. angeführt, dass die Bezirke rund um den Flughafen Tegel, Reinickendorf, Spandau und Mitte bereits führende Produktionsstandorte in Berlin sind. An diesen etablierten Standorten könnten nach Meinung der IHK Erweiterungsflächen geschaffen werden.

Der traditionellste Industriestandort unter diesen Bezirken ist Reinickendorf. Während derzeit zwar der Flughafen Tegel, wo auf 147 Betriebsstätten 9.792 Beschäftigte kommen, überwiegend Arbeitsplätze bietet, liegt das zweite Schwerkgewicht auch auf der Industrie. Zu nennen sind hier die Betriebe MAN Turbo AG und Borsig GmbH. Für letztere wurde im Jahr 2008 sogar eigens der Borsighafen reaktiviert, um schwere Turbinen und übergroße Anlagenteile zu befördern.¹⁸

Weiters sind auch mittelständische Unternehmen, wie die Collonil Salzenbrodt GmbH & Co. KG oder die Berliner Seilfabrik GmbH & Co in Reinickendorf angesiedelt. Der 344 ha umfassende Bezirk beherbergt Industrie- und Gewerbeunternehmen vor allem entlang des Borsigdamms, der Flohrstraße, der Breitenbachstraße, der Quickborner Straße und der Flottenstraße.

Der Bezirk Spandau unterliegt zwar einem starken Wandel, ist aber nach wie als wichtigster Industriebezirk der Stadt anzusehen. Im verarbeitenden Gewerbe sind dort rund 16.000 Arbeiter beschäftigt. Insbesondere die Firma Siemens aber auch

weitere bekannte Unternehmen wie BMW – Sparte Motorrad, Osram, Dr. Mann Pharma, Coffea Kaffee GmbH, WILD Flavors Berlin oder auch Condat bestimmen das Bild von Spandau. Mit seiner Fläche von 519 Hektar bietet Spandau in den Gebieten Siemensstadt, Gartenfeld, Spandau Mitte, Klosterfelde und Staaken West Platz für Industrie- und Gewerbe.

Der Bezirk Mitte ist dicht besiedelt und sticht als Sitz der Bundesregierung, von zahlreichen Botschaften, Verbänden, Medien und Hauptstadtrepräsentanzen von Unternehmen als einer der Aushängeschilder Berlins hervor. Mitte ist zugleich touristisch und industriell geprägt. Diverse Unternehmen wie das Hotel Adlon, das Kaufhaus Galerie Lafayette, die Deutsche Bahn AG, BayerSchering und das Siemens Turbinenwerk können hierfür als Beispiele herangezogen werden. Auch der Westhafen als wichtigstes Logistikzentrum der Stadt ist im Bezirk Mitte lokalisiert. Mit seinen 238 Hektar bietet der Bezirk Mitte entlang des Charlottenburger Verbindungskanals, der Fennstraße und des Humboldthain Industrie- und Gewerbegebiete.¹⁹

Charlottenburg-Wilmersdorf hat ein Ausmaß von 114 ha gilt eher als bürgerlicher Wohnbezirk. Nicht zu vergessen ist natürlich auch die touristische Bedeutung Charlottenburg-Wilmersdorfs der „City West“ durch den Kurfürstendamm und die Gedächtniskirche. Auch Institutionen wie die Technische Universität Berlin, die Universität der Künste Berlin, die Deutsche Oper Berlin, das Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung oder das Berliner Olympiastadion sind richtungsweisend für den Bezirk. Als wichtigste Industrie- und Gewerbegebiete sind der Friedrich-Olbricht-Damm und die Jungfernheide anzusehen. Insbesondere seit den 1990ern hat sich die „City West“ stark verändert und modernisiert. Viele wichtige Bauten entstanden,

so auch die Spreestadt, die ein neues Stadviertel zwischen Landwehrkanal und Spree bietet und damit der Tradition des Bezirks als Wirtschafts- und Wissenschaftsstandort gerecht wird.²⁰

Die IHK stellte diverse Thesen auf, die bei der Nachnutzung Berlins zu beachten sind. Diese sollen im Folgenden kurz dargestellt werden.

Die erste Annahme der IHK lautet „Berlin fehlen Arbeitsplätze und Industrieflächen“. Der Standort Berlin bietet nicht genug Industriearbeitsplätze und es steht auch nicht genug Fläche für künftige Investoren bereit. Das zentral gelegene Areal des Flughafen Tegel bietet Berlins größte zusammenhängende Fläche, die Industrie und Gewerbe zur Verfügung gestellt werden könnte. Es besteht eine große Nachfrage vor allem was klassische Wachstumsbranchen betrifft. Die Unternehmen haben großes Interesse daran sich in Berlin anzusiedeln und die besonderen Standortvorteile der deutschen Hauptstadt zu nutzen.

Berlin muss jedoch nach Meinung der IHK ein gewisses Angebot an Gewerbeflächenreserven in petto haben, um bei Investitionsentscheidungen berücksichtigt zu werden. Dabei muss bedacht werden, dass auch der Bedarf von großindustriellen Ansiedlungen befriedigt werden muss. „Global Players“ prüfen laufend und weltweit das Angebot verfügbarer Flächen, um eine – notfalls auch rasche – Entscheidungsmöglichkeit bei Neuansiedelungen oder Expansionen treffen zu können. Auch bei kurzfristiger Akquirierung eines Großauftrags oder Umstrukturierung müssen in der Wirtschaft schnelle Entscheidungen getroffen werden. Die Angebotsplanung

muss daher abgeschlossen und zugriffsbereit sein, um den Investoren die notwendige Planungssicherheit zu gewährleisten. Investoren erwarten immer öfter neben den betriebsnotwendigen Flächen auch mittelbar angrenzende Optionsflächen als allfällige Erweiterungsflächen. Berlin Tegel könnte diesem Flächenbedarf gerecht werden.²¹

Das Flughafenareal war als ziviler Verkehrsflughafen ausgewiesen und war im Flächennutzungsplan daher als Verkehrsfläche Flughafen eingezeichnet. Um das Gebiet für andere Nutzungen zu öffnen, war ein Änderungsverfahren nötig. Mit dem Änderungsverfahren des Flächennutzungsplans wurde relativ lange zugewartet. Die Einleitung des Änderungsverfahrens des Flächennutzungsplans erfolgte am 19.1.2010. Die IHK empfahl das Bebauungsplanverfahren parallel zum Änderungsverfahren bereits einzuleiten, um Investoren eine frühzeitige Planung zu ermöglichen. Die Änderung zum Flächennutzungsplan beschloss der Senat am 12. April 2011. Das Abgeordnetenhaus stimmte der Änderung am 9. Juni 2011 zu.²²

Die Darstellungen des Flächennutzungsplanes sind jedoch für Eigentümer der einzelnen Grundstücke nicht rechtsverbindlich. Nur der Bebauungsplan stellt eine verbindliche Rechtsgrundlage für die Nutzung der einzelnen Grundstücke dar. Er wird im allgemeinen anhand des jeweiligen Flächennutzungsplans entwickelt.

Weiters muss die Trennung von Industrie und Wohnen Beachtung finden. Hier sind ausreichende Abstände einzurechnen, damit die Wohnqualität nicht beeinträchtigt

wird und die Industrieflächen mit den notwendigen Standortanforderungen ausgestattet werden können. Die nötige Pufferfunktion könnte z.B. im östlichen Bereich ein Band aus Flächen für nicht störendes emissionsarmes Gewerbe bilden, das die Industrieflächen ummantelt und damit von den Wohnsiedlungen abtrennt. Als nicht störendes Gewerbe könnten z.B. Forschungseinrichtungen und industriennahe Dienstleister sich in diesen Gebieten etablieren. Damit würde auch die Peripherie des Flughafengeländes und d.h. die gut erschlossenen Randbereich des Geländes genutzt werden.

Um eine ausreichende Industriefläche zu erreichen denkt die IHK eine Umnutzung der Cité Pasteur vom Wohngebiet in eine Gewerbefläche an. Diese Fläche soll die essentielle Abstandsfläche zum industriellen Kerngewerbe bieten. Aus dem Aspekt des Städtebaus gesehen ist diese Fläche zwischen Autobahn und Flughafen isoliert und könnte in Berlin – wo noch ausreichend Wohnraum geschaffen werden kann – den Bewohnern der Cité Pasteur ein attraktives „Umzugsprogramm“ angeboten werden.

Die neuen Industrieflächen müssen allsbald geschaffen werden. Sofort nach Beendigung des Flugbetriebs sollte mit einer Untersuchung oder wenn nötig dem Austausch des Bodens vorgegangen werden, damit die infrastrukturelle Erschließung voranschreiten kann.

Bis zur Nutzung als Gewerbe- und Industrieflächen müssen laut Darlegung der IHK Zwischennutzungen angestrebt werden. Diese temporären Nutzungen sollen die Flächen als Industriestandort sichern und verhindern, dass das Areal stadttökologisch neu kategorisiert werden muss. Die Zwischennutzungen müssen allerdings so gestaltet werden,

dass sich diese Nutzungsvarianten nicht verfestigen und die eigentlich beabsichtigte Nachnutzung schnell gewährleistet werden kann.

Forschung und Entwicklung sollten durch industrielle Produktion unterstützt und vorangetrieben werden. Nur wenn die von der Wirtschaft entwickelten Zukunftstechnologien auch in Produkte umgesetzt werden können, die bestenfalls gleich vor Ort produziert werden, kann die maximale Wertschöpfung erreicht werden.

Im Fokus der Nachnutzung der IHK steht außerdem eine nachhaltige Industrieproduktion bei der die ökologische Effizienzsteigerung zentraler Punkt ist. Moderne Betriebe haben strengste Umwelt- und Qualitätsstandards einzuhalten und gehen auch aus eigenem ökonomischen Interesse ressourcenschonend vor, um auch in der Zukunft im Wettbewerb bestehen zu können.

Bedacht wird von der IHK jedoch auch, dass die Entwicklung von Industriefläche sich mit der Entwicklung von Freiflächen ergänzen und nicht zu Lasten der Grünflächen gehen sollte. Der Bestand an Flora und Fauna sollte besonders im Westen des Areals durch die Schaffung von entsprechenden Schutzräume erweitert werden. Für das bestehende Trinkwasserschutzgebiet ist die Beendigung des Flugbetriebes durchaus als positiv zu sehen. Einzuplanen ist jedenfalls auch, dass die wichtige Funktion der Fläche für den Kaltluftstrom erhalten bleibt.

Die Anforderungen einer modernen und nachhaltigen Industrie können am Gebiet des Flughafens Tegel zeitnah geboten werden. Alle hierfür nötigen Standortfaktoren wie eine Forschungsbasis, Fachkräfte, ein Netzwerk industrienaher Dienstleister, gute Transportwege und ausreichend große Produktionsflächen

wären vorhanden.

Laut Konzept der IHK ist auch eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur das Um- und Auf eines guten Wirtschaftsstandorts. Der Flughafen Tegel verfügt sowohl über einen Autobahnanschluss als auch eine Verbindung in die Innenstadt. Insbesondere der schon vorhandene Autobahnanschluss im Süden, nämlich die vierspurige Abzweigung der A 111 direkt auf das Flughafengelände, würde aufgrund der 15-Minuten-Verbindung in die Berliner City und die Anbindung an den Fernverkehr einen wesentlichen Standortvorteil bieten. Nur das Flughafenareal selbst ist verkehrstechnisch noch nicht erschlossen. Der Flughafen hat heute nur zwei Zufahrtsstraßen. Zum ursprünglichen Abfertigungsbereich in Tegel-Nord gelangt man über die vierspurige Avenue Jean Mermoz. Über die ebenso vierspurige Flughafenabzweigung der A 111 sind die Passagier- und Frachtterminals im Süden des Flughafengeländes vom Straßennetz der Stadt aus erreichbar. Wie schnell Tegel angefahren werden kann, war in den vergangenen Jahren stark von der jeweiligen Belastung der A 111 abhängig. Bereits im Jahr 2011 wurde daher von der IHK Berlin, der Flughafengesellschaft und Lufthansa an der A 111 eine zusätzliche Flughafenzufahrt angestrebt. Die Umwidmung und der Umbau der A 111 zwischen dem Kreuz Reinickendorf und dem Kurt-Schumacher-Damm würde eine Verkehrsentlastung des Autobahntunnels ermöglichen und die Vorzüge zahlreicher Straßenanschlüsse auf das ehemalige Flughafengelände mit sich bringen. Als Gewerbestandort benötigt das Gebiet nämlich weitere Verkehrsanbindungen, auch in die Innenstadt. Dafür wäre der Kurt-Schumacher-Damm (zwischen der heutigen Cité Pasteur

und der Autobahn-Anschlussstelle Kurt-SchumacherDamm) geeignet. Die vierspurige Avenue-Jean-Mermoz als zentrale Achse der Wohnsiedlung Cité Guynemer könnte zusätzlich zu den anderen Zufahrtsmöglichkeiten den Bus- und Lieferverkehr aufnehmen und in diesem Bereich für Entlastung sorgen.

Ein weiterer Bestandteil der Projektentwicklung sollte der Gleisanschluss zur Erschließung für den, für die Industrie essentiellen, Eisenbahn-Güterverkehr sein. Hierfür könnte die bereits bestehende Trasse der Anschlussbahn genützt werden. Verschiedenste Güter könnten auch über das Güterverkehrszentrum Westhafen transportiert werden. Zusätzlich könnte weiterhin die Nutzung des direkt an das Flughafengelände angrenzenden Hohenzollernkanals angedacht werden.

Für die zukünftigen Bediensteten sollte eine Möglichkeit geschaffen werden, das Flughafengelände auch mit öffentlichen Verkehrsmitteln rasch und unkompliziert zu erreichen. Derzeit sind nur vier Buslinien vorhanden. Seit langem ist bereits eine U-Bahnverbindung zwischen dem U-Bahnhof Jungfernheide und dem Flughafenareal geplant, jedoch bis dato nicht umgesetzt. Auch die Verlängerung der U-Bahnlinie 5 ist, wenngleich diese im derzeit gültigen Flächennutzungsplan wieder ausgewiesen ist, nicht verwirklicht.²³

Eine solche Verbindung könnte als attraktive Beförderungsmöglichkeit dienen, weshalb die IHK die Umsetzung dieser Idee im Hinterkopf behält.²⁴

Bei einer allfälligen Umnutzung des für Tegel typischen Hexagons als architektonisches Markenzeichen und des Towers ist zu beachten, dass die bestehenden Gebäude von der Funktion her auf die Bedürfnisse des Flugbetriebs zugeschnitten und

auch die heutigen Standards der Gebäudetechnik nicht mehr erfüllt sind. Eine Weiternutzung der bestehenden Struktur wäre technisch und finanziell sehr aufwändig. Insbesondere den Energieeinsatz betreffend, ist die Gebäudetechnik sicherlich als veraltet zu bezeichnen.²⁵

Wenngleich die typischen Flughafengebäude das Bild von Tegel über Jahrzehnte hin prägten, würde ihr Rückbau eine flexible Einsetzbarkeit des ganzen Geländes ermöglichen.²⁶

Ob die südlich und nördlich des Flugfeldes entstandenen Betriebs- und Funktionsgebäude und Terminals Bestand haben können, wird auf die künftige Nutzung dieses Bereiches ankommen. Jedenfalls ist jedoch die bestehende Energiezentrale so lange aufrecht zu erhalten, bis eine funktionierende Alternative besteht. Sollte nicht gleich mit der Nachnutzung begonnen werden können, muss man davon ausgehen, dass bestehende, leerstehende Gebäude Kosten verschlingen, die bei einem baldigen Abbruch vermieden werden könnten (z.B. für Bewachung, Sicherung, Instandhaltung etc.). Zwischennutzungen sollten - vor dem Hintergrund, dass diese sich zu einer Dauereinrichtung einpendeln könnten - nur mit einer gewissen Vorsicht andiskutiert werden (siehe die nunmehr Dauernutzung des Kreuzberger Spreuefers als Event-Location).²⁷

Sofern auch die Umweltaanforderungen ausreichend beachtet werden, stehen diese einer gewerblich-industriellen Nutzung nicht entgegen. Es gibt verschiedene Einschränkungen der Nutzung des Areals im Umwelt- und Naturschutzbereich, die laut IHK zu berücksichtigen sind. Der westliche Teil des Geländes liegt z.B. als Teil des Trinkwassergewinnungsgebietes

des Wasserwerks Tegel im Wasserschutzgebiet. Außerdem ist der ganze Flughafenbereich Kaltluftentstehungsgebiet und hat daher eine große Bedeutung für das Klima Berlins. Sowohl auf dem Gelände als auch rund um dieses gibt es weiters Biotopstrukturen, die es zu erhalten gilt. Abgesehen von diesen positiven, zu erhaltenden Umweltaspekten muss man jedoch auch bedenken, dass das Gebiet militärisch genutzt wurde und die im Zweiten Weltkrieg entstandenen Bombenrichter wahrscheinlich mit Problemstoffen verfüllt wurden, sodass mit verschiedenen Altlasten auf dem Areal gerechnet werden muss.²⁸

Im Süden und Osten des Gebiets bestehen keine wesentlichen Naturschutzanforderungen, die Beschränkungen sind insbesondere auf den nördlichen und westlichen Flughafenteil konzentriert. Daher würden sich die südlichen und östlichen Bereiche laut Konzept der IHK insbesondere für eine gewerblich-industrielle Nachnutzung eignen.

Neben den genannten Umwelanforderungen müssen auch Schall- und Geruchsimmissionen, die bei gewerblichen und industriellen Anlagen auftreten, vorab abgeschätzt werden. Ein zu geringer Abstand zwischen den Gewerbeflächen und Wohngebieten könnte dabei zu Problemen führen - die Lufthygiene ist schließlich ein wichtiges Kriterium für eine angenehme Wohnqualität. Vor etwaigen Immissionen müssen jedenfalls die südlich angrenzenden Kleingartenanlagen einschließlich der Eigentümerkolonie Mäckeritzwiesen sowie die französischen Siedlungen Cité Guynemer sowie Cité Joffre geschützt werden, was die Planung aufgrund deren Lage vor große Probleme stellt. Möglicherweise wäre - wie bei der Cité Pasteur - eine langfristige Umnutzung zu Gewerbeflächen

als Pufferzonen für die im östlichen und zentralen Flughafenbereich anzusiedelnden Kernindustrieflächen die beste Lösung. Für die Bewohner müsste natürlich ein Anreiz zum Umzug durch attraktive Umsiedlungsangebote geschaffen werden. Auch im südlichen Flughafengebiet ist eine Konzentration von Gewerbeflächen nötig, um eine Verbindung zur Sternstraßensiedlung und zur Julius-Leber-Kaserne herzustellen.

Da moderne Industriebetriebe heute aufgrund der Umweltgesetze an strenge Standards gebunden sind, ist deren Nachhaltigkeit gegeben. Bei Berücksichtigung der strengen Auflagen müssen internationale Konzerne jedoch weiterhin weltweit wettbewerbsfähig bleiben. Es gilt daher die Emissionen von Anlagen mit relativ kostengünstigen Mitteln zu verbessern. So können z.B. besonders laute Anlagenteile ummantelt bzw. Außenwände in einem bestimmten Schalldämmmaß ausgeführt werden. Die strengen umweltgesetzlichen Vorgaben begünstigen in den Augen der IHK auch die parallele Nutzung der Flughafenfläche für Industrie/Gewerbe und Wohnbau, da sie dem Schutz des letzteren zu Gute kommen. Zuzustimmen ist der IHK auch sicherlich dahingehend, dass der Vorteil des Größenausmaßes des Areals jener ist, dass die gewerblich-industrielle Ansiedlung trotz der schutzbedürftigen Naturräume und Wohnbebauungen durch Wahrung der nötigen Abstände möglich ist.²⁹

Literatur:

- 1 Vgl. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (Hg.), *Nachnutzung Flughafen Tegel. Grundlagenermittlung*, Berlin März 2009, 5.
- 2 Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (Hg.), *Nachnutzung Flughafen Tegel. Grundlagenermittlung*, Berlin März 2009, 5.
- 3 Vgl. IHK Berlin, *Nachnutzung Flughafen Tegel; Eine Chance für mehr Industrie und Gewerbe in Berlin*, 7.
- 4 Vgl. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (2004): *Flächennutzungsplan Berlin. Erläuterung der Darstellungen*, 15.
- 5 Vgl. Internetauftritte BMW AG Werk Berlin und Ackers „PharmaQuartier Berlin“, 10.2013.
- 6 Vgl. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (2004): *Flächennutzungsplan Berlin. Erläuterung der Darstellungen*, 15.
- 7 Vgl. Wirtschaftsstandort, *Zukunftsbranchen-Cluster*, 08.2013, in: <http://www.berlin.de/wirtschaft/wirtschaftsstandort/zukunftsbranchen-cluster/>. (Stand 01.2014).
- 8 Vgl. Projekt Zukunft, *Clusterstrategien*, 07.2013, in: <http://www.berlin.de/projektzukunft/kreativwirtschaft/clusterstrategien/>. (Stand 01.2014).
- 9 Vgl. Projekt Zukunft, *Clusterstrategien*, 07.2013, in: <http://www.boeckler.de/>. (Stand 02.2014).
- 10 Vgl. IHK Berlin (Hg.), *Nachnutzung Flughafen Tegel; Eine Chance für mehr Industrie und Gewerbe in Berlin*, 14.
- 11 Vgl. *Wirtschaft-Immobilien*, 03.2013, in: <http://www.tagesspiegel.de/wirtschaft/immobilien/immobilienmarkt-berlin-braucht-jaehrlich-12-000-neue-wohnungen/6279378.html>. (Stand 02.2014).
- 12 Vgl. *Wirtschaft-Immobilien*, 03.2013, in: <http://www.bfw-bund.de/>. (Stand 09.2013).
- 13 Vgl. IHK Berlin (Hg.), *Nachnutzung Flughafen Tegel; Neu-Tegel - Vom Flughafen zur Gartenstadt*, Berlin, 14-16.
- 14 Vgl. Werkstatt TXL: *Vorstellung der Planung durch Prof. Meinhard von Gerkan auf der 2. Standortkonferenz am 1. Juli 2009 in Berlin*.
- 15 Vgl. IHK Berlin (Hg.), *Nachnutzung Flughafen Tegel; Eine Chance für mehr Industrie und Gewerbe in Berlin*, 18.
- 16 Vgl. Ebda, 19.
- 17 Vgl. *Ideen der Reinickendorfer SPD*, 08.2012, in: http://www.spd-reinickendorf-abt12.de/index.php?mod=content&menu=400&page_id=2491. (Stand 09.2013).
- 18 Vgl. *Nachnutzung Flughafen Tegel*, 02.2013, in: <http://www.berliner-zeitung.de/archiv/am-tegeler-see-wird-investiert-damit-borsig-weiter-produzieren-kann-ein-hafen-fuer-schwere-lasten,10810590,10441164.html>. (Stand 10.2013).
- 19 Vgl. IHK Berlin (Hg.), *Nachnutzung Flughafen Tegel; Eine Chance für mehr Industrie und Gewerbe in Berlin*, 21f.

- 20 Vgl. Nachnutzung Flughafen Tegel, 02.2013, in: <http://www.berlin.de/ba-charlottenburg-wilmersdorf/bezirk/lexikon/bezirk.de.html>. (Stand 10.2013).
- 21 Vgl. IHK Berlin (Hg.), Nachnutzung Flughafen Tegel; Eine Chance für mehr Industrie und Gewerbe in Berlin, 22f.
- 22 Vgl. Nachnutzung Flughafen Tegel, 02.2013, in: http://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/stadtplanerische_konzepte/txl/de/fnp_lapro/fnp.shtml. (Stand 10.2013).
- 23 Vgl. Nachnutzung Flughafen Tegel, 02.2013, in: http://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/fnp/pix/fnp/download_wirksame/0409.pdf. (Stand 4.2014).
- 24 Vgl. IHK Berlin (Hg.), Nachnutzung Flughafen Tegel; Eine Chance für mehr Industrie und Gewerbe in Berlin, 29ff.
- 25 Vgl. Ebda, 25.
- 26 Vgl. Nachnutzung Flughafen Tegel, 02.2013, in: <https://www.berlin-airport.de/de/unternehmen/ueber-uns/zahlen-daten-fakten/flughafen-tegel/>. (Stand 4.2014).
- 27 Vgl. IHK Berlin (Hg.), Nachnutzung Flughafen Tegel; Eine Chance für mehr Industrie und Gewerbe in Berlin, 28.
- 28 Vgl. Ebda, 25.
- 29 Vgl. Ebda, 25.

Planungsgebiet

Überblick

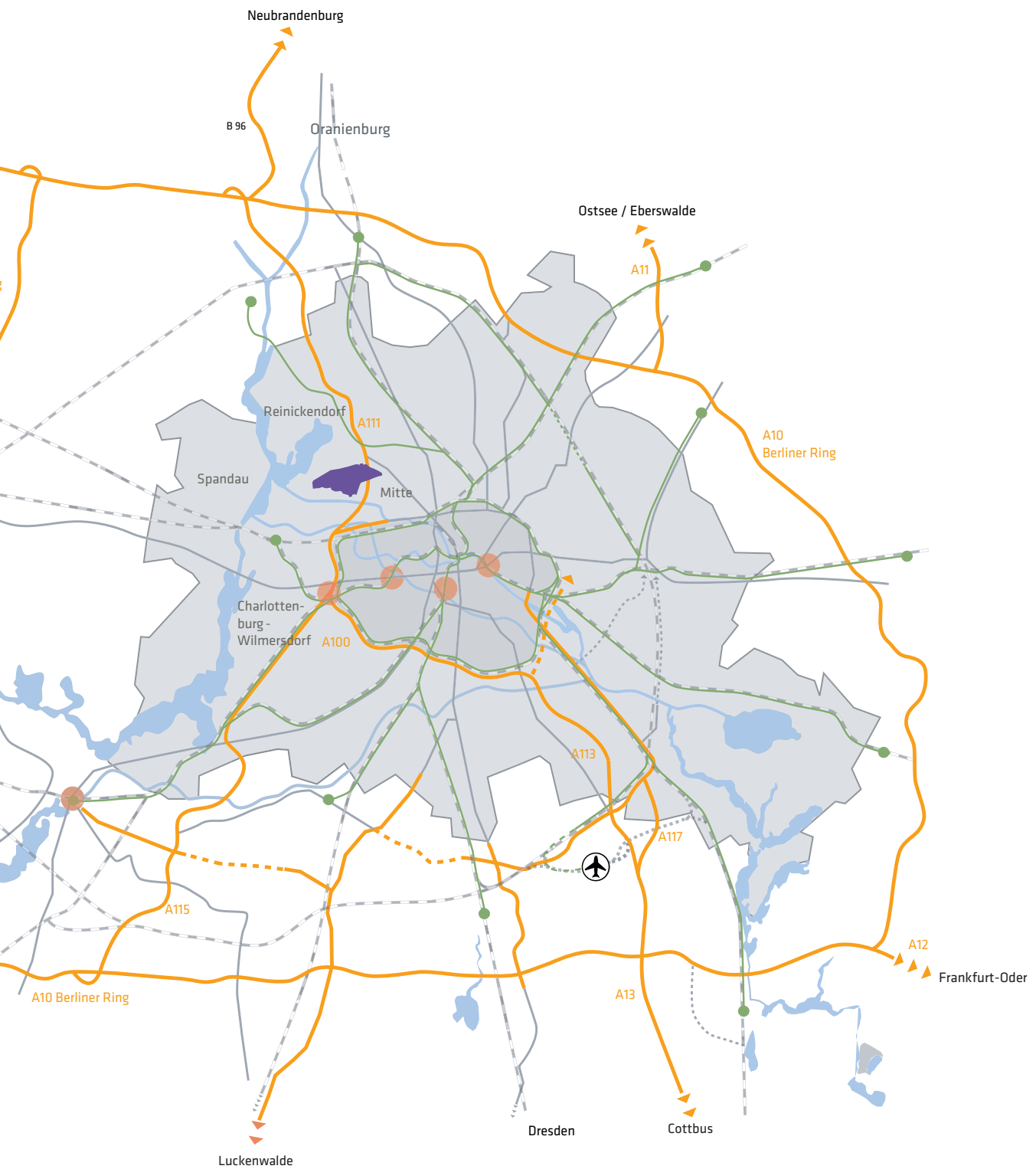
Einordnung in die Gesamtstadt

Das Planungsgebiet liegt im Nord-Westen von Berlin und befindet sich am Rande der Berliner Innenstadt, direkt am Hohenzollerkanal. Das zu bebauende Gebiet liegt im Bezirk Reinickendorf mit den angrenzenden Bezirken Cahlottenburg – Wilmerdorf, Mitte und Spandau.

Die Verkehrliche Anbindung ist gewährleistet durch die BAB 111 sowie die schnelle Erreichbarkeit des ICC (10 min), des Hauptbahnhofes (15 min) und des BBI (40 min).

Zusätzlich liegt das Gebiet in der Achse Berlin - Ostsee (220 km Rostocker Hafen) und Berlin – Hamburg (280 km Hamburger Hafen)¹





Standortprofil Flughafen Tegel

1965 wurde ein europäischer Wettbewerb für den Flughafen Tegel Süd ausgeschrieben. Ein internationales Preisgericht hat aus 68 eingereichten Arbeiten 9 gewählt. Nach weitreichenden Untersuchungen der Berliner Flughafengesellschaft in Hinsicht auf Wirtschaftlichkeit, technischer Ausführbarkeit und unter Berücksichtigung des Berliner Luftverkehrs, wurde der Entwurf der Architekten von Gerkan, Marg und Nickels, Hamburg mit dem ersten Preis ausgezeichnet.²

„Das Gebäudeensemble des Flughafens „Otto Lilienthal“ oder besser TXL ist ein Prototyp eines Flughafenkonzepts der Moderne. Mit diesem Projekt hat das weltweit tätige Architekturbüro von Gerkan, Marg und Partner (gmp) seinen internationalen Durchbruch gefeiert. Die Architekten hatten gerade ihr Hochschulstudium beendet und begründeten mit ihrem klaren Entwurf ihren späteren Weltruf.“

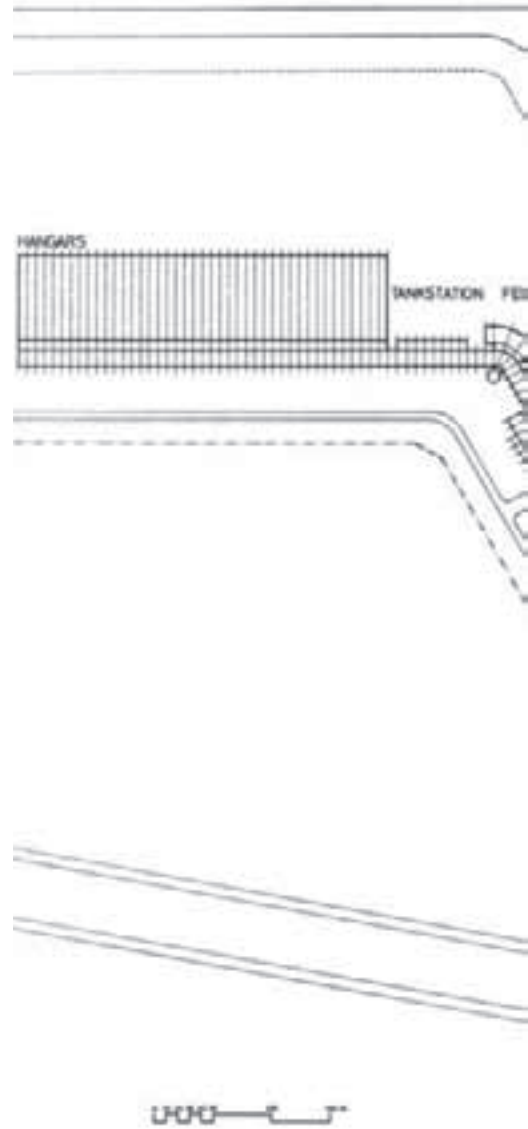


Abb. 01 (links)
Perspektive Flughafen von Gerkan, Marg und Partner (gmp)
in: <http://www.gmp-architekten.de/projekte/flughafen-berlin-tegel.html> (Stand 04.2014)

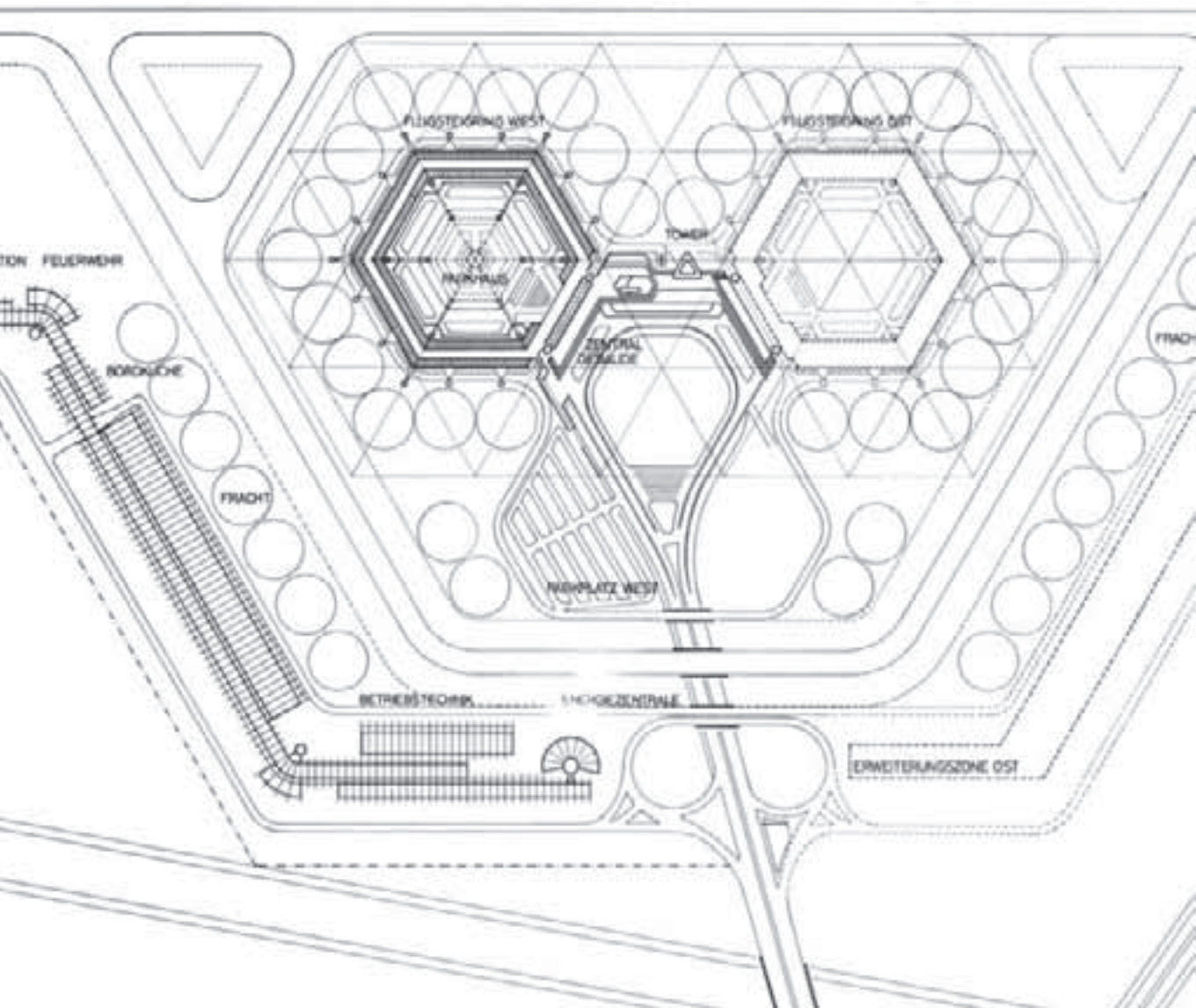


Abb. 02
 Entwurf Flughafen Tegel gmp 1966
 in: <http://www.gmp-architekten.de/projekte/flughafen-berlin-tegel.html> (Stand 04.2014)

Die Gebäude wurden zwischen 1969 und 1976 erbaut. Dazu gehörten auch die logistisch wichtigen Gebäude am westlichen Rand wie die Energiezentrale, das Betriebstechnikgebäude, eine Luftfrachthalle, ein Bordküchengebäude, Einrichtungen für die Flughafen-Feuerwehr und der Tankdienst, der Hangar 1 und die Lärmschutzkabine.

Die ein- bis dreigeschossigen Gebäude wurden als Stahlskelettkonstruktion in Container Bauweise errichtet bis auf den Hangar 1 und die Lärmschutzkabine.

Der Terminal selbst ist die konsequenteste und kompakteste geometrische Lösung der damaligen Zeit. Vorallem die relativ kurzen Distanzen zwischen den einzelnen Bereichen sind hervorzuheben. Es wurde auf ein einheitliches Erscheinungsbild geachtet und die einzelnen Funktionen mit unterschiedlichen Farben belegt um die Übersicht zu gewährleisten. In der Flugabfertigungshalle dominierte z.B. die Farbe rot, die „offiziellen“ Informationen wurden mit der Farbe gelb belegt und die Nebenfunktionen wie Geschäfte oder Banken wurden mit der Farbe grün zusammengefasst.

Für die spätere Erweiterung des Flughafens, die ab dem Jahr 2000 stattgefunden hat, war ursprünglich die Spiegelung des sechseckigen Gebäudes geplant als auch eine Aufstockung des Mittelrings möglich gewesen: die Fahrstuhlschächte der Parketagen sind als tragende Konstruktion ausgebaut.

Das dies aber nicht wie geplant durchgeführt wurde hat vor allem funktionale und ökonomische Gründe. Heutzutage hat man andere Anforderungen an Flughäfen in Bezug auf Sicherheitsstandards und Wirtschaftlichkeit.

Flughafenareal

Das Flughafengelände umfasst eine Fläche von 4.613.842 m². Der Flughafen Tegel gliedert sich in die Bereiche Tegel Nord, Tegel Süd und das Flugfeld.

Die Start- und Landebahnen, die Taxiways und Erschließungsanlagen sowie große Teile von Tegel Nord und Tegel Süd sind zu 100% versiegelt. Im Bereich der Start- und Landebahnen finden sich Betonflächen mit besonders hoher Materialdichte. Auf dem Flughafenareal befinden sich verschiedene unterirdische Leitungen und Tankanlagen.



Flughafenareal

Hintergrundbild in: <http://fbinter.stadt-berlin.de/fb/index.jsp> (Stand 08.2013)

Tegel Nord

In diesem Bereich befanden sich ursprünglich 66 Gebäude nach einem Brand im Jahre 2008 sind es nurmehr 65. Der überwiegende Teil der Gebäude wurde bereits vor 1976 errichtet und bis auf ein paar Ausnahmen für die Luftbrücke, den Flughafen der französischen Alliierten, den Regierungsflughafen, den Charterflugverkehr und die Hubschrauberstaffel der Bundeswehr gebaut. Die Information über die Nutzung der einzelnen Gebäude erweist sich allerdings als schwierig da viele der Gebäude vom Bundesministerium für Verteidigung verwendet werden.

Flughafenareal
Tegel Nord





Tegel Süd

Die Vorfeldfläche wird mit 409.500 m² angegeben (FBS 2008). Dieses Areal wird vor allem durch das Gebäudeensemble von gmp dominiert und umfasst insgesamt 33 Gebäude. Dazu gehören das Terminalgebäude mit Erschließung und die westlichen Randbereiche mit Funktions- und Bürogebäuden.

Um sich den steigenden Fluggastzahlen anzupassen wurde seit 1999 ständig erweitert. Begonnen wurde mit dem Anbau an das zentrale Terminalgebäude insbesondere zur Schaffung von Verkaufsflächen. Die ergänzenden Terminalbauteile A1, A2 und C entstanden zwischen 2001 und 2007. Die Bauteile A1 und A2 entstanden durch den Umbau des angrenzenden Parkhauses. Der Terminal C stellt ein störendes Element im Flughafenensemble dar. Er wurde 2009 erneut erweitert.

Mittlerweile umfasst der Flughafen somit die fünf Terminals A - E, wobei Terminal D und E auf der oberen bzw. unteren Etage der Bauteile A1 und A2 verortet sind.

Das sechsstöckige Zentralgebäude wird von der Landseite aus auf der Ebene 1 erschlossen. Auf der Ebene 0 befinden sich in dem der Luftseite zugewandten Bereich die Funktionsräume des Vorfeldbetriebs und im inneren Bereich das Parkhaus P1.





Flugfeld

Das Flugfeld hat eine Größe von ca. 310 ha. Auf dem Flugfeld befinden sich die beiden Start- und Landebahnen, die Taxiways sowie die Befeuerungsanlagen und Anlagen des Deutschen Wetterdienstes.

Länge Start- und Landebahnen	3,0 km / 2,4 km
Breite Start- und Landebahnen	60 m (ALK)
Fläche Start- und Landebahnen	340.000 m²
Fläche Taxiways	319.000 m²





Flughafenareal
Flugfeld

Hintergrundbild in: <http://fbinter.stadt-berlin.de/fb/index.jsp> (Stand 08/2013)

Flächen

Die Nutzfläche der vorhandenen Bebauung im Bereich Tegel Süd wird von gmp mit 135.000 m² angegeben, der größte Teil befindet sich im Zentralbereich mit ca. 80.000 m² (von Gerkan 2008).

Weitere Flächenangaben wurden vom Bezirksamt Reinickendorf und dem Bauamt zur Verfügung gestellt.⁸

Terminal A:	Grundfläche	19.550 m ²
Terminal B:	Grundfläche	4.214 m ²
Terminal C:	Grundfläche	9.822 m ²
Terminal D / E:	Geschossfläche	7.805 m ²
Frachtgebäude:	Bruttogrundfläche	11.428 m ²
Lärmschutzkabine:	Bruttogrundrissfläche	2.230 m ²
Bürogebäude Z3, Z4:	Bruttogeschossfläche	1.800 m ²
Empfangsgebäude, Auswärtiges Amt	Gesamtnutzfläche	1.165,35 m ²

Erschließungsanlagen und Parkplätze

Die Erschließungsanlage des südlichen Terminals ist großflächig angelegt.

Die Funktionsgebäude der westlichen Randbebauung und das Hotel Mercure werden über die südlichen Schleifen erschlossen.

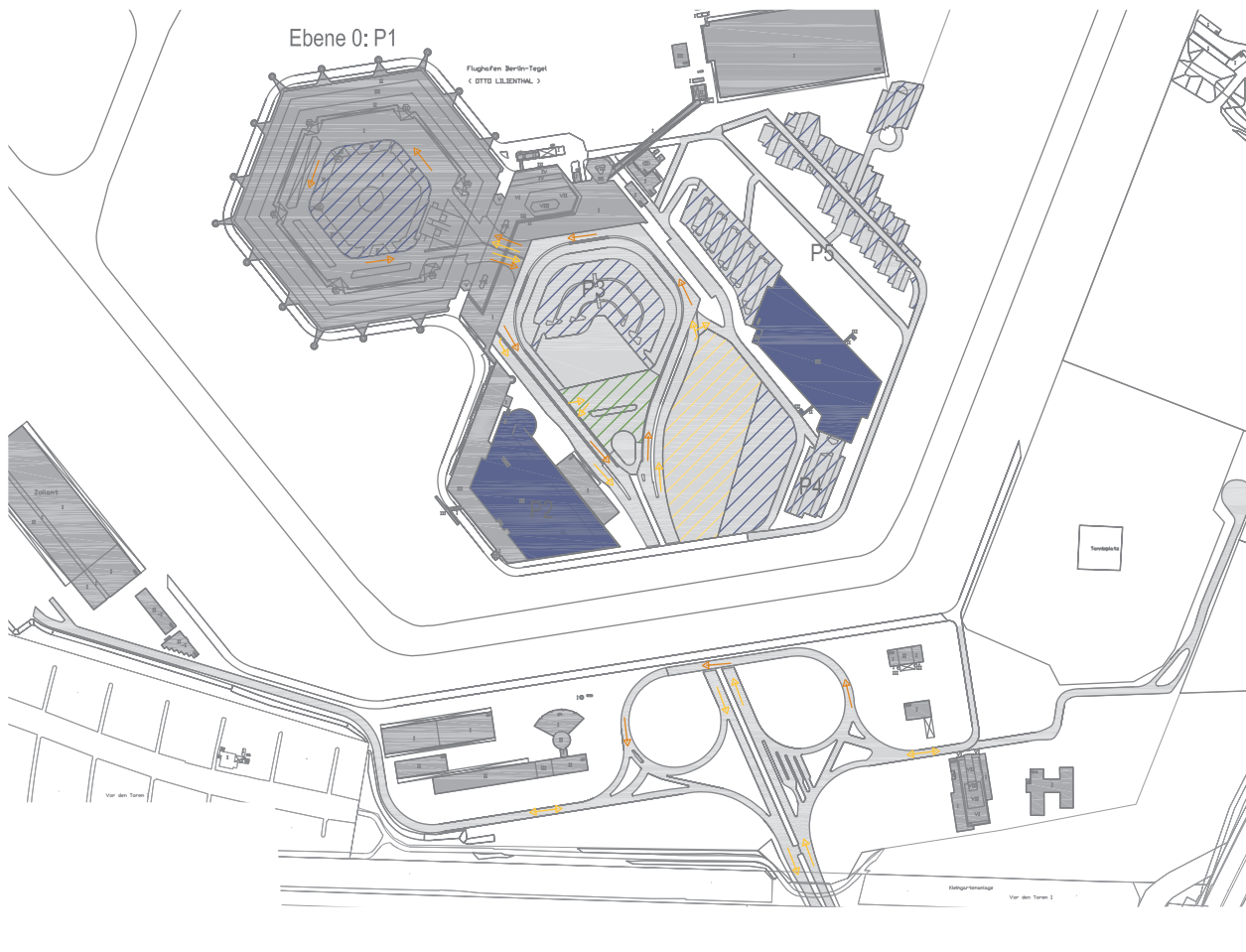
Die Haupteerschließungsanlage befindet sich nach der Unterführung der Taxiways und liegt auf 2 Ebenen. Die Anlagen auf der Ebene 0 ermöglichen die Zufahrt zu den Parkhäusern in den Terminalgebäuden (P1, P2), den östlich gelegenen Parkhäusern/-plätzen P3, P4, P5 sowie zu den Kurzzeitparkplätzen am Terminal C. Die Anlagen auf der Ebene









Flughafenareal

Erschließung

Vgl. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (Hg.),
Nachnutzung Flughafen Tegel. Grundlagenermittlung, Berlin
März 2009, 18.

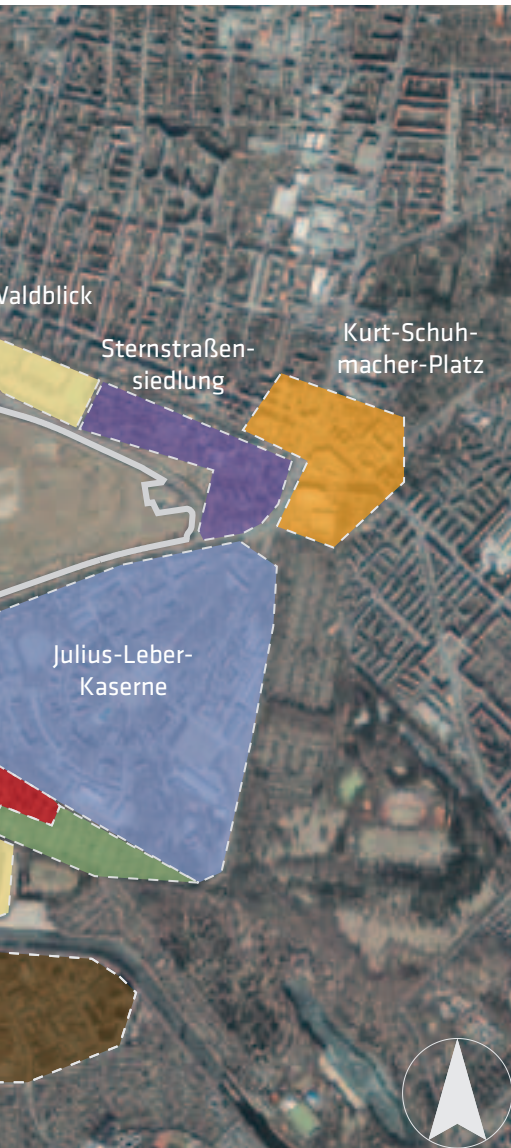
1 stellen die zentrale Erschließung für die Flughafennutzer dar. Die Vorfahrt wird vor allem durch den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) mit Bussen sowie durch Taxis genutzt. Weiterhin ist darüber die Einfahrt in den Abfertigungsring und die dortigen Kurzzeitparkplätze möglich. Insgesamt stehen im direkter Terminalnähe 4.400 Parkplätze zur Verfügung.



- | | | |
|--|---|---|
|  Gebäude |  Parkplatz |  Fahrtrichtung Ebene 1 |
|  Privatstr. mit Zulassung öff. Verkehrs |  Busparkplatz |  Fahrtrichtung Ebene 0 |
|  Parkhaus |  Taxen Nachrückstand | |



- | | | |
|--|--|---|
| Wohnen | Mischnutzung
Gewerbe Wohnen | |
| Stadtteilzentrum | Militärische Nutzung | |
| Kleingartenanlage | Gemeinbedarf | Gewerbe |
| Waldgebiet | Freizeit | Versorgungsanlage |



Umgebung

Das Areal des Flughafens wird von landwirtschaftlichen und städtischen Strukturen eingerahmt, wobei die gebaute Umgebung durch eine heterogene Nutzungsstruktur gekennzeichnet ist. Wichtige Anhaltspunkte sind das Stadtteilzentrum Kurt-Schuhmacherplatz im Osten, die Jungfernheide und der Flughafensee im Nord-Westen, die südlich angrenzenden Kleingartenanlagen, die südöstlich gelegene Julius-Leber-Kaserne sowie die drei französischen Siedlungen City Guynemer, Cité Pasteur und Cité Joffre.⁴

Flughafenareal
Umgebung

Eigentümerkolonien Mäckeritzwiesen

Fläche ca. 90000m²

Bezirk Reinickendorf

Die früher als kleingärtnerisch genutzte Siedlung wird als Wohnfläche mit landwirtschaftlicher Prägung dargestellt. Es herrschte die Praxis der Bebauung ohne Genehmigung. Es gibt ein Duldungskonzept das nach der Schliessung des Flughafens in Kraft tritt erarbeitet, mit dem der Bezirk die Entwicklung als Wohngebiet zugesagt hat. Das Problem dieses Gebietes ist die eingeschränkte Verkehrsanbindung.

Hohenzollernkanal Siedlung (HoKa-Siedlung)

Fläche: ca. 158.500 m²

Bezirk Reinickendorf

Ist ein homogen bebautes Gebiet mit geringer Ausnutzung der einzelnen Grundstücke. Die Siedlung wurde um 1930 für Mitarbeiter der Firma Siemens errichtet und ist somit Teil der Siemenssiedlung. Die Erschließung erfolgt über die Bernauer Straße und Mäckeritzbrücke. Die Probleme sind die fehlende Anbindung an Infrastruktur und Versorgungsangeboten.

Kleingartenanlage Vor den Toren I -IV, Neuland I + II

Fläche: 443.142 m²

Bezirk Reinickendorf

Bei den KGA Vor den Toren und Neuland handelt es sich um dauerhaft gesicherte Kleingartenanlagen in FNP-Grünflächen.

Ruderleistungszentrum / Regattastrecke

Bezirk Charlottenburg

Im Süden des Areals, am Jungfernheideweg, befindet sich die Geschäftsstelle und das Leistungszentrum des Landesruderverbandes. Das Zentrum wurde in den 60er Jahren errichtet und ist auch im ehemaligen Westberlin als Regattastrecke genutzt worden. Auch heute wird der Hohenzollerkanal für Leistungsprüfungen und Stadtwettkämpfe genutzt. Ein Vorschlag des Landesruderverbandes wäre eine moderne Regattakampfstätte zu errichten.

Raumschießanlage

Fläche: ca. 169.600 m²

Bezirk Reinickendorf

Von dieser Anlage ist wenig bekannt aber es besteht möglicherweise ein Zusammenhang zur Julius Leber Kaserne.

Altstandort Wasserwerke

Fläche: ca. 191.800 m²

Bezirk Reinickendorf

Die Anlage ist eines von 9 Wasserwerken von den Berliner Wasserbetrieben BWB und somit Teil der Wasserversorgung und Abwasserentsorgung von Berlin. Weiters befindet sich auch eine der größten zusammenhängenden Solaranlagen Berlins auf diesem Standort, damit ist diese Anlage der größte Solar-Strom Lieferant der Hauptstadt. Geht es nach dem Eigentümer sollten in Zukunft östlich der Bernauerstraße Wohnbauten

errichtet werden, der Bezirk bevorzugt eine landschaftliche Entwicklung, eine Rückgewinnung als Waldfläche.

Siedlung Waldidyll

Fläche: ca. 776.500 m²

Bezirk Reinickendorf

Eine in den 30er Jahren errichtete Wohnsiedlung in der sich die Neubautätigkeiten auf Reihen- und Zweifamilienhäusern beschränken. Zusätzlich befindet sich im Kern der Siedlung auch eine Grundschule.

Flughafensee

Bezirk Reinickendorf

Es handelt sich um einen künstlich angelegten See der sich im Norden des Flughafenareals befindet, er entstand durch den Abbau von Kies in den Jahren zwischen 1953 bis 1978. Am Südwestufer befindet sich ein abgesperrtes Vogelschutzgebiet die Nordseite wird als weitläufiger Badestrand genutzt. Der See wird mit vorgefiltertem Oberflächenwasser der umliegenden Straßen gespeist.

Bundesnetzagentur

Fläche: ca. 110.500 m²

Bezirk Reinickendorf

Selbständige Bundesoberbehörde im Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie.

JVA Tegel

Fläche: ca. 161.100 m²

Bezirk Reinickendorf

Die Justizvollzugsanstalt Tegel ist die größte geschlossene und zugleich eine der ältesten Justizvollzugsanstalten Deutschlands. 2012 verfügte die Anstalt über 1325 Haftplätze. Es sind keine Erweiterungspläne für diesen Standort bekannt.

Cité Guynemer

Fläche: ca. 218.000 m²

Bezirk Reinickendorf

Zwischen dem militärischen Bereich des Flughafen Tegels und dem Flughafensee liegt diese einstige französische Angehörigensiedlung. Georges Guynemer war während des ersten Weltkrieges ein erfolgreicher französischer Jagdflieger. Die Erschließung des Gebiets erfolgt über Privatstraßen mit Zulassung öffentlicher Nutzung. In näherer Umgebung befindet sich auch die Station Otisstraße der U-Bahn Linie U6. Hauptsächlich Ein- und Zweifamilienhäuser und einige sanierte Mietshäuser (Geschossbau).

Kleingartenanlage Waldblick

Fläche: ca. 10.400 m²

Bezirk Reinickendorf

Für die bestehende KGA ist im FNP eine Sportanlage vorgesehen. Eine Kündigung der Mieter ist unter Einhaltung der kleingartenrechtlichen Bestimmungen jederzeit möglich.

Sternstraßensiedlung

Fläche: ca. 100.900 m²

Bezirk Reinickendorf

Das Gebiet grenzt im Osten an das Flughafenareal. Es gab bereits vor 10 Jahren eine Umwidmung zum Gewerbegebiet aufgrund des Fluglärms ist aber gemischt genutzt also Wohnen und Gewerbe funktionieren nebeneinander. Es gibt vor allem Klein- und Handwerksbetriebe.

Kurt-Schumacher-Platz

ca. 15.000 m² Verkaufsfläche

Bezirk Reinickendorf

Ist ein wichtiger Knotenpunkt vor allem für den Personennahverkehr in diesem Bezirk. Geprägt ist der Platz durch das Einkaufszentrum Clou in den umliegenden Straßen befinden sich hauptsächlich Einzelhandelsangebote.

Julius-Leber-Kaserne

Fläche: ca. 891.200 m²

Bezirk Mitte

Keine vollständige Nutzung des Geländes daher sollen vor allem die Offiziersvillen privatisiert werden und über den Kurt Schumacher Platz erschlossen werden, was aber hinsichtlich des fehlenden Abwassernetzes problematisch ist. Das restliche Areal wird auch in Zukunft als Kaserne genutzt werden. (Planungsrecht: Sondergebiet Kaserne).

Cité Pasteur

Fläche: ca. 145.600 m²

Bezirk Reinickendorf

In der direkt an den Flughafen Tegel angrenzenden und in den 1950er Jahren erbauten Cité Pasteur wohnen derzeit 600 Personen. Benannt wurde die Siedlung nach dem berühmten Mikrobiologen Pasteur, der viele Impfstoffe und die Entkeimung der Milch (Pasteurisierung) erfand. Von 1952 bis 1974 befand sich am Nordrand der Siedlung, unmittelbar an den Flughafen Tegel angrenzend, das Französische Gymnasium. Die Erschließung des Gebiets erfolgt über Privatstraßen mit Zulassung öffentlicher Nutzung. Hauptsächlich mehrgeschossiger Wohnbau. Ein Nachteil dieser Siedlung ist die Anbindung an das Stadtzentrum und die fehlenden Einrichtungen der sozialen Infrastruktur.

ADAC-Übungsplatz, Parkplatz, Golfabschlagsplatz

Fläche: ca. 76.300 m²

Bezirk Reinickendorf

Das Gelände südlich der Cité Pasteur wird im nördlichen Bereich als Übungsplatz des ADAC genutzt, des weiteren ein Golfabschlagsplatz und ein Parkplatz mit Shuttle zum Flughafen.

Festplatz

Fläche: ca. 59.700 m²

Bezirk Mitte

Das Areal östlich des Kurt Schuhmacher Damms wird als Festplatz und zusätzlicher Parkplatz für den Flughafen genutzt. Der Platz ist nur provisorisch angelegt und verfügt über keine Betriebsgenehmigung. Für den Betrieb gibt es allerdings eine Ausnahmegenehmigung mit festgelegter Anzahl der Tage im Jahr.

Es liegen verschiedene Entwürfe vor, die einen Bau einer Fuß- und Radfahrbrücke über den Hohenzollerkanal, eine Schiffsanlegestelle und den Ausbau des Eingangsbereichs vorsehen. Die offiziellen Pläne für den Festplatz ruhen aber wegen Mängeln in der Erschließung, Lärmimmissionen, Parksuchverkehr und mangelnde Rettungswege.

Gewerbegebiet Saatwinkler Damm

Bezirk Mitte

Das Gewerbegebiet beherbergt hauptsächlich Unternehmen mit Flughafenbezug z. B. Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG.

Natur und Landschaft

Historische Entwicklung

Auf dem heutigen Areal des Flughafens befand sich bis Mitte des 20. Jahrhunderts ein großflächiger Waldbestand. Die ersten Rodungen wurden Anfang des 19. Jahrhunderts durchgeführt vor allem um Schieß- und Exerzierplätze zu errichten. Trotzdem blieb der größte Teil der Fläche mit Wald bedeckt. 1933 wurden immer mehr Flächen für Schießplätze und andere militärische Einrichtungen von den Nationalsozialisten genutzt. Der größte Teil des Waldbestands wurde 1948 mit der Blockade von Berlin West und der Errichtung der Luftbrücke zum Ausbau der Landebahnen gerodet.

Landschaftsräumliche und forstliche Bezüge

Der Flughafen befindet sich im nordwestlichen Teil von Berlin innerhalb des Warschau-Berlin-Urstromtals. Im Süden und Osten grenzt die Stadt direkt an das Areal bestimmend sind hier aber auch große Grünflächen wie der Volkspark Rehberge und der Volkspark Jungfernheide, im Nordwesten der Forst Jungfernheide und auch der Tegeler See. Somit liegt das Gelände zwischen dem städtisch geprägtem Raum im Süden und im Osten und einem landschaftlich geprägtem Raum im Nordwesten.

1949 hat man damit begonnen den Forst Jungfernheide wieder aufzuforsten vor allem hat man schnell wachsende Kiefern zwischen alten Eichenbeständen gepflanzt. In den letzten Jahren versucht man den Waldbestand in einen Mischwald umzuwandeln.⁶

Abb. 03 (links unten)
1995 Dominanz der Kiefer
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung / Berliner Forsten
(1995) Forstliche Rahmen- planung, "noch Dominanz der Kiefer", Berlin

Abb. 04 (rechts unten)
2005 Eiche verstärkt sich
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung / Berliner Forsten
(2005) Forstliche Rahmen- planung, "Kiefer rückläufig, Eiche verstärkt sich", Berlin

Kiefer 

Eiche 

Sonstige 

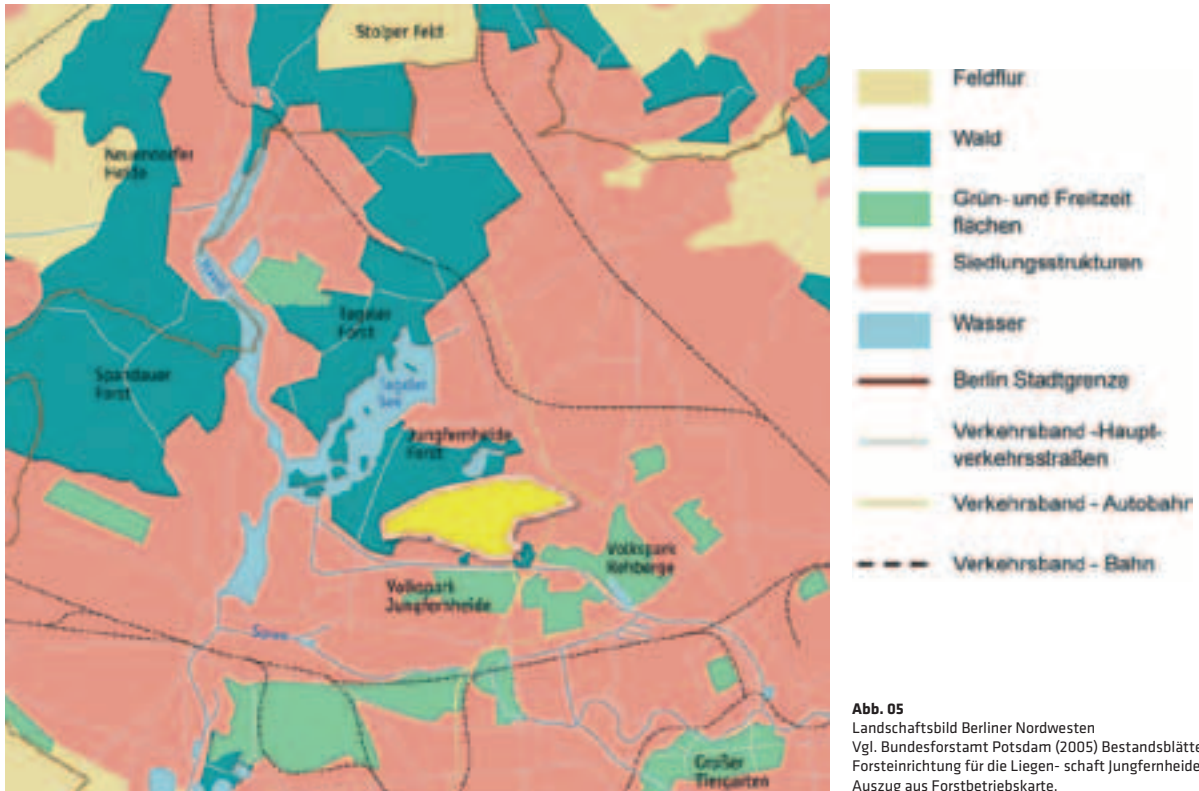


Abb. 05
Landschaftsbild Berliner Nordwesten
Vgl. Bundesforstamt Potsdam (2005) Bestandsblätter der Forsteinrichtung für die Liegenschaft Jungfernhöhe sowie Auszug aus Forstbetriebskarte.



Naturhaushalt und Umweltschutz

Boden

Das Flughafengelände Tegel weist von Natur aus weitgehend homogene Standortverhältnisse auf. Mit Ausnahme der ehemaligen Mäckeritzwiesen die sich im westlichen Teil der Start und Landebahnen befindet. Hier befindet sich in Nord-Süd-Ausrichtung eine ca. 500m breite Niedermoorfläche. Der Versiegelungsgrad liegt unter 5%, ausgenommen sind die Gebäude und die Verkehrsflächen.

Grundwasser

Der Aufbau des Bodens am Gelände setzt sich aus mehr oder weniger homogenen Talsanden zusammen. Der Talsand ist ein mittel- bis feinkörniger Sand der in Urstromtälern vorkommt. Im Bereich der Mäckeritzwiesen, wie im vorherigen Punkt besprochen, befindet sich eine Niedermoorfläche die hauptsächlich mit Sand und Lehmsand überdeckt ist.

Dieser Bodenaufbau ist sehr gut für die Grundwasserneubildung geeignet da er ein geringes Rückhaltevermögen für Wasser aufweist. Die Aufnahmefähigkeit gegenüber Nährstoffen und umweltgefährdeten Stoffen ist dagegen gering. Je trockener der Talsand, desto ärmer ist er an Humus und Nährstoffen. Die höher gelegenen Talsande sind daher oft mit Kiefernwald bedeckt. Die höchsten Grundwasserstände sind im Südwesten vorzufinden, die niedrigsten im Nordosten. Der westliche Teil des Flughafens liegt in der Trinkwasserschutzzone des Tegeler Wasserwerks daher sind hier bauliche Eingriffe unerwünscht.

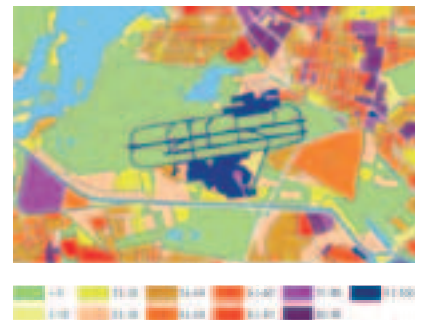


Abb. 06
Versiegelung in Prozent
Vgl. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (2007)
Umweltatlas Berlin, Karte 01.02, Versiegelung, Berlin.

Klima

Das Areal des Flugfeldes unterscheidet sich klimatisch nur minimal zum Freiland allerdings ist die Fläche des Terminals und des Vorfeldes im Bereich von mäßigen klimatischen Abweichungen.

Im Umweltatlas Berlin wird verdeutlicht, dass das Gebiet eine beträchtliche Abkühlungsrate aufweist daher ist diese Fläche von enormer Wichtigkeit für die Produktion von Kaltluft wie die Abbildung 08 zeigt. Hier kann man erkennen wie die Kaltluftbahnen vom Norden in Richtung Südosten in die belasteten Siedlungsräume fließen. Ähnliche Abkühlungseffekte zeigen sich im städtebaulichen Kontext nur im Bereich des ehemaligen Flughafens Tempelhof.⁶

Abb. 07
Oberflächentemperatur am Abend
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (2001) Umweltatlas
Berlin, Karte 04.06.1.



 >14-17°C  >20-22°C  >17-20°C

Abb. 08
Strömung der Kaltluft
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (2001) Umweltatlas
Berlin, Karte 04.06.2.



Landschaftsprogramm

Änderungsverfahren 2011 der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung

Naturhaushalt/Umweltschutz

“Die Freifläche des Flughafens Tegel ist ein Kaltluftentstehungsgebiet von sehr hoher stadtklimatischer Bedeutung und liegt im Verbund mit den umgebenden Freiflächen im Vorranggebiet Klimaschutz. Die Rollbahnen bergen Entsiegelungspotenziale zugunsten des Naturhaushaltes und werden vorbehaltlich der Machbarkeit im Hinblick auf mögliche Altlasten der Kategorie „Siedlungsgebiet mit Schwerpunkt Entsiegelung“ zugeordnet. Auf Grundlage der Planungshinweise des Umweltatlas werden die Mäckeritzwiesen aufgrund ihrer besonderen naturgeschichtlichen Archivfunktion in das Vorranggebiet Bodenschutz integriert. Die Wasserschutzzone III des Wasserwerks Tegel wird in ihrer festgesetzten Abgrenzung nachrichtlich übernommen”.⁷

Biotop- und Artenschutz

“Gemäß der aktuellen Bestandsentwicklung werden Teile der Biotopentwicklungsräume als waldgeprägter Raum dargestellt und den Arten der Feldfluren und Wiesen (Brachen) zugeordnet. Aufgrund der hohen Bedeutung der wertvollen Biotope wird die nordwestliche Mittelfläche als naturschutzwürdig, die östliche Fläche als landschaftsschutzwürdig dargestellt. Die wertvollen Trocken- und Magerrasenbestände werden mit einem Symbol gekennzeichnet. Nördlich der Mäckeritzbrücke wird die vorrangige Entwicklung der Verbindungsfunktion für sonstige Arten zwischen Flughafen und Berlin-Spandauer Schiffahrtskanal (Hohenzollernkanal) verlängert. Teilbereiche nördlich des Hohenzollernkanals und westlich des Kurt-Schumacher-Damms sind zur vorrangigen Pflege und Entwicklung von Artenreservoirs und Verbindungsbiotopen als sonstige Prioritätsflächen den Arten der Wälder zugeordnet”.⁸

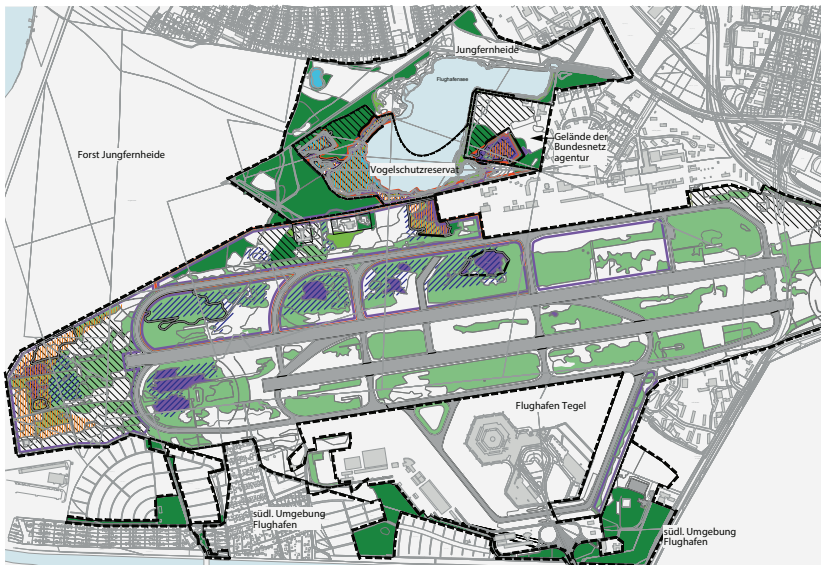


Abb. 11
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (Hg.), Landschaftsprogramm. Wertvolle Bereiche: Biotop und Fauna, Berlin 2011.

Landschaftsbild

“Das Roll- und Flugfeld Tegel ist die größte offene Freifläche des Landes Berlin. Nach der Vornutzung und dem Bestand ist die Freifläche dem Waldgeprägten Raum mit dem charakteristischen Erscheinungsbild Heide/Magerrasen zuzuordnen.

Die charakteristischen Strukturen des Roll- und Flugfeldes sind aus großer Höhe problemlos wahrnehmbar, der Standort hat damit ein Berlinweit einzigartiges Alleinstellungsmerkmal. Es ist zu erhalten bzw. in die Bebauung zu integrieren.

Vom Standort aus ergeben sich weite Blickbeziehungen bis zur Innenstadt/Fernsehturm sowie zum Flughafensee/Borsigturm. Diese Blickachsen sind als Charakteristikum des Standortes im gesamtstädtischen Kontext in der Gestaltung zu berücksichtigen.

Entsprechend der Systematik des Programmplans handelt es sich bei der Stadtkulisse im Bestand um typische Freiraumstrukturen des städtischen Übergangsbereichs”.⁹

Erholung und Freiraumnutzung

“Die regional bedeutsame Erholungslandschaft um den Tegeler See und die Jungfernheide wird über die Freifläche des Flughafens Tegel erweitert, der Stadtraum mit dem Naherholungsgebiet unmittelbar vernetzt und das Berliner Freiraumsystem ergänzt. Der vorhandene Landschaftstyp „Feldflur/Wiese“ beinhaltet das Ziel, landschaftsräumliche Zusammenhänge sowie typische Nutzungen und Strukturelemente zu sichern und zu entwickeln. Die strukturelle und funktionale Verbindung der Waldlandschaft der Jungfernheide mit der vorhandenen Offenlandschaft ist im Weiteren konzeptionell zu klären. In nördlicher und östlicher Richtung sollen die noch vorhandenen Relikte der Jungfernheide mit dem Freiraum verbunden werden. Ziel ist es auch, entlang des Berlin-Spandauer Schifffahrtskanals (Hohenzollernkanal) eine räumliche Verbindung zwischen der Tegeler Landschaft und der Innenstadt herzustellen. Für die Entwicklung der Bauflächen sind die Gestaltung von Wegeverbindungen/ die Anbindung an übergeordnete Grünzüge sowie Dach- und Fassadenbegrünung als ökologischer Standard wesentliche Qualitätsziele”.¹⁰



Abb. 16
Erholungs- und Freiraumnutzung (2006)
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (Hg.), Landschafts-
programm. Nachnutzung Flughafen Tegel, Berlin 2011, 4.



Abb. 17
Erholungs- und Freiraumnutzung (2006)
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (Hg.), Landschafts-
programm. Nachnutzung Flughafen Tegel, Berlin 2011, 2.

Wohnquartiere nach Erholungsstufen zur Verbesserung der Freizeitsituation

II Versorgung mit öffentlichen Freizeitanlagen vor dem öffentlichen Freizeitpark unter Berücksichtigung sozialökonomischer und demographischer Daten. Projektionsorientierter Freizeitpark. Übergangsbereich Grünflächen in öffentlichen und halböffentlichen Freizeitanlagen. Hohe Erholungsqualität.

III Versorgung mit öffentlichen Freizeitanlagen vor dem öffentlichen Freizeitpark unter Berücksichtigung sozialökonomischer und demographischer Daten. Erweitertes Freizeitanlagenangebot. Mittlere Erholungsqualität.

IV Versorgung mit öffentlichen Freizeitanlagen vor dem öffentlichen Freizeitpark unter Berücksichtigung sozialökonomischer und demographischer Daten. Erweitertes Freizeitanlagenangebot. Niedrige Erholungsqualität.

Sonstige Bedingungsprofile

Sonstige Flächen außerhalb von Wohnquartieren

Nutzungsänderung gemäß Flächennutzungsplan

Erholungsmaß
Sicherung und Erweiterung eines vielfältigen, mehrschichtigen, stark strukturierten Vorkes der Lieftungen, Bäume und Weiden (Wälder), Ausweisung einzelner und sozialer Nutzungen.

Freizeitanlagen
Verbesserung der Erholungsplanung, Verknüpfung öffentlicher und sozialer Nutzungen, Sicherung und Entwicklung der landschaftlichen Zusammenhänge sowie der sozialen Nutzungen und Strukturen.

Grünflächen / Parkanlagen
Erhaltung und Neugestaltung von vielfältigen Grünflächen, sowie Ausweisung einzelner und sozialer Nutzungen, Verbesserung der Aufenthaltsqualität.

Kampfbereiche
Erhaltung öffentlicher sozialer und durchlässiger Kampfbereiche, Einbindung in die Freizeitanlagen- und Stadtraster.

Sonstige Freizeitanlagen
Erhaltung erholungsorientierter Freizeitanlagen, Verbesserung der Aufenthaltsqualität.

Gewässer

Kampfbereiche mit sozialer Bedeutung
Gründliche Sicherung und Entwicklung der vielfältigen und strukturierten sozialen Landschaft, Verknüpfung der Freizeitanlagen untereinander und mit dem Umfeld (Zugangspunkte).

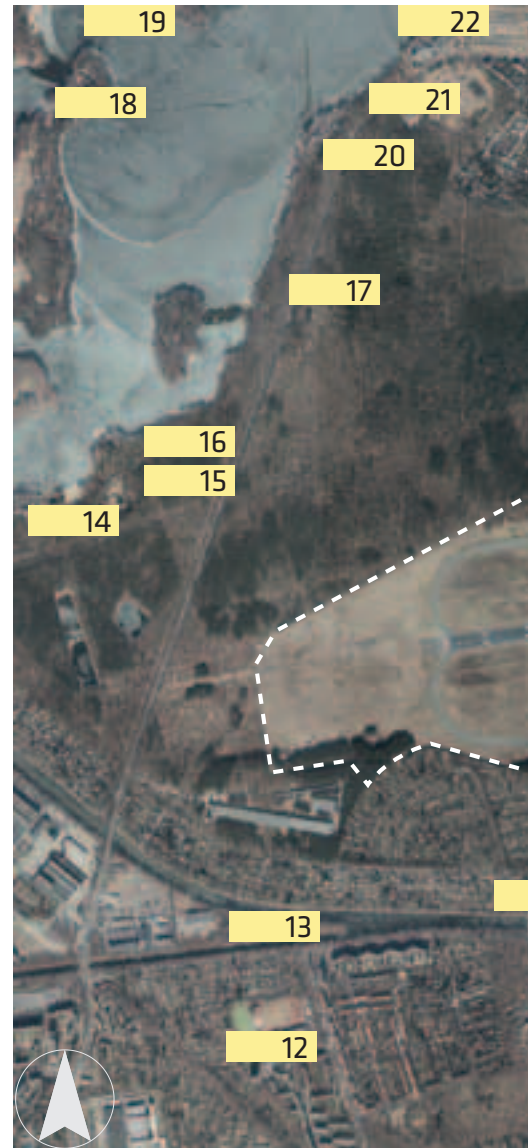
Große zusammenhängende Freizeitanlagen mit hoher oder nur geringe sozialer öffentlicher Nutzung
Erhaltung von Kampfbereichen für die öffentliche Erholungsplanung unter Berücksichtigung der vorhandenen sowie nach Aufgabe der öffentlichen Nutzung und Sicherung der Ausweisung der Erholungsgrundraster (zusammenfassend Wasserstraßen und Flugstraßen).

Planungsgebiet

Freizeitmöglichkeiten und Freiraumnutzung

Der Flughafen liegt bis jetzt als trennendes Element zwischen dem Spandauer und Tegeler Forst, dem Forst Jungfernheide, dem Tegeler See im Norden und dem Volkspark Jungfernheide südlich des Hohenzollerkanals. Südöstlich entlang des Kanals befinden sich weitere grüne Verbindungswege die über Kleingartenanlagen, dem Plötzensee und dem Volkspark Rehberge direkt in die Innenstadt münden.

In der direkten Umgebung des Flughafengeländes gibt es daher eine große Anzahl von Naherholungsgebieten und Freizeitmöglichkeiten welche in der rechten Grafik dargestellt sind.¹¹



Freizeitmöglichkeiten

Vgl. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (Hg.),
Nachnutzung Flughafen Tegel. Grundlagenermittlung, Berlin
März 2009, 33.



- | | | |
|-----------------------------------|--------------------------------|----------------------------|
| 1 Boxerclub | 9 Badestelle Jungfernheide | 17 Badestelle Reiswerder |
| 2 Sportplatz Reinickendorf | 10 Sportplätze Jungfernheide | 18 Badestelle Tegelort |
| 3 Volkspark Lehberg | 11 Ruderleistungszentrum | 19 Freibad Tegelsee |
| 4 Zentraler Festplatz | 12 Sport- und Freizeitzentrum | 20 Angelverein |
| 5 Verkehrsübungsplatz Golf | 13 Liegeplätze | 21 Segelclub, Yachtclub |
| 6 Wildgehege | 14 Wassersport Saatwinkel | 22 Wasserskigebiet |
| 7 Volkspark Jungfernheide | 15 Gruppenzeltplatz Saatwinkel | 23 Tennisplatz |
| 8 Bade- und Kindererholungsstelle | 16 Badestelle Saatwinkel | 24 Badestelle Flughafensee |

Infrastruktur

Öffentlicher- und Individualverkehr

Straßennetz

Der Flughafen Berlin-Tegel ist sehr gut mit dem Auto zu erreichen. Aus dem Norden erfolgt die Anfahrt direkt über die Anschlussstelle „Flughafen Tegel“ der Autobahn A111, diese verläuft im östlichen Bereich des Flugfelds unterirdisch. Die Autobahn stellt allerdings eine erhebliche Lärmquelle für die anliegenden Gebiete dar und überschreitet teilweise die geforderten Werte für Wohn- und Kleinsiedlungsgebiete.

Aus dem Süden und aus der Berliner Innenstadt besteht von der Stadtautobahn A100 Anschluss an die A111. Die 1km lange Auffahrt der A111 zum Kurt- Schuhmacher-Platz ist eine städtebauliche Barriere zwischen dem Flughafengelände und dem Stadtteilzentrum.

Öffentlicher Personennahverkehr ÖPNV

Das Hauptproblem liegt derzeit in der fehlenden Anbindung an den ÖPNV. Direkt ist der Flughafen zurzeit nur über die Buslinien TXL zu erreichen.

U-Bahn Netz

Hier erweist sich die U-Bahn Station Kurt-Schuhmacher-Platz der Linie U6 als nächstgelegene Station, sie ist ca. 550m vom Flughafengelände entfernt. Die nächste Haltestelle Otisstraße ist ca. 760m entfernt. Die U-Bahn Linie wird ab dem Kurt Schuhmacher Platz als Hochbahn geführt und stellt auch hier wieder eine städtebauliche Barriere dar.

Autobahn	—
Autobahn Tunnel	- - -
Übergeordnete Straße	—
U-Bahn	—
S-Bahn	—
Güterverkehr	- - - - -
Buslinie	—

Öffentlicher-
und Individualverkehr



Planungsgebiet

1955 sah die U-Bahnnetz-Zielplanung eine Verlängerung der Linie U5 über die Haltestelle Jungfernheide vor. Der U-Bahnhof wurde dementsprechend ausgebaut. Es gibt zurzeit Tunnelbauwerke in Richtung Flughafen in einer Länge von 400m. Laut Nachnutzungskonzept Flughafen Tegel wäre weiterhin eine Verzweigung der Linie U7 am U-Bahnhof Jungfernheide möglich allerdings fehlen zum Flughafen ca. 2,5km.

S-Bahn-Netz

Die Ringbahn mit den Linien S41 und S42 verläuft über den Bahnhof Jungfernheide dort gab es früher auch die Anschlussmöglichkeit zur Siemensbahn diese wurde 1929 eingeweiht und 1980 wieder stillgelegt. Der Bahndamm wurde im Zuge des Ausbaus der Charlottenburger Schleuse teilweise abgetragen und auch die Brücke „Spreequerung“ wurde abgerissen. Allerdings ist der Bund verpflichtet diese wieder zu errichten sollte sich die Stadt Berlin dazu entschließen die Siemensbahn wieder herzustellen.

Straßenbahn-Netz

Die am nächstgelegene Haltestelle ist 2980m vom Flughafen entfernt. Langfristig ist die Verlängerung der Straßenbahn von der Endhaltestelle Virchow-Klinikum (Sylter Straße) über S-Bahnhof Beusselstraße zur Turmstraße geplant. Von diesem Standpunkt ausgehend wäre eine Straßenbahnanbindung zum Flughafen Tegel möglich.

Radwegenetz

Der internationale Radweg Berlin-Kopenhagen verläuft neben dem Hohenzollerkanal und grenzt somit im Süden an das Flughafenareals. Das Planwerk Westraum schlägt hier noch weitere Verbindungen über das Flughafengelände und zusätzliche Überquerungsmöglichkeiten über den Hohenzollerkanal vor.

Wirtschaftsverkehr

Schiene

Am östlichen Rand des Areal führt eine Trasse vom Güterbahnhof Tegel bis zur Julius-Leber Kaserne. In manchen Bereichen müssten die Gleise neu errichtet werden und zahlreiche Bahnübergänge technisch saniert werden. Ein weiteres Proba„Henningsdorfer S-Bahn“ da in diesem Bereich die Bahntrasse nur mehr einspurig betrieben wird. Es existiert ein paralleles Gütergleis das zurzeit noch von einem Unternehmen genutzt wird. Kommt es zu einem Ausbau bzw. zu einer Erweiterung wäre ein Güterverkehr nur mehr nachts möglich.

Wasserstraße

Der Hohenzollerkanal wird hauptsächlich für die Sport- und Freizeitschiffsfahrt genutzt da die Binnenschiffsfahrt hauptsächlich über den West- und Südhafen betrieben wird. Der Kanal ist eine Bundeswasserstraße, die für Schiffe nach Typ IV ausgebaut ist.¹²

Typ IV
(Klassifizierung der Europäischen
Verkehrsministerkonferenz):

Länge	80 - 85 m
(Schleuse hat Länge von 65 m)	
Breite	9,5 m
Tiefgang	2,5 m
Tonnage	1.000-1.500 t

Vergleich mit Seestadt Aspern Wien

Entwicklungsplan Phasen:

Phase 1: 2008 – 2017

Errichtung der technischen Infrastruktur (Strassen, Kanal...)

Grünräume sowie zentraler See

2600 Wohneinheiten (240.000 m² Bruttogeschossfläche) Büros, Produktions- und Dienstleistungsunternehmen Wissenschaft, Forschung und Bildungseinrichtungen (Technologiezentrum „IQ“ Innovationsquartier) Anbindung an die U-Bahn

Phase 2: 2018 – 2022

Anbindung an das Verkehrsnetz Stadtautobahn und Schnellstraße Errichtung eines Bahnhofs

Wohn- Mischquartiere entstehen, Bahnhofs- und Büroviertel

Phase 3: 2023 – 2030

Verdichtung der an Verkehrsknotenpunkten liegenden Straßen

Optimierung des Nutzungsmixes¹³

Fläche:	240 Hektar
Bruttogeschossfläche:	2,2 Millionen m ²
Geschäfte, Lokale und Klein- gewerbe:	4000 m ²
Bewohner:	20.000
Arbeitsplätze:	20.000
Wohneinheiten:	10.500
Zusätzliche Flächen:	Büros Produktions- und Dienstleistungsunternehmen Wissenschaft Forschung und Bildung



Abb. 18

Aspern Masterplan Zonierung
in: <http://www.aspern-seestadt.at/> (Stand 02.2014)

Abb. 19
Aspern Masterplan Zonierung
in: <http://www.aspern-seestadt.at/> (Stand 02.2014)



Literatur:

- 1 Vgl. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (Hg.), *Nachnutzung Flughafen Tegel. Grundlagenermittlung*, Berlin März 2009, 6.
- 2 Vgl. Ebda, 14.
- 3 Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (Hg.), *Nachnutzung Flughafen Tegel. Grundlagenermittlung*, Berlin März 2009, 14.
- 4 Vgl. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (Hg.), *Nachnutzung Flughafen Tegel. Grundlagenermittlung*, Berlin März 2009, 14-20.
- 5 Vgl. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (Hg.), *Nachnutzung Flughafen Tegel. Grundlagenermittlung*, Berlin März 2009, 14-20.
- 6 Vgl. Ebda, 28-30.
- 7 Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (Hg.), *Landschaftsprogramm. Nachnutzung Flughafen Tegel*, Berlin 2011, 1.
- 8 Ebda, 2.
- 9 Ebda, 3.
- 10 Ebda, 4.
- 11 Vgl. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (Hg.), *Nachnutzung Flughafen Tegel. Grundlagenermittlung*, Berlin März 2009, 33.
- 12 Vgl. Ebda, 26f.
- 13 Vgl. *Aspern Seestadt* in: <http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/aspern-seestadt>. (Stand 09.2013).

PROJEKT

Strukturanalyse

Verknüpfung mit den angrenzenden Stadtteilen

Im ersten Schritt werden die Anknüpfungspunkte des Planungsgebietes an die Umgebung erhoben, die direkten Einfluss auf die gestalterischen und funktionalen Potentiale des Areals ausüben.

Das Gebiet im Nordwesten grenzt an den Forst Jungfernheide und ist, wie unter dem Punkt Klima erwähnt, ideal für die Produktion von Kaltluft und somit auch ein wichtiger Teil für das städtische Luftleitsystem.





Der Nordosten des Flughafenareals ist bereits über eine Hauptstraße, die durch ein Wohnquartier führt, erschlossen. Anders ist es im Osten hier bildet die ca. 1km lange Auffahrt der A111 eine städtebauliche Grenze und stellt außerdem eine erhebliche Lärmquelle dar. Sie bildet daher eine deutliche Barriere für die Erschliessung mit dem benachbarten Stadtteilen. Außerdem unterquert auch der Flughafentunnel als Teil der BAB 111 das Flugfeld im Osten.

Auch im Südosten kommt es zu keiner Durchdringung da sich südlich der 4-spurigen Hauptstrasse die Julius-Leber-Kaserne befindet. Es wird zwar über eine Nutzungsänderung diskutiert, dies ist zu diesem Zeitpunkt aber noch nicht geklärt. Die bestehende Anknüpfung des Terminals ist großflächig angelegt und wird im Kapitel "Planungsgebiet" näher erläutert.

Der Anschluss im Südwesten erfolgt durch ein Gebiet das hauptsächlich von Kleingartenanlagen gekennzeichnet ist.





- U-Bahn 
- Tunnel 
- Anknüpfungspunkte | Natur 
- Anknüpfungspunkte | Umgebung 

Erschließungskonzept

Einbindung ins Stadtgefüge

Im vorherigen Punkt wurden die angrenzenden Sturkturelemente der Umgebung beleuchtet. Hier wird nun ein Hauperschließungskonzept erarbeitet, das einerseits auf die bereits im Vorfeld erarbeiteten Studien der Stadtentwicklung eingeht und andererseits mit der Eingliederung der Abflug-, Landebahnen und Taxiways in das Erschließungskonzept die nachhaltigen Potentiale des Gebietes aufzeigt. Das Hauptaugenmerk wird hier an die Anbindung des Stadtgefüges gelegt und an das städtische Luftleitsystem.

Beginnend am Kurt-Schuhmacher-Platz wird eine Hauptachse Richtung südlicher Abflug- Landebahn gezogen. Die städtebaulichen Barriere die durch den Autobahnzubringer gegeben ist, wird ab der ersten Planungsphase unterirdisch geführt um das Flughafengelände besser an das Stadtteilzentrum anzubinden. Des weiteren werden die Nord-Süd Verbindungen zwischen Sternstraßensiedlung und Julius-Leber-Kaserne gebaut.

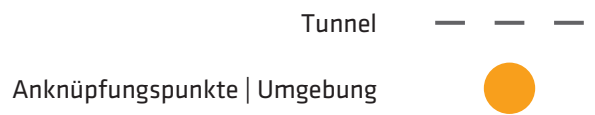
Im Nordwesten wird die bestehende Anbindung, die durch das Wohngebiet führt bis zum nördlichen Taxiway verlängert, von diesem Schnittpunkt aus wird eine Hauptachse In den Südosten, der Windrichtung entsprechend, Richtung südlichem Taxiway geführt.

Die Erschließung des westlichen Teils des Terminals erfolgt weiterhin über die bestehende Infrastruktur des Flughafens.

Projekt | Erschließungskonzept



Erschließungskonzept
M 1:20000



Gliederungskonzept

Strukturierung des Planungsgebietes

Die erste Gliederung des Planungsgebietes wurde durch das Haupterschließungskonzept festgelegt. In diesem Teil wird die Gliederung fortgesetzt, um das Gebiet in qualitative und funktionale Flächen zu strukturieren.

Die im Vorfeld festgelegten Hauptachsen werden nun weiter unterteilt. Dies erfolgt über die Anbindung an den Bestand im Norden und über die Anbindung an das französische Viertel im Süden des Areal.

Flächennutzungsplan

Funktionale Gliederung des Planungsgebietes

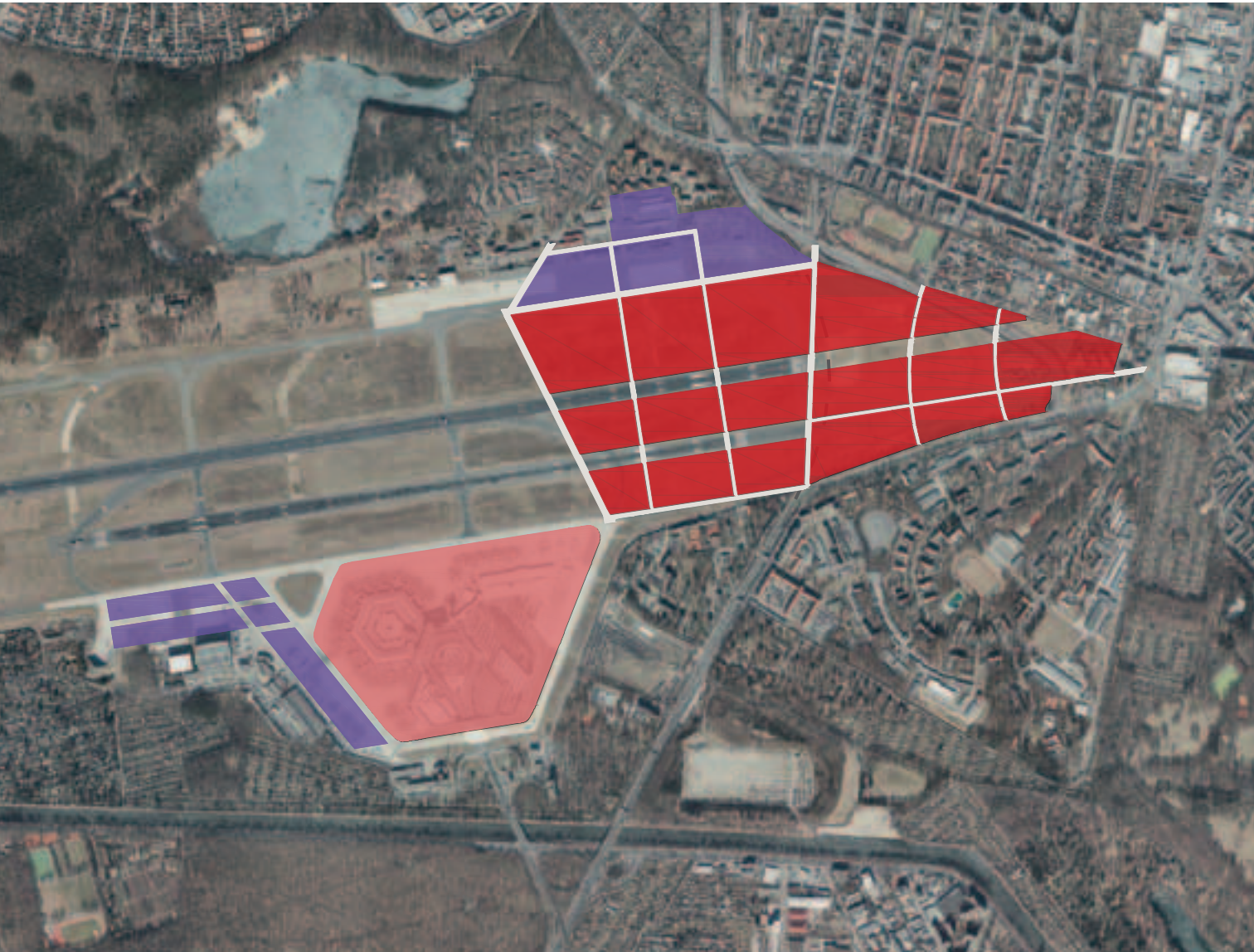
In diesem Abschnitt wird das Flughafengelände mit den vorläufigen Nutzungen und Funktionen belegt.

In den Wettbewerbsbedingungen geht hervor das der Terminal in Zukunft zu einem Campus umfunktioniert wird. Es sollen sich hauptsächlich Forschungseinrichtungen und Werkstätten ansiedeln die sich mit erneuerbarer Energieversorgung beschäftigen. Östlich des Terminals und im Norden des Flughafengeländes wird ein Gewerbe- und Industriegebiet geplant das es durch die bestehende Infrastruktur perfekt angebunden ist.

In dem Bereich zwischen Terminal, Kurt-Schuhmacher-Platz und Tegel Nord soll ein Wohngebiet entstehen.



Erschließungskonzept
M 1:20000



Mischnutzung
Gewerbe | Industrie



Campus



Wohnen



Bebauungskonzept

Phase 1 | 2014-2020

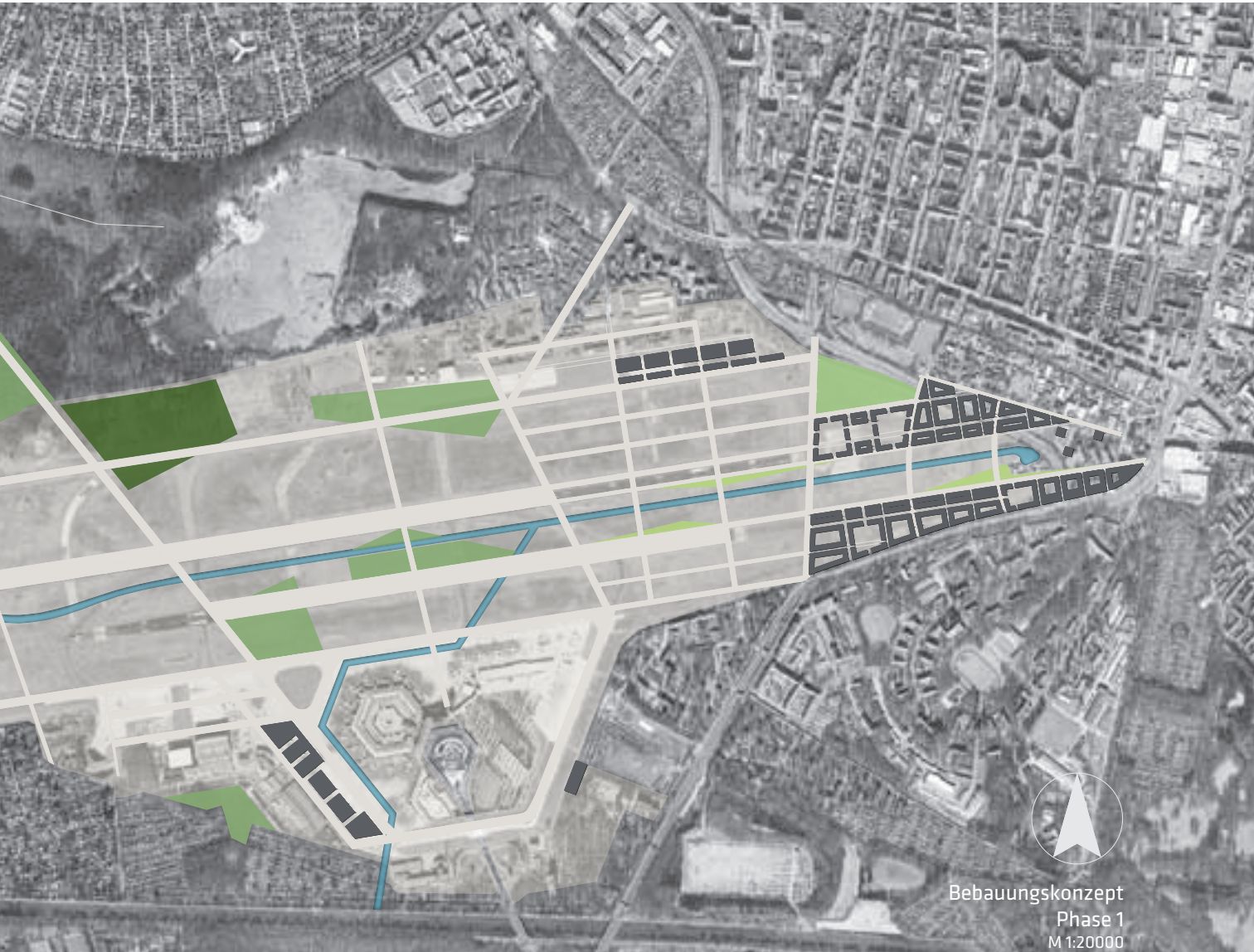
Hauptaufgabe in der 1. Phase ist es, zuerst alle bereits entworfenen Ideen, Konzepte, Studien, Untersuchungen und Werkstattprozesse in Abstimmung und mit Einbezug der Bewohner Berlins zu überdenken und zu kategorisieren. Die örtliche Relevanz sowie die geschichtliche Aufladung des Ortes werden als gegebene Standpfeiler in die Entwicklung mit einbezogen.

Vernetzung und Erschließung

Als ersten Schritt werden, wie in den vorigen Punkten erklärt, die Hauptstraßen errichtet und somit die Grundlage für das weitere vorgehen geschaffen. Des weiteren werden die einzelnen Grundstücke unterteilt in ca. gleich große Parzellen, wobei die Breite der einzelnen Blöcke an die typische Berliner Blockbebauung angelehnt ist. Zusätzlich werden die Verbindungen zu den umliegenden Naherholungsgebieten geschaffen. Die Nord-Süd Achse vom Terminalgebäude zum Vogelschutzgebiet am Flughafensee sowie die Verlängerung der Achse, die durch das Industriegebiet östlich des Terminals führt, zum Tegeler See. Gleizeitig wird mit Ausbau der U-Bahn von der Station Jungfernheide U7 bis zur Station Scharnweberstraße U6 begonnen.

Auch der Kanal wird zu diesem Zeitpunkt in unser Gebiet erweitert. Vom Hohenzollerkanal aus, Richtung Norden durch unser Industrie- und Gewerbegebiet. In diesem Bereich soll auch ein kleiner Hafen entstehen. Der Kanal verläuft symmetrisch um das Terminal Gebäude und wird anschließend über einen





Bebauungskonzept
Phase 1
M 1:20000

Verbindungsweg zwischen die Ost-West Achsen, die sich durch die bestehenden Abflug- und Landebahnen ergeben, geführt. Im Osten endet des Kanal vor dem bestehenden Autobahntunnel. Im Westen hingegen windet sich der Kanal, aus der geradlinigen Struktur heraus, in einen "natürlichen" Flußlauf welcher sich bis zum Tegeler See weiterführt. Der dadurch erzeugte Einschnitt in den Forst Jungfernheide dient zur Kühlung und Belüftung der Stadt sowie als Verbindungsweg zwischen dem Flughafenareal und dem Tegeler See.

Bebauungskonzept

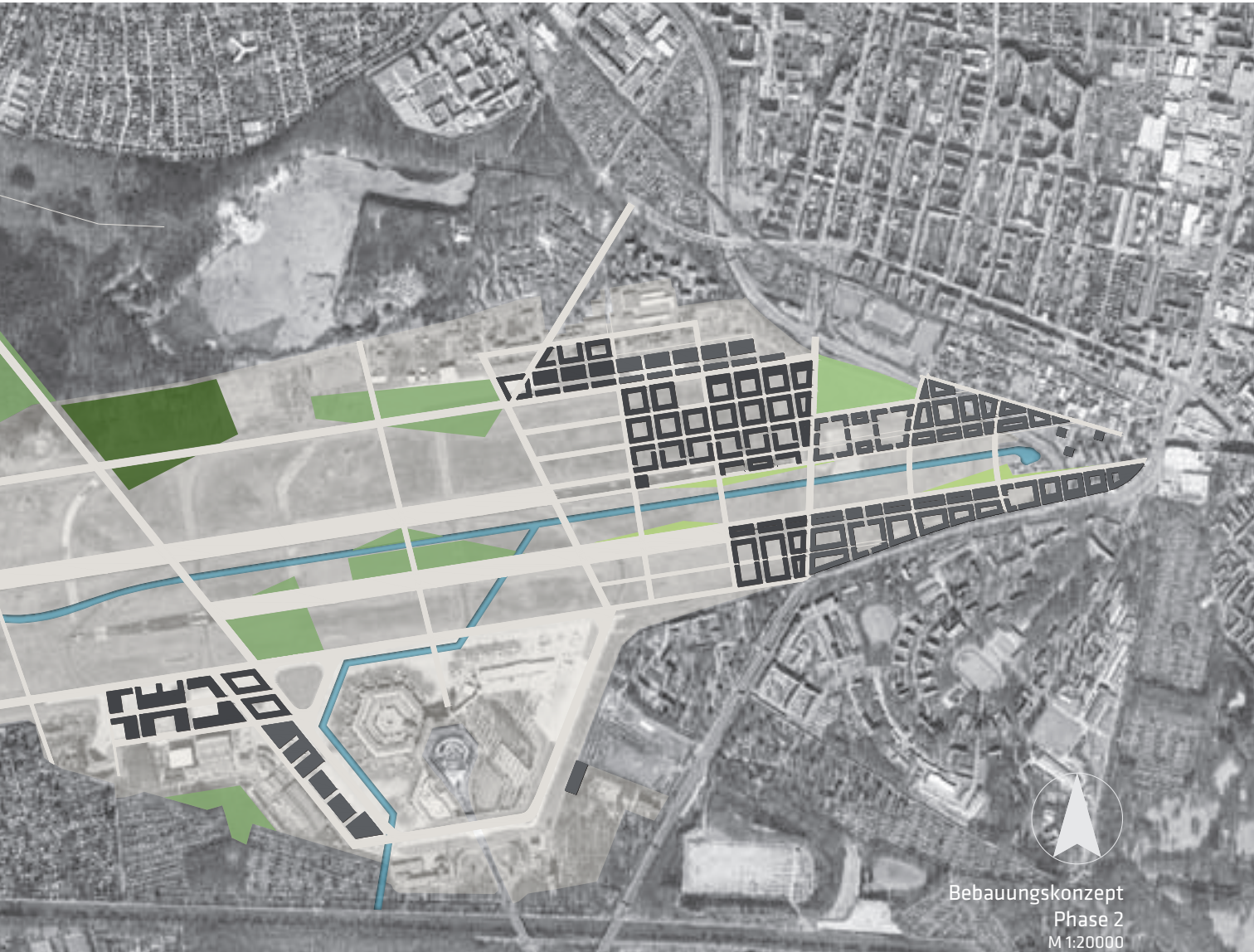
Im Hinblick auf Nutzung, Infrastruktur und Umgebung werden nun die Größen der Bauvolumen definiert. Der Ausbau der Gebäude wird in 3 Phasen geplant. Im Westen des Terminals wird mit den Industrie- und Gewerbehallen begonnen. Die Größe der einzelnen Hallen wurden in den Wettbewerbsunterlagen mit einer Grundfläche von 3000m² vorgegeben. In diesen Baukörpern ergibt sich eine Mischung der einzelnen Funktionen Industrie, Gewerbe, Büros und Dienstleistungsunternehmen. Zusätzlich werden die Flächen zwischen den Gebäuden und den Erschließungen entsiegelt. Ähnlich wie in diesem Gebiet, werden auch im Norden des Gebietes Industrie- und Gewerbehallen errichtet. Diese Areale werden über die bestehende Infrastruktur gut in das städtische Netz eingeliedert.

Für den das Gebiet das vor allem als Wohnfläche gedacht ist, wird der Typ der Blockbebauung mit einer Tiefe von 12,5m gewählt. Die Ausrichtung der Baukörper ist durch die Erschließung vorgegeben. Das Wohngebiet erschließt sich vom Osten aus Richtung Westen über das Gebiet. Wobei sich die

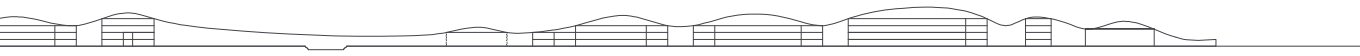


Schema Gebäudehöhe | Windrichtung





Bebauungskonzept
Phase 2
M 1:20000



Gebäudehöhenanden umliegenden Gebieten orientieren. Zu den Hauptachsen hin sind die Gebäude erhöht. In diesen Gebäuden befinden sich neben der Nutzung des Wohnbaus noch Büros, Dienstleistungsunternehmen, Gastronomiebetriebe usw. Die Funktionen sind in den einzelnen Schnitten dargestellt. Die bestehenden Gebäude von Tegel Süd und Tegel Nord werden je nach Bedarf umfunktioniert und in das neue städtische Gefüge integriert.

Phase 2 | 2020 - 2030

Wie an im Plan erkennen kann werden die Wohn- bzw. Mischquartiere Richtung Westen erweitert. Des weiteren werden zusätzliche Industrie- und Gewerbegebiete in Tegel Nord sowie in Tegel Süd errichtet.

Ein weiterer Punkt ist die Stärkung der Vernetzung zwischen Campus und Stadt.

Phase 3 | 2030 - 2040

Errichtung weiterer Wohn- Mischquartiere.

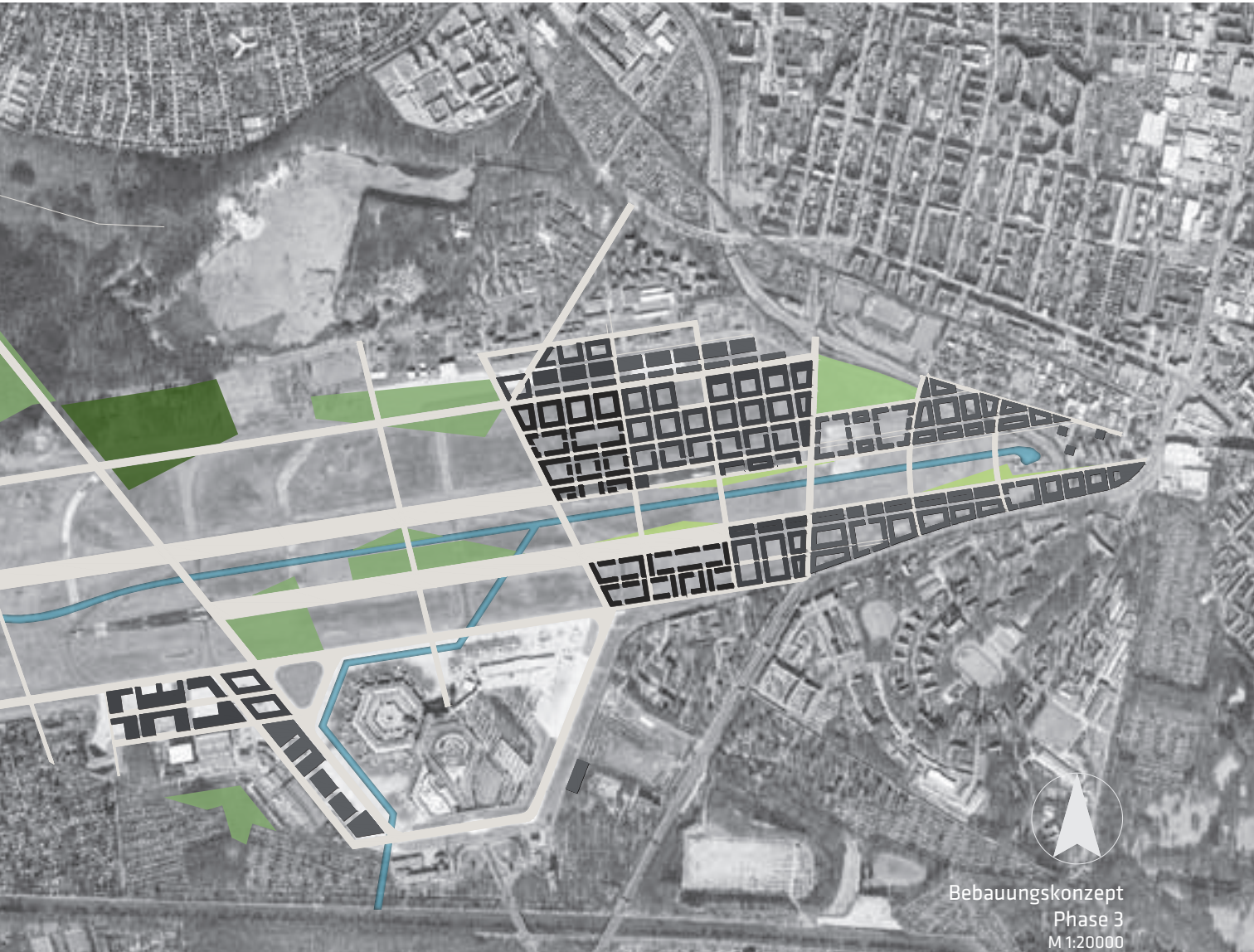
Stärkung und Ausbau des Gewerbe- und Industriestandortes.

Phase 4 | 2045 -

Verdichtung und Stärkung der entstandenen Netzwerke unter Einbezug der Nutzer und Bewohner des Stadtgebietes.

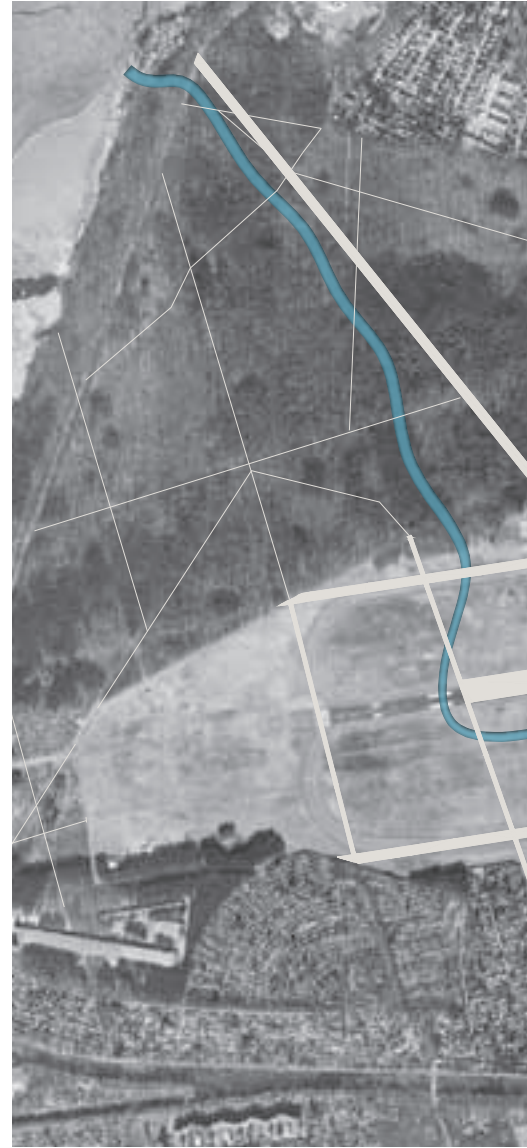
In der letzten Ausbauphase werden ca. 20000 Menschen an diesem Ort wohnen, wenn man von der im Wettbewerb ausgeschriebenen Formel von 200 EW / ha ausgeht.

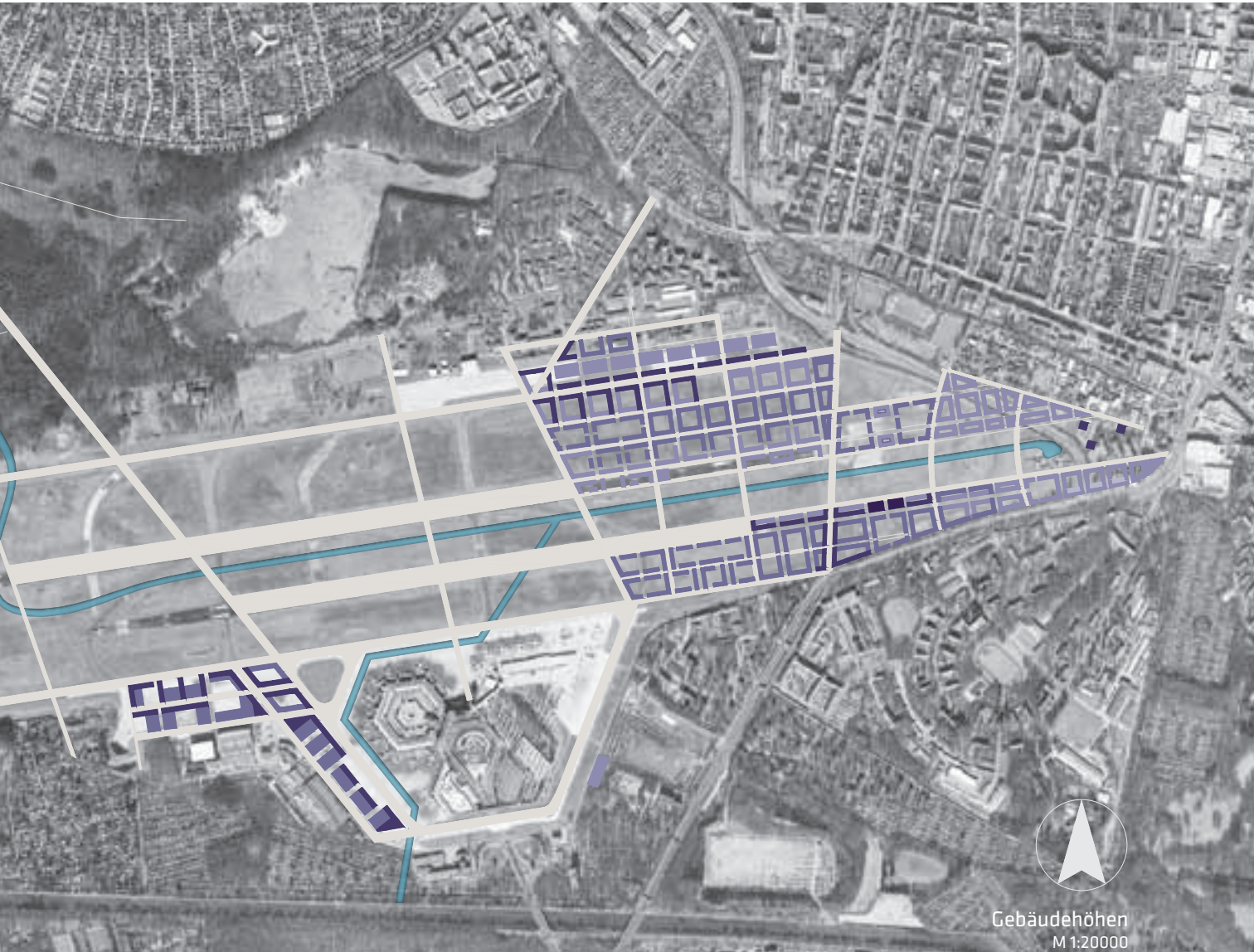




Bebauungskonzept
Phase 3
M 1:20000

Gebäudehöhen





Gebäudehöhen
M 1:20000

- 1 Geschoss
- 2 Geschosse
- 3 Geschosse
- 4 Geschosse
- 5 Geschosse

PROJEKT

Öffentlicher Verkehr

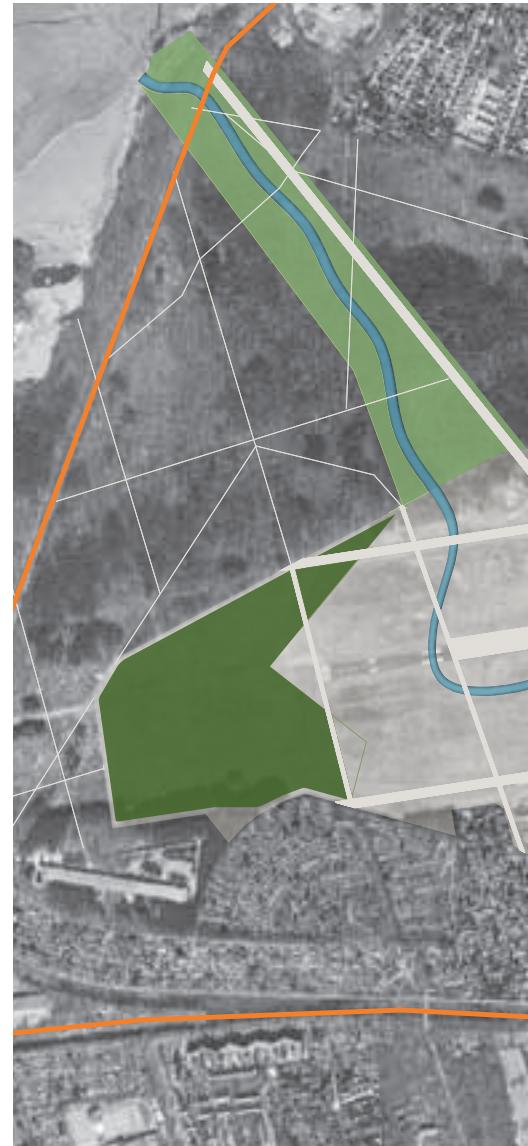
Flächendeckende Erschließung

In diesem Abschnitt wird ein Konzept für den öffentlichen Verkehr erstellt.

Der Terminal wird über die bereits bestehende Erweiterung am U-Bahnhof Jungfernheide angebunden und Richtung Nordosten verlängert hier wird eine weitere U-Bahn Station im Bereich des Grüngürtels errichtet. Schlußendlich wird die Erweiterung an die U-Bahn Station Scharnweberstraße angebunden.

Durch den Anschluss am U-Bahnhof Jungfernheide ist das Gebiet, wenn auch indirekt, an das Berliner S-Bahn Netz angebunden.

Zusätzlich wird das Areal durch ein flächendeckendes Busliniennetz ergänzt.





U-Bahn
Erweiterung U-Bahn
Buslinie
Erweiterung Buslinie
Einzugsradius Buslinie $r=300m$



Autobahn
Autobahn | Tunnel
Übergeordnete Straße
S-Bahn
Güterverkehr



Freiraumkonzept

Darstellung der Grünflächen und öffentlichen Bereiche

Das Landschaftsbild Tegels wird vor allem durch die Große Weite des Flughafenareals geprägt. Im Osten bildet der Forst Jungfernheide eine klare Grenze.

Die Gestaltung der Landschaft beginnt bereits in der ersten Phase. Diese orientiert sich nach dem Landschaftsprogramm der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung.

Hier wird vom Westen aus beginnend der Forst Jungfernheide erweitert. Es werden hauptsächlich Eichen und Kiefern wie im Punkt Natur und Landschaft zur Nachverdichtung herangezogen. Die beiden Start- und Landebahnen werden, wie man in der Darstellung erkennen kann, in der Länge gekürzt um den Boden zu entsiegeln.

Der Einschnitt in den Forst Jungfernheide dient, zur Kühlung und Belüftung der Stadt sowie als Verbindungsweg zwischen dem Flughafenareal und dem Tegeler See. In diesem Bereich werden die Uferzonen der "Natur" überlassen um weitere Flächen für die Flora und Fauna zu schaffen. Auch im Norden zur Grenze des Flughafensees wird der Forst erweitert. Richtung Osten gehend werden Flächen in gewisse Teilbereiche als Wald- bzw. Naturflächen nach dem Prinzip der Waldlichtung angeordnet dieses System wird bis ans Ende des Kanals weitergeführt. Dadurch entstehen immer wieder engere und weitere Passagen. Im Nordwesten wird durch die neu errichtete Unterführung direkt an unser Gebiet angeschlossen. Somit entstehen engere und weitere Passagen. Die Innenhöfe der Blockbebauung werden als private und halböffentliche Grünbreiche ausgeführt.

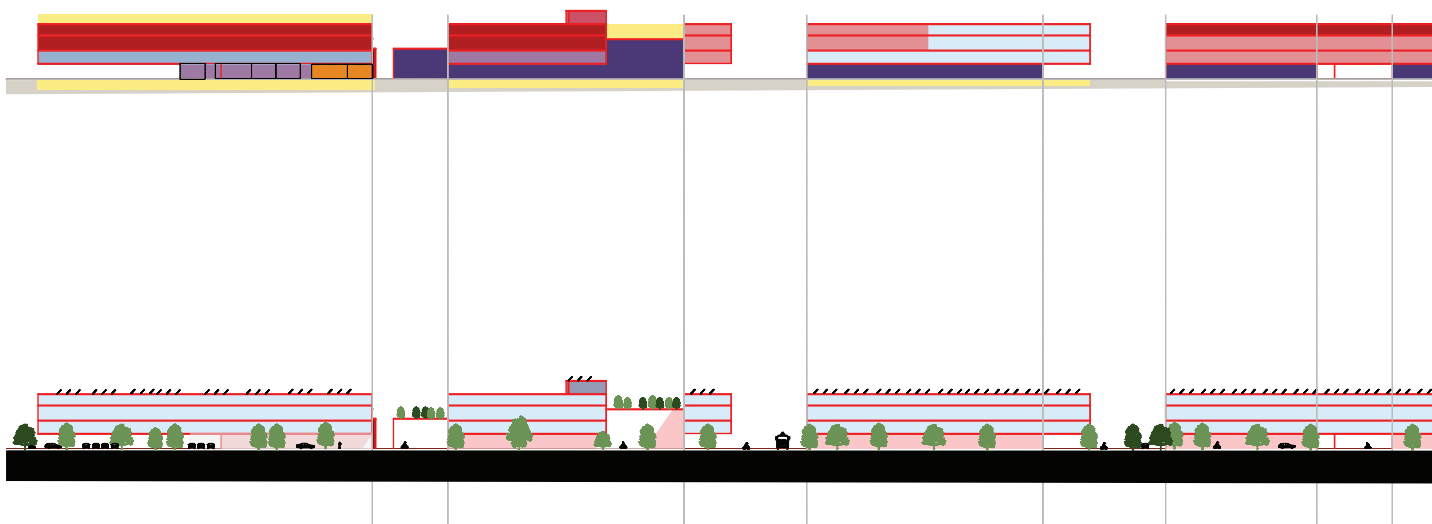




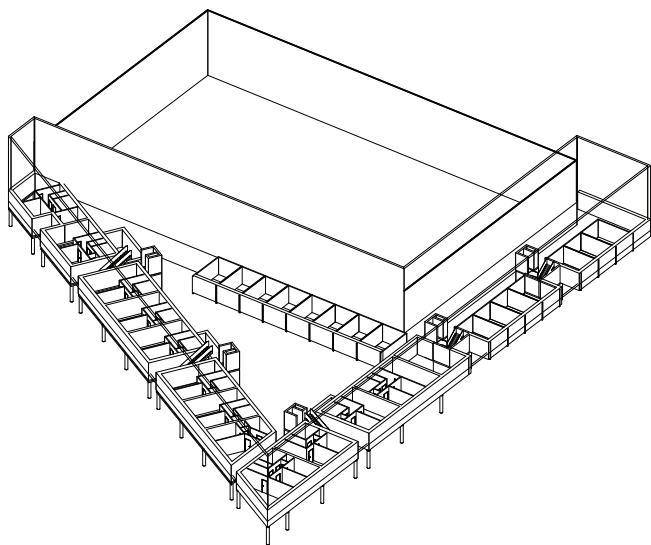
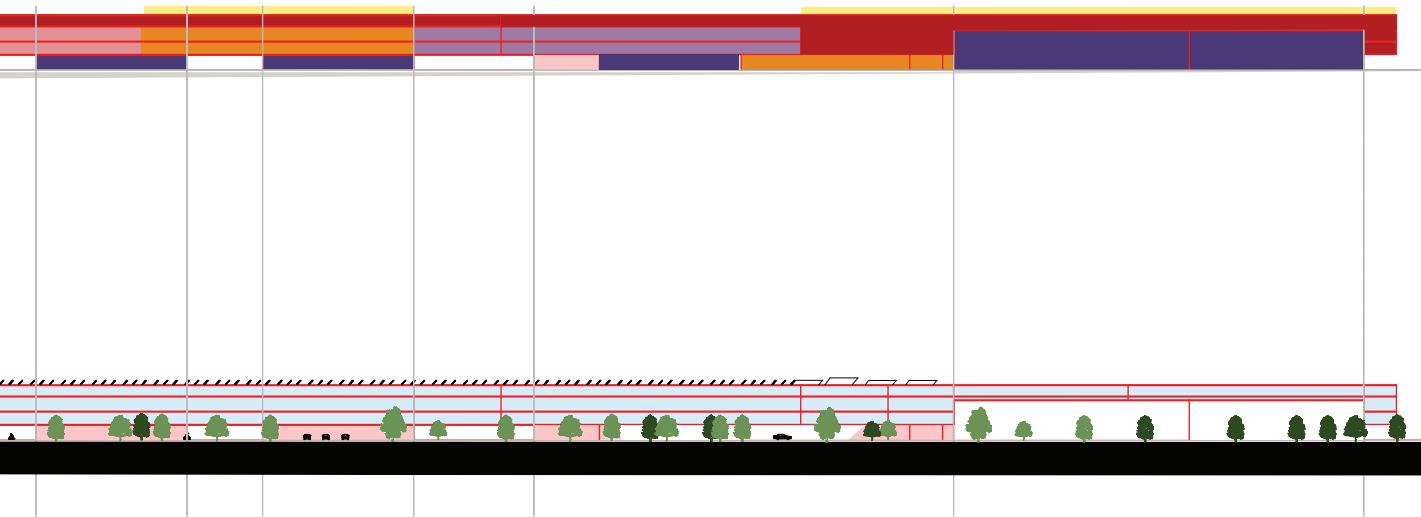
Bebauungskonzept
Freiraumkonzept
M 1:20000










Die Fläche zwischen östlicher Grenze des Wohngebietes und dem Terminal sollte als Experimentierfläche für zukünftige Energiekonzepte für die am Campus angesiedelten Unternehmen dienen.

Bebauungskonzept Tegel Süd



Auf den nun folgenden Seiten wird das erste Gebäude des Gebietes westlich des Terminals genauer ausformuliert und mit einzelnen Funktionen belegt.



- | | | | |
|--|----------------|---|---------------------------|
|  | Strassen |  | Büro |
|  | Studentenheim |  | Industrie |
|  | Hotel Gastro |  | Wohnen |
|  | Campus |  | Gewerbe- und Einzelhandel |
|  | Erholung | | |

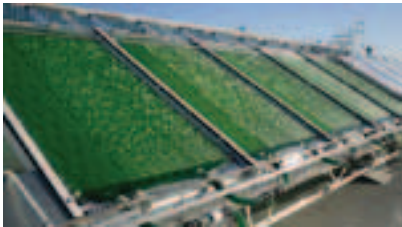


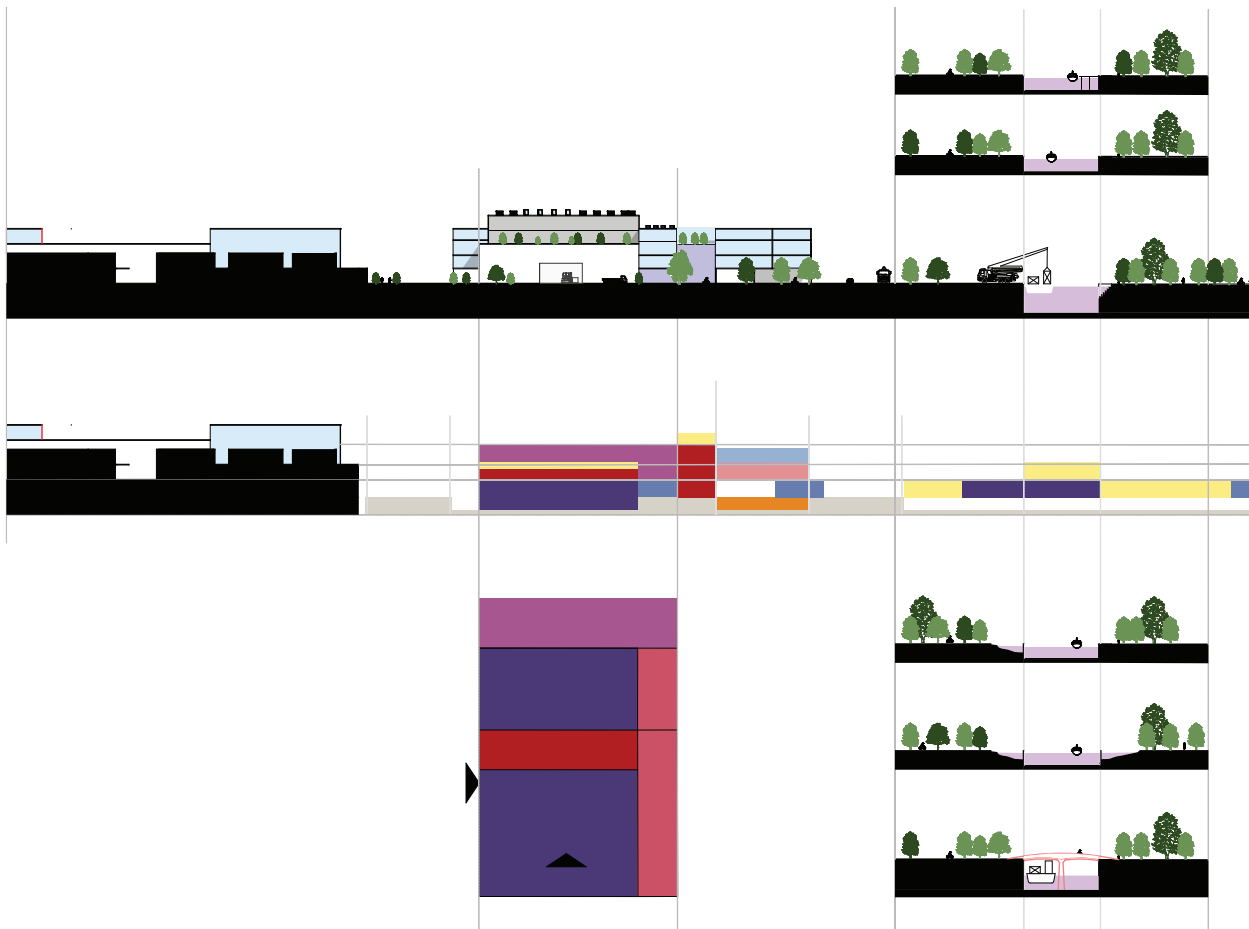
Abb. 01 (links)

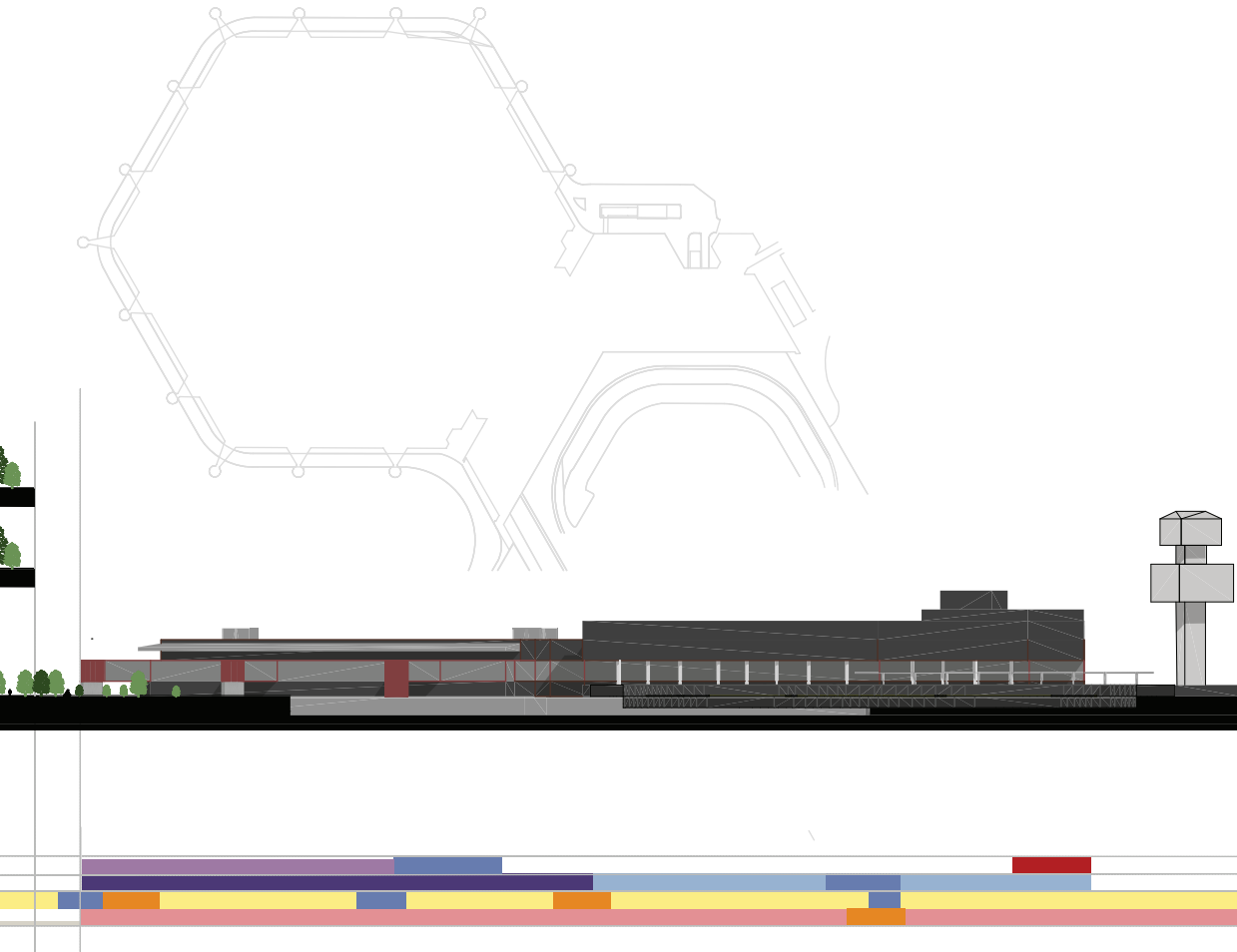
Kraftstoff aus Algen
 in: <http://images.zeit.de/auto/2012-10/algen-kraftstoff/algen-kraftstoff-540x304.jpg> (Stand 03.2014)










Abb. 01 (rechts)

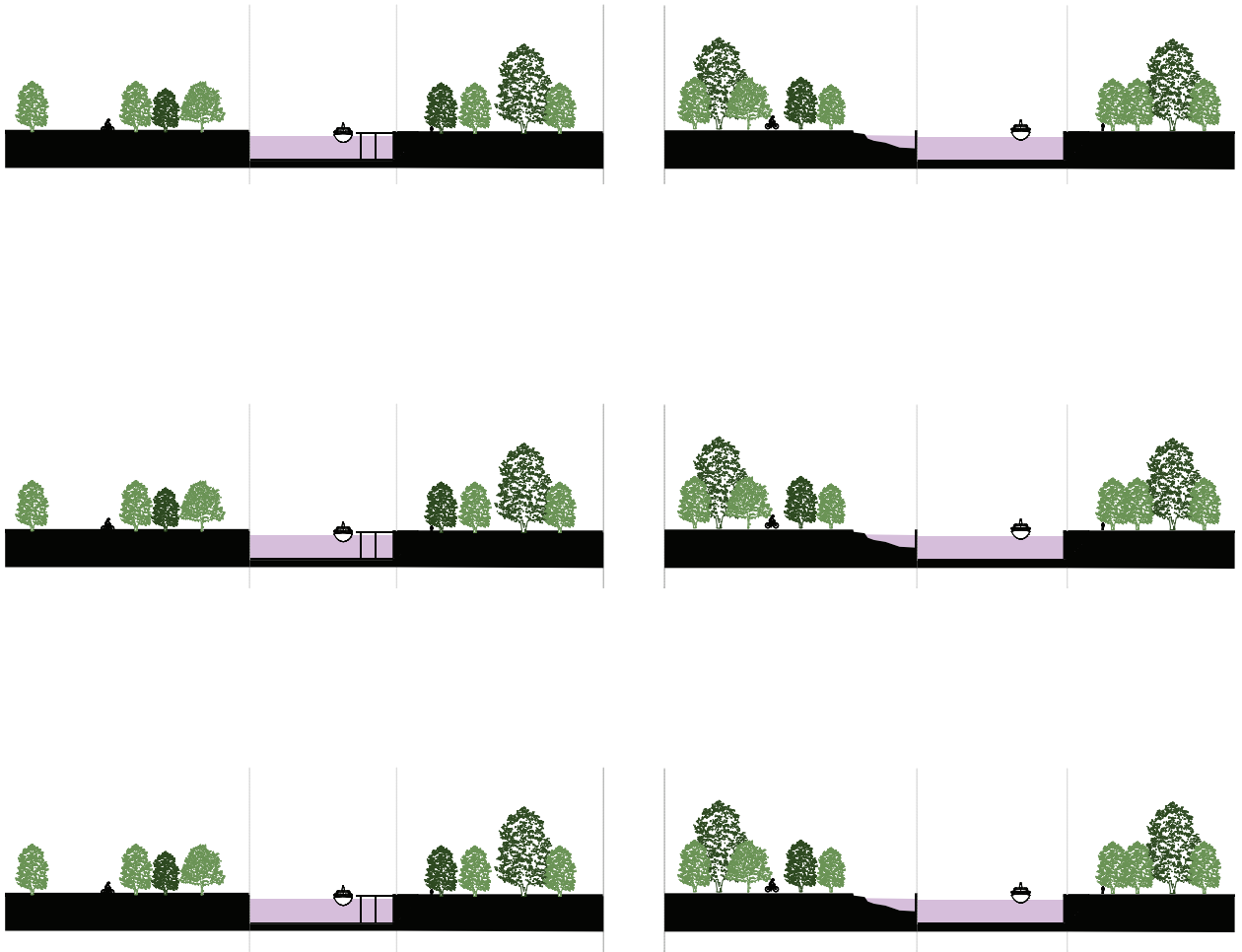
PV Anlage
 in: http://bilder.feelgreen.de/b/50/49/00/48/id_50490048/tid_da/strom-aus-sonne-nutzen-.jpg
 (Stand 03.2014)

Im Schnitt erkennt man das die Dächer über das gesamte bebaute Gebiet zur Energieerzeugung herangezogen werden. Von der einfachen PV- und Solaranlage bis hin zur Kraftstoffgewinnung über Algenanlagen.

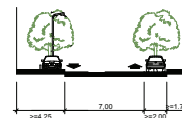
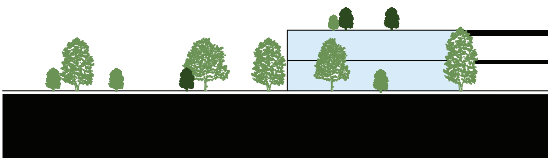
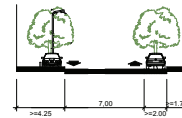
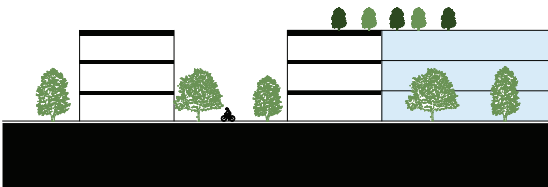
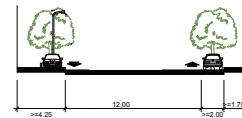
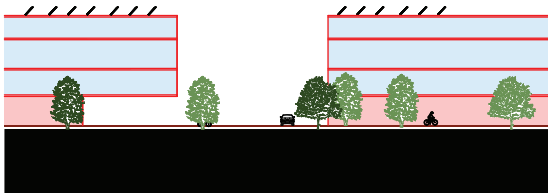
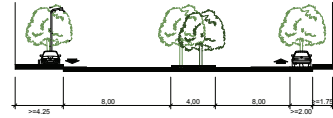
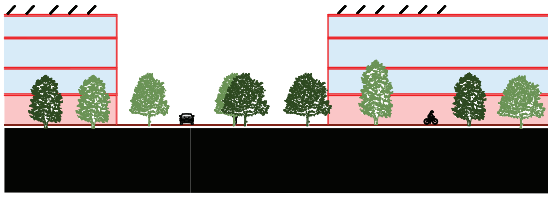




- | | | | |
|--|----------------|---|---------------------------|
|  | Strassen |  | Büro |
|  | Studentenheim |  | Industrie |
|  | Hotel Gastro |  | Wohnen |
|  | Campus |  | Gewerbe- und Einzelhandel |
|  | Erholung | | |

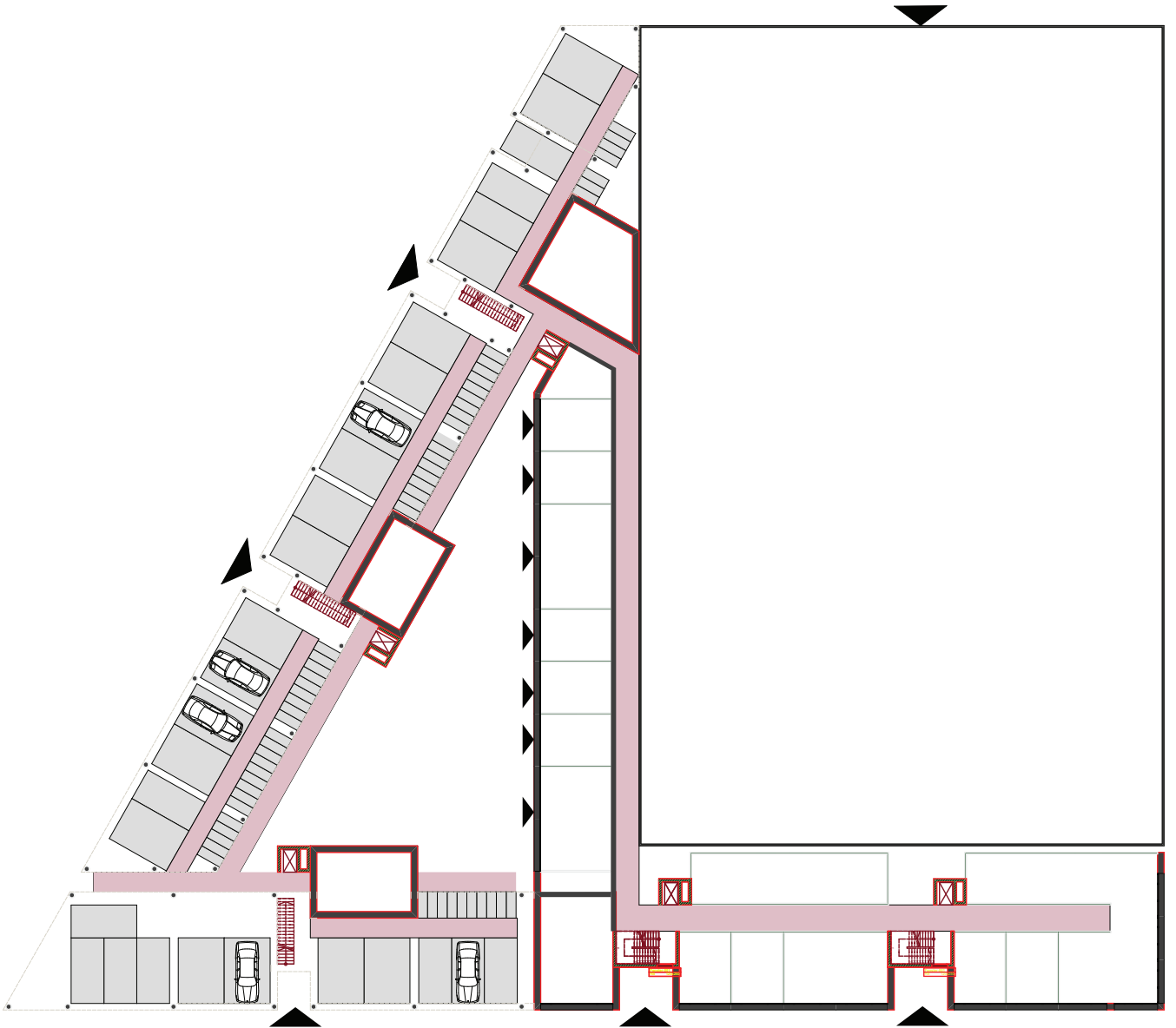


Kanalschnitte
M 1:1000

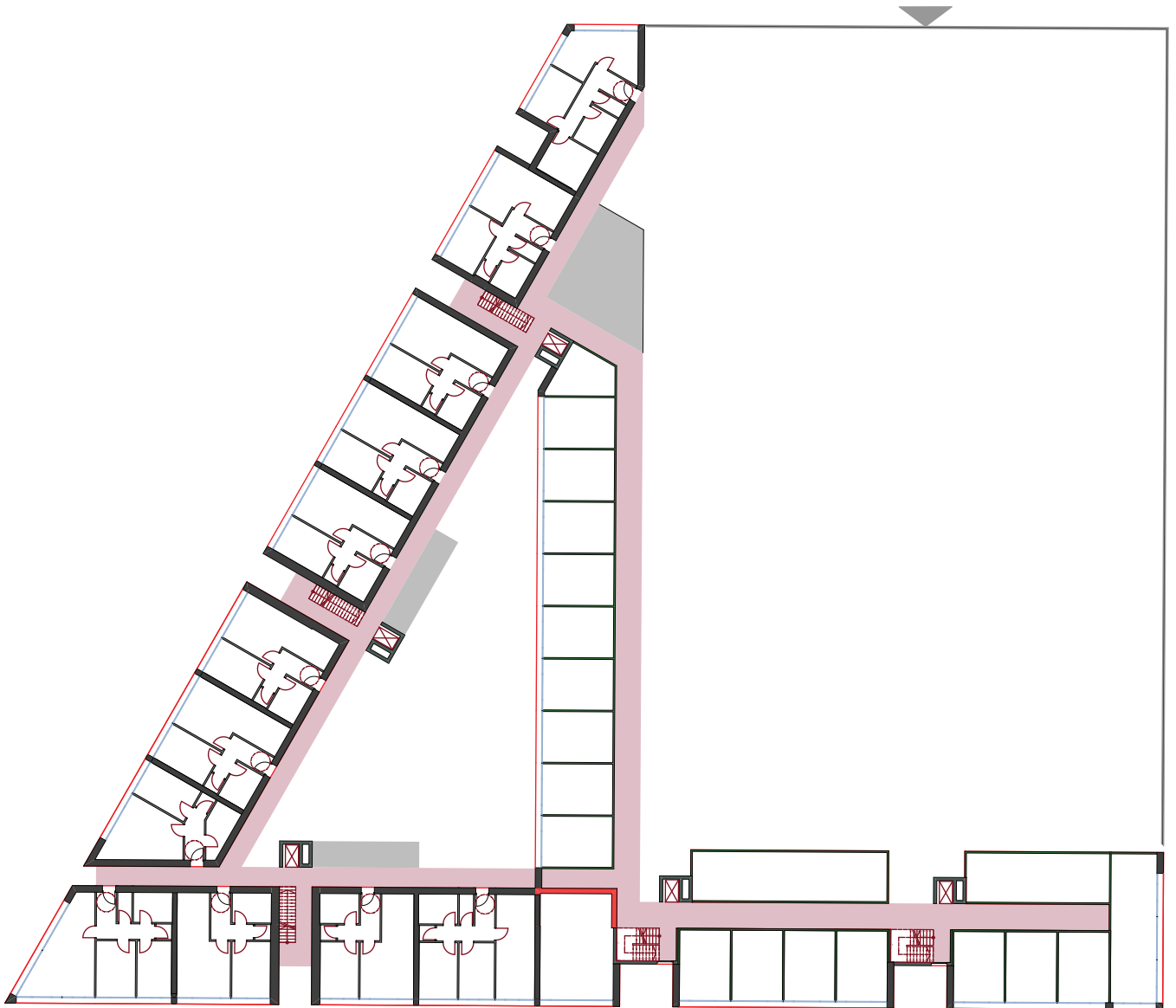


Schnitte
M 1:1000

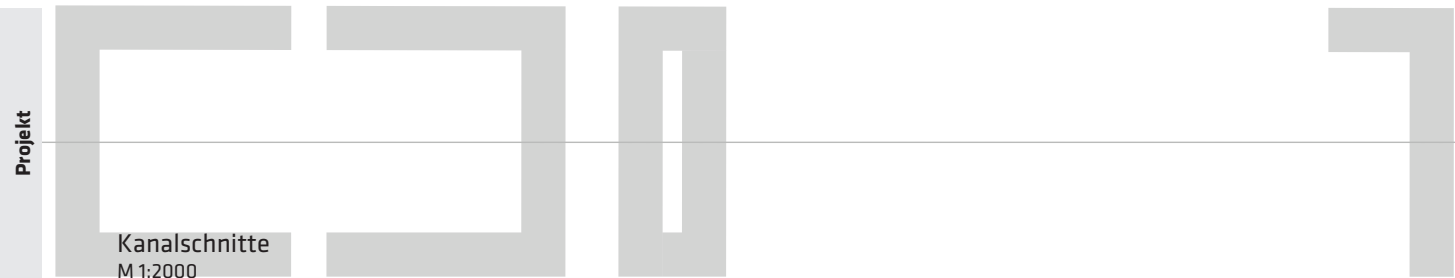
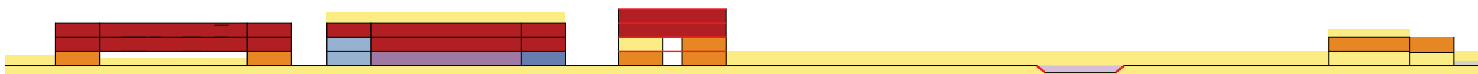
Straßenschnitte



Grundriss EG
M 1:500



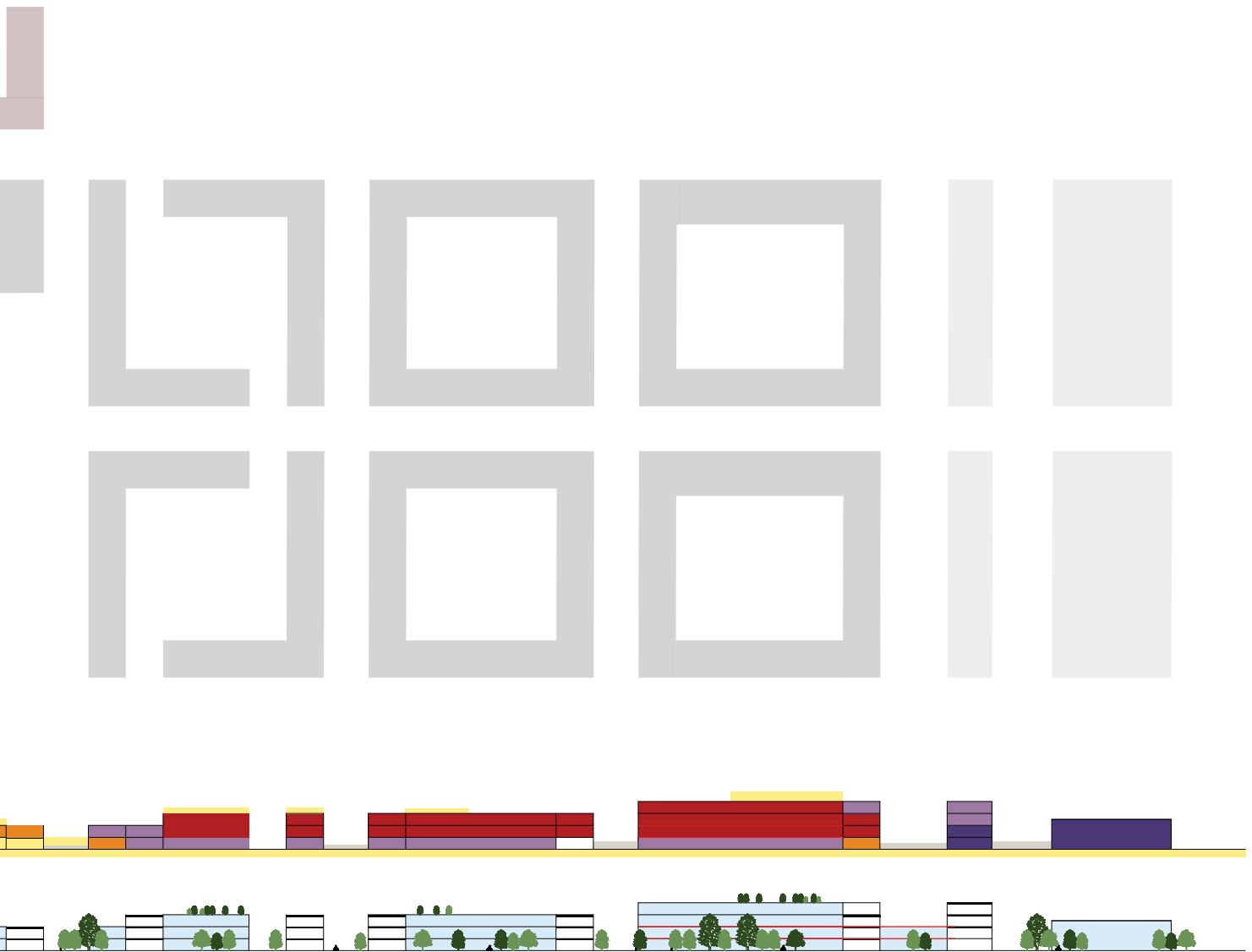
Grundriss 1. OG
M 1:500



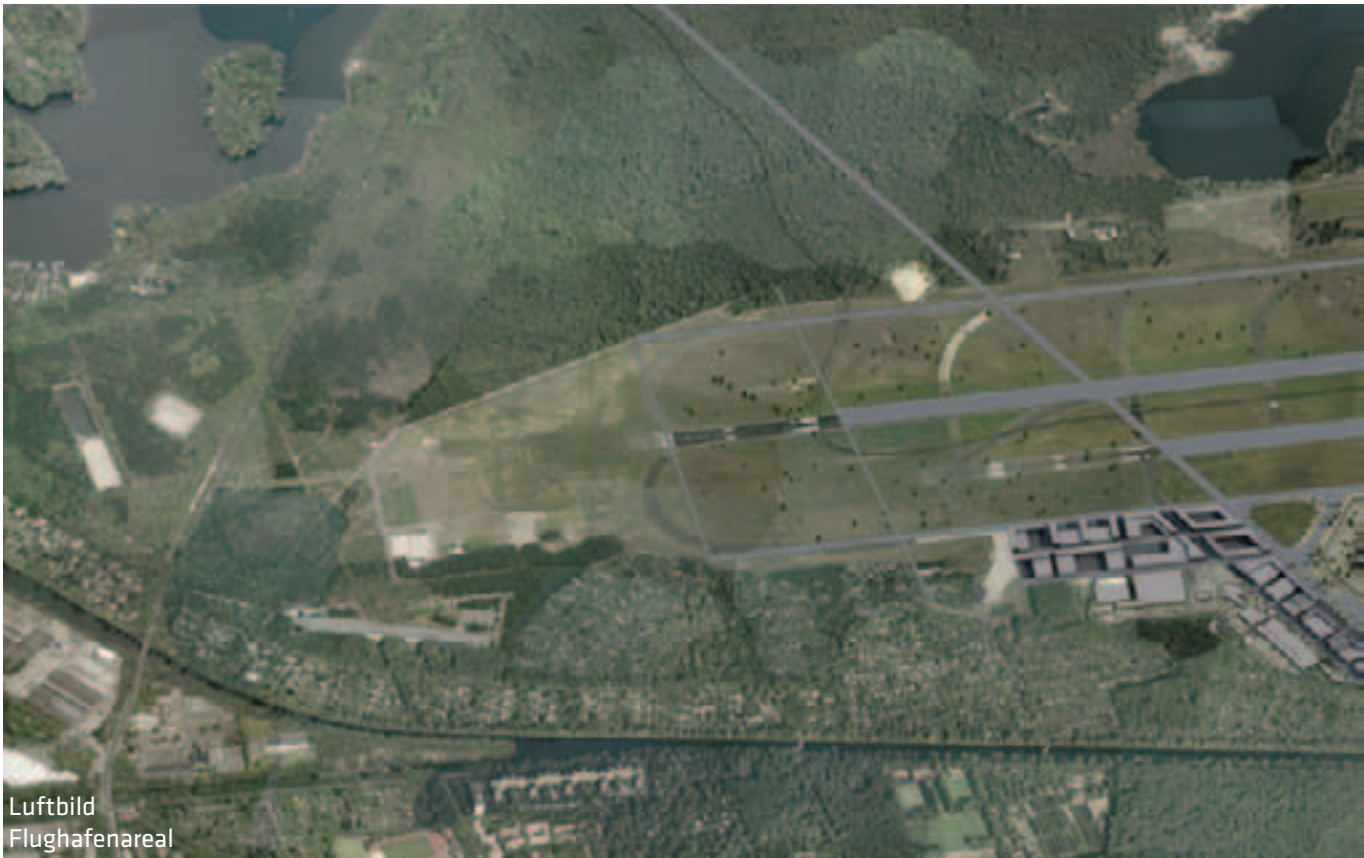
Projekt

Kanalschnitte
M 1:2000

Projekt | Kanalschnitt | Wohngebiet



- Strassen
- Studentenheim
- Hotel | Gastro
- Campus
- Erholung
- Büro
- Industrie
- Wohnen
- Gewerbe- und Einzelhandel



Luftbild
Flughafenareal

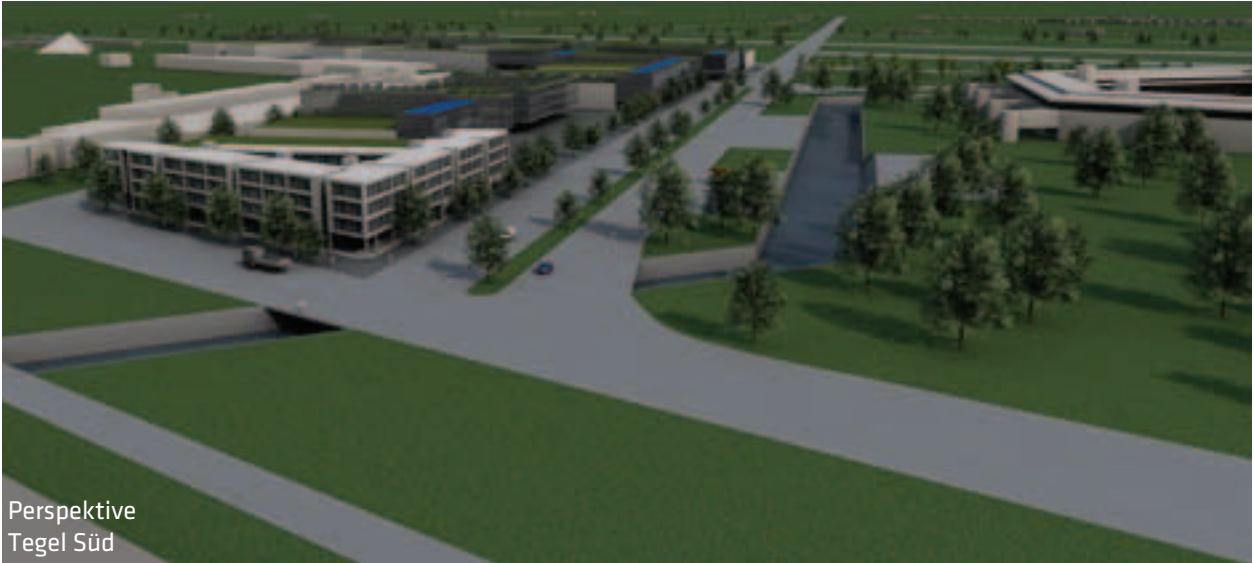




Perspektive
Tegel Süd



Blick Richtung Norden
Tegel Süd



Perspektive
Tegel Süd