

**Vorlage – zur Kenntnisnahme –**

---

**Masterplan TXL – Nachnutzung des Flughafens Tegel**

---



Der Senat von Berlin  
- Stadt I B 2 -  
Fernruf: 9025-1354

An das  
Abgeordnetenhaus von Berlin  
über Senatskanzlei - G Sen -

V o r l a g e  
- zur Kenntnisnahme –  
Masterplan TXL – Nachnutzung des Flughafens Tegel

---

Der Senat legt dem Abgeordnetenhaus nachstehende Vorlage zu Kenntnisnahme vor:

**Masterplan Berlin TXL – Nachnutzung des Flughafens Tegel  
Dokumentation des Werkstattergebnisses zum Masterplan incl. Fachbeiträge**

Der Masterplan definiert und begründet die Grundzüge der geplanten Entwicklung und bereitet die verbindliche Bauleitplanung gem § 1(3) Baugesetzbuch (BauGB) vor.

Das Abgeordnetenhaus hat am 09.06.2011 die Änderung des Flächennutzungsplans dahingehend beschlossen, den Standort des heutigen Flughafens nach seiner Schließung zu einem „Forschungs- und Industriepark Zukunftstechnologien“ zu entwickeln.

Nunmehr liegt mit dem Masterplan TXL eine städtebauliche Rahmenkonzeption u.a. mit vertiefenden Aussagen zur Art und zum Maß der baulichen Nutzung, zur verkehrlichen Erschließung, zur Freiraumplanung und zu den Quartiersidentitäten vor, der die Grundlagen/Zielsetzungen für die weitere städtebauliche Entwicklung konkretisiert.

Das vom Senat und vom Abgeordnetenhaus beschlossene Entwicklungsziel zur Nachnutzung des Flughafens Tegel steht in Übereinstimmung mit anderen gesamtstädtisch wirksamen Strategien zur gewerblich- industriellen Entwicklung Berlins wie dem „Masterplan Industriestadt Berlin“ und dem „Stadtentwicklungsplan Industrie und Gewerbe“.

Mit dem Beschluss erhält der Masterplan eine besondere Qualität bei der Umsetzung der Entwicklungsziele in der verbindlichen Bauleitplanung. Als eine von der Gemeinde beschlossene städtebauliche Planung entsprechend § 1 Abs. 6 Nr. 11 Baugesetzbuch sind die Inhalte des Masterplans bei der Aufstellung von Bebauungsplänen zu berücksichtigen.

Erläuterungen zum Verfahren, zu den Zielen und zum Ergebnis des Masterplans TXL bitte ich der beigefügten Anlage zu entnehmen.

### Kostenauswirkungen auf Privathaushalte und / oder Wirtschaftsunternehmen:

Keine.

Der Masterplan entwickelt als sonstiges von der Gemeinde beschlossenes städtebauliches Entwicklungskonzept im Sinne des § 1(6) Nr. 11 BauGB eine Bindungswirkung gegenüber Behörden und Trägern öffentlicher Belange.

Die rechtsverbindliche Wirkung gegenüber Dritten wird durch die auf Basis des Masterplans sowie aus dem Flächennutzungsplan zu entwickelnden verbindlichen Bauleitpläne (Bebauungspläne) erfolgen.

### Gesamtkosten

Die Gesamtkosten des im Masterplan dargestellten Entwicklungskonzepts können noch nicht abschließend benannt werden.

### Auswirkungen auf die Zusammenarbeit mit dem Land Brandenburg:

Keine.

### Auswirkungen auf den Haushaltsplan und die Finanzplanung:

a) Auswirkungen auf Einnahmen und Ausgaben:

Durch die Aufstellung des Masterplans TXL entstehen keine unmittelbaren Auswirkungen auf Einnahmen und Ausgaben.

Die haushaltsmäßigen Auswirkungen der im Masterplan dargestellten Planungen, Konzepte und Maßnahmen werden im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten Berlins mit künftigen Haushaltsplänen umgesetzt werden und stehen hinsichtlich der zeitlich geplanten Realisierung unter einem Finanzierungsvorbehalt.

b) Personalwirtschaftliche Auswirkungen: Keine.

### Auswirkungen auf die Umwelt:

Der Masterplan hat als sonstiges von der Gemeinde beschlossenes städtebauliches Entwicklungskonzept im Sinne des § 1(6) Nr. 11 BauGB keine unmittelbaren rechtlichen Auswirkungen gegenüber Dritten. Im Rahmen der geordneten städtebaulichen Entwicklung wurde eine umwelt- und ressourcenschonende Zuordnung von Nutzungen vorgenommen.

Die Prüfung der Erforderlichkeit von Maßnahmen zum Ausgleich von Eingriffen in Natur und Landschaft ist bereits im Rahmen der Änderung des Flächennutzungsplans und des Landschaftsprogramms von Berlin (Beschlussfassung des Abgeordnetenhauses von Berlin: 09.06.2011) erfolgt.

Auf den nachfolgenden Planungsebenen ist die Eingriffstiefe konkret zu bewerten und im Rahmen der Abwägung über Vermeidung und Ausgleich abschließend zu entscheiden.

Berlin, den 30. April 2013

Der Senat von Berlin

Klaus Wowereit

.....  
Regierender Bürgermeister

Michael Müller

.....  
Senator für Stadtentwicklung und Umwelt



Planen

## **Masterplan Berlin TXL – Nachnutzung des Flughafens Tegel** Anlage zur Senatsvorlage Dokumentation der Werkstattergebnisse inkl. Fachbeiträge

# Inhalt

Vorwort	3
Anlass	4
Der Planungsprozess im Überblick	8
Masterplan Berlin TXL – Grundkonzept und Hauptaussagen	10
Verkehrskonzept	12
Freiraumkonzept	14
Städtebaulicher Entwicklungsrahmen	16
Leitlinien und Regeln	18
Teilraumprofile	20
Phasierung	24
TXL – Blick in die Zukunft	26
Informationen zu den Werkstattverfahren	28
6. Standortkonferenz und Stadtwerkstatt	30
Prozessbeteiligte	32
Impressum	34

## Bildnachweis

Titelfoto: Milena Schlösser

## Vorwort



Mit dem Masterplan Berlin TXL findet ein bemerkenswertes Planungs- und Profilierungsverfahren für die Nachnutzung des Flughafens Tegel seinen vorläufigen Abschluss. Seit 2008 wurden in mehreren Phasen die Grundlagen für die Realisierung des eng mit der Landschaft und der Natur verknüpften „Forschungs- und Industrieparks Zukunftstechnologie“ erarbeitet. Aus der zunächst ergebnisoffenen Suche nach der richtigen Nachnutzung wurde schrittweise die Zukunft dieses außerordentlichen Standortes, an dem Forschung, Entwicklung und Produktion eng ineinandergreifen, konkretisiert.

Das Ergebnis ist ambitioniert, spannend und realistisch zugleich. Mit „Urban Technologies“ werden Technologien angesprochen, die im städtischen Leben immer wichtiger werden. Es geht um Branchen mit Perspektiven, die das Portfolio der Stadt Berlin ergänzen, ohne anderen Standorten in der Region dabei Konkurrenz zu machen. Auch im internationalen Vergleich sind die Rahmenbedingungen für dieses Vorhaben auf dem Gelände hervorragend.

Seit 2011 sind bereits erste wichtige Umsetzungsschritte eingeleitet worden. Die landeseigene Tegel Projekt GmbH hat ihre Arbeit aufgenommen. Mit unserem Partner auf Bundesebene, der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BImA), konnte eine Kooperationsvereinbarung geschlossen werden. Insgesamt ideale Bedingungen für die gemeinsame Arbeit. Und alle drei Partner, die BImA, die Tegel Projekt GmbH und die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, sind sich bezüglich des zukünftigen Profils für Tegel sehr einig.

Dazu beigetragen hat nicht zuletzt das intensive III. Werkstattverfahren im Jahr 2012, das erneut die entscheidenden Akteure – auch aus dem Bezirk Reinickendorf und weiteren Senatsressorts – zusammengebracht hat. Ich möchte mich an dieser Stelle herzlich bei Herrn Prof. Zlonicky bedanken, der in bewährter Manier die Werkstatttreffen moderiert hat. Besonderer Dank gebührt aber auch den Planungsteams, deren erstklassige Arbeiten die Basis dieses Planwerks sind. Besonders gefreut habe ich mich auch über die große Resonanz auf der 6. Standortkonferenz und bei der fachöffentlichen Stadtwerkstatt. Der Dialog zwischen Verwaltung, Fachwelt und vor allem auch der Stadtöffentlichkeit war elementar.

Die vorliegende Broschüre stellt den Masterplan mit seinen Fachebenen vor und gibt einen Überblick über den Weg, der zu diesem Ergebnis geführt hat. Der Plan steckt den Rahmen für die langfristig angelegte Transformation des Areals ab und bietet eine solide Grundlage für die kurz- und mittelfristig entstehenden Aufgaben: die Vorbereitung des Terminalumbaus für Wissenschaft und Unternehmen sowie die Entwicklung des Kurt-Schumacher-Quartiers im östlichen Teil des Flugfeldes.

Michael Müller  
Senator für Stadtentwicklung und Umwelt

# Anlass

Mit der Schließung des Flughafens Tegel (TXL) und der Rückgabe der Flächen an die Eigentümer Land Berlin und Bundesrepublik Deutschland (vertreten durch die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben, BImA) beginnt die gezielte Nachnutzung des 460 Hektar großen Areals. Eingebettet in den Landschaftsraum der Tegeler Stadtheide sollen in einem Forschungs- und Industriepark neuen Typs Institute und Unternehmen angesiedelt werden, die sich mit urbanen Zukunftstechnologien beschäftigen. Der Masterplan Berlin TXL als städtebaulicher und strategischer Entwicklungsrahmen ist ein wichtiger Schritt in diese Richtung.

## Aufgaben und Werkzeuge der Transformation

Für die Nachnutzung des bisherigen Flughafengeländes stellen sich für die Planung drei zentrale Herausforderungen:

- Der Umgang mit einem enormen Maßstabsprung – vom Flugzeug zum Menschen –, der beim Umbau des Geländes mit seinen auf den Flugverkehr ausgegerichteten Gebäuden und Infrastrukturen zu städtischen Quartieren zu bewältigen ist.
- Mit der Reintegration in den städtischen Gesamtzusammenhang sind neue verkehrliche, bauliche und Freiraumverbindungen im Übergang von den innerstädtischen Quartieren Reinkendorfs in den nordwestlichen Landschaftsraum der Jungfernheide zu entwickeln.
- Die Einbettung eines urban geprägten Technologieparks in sein landschaftlich geprägtes Umfeld soll gestalterisch und planungsrechtlich gelöst werden, Nutzungskonflikte sind zu vermeiden.

Luftbild Eigentumsverhältnisse  
Bild: Tegel Projekt GmbH

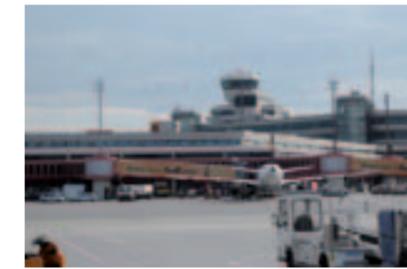


Verbindliches Planungsrecht ist die zentrale Genehmigungsvoraussetzung für die Umsetzung des Projekts. Ein auf mehrere Jahrzehnte angelegter Transformationsprozess erfordert neben dem Instrumentarium der Bauleitplanung ein strategisch ausgerichtetes, konzeptionell rahmengebendes Planungsinstrument. Der Masterplan Berlin TXL übernimmt diese Aufgabe und ist dabei so gestaltet, dass Anpassungen an heute nicht absehbare zukünftige Entwicklungen möglich sind.

## Das bauliche Erbe des Flughafens

Wenngleich bis Mitte des 20. Jahrhunderts große Teile des heutigen Areals bewaldet waren, spielte das Thema „Luftfahrt“ bereits um 1900 eine bedeutende Rolle. 1901 wurde in der heutigen Julius-Leber-Kaserne das 1. Preußische Luftschifferbataillon eingerichtet. Freiflächen für eine Flughafenutzung mit großer Nähe zur westlichen Berliner Innenstadt standen also thematisch und räumlich bereits früh zur Verfügung. Das Erbe als Flugstandort soll deshalb auch über die Flughafenschließung hinaus sichtbar bleiben.

Die Nutzung des Geländes als Verkehrsflughafen geht auf die Luftbrücke im Jahr 1948 zurück. Der neue Flughafen im französischen Sektor sollte den Flugverkehr in Tempelhof entlasten. Fast zwanzigtausend Berlinerinnen und Berliner halfen damals mit Handgeräten, die bis dahin längste Start- und Landebahn Europas zu errichten. 1960 begann im Norden des Geländes der zivile Luftverkehr. Die Kapazitätsgrenzen des Flughafens waren bereits wenige Jahre nach der Eröffnung erreicht. Auch um militärischen und privaten Flugverkehr zu trennen, schrieb die Berliner Flughafengesellschaft mbH (BFG) 1965 europaweit einen Architektenwettbewerb für die Gestaltung einer neuen Flughafenanlage in Tegel-Süd aus. Der Entwurf des Architektenteams von Gerkan, Marg und Nickels (heute gmp Architekten) überzeugte durch sein „Konzept der kurzen Wege“ für die Fluggäste und wurde schließlich umgesetzt. Planerisches Grundprinzip bildet das Hexa-

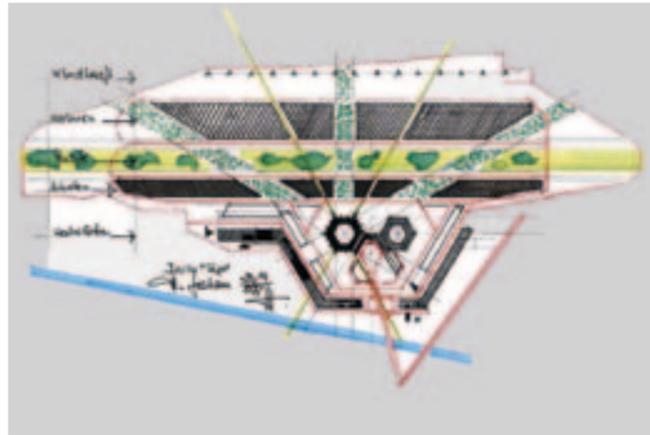


Bestandsgebäude im Kernbereich  
des Flughafens Tegel-Süd  
Alle Bilder: Tegel Projekt GmbH

gon des Terminalhauptgebäudes (Terminal A). Der gesamte Komplex ordnet sich der hexagonalen Struktur unter. Das Ursprungsensemble entstand zwischen 1969 und 1976. Ergänzungen durch z. T. provisorische Gebäude entstanden in den Folgejahren bis hin zum Terminal C (Fertigstellung 2007, zuletzt ergänzt 2012). Bei der Nachnutzungskonzeption sind 65 Gebäude in Tegel-Nord und 33 Gebäude in Tegel-Süd zu berücksichtigen. Die Kaserne mit dem Hubschrauberlandeplatz der Bundesrepublik Deutschland ist davon (vorerst) ausgeschlossen.

## Grundlagen der Planung

Bis Oktober 1990 wurde der Flugverkehr in Tegel von den Alliierten kontrolliert, danach ging der Betrieb des zivil genutzten Südteils an die Flughafengesellschaft über. Anfang der 1990er-Jahre begannen parallel Überlegungen und Verhandlungen für einen neuen Großflughafen für die Region



Ideenskizze „Sustainable City“  
(Prof. Meinhard von Gerkan, 2008)



Änderung Flächennutzungsplan  
(Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, 2010)



Strukturkonzept  
(Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, 2010)



Landschaftskonzept  
(Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, 2011)



Planwerk Westraum (Ausschnitt):  
Strategien und landschaftsplanerisches  
Leitbild (Senatsverwaltung für  
Stadtentwicklung, 2004)

Berlin-Brandenburg. Im Jahr 1996 erging der sogenannte Konsensbeschluss der Gesellschafter der BFG – die Bundesrepublik Deutschland sowie die Länder Berlin und Brandenburg –, der die Schließung der Stadtflughäfen Tempelhof, Tegel und Schönefeld (alt) sowie die Konzentration des gesamten Berliner Flugbetriebs auf einen neuen Single-Flughafen südöstlich des Stadtgebiets in Schönefeld vorsieht. Die Gesellschafter der BFG – die Bundesrepublik Deutschland sowie die Länder Berlin und Brandenburg – legten sich auf diese „Single-Airport-Strategie“ fest. Damit war automatisch die Frage verbunden, was mit den Flächen und Bestandsgebäuden in Tegel geschehen soll. Mit dem Planwerk Westraum sind 2000 bis 2004 erste Überlegungen angestellt worden. Vorgeschlagen wurden Siedlungsarrondierungen für Wohnen und Gewerbe sowie die Integration der Freiflächen des Flughafens in den umgebenden Landschaftsraum.

Der Einstieg in die konkrete Planung begann 2008 mit einer detaillierten Grundlagenermittlung. Auf der 1. Standortkonferenz am 1. Oktober 2008 wurden erste Überlegungen für die Nachnutzung in der Öffentlichkeit erörtert, vor allem die Idee von Prof. Meinhard von Gerkan für eine „Sustainable City/TXL+“. Ergebnis des anschließenden Werkstattverfahrens war ein konsensuales Strukturkonzept als Grund-

lage für die Änderung des Flächennutzungsplans (FNP) und des Landschaftsprogramms (LaPro) im Rahmen von Senats- und Abgeordnetenhausbefassungen. Ziel der Änderungsverfahren (April bzw. Juni 2011) waren die Etablierung eines forschungs- und industriebasierten Technologieparks sowie die Sicherung und Weiterentwicklung einer großen landschaftlichen Freifläche. Auch der Beauftragung der landeseigenen Gesellschaft Tegel Projekt GmbH mit Standortentwicklung, -betrieb und -vermarktung im September 2011 ging eine Senats- und Abgeordnetenhausbefassung voraus.

Die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben als „Ko“-Eigentümerin war an der Konzeptentwicklung seit 2008 kontinuierlich beteiligt und hat sich im Rahmen einer Kooperationsvereinbarung mit dem Land Berlin verpflichtet, die bundeseigenen Flächen als Teil des insgesamt 460 Hektar großen Areals im Sinne des gemeinsamen Standortprofils zu entwickeln und zu verwalten. Das Land Berlin steuert den Entwicklungsprozess auch aufgrund der gemeindlichen Zuständigkeit für die hoheitliche Planung.

### Das Leitbild Urban Tech Republic

Zunehmende Urbanisierung, Globalisierung, demografischer Wandel, Ressourcenverknappung und Klimawandel sind absehbare und tief greifende Veränderungen, die

Ansprüche an ein wirtschaftliches, soziales und ökologisches Zusammenleben neu definieren. Für den künftigen Forschungs- und Industriepark wurde daher die Leitidee „Urban Technologies – Technologien für die Stadt der Zukunft“ entwickelt (Senatsbeschluss Februar 2011). Parallel dazu ist Berlin TXL als neuer Standort mit Impulswirkung in den gesamtstädtischen Strategien zur industriellen Entwicklung (Masterplan Industriestadt Berlin, Stadtentwicklungsplan Industrie und Gewerbe) verankert. Unter dem von der Tegel Projekt GmbH entwickelten Dachbegriff einer *Urban Tech Republic* soll in Berlin TXL ein dichtes Netzwerk aus Hochschulen, Forschungseinrichtungen und Industrie entstehen, das insbesondere technische Lösungen für die Stadt von morgen generiert.

Vier wesentliche Argumente sprechen für die am Standort angestrebte Schwerpunktsetzung:

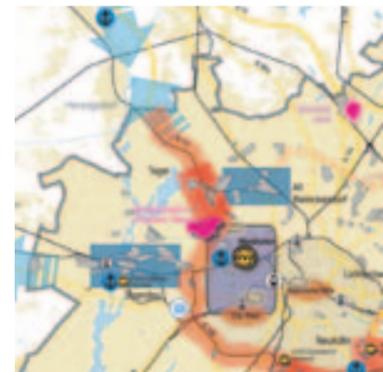
- *Urban Technologies* gelten als Wachstumsbranchen, die Märkte mit erheblichem Investitionspotenzial erschließen werden.
- Eine hochqualifizierte Unternehmens- und Forschungslandschaft in diesem Bereich existiert bereits in Berlin.
- In Berlin TXL bestehen gute Rahmenbedingungen für die räumliche Nähe von Forschung, Entwicklung und Produktion, die einer internationalen

Standortkonkurrenz standhalten können.

- Die inhaltliche Ausprägung ergänzt das Profil des Standorts Berlin mit seinem differenzierten Portfolio an forschungs- und anwendungsbezogenen Technologieparks.

Das markante Terminal A als Ausgangspunkt und Kern der Entwicklung der *Urban Tech Republic* wird mit seinen angrenzenden Bestandsgebäuden (u. a. Terminals B und D) für forschungs- und technologieaffine Nutzungen aus- und umgebaut. Die Beuth Hochschule für Technik Berlin wird ihre Fachbereiche für *Urban Technologies* unter dem Begriff „Stadt der Zukunft“ am Standort Tegel bündeln. Entsprechende Investitionen sind in der Vorbereitung (Haushaltsplanung 2014/15 ff.).

Rund um das Terminal A sollen Quartiere entstehen, in denen weitere Forschungs- bzw. forschungsnahen Einrichtungen sowie kleine, mittlere und große Gewerbe- und Industriebetriebe ihren Platz finden. Der zentrale Teil der ehemaligen Start- und Landebahnen steht – eingebettet in die Landschaft der *Tegeler Stadtheide* – als Fläche für die industrielle Produktion und als Experimentierfeld für die Erprobung innovativer Technologien zur Verfügung.



Stadtentwicklungsplan Industrie und Gewerbe (Ausschnitt):  
Modell der räumlichen Entwicklung  
des gewerblichen Bereichs (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, 2011)

# Der Planungsprozess im Überblick

Der Planungsprozess kann in drei parallel verlaufende Stränge unterteilt werden: Wesentliches Element ist erstens das inzwischen dreistufige Werkstattverfahren, mit dem eine Nutzungskonzeption und ein strategischer Entwicklungsrahmen für den Standort erarbeitet und profiliert wurden. Zweiter integrierter Bestandteil ist die Diskussion der Überlegungen mit der Stadtöffentlichkeit. Drittens stecken die Instrumente der Bauleitplanung den notwendigen planerischen und rechtlichen Rahmen für die Umsetzung ab.

## Konzeptentwicklung

Nach den Arbeiten zum Planwerk Westraum war der Anlass für den konkretisierenden Planungsprozess durch den Entwidmungsbescheid vom Februar 2006 gegeben, der die Entlassung des Areals aus der luftverkehrstechnischen Zweckbestimmung „mit Ablauf von sechs Monaten nach der Inbetriebnahme des Flughafens BBI“ vorschreibt. Bei der Grundlagenermittlung (2008) wurden bereits konzeptionelle Vorüberlegungen für die weiteren Planungen angestellt.

Das I. Werkstattverfahren (2009) bildete einen „Denkraum“ für eine noch ergebnisoffene Diskussion. Ein Auswahlgremium aus Vertretern der Verwaltung und Fachöffentlichkeit wählte hierfür sechs interdisziplinär aufgestellte und international renommierte Planungsteams aus, die Entwicklungsszenarien mit unterschiedlichen thematischen Schwerpunkten erarbeitet haben.

2009 erfolgte im Konsens zwischen Senatsressorts, Politik, Stadtgesellschaft und Eigentümervertretern die Festlegung auf die thematische Ausrichtung als landschaftlich geprägter „Forschungs- und Industriepark Zukunftstechnologie“ – eingebettet in den Landschaftsraum der Tegeler Stadtheide. Die sechs Teams haben hierzu in einem II. Werkstattverfahren Entwürfe vorgelegt, auf deren Grundlage die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt bis Ende 2010 ein robustes Strukturkonzept (s. Abb. S. 7) sowie Leitsätze zur Entwicklung des Geländes erarbeitet hat.

Bis 2011 wurden dann das Landschaftskonzept (s. Abb. S. 7) sowie Untersuchungen in den Bereichen Verkehr, Lärmschutz, Stadtklima, Gebäudetechnik und wirtschaftliche Profilierung erstellt. Diese bildeten 2012 zusammen mit dem inhaltlichen Konzept die Grundlage für die erneute fachliche Auseinandersetzung der Planungsteams im III. Werkstattverfahren. Sie setzten sich in detailliertem Maßstab mit der städtebaulichen Ausformulierung des Nutzungskonzepts auseinander. Quasi als „Blick von außen“ wurde ein weiteres Team in das Verfahren integriert: Im Rahmen der „Stadtplanungsakademie Helsinki-Berlin“ hat sich eine Gruppe des Stadtplanungsamts Helsinki mit TXL befasst.

Die Ergebnisse des durch intensive Diskussionen geprägten kooperativen und sehr kollegialen Verfahrens wurden von der Senatsverwaltung in den Masterplan Berlin TXL umgesetzt. Flexibilität und Verbindlichkeit als Erfordernisse für die Realisierung des Vorhabens sind in diesem Planungsinstrument austariert.

## Stadtöffentlicher Diskurs

Seit 2008 haben sechs öffentliche Standortkonferenzen den Planungsprozess begleitet. Die Hinweise aus der Stadtöffentlichkeit haben die Werkstattverfahren inhaltlich inspi-

riert und deutlich gemacht: Die Nachnutzung des Flughafens ist von stadtweitem Interesse. Die 6. Standortkonferenz im August 2012 wurde von rund 400 interessierten Bürgerinnen und Bürgern besucht. Alle Standortkonferenzen sind im Wortlaut dokumentiert und auf der Internetseite der Senatsverwaltung verfügbar. Mit einer fachöffentlichen Stadtwerkstatt im Oktober 2012 wurden weitere planerische Hinweise für den Masterplan Berlin TXL gesammelt.

## Bauleitplanung und Umsetzung

Die planungsrechtliche Situation im Bereich des Flughafens erlaubt bauliche Nachnutzungen und Entwicklungen für Siedlungszwecke nur in sehr eingeschränktem Umfang. Eine geordnete städtebauliche Entwicklung muss daher durch Aufstellung von Bebauungsplänen gesteuert werden. Der Senat hat das Areal 2009 zum Gebiet mit besonderer städtebaulicher Bedeutung erklärt und ist damit für die verbindliche Bauleitplanung selbst verantwortlich. Nach der notwendigen Änderung des FNP (s. Abb. S. 6) und des LaPro im Jahr 2011 wurden zunächst zwei Bebauungspläne als erster Schritt zur Planungssicherheit eingeleitet. Vor dem Hintergrund des Masterplans werden sie im weiteren Prozess in Teilpläne gegliedert, schrittweise konkretisiert und landschaftsplanerisch untersetzt.



ZUKUNFTSRAUM TEGEL

# Masterplan Berlin TXL – Grundkonzept und Hauptaussagen



<p><b>Forschungs- und Industriepark</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li> Sonderbaufläche Technologie und Forschung</li> <li> Sonderbaufläche Technologie und Forschung (Anockzone Solitare)</li> <li> Gemischte Baufläche</li> <li> Übergangszone Cité Pasteur (Gewerbe / Mischnutzung)</li> <li> Gewerbebaufläche</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li> Industriebaufläche (geringer verdichtet)</li> <li> Industriebaufläche (höher verdichtet)</li> <li> Industriebaufläche mit Schutzauflagen</li> <li> Industriebaufläche (gering verdichtet) mit Experimentierfeldern</li> </ul>	<p><b>Landschaft / Tegeler Stadtheide</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li> Wald / waldartiger Vegetationsbestand</li> <li> Tegeler Stadtheide</li> <li> Privates Grün mit Bezug zur Tegeler Stadtheide</li> <li> Begrünung Straßenraum und Verbindungen</li> <li> Sonstige Grünflächen (außerhalb Masterplan)</li> </ul>
<p><b>Qualifizierung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li> Bereich besonderer gestalterischer Bedeutung, Gebietsprägende Adressen</li> <li> Hochschulnutzung</li> <li> Bebauung größerer Höhe</li> <li> Impulsgeber / Zugang Landschaftsraum</li> <li> Aktivband</li> <li> Erholungs-, Sport- und Spielangebote</li> <li> Herstellung Wasserbezug</li> </ul>	<p><b>Verkehr</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li> Öffentliche Haupterschließung</li> <li> Öffentliche Erschließung</li> <li> Private Anliegerstraße (nicht lagegenau)</li> <li> Platzfläche (teilweise Mischverkehrsfläche)</li> <li> Vorhaltrasse für ein innovatives Verkehrsmittel</li> <li> U-Bahn (nachr. Übernahme aus dem FNP)</li> </ul>	<p><b>Netze und Verknüpfungen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li> Stadträumliche Verbindung</li> <li> Eingangssituation</li> <li> Integration des Siedlungsraumes erforderlich</li> <li> Fuß- / Radwegverbindung</li> </ul> <p><b>Sonstiges</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li> Wasserfläche / Regenrückhaltebecken (Option)</li> </ul>

Der Masterplan ist das Ergebnis des bisher verlaufenden Entwicklungsprozesses, der Planungswerkstätten und des intensiv geführten Planungsdialogs. Aufgrund dieser Vorarbeiten besteht zum Grundkonzept und den Hauptaussagen, aber auch zu den Zielen und Maßnahmen der Umsetzung eine breite stadtgesellschaftliche und politische Akzeptanz.

Der Masterplan Berlin TXL ist das rahmensetzende Handbuch für die Transformation des Flughafenareals. Er führt die übereinstimmenden städtebaulichen und strategischen Entwicklungsziele aus den sieben Werkstattbeiträgen zusammen und definiert Flächenkulisse sowie städtebauliche Grundregeln für Baufelder, Freiflächen und Landschaftsräume sowie für Art und Maß der Nutzung und deren Erschließung.

Die Fachebenen Verkehr (S. 12 u. 13), Freiraum (S. 14 u. 15) und Städtebau (S. 16 u. 17) konkretisieren die Vernetzung des Technologieparks, die Erfordernisse für seine Einbettung in den Stadt- und Landschaftsraum und seine Ausmaße. Das robuste, aber klare Regelwerk ist als Richtschnur für Nutzer und Investoren zu verstehen (S. 18 u. 19). Die Teilraumprofile (S.20–23) beschreiben den Charakter der einzelnen Quartiere, die Phasierung (S. 24 u. 26) ist schließlich der Leitfaden für den geordneten zeitlichen Ablauf der Umnutzung des ehemaligen Flughafengeländes.

### Einbindung in den gesamtstädtischen Kontext

Angestrebt wird nicht nur die Vernetzung der Fläche mit dem Bezirk Reinickendorf, sondern die Einbindung in den gesamten Nordwestraum. Es werden daher neue Beziehungen und Verbindungen in Ost-West-Richtung sowie nach Norden geschaffen. Die Haupterschließung und Anbindung

des Forschungs- und Industrieparks erfolgt von Süden und Osten.

### Grünes Umfeld

Die Tegeler Stadtheide ist der Ausgangspunkt und Themengeber für die Landschaftsentwicklung und Freiraumgestaltung. Ziele sind der Erhalt der Offenlandschaft mit ihren wertvollen Biotopen, die Vernetzung mit Infrastruktur und Produktionsstätten sowie die Schaffung eines qualitätsvollen Arbeitsumfelds. Die zentrale Freiraumachse in Nord-Süd-Richtung ist dabei sowohl ein strukturgebendes Element als auch von hoher Bedeutung für die Durchwegung des Gebiets.

### Erkennbarkeit der Elemente des Flughafens

Die Straßenführung und die Ausbildung von Baufeldern und Raumkanten bauen auf dem vorhandenen Wegenetz auf. Auch die Rollbahnen sollen im Stadtgefüge deutlich sichtbar bleiben. Das Ensemble der Bestandsgebäude ist Ausgangspunkt der Entwicklung. An ihren Dimensionen, aber auch am Charakter des ehemaligen Flughafens orientiert sich der zukünftige Städtebau.

### Ausbildung neuer städtischer Teilräume

Die Terminalgebäude selbst, der Tower und seine unmittelbare Umgebung sind der Mittelpunkt der *Urban Tech Republic*. Sie werden als herausgehobener Forschungs- und Technologiestandort zum *Campus* mit sichtbarer Landmarke entwickelt. Im Zentrum entsteht ein Campus-Park, gegebenenfalls mit einem Regenrückhaltebecken in Form einer zentralen Wasserfläche. Die Hochstraße (Highfly) bleibt zunächst erhalten, der weitere Umgang wird nach technischer, funktionaler und gestalterischer Überprüfung bestimmt. Für eine spätere qualifizierende Überarbeitung des Masterplans an dieser Stelle wäre eine vorhaben-

bezogene Planung zur Identifizierung der den Infrastrukturaufwand kompensierenden Nachverdichtungspotenziale erforderlich. Östlich des Terminals wird ein anknüpfendes Technologieaufeld entwickelt.

Westlich und südlich von ihm entsteht ein *Gewerbeband* mit teil- und zusammenlegbaren Grundstücken (Grundmodul 3.000 Quadratmeter), das der Aufnahme von Start-ups und Pionieren sowie der Förderung ihrer weiteren Entwicklung dient.

Die industrielle Bauzone entsteht zwischen den Landebahnen: Der etwa zwei Kilometer lange *Industriepark* ist im östlichen Teil höher verdichtet, im Westen aufgelockert und stellt durch begrünte Experimentierfelder den Übergang zum Landschaftsraum dar.

Die angrenzenden Wohnquartiere *Cité Guynemer* und *Cité Pasteur* werden als gemischte Bauflächen weiterentwickelt. Hier können neue Wohnquartiere entstehen.

### Ein neues Stadtquartier

Im östlichen Bereich des Flugfeldes soll über einen städtebaulichen Wettbewerb das städtische gemischte *Kurt-Schumacher-Quartier* mit mindestens 1.000 Wohnungen entwickelt werden.

### Entwicklung von innen nach außen

Das Konzept wird vom Bestand (ausgehend vom Terminal A) nach außen mit Bezügen zum Landschafts- und Stadtraum gedacht und phasenweise erschlossen. Eine parallele Entwicklung der Produktionsstätten im *Industriepark* soll dennoch möglich bleiben.

# Verkehrskonzept



## Verkehr

	Hauptverkehrsstraße (HS)		Vorhaltetrasse für ein innovatives Verkehrsmittel (Lage und Haltestellen noch zu definieren)
	Erschließungsstraße (ES) / Sammelstraße		U-Bahn (nachr. Übernahme aus dem FNP)
	Erschließungsstraße / Anliegerstraße		Standorte Bushaltestellen mit Einzugsbereich (300 m)
	Erschließungsstraße / Anliegerstraße (optional)		Überörtliche Radwege (Bestand / Planung)

Der bisherige Flughafenstandort ist aufgrund seiner zentralen innenstadtnahen Lage und der überregionalen Anbindung durch die Autobahn (A 111) gut in das bestehende Straßennetz integriert. An den schienengebundenen Nahverkehr über U- und S-Bahn grenzt der Standort nur tangential.

Die Haupteerschließung des Forschungs- und Industriestandorts TXL erfolgt wie bisher von Süden über den Saatwinkler Damm und – vorbehaltlich der Zustimmung des Bundes – neu von Osten über eine Anbindung an den Kurt-Schumacher-Damm. Hierdurch wird eine ausreichende Leistungsfähigkeit des Netzes für den motorisierten Individualverkehr erreicht (Verkehrsprognose von 2011 für 15.000 Beschäftigte am Standort). Dies gilt auch für die Stunden mit Spitzenbelastungen am Morgen und am Nachmittag.

### Innere Erschließung

Für die innere Erschließung ist ein hocheffizientes Straßennetz vorgesehen, das ausgehend von den heute schon versiegelten Flächen mit einem zentralen Trapez entwickelt werden kann. Der Verkehr wird am heutigen Trogbauwerk und an den Schenkelpunkten des Trapezes im Norden über einen Kreisverkehr geführt. Die Brücke wird rückgebaut und von Süden kommend eine zentrale offene Erschließung eingerichtet. Ergänzungen erfolgen durch öffentliche Sammelstraßen und private Erschließungen.

### Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Eine leistungsfähige Standorterschließung des ÖPNV ist Voraussetzung für eine erfolgreiche Standortentwicklung und -vermarktung. Die Anbindung aller Quartiere kann mit Bussen leistungsfähig, bedarfsgerecht und effizient gewährleistet werden (Verkehrsuntersuchung 2011). Das Erschließungssystem kommt langfristig ohne die Nutzung der Hochstraße aus. Auch das Terminal A wird dann ebenerdig angefahren werden. Ergänzend soll die Streckenführung für ein innovatives Verkehrsmittel für zukünftige Entwicklungen freigehalten werden, das gegebenenfalls im Lückenschluss zwischen Kurt-Schumacher-Platz und Volkspark Jungfernheide durch das Gebiet führt.

### Radwegenetz

Ein abschnittsweise separat geführtes Radwegenetz stellt eine zügige Anbindung sicher: an die Innenstadt sowie an die umliegenden Quartiere. In nördlicher Richtung wird eine Verbindung mit dem Landschaftsraum ermöglicht. Das Netz ist eingebettet in überörtliche Radwegeverbindungen (z. B. Berlin-Kopenhagen). Langfristig ist der Bau einer Brücke über den Kurt-Schumacher-Damm zur südöstlichen Freiraumfuge (Tower-Achse) für Fußgänger und Radfahrer möglich.

# Freiraumkonzept



## Landschaft / Tegeler Stadtheide

- Wald / waldartiger Vegetationsbestand
- Öffentliche Grünfläche
- Intensiver genutzte Offenlandschaft / Erholungsfläche
- Offen- und Heidelandschaft
- Sonstige Grünflächen (außerhalb Masterplan)

- Grünstreifen mit Landschaftsbezug (privat, symbol. Darstellung)
- Baumpakete Industrieflächen (privat, symbol. Darstellung)
- Begrünung Straßenraum und Verbindungen
- Platzfläche (teilweise Mischverkehrsfläche)
- Fuß- / Radwegeverbindung

## Qualifizierung

- Zugang Landschaftsraum
- Impulsgeber Landschaftsraum
- Aktivband Erholungs-, Sport- und Spielangebote

## Sonstiges

- Wasserfläche / Regenrückhaltebecken (Option)

Der Masterplan basiert auf einer integrierten Städtebau- und Landschaftsplanung. Die Vernetzung der neuen Bauquartiere mit der Landschaft gilt als ein Leitgedanke der Gesamtentwicklung. Die Entwicklung des Gesamtareals erfolgt aus der unbebauten Landschaft heraus. Darüber hinaus ist die Naturlandschaft der Tegeler Stadtheide prägender Standortfaktor für die Durchgrünung und Freiraumqualifizierung.

## Tegeler Stadtheide

Insgesamt sind 200 Hektar für die Landschaftsentwicklung und das „Heranführen“ der Naherholungslandschaft an die Wohnquartiere um Kurt-Schumacher-Damm und Scharnweberstraße vorgesehen. Auf Grundlage des Landschaftskonzepts wird die Offenlandschaft mit ihrer an den Extremstandort angepassten wertvollen Fauna und Flora weitgehend erhalten und zur Tegeler Stadtheide weiterentwickelt, einschließlich der Bewahrung ihrer klimatischen Austauschfunktion. Als ein neues Raumelement charakterisiert die Weite der Offenlandschaft den Übergang von der bebauten Stadt zum wald- und wasser geprägten Gebiet der Jungfernhöhe und des Tegeler Sees.

Der Landschaftsraum erhält durch verschiedene Zugänge Verknüpfungen mit dem Stadtraum. Der offene Landschaftsraum kann durch Baumpflanzungen eine behutsame Akzentuierung erfahren. Die Aneignung der Landschaft ist langfristig über ein großzügiges und weitgehend bestehendes Wegenetz möglich. Die östlichen in der Nähe der Wohnquartiere gelegenen Wiesen können als Erholungsflächen intensiver und vielfältiger genutzt werden. In Richtung Westen dominiert zunehmend das Erscheinungsbild der Tegeler Stadtheide. Die Entwicklung zielt nicht auf die Gestal-

tung einer klassischen Parkanlage, sondern auf den Erhalt und die Qualifizierung der vorhandenen Landschaftselemente sowie die Herstellung von Bezügen zu den angrenzenden Quartieren und Freiräumen, einschließlich der Verbindung zum südlich verlaufenden Berlin-Spandauer Schifffahrtskanal.

## Grün als Aushängeschild

Auch innerhalb des Forschungs- und Industrieparks kommt dem öffentlichen Freiraum eine Schlüsselfunktion der räumlichen Qualifizierung zu. Es besteht ein hoher Anspruch an die Integration und Gestaltung der öffentlichen wie privaten Freiräume sowie der unbebauten Grundstücksflächen. Das neue Stadtquartier soll den dort arbeitenden Menschen ein attraktives Umfeld und beste Arbeits- und Lebensqualitäten bieten. Die Quartiere werden durch lokale Freiraumstrukturen und Wegeverbindungen gegliedert, einschließlich der Berücksichtigung klimatischer Wirkungen.

Große Grünachsen durchziehen den Standort, gliedern den Raum und vernetzen Bauquartiere und Landschaft. Die Nord-Süd gerichtete Freiraumachse östlich des Towers stellt das zentrale Freiraumelement im Quartier dar, das mit anderen lokalen Freiraumstrukturen, Plätzen, Grünflächen bzw. Wegen verbunden wird. Das Terminal A wird nicht komplett umbaut. Am Tower entsteht der Campus-Park mit zentraler Platzanlage. Die Südost gerichtete Tower-Achse öffnet das Gebiet nach Osten und gewährt künftig Einblick und Zugang in das Gebiet. Diese Achse zielt langfristig auf einen Brückenschlag in Richtung Rehberge und eine Anbindung des Landschaftsraums über weitgehend vorhandene Wege an die Innenstadt. Die westliche Trapezstraße wird als Achse in die Weite der Tegeler Stadtheide (Offenlandschaft) fortgeführt und stellt ei-

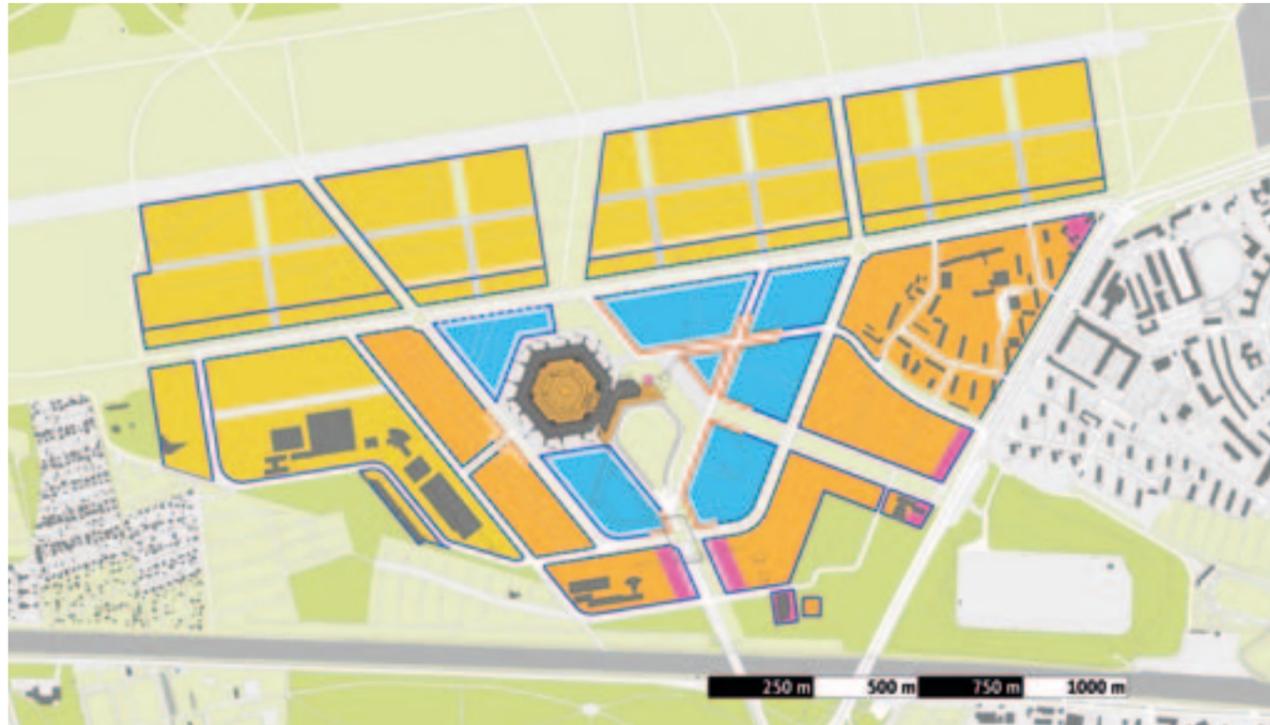
nen Bezug zum Tegeler See her. Mit der diagonalen Achse nach Nordosten wird eine historisch gewachsene Wegeverbindung aufgenommen. Entlang der Erschließungsstraßen und Radwegeverbindungen nach außen können Baumalleen im Landschaftsbild neue Akzente setzen.

Die orthogonale Grüngliederung im Industriepark spiegelt das System der Rollbahnen des Flugfelds wider und ist als Leitmotiv für die individuellen Freiraumplanungen innerhalb dieses Bereichs vorgesehen. Hier erfolgt eine Verknüpfung mit dem nördlich gelegenen Quartier der Cité Guynemer. Die nördliche Start- und Landebahn wird als Landschaftselement einbezogen und im östlichen Bereich als Aktivband für Sport- und Freizeitnutzung zur Verfügung stehen. Eine 60 Meter breite Fuge entlang des Industrieparks zieht sich südöstlich in das Gebiet vom Kurt-Schumacher-Damm.

## Verzahnung Industrie und Natur

Vor allem im nördlichen Landschaftsraum erfolgt eine Verzahnung des Standorts mit der Landschaft. Im Industriepark wird dies durch eine grüne Kammstruktur unterstützt. Innerhalb der Bauflächen können Waldinseln, Grünkorridore und Straßenraumbegrünungen die hervortretenden landschaftlichen Gliederungs- und Gestaltungselemente darstellen. Für die einzelnen Quartiere sind Freiraumtypologien zu entwickeln und in einem einheitlichen Gestaltungs- und Freiraumkonzept zusammenzuführen, um den Leitgedanken der Tegeler Stadtheide in die Standortentwicklung zu integrieren. Dem Gebiet sind in Abhängigkeit von der industriellen Nutzung ökologische Standards wie Dach- und Fassadenbegrünung sowie ein zukunftsgerichteter Umgang mit dem Wasser immanent.

# Städtebaulicher Entwicklungsrahmen



Raumbildende Kanten		Baufeldgrenzen	
	Raumbildende Kante auf Straßenbegrenzungslinie oder Grundstücksgrenze		Baufeldgrenze auf Straßenbegrenzungslinie oder Grundstücksgrenze
	Raumbildende Kante zurückgesetzt		Baufeldgrenze zurückgesetzt
	Raumbildende Kante zurückgesetzt hinter Vorgartenzone		Baufeldgrenze zurückgesetzt hinter Vorgartenzone

Bauhöhen	
	Bauhöhe höchstens 15 m
	Bauhöhe höchstens 23 m
	Bauhöhe höchstens 30 m
	Bauhöhe höchstens 47 m
	Bauhöhe höchstens 15 m, mindestens 12 m
	Bauhöhe höchstens 23 m, mindestens 12 m
	Bauhöhe höchstens 30 m, mindestens 12 m
	Bauhöhe höchstens 47 m, mindestens 12 m

Der Masterplan Berlin TXL ist gleichermaßen rahmensetzend für die Gesamtentwicklung als auch Vorgabe für die nachfolgende verbindliche Bauleitplanung. Daraus folgend sind insbesondere nutzungsbezogene Dichte- und Milieutypen und deren Erschließung zu definieren.

Das Trapez aus Rollbahnen östlich und westlich des Terminals sowie der Ost-West-Magistrale bildet das Kerngerüst der Erschließung. Diese Trassen sind anspruchsvoll zu gestalten. Der Stadtraum (s. Freiraumkonzept S. 14 / 15). Entsprechend erfolgt die Ausbildung durch eine stadträumlich wirksame Bebauung. Im Industriepark können bei Bedarf weitere Straßen flexibel im orthogonalen Raster angelegt werden. Im südlichen Bereich erfolgt eine geradlinige, z. T. axiale Orientierung der Baufelder und der Baufeldflächen auf das hexagonale Terminal A.

## Raumkanten

Das Terminalhauptgebäude wird mit seiner Gestalt- und Raumwirkung respektiert und mit solitären Gebäuden besonderer Nutzung (wissenschaftsaffin) umgeben, die an die vorhandenen Fluggastbrücken andocken können. Entlang des Trapezes sorgen Vorgärten und einheitliche Baugrenzen für eine gestalterische Klammer. Als Sonderfall erfolgt im Bereich der Andockzone keine Begrünung der Vorgartenzonen. Für den inneren Bereich der Forschungszone und Eingänge werden Baulinien festgelegt. Hier entsteht hochwertige und gebietsprägende Bebauung. In den anderen Quartieren orientieren sich einfache Baugrenzen an den Bedürfnissen der Unter-

nehmen. Grundsätzlich wird für die Baufelder angestrebt, die repräsentativen Leitungs- und Bürogebäude zu den Straßen- und Grünräumen zu orientieren und die i. d. R. niedrigeren Produktionsgebäude in die tieferen Grundstücksbereiche zu verlagern.

## Höhenentwicklung

Die Höhenentwicklung der Bebauung orientiert sich an den festgelegten Teilraumprofilen. Die untergeordneten Quartiere sind dann entsprechend ihrer Nutzungsform zu entwickeln. Die Höhen orientieren sich dabei an markanten Punkten der schon bestehenden Gebäude als Maximalwert: 47 Meter (Tower) für städtebauliche Dominanten, 23 Meter (Terminal A, Technikgeschosse) für höhere Gebäude, 15 Meter (Terminal A, 4. Obergeschoss) für Gewerbe und Industrie. Im Kerngebiet Campus rund um das Terminal sind Bauhöhen von maximal 23 Metern vorgesehen. Bauliche Hochpunkte werden zudem an den Zufahrten zum Gebiet gesetzt. Insbesondere die südliche Verbindung über das rückzubauenen Trogbauwerk ist als großzügiger Eingang auszubilden. Auch der Eingang der Tower-Achse und die Zufahrt Kurt-Schumacher-Damm im Osten sollen entsprechend inszeniert werden.

## Gestaltung

Die räumliche Ordnung und Gestaltung von Freiflächen und Bebauung um das Terminal A werden für Entwicklung und Erscheinungsbild des Gebiets von zentraler Bedeutung sein. Der Bereich ist daher hochwertig, beispielsweise über teilräumliche Qualifizierungsverfahren und Wettbewerbe, zu gestalten und zu entwickeln.

Das Terminal und die östlich angrenzenden Baufelder haben einen starken räumlichen Bezug zum zentralen Platz am ehemaligen Tower im Campus-Park. Daher sind dort die entsprechenden Nutzungsformen zu verorten: öffentliche Funktionalbereiche der Hochschule und Institute, Läden, Gastronomie etc. Im Innenraum der Hochstraße ist im Kontext der Freiraumachse eine öffentliche Fläche mit einem Wasserbecken vorgesehen.

# Leitlinien und Regeln

**Das städtebauliche Strukturkonzept für den Forschungs- und Industriepark Zukunftstechnologie in Tegel orientiert sich am Leitbild eines urbanen Campus. Dieser ist sowohl durch vielfältige landschaftliche Bezüge geprägt als auch durch Gebäudekanten, Baufluchten und vom öffentlichen Raum umgebene baublockartige Baufelder, die städtische Qualität entfalten.**

Der Masterplan TXL als robustes und flexibles Grundgerüst wird seine Konkretisierung durch die nachfolgende verbindliche Bauleitplanung erfahren. Dabei sind folgende Leitlinien und Regeln Grundlage für die künftige Entwicklung:

## Baufelder

Eine Adressbildung der Baufelder findet zum öffentlichen Straßenraum hin statt.

Hierbei bieten Baulinien als Baufluchten und Baufeldgrenzen als Bezugskanten den Orientierungsrahmen. Sie bilden damit das Grundgerüst für die Positionierung von frequentierten Gebäuden und repräsentativen Baukörpern.

Eine Parzellierung innerhalb der Baufelder orientiert sich an der kleinsten nachgefragten Parzelle von 3.000 Quadratmetern. Die Vermarktungslose bilden ihre Größe jeweils nach einem Ein- oder Mehrfachen dieses Grundmaßes aus.

Innerhalb der Baufelder und aufgrund der zu erwartenden überwiegenden Solitärbauweisen ist der „back to back“-Typ von aneinandergrenzenden Grundstücksrückseiten der Regelfall.

Lieferzonen und Hofflächen sind zur Rückseite hin zu orientieren.

Da sich das Gebiet über einen längeren Zeitraum schrittweise und ephemere entwickeln wird, sind Zwischennutzungen, Zwischenbauzustände, aber auch Interimsfreiraumgestaltungen ausdrücklich gewünscht. Demzufolge wird mit Ausnahme der direkten Andockzone um das Terminal A herum keine Mindestbebauungshöhe oder Dichte definiert.

## Freiraum/öffentliche Räume

Für die Freiraumplanung ist das Motiv der *Tegeler Stadtheide* Leitbild sowohl für den Landschaftsraum als auch für die öffentlichen Grünräume im Bebauungszusammenhang. Auf den privaten Grundstücksflächen sollen sich Charakter und Pflanzenauswahl der zu gestaltenden Freiräume und der Ausgleichsflächen an diesem Grundmotiv orientieren.

Gebietsweise sind zwischen öffentlichem Straßenraum und Baufeldgrenzen Grünzonen auf privaten Grundstücken vorgesehen („Vorgärten“). Die Gestaltung dieses grünen Baufeldrahmens soll durch Rasen-, Stauden- oder Heckenpflanzungen als grüner Saum erfolgen.

Aufgrund unterschiedlicher Grundstücksbreiten und Abstände von Zufahrten sind anstelle geschlossener Alleepflanzungen eher Baumgruppen entlang der Straßen vorzusehen. Die hierzu durchgeführte Landschaftswerkstatt gibt Hinweise zur weiteren Qualifizierung des öffentlichen Raums (siehe auch weiter unten).

## Parkraum

Parkierungsflächen für den ruhenden Verkehr sollen im öffentlichen Raum als Kurzzeitparkplätze im Wechsel zu den vorgesehenen Baumgruppen längs zur Straße vorgesehen werden. Auf den privaten Bauflächen im Kernbereich des Gebiets um das Terminal A soll der ruhende Verkehr in der Regel gebäudeintegriert untergebracht werden. Soweit im *Industriepark* und auf gewerblich geprägten Grundstücken im erweiterten Trapez offene Stellplätze vorgesehen werden, sollen diese hinsichtlich ihrer Einsehbarkeit vom öffentlichen Raum durch freiraumplanerische Maßnahmen gestaltet werden.

## Gestaltungsvorgaben

Aufgrund der unterschiedlichen Nutzungsschwerpunkte sind entsprechend differenzierte Gebäudetypen zu erwarten. Hinsichtlich eines anzustrebenden einheitlichen Gebietscharakters soll dabei eine Ähnlichkeit von Materialien und Farben angestrebt werden. Dabei kann die Eigenfarbigkeit der vermutlich vorherrschenden Betonkonstruktionen in lichtem Grau, ergänzt durch helle Vorhangfassaden den Charakter einer „weißen Industrie- und Forschungsstadt“ erzeugen. Hierdurch wird sowohl die Kühlung der Gebäude (Albedo-Effekt) als auch die Klimaanpassung des Standortbereichs gefördert. Gleichzeitig entsteht ein konturierendes Schattenspiel für die aus vielfältigen Einzelkuben bestehenden Gebäudeensembles und Quartiere.

Firmenschilder oder Werbeanlagen sollten zurückhaltend an Fassaden oder in Gebäude integriert angebracht

werden. Werbepylone oder Lichtbänder sollten vermieden werden. Begrünte Dächer, Fassaden(abschnitte) und Höfe sind geeignet, eine kleinteilige Standortqualität zu erzeugen, und daher ausdrücklich gewünscht.

Das Standortprofil *Urban Technologies* soll sich konsequenterweise auch in den Gebäuden selbst abbilden. Hierfür sind technologische Lösungen wie energieeffiziente oder energieproduzierende Fassaden, Dächer oder Anlagen zielführend.

Innerhalb des flexiblen Entwicklungsrahmens sind Qualitätsanforderungen zur Steigerung der Attraktivität, Konnektivität und öffentlichen Nutzbarkeit des Standortareals im Entwicklungsprozess zu gewährleisten. Insbesondere sind lange Zwangswege durch Grundstücksundurchlässigkeiten zu vermeiden, z. B. durch Gehreute für die Öffentlichkeit oder die Nutzbarkeit von Privatstraßen.

Aufgrund des forschungsaffinen und industriellen Nutzungsprofils ist eine weitgehende Mischung mit Wohn-, Kultur- oder Handelsnutzungen planungsrechtlich limitiert und daher nicht zu erwarten. Umso mehr kommt der Ausbildung und dem belebenden Charakter von Erdgeschosszonen besondere Bedeutung zu. Wo möglich sollen Versorgungsfunktionen wie Gastronomie, Kantinen oder Nahversorgung zum öffentlichen Straßenraum hin orientiert werden. Vorstellbar sind auch Ausstellungsräume und gläserne Fassadenabschnitte in Labor- und Produktionsgebäuden. Auch adressbildende Gebäudeeingänge sollen geschosshoch ausgebildet werden.

## Qualifizierung im Prozess

Die Konkretisierung von Leitlinien und Regeln für den öffentlichen Raum in der *Urban Tech Republic* soll durch ein nachfolgendes landschaftsplanerisches Wettbewerbsverfahren erfolgen. Ergänzend soll für den öffentlichen Raum auch ein integriertes Lichtkonzept erarbeitet werden. Die Inszenierung von Baukörpern durch Licht- und Schattenwirkung ist, bei Vermeidung nachteiliger Emmissionswirkung auf die Umgebung, sowohl für die Gliederung großer Gebäudevolumen als auch für die Schaffung einer lebendigen Nachtsicht von Bedeutung.

## Teilraumprofile



<b>Baufeldfläche</b>	ca. 23 ha
<b>Bruttogeschossfläche</b>	ca. 430.000 m <sup>2</sup>
<b>Nutzungsschwerpunkte</b>	Hochschulen und Forschungseinrichtungen, Forschungs- und technologieaffine Unternehmen, Produktion mit hohem Technologieanteil, Dienstleistungsunternehmen, Einrichtungen der örtlichen Versorgung (Einzelhandel, Gastronomie usw.)

### Campus

Ausgangspunkt für die Entwicklung forschungs- und technologieaffiner Nutzungen in der *Urban Tech Republic* ist die Umnutzung des identitätsstiftenden Terminals A zu einem Hochschulstandort. Hier stehen ca. 32.000 Quadratmeter Fläche für den Umbau zu Hörsälen, Seminar-, Labor- und Arbeitsräumen sowie weitere öffentliche Flächen zur Verfügung. Neben den Fachbereichen der Beuth Hochschule ist auch die Ansiedlung von jungen Firmen mit Fokus auf *Urban Technologies* vorgesehen.

Innerhalb des Trapezes als Haupteinschließung ist die Ansiedlung weiterer Einrichtungen aus Forschung, Entwicklung und Produktion in Neubauten geplant. In der sogenannten Andockzone nord- und südwestlich des Terminalgebäudes sind Solitärgebäude realisierbar, die gegebenenfalls unter Nutzung der Fluggastbrücken eine direkte Verbindung zum Terminal A erhalten können.

Durch die zentrale Freiraumachse, die den Kernbereich mit dem Landschaftsraum *Tegeler Stadtheide* (Offenlandschaft) im Norden und der Jungfernheide im Süden verbindet, werden das Terminal und der Tower als Landmarke weithin sichtbar freigestellt. Rund um den Tower wird ein Campus-Park mit hohen Aufenthaltsqualitäten gestaltet. Der zentrale Platz wird der wichtigste Treffpunkt der Nutzer sein und mittelfristig auch Raum für Gastronomie und Versorgungseinrichtungen bieten. Die vorgesehene Höhenentwicklung und Dichte der geplanten Bebauung soll einerseits den anvisierten Nutzungen und Aufenthaltsqualitäten dienen und gleichzeitig die städtebauliche und historische Bedeutung der Flughafengebäude in Höhe und Abstand respektieren.



**Baufeldfläche** ca. 31 ha  
**Bruttogeschossfläche** ca. 310.000 m<sup>2</sup>

**Nutzungsschwerpunkte** Gewerbliche Produktionsstätten, technologieaffine Unternehmen, flankierende gewerbliche Nutzungen und in Teilbereichen Arbeiten im naturnahen Umfeld



**Baufeldfläche** ca. 70 ha  
**Bruttogeschossfläche** ca. 500.000 m<sup>2</sup>

**Nutzungsschwerpunkte** Industrielle Produktionsstätten, Technologie- und Industriestätten in Verbindung mit Experimentierfeldern, flankierende industrielle und gewerbliche Nutzungen



**Baufeldfläche (ohne Bestand)** ca. 11 ha  
**Bruttogeschossfläche (ohne Bestand)** ca. 135.000 m<sup>2</sup>

**Nutzungsschwerpunkte** Übergangsbereich zu der bestehenden Wohnsiedlung Cité Pasteur als gemischt genutztes Gebiet mit nicht störendem Gewerbe, Dienstleistungsunternehmen, Handelseinrichtungen und Wohnanteilen



**Baufeldfläche** ca. 17 ha  
**Bruttogeschossfläche**

**Nutzungsschwerpunkte** Wohnnutzung, ergänzende gemischte Nutzungen eines innerstädtischen Quartiers

## Gewerbeband

Das *Gewerbeband* wird im Zuge der Gebietsentwicklung in drei Bereiche mit unterschiedlichen Qualitäten ausformuliert.

In einer ersten Phase nach Schließung des Flughafens ist angestrebt, die Flughafennebengebäude im Westen des Terminals A durch technologieaffine Zwischennutzungen oder bereits durch profilkonforme Unternehmen oder Einrichtungen zu reaktivieren. Die *Hangarzone* bietet in den Folgejahren eine optimale Bandbreite an Baufeldgrößen und Verknüpfungsmöglichkeiten für Unternehmensansiedlungen ab 3.000 Quadratmeter Grundstücksgröße.

Eine besondere Qualität wird für den südlichen Eingang angestrebt. Nach dem Rückbau des heutigen Trogbauwerks erhält die *Urban Tech Republic* eine klar strukturierte Sichtachse aus Richtung Süden und ermöglicht damit eine repräsentative Zugangssituation zum *Campus*.

Der südöstliche Abschluss des *Gewerbebandes* wird durch das *Gewerbe im Grünen* gebildet. Das hier angrenzende Waldareal bietet ein attraktives Arbeitsumfeld und kann für Unternehmen aus Produktion, Forschung und Technologie besondere Akzente setzen.

## Industriepark West und Ost

Im Norden des Gebiets ist ein ca. 300 Meter tiefer und rund zwei Kilometer langer *Industriepark* geplant. Die Industrie-flächen werden über die zentrale Ost-West-Magistrale mit direkter Anbindung an den Kurt-Schumacher-Damm erschlossen. Der *Industriepark* bietet Baufelder von bis zu 400.000 Quadratmeter Größe – eine in Berlin qualitativ und quantitativ einmalige Situation. Im Bereich zum angrenzenden Mischgebiet der *Cité Pasteur* wird durch entsprechende Auflagen und Maßnahmen darauf geachtet, dass keine Nutzungskonflikte auftreten können.

Der *Industriepark* ist durch die zentrale Freiraumachse in zwei Bereiche unterschiedlicher Qualität geteilt. Im *Industriepark Ost* wird Unternehmen eine hohe Verdichtung/Versiegelung mit optimalen Arbeits- und Produktionsbedingungen ermöglicht. Im *Industriepark West* wird in Richtung Landschaftsraum eine innovative bauliche Mischung aus Technologie- und Industriestätten in Verbindung mit weiträumigen landschaftsgeprägten Flächenangeboten für Experimente und Testfelder konzipiert. Damit bietet die *Urban Tech Republic* eine in Deutschland einmalige Symbiose aus Forschung, Tests vor Ort und Produktion.

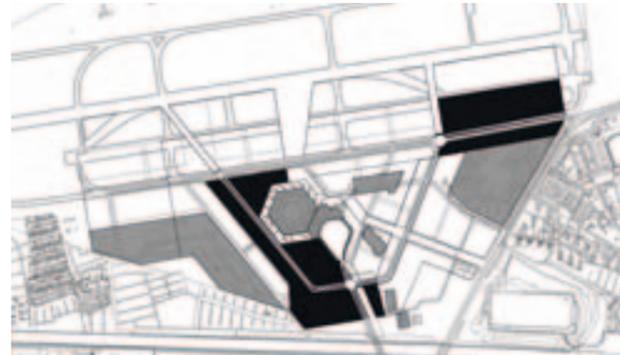
## Cité Pasteur

Das in den 1950er-Jahren entstandene Wohngebiet der *Cité Pasteur* im Osten des Flughafenareals wird im Bestand gesichert und weiter qualifiziert. Für eine geordnete städtebauliche Entwicklung wird der Übergangsbereich als ein gemischt genutztes Gebiet mit nicht störendem Gewerbe geplant.

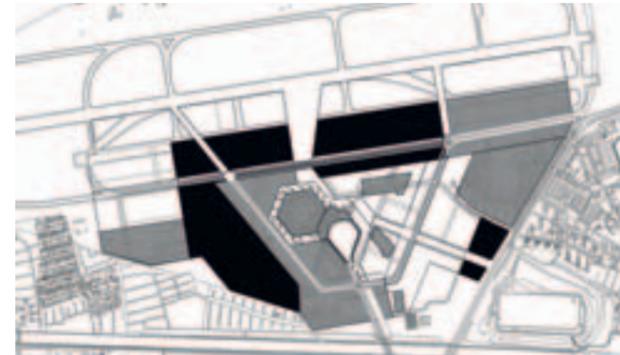
## Kurt-Schumacher-Quartier

Das neue *Kurt-Schumacher-Quartier* wird als Verbindungsglied zwischen dem Kernbereich von Berlin TXL und dem östlich gelegenen Kurt-Schumacher-Platz profiliert. Hier besteht über die U-Bahnlinie U6 Anschluss in Richtung des historischen Stadtzentrums. Ebenso können mit der Linie die weiteren Standorte der Beuth Hochschule Berlin am Leopoldplatz erreicht werden. Im städtisch gemischten Quartier werden über 1.000 Wohneinheiten entstehen. Das städtebauliche Konzept wird über ein Wettbewerbsverfahren entwickelt.

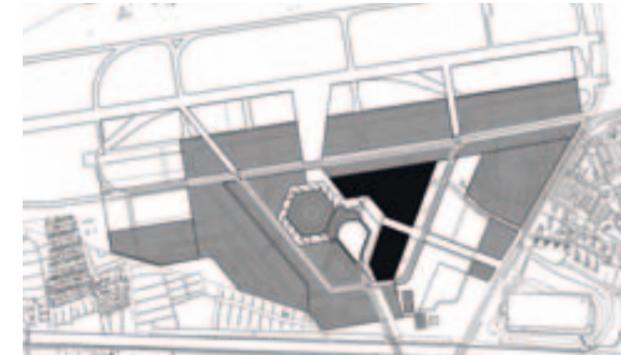
# Phasierung



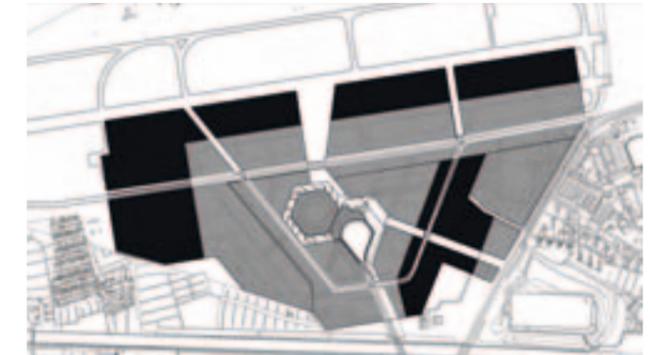
Phase 1  
 ■ Bestand  
 ■ 1. Bauabschnitt



Phase 2  
 ■ Bestand, 1. Bauabschnitt  
 ■ 2. Bauabschnitt



Phase 3  
 ■ Bestand, 1., 2. Bauabschnitt  
 ■ 3. Bauabschnitt



Phase 2  
 ■ Bestand, 1., 2., 3. Bauabschnitt  
 ■ 4. Bauabschnitt

Nach Einstellung des regulären Flughafenbetriebs soll sich der Standort Berlin TXL in mehreren Phasen zu einem Leuchtturm für umweltverträgliche Spitzentechnologien entwickeln. Die dargestellten Realisierungsschritte ermöglichen eine in sich plausible Flächen- und Infrastrukturentwicklung und schaffen frühzeitig funktionsfähige Quartiere in dem auf ca. 30 Jahre angelegten langfristigen Transformationsprozess.

## Schließung des Flughafens

Die Neuentwicklung des Forschungs- und Industrieparks erfolgt zunächst „aus dem Bestand“ heraus. Hierfür soll nach Schließung und Übergabe des Flughafenareals ein Teil der vorhandenen Terminal- und Flughafennebengebäude für erste Zwischen- und Endnutzungen um- und ausgebaut werden. Als sichtbarstes Signal gilt hierfür der geplante Umbau des Terminalhauptgebäudes für die Beuth Hochschule. Die öffentlichen Grünflächen werden sukzessive, jeweils parallel zu den Erschließungsmaßnahmen hergestellt. Sie tragen in jeder Entwicklungsphase der Realisierung der *Urban Tech Republic* maßgeblich zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität bei.

## Entwicklungsphase 1

In der ersten Entwicklungsphase ist eine Neuerschließung über den Kurt-Schumacher-Damm und den Saatwinkler Damm vorgesehen. Der Ansatz einer bipolaren Entwicklung ermöglicht es den Eigentümern (der BImA und dem Land Berlin), ansiedlungswilligen Unternehmen von Beginn an Angebote unterschiedlicher Flächengrößen (3.000 bis

200.000 Quadratmeter) und Lagequalitäten (*Campus, Gewerbeband, Industriepark*) zu unterbreiten.

Die Entwicklungsphase 1 umfasst:

- den Neubau der Ost-West-Magistrale vom Kurt-Schumacher-Damm bis zum Kreisverkehrsknoten Ost;
- den Rückbau des Trogrückenbauwerks und die Neugestaltung der Südzufahrt bis zum Kreisverkehrsknoten Süd;
- den Neubau der West-Erschließung im Kernbereich zwischen Haupt- und Nebengebäuden des Flughafens.

Eine verkehrliche Verbindung der vorgenannten Teilerschließungen untereinander ist über eine Weiternutzung bereits vorhandener flughafeneigener Verkehrswege gewährleistet.

Durch den Neubau des ersten Teilabschnitts der Ost-West-Magistrale werden Teilflächen des *Industrieparks* erschlossen. Darüber hinaus kann mit der nördlichen Arrondierung der *Cité Pasteur* durch eine gemischt genutzte Randbebauung begonnen werden.

Der Neubau von Südzufahrt und westlicher Trapezstraße ermöglicht eine Neuerschließung der Bestandsgebäude (Terminals, BFG-Gebäude, Heizwerk, Hangar etc.) und der zukünftigen Baufelder zwischen den Bestandsgebäuden. Darüber hinaus bietet die Erschließung bei Bedarf optional eine schnelle Erschließung weiterer Teile des *Industrieparks West*.

Durch den planerischen Zuschnitt des ersten Bauabschnitts werden frühzeitig die Eingangsbereiche realisiert und damit neue „Tore“ geschaffen – eine für die positive Entwicklung des Areals maßgebliche Voraussetzung.

## Entwicklungsphase 2

In der zweiten Entwicklungsphase wird die Ost-West-Magistrale bis zum Kreisverkehrsknoten West verlängert. Damit wird eine durchgängige Verbindung zur westlichen Trapezstraße geschaffen und eine Durchwegung des Geländes (bspw. auch für ein schienengebundenes öffentliches Verkehrsmittel) ermöglicht. Über die Magistrale werden vor allem weitere Grundstücke im *Industriepark* erschlossen, aber auch Grundstücke im Teilraum *Campus*, die für eine höherwertige forschungs- und technologiegeprägte Bebauung vorgesehen sind.

Außerdem wird innerhalb des Bereichs zwischen Terminal A und Nebengebäuden parallel zur westlichen Trapezstraße eine zweite Straße realisiert, die eine weitere Reihe an kleinteiligen Gewerbegrundstücken erschließt und damit neue geeignete Flächenangebote schafft. Beide Parallelstraßen werden in einer auf das Hauptgebäude ausgerichteten Achse miteinander verbunden, die vor allem für Fußgänger und Radfahrer eine schnellere Erreichbarkeit der geplanten ÖPNV-Haltestelle vor dem zentralen Terminal ermöglichen soll.

Als weitere Maßnahme ist eine erste Erschließung der Bereiche entlang der Autobahn 111 vorgesehen. Da die hierdurch

angebundenen Grundstücke von den angrenzenden Straßen einsehbar sind, soll Unternehmen auf diesen Flächen die Errichtung von besonderen Gebäuden ermöglicht werden. Dadurch entstehen weitere Landmarken der *Urban Tech Republic*.

## Entwicklungsphase 3

Mit der dritten Erschließungsphase werden die inneren Flächen des östlichen *Campusbereichs* angebunden. Neben weiteren Baufeldern, die schwerpunktmäßig für die Ansiedlung von Hochtechnologie-, Produktions- und Forschungsunternehmen, aber auch von Dienstleistungsunternehmen vorgesehen sind, sollen in diesem Bereich Räume für Gastronomie, Versorgungseinrichtungen und gegebenenfalls auch studentisches Wohnen geschaffen werden.

## Entwicklungsphase 4

Im Zuge der letzten Ausbauphase erfolgt die Vollendung der Ost-West-Magistrale und deren Verbindung zur Bestandsstraße am westlichen Rand der *Urban Tech Republic*. Hiermit werden die letzten Grundstücke des *Industrieparks West* inklusive der damit verbundenen Experimentierfelder erschlossen. Darüber hinaus wird das Erschließungsnetz im östlichen Teil des Areals vervollständigt. Mit Fertigstellung der Magistrale und der Komplettierung des östlichen Verkehrsnetzes kann Unternehmen auch noch in der letzten Erschließungsphase ein großes Spektrum an Flächengrößen zur Verfügung gestellt werden.

# TXL – Blick in die Zukunft



## Perspektivische Ansicht

Tegel Projekt GmbH

## Visionäre Bilder

Für die Umsetzung der *Urban Tech Republic* sind vielfältige Realitäten vorstellbar. Der Masterplan schafft hierfür einen strukturellen Rahmen. Welches konkrete Bild sich ausprägen wird, hängt von verschiedenen Faktoren ab: Veränderte gesellschaftliche Rahmenbedingungen und Zielsetzungen der Stadtentwicklung gehören genauso dazu wie neue technische Errungenschaften und innovative Möglichkeiten der Produktion. Zukünftige Investoren und ihre Vorstellungen, aber auch weitere Akteure des neuen Stadtteils wie Firmen, Organisationen und Einrichtungen werden den Prozess prägen. Die Luftbildanimation zeigt eine mögliche Variante der abgeschlossenen Transformation des Standorts.

# Informationen zu den Werkstattverfahren

In den Werkstattverfahren wurde seit 2009 ein kooperativer Ansatz entwickelt und konsequent umgesetzt. Zunächst wurden Szenarien für „Event, Freizeit, Sport“, „Landschaftsentwicklung“, „Gewerblich-industrielle Ansiedlung“, „Gemischtes Nutzungskonzept“, „Sustainable City TXL“ sowie ein offenes Zukunftsszenario entwickelt. Auf dieser Basis fiel nach öffentlicher Diskussion die politische Entscheidung, einen „Forschungs- und Industriepark Zukunftstechnologie“ bei gleichzeitiger Sicherung der Potenziale von Natur und Landschaft zu realisieren. In Atelieratmosphäre entstanden dann zunächst die Grundlagen für das Strukturkonzept, das Landschaftskonzept und nun im III. Werkstattverfahren sieben exzellente Entwürfe, deren Handschrift jetzt im Masterplan erkennbar ist.

## Ein lebendiges Verfahren für einen lebendigen Standort

Intensive Debatten zwischen Entwerfern, Verwaltung, Entwicklungsgesellschaft und externen Partnern ließen eine produktive Grundstimmung aufkommen, die von allen Akteuren als inspirierend beschrieben wurde. Während die Gestalter es sonst gewohnt sind, sich im fachlichen Wettbewerb zu behaupten, wurden hier die Entwürfe, Grundprinzipien und Regeln kontinuierlich in gemeinsamen Sitzungen diskutiert. Bei gleicher Aufgabenstellung entstanden so hochkarätige Entwürfe. Zusätzliche Impulse lieferte dabei auch das Team der Stadtplanungsakademie Helsinki-Berlin (s. S. 29).

## Wir wissen nicht, welche Anforderungen in 20 oder 50 Jahren formuliert werden!

Das Ergebnis ist ein Masterplan, der Rahmen setzt und Weichen stellt. An den Entwürfen der Teams sind dabei verschiedene Elemente klar ablesbar, andere haben stärker konzeptionelle Überlegungen beeinflusst. Mit der Gesamtheit der Entwürfe steht ein reicher, städtebaulicher wie freiraumgestalterischer Ideenschatz zur Verfügung, dessen man sich auch je nach Verlauf der Entwicklung in Zukunft bedienen kann.

## agence ter Landschaftsarchitekten

Mit seiner zentralen Grünverbindung in Nord-Süd-Richtung fokussiert der Entwurf auf die Freiraumqualitäten. Die bestehende Hochstraße (Highfly) zum Terminal A wird in Verbindung mit dem Landschaftsraum und dem Flughafentower als Zentrum inszeniert. Das Konzept unterstützt eine schnelle Nachnutzung der Bestandsgebäude. Ein modulares System der Baublöcke ermöglicht Flexibilität.



## CITYFÖRSTER/urbane gestalt/Transsolar

Das Team entwickelt einen strategischen Ansatz für einen robusten, da flexiblen Planungsprozess. Ein umfangreiches Regelwerk sorgt für strukturelle, programmatische und gestalterische Qualität in strategisch wichtigen Teilräumen. Die Gliederung des Gebiets in Kleinformat, Mittelformate und große Geschäftsgebäude konkretisiert die Vorüberlegungen aus Strukturkonzept und FNP.



## gmp Architekten

Das „eigene Ensemble“ rund um das Terminal A stellt den Kern des neuen Stadtteils dar. Bestehende Straßen- und Gebäudestrukturen werden aufgenommen. Die Parzellenstrukturen orientieren sich linear an der bestehenden Bebauung und den Rollbahnen. Bauliche Hochpunkte bilden an den zentralen Zugängen Blickbezüge. Die heutige Tunnelzufahrt wird als torartiger Eingang gestaltet.



## Machleidt GmbH/sinai/GRI

Der Entwurf sieht die Entwicklung des Areals zu einem neuen arbeitsstättengerechten urbanen Stadtteil Berlins vor. Die konsequente Anbindung an die umliegenden Quartiere und Freiräume integriert das Areal in das bestehende Umfeld und bietet viel Raum für Neubauten. Die Entwicklung soll kompakt und in strukturierten Schritten erfolgen sowie sich explizit am realen Bedarf orientieren.



## MVRDV/TOPOTEK1

Das Konzept für einen Businesspark Tegel beinhaltet eine klare qualitätsvolle Gestaltung, die einem integrierten Arbeits- und Lebensstil gerecht werden soll. Für die situative Aneignung des Areals ist eine stabile Grundstruktur Voraussetzung. Der Entwurf fokussiert auf die Abgrenzung zu den umliegenden Stadtteilen. Ein Grüngürtel verleiht ihm einen besonderen Charakter.



## WEST 8

Das Team entwirft den Stadtteil aus der Landschaft heraus. Natürlich gestaltete Grünzüge stehen nicht im Widerspruch zur Gewerbe- und Produktionsnutzung. Nachhaltigkeit entsteht durch die Trennung der Verkehrsströme in zwei Systeme: ein Straßennetz übernimmt klassische Versorgungsaufgaben, das zweite Netz schafft grüne Alleen und großzügige Rad- und Fußwegeverbindungen.



## Stadtplanungsakademie Helsinki-Berlin

Unter Beachtung des Strukturkonzepts werden freie Formen zu organischen Quartieren um einen großen Grünraum verbunden. Als zentrales Gebäude grenzt das Terminal A an den Grünraum mit Pocketparks an und wird im südlichen und westlichen Bereich durch eine dichte Bebauung begrenzt. Die Hochstraße (Highfly) weicht einer „Rotunde“ als zentralem Verkehrs- und Interaktionsplatz.



Alle Bilder: Urbanizers, Jeannine Albrecht

## 6. Standortkonferenz „Masterplan TXL“

Die Senatsverwaltung stellt die Ergebnisse des Werkstattverfahrens in regelmäßigen Abständen der Öffentlichkeit zur Diskussion. Am 29. August 2012 wurde auf der 6. Standortkonferenz im Amerika Haus erstmalig der Entwurf des Masterplans als Gesamtergebnis des laufenden Prozesses gezeigt. Die Berliner Stadtöffentlichkeit diskutierte sowohl den Plan als auch die Entwicklungsstrategie der landeseigenen Tegel Projekt GmbH.

### Masterplan und wirtschaftliches Leitbild

Nach der Begrüßung (Senator Michael Müller) und der inhaltlichen Vorstellung des Masterplans (Reiner Nagel) präsentierte Geschäftsführer Hardy R. Schmitz ergänzend die wirtschaftliche Entwicklungsstrategie: die Tegel Projekt GmbH setzt insbesondere auf enge räumliche Vernetzung und Kooperation von Forschung, Entwicklung und Produktion entlang der Wertschöpfungskette. Die Strategie sieht eine sofortige Nutzung der Bestandsgebäude vor, die z. B. für Start-ups ab „Stunde null“ genutzt werden können.

### Partner im Prozess

Die Grundstückseigentümer Land Berlin und Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BlmA) verständigten sich darauf, die Entwicklung des Areals im Konsens fortzuführen. Die Vermittlung der Ziele insbesondere in die Bezirke – vor allem natürlich Reinickendorf – erfolgt über einen etablierten regelmäßigen Austausch auf Staatssekretärebene. Ein wichtiger Partner und Impulsgeber für die Bereiche For-

schung und Entwicklung ist die Beuth Hochschule für Technik Berlin.

### Verkehr und Wohnen

Das Berliner Publikum stellte vor allem Fragen zur Anbindung angrenzender Stadträume (Reinickendorf und Spandau) sowie zur Vernetzung der Berliner Innenstadt mit der Tegeler Seen- und Waldlandschaft. Die Umsetzung eines tragenden Fahrradwegenetzes als wichtige Voraussetzung für die Verflechtung des Gebiets wurde ebenfalls ins Spiel gebracht.

Die Diskussion um Wohnnutzungen im neuen Stadtteil muss sich mit der Schwerpunktsetzung der Gewerbe- und Produktionsansiedlung auseinandersetzen, etwaige Ziel- und Nutzungskonflikte müssen vorausschauend erkannt und bewältigt werden. Potenziale für eine diesbezügliche Entwicklung des 460 Hektar großen Gebiets bieten vor allem die Quartiere mit Mischnutzung im östlichen Bereich (in Richtung Kurt-Schumacher-Platz).

### Ausblick: Der Berliner Stadtkontext

Senator Müller stellte die Planungen in den Kontext der Flächen Adlershof, Heidestraße und Tempelhof. Besonders hervorgehoben wurden die unterschiedlichen Schwerpunkte der wirtschaftlichen Entwicklungsstrategien. Zur Positionierung Berlins als fahrradfreundliche Stadt und im Sinne des „Bündnisses für soziale Wohnungspolitik“ sollten auch diese Schwerpunkte berücksichtigt werden.

## Stadtwerkstatt

In der Stadtwerkstatt am 18. Oktober 2012 erhielten die Planungsteams die Gelegenheit, ihre Entwürfe und Grundprinzipien einer Fachöffentlichkeit insbesondere von Architekten und Stadtplanern vorzustellen. In der Diskussion mit Reiner Nagel und Dr. Philipp Bouteiller wurden Details des Masterplans besprochen und Vorschläge für den weiteren Entwicklungsprozess gemacht.

Die Teams betonten insbesondere mit Blick auf die Entwicklungsperspektive von mehreren Jahrzehnten den Bedarf an einem stabilen Grundgerüst für die bauliche Entwicklung. Dies schaffe die nötige Flexibilität für Anpassungsbedarfe an sich verändernde Rahmenbedingungen. Ein Handbuch mit Gestaltungsrichtlinien könne den Handlungsrahmen für zukünftige Bauherren am Standort bilden, ebenso wie Regeln und klare Profile für die einzelnen Teilbereiche. Zentrum der Entwicklung und verdichteter Kern des Areals solle in jedem Fall das Terminalgebäude sein. Die Schaffung urbaner Strukturen jenseits eines reinen Arbeits- und Produktionsgebietes könne durch eine enge bauliche und verkehrliche Verflechtung mit dem umgebenden Stadtraum erreicht werden.

Die Fachöffentlichkeit weist auf eine Gefahr der Angebotsplanung hin, sollte das Konzept zu früh zu stark festgelegt werden. Die Verflechtung mit den angrenzenden Stadtgebieten sowie die Durchwegung von der Stadt in die Landschaftsräume um die Tegeler

Seen wurde auch in der Stadtwerkstatt eingefordert. Eine Konkurrenz des Standorts TXL mit den anderen Berliner Technologieparks sei aufgrund des sehr ausdifferenzierten und im gesamtstädtischen Kontext entwickelten Standortprofils nicht zu befürchten.

### Ausblick: Atelier Tegel

Mit der kooperativen und integrierten Zusammenarbeit von sieben Teams und Vertretern von Verwaltung, Politik und Wirtschaft ist ein Verfahren entstanden, das auf Grundlage einer stufenweisen Erarbeitung die besten Ideen in sich vereinigt. Für die weitere Entwicklung ist ein Regelwerk von großer Bedeutung, für die entsprechenden Felder muss Baurecht geschaffen werden.

#### Teilnehmer

Staatssekretär Ephraim Gothe, SenStadtUm  
Reiner Nagel, SenStadtUm  
Dr. Philipp Bouteiller, Tegel Projekt GmbH  
Michael Künzel, SenStadtUm  
Anne Niehüser, CITYFÖRSTER, und Johannes Böttger, urbane gestalt  
Nicolas Pomranke, gmp Architekten  
Benjamin Wille, Machleidt GmbH  
Jeroen Zuidgeest, MVRDV  
Christoph Elsässer, WEST 8  
Dan Mollgren, Pia Sjöroos, Stadtplanungsakademie Helsinki-Berlin  
Prof. Peter Zlonicky, Büro für Stadtplanung und Stadtforschung



Alle Bilder: Milena Schlösser



Alle Bilder: Milena Schlösser

# Prozessbeteiligte

## **Eingeladene Planungsteams**

### **agence ter Landschaftsarchitekten (Paris, Karlsruhe)**

Hartmut Friedel, Franziska Bücking, Johanna Schmotzle

### **CITYFÖRSTER (Hannover, Berlin)**

Oliver Seidel, Verena Brehm, Anne Niehüser, Sanna Richter

### **urbane gestalt (Berlin)**

Johannes Böttger, Caroline Hertel

### **gmp Architekten von Gerkan, Marg und Partner (Hamburg, Berlin)**

Stephan Schütz, Clemens Kampermann, Anna Liesicke, Nicolas Pomränke, Jochen Sültrup, Michael Reiss

### **Machleidt GmbH (Berlin)**

Prof. Hildebrand Machleidt, Carsten Maerz, Benjamin Wille, Juliane Schonauer

### **sinai. Faust.Schroll.Schwarz. Freiraumplanung + Projektsteuerung GmbH (Berlin)**

AW Faust

### **GRI – Gesellschaft für Gesamtverkehrsplanung, Regionalisierung und Infrastrukturplanung mbH (Berlin)**

Bodo Fuhrmann

### **MVRDV (Rotterdam)**

Nathalie de Vries, Jonas Klock

### **TOPOTEK1 (Berlin)**

Martin Rein-Cano, Lars Behrendt, Lorenz Dexler

### **WEST 8 (Rotterdam)**

Christoph Elsässer, Katharina Posselt

## **Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt**

Ephraim Gothe, Staatssekretär Bauen und Wohnen

Reiner Nagel, Leitung Abteilung I

Michael Künzel, Referat I B

Karen Hiort, Referat I B

Isabel Köhne, Referat I B

Til Warmbold, Referat I B

Dr. Birgit König, Referat I E

Annalie Schoen, Referat II B

Christian Fritsche, Referat II B

Dietmar Bartholome, Referat II B

Daniel Imjela (Grafiksupport)

## **Tegel Projekt GmbH**

Hardy R. Schmitz, Geschäftsführer

Dr. Philipp Bouteiller, Geschäftsführer

Bernhard Hildebrand, Leiter Vertrieb, Vermietung und Marketing

Nicolas Novotny, Leiter Planung und Erschließung

Annette Rott, Projektmanagerin Planung und Erschließung

Niklas Erich, Research Urban Technologies

Imre Strehler, Leiter Bauwesen und Facility Management

Dirk Heidel, SIB Heidel

## **Senatsverwaltung für Finanzen**

Stefan Frauenstein, Referat I D

Andrea Weiße, Referat I D

## **Senatsverwaltung für Bildung, Jugend und Wissenschaft**

Andreas Berr, Referat IV D

Christa Geisler, Referat IV D

Ulrich Wurst, Referat IV D

## **Senatsverwaltung für Wirtschaft, Technologie und Forschung**

Heidrun Rhode-Mühlenhoff, Leitung Abteilung III

Corinna Hüge, Referat III A

## **Bezirk Reinickendorf**

Martin Lambert, BzStR für Stadtentwicklung, Umwelt, Ordnung und Gewerbe

Marius Helmuth-Paland, Abteilung Stadtentwicklung, Umwelt, Ordnung und Gewerbe; Leitung Fachbereich Stadtplanung und Denkmalschutz

Heike Sellenthin, Abteilung Stadtentwicklung, Umwelt, Ordnung und Gewerbe; Fachbereich Stadtplanung und Denkmalschutz

Christian Joosten, Abteilung Stadtentwicklung, Umwelt, Ordnung und Gewerbe; Ansiedlungsmanagement

## **Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BImA)**

Christine Conradt-Rakei, Regina Schreurs, Michael Jaensch, Portfoliomanagement

## **Industrie- und Handelskammer Berlin**

Jochen Brückmann, Bereich Infrastruktur und Stadtentwicklung

## **Landesbeauftragter für Naturschutz**

Prof. Dr. Ingo Kowarik, TU Berlin

## **Stadtplanungsakademie Helsinki-Berlin**

Hilla Rudanko, Pia Sjöroos, Anu Laminpää, Harri Verkamo, Dan Mollgren, Tuukka Linnas

## **Moderation**

Prof. Peter Zlonicky, Büro für Stadtplanung und Stadtforschung, München

## **Organisation**

Dr. Gregor Langenbrinck, Kai Steffen, Jeannine Albrecht, Erik Hofedank,

Urbanizers Büro für städtische Konzepte, Berlin

# Impressum

## **Herausgeber**

Senatsverwaltung  
für Stadtentwicklung und Umwelt  
Kommunikation  
Am Köllnischen Park 3  
10179 Berlin  
[www.stadtentwicklung.berlin.de](http://www.stadtentwicklung.berlin.de)

## **Inhalte und Bearbeitung**

Senatsverwaltung  
für Stadtentwicklung und Umwelt  
Abteilung Stadt- und Freiraum-  
planung

## **in Zusammenarbeit mit**

Tegel Projekt GmbH  
[www.berlintxl.de](http://www.berlintxl.de)

## **Redaktion + Layout**

Urbanizers  
Büro für städtische Konzepte  
Dr. Gregor Langenbrinck, Kai Steffen,  
Jeannine Albrecht  
[www.urbanizers.de](http://www.urbanizers.de)

**Berlin, März 2013**

