



Sozialdemokratische Partei Deutschlands  
Landesverband Berlin – Kreis Reinickendorf  
AG „Nachnutzung Flughafengelände Tegel“

## Die Zeit nach TXL - Handlungsansätze - Anregungen - Visionen

---



	Seite
<b>1. Vorbemerkungen</b>	1
<b>2. Ausgangslage</b>	1
<b>3. Klima, Wald- und Erholungsflächen</b>	2
3.1 Erhalt der lufthygienischen Funktion des Flugfeldes	2
3.2 Rückgewinnung ehemaliger Waldflächen durch Wiederaufforstung	3
3.3 Waldränder als natürliche Übergänge ausbilden	4
3.4 Sensibler Umgang mit dem Landschaftsschutzgebiet Flughafensee	5
<b>4. Arbeiten und Wohnen ohne Konflikte realisieren</b>	6
4.1 Ausweisung von Gewerbe- und Industrieflächen mit Augenmaß	6
4.2 Einbeziehung des Flughafenterminals in ein Gesamtkonzept	8
4.3 Chancen für zukunftssträchtige Wohnformen nutzen	9
4.4 Wohnen in den Mäckeritzwiesen dauerhaft sichern	10
4.5 Zwischennutzung von Gewerbe- und Industrieflächen erwägen	11
<b>5. Freizeit und Erholung – eine realistische Vision</b>	12
5.1 Nutzung des Terminals C mit einer angrenzenden Flächen für ein Sole-Freizeit-Wohlfühl-Bad	12
5.2 Sportflächen arrondieren	13
5.3 Fuß- und Radwegenetz zur Erschließung der Naherholungsgebiete berücksichtigen	14
<b>6. Verkehrswege anpassen – ÖPNV optimieren</b>	14
6.1 A 111 nach Anschlussstelle Antonienstraße entwidmen und neue Anbindung vom Kurt-Schumacher-Damm schaffen	15
6.2 Landebahnen und Fahrstraßen des Flughafens für künftige Erschließung nutzen	16
6.3 Öffentliche Nahverkehrserschließung durch ein leistungsfähiges, umweltfreundliches und kostengünstiges Kabinenbahnsystem (H-Bahn)	17
<b>7. Ausblick</b>	19
<b>8. Anhang</b>	20



## 1. Vorbemerkungen

Durch Beschluss des Kreisvorstandes am 6. Oktober 2008 hat die SPD Reinickendorf entschieden, eine Arbeitsgruppe einzusetzen, „die Überlegungen zur Nachnutzung des Flughafens Tegel anstellen und entsprechende Vorschläge entwickeln soll.“ Damit hat der Kreis Reinickendorf frühzeitig signalisiert, die künftige Entwicklung auf diesem Areal durch eigene Vorstellungen und Überlegungen positiv beeinflussen zu wollen.

Nach mehr als einem Jahr legt diese Arbeitsgruppe nun ihre Ergebnisse vor. Wir wollten weder das Rad neu erfinden noch uns als Konkurrenz zu dem von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung beauftragten Werkstattverfahren in Szene setzen. Dort wo nach unserer Überzeugung schon nicht zu übertreffende, zukunftsweisende Vorstellungen formuliert worden sind, haben wir diese mit entsprechenden Hinweisen übernommen.

Da wir aber zeitgleich mit dem offiziellen Werkstattverfahren gearbeitet haben, wollten wir die Arbeit so rechtzeitig beenden, dass zumindest die Chance besteht, einige unserer Anregungen in die weiteren Planungen einfließen zu lassen.

Die SPD Reinickendorf dokumentiert damit aber auch, dass sie zu wichtigen Fragen der Stadtentwicklung im Bezirk mitreden will und in der Lage ist, eigene Beiträge dazu zu leisten.

## 2. Ausgangslage

Nach dem derzeitigen Planungsstand und dem Verlauf der Baumaßnahmen an dem neuen Flughafen BBI in Schönefeld rückt das Ziel, dieses internationale Drehkreuz für den Luftverkehr in Berlin - Brandenburg im November 2011 in Betrieb zu nehmen, in greifbare Nähe. Auch wenn der Flugbetrieb in Tegel spätestens 6 Monate nach Inbetriebnahme der neuen Start- und Landebahnen in Schönefeld beendet werden muss, wird diese Übergangsfrist voraussichtlich nur einen ganz kurzen Zeitraum in Anspruch nehmen. Für die Entwicklung des Gesamtareals in Tegel ist es deshalb von immenser Bedeutung, dass die künftigen Planungsziele durch die vorbereitende Bauleitplanung (Flächennutzungsplan) bis zu diesem Zeitpunkt verbindlich festgesetzt sind.

Da es sich bei dem Flughafengelände um ein Gebiet mit einer Flächenausdehnung von ca. 466 ha handelt (vergleichsweise etwa 634 Fußballfelder) und bei der Neugestaltung sowohl klimatologische, ökologische und hydrologische Aspekte als auch ökonomische, stadtentwicklungspolitische und stadtgestalterische Überlegungen zu berücksichtigen sind, muss die verbleibende Zeit intensiv genutzt werden.

Erfreulicherweise hat die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung bereits im April 2008 mit dem Projektstart angefangen und durch die 1. Standortkonferenz Tegel am 1. Oktober 2008 im Flughafengebäude mit einem öffentlichen Auftakt den Arbeitsprozess begonnen. In der Folge wurde auch die Auftragsvergabe zur Grundlagenermittlung vorgenommen, die mit dem Bericht vom März 2009 ihren Abschluss gefunden hat. Mit der 2. Standortkonferenz am 1. Juli 2009 wurde das Werkstattverfahren zur Nachnutzung des Flughafens Tegel in Gang gesetzt, das nach dem vorgesehenen Projektablauf am 9. Dezember 2009 bei der 3. Standortkonferenz seine Ergebnisse vorgelegt hat. Mit dem Abschluss des Workshops sind die wesentlichen Grundlagen für die weiteren formellen Planungsschritte geschaffen worden. Damit kann das eingeleitete Änderungsverfahren zum Flächennutzungsplan fortgesetzt werden.





### 3. Klima, Wald- und Erholungsflächen

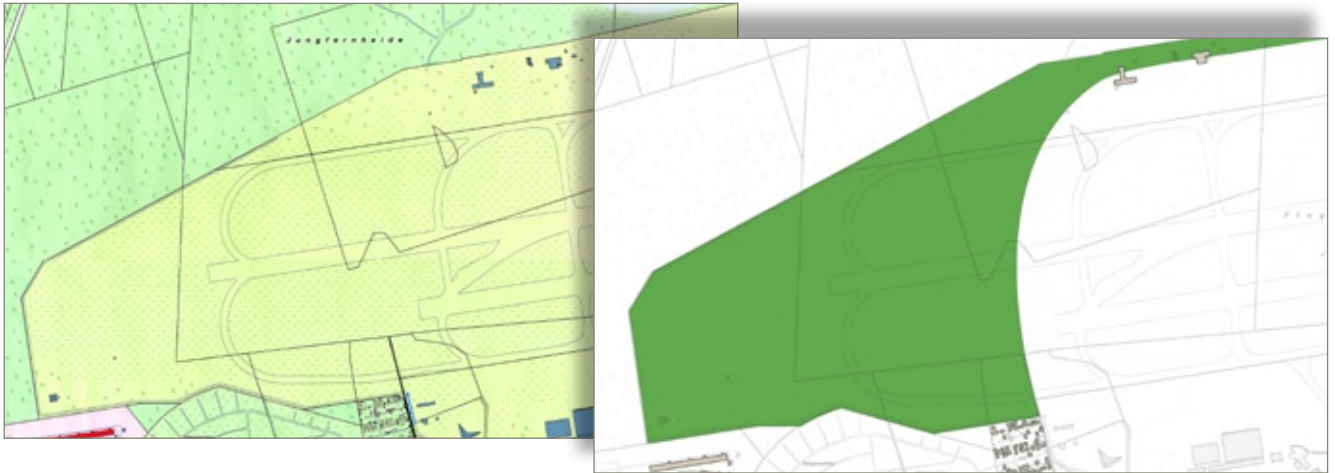
Aufgrund der peripheren Lage im Stadtgefüge konnte das heutige Flughafenareal in weiten Teilen seine naturnahe Ausprägung erhalten. Mitte des 19. Jahrhunderts wurde der Hohenzollernkanal (Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanal) gebaut und nach 1920 der Volkspark Jungfernheide südlich des Kanals geschaffen. Bis zur Mitte des 20. Jahrhunderts befand sich hier ein ausgedehnter Waldbestand. Erste Rodungen zur Anlage eines Schieß- und Exerzierplatzes erfolgten ab 1828. Mit der Blockade 1948 wurden dann weitere Teile des Waldes gerodet, um die Start- und Landebahnen anlegen zu können.

Im westlichen Bereich des Flugfeldes hat sich eine vom Menschen geschaffene offene Naturlandschaft mit Heidekraut- und Trockenrasenflächen entwickelt. Diese am Rande des Forstes Jungfernheide gelegenen Biotope stellen für Berlin wertvolle Lebensräume mit einem einzigartigen Besatz an Flora und Fauna dar. Bei der zukünftigen Entwicklung des Flughafenareals müssen deshalb die Belange von Natur, Landschaft und der Stadtökologie hinreichend Beachtung finden.

#### 3.1 Erhalt der lufthygienischen Funktion des Flugfeldes

Das große Flughafengelände erreicht beträchtliche nächtliche Abkühlungstemperaturen. Damit besitzt es ideale Voraussetzungen, um die wichtigen Kaltluftströme zu begünstigen, die über Kaltluftleitbahnen in belastete und künftig sich noch weiter aufheizende innerstädtische Räume ziehen und dort für den Luftaustausch von grundlegender Bedeutung sind. Alle Überlegungen zur künftigen Nutzung des Flughafengeländes müssen somit auch dahingehend überprüft werden, inwieweit sie zu einer wesentlichen Verschlechterung der klimatologischen Bedingungen der Innenstadt beitragen. Bei einer baulichen Verdichtung des jetzigen Flugfeldes müssen mithin bei der Baukörperanordnung sowohl die Höhenentwicklung als auch die Lage der Baukörper (keine Riegel, die die Luftströme nachhaltig negativ beeinflussen) bzgl. ihrer Auswirkungen untersucht werden. Diese Forderungen erhalten durch die von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung beauftragte Studie zur Klimaerwärmung des Stadtgebietes bis zum Jahr 2050 noch zusätzliche Bedeutung. In Berlin müssen Frischluftschneisen freigehalten werden.

Große Parkanlagen werden aufgewertet. Im Mittel ist es ein Grad wärmer als vor Hundert Jahren; schon im Jahr 2050 kann es im Jahresmittel betrachtet durchschnittlich um 2,5 Grad wärmer sein als heute. Das bedeutet, dass es zukünftig an Sommertagen über 40 Grad im Schatten heiß werden kann.



### 3.2 Rückgewinnung ehemaliger Waldflächen durch Wiederaufforstung

Bezogen auf die eingangs dargestellte historische Entwicklung wäre es unter heutigen Gesichtspunkten natürlich unrealistisch etwa die Vorstellung zu proklamieren, das Flughafengelände als Waldfläche auszuweisen und damit die ursprüngliche Wald- und Heidelandschaft wiederherzustellen. Aber es wird bei der zu erwartenden Flächenversiegelungen durch die nicht unwesentliche Neubebauung bei den Bebauungsplänen darauf ankommen, die notwendigen Abwägungen bezüglich von Eingriff und Ausgleich bei den vorhandenen Freiflächen vorzunehmen. Die zu beauftragenden Umweltverträglichkeitsprüfungen werden dafür die Grundlagen schaffen. Es empfiehlt sich deshalb, schon bei der Änderung des Flächennutzungsplanes auf diese Belange in gebotener Weise Rücksicht zu nehmen.

Bei der Betrachtung der Darstellungen im Flächennutzungsplan von 1998 fällt auf, dass auf der westlichen Seite des Flughafengeländes ca. 1,25 km vor dem Ende des Rollfeldes die Grenze des Wasserschutzgebietes eingetragen ist. In Nord-Süd-Richtung beträgt die Ausweisung des Flughafens an dieser Stelle etwa 750 Meter. Wir schlagen vor, diese Fläche von rund 94 ha für die Wiederaufforstung vorzusehen, was einem Anteil von 20% der Gesamtfläche entspricht. Dabei sollen die schon erwähnten Heidekraut- und Trockenrasenflächen als bedeutende Elemente in das Grünkonzept eingebunden werden. Soweit sie von der Qualität bereits Biotopcharakter aufweisen, ist der Erhalt für Fauna und Flora ohnehin unabweisbar. Mit dieser Forderung für den westlichen Teil des Flughafengeländes wird der naturnahe Raum langfristig gesichert. Die Jungfernheide wird dadurch bis zum Mäckeritzgraben erweitert und den erforderlichen Ausgleich für die zu erwartenden Eingriffe sichern. Zudem könnte sich das Gelände über den Tegeler und Spandauer Forst bis hin

zum Krämer Forst in Brandenburg als Teil eines länderübergreifenden Regionalpark-Systems entwickeln.

Die Berliner Forsten haben schon vor Jahrzehnten begonnen, die Monostruktur des Kiefernwaldes aufzubrechen und insbesondere Eichen zur Nachpflanzung vorzusehen. Diese Überlegungen sollen durch die Wiederaufforstung gestärkt werden und es wird empfohlen, nur Laubbäume wie Eichen, Erlen und Ahorn vorzusehen.

Bei der Größe der vorgeschlagenen Fläche wird es schon aus finanziellen Erwägungen nicht möglich sein, eine Anpflanzung mit mehrjährigen Bäumen zu realisieren. Deshalb könnte es sinnvoll sein, die künftigen Waldwege mit mehrjährigen Alleebäumen zu säumen und dazwischen überwiegend Setzlinge zu verpflanzen. Der künftige Waldrand nach Osten sollte ebenfalls mit einer Reihe von Großbäumen bestückt werden, die sowohl als Windschutz für die jungen Anpflanzungen dienen als auch eine Art Überhälterfunktion übernehmen sollen, um die Funktion als Strukturgeber für das künftige Wald- und Heidegebiet zu erfüllen. Darüber hinaus können diese Bäume durch Aussamen die umliegenden Flächen neu bestocken.

Dieser Qualitätsgewinn für den Natur- und Landschaftsraum der Jungfernheide würde erheblich beeinträchtigt werden, wenn sich Vorstellungen durchsetzen würden, vom Flughafengelände eine in nördliche Richtung verlaufende Erschließungsstraße zur Anbindung an die Bernauer Straße zu schaffen. Eine solche Trasse ist für eine leistungsfähige Straßenanbindung weder erforderlich (vgl. dazu die Ausführungen unter Punkt 6.1) noch ist sie im Sinne der Ausgleichsfunktion hinnehmbar. Eine derartige Straßenverbindung lehnen wir deshalb ab.



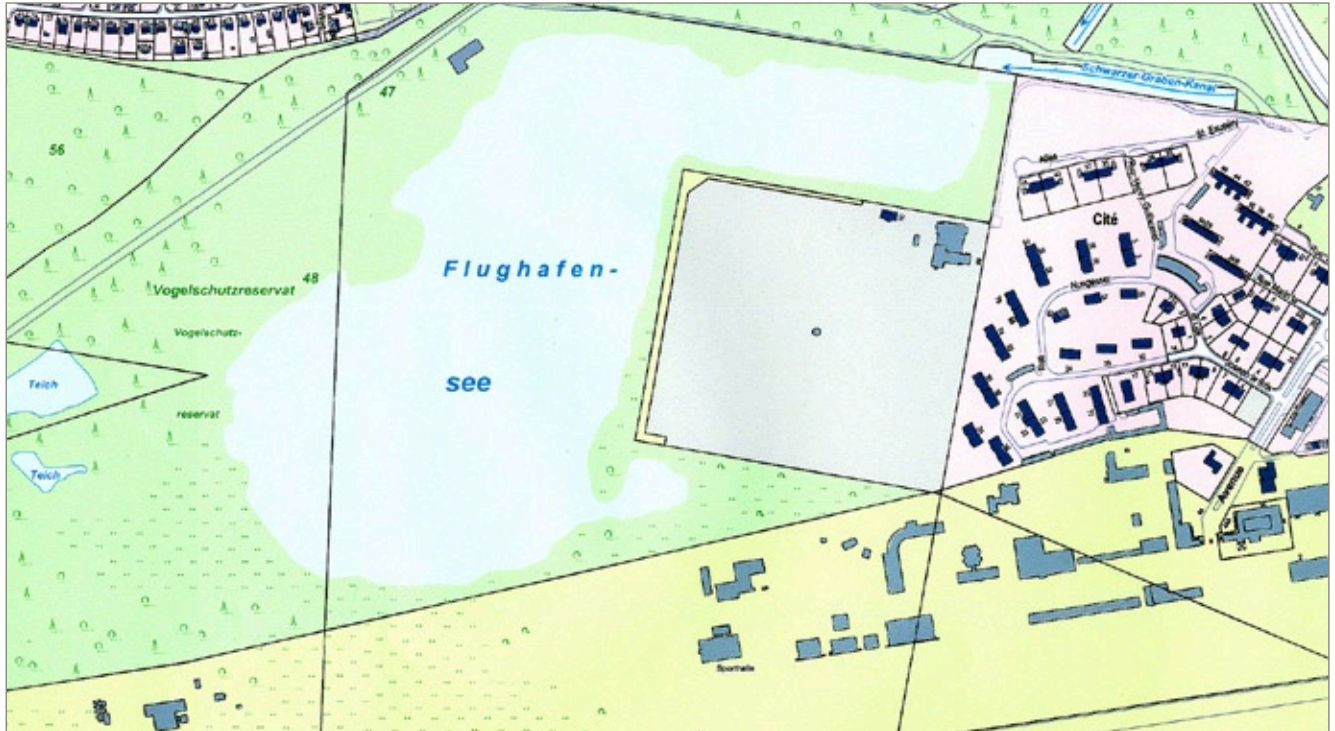
### 3.3 Waldränder als natürliche Übergänge ausbilden

Die nördliche Grenze des Flughafengeländes endet direkt vor dem Waldgebiet der Jungfernheide. Dieser Waldrand sollte nach Wegnahme des Zaunes künftig einen natürlichen Übergang zu den angrenzenden Nutzungen erhalten.

Dieser Übergang sollte zwischen 20 und 30 Meter breit sein und mit Gehölzen bepflanzt werden. Als walddtypische Randgehölze empfehlen sich Holunder, Hartriegel, Rot- und Weißdorn sowie Pfaffenhütchen.

Ansonsten sollte dieser Übergangstreifen auch der Spontanvegetation Raum geben und die Ausweitung der Heideflächen ermöglichen. Unerwünschte Pflanzenarten, wie Robinien und Traubenkirschen, die diesen Prozess beeinträchtigen, sollten durch entsprechende Pflegemaßnahmen unterdrückt werden. Diese Nutzungsformen bieten ideale Lebensbedingungen für Kleinlebewesen. Außerdem wird diese Ausbildung des Waldrandes auch den einheimischen Vogelarten Nist- und Brutplätze bieten.





### 3.4 Sensibler Umgang mit dem Landschaftsschutzgebiet Flughafen-see

Der für das Gebiet um den Flughafen-see im Jahre 1989 aufgestellte Landschaftsplan hat dazu geführt, dass in diesem Gebiet die verschiedenen Ansprüche an die Nutzung von Landschaft und Gewässer in einem geordnetem Miteinander hervorragend funktioniert. Abgesehen davon, dass die Wasserqualität des Sees durch eine neue Absetzanlage für die Wasserreinigung erheblich gewonnen hat (die Schmutzwasseranteile aus dem Schwarzer-Graben-Kanal werden vorge-reinigt), ist dadurch auch eine Gesundheitsgefährdung für die Benutzung als Badesee ausgeschlossen worden.

Das mit dem Landschaftsplan vorgesehene Erschließungskonzept mit der Trennung des Geländes in einen allgemein zugänglichen, einen unter Aufsicht zugänglichen und einen nicht zugänglichen Bereich ist auf breite Zustimmung gestoßen und wird bis heute akzeptiert. Dadurch und durch die an dieser Stelle lobend zu erwähnende Arbeit des Naturschutzbundes haben sich in diesem Gebiet Fauna und Flora ungestört entwickeln können und für Pflanzen und Tiere wurden neue Lebensräume geschaffen.

Viele gefährdete Vogelarten wie Zwergtaucher, Haubentaucher oder Heidelerche haben neue Brutstätten gefunden. Amphibien wie Grasfrosch, Teichfrosch oder Knoblauchkröte und Reptilien wie Ringelnatter, Blindschleiche und verschiedene Eidechsen sind auf dem Gelände anzutreffen. Diese Vielfalt der Pflanzen- und Tierwelt setzt sich im Forst und auf dem nördlichen Flugfeld fort. Diesen Erfolg gilt es weiter zu bewahren.

Wenn der Flugbetrieb beendet ist und sich die Nutzungen auf dem Flughafengelände verändern, muss es aber auch von Süden her eine Anbindung für Fußgänger und Radfahrer zum Flughafen-see geben. Der Zugang zum Badesee sollte allerdings weiterhin nur vom Norden her möglich sein. Im Süden wäre die Errichtung von Beobachtungsstationen denkbar. Wir könnten uns vorstellen, dass der NABU bereit wäre, in der Besucher- und Flächenbetreuung auch hier eine maßgebliche Rolle zu spielen.



#### **4. Arbeiten und Wohnen ohne Konflikte realisieren**

Bei den planerischen Überlegungen zur künftigen Flächennutzung auf dem Flughafengelände sollen vorrangig die Ansprüche nach Ansiedlungsflächen für Industrie und Gewerbe berücksichtigt werden. Zwar hat Berlin schon frühzeitig nach der Wiedervereinigung durch die Verabschiedung des „Industrieflächensicherungs-Konzeptes“ von 1992 und später durch das „Entwicklungskonzept für den produktionsgeprägten Bereich in Berlin“ von 1999 die flächenmäßigen Voraussetzungen zur Ansiedlung von Industrie und Gewerbe geschaffen, jedoch stehen von diesen 3400 ha Fläche nur noch etwas mehr als 50 % zur Verfügung und sie sind teilweise zu kleinräumlich, um ein Gesamtkonzept wie es etwa das Büro gmp von Prof. Dr. Meinhard von Gerkan für Tegel vorschlägt, zu realisieren. Auch die IHK beklagt, dass für die Ansiedlung von Industriebetrieben oft nur kleinteilige Areale zur Verfügung stehen und oftmals Investoren durch einzuhaltende Abstandflächen zu Wohngebieten, Denkmalschutzaufgaben oder mangelnde kurzfristige Verfügbarkeit mit ihren Vorhaben scheitern.

Auf dem großflächigen Gelände des Flughafens Tegel besteht aber zusätzlich die Chance, durch eine zukunftsweisende Planung auch Wohnen zu berücksichtigen und damit potenziellen Investoren neben den notwendigen Industrie- bzw. Gewerbeflächen auch für ihre künftigen Arbeitnehmer interessante Angebote unterbreiten zu können. Obwohl der Wohnungsmarkt in Berlin zurzeit als entspannt betrachtet werden kann, sind künftige Bedarfe durchaus zu erwarten, zumal wenn für Zukunftsindustrien hoch qualifizierte Arbeitsplätze geschaffen werden und der Arbeitsweg zu Fuß oder mit dem Fahrrad bewältigt werden kann.

Aus Gründen des Natur- und Landschaftsschutzes sollten bei sämtlichen neuen Nutzungsausweisungen besondere Festsetzungen zur Wahrung ökologischer Belange getroffen werden.

##### **4.1 Ausweisung von Gewerbe- und Industrieflächen mit Augenmaß**

Aus diesen Überlegungen leitet sich unsere Einschätzung ab, auf dem Gelände von TXL eine planungsrechtliche Ausweisung im Flächennutzungsplan vorzusehen, die eine möglichst große Flexibilität für Berlin als Standort der Zukunftsindustrien vorsieht.

Zu Recht hat der Regierende Bürgermeister, Klaus Wowereit, darauf hingewiesen, dass die Wirtschaft von morgen Ideen, Technologie und Nachhaltigkeit braucht. Deshalb müssen bezüglich der Flächenvorsorge nach unserem Verständnis sowohl ausreichende Potenziale für Industrie- und Gewerbeansiedlungen vorgesehen werden, als auch als Übergang zu bestehenden Stadtstrukturen gemischte Bauflächen bereit stehen, um übriges nicht störendes Gewerbe und Dienstleistungsbetriebe anzusiedeln.

In unserem Konzept sind deshalb nördlich des jetzigen Terminals ca. 95 ha (1900 m x 500 m = 950.000m<sup>2</sup>) für Industrie und Gewerbe vorgesehen.

Das Gebiet zwischen Kurt-Schumacher-Damm und der nördlichen Start- und Landebahn wird als Übergang zwischen Wohnen und Gewerbe- und Industriegebiet als Gemischte Baufläche (MI) ausgewiesen, so dass dort im Wesentlichen nicht störendes Gewerbe und industrienahe Dienstleistungen auf einer Fläche von ca. 24 ha angesiedelt werden können (600 m x 400 m = 240.000 m<sup>2</sup>). Parallel zum Kurt-Schumacher-Damm sind zur Nahversorgung kleinere Einheiten von Einzelhandel, Arztpraxen und Büronutzung für Architekten, Ingenieurbüros und Rechtsanwaltspraxen vorstellbar. Dazu wird eine parallele Erschließungsstraße (auf der jetzigen südlichen Umfahrungsstraße) genutzt, auf der der gesamte Ver- und Entsorgungsverkehr abgewickelt wird. Damit bleibt die Leistungsfähigkeit des Kurt-Schumacher-Dammes für den Durchgangsverkehr erhalten.





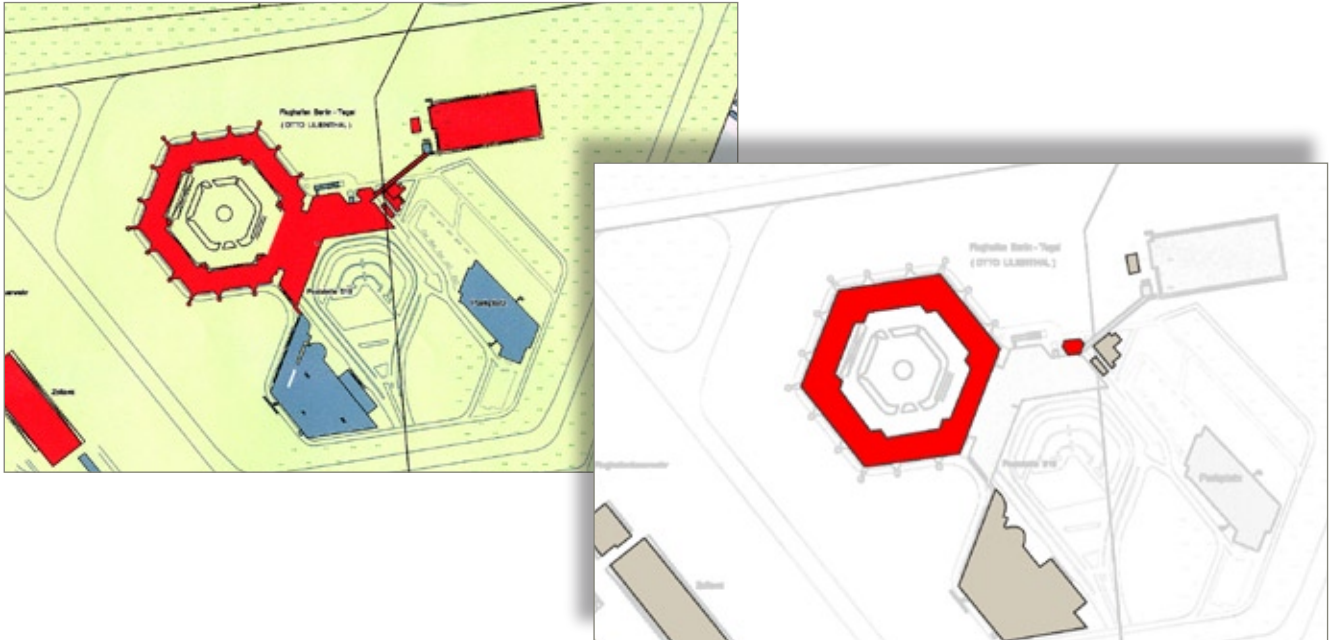
Der Vorteil für diese vorgeschlagene Flächenausweisung besteht darin, dass bei Bedarf auch jederzeit noch Grundstücke für Wohnungsbau vorgesehen werden können, was bezüglich des Aufwandes für auswärtige Investoren nicht uninteressant sein dürfte, weil in Berlin die Kosten pro m<sup>2</sup> Wohnfläche noch fast 200.-- € unter denen des Bundesdurchschnitts liegen.

Im Übrigen folgen wir hier dem Gedanken von Prof. Dr. von Gerkan, der unter dem Begriff TXL + eine Energie-Plus-Stadt vorschlägt, die mehr Strom produzieren als verbrauchen soll. Dazu empfehlen wir, dass auf allen Neubauten obligatorisch die Dächer mit Solaranlagen ausgestattet oder andere Formen zur Strom- oder Energiegewinnung realisiert werden.

Vom Grundsatz befürworten wir bzgl. der Nachnutzung von TXL eine möglichst CO<sub>2</sub> freie Ansiedlungsstruktur. Deshalb präferieren wir auch Industrieansiedlungen, deren Unternehmen sich mit der Fertigung von Produkten der sog. Erneuerbaren Energien bzw. mit der Forschung beschäftigen. Ein Schwerpunkt könnten künftig Energieträger sein, die die Stromerzeugung aus nachwachsenden Rohstoffen gewinnen. Obwohl deutsche Unternehmen z. B. bei der Fertigung von Solaranlagen noch führend sind, ist die internationale Wettbewerbssituation kritisch zu betrachten. In

China werden inzwischen gleichwertige und qualitativ durchaus konkurrenzfähige Solaranlagen gebaut, die preislich allerdings etwa 20% günstiger sind als vergleichbare Anlagen deutscher Hersteller. Deshalb werden bereits deutsche Produktionen in Niedriglohnländer (z. B. Malaysia) ausgelagert.

Eine Aufstellung von Solaranlagen auf jetzt versiegelten Flächen beurteilen wir daher eher zurückhaltend, zumal wegen der langen Amortisationszeit dieser Investitionen von 15 - 16 Jahren, diese Flächen für andere Industrieansiedlungen auf lange Sicht nicht zur Verfügung stehen würden. In Berlin wird zudem für diese Industrie mit den Konkurrenzstandorten Adlershof und Marzahn geworben, so dass TXL vom Zeitfaktor zu spät kommen dürfte. Stattdessen könnten wir uns die Ansiedlung von Unternehmen vorstellen, die sich mit elektrischen Antrieben von Fahrzeugen befassen. Zwar gibt es auf diesem Sektor ebenfalls bereits international tätige Unternehmen, jedoch ist die grundlegende Problematik - beispielsweise der mit Batterien angetriebenen Kraftfahrzeuge - die Größe, das Gewicht und die extrem langen Aufladezeiten noch nicht befriedigend gelöst. Hier bietet sich im Verbund mit den Berliner Hochschulen noch ein weites Feld für Forschung und praxisorientierte Erprobungen.



#### 4.2 Einbeziehung des Flughafenterminals in ein Gesamtkonzept

Das Abfertigungsgebäude des Flughafens (Terminal A) sollte schon wegen seiner dominanten Architektursprache auf jeden Fall erhalten und in ein Gesamtkonzept für Forschung, Entwicklung und Planung für eine nachhaltige Industrieansiedlung einbezogen werden. Wir präferieren das Terminal-Gebäude als Zentrum eines Technologie- und Energieparks im Sinne einer Kompetenzfeld-orientierten Wirtschaftspolitik des Landes Berlin zu entwickeln.

Das impliziert aber auch, dass die für die Abwicklung des ständig gestiegenen Passagier-Aufkommens vorgenommenen Anbauten (Terminal B , D + E) einschließlich der überdachten Zugänge und Gepäcklager abgerissen werden sollten (bezüglich des Terminals C wird auf Punkt 5.1 verwiesen). Dadurch würde das Sechseck als Solitär seine ursprüngliche Entwurfsfassung zurückerhalten und der Tower könnte als nun freistehendes Gebäude beispielsweise als Café und Aussichtsplattform für die Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden. Es erscheint ebenfalls sinnvoll, wesentliche Kapazitäten der Restaurationsbetriebe im Flughafengebäude zu erhalten, weil es sicher in der Zeit des Übergangs und während der zukünftigen Entwicklung viele Interessierte geben wird, die die Entwicklung vor Ort von dort aus mitverfolgen möchten.

Zudem wird auch eine Versorgung der dort Beschäftigten gewährleistet bleiben müssen.

Angesichts der für sämtliche künftige Nutzungsformen überdimensionierten Parkflächen wird es zu gegebener Zeit sinnvoll sein, auch dazu nähere Überlegungen anzustellen. Wir empfehlen allerdings ausdrücklich, diese Vorstellungen solange zurückzustellen, bis über die tatsächlich zu realisierenden Ansiedlungsvorhaben entschieden ist.

Eine Ausnahme bildet der vor dem Sechseck gelegene Parkplatz P 3. Hier bietet sich an, diese Fläche schon mit Beginn der Umbauarbeiten in die Planung einzubeziehen und eine andere Nutzung vorzusehen. Wir könnten uns vorstellen, die Fläche mit einer Glaskuppel zu überdachen und auf der Fläche eine Gokart-Bahn mit Solar- oder Elektroantrieb zu etablieren.

Ansonsten müssen nach der derzeitigen Diskussion nur Nebengebäude abgerissen werden, die einer leistungsfähigen übergeordneten Erschließungsstraße im Wege stehen. Dazu gehört auch die Brückenüberführung für Flugzeuge vor der Zufahrt zur Parkpalette P 3.



#### 4.3 Chancen für zukunftsweisende Wohnformen nutzen

Berlin ist und wird auch in der Zukunft eine Stadt bleiben, in der die überwiegende Zahl der Bevölkerung im Mietwohnungsbau zu Hause ist. Von den knapp 1,9 Millionen Wohneinheiten in der Stadt sind nur etwas mehr als 190.000 WE in Ein- oder Zweifamilien-Häusern anzutreffen. Da auch diese Wohnungen teilweise vermietet sind, beträgt der Anteil der Berliner Bevölkerung, die in Eigentum wohnen, weniger als 10 %. Diese Quote hat sich in den letzten Jahren ein wenig durch die von einigen Wohnungsbaugesellschaften praktizierten Umwandlungen von Miet- in Eigentumswohnungen erhöht.

Nach der Wende hat es als Folge der teureren Grundstückspreise in der Stadt eine Abwanderung in den so genannten „Speckgürtel“ rund um Berlin gegeben. Wegen fehlender Arbeitsplätze im Umland und teilweise langer staubehafteter Anfahrtswege zu den Verkehrsspitzenzeiten in die Stadt, sind aber auch schon Rückkehrtendenzen deutlich geworden. Da zudem die Eigentumsbildung in Wohn- oder Hauseigentum neuerlich auch für die Alterssicherung an Bedeutung gewonnen hat, stellt sich der knappe Grundstücksmarkt für viele potenzielle Bauherren als problematisch dar. Die verfügbaren Grundstücke sind nach wie vor teuer und angesichts der Baukosten hat mancher Bauwillige seine Wünsche zurückstellen müssen.

Deshalb fordern wir, auf dem Areal des jetzigen Flughafens auch zukunftsweisenden Wohnformen eine Chance zu geben.

Ein Wohngebiet (GFZ 0,4) für Generationenhäuser und Mehrfamilienhäuser für Baugruppen soll im Anschluss zur Cité Guynemer in einer Größenordnung von ca. 20 ha ( $1000\text{ m} \times 200\text{ m} = 200.000\text{ m}^2$ ) vorgesehen werden.

Dabei gehen wir davon aus, dass bei Grundstücksgrößen von  $800 - 1000\text{ m}^2$  attraktive mit der neuesten Klima schonenden Bauweise (Energiesparhäuser) zu errichtende Wohnhäuser für 2 - 3 Generationen oder Familien entstehen, die wegen der hervorragenden Lage direkt am Landschaftsschutzgebiet des Flughafensees gelegen eine hohe Nachfrage auslösen werden.

Bei etwa 200 bis 250 Mehrfamilienhäuser bedeutet das die Chance für eine Neuansiedlung für etwa 1500 bis 2000 neue Bewohner. Für die erforderlichen Kita-Plätze ist zu prüfen, ob Gebäude wie z. B. das jetzige Empfangsgebäude für Staatsgäste umgebaut werden kann.

Bei der Erschließung des Geländes ist darauf zu achten, dass die angestrebte Wohnqualität nicht von einem unbeabsichtigten Durchgangsverkehr negativ beeinflusst wird.

Im Übrigen sind wir der Auffassung, dass das bestehende Wohngebiet der Cité Pasteur erhalten werden sollte, weil dort relativ preiswerter Wohnraum in Zentrumsnähe, der zudem nach der Wende grundlegend saniert wurde, die künftige Nutzung des Flughafengeländes nicht konterkariert.



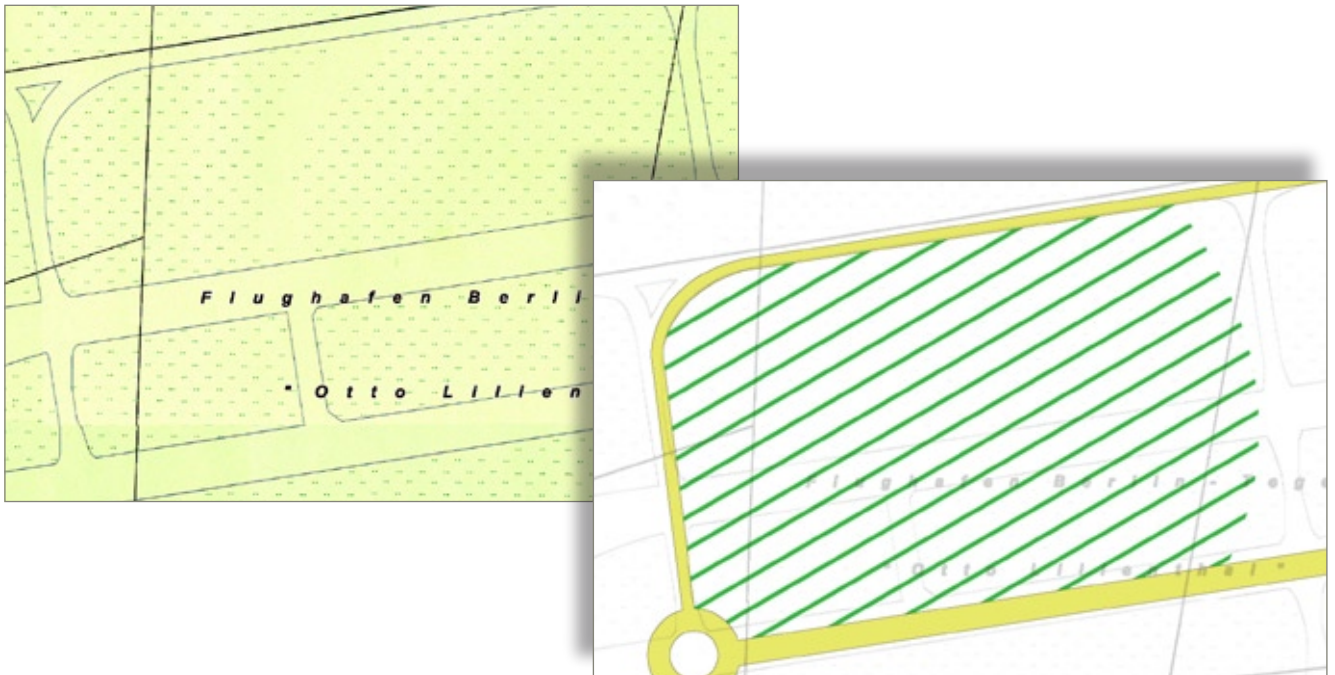


#### 4.4 Wohnen in den Mäckeritzwiesen dauerhaft sichern

Mit der für das Flughafenareal zwingend notwendig werdenden Änderung des Flächennutzungsplans fordern wir für die südwestlich angrenzende Fläche der Mäckeritzwiesen eine Umwandlung der jetzigen Ausweisung von Grünfläche mit kleingärtnerischer Nutzung in allgemeines Wohngebiet mit hohem Grünanteil bis zu einer GFZ 0,4. Die Situation für die Bewohner der Mäckeritzwiesen - konkret die Kolonien Beusselsche Erben, Köppsche Erben, Albrechtsche Erben und Eigenland - mit einer Gesamtfläche von rd. 90.000 m<sup>2</sup> hat sich nach dem 2. Weltkrieg kontinuierlich von kleingärtnerischer Nutzung zu Wohnnutzung gewandelt. Dies ist einerseits der Tatsache geschuldet, dass in der Nachkriegszeit Wohnungen Mangelware waren und jeder versuchte, sich in der Not selbst zu helfen. Andererseits begünstigte Mitte der sechziger Jahre die Möglichkeit, die Parzellen zu erwerben, diesen Trend. Die Parzelleninhaber haben diese Chance ergriffen, so dass bereits in den siebziger Jahren alle Parzellen in das Eigentum übergegangen sind.

Seither hatte es auch zunehmend Bauaktivitäten gegeben und die Wohnsituation wurde verfestigt. Das Bezirksamt Reinickendorf hat im Jahre 2000 ein Duldungskonzept erarbeitet, wodurch - z. T. nach Abriss von Nebengebäuden - für die übrigen Bestandsbauten befristete Duldungsgenehmigungen erteilt wurden. Diese Befristungen sind im Jahre 2009 bis zum 31.12.2012 verlängert worden.

Nach Beendigung des Flugbetriebes kann einer Umtestierung des Geländes nicht mehr die Flughafenutzung entgegengehalten werden, so dass einer endgültigen Legalisierung nach einem abschließenden Bebauungsplanverfahren nun tatsächliche oder rechtliche Hindernisse nicht mehr entgegenstehen. Für die Bewohner würde damit eine endgültige Planungssicherheit hergestellt.



#### 4.5 Zwischennutzung von Gewerbe- und Industrieflächen erwägen

Bezüglich der Nachnutzung des Flughafenareals sind sich alle Planer einig, dass die Initialzündung vom Standort des jetzigen Terminals ausgehen wird und die weiteren Ansiedlungen auch von dort schrittweise entwickelt werden. Bei realistischer Betrachtung wird auch nicht zu erwarten sein, dass in den ersten Jahren nach der Schließung von TXL sofort Investoren für die Inanspruchnahme der gesamten Gewerbe- und Industrieflächen bereit stehen werden. Deshalb erscheint es sinnvoll abzuwägen, ob zumindest ein Teil dieser Flächen einer Zwischennutzung zugeführt werden. Diese sollte geeignet sein, die klimatologischen Eigenschaften des Geländes nicht negativ zu beeinflussen und einer kurzfristigen Verfügbarkeit für ein Investitionsvorhaben nicht durch zeitintensive Geländeaufbereitungen im Wege zu stehen.

Für eine solche Zwischennutzung bieten sich Kurzumtriebsplantagen – so genannte Energiewälder an. Eine Kurzumtriebsplantage (KUP oder auch Schnellwuchsplantage) ist eine Anpflanzung schnell wachsender Baumarten mit dem Ziel, innerhalb einer Umtriebszeit von 3 bis maximal 10 Jahren Holz als regenerativen Rohstoff zu produzieren. Wird eine Plantage ausschließlich für die Energieerzeugung genutzt, spricht man auch von einem „Energiewald“.

Seit Beginn der letzten Dekade wurde versucht, die Kultivierung von schnell wachsenden Bäumen in Deutschland zur Biomasseerzeugung zu forcieren. Die Gesamtfläche der Kurzumtriebsplantagen belief sich

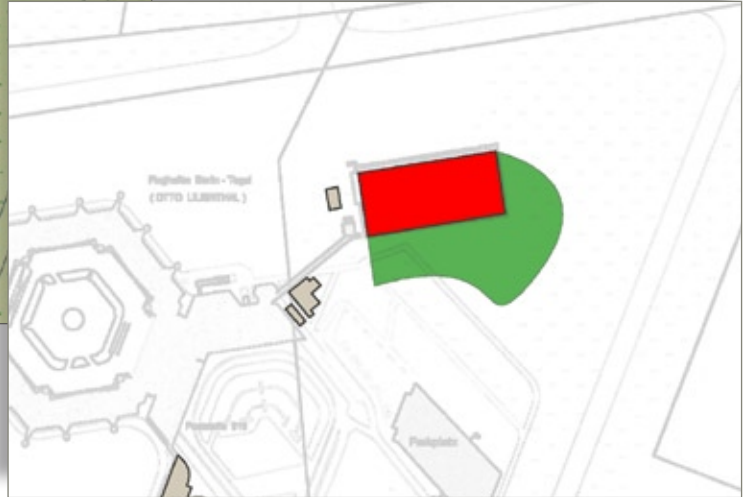
jedoch bis 1996 auf nur 80 ha und konnte bis heute auf etwa 2000 ha gesteigert werden. Europaweit belegt Deutschland damit immer noch einen Platz in den unteren Rängen. Vorreiter für den Betrieb von KUP sind die skandinavischen Länder Schweden und Finnland.

Bei KUP werden Baumstecklinge in parallelen Reihen angepflanzt und je nach genutzter Baumart nach 3 – 10 Jahren abgeholzt. Für das Flughafenareal eignen sich vor allem Weiden und Pappeln, die eine Umtriebszeit von etwa 5 Jahren begünstigen.

Die Pflanzdichte liegt bei diesen Gehölzen zwischen 5.000 – 10.000 /ha. Eine Ernte liefert durchschnittlich 12,5 t/ha\*a Trockenholz.

Durch Teilnutzungen von Flächen als KUP ließen sich massive CO<sub>2</sub> - Einsparungen erzielen. Bei einer Nutzfläche von 100 ha und einer Umtriebszeit von 5 Jahren würden sich bei einer Pflanzdichte von 10.000 Pappeln/ha Einsparungen von rund 8.000 Tonnen CO<sub>2</sub> ergeben. Experten gehen davon aus, dass pro Hektar jährlich bis zu 6000 l Heizöl eingespart werden können.

Die Produktions- und Verarbeitungskette vom Baum bis zum einzelnen Hackschnitzel böte auch die Möglichkeit neuer und die Sicherung vorhandener Arbeitsplätze (Transportgewerbe). Ein Einsatz zur Energieerzeugung könnte im Biomassekraftwerk Rudow erfolgen. In Zukunft auch im neu gebauten Kraftwerk Klingenberg, bei dem durch zusätzliche Maßnahmen der CO<sub>2</sub> - Ausstoß weitestgehend vermieden werden soll.



## 5. Freizeit und Erholung – eine realistische Vision

Für das Wohnen am Flughafensee und die angrenzenden Wohngebiete bietet die Einstellung des Flugbetriebs auch die Möglichkeit, im unmittelbaren Umfeld einen Qualitätssprung bezüglich der Freizeitgestaltung und der Erholung zu erreichen. Wie schon eingangs unter 3.4 angesprochen, muss das Landschaftsschutzgebiet Flughafensee auch eine Anbindung für Fußgänger und Radfahrer von der südlichen bzw. östlichen Seite erhalten. Darüber hinaus streben wir neue attraktive Angebote an, die es in dieser Form bisher im gesamten Stadtgebiet nicht gibt. Ein Beispiel ist unter dem Punkt 4.2 mit der Gokart-Bahn schon genannt worden. Weitere Möglichkeiten ergeben sich durch die Welternutzung bestehender Anlagen (z. B. der Sporthalle + des Sportplatzes) bzw. die Umnutzung vorhandener Gebäudestrukturen.

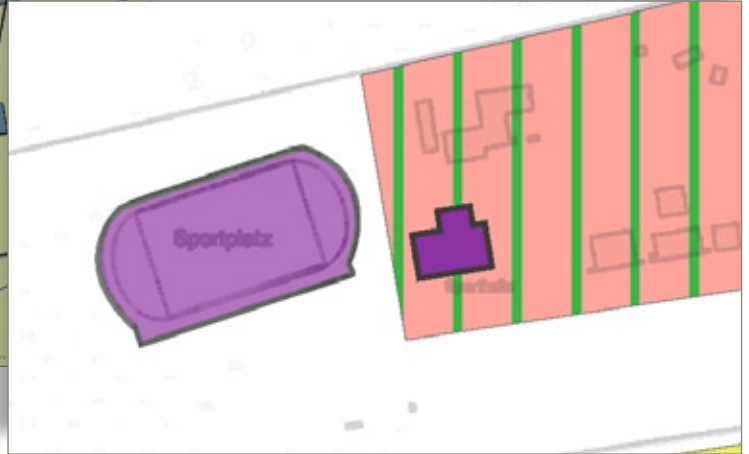
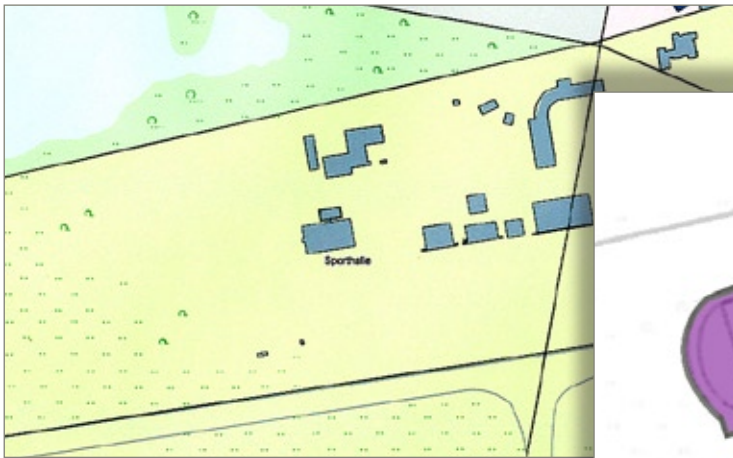
### 5.1 Nutzung des Terminals C mit einer angrenzenden Fläche für ein Sole-Freizeit-Wohlfühl-Bad

Wir sind zu dieser Überlegung gekommen, weil es in Berlin keine qualifizierten Angebote gibt, die sich mit den im Umfeld Berlins entstandenen Einrichtungen (Templin, Oranienburg, Ludwigsfelde, Bad Belzig, Bad Saarow) vergleichen können.

Bezogen auf die Örtlichkeit ist festzustellen, dass sie zwar in Berlin nicht sehr zentral gelegen ist, aber über die Stadtautobahn gut erreicht werden kann. Die Konkurrenzsituation für eine Therme mit hohen Qualitätsansprüchen wird im Vergleich zum Berliner Umfeld nicht als gravierend angesehen (Entfernung, Angebotsstruktur). Bei einem höherwertigen Freizeitbad in Tegel dürfte es sich empfehlen, verschiedene Angebotskomponenten zu entwickeln (Familie, Clubkunden, Ganztagsangebote, Kurzaufenthalte).

Der Standort unter Einbeziehung des Abfertigungsgebäudes Terminal C bietet sich an, weil er von den übrigen Gebäudeteilen abseits gelegen ist und die notwendige Freifläche für den Außenbereich direkt am Gebäude entwickelt werden kann. Zu den künftigen Nutzungen auf dem Flughafengelände schirmt die Baulichkeit den vorgesehenen Außenbereich ab. Durch die Lärmschutzwand in Richtung Kurt-Schumacher-Damm ist bereits ein Sicht- und Lärmschutz vorhanden. Außerdem ist das Gebäude technisch erschlossen mit Strom, einer Klima- und Heizungsanlage und Be- und Entwässerung.





Natürlich müsste das Gebäude zunächst entkernt und zusätzlich isoliert werden. Für die nicht unerheblichen Investitionen sind die gegebenen Voraussetzungen mit Sicherheit Kosten sparend, wenn gleich wir uns auch der Nachteile bewusst sind (Architektur, fehlende Unterkellerung, hoher technischer Umbaufwand). Eine abschließende Bewertung ist natürlich erst möglich, wenn eine Machbarkeitsstudie vorliegt, die auch bzgl. Umbau/Abriss/Neubau eine Kosten-Nutzen-Analyse enthalten wird.

Dennoch glauben wir, mit diesem Vorschlag für den Standort und für Berlin eine Attraktion zu planen, die auch ökonomisch zu einem Erfolg führen wird.

## 5.2 Sportflächen arrondieren

Wir schlagen vor, die Sportanlagen auf dem Gelände in Tegel-Nord zu erhalten und auszubauen, um für das künftige Wohngebiet adäquate Einrichtungen kostengünstig bereit stellen zu können. Ebenso könnte es sich als sinnvoll erweisen, die Sporthallen in der Cité Pasteur für den Freizeitsport zu qualifizieren, weil damit ein zusätzliches Angebot zum künftigen in unmittelbarer Nachbarschaft gelegenen Freizeitbad gegeben wäre. Eine Angebotsstruktur für Sport, Freizeit und Erholung in unmittelbarer Nähe ist geeignet, die Sogwirkung für das breite Publikum noch zu erhöhen. Nicht zuletzt würde es sich anbieten, zu weniger attraktiven Tageszeiten das Sportangebot auch für die Soldaten der Georg-Leber-Kaserne sowie für Polizei und Feuerwehr zu vergünstigten Konditionen zu reservieren.



### 5.3 Fuß- und Radwegenetz zur Erschließung der Naherholungsgebiete berücksichtigen

Für die Attraktivität des künftigen Arbeitens, Lebens und Wohnens auf dem Flughafengelände wird es auch bedeutsam sein, wenn mit der Planung der Wald- und Freiflächen sowie der internen Straßenerschließung des gesamten Quartiers Fuß- und Radwege so eingeplant werden, dass sie die Wegebeziehungen in die Jungfernheide und die die benachbarten Wohn- und Gewerbegebiete aufnehmen, überbezirkliche Rad- und Wegenetze verbinden und die Angebote aus den Fahrrad- und Wanderwegekarten des Bezirks Reinickendorf sinnvoll verknüpfen.

Das schon angesprochene Thema der Anbindung zum Landschaftsschutzgebiet Flughafensee muss ebenso gelöst werden wie eine Zugänglichkeit zum Hundesauslaufgebiet. Geprüft werden muss auch eine Verbindung zum Volkspark Jungfernheide sowie eine Verknüpfung zum Volkspark Rehberge.

Das Radwegenetz sowie die Fuß- und Waldwegeverbindungen sollen mit den interessierten Verbänden und den Berliner Forsten in enger Abstimmung konzipiert werden, um so die Akzeptanz zu erhöhen und „wilde“ Pfade durch Wald und Flur zu verhindern.

Zur Verknüpfung des Straßennetzes zwischen dem jetzigen Wohngebiet nördlich des Flughafens und dem von uns vorgesehenen neuen Wohngebiet schlagen wir im Übrigen vor, einen verkehrsberuhigten Bereich zu schaffen. Dieser ermöglicht es den Kindern, die Verbindungsstraße auch zum Spielen zu nutzen und gleichzeitig wirkt er prohibitiv gegenüber einem sonst nicht auszuschließenden Durchgangsverkehr.

## 6. Verkehrswege anpassen - ÖPNV optimieren

Die bisherige Erschließung des Flughafens TXL direkt an die Stadtautobahn für den künftig aufzuzugewendenden zivilen Luftverkehr und die Erreichbarkeit der zurzeit in Tegel Nord noch vorhandenen Flugbereitschaft der Bundesregierung sowie der Empfangshalle für Staatsgäste kann wohl als durchaus zufrieden stellend betrachtet werden. Die bei Staatsbesuchen damit zwangsläufig erforderlichen temporären Sperrungen von Straßen und Teilen der Stadtautobahn ist zwar besonders zu den Verkehrsspitzenzeiten unerfreulich, jedoch als Preis für die Verlagerung des Sitzes der Bundeshauptstadt nach Berlin von den Bürgern längst akzeptiert. Diese Belastungen werden für den Berliner Norden zukünftig entfallen.

Die Bedienung des Flughafens mit derzeit 4 Buslinien ist ausreichend, zumal ein großer Teil der Fluggäste zur Beförderung zu den innerstädtischen Zielen wegen der Zeitersparnis und der Bequemlichkeit das Taxi benutzt.

Diese verkehrliche Erschließung reicht für eine künftige Nachnutzung des Flughafengeländes nicht aus.

Die aus den fünfziger Jahren stammende U-Bahn-Netz-Zielplanung sah eine Anbindung des Flughafens vom U-Bahnhof Jungfernheide zum Kurt-Schumacher-Platz vor. Im Stadtentwicklungsplan Verkehr ist die Trasse nach wie vor enthalten; eine Realisierung nach Beendigung des Flugbetriebes in Tegel ist nach unserer Auffassung illusionär.

Deshalb ist es dringend geboten, mit der Änderung des FNP sowohl die überörtlichen Straßenverbindungen darzustellen als auch bezüglich des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) neue Überlegungen anzustellen.



### 6.1 A 111 nach Anschlussstelle Antonienstraße entwiden und neue Anbindung vom Kurt-Schumacher-Damm schaffen

Ein Industrie- und Gewerbegebiet muss eine Straßenanbindung vorweisen, die die Erreichbarkeit für den Schwerlastverkehr gewährleistet und auf möglichst kurzen Wegen eine Zufahrt zur Autobahn sichert. Für Investoren ist die Frage der Erreichbarkeit eines Standortes für Industrie und Gewerbe signifikant. Deshalb muss sichergestellt werden, dass die Planung auf diese Belange in ausreichendem Maße Rücksicht nimmt.

Wir haben in unserem Konzept deshalb schon sehr frühzeitig die Frage aufgeworfen, ob eine sinnvolle Anbindung zur Stadtautobahn nicht in der Weise sichergestellt werden sollte, dass nach der Anschlussstelle Antonienstraße eine neue Stadtstraße direkt auf das Flugfeld geführt wird. Diese Anregung ist nun auch von der IHK aufgegriffen und dahingehend präzisiert worden, den letzten Teil der A 111 nach der Zufahrt zum Flughafentunnel und dem Anschluss der Antonienstraße als Autobahn zu entwiden und den weiteren Verlauf als Stadtstraße auszuweisen. Diese Variante ermöglicht eine ampelgeregelt (dreiarmlige) Straßenanbindung direkt auf das Flughafengelände.

Darüber hinaus bietet diese Verkehrsführung im Falle einer notwendigen Schließung des Tunnels eine Umleitung des Verkehrs über diese neue Verkehrsstraße und weiterhin wie schon jetzt über den Kurt-Schumacher-Damm. Damit wird im Falle einer Umleitung durch eine neue zusätzliche Trasse ein Verkehrsstau weitestgehend vermieden.

Die neue Straßenführung über das Flughafengelände nimmt den von den Verkehrsplanern „wiederentdeckten“ Kreisverkehr als Verteiler zu den untergeordneten Erschließungsstraßen im neuen Industriepark Tegel auf. Die 6spurige Haupt-Erschließungsstraße übernimmt den Verkehr von der A 111, von der jetzigen Anschlussstelle der A 111 „Flughafen Tegel“ sowie der künftigen zusätzlichen Anbindung an den Kurt-Schumacher-Damm.

Die letztgenannte zusätzliche Erschließung erscheint sinnvoll, weil sie die aus Mitte und über die B 96 verlaufenden Verkehrsströme mit dem Ziel des neuen Industrieparks über Kurt-Schumacher-Platz bzw. Kapweg bündeln wird.





## 6.2 Landebahn und Fahrstraßen des Flughafens für die künftige Erschließung nutzen

Die künftige straßenmäßige Erschließung des gesamten Flughafengeländes sollte nach unserer grundsätzlichen Auffassung so konzipiert werden, dass die Start- und Landebahnen bzw. die jetzigen Rollwege und Fahrstraßen auf dem Flugfeld dafür genutzt werden. Dies halten wir einerseits aus Kostengründen andererseits wegen der Überlegung weitere versiegelte Flächen für den Straßenverkehr zu vermeiden für absolut sinnvoll.

Deshalb haben wir die Haupteerschließungsstraße im Gelände auf der jetzigen südlichen Start- und Landebahn geplant. Die Verkehrsführung zur jetzigen Anschlussstelle „Flughafen Tegel“ führt über die westliche Rollbahn (zwischen dem Sechseck des jetzigen Terminals A und dem Gebäude der Flughafenfeuerwehr und dem Zollgebäude). Lediglich die Verknüpfung zur Brücke über den Hohenzollernkanal muss neu gebaut werden.

Für die von uns geplante Ladenzeile parallel zum Kurt-Schumacher-Damm nutzen wir - wie schon un-

ter 4.1 ausgeführt - die südliche Umfahrungsstraße für den gesamten Ver- und Entsorgungsverkehr sowie für die Kunden.

Zur Erschließung des Wohngebietes bietet sich die östliche nach Norden verlaufende Rollbahn an. Diese Straße wird dann am östlichen Kreisverkehr die Zufahrt zur A 111 oder zum Kurt-Schumacher-Damm ermöglichen. Dadurch soll ein permanenter Durchgangsverkehr im jetzigen nördlich angrenzenden Wohngebiet der Cité Guynemer ausgeschlossen werden.

Alle weiteren internen Erschließungsstraßen sind natürlich vom gesamten städtebaulichen Konzept für das Industriegebiet und der von uns vorgesehenen gemischten Baufläche abhängig. Aus den eingangs dargestellten Überlegungen sollen aber dafür möglichst auch vorhandene Rollwege etc. genutzt werden.



### 6.3 Öffentliche Nahverkehrserschließung durch ein leistungsfähiges, umweltfreundliches und kostengünstiges Kabinenbahnsystem (H-Bahn)

Der Flughafen Tegel ist bezüglich eines schienengebundenen öffentlichen Nahverkehrsmittels seit seiner Inbetriebnahme im Jahre 1960 zunächst in Tegel-Nord und ab 1974 in Tegel-Süd (dem jetzigen Flughafen für den zivilen Flugverkehr) nie über Planungsideen hinaus gekommen. Die im Stadtentwicklungsplan Verkehr der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung noch immer enthaltenen Überlegungen für eine U-Bahn oder S-Bahn-Anbindung erscheinen uns wenig realistisch. Auch Überlegungen eine Straßenbahn von der Seestraße in das Gebiet zu führen, werden nach unserer festen Überzeugung an den immensen Kosten scheitern (allein das Brückenbauwerk über die Stadtautobahn dürfte den Kostenrahmen derart nach oben schrauben, das diese Idee nach einer Kosten-Nutzen-Analyse nicht weiter verfolgt wird).

Dennoch wird es für die Attraktivität eines Industrieparks Tegel von einigem Gewicht sein, ob es nach dem Ende von TXL gelingt, ein modernes und hinreichend erprobtes Verkehrsmittel zu installieren, was darüber hinaus noch eine schlichte Neuauflage eines bereits in ähnlicher Form genehmigten Verkehrssystems darstellt.

Die S-Bahn Berlin hatte mit der AEG Bahntechnik von 1987 - 1991 eine M-Bahn-Anlage vom Gleisdreieck bis

zum Kemperplatz zur betrieblichen Demonstration der Magnetbahntechnik für den Nahverkehr betrieben. Der Erfolg dieser 4jährigen Erprobung verlief zwar positiv, die Eignung des Systems für den Personennahverkehr konnte nachgewiesen werden. (Deshalb wurde auch seinerzeit die Zulassung für den ÖPNV erteilt). Die Einstellung musste jedoch wegen des Umbaus des Gleisdreiecks und der Wiederinbetriebnahme der U 2 zum Potsdamer Platz vorgenommen werden. Nach der Wende hatte zudem die Wiederherstellung der Verbindung zwischen Pankow und Ruhleben oberste Priorität, so dass diese Technik in Berlin nicht zur Anwendung kam.

In Dortmund (25 Jahre) und Düsseldorf (7 Jahre) werden mit Erfolg und großer Akzeptanz der Bevölkerung eine von der Firma Siemens entwickelte Technik einer Hängebahn (H-Bahn) betrieben. Beide Anlagen in Dortmund mit insgesamt rund 3 km und in Düsseldorf mit einer 2,5 km langen Strecke am Flughafen haben ihre Tauglichkeit im Alltags-Fahrbetrieb mehr als bewiesen; die Bereitstellungsquote liegt bei beiden Gesellschaften über 98%, das heißt, es gibt kaum Ausfälle im System. Beide Anlagen sind in den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr integriert. Mit dem Fahrschein des S-Bahn kann also die Kabinenbahn und umgekehrt genutzt werden.





Mit freundlicher Genehmigung des Flughafens Düsseldorf dem Prospekt der Sky Train Düsseldorf International entnommen.

### Techno-Park-Train Berlin

Nach Vorstellungen der SPD Reinickendorf sollte ein an Fahrwegträgern gebundenes leistungsfähiges Verkehrssystem vorgesehen werden, dass vom U-Bhf. Kurt-Schumacher-Platz über das Flughafenterminal zum U- und S-Bhf. Jungfernheide führt und damit 2 U-Bahn-Linien (U 6 und U 7) und den S-Bahn Ring S 41 und S 42 miteinander vernetzt. Zudem könnte vom Terminal ein Abzweig zum Zentralen Festplatz geführt werden und damit das vom Schaustellerverband heftig kritisierte Problem einer angemessenen Anbindung an den ÖPNV lösen helfen.

Wir sind nach den Erfahrungen aus Dortmund und Düsseldorf überzeugt, dass das dort betriebene H-Bahn-System die künftigen Anforderungen am Standort Berlin-Tegel mit großer Sicherheit erfüllen wird. Sowohl die Leistungskapazität als auch die technische Reife sprechen dafür, in Berlin ein solches System zu implementieren.

Soweit wir das bisher einschätzen können, ist der Investitionsaufwand zur Errichtung einer solchen Ka-

binenbahn im Vergleich zu allen anderen schienengebundenen Verkehrs-Systemen relativ günstig. Nach den von uns ermittelten Daten und Fakten gehen wir für den Bau der Strecke, der erforderlichen Bahnhöfe, der Werkstatt sowie der Fahrkabinen einschließlich der Hard- und Software von Kosten in Höhe von etwa 170 Mio Euro aus.

Die Betriebskosten pro Jahr sollten 3 Mio Euro nicht übersteigen.

Da für solche Anlagen sowohl Fördermittel vom Bund als auch von der EU eingesetzt werden können, wird der Eigenanteil Berlins bei maximal 20 Mio Euro liegen.

Die Techno-Park-Train Berlin ein leistungsfähiges, umweltfreundliches und kostengünstiges Kabinenbahnsystem wird nicht nur die an sie gestellte Verkehrsaufgabe erfüllen, sondern eine zusätzliche Attraktion in der Hauptstadt werden.





## 7. Ausblick

Das vorliegende Konzept der SPD Reinickendorf enthält eine Reihe von Vorschlägen, die teilweise weiter untersucht werden müssen aber wie wir glauben, immer eine realistische Chance zur Umsetzung in sich tragen. Für Berlin-Tegel, das in seiner gesamten Ausdehnung in den Grenzen des Verwaltungsbezirks Reinickendorf liegt, in dem wir als Sozialdemokraten seit Jahrzehnten kommunale Verantwortung tragen, wollten wir uns bezogen auf künftige Nutzungen gezielt einmischen. Wir gehen davon aus, dass sich Einiges von dem in der vorbereitenden Bauleitplanung und danach in Bebauungsplänen oder Planfeststellungsverfahren wieder finden wird.

Wir freuen uns darauf, in einigen Jahren neue Industrie- und Gewerbebetriebe im Bezirk willkommen zu heißen und manchen neuen Bewohner in der Wohnanlage am Flughafenensee als Reinickendorfer begrüßen zu können.

Am Schluss möchten wir uns bei allen bedanken, die uns mit ihrer Fachkompetenz, mit zusätzlichen Vorschlägen und Ideen und mit anregenden Diskussionen geholfen haben, dieses Arbeitsergebnis vorstellen zu können.

Berlin, im Februar 2010

### Redaktion:

SPD Reinickendorf

AG „Nachnutzung Flughafengelände Tegel“

Peter Senftleben

(V.i.S.d.P.), Bezirksstadtrat, Vors. der SPD Reinickendorf

Jörg Stroedter

MdA, stellv. Vors. der SPD Reinickendorf

Uwe Brockhausen

Vors. der SPD-Fraktion Reinickendorf

Klaus Teller

BV, Mitglied des Verkehrsausschusses

Rainer Hampel

Bezirksstadtrat a.D., Vorsitzender der AG



## Anhang

Das vorgestellte Konzept der SPD Reinickendorf wäre so nicht möglich gewesen, wenn wir nicht durch

- Einbeziehung von besonders engagierten Experten,
- Diskussionen mit Interessenvertretern,
- Besichtigungen vor Ort,
- Anregungen durch fach- und sachkundige Gesprächspartner,
- fachliche Beratung durch Vertreter verschiedener Kompetenzfelder und
- die Bereitschaft von Vertretern potenzieller Investoren

maßgebliche Unterstützung erhalten hätten.

**Ihnen allen sagen wir herzlichen Dank für die konstruktive Zusammenarbeit.**

Im Einzelnen bedanken wir uns bei:

Vertretern des Naturschutzbundes, Landesverband Berlin, Forstleuten, der Berliner Flughafengesellschaft mbH, der H-Bahn-Gesellschaft Dortmund mbH, der Sky Train Flughafen Düsseldorf GmbH, Vertretern der Siemens AG, Mobility Division, Vertretern der Industrie- und Handelskammer Berlin, der Berliner Energieagentur GmbH, den Berliner Bäder-Betrieben und nicht zuletzt beim Bezirksamt Reinickendorf.

Besonders danken wir auch für die Unterstützung durch die Staatssekretärinnen Iris Spranger und Maria Krautzberger sowie die hilfreiche Zusammenarbeit mit der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung.

## Stellungnahmen

Zum Thema Sole-Freizeit-Wohlfühl-Bad und einer Entwicklung am Standort TXL hat sich das Unternehmen GMF- Gesellschaft für Entwicklung und Management von Freizeitsystemen mbH & Co.KG aus Neuried, Kreis München u. a. wie folgt geäußert:

„Ein dem qualitativen und quantitativen Anspruch einer Bundeshauptstadt entsprechendes Bäderangebot mit dem Schwerpunkt Thermalsole/Gesundheit ist derzeit im Land Berlin nicht angemessen vorhanden. Zeitgemäße Freizeitangebote wirken positiv auf gewerbliche Ansiedlungen von Investoren und den Zuzug und Verbleib qualifizierter Arbeitskräfte. Unter diesem Blickwinkel kann ein entsprechend ausgerichtetes Badprojekt positive Wirkungen auf die Entwicklung des Forschungs- und Industrieparks Zukunftstechnologie Tegel haben.“

Die Berliner Festplatz Verwaltungs GmbH unterstützt die Idee der Techno Park Train Berlin mit Nachdruck. Mit der vorgesehenen Kabinenbahn „würde unserer seit Bestehen des Zentralen Festplatzes erhobenen Forderung einer Anbindung des Zentralen Festplatzes Berlins selbst an ein leistungsfähiges ÖPNV-Netz endlich Rechnung getragen.“

