



Planen

Nachnutzung Flughafen Tegel

Stadtwerkstatt: Masterplan TXL

Nachnutzung Flughafen Tegel

Stadtwerkstatt: Masterplan TXL

Dokumentation der Veranstaltung
am 18. Oktober 2012

Inhalt

Begrüßung Prof. Peter Zlonicky, Moderation	6
Ephraim Gothe, Staatssekretär für Bauen und Wohnen, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt	
Präsentationen der Teams CITYFÖRSTER / urbane gestalt gmp Architekten von Gerkan, Marg und Partner Machleidt GmbH / sinai / GRI MVRDV / TOPOTEK1 WEST 8 Stadtplanungsakademie Berlin-Helsinki	7
Der Masterplan TXL – Interview und Diskussion Reiner Nagel, Leiter Abteilung I Stadt- und Freiraumplanung, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Dr. Philipp Bouteiller, Geschäftsführer, Tegel Projekt GmbH Moderation: Prof. Peter Zlonicky	15
Ausblick Staatssekretär Ephraim Gothe, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt	24

Nachnutzung Flughafen Tegel, Stadtwerkstatt: Masterplan TXL
18. Oktober 2012, 18.00 bis 21.00 Uhr
Tegel Terrace, Terminal A im Flughafen Tegel, Berlin

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



Staatssekretär Ephraim Gothe,
Senatsverwaltung für Stadt-
entwicklung und Umwelt



Begrüßung

Begrüßung zu der Veranstaltung durch Staatssekretär Ephraim Gothe, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, und Moderator Prof. Peter Zlonicky, Büro für Stadtplanung und Stadtforschung, München.

Präsentationen der Teams

CITYFÖRSTER / urbane gestalt

Anne Niehüser und Johannes Böttger

Fokus des Entwurfs:
Entwicklung eines „strategischen“
Masterplans

- Robuste und gleichzeitig flexible Planung
- Leitthesen für Charakterisierung von Freiräumen, Erstellung von Bautypologien und mögliche Nutzungsszenarien
- Städtebauliches Regelwerk mit strukturellen, gestalterischen und programmatischen Vorgaben, gestuft von stark reguliert bis dereguliert
- Sieben Teilraumprofile tragen zur Identitätsbildung und Orientierung im Gebiet bei: Adress- und Quartiersbildung als Anknüpfungspunkte für Investoren und Interessenten: Wo finde ich meinen Platz?
- Die Produktion von Bildern bildet einen Stand der Diskussion ab und ist ein Instrument der Planung, prozessbasierte Veränderungen sind erwünscht.
- Tegel soll keine Insel bleiben: Kernfragen sind die Anbindung an das Stadtzentrum und die nahräumliche Vernetzung Tegels.
- Hervorhebung und Nutzung der Besonderheiten des Ortes bei der Entwicklung eines neuen Profils
- Seilbahn als Zeichen des Aufbruchs mit der Identität von Tegel; Flughafenthema weiterführen

Rückfragen Prof. Peter Zlonicky

Sie fliegen in Berlin ein und streifen dann Tegel. Sie schauen von oben auf das Quartier: Wie hat sich Tegel bis 2030 entwickelt? Was ist die Identität in 20 Jahren?

Das lineare Bild der Landebahnen, der Schnitt im Landschaftsraum soll in den Strukturen sichtbar bleiben, quasi die Ve-



deute mit Blick aus dem All. Die „Urban Tech Republic“ soll mit einem lebendigen Kern funktionieren, ein Stück Stadt, ergänzt durch die Produktion im Hinterland.

Was nehmen Sie aus diesem modellhaften Verfahren mit für andere Projekte?

Interessant ist das Thema „Schwarmintelligenz“, durch die eine große Ideenopulenz generiert werden kann. Bei der Werkstatt reicherten Experten aus verschiedenen Bereichen das Ergebnis an.

Der Prozess und die intensive Diskussion haben bewusst die Grenzen von Wachstum in ein Projekt gebracht, d. h. es wurde sehr nah an den Bestandsqualitäten gearbeitet. Das beinhaltet dann eben auch in einem vernünftigen Sinne die Idee der Nachhaltigkeit.



gmp Architekten von Gerkan, Marg und Partner

Nicolas Pomränke

Fokus des Entwurfs:
Flechten eines Gewebes um die bestehende Struktur: Identität schaffen, um dadurch Qualitäten zu definieren.

- Das Sechseck ist das strukturgebende Element des gesamten Areals, auch für die zukünftige Entwicklung. Der Bestand bestimmt den Maßstab, Straßen, Wege und Gebäude ordnen sich der Hexagonstruktur des Terminals als Zentrum unter (städtebauliche Identität).
- Das Terminal ist das strukturelle Zentrum der gesamten Anlage. Wichtig ist aber auch der Bezug nach außen (in Richtung der Autobahn) bzw. zur Landschaft (Tegeler See).
- Kontraste: Bewahrung des Charakters des großmaßstäblichen Gebäudes in der Landschaft (Gestaltung der Landschaft mit Natur). Im Gegensatz zur Öffnung nach Norden entstehen spannungsvolle Räume im Kern: Andocken der Gebäude über die Flugzeugbrücken.
- Hochstraße (Highfly) ist gestaltprägender Bestandteil des Gebäudes: In der Mitte soll ein Park mit einem See entstehen, der eine grüne Mitte schafft

(repräsentativer Vorplatz mit dem Blick auf das Terminalgebäude).

- Eingang des Gebiets: Inszenierung durch Torbauten im Süden, Erhalt des Brücken-/Tunnelbauwerks
- Nördlich: Räumliches Abrücken des Industriebandes von kleinteiligeren Forschungs- und Gewerbebetrieben
- Keine Insel: Grünachse verbindet im großen Maßstab mit Reinickendorf und Spandau.

Fazit: Nächster Schritt sollte die Erstellung eines Regelwerks mit Gestaltungshandbuch sein. Der Prozess ist noch längst nicht zu Ende.

Rückfragen Prof. Peter Zlonicky

Was ist das Konzept von Urbanität, das Sie sich hier vorstellen?

Interessant ist die spannungsreiche Verbindung des etwas Surrealen des Bestandsgebäudes mit Neubauten. Das Ungewohnte und Neue schafft eine besondere Atmosphäre im Umfeld des Gebäudes.

Was nehmen Sie aus diesem Verfahren mit für andere Projekte?

Die positiven Effekte eines offenen Prozesses. Es gab im Verlauf eine gewisse Annäherung der Entwürfe, aber dies verlief im Sinne eines konstruktiven Dialogs. Das führte zu einem sehr produktiven Ergebnis.

Machleidt GmbH / sinai / GRI

Benjamin Wille

Fokus des Entwurfs:
Entinselung des Flughafenareals –
neue Vernetzung mit der Stadt

- Das Wegenetz ist die direkte Verbindung zur Stadt (insbesondere Kurt-Schumacher-Platz) und zur Landschaft (Tegeler Forst und See). Die Ost-West-Tangente dient nicht nur dem Ziel-, sondern auch dem Durchgangsverkehr nach Spandau und Reinickendorf, womit das Planungsgebiet ein integrierter Teil der Stadt wird („Entinselung“).
- Entwicklungsfelder: Unterschiedliche Segmente mit eigenem Charakter und Image generieren.
- Harter Kern: Am Terminal ein Zentrum (z. B. Hotel, Einkaufen etc.) schaffen; überwiegende Nutzung ist Forschung und Entwicklung, Büros, Sonderwohnformen.
- Weicher Kern: In Richtung Rollfeld relativ flexible, zunächst temporäre Strukturen, evtl. auch Großveranstaltungen (z. B. Deutsch-Französisches Volksfest) als Place-Making möglich
- Sensitiver Saum: Im Westen Erweiterungsmöglichkeit des gewerblichen Standorts. Im Osten: Cité Pasteur sollte als Mischgebiet gestärkt werden (Wohnen in diesem Bereich stärken).
- Gewerbeband mit dichter Struktur im Osten und Lockerung Richtung Westen
- Zentrale Aufgabe: Stadt entwickeln und Reinickendorf einbinden (Vernetzung, gemischte Stadt)! Die Abgrenzung durch die Flughafenutzung ist nicht mehr nötig.
- Gegenüber der Landschaft Ausbildung einer klaren Kante als Baumkulisse: Trennung zwischen Gewerbe („Wellblecharchitektur“/Rückseite) und Landschaftsraum (intensive Nutzung/„Aktivband“).
- Der im Entwurf enthaltene Grünkeil im Südosten kann auch bebaut werden (Alternativszenario).



Fazit: Man sollte sich bei der Entwicklung des Gebiets Zeit lassen und in einigen Bereichen mit Geduld auf die richtigen Nutzungen warten.

Rückfragen Prof. Peter Zlonicky

Zentral für Ihre Entwürfe war von Beginn an das Thema „Wohnen“ in der gemischten Stadt. Welche Entwicklungen sind denkbar?

Gerade in Richtung Kurt-Schumacher-Platz kann das Wohnen Entwicklungsimpulse setzen und der Sprung von Reinickendorf auf das Flughafenareal gelingen.

Im „harten Kern“ sind Wohnnutzungen oder wohnähnliche Nutzungen (Beispiel Hotel, Boarding Houses, Studentenwohnen) sehr gut vorstellbar. Im sensitiven Saum, insbesondere im Bereich der Cité Pasteur, sollte das Thema „Wohnen“ (evtl. auch neue Wohnformen, z. B. „Living-apart-together“) zentraler Entwicklungsfaktor sein.

Was nehmen Sie aus diesem Verfahren für Ihre anderen Projekte mit?

Erst einmal eine sehr kooperative und schöne Arbeitsweise mit den anderen Büros. Die Auseinandersetzung mit dem eigenen Entwurf im Kontext der anderen Arbeiten hat in den Werkstätten eine spannende Diskussion erzeugt. Die hohe Kontinuität und der iterative Planungsprozess waren beeindruckend.



MVRDV / TOPOTEK1

Jeroen Zuidgeest

Fokus des Entwurfs:
Das Areal aus sich heraus entwickeln, den Prozess offen gestalten und doch steuern!

- *Precisely look at what's there!* Jeder kennt den Flughafen Tegel, und damit ist es ein Gebäude mit sehr starkem Wiedererkennungseffekt („icon“). Dieser Ort hat eine starke Identität, die für den Start der Entwicklung genutzt werden muss.
- *Don't try to make a blueprint, don't think of THE ideal plan!* Bei der Größe des Projekts ist es nicht empfehlenswert, das Ergebnis schon im Kopf zu haben. Es ist wichtiger zu definieren, wie die Entwicklung kontrolliert werden kann (der Weg organisiert werden muss).
- *Fix what is needed and liberate the rest of the development!* Um potenzielle Investoren anzulocken, ist es realistischer zu sagen, was möglich ist, anstatt Möglichkeiten einzugrenzen (berlintypische Balance zwischen formalistischer Planung auf der einen und chaotischen Elementen auf der anderen Seite).
- *We need a clear framework, rules, a set of clear profiles for the streets and the*

„Tegel Grüngürtel“ at the southside!

Das Areal muss gut an die Umgebung angebunden werden, indem physische Verbindungen geschaffen werden (Straßennetz, klare Sichtachsen und weiterführender vernetzter ÖPNV). Eine klare Ringstraße um das Trapez und viele Verbindungen in kleinem Maßstab, die von Fahrradfahrern und Fußgängern genutzt werden können.

- Eine Vermittlungszone im südlichen Bereich kreiert einen Puffer mit grünen Reserven.
- Klare Zonierung: Grenzen und Übergänge müssen definiert werden: hohe Dichte im inneren Bereich und lockere Strukturen nach außen hin (Abgrenzung einer klaren Produktionszone).
- Im Zentrum ist das Wichtigste ein hocheffizientes Raster (Grid) als neutrale Basis für die weitere Entwicklung. Die Baufelder bieten die Basis für große und kleine Unternehmen je nach Bedarf.

Fazit: Der Entwurf sollte nicht als Endprodukt, sondern eher als Start der Entwicklung angesehen werden. Die Konzentration in der ersten Phase liegt auf dem „mother-ship“, dem Terminal, als Ausgangspunkt für technologische Entwicklungen.

Rückfragen Prof. Peter Zlonicky

Was ist der Unterschied zwischen diesem Planungsprozess und dem System, das Sie aus den Niederlanden kennen? Was ist das Besondere an den Erfahrungen, die Sie gesammelt haben?

Der Ateliergedanke setzt sich überall immer stärker durch, vor allem in Zentraleuropa. Die Qualität liegt in der Tat in dem dadurch möglichen spannenden Prozess, bei dem man Ideen offen mit Kollegen austauschen, sie mit einem professionellen Publikum reflektieren kann.

Die Gefahr ist allerdings der starke Fokus in Richtung eines Konsens, um vielleicht alle zufriedenzustellen, bei dem aber am Ende

ein Mischmasch an Ideen herauskommt, mit dem niemand richtig glücklich ist.

Am Ende muss man doch vielleicht auch ein paar unbequeme, richtungsweisende Entscheidungen treffen, ansonsten entsteht an manchen Stellen ein diffuser Masterplan. Daher müssen jetzt präzise Entscheidungen getroffen werden.



Bild oben und unten:
Fachpublikum in der Diskussion



WEST 8

Christoph Elsässer

Fokus des Entwurfs:
Die treibenden Kräfte sind Landschaftsarchitektur und Städtebau.

- Faszinierend ist die Lage von Tegel im Zusammenhang mit Berlin. Die Qualität der offenen Fläche ist wichtig für die weitere Bearbeitung des Plans.
- Die Herausforderung des Entwurfs ist es, den landschaftlichen Charakter des zukünftigen Gewerbegebiets in Verbindung mit dem Stadtraum zu bringen.
- Nachhaltige Mobilität: Das Städtebauliche muss auch Beispiele zeigen, gerade wenn es um Zukunftstechnologien geht. „Wie bewege ich mich jetzt und in der Zukunft?“ ist eine wichtige Frage.
- Effizienz und logistische Funktionalität: Kombination von Angeboten zum Fahrradfahren/Zufußgehen in schöner Landschaft mit einem tragfähigen Netz mit hocheffizienten Straßen in ringförmiger Bewegung in Richtung Autobahn.
- Das Terminalgebäude als Nucleus des Gewerbegebiets sollte angebunden werden mit hochwertigen Strukturen für Auto, Fuß und Fahrrad, sodass eine hochwertige Adresse entsteht. Daher auch die Einrichtung eines Parks um das Gebäude herum. Die Hochstraße

(Highfly) kann ein Element desselben sein – als Zeitzeuge für die Flughafenutzung. Man sollte so mutig sein, es umzufunktionieren.

- Bestehende Strukturen für die Rekreation miteinander verbinden. Zum Beispiel eine Brücke über die Autobahn bauen. So wird das Gebiet stärker Teil Berlins. Von einer „Verbotenen Stadt“ zum Stadtteil: Eine Brücke ist ein klares Zeichen der Verbindung.
- Grundstücksgrößen: Grundstücke sind durchdekliniert. Von kleinen Grundstücken „back-to-back“ bis hin zu Flächen für große Industrieunternehmen.

Fazit: Charakteristische Elemente urbaner Zukunftstechnologien müssen im Städtebau sichtbar werden. Die frühe Gestaltung der Freiflächen wäre ein guter Ausgangspunkt für die Entwicklung und Adressbildung.

Rückfragen Prof. Peter Zlonicky

Was nehmen Sie aus diesem Verfahren mit für Ihre anderen Projekte?

Was sehr spannend war, ist die Tatsache, dass der Prozess kein Wettbewerb war und eigentlich auch keine konkrete Fragestellung vorgegeben wurde. So konnten wir uns sehr viel mehr auf akademische Fragestellungen konzentrieren, als das sonst in vergleichbaren Verfahren möglich ist. „Akademisch“ ist dabei sehr positiv zu verstehen: Hier konnte man sich sehr viel mehr auf bestimmte Aspekte fokussieren, sie diskutieren, ihnen Raum zur Entwicklung geben. Insofern hat man – sehr positiv – auf akademische Art miteinander gesprochen und gearbeitet.

agence ter Landschaftsarchitekten

stellvertretend: Michael Künzel (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt)

Zwei Aspekte zur zentralen Idee von agence ter Landschaftsarchitekten:

- Die Nord-Süd-Durchgrünung mit landschaftsparkähnlichem Leitbild integriert die Hochstraße (Highfly) und die Auffahrt auf das Terminalgebäude. Es ist damit in der Zukunft flexibel handhabbar; Teilabriss und Vollabriss der Hochstraße (Highfly) bleiben möglich. Der Grünzug schafft auch eine Verbindung zu Jungfernheide/Hohenzollernkanal und zum zentralen Bereich des Terminals, der Landschaft und dem Flughafensee hin.
- Integriert in die Landschaftsfuge, gibt es den Vorschlag, östlich des Towers einen zentralen urbanen Ort für das Gebiet zu entwickeln.



Anmerkungen Michael Künzel

- Die Suche nach einem ansprechenden öffentlichen Raum in diesem Gebiet mit 15.000 Arbeitsplätzen plus Besuchern ist zentral. 15.000 sind für die Größe des Gebiets nicht ausreichend, um überall Urbanität entstehen zu lassen. Die Konzentration des öffentlichen Lebens auf einen zentralen Raum wird wahrscheinlich sein.
- Der gesamte Innenbereich des Loops ist vermutlich zu groß, um ihn als urbanen Ort zu interpretieren, daher wird er richtig in den Freiraumzusammenhang integriert. Deshalb ist die Anlage eines zentralen städtischen Platzes in Zusammenhang mit dem Tower – einem sonnigen Platz – hier sehr gut gelöst, ebenso die Anbindung an die Nord-Süd-Achse. Der Entwurf hat den Masterplanentwurf stark mitgeprägt.



Stadtplanungsakademie Berlin-Helsinki

Dan Mollgren und Pia Sjöroos

- Ausgangspunkt der Planungen: Für wen planen wir eigentlich dieses Gebiet? Es sind die Arbeitenden, die motiviert und innovativ sein sollen, bahnbrechende Erfindungen zu machen und Steuergelder nach Berlin zu bringen.
- Pluralität des Entwurfs: Weite Variation von Elementen, sodass die Leute nicht nur zur Arbeit kommen und dann wieder nach Hause gehen. Sie sollten dort bleiben und sich auch vergnügen.
- Die Übersetzung dieser Pluralität in Architektur: Entwicklung von Blocktypologien (z. B. „Big Brands“ mit guten Adressen oder Forschungseinrichtungen in Campusnähe), um verschiedene Elemente zu haben. Die Rotunda ist der zentrale Treffpunkt. Die U-Bahn ist wichtig, da sie diesen Ort zum Ankunftsort für die Arbeitenden macht. Hier findet Durchgangsverkehr statt.
- Wichtig: Die Möglichkeiten zum Wohnen und Leben auf dem Areal. Anders als die übrigen Planungen haben wir uns etwas mehr Freiheiten genommen. Es gibt die „Business Fronts“ mit mehr Zugang zum Wasser.

- Runway Park: Verschiedene Größen für die verschiedenen Arten von Parks. Zum Beispiel Testfelder für die Produktionsfirmen oder Sportaktivitäten (lokaler, aber auch überregionaler Charakter). Es ist unklar, wie die Arbeit in Zukunft organisiert sein wird. Möglicherweise mit sportlichen Aktivitäten in der Mittagspause.

Fazit: Die Stadtplanungsakademie möchte sich auch in den weiteren Prozess einbringen. In Helsinki arbeiten wir mit einem 5 m langen Modell von Tegel (1 : 1000). Dieses und die Planungen für Tegel werden im Dezember in Helsinki in einer eigenen Ausstellung präsentiert. Wir wollen damit nicht enden, sondern die Denkweisen der Stadtplanungsakademie kooperativ einbringen.

Anmerkungen Prof. Peter Zlonicky

Es gibt hier eine Menge guter Beispiele, wie man Blöcke mit verschiedenen Qualitäten definieren oder z. B. einen Pocketpark gestalten kann. Diese Elemente sind nun auf einem anderen Weg in den Masterplan integriert. Es wird spannend sein, auch in Zukunft in einem fruchtbaren Austausch zusammenzuarbeiten.

Der Masterplan TXL – Interview und Diskussion

Interview: Prof. Peter Zlonicky im Gespräch mit Reiner Nagel (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt) und Dr. Philipp Bouteiller (Tegel Projekt GmbH)

Prof. Peter Zlonicky

Die Frage ist nun, was wir aus diesem Prozess gelernt haben. Die Annäherung von so unterschiedlichen Ansätzen und ihre Einbindung in einen Masterplan für Tegel hat die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung übernommen. Herr Nagel wird nun die Grundzüge des Plans vorstellen.

Reiner Nagel, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

Ich bin froh, dass es seit ein paar Jahren wieder möglich ist, renommierte Architekturbüros aus der Konkurrenzsituation der Wettbewerbe heraus in eine solche kooperative Werkstatt zu holen, wo sie nicht als Stararchitekten einen fertigen Plan entwerfen, sondern in einen Prozess eintreten. Dieser begann ja im Grunde als Parallelbeauftragung mit unterschiedlichen Planungszielen, anfangs auch im Wettbewerb um Ideen, die jetzt zunehmend zusammengeführt worden sind. Das Arbeiten hat zum Schluss einen Ateliercharakter entfaltet. Die Planer arbeiten ja nicht für einen Auftraggeber, der schon eine Vorstellung vom Endergebnis hat, sondern der Masterplan bildet die Grundlage für den Entwicklungsprozess eines standortpolitischen Vorhabens.

Wie sind wir vorgegangen? Es gibt einen achten Partner im Prozess, der bislang noch nicht im Vordergrund stand: nämlich die Verwaltung, deren Mitarbeiter ja häufig auch Stadtplanung studiert haben. Sie hat sich systematisch einer Rahmensetzung angenähert. Nicht indem sie einen städtebaulichen Entwurf gekürt, sondern indem sie aus den Angeboten der Teams versucht hat, den Rahmen abzustecken. Ziel war es, möglichst 80 - 90 % der guten Ideen in den Prozess mitzunehmen. Daher haben wir



von links nach rechts:
Dr. Philipp Bouteiller, Reiner Nagel,
Prof. Peter Zlonicky

die Grundideen der Büros auf sieben Strukturkonzepte zurückgeführt und das Ergebnis am Bestand gespiegelt. Die Identität des Flughafens wird in Tegel mit den versiegelten Start- und Landebahnen im Vergleich zu Wien-Aspern, München-Riem oder Berlin-Johannisthal sehr stark erhalten bleiben.

Es geht in der heutigen Veranstaltung gar nicht so sehr um den Masterplan, sondern vielmehr um die wesentlichen Elemente der Planung: Eine Durchgrünung, die Ausrichtung auf das Hexagon des Terminals, eine Insellösung. Im Inneren die Erschließung über das Trapez, die wirtschaftliche „Wuselzone“ südlich und westlich davon sowie die Zone zwischen den Start- und Landebahnen, die durch entstehende Freiräume qualifiziert werden kann.

Vor allem zu berücksichtigen sind die Fachebenen „Landschaft“ und „Verkehr“. Die Identität des Ortes soll aus der Landschaft heraus mithilfe der neuen Adressen entwickelt werden. Die Erschließung baut auf der vorhandenen Struktur auf und ist sehr flächeneffizient. Auch im öffentlichen Nahverkehr werden zunächst vor allem Busse eingesetzt, wobei diese in Zukunft durch ein innovatives, potenziell schienengebundenes Nahverkehrsmittel ergänzt werden sollen, um in Richtung Kurt-Schumacher-Platz und Walther-Schreiber-Platz eine Verbindung herzustellen.

Bei den Regeln für den Masterplan haben wir u. a. die Gebäudehöhen aus dem Bestand abgeleitet. Hohe Gebäude orientieren sich am Tower, mittlere und niedrige am Terminalgebäude. Die Baufeldbildung orientiert sich an den Diskussionen aus der Werkstatt. Die Referenzen aus den Entwürfen der Teams liefern hier gutes Anschauungsmaterial für architektonische Qualität. Sie zeigen, wo wir hinwollen. Wir haben Referenzen aggregiert und zurückgeführt zu einem Bild. Dabei sind unterschiedliche Höhenausprägungen, Vorzonen, Gliederungselemente, Baugrenzen, Baulinien vorgesehen.

Fixiert werden diese Leitlinien öffentlich-rechtlich über die Bauleitpläne und privatrechtlich über die Grundstückskaufverträge: Hierzu gibt es entsprechende Regeln, die es zu ergänzen gilt, z. B. für die Gestaltung der Freiflächen oder Materialien für Gebäude/Fassaden. Bei Letzteren gibt es eine Präferenz für helle Farben: Stichwort „Weiße Stadt Tegel“.

Vor dem Erfahrungshintergrund vergangener Planungen wird deutlich, dass wir hier über einen Prozess für die nächsten Jahrzehnte sprechen. Die Hafencity in Hamburg zeigt, dass ein Zeitraum von 20 Jahren schon eine schnellstmögliche Variante darstellt. Der Entwicklungsprozess startet vom Terminal und den Randzonen aus sowie vom Bestand der Cité Pasteur. Das Kurt-Schumacher-Quartier ist für die weitere Qualifizierung als gemischtes Wohnquartier über eine Ergänzung des bestehenden Areals gut geeignet. Dies wäre auch ein gutes Thema für einen Wettbewerb.

Wir werden die Werkstatt weiter auswerten und die Ergebnisse in den Masterplan integrieren. Anfang 2013 wird er dem Senat zur Beschlussfassung vorgelegt. Dies bedeutet zunächst eine selbstbindende Planung auch für die Nachbarschaften in den angrenzenden Bezirken. Parallel arbeiten wir an der verbindlichen Bauleitplanung und werden wie üblich den Planungsprozess in einer Broschüre veröffentlichen.

Nächstes Jahr käme dann die angesprochene Qualifizierung des Kurt-Schumacher-Quartiers, möglicherweise über einen städtebaulichen Wettbewerb und die weitere Prozessbegleitung durch öffentliche und fachöffentliche Veranstaltungen hinzu. Wir haben viele Anregungen aus diesen Veranstaltungen erhalten und sind durch den Prozess klüger geworden.

Prof. Peter Zlonicky

Kommen wir zu Herrn Dr. Bouteiller von der Tegel Projekt GmbH, die den Auftrag hat, die Planungen umzusetzen, sie mit den geeigneten Akteuren und Investitionen so weiterzuentwickeln, dass die Projekte Gestalt annehmen können. Vorab die Frage: Was ist denn an Planung notwendig, damit Ihre Vorstellung von einer guten Realisierung funktionieren kann?

Dr. Philipp Bouteiller, Tegel Projekt GmbH

Die wichtigste Voraussetzung ist, dass wir Baurecht haben. Der Masterplan ist hierfür die Grundlage, er muss aber weiter präzisiert werden. Es war spannend zu sehen, wie Herr Nagel und sein Team die sehr unterschiedlichen städtebaulichen Ansätze zusammengeführt haben. Darüber hinaus war es beeindruckend, mit welchem unglaublich großen Interesse die Stadtöffentlichkeit den Prozess bereits seit 2008 begleitet. Die gesamte Diskussion ist konsensual und konstruktiv verlaufen. Das ist in Berlin, einer Stadt, die so kritisch ist, wo immer um Ressourcen gestritten wird und wo selten eine Einigkeit herrscht, doch etwas Besonderes.

Die Bedingungen für uns als landeseigene Gesellschaft sind also ideal. Im nächsten Schritt werden wir, aufbauend auf dem Masterplan, die Bauleitplanung mit einer Reihe von Fachgutachten unterstützen. Parallel dazu erfüllen wir das bestehende Marketingkonzept mit Leben. Dieses konzentriert sich inhaltlich auf das Thema „Urban Tech Republic“. Die scharfe Fokussierung auf das Thema „Urbane Zukunftstechnologien“ ist unbedingt notwendig, um mit den begrenzten finanziellen Res-

sourcen entsprechend umgehen zu können, sie strategisch und taktisch einzusetzen. Für uns bedeutet das, mit dem wissenschaftlichen Kern anzufangen. Dass wir die Beuth Hochschule in Tegel ansiedeln können, ist ein großes Glück für das Projekt. Aber es müssen weitere Akteure hinzukommen. Wir stehen auch in Kontakt mit anderen Universitäten und internationalen Institutionen, um ein ganzes Wissenschaftscluster entstehen zu lassen.

Die zweite Komponente sind die Start-ups, die wir uns gegenwärtig sehr gut im Terminal D vorstellen können. Das ist sehr modern und muss von der Infrastruktur her nur wenig umgerüstet werden, sodass es leicht in ein Gründerzentrum überführt werden kann. Ein Vergleichsbeispiel ist für uns das Silicon Valley. Möglicherweise kommt es auch zu einer Kooperation zwischen den USA und Deutschland, um an dieser Stelle einen besonderen Ort zu schaffen.

Im nächsten Schritt konzentrieren wir uns dann auf das Gewerbe. Entlang der Wertschöpfungskette sollen im Idealfall die entwickelten Produkte umgesetzt und schließlich in eine industrielle Produktion überführt werden. Für diesen Prozess ist der Ort Tegel ziemlich einmalig. Das ist auch das Herausragende des Masterplans. Die Ausgangsbedingungen sind wirklich ideal.

Prof. Peter Zlonicky

Ich würde gern den Begriff „Urban Tech Republic“ erläutert haben – ein Begriff, der von Tegel Projekt geprägt wurde. Wenn dies die Vision für die nächsten zehn oder 20 Jahre sein soll: Wie können wir uns vorstellen, dass die drängenden Fragen der nächsten Zeit – der Umgang mit Ressourcen, mit Energie, mit dem Klimawandel – in einer solchen „Urban Tech Republic“ geklärt werden, beispielhaft für die ganze Stadt oder sogar für Deutschland? Was ist das Zeichen, das Sie mit der „Urban Tech Republic“ setzen können?

Dr. Bouteiller, Tegel Projekt GmbH

Wir kommen in das Jahrhundert der Stadt, und in diesem Zusammenhang geht es Berlin im Vergleich mit anderen Städten unheimlich gut. Wir wollen hier Lösungen finden und produzieren, die weltweit von Bedeutung sind! Die Beraterfirma A. T. Kearney hat 2010/11 in einer Studie für Berlin festgestellt, dass es bereits eine gute Basis für den Bereich der urbanen Technologien gibt. Viele Unternehmen in Berlin arbeiten jetzt schon auf diesem Feld. Die Empfehlung war: Nutzt das, bündelt das und macht daraus einen Leuchtturm! Jetzt versuchen wir einen deutschen bzw. internationalen Leuchtturm für urbane Technologien zu schaffen.

(Im Folgenden möchten wir Ihnen gern einen Film hierzu zeigen, den wir als Marketingelement einsetzen.)



Screenshots aus dem Film „Urban Tech Republic“, www.berlintxl.de

Prof. Peter Zlonicky

Was ist jetzt als Nächstes zu leisten? Was muss die Senatsverwaltung tun, in Zusammenarbeit mit den anderen Akteuren und mit der Öffentlichkeit, um die Planungen weiter zu qualifizieren?

Reiner Nagel, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

Ich nehme hier das Stichwort von Herrn Bouteiller auf. Der Masterplan ist noch nicht der Abschluss, wir brauchen tatsächlich die verbindliche Bauleitplanung. Der Masterplan steckt als Vorlage für den Senat den Rahmen ab und kann flexibel qualifiziert werden. Die Bauleitplanung für die gesamte Fläche ist schon zeitgerecht eingeleitet. Es fehlen jedoch noch wichtige Details, beispielsweise welche Nutzer tatsächlich vor Ort sein werden. Hier ist der Masterplan eine ausgezeichnete Entwicklungsgrundlage. Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt kann beim Thema „Freiraum“ über die Grünflächen sowie über die öffentlichen Räume die Planungen qualifizieren. Die Investoren müssen dann in diesem Rahmen die Baufelder, Objekte usw. qualifizieren. Das Planungsrecht steht dabei nicht im Widerspruch zu zukünftigen Planungen.

Dr. Philipp Bouteiller, Tegel Projekt GmbH

Das Gute an dem Masterplan ist ja, dass er tatsächlich die notwendige Flexibilität bietet, um auf dem Weg zur „Urban Tech Republic“ noch Änderungen vorzunehmen. Wahrscheinlich wird es am Ende ganz anders aussehen, als wir es hier heute Abend gesehen haben. Wir wissen es einfach nicht! Diese Flexibilität ist damit eine Kernvoraussetzung für einen solchen Prozess: Man muss mit jeder Investition, mit jedem neuen Schritt die Möglichkeiten für eine gar nicht vorhersagbare Zukunft offenhalten.

Reiner Nagel, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

Die Flexibilität ist das eine, die Verbindlichkeit das andere. Wenn Berlin sich quasi verpflichtet, das Gebiet auf der Grundlage des

Masterplans zu entwickeln, dann ist das für den Prozess von großem Wert, weil man ihm eine Struktur gibt.

Dr. Philipp Bouteiller, Tegel Projekt GmbH

Sie brauchen einen Rahmen. Sie brauchen eine gewisse Planungssicherheit, sonst wird nicht investiert.

Prof. Peter Zlonicky

Die Senatsverwaltung ist mit diesem Verfahren ein Risiko eingegangen – wer vermag das besser zu beurteilen als die Berliner Öffentlichkeit? Die prinzipiellen Risiken kennen wir aus anderen großen Projekten. Aber was ist hier das Besondere? Was fordert es an Stellungnahmen von Ihrer Seite heraus – sei es von Kollegen, sei es von der interessierten Öffentlichkeit, von denen, die Tegel lieben? Was sind Ihre Anregungen, was sind Ihre Stellungnahmen zu dem, was wir heute gehört haben?

Publikum: Heinz Tibbe, Gruppe Planwerk

Zum Thema „Baurecht“: Es ist ja offensichtlich beabsichtigt, die verbindliche Bauleitplanung in sieben Geltungsbereichen voranzubringen. Wie wollen Sie das denn mit diesen großen Geltungsbereichen überhaupt schaffen? Ist es denn nicht letztlich doch wieder eine Angebotsplanung? Oder zielen Sie darauf ab, auf der Grundlage des Masterplans vorhabenbezogene Bebauungspläne durchzuführen? Gibt es da noch irgendwie eine Ebene dazwischen?

Reiner Nagel, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

Die Gesamtfläche, die zurzeit mit zwei Bauleitplänen beplant wird, ist ca. 220 ha groß. Sie umfasst das Gewerbeareal mit der gesamten Industriefläche. Im Moment ist beabsichtigt, sie in sieben Teilplänen möglichst als Paket weiterzuführen. Man könnte auch innerhalb eines Teilplans abtrennen. Aber Sie haben recht, sieben ist eine Herausforderung. Man könnte es auch kleinteiliger machen. Allerdings befinden wir uns hier auch in großen Strukturen. Im Industrieband sind in Ausnahmefällen auch größere Nutzer mit 10 - 20 ha Ent-

wicklungsfläche denkbar. Ich glaube, mit Augenmaß ist das machbar. Aber eine Angebotsplanung nach dem Motto „Wir sind schon fertig“ wird es bestimmt nicht geben.

Dr. Philipp Bouteiller, Tegel Projekt GmbH

Sie haben bereits auf die unglaublichen Dimensionen hingewiesen. Das hier ist kein hochverdichteter Stadtbereich, in dem man sehr viel mehr auf das Detail gucken müsste. Zu der Zeitkomponente: Wir können uns nicht viel Zeit lassen. Wir rennen jetzt schon gegen die Zeit, um zur Schlüsselübergabe erste gültige Teilbebauungspläne fertig zu haben. In der Öffentlichkeit entsteht ein bisschen der Eindruck, dass wir durch die zeitliche Verschiebung bei der Schließung wahnsinnig viel Zeit gewonnen hätten. Wir haben jedoch ein gutes Pensum an Arbeitsschritten, Gutachten und vorbereitenden Maßnahmen, die wir derzeit strukturiert abarbeiten.

Publikum: Ulrich Syberg, ADFC-Bundesvorsitzender

Tegel ist ja ein eher innerstädtischer Bereich; bei zwei Vorschlägen der Teams kam das sehr gut raus. Meine Frage: Wie kann man den ganzen Standort nach Westen und Südwesten mit der Stadt verbinden? Das kam beim Masterplan jetzt nicht mehr vor. Ich möchte darum bitten, das Denken in Achsen wieder in den Vordergrund zu schieben. Es wurde immer wieder fixiert auf Kurt-Schumacher-Platz und die Cité Pasteur. Die glatten Linien sind m. E. sehr vernachlässigt worden. Es darf nicht der Eindruck entstehen, als ob das wieder eine Insel wird, die im Raum schwebt und von keiner Seite so richtig angesteuert werden kann.

Reiner Nagel, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

Wir haben den Hinweis von Ihnen schon bei der 6. Standortkonferenz erhalten, und die Anbindung an Spandau ist jetzt etwas durchlässiger eingetragen. Und das kann man vielleicht auch noch etwas verstärken. Wir wollen die Fahrraddurchlässigkeit und

die Freiraumdurchlässigkeit gewährleisten. Eine komplette Parallelführung des Autoverkehrs vom Saatwinkler Damm und durch das Gebiet ist eher kritisch zu sehen.

Städtebaulich muss man sich entscheiden, ob man eine komplette Anbindung an das Umfeld haben will oder ob man dieses Thema einer besonderen Nutzung durch eine Campuslösung qualifiziert. Wir haben uns in der zweiten Werkstatt ein Stück weit für die Insel entschieden. Aber sie soll über Brücken, Stege, Wege und natürlich auch über den Freiraum erreichbar sein. Beides ist also wahr, wir haben den Fokus auf das Terminal, aber wir wollen ebenfalls die Konnektivität in die Umgebung.

Prof. Peter Zlonicky

Zurück zum Konzept für Radwegenetze: Es gibt zusätzlich zum Masterplan, quasi als eine Schicht, den Landschaftsplan und die Verkehrsplanung, die auch die Radwege berücksichtigt. Dazu gibt es ja z. B. den Vorschlag von WEST 8, das Konzept zur Innenstadt hin zu erweitern. Wie weit ist es möglich, in diesem Maßstab die Verflechtungen von Tegel mit der Stadt aufzunehmen?

Reiner Nagel, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

Es gibt bereits die Aktualisierung des Planwerks Nord-West. Die Fahrradbindung an das Zentrum ist ganz wichtig, auch in Ergänzung dazu der Fernradweg Berlin-Kopenhagen, den wir vor zwei Jahren schon zum Gegenstand des Lenné-Wettbewerbs gemacht haben. Hinzu kommt die Anbindung der Beuth Hochschule mit ihrem bipolaren Konzept. Die frei gewordenen Fluglärmmzonen in der Umgebung mit den entsprechenden Wohnpotenzialen sind auch noch mal ein Anlass, sich stärker umzusehen. Hier geht es um die Qualifizierung des direkten Umfelds.

Publikum: Architekten- und Ingenieurverein (AIV)

Wir haben heute ein hochkompetentes Planungsverfahren mit hochkompetenten Er-

gebnissen gesehen. Wer ausgedehnte Industrie­flächen möchte, wer die Figuration des Flughafens in der Landschaft im kollektiven Gedächtnis haben will, der muss Gerkan, Marg und Partner wählen! Das ist der



Reiner Nagel, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, und Dr. Philipp Bouteiller, Tegel Projekt GmbH

Entwurf, der die Erinnerung an den Flughafen am deutlichsten in seine Planung hineinschreibt, aber eben auch den Flughafen aus allen nicht bestehenden Verbindungen in die Zukunft hineinführt. Wir fragen da, und das ist auch Gegenstand des nächsten Schinkel-Wettbewerbs, den der AIV ausloben wird, wie viel Wohnen kann denn eigentlich noch dazukommen, wenn wir es als ein wichtiges Ziel ansehen, eine urbane Verbindung zum Kurt-Schumacher-Platz, zur U-Bahn, zur Cité Pasteur, zur Cité Guyonemer herzustellen, die alle zu neuen Stadtfeldern zu verdichten sind?

Prof. Peter Zlonicky

Abgesehen von dem Plädoyer für gmp war das auch eine Frage für die Wohnnutzung insgesamt, die immer wieder auftaucht: Ist es möglich, mehr Wohnen unterzubringen? Auch in einer engeren Beziehung zu den Produktionsbereichen? Muss man nicht die alten Kriterien der Abstände angesichts neuer Produktionstechniken neu bewerten?

Reiner Nagel, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

Zum Thema „Wohnen“: Die rechtlichen Bestimmungen lassen ein direktes Nebenei-

inander von Wohnen und Industrie nicht zu. Wenn sich ein Standort aber gar nicht so emittierend entwickelt, wie wir dachten, dann können wir den auch planungsrechtlich konditionieren und umgekehrt wieder Rückschlüsse auf die Nachbarschaften ziehen. Das lässt sich nur im konkreten Fall entscheiden.

Publikum: Vermessungsingenieur

Wir wollen jetzt in die verbindliche Bauleitplanung einsteigen. Sie haben immer wieder Flexibilität betont. Jedoch heißt es nicht umsonst „verbindliche Bauleitplanung“: Wir weisen öffentliche Straßenflächen aus, wir weisen Baulinien und Baugrenzen aus, das Maß und die Art der baulichen Nutzung. Das heißt, das Instrument des Bebauungsplans lässt eigentlich am Ende gar nicht mehr so viel Flexibilität zu. Wir erleben das tagtäglich bei relativ neuen Bebauungsplänen, dass da der Investor bzw. der Architekt sagt, eigentlich passt uns das alles gar nicht, was da im Bebauungsplan festgelegt wurde. Und man versucht dann mit allen möglichen Tricks das so zu drehen, wie man es sich vorstellt und wie es auch dem Bedarf entspricht. Wie wollen Sie dann in diesem Rahmen die angesprochene Flexibilität weiterhin gewährleisten?

Reiner Nagel, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

Wenn das jetzt eine grüne Wiese wäre, dann gäbe ich Ihnen recht. Aber wir haben hier ja eine Reihe von Anknüpfungspunkten. Aus der Verkehrserschließung heraus ergibt sich die Anforderung, die Straßen richtig zu setzen. Hierzu haben wir eine Verkehrsplanung, die schon vermessungstechnisch abgesichert ist. Wenn man dieses Erschließungsraster nimmt und die Bestandsgebäude, dann haben wir noch ausreichend Flexibilität für den Prozess. Das haben wir im Masterplan durch die unterschiedlichen Baufelder, Quartiere usw. dargestellt. Gesetzt sind die Straßen (in situ) und auch die Grundstücksgrenzen. Man wird Baulinien nur selten einsetzen, beispielsweise in Ecksituationen, wo es wirklich notwendig ist, um sie räumlich zu fas-

sen. Der Rest sind Baufelder, die eigentlich mehr zur Begrenzung der Nutzungsmaß- überschreitung wirklich Baugrenzen benötigen. Die Flexibilität ist gegeben und die Eckpfeiler können trotzdem gesetzt werden.

Publikum: Johanna Schlaack, TU Berlin

Zuerst einmal Kompliment, dass man jetzt mit dieser Veranstaltung ein Gefühl dafür bekommt, was in Tegel passiert. Bislang kamen zwar der Prozess und das Werkstattverfahren sehr inspirierend und demokratisch rüber, aber man konnte wenig städtebauliche und architektonische Qualität erahnen. Diese konnte man sich heute durch die Beiträge gut vorstellen. Unklar ist mir allerdings, wie man einen Mischmasch vermeiden möchte, wo eigentlich die Prioritäten liegen? Und, wie ja auch vom Büro Machleidt und Partner angemahnt wurde, das Warten auf die richtige Nutzung und gleichzeitig das Agieren mit Flexibilität funktionieren sollen? Wo ist da die Grenze, wo ist die Konsequenz? Wo ist vielleicht auch die baukulturelle und städtebauliche Qualität?

Zum Zweiten habe ich eine Frage bezüglich der bipolaren Entwicklung der Flughäfen mit Tegel im Nordwesten und dem dann zu eröffnenden BER im Südosten. Wie hängt diese hinter den Kulissen zusammen? Wie will man sich da verhalten? Ich denke, es wäre gut, wenn man da Hand in Hand arbeitet und nicht in Konkurrenz tritt. Und wie passt dieser Leuchtturm zu den anderen Adressen der Stadt, beispielsweise Adlershof?

Als Drittes noch eine Frage an Herrn Nagel: Die schienengebundene Verkehrsanbindung, die Sie zwischendurch erwähnt haben, ist das eine Straßenbahn oder womit können wir da rechnen?

Reiner Nagel, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

Die schienengebundene Verkehrsanbindung ist in dem Masterplan als gestrichelte Linie dargestellt und in Abstimmung mit

unseren Verkehrsplanern ein Symbol, mit dem man in der Lage wäre, den Bahnhof Jungfernheide über eine Straßenbahnstrecke, die später ins Netz integriert werden könnte, mit dem Kurt-Schumacher-Platz zu verbinden. Das ist technisch nicht ganz einfach, aber verkehrlich sinnvoll. Wenn man weiß, dass es z. B. in Wien eine Teststrecke für eine Straßenbahn neuen Typs gibt, dann ist das ein machbares Konzept. Andere Ideen wird Tegel Projekt noch untersuchen.

Zur baukulturellen Qualität: Natürlich ist das eine Herausforderung, andererseits haben wir hier nicht den Städtebau der Renaissance, mit dem wir uns eine Idealstadt bauen. Wir müssen mit vielen Akteuren gemeinsam unterwegs sein. Der gezeigte Film wendet sich an die Immobilienwirtschaft. Die denken anders, also versuchen wir sie vom Bauch her abzuholen, damit sie bereit sind, sich zu engagieren.

Dr. Philipp Bouteiller, Tegel Projekt GmbH

Die Diversifizierung von Profilen ist eine Frage, die immer wieder hochkommt: Findet nicht zwischen den Zukunftsstandorten in der Stadt eine Kannibalisierung statt? Das Schöne ist, dass wir ganz klare Profile haben. Die beiden Pole, Adlershof im Osten – als in dieser Form größtes Gewerbezentrum Deutschlands – und Tegel auf der anderen Seite, unterscheiden sich im Profil sehr stark. Adlershof ist ganz stark auf Optoelektronik, Mikrosystemtechnik usw. ausgerichtet. Da hat man eine sehr kleinteilige, heterogene Struktur. Die durchschnittliche Firmengröße liegt bei ca. 17 Mitarbeitern und es gibt eine wunderbare Wachstumsdynamik, neuerdings natürlich auch durch die Nähe zum neuen Flughafen. Tegel indes konzentriert sich auf urbane Technologien und hat damit eine andere Ausrichtung. Wir kümmern uns z. B. sehr stark um die Mobilität der Zukunft, oder: Wie bauen wir eigentlich in der Zukunft? Wie geht man mit Wassersystemen und Infrastrukturen um? Das sind Themen, die in Adlershof nicht im Zentrum stehen. Das Gebiet Heidestraße hat in seiner Funk-

tion wieder einen ganz anderen Charakter. Insofern ergänzen sich die Gebiete sehr gut.

Zu der Frage zukünftiger Mieter und Käufer: Im Augenblick ist vieles hypothetisch, aber wir haben einige Anfragen, die in das Konzept der urbanen Technologien passen. Dazu gehört auch die Feuerwehr – die heute Abend hier vertreten ist – als eines der taktischen Elemente, von denen ich sprach. Zudem haben wir international die wesentlichen Betriebe, die sich mit unseren Themen befassen, recherchiert. Wer sind die richtigen Ansprechpartner und wie passen sie in ein inhaltliches Konzept, sodass sie untereinander als großes „Ökosystem“ agieren und davon profitieren können.

Einer der Hauptfaktoren für die Ansiedlung von Industrie wird die Demografie sein. Mit dem Forschungscluster, in das durch die Universitäten junge Menschen in der Ausbildung integriert sind, ist dies ein attraktiver Standort für solche Industrien. Die gut qualifizierten Arbeitskräfte können vielleicht später in die Unternehmen integriert werden.

Publikum: Axel Busch, Stadtplaner

1) Die Erschließung des Zentrums von Tegel funktioniert ja zurzeit als Sackgasse und ist seinerzeit aus politischen Gründen an den Westteil der Stadt angebunden worden. Die Einbindung dieses Gebietes in die Stadt wird umso besser funktionieren, je besser es gelingt, diesen Sackgassencharakter aufzuheben. Im aktuellen Planungszustand ist die jetzige Zufahrt betont durch städtebauliche Gesten mit einer torartigen Ausprägung. Ich würde sehr dafür plädieren, die nordöstliche Anbindung Richtung Cité Pasteur und Kurt-Schumacher-Platz auch städtebaulich besonders zu behandeln und aufzuwerten. Insbesondere in Richtung Kurt-Schumacher-Platz, weil dort die Anbindung zur Müllerstraße und an den Ostteil der Stadt gegeben ist.

2) Das Kurt-Schumacher-Quartier soll durch ein Wettbewerbsverfahren weiter-

qualifiziert werden. Der Platz war bisher durch die Einflugschneise auf reduzierte Bauhöhen beschränkt. Wenn diese Bindung wegfällt und man die Entwicklungsflächen direkt am Platz betrachtet, dann sind dort erhebliche Potenziale, dieses Tor in verschiedene Richtungen aufzuwerten, als eine Verbindung in die Landschaft, wie sie besonders von Machleidt GmbH thematisiert wurde.

Reiner Nagel, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

Soweit das technisch möglich ist, ist die Verbindung zum Kurt-Schumacher-Damm gegeben. Die Flächen des Kurt-Schumacher-Quartiers gehören dem Land Berlin. Das ist auch noch mal ein wichtiger Grund, es weiterzuentwickeln, genauso wie ergänzend dazu die gegenüberliegende Seite an der Autobahnzufahrt.

Publikum: Jochen Brückmann, IHK

Ich habe noch eine Anmerkung zum Werkstattverfahren. Ich selbst habe auch an einigen Sitzungen teilgenommen und bin sehr froh darüber, wie es gelaufen ist. Durch die Kontinuität der Teams und durch das offene Verfahren sind auch aus Sicht der Wirtschaft sehr gute Ergebnisse herausgekommen.

Jetzt habe ich noch die Frage an Dr. Bouteiller: Das Besondere an Tegel ist ja die Abbildung einer gesamten Wertschöpfungskette, und damit nicht das Thema „Wohnen“. Das ist wichtig und wir haben ja auch wirklich große Areale, die wir am Kurt-Schumacher-Damm entwickeln können oder etwa in der Cité Pasteur, wenn wir das Thema „Wohnen“ dort gut „abgepuffert“ bekommen. Wir haben diesbezüglich große Herausforderungen in der Stadt, aber wir haben auch sehr viele andere Areale, die der Nachfrage nachkommen können.

Die Betonung liegt also hier auf der Abbildung der Wertschöpfungskette. Sie haben diese Wertschöpfungskette ja auch in einen zeitlichen Kontext der Entwicklung ge-

bracht, und das hat mich ein bisschen gestört. Es muss doch auch relativ schnell möglich sein, neben der Forschung und Entwicklung das andere Ende der Wertschöpfungskette – also die Produktion – anzusiedeln. Wie ist vor diesem Hintergrund z. B. das Thema „Anbindung in Richtung Kurt-Schumacher-Platz“ zeitlich gedacht?

Und zum Thema der Experimentierfelder: Die zuerst errichteten Gebäude werden nach zehn Jahren auch schon wieder veraltet sein, und man kann nicht ständig abreißen und neu bauen. Wie kann man das mit den einzelnen Experimentierfeldern umsetzen?

Dr. Phillip Bouteiller, Tegel Projekt GmbH

Der von mir beschriebene zeitliche Ablauf bezieht sich auf die zu verfolgende Strategie, ist also sehr schematisch. Faktisch läuft das natürlich ganz anders. Wir haben bereits Anfragen für Produktionsflächen. Von der Phasierung her sprechen wir im Augenblick über eine bipolare Entwicklung, indem wir am südwestlichen Schenkel anfangen, um in den Wissenschafts- und gewerblichen Kern vorzustoßen und gleichzeitig die Öffnung der Industriefelder voranzutreiben.

Die Experimentierfelder sind auf der strategischen Ebene neben den alten Start- und Landebahnen angeordnet. Hier kann man tatsächlich, auch von der baurechtlichen Seite her, temporäre Strukturen errichten. Es gibt eine große Kooperationsbereitschaft aus dem Bezirk Reinickendorf, der dann letztendlich für die Genehmigung verantwortlich ist. Es besteht die Bereitschaft, auch Dinge zuzulassen, die man dort normalerweise nur sehr schwer verorten kann, um damit genau diesen experimentellen Charakter auf dem Gelände zu erzeugen.

Publikum: Brückner, TU Dresden

Die Kaserne bildet eine sehr große Barriere neben der Autobahn; was wird in Zukunft damit passieren?



Dr. Phillip Bouteiller,
Tegel Projekt GmbH

Dr. Phillip Bouteiller, Tegel Projekt GmbH

Das müssen Sie Herrn de Maizière fragen. Die gleiche Frage stellt sich ja auch bezüglich des Standorts der Bundeswehr im Norden des Geländes. Das liegt außerhalb aller hier vorgenommenen Planungen. Das Gebiet hat andere Zuständigkeiten: Bund, Militär; das liegt außerhalb des Einflusses der Stadt.

Reiner Nagel, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

Städtebaulich hat man sofort Ideen, wie man das Gebiet umnutzen könnte.

Prof. Peter Zlonicky

Sie sehen, hier gibt es schon Potenziale für eine nächste Werkstatt.

Lassen Sie mich zum Abschluss drei Stichworte nennen:

- Atelier Tegel: Das ist ein Stichwort, das von Ihnen, Herr Nagel, gesetzt worden ist für ein relativ neues Verfahren, wie man Ideen produzieren, wie man eine Vielfalt auf einen gemeinsamen Nenner bringen kann.
- Die Masterplanung für den Bereich Tegel haben Sie heute exemplarisch als integrierendes Planungsinstrument vorgestellt. Es zeigt Eckpunkte auf, aber auch Regeln, wie man mit Freiheiten umgehen und was man daraus gestalten kann.
- Die „Urban Tech Republic“ ist eine vorausschauende Vision, wie sich dieser

Raum zukünftig entfalten und unter diesem Dach etwas entwickeln kann, was Zeichen setzt: Zeichen nicht nur für Berlin, sondern weit über Berlin hinaus.

Wenn man die Stichworte „Atelier Tegel“, „Masterplanung“ und „Urban Tech Republic“ als zentrale Themen des heutigen Abends sieht: Herr Gothe, wie können diese Themen in den politischen Raum vermittelt werden? Wie kann das Ergebnis dieser öffentlichen Fachdiskussion gefestigt werden? Wie kann der Konsens, der in der Werkstatt entwickelt wurde, die Gremien erreichen, die über die Planungen zu entscheiden haben? Wie wird es im Verfahren weitergehen?



Staatssekretär Ephraim Gothe,
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

Ausblick

Staatssekretär Ephraim Gothe, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

Vielen Dank. Von mir auch noch ein paar Anmerkungen zum Schluss. In der Tat bin ich sehr stolz, dass wir hier in Berlin anscheinend ein neues Planungsverfahren erfunden haben. Ein mehrphasiges, dialogisches Verfahren, bei dem sieben Teams parallel gearbeitet und Tegel Projekt als wirtschaftlicher Vermarkter mitgewirkt haben, im Prozess genauso wie das Land mit dem Bezirk, mit der Wirtschafts- und der

Stadtentwicklungsverwaltung. Wir haben hier einen sehr guten Masterplan erarbeitet.

Es ist die Frage gestellt worden, ob das Ergebnis nicht vielleicht ein bisschen diffus ist, eine Art Mischmasch darstellt. Oder hat sich hier nicht doch eine Schwarmintelligenz zu einem stimmigen Gesamtbild durchgesetzt? Ich glaube, das Ergebnis ist überzeugend. Ich fand aber auch interessant, wie die sieben Teams quasi bis zum Schluss, nach einem langen Annäherungsprozess im Laufe des Verfahrens, unterschiedliche Akzente hervorhoben, die immer noch von Bedeutung sind und die weitere Entwicklung des Masterplans beeinflussen können. Wie funktioniert der Verkehr auf diesem Areal, setzt man dabei auf das Fahrrad? Wie funktioniert die Anbindung? Wie viel Wohnen kann man zulassen? Das wird eine Frage sein, die wahrscheinlich alle fünf Jahre erneut gestellt werden muss. Wie funktioniert die Verflechtung der Tegeler Stadtheide mit einem Industriebereich und den entsprechenden Verkehrsbedürfnissen? Wie funktioniert eine gute Phasierung? Wie funktioniert die Idee, dass man sich in einigen Bereichen auch Zeit lassen muss und andere eben schnell entwickeln kann? Was heißt „be realistic“? Und was könnte eben dieses starke Regelwerk des Masterplans sein, und was könnte es bedeuten, für die Teilquartiere eigene Marken zu entwickeln? Diese Dinge werden im weiteren Prozess Bedeutung haben und das beeinflussen, was schlussendlich realisiert wird.

Wir haben gesehen, dass schon viel geschafft worden ist. Aber es ist genauso klar, dass noch ganz viel zu tun ist. Wie können wir die „Urban Tech Republic“ so weit zur Übergabe vorbereiten, dass sie möglichst schnell nach der Schließung an den Start gehen kann? Wir müssen schauen, inwieweit Unfertiges zugelassen werden kann. Genauso müssen für die Beuth Hochschule Bedingungen geschaffen werden, die mit Planung und Umbau zu tun haben. Das kann nicht improvisiert sein, sondern muss

dauerhaft passieren. Wir müssen uns um das östliche Quartier am Kurt-Schumacher-Platz kümmern und dort einen Wettbewerb initiieren. Wir müssen auch in den anderen Bereichen Baurecht schaffen. Wir müssen ein Regelwerk schaffen und Architektur erarbeiten. Auch das ist wichtig, um in 20 bis 30 Jahren ein überzeugendes Gesamtbild zu haben. Wir müssen weiter darauf achten, dass wir die öffentliche Begleitung auf einem hohen Niveau sicherstellen. Genauso wie die politische Begleitung, und da geht es nicht nur darum, das Abgeordnetenhaus stets aufs Neue zu gewinnen.

Wir haben hier ein wichtiges Projekt. Es ist für die politischen Gremien eine wichtige Aufgabe, immer gut aufgestellt zu sein, um gute Präsentationen liefern zu können und den finanziellen Rückenwind zu bekommen. Wir haben für die weitere Entwicklung 70 Millionen Euro für Infrastruktur, Projektträger usw. sichern können. Es ist

politisch verabredet, dass weitere 70 Millionen Euro über die nächsten Jahre für die Beuth Hochschule hinzukommen. Es geht aber aufgrund der großen Strahlkraft auch um die kommunale Verankerung des Projekts in den Bezirken Reinickendorf, Mitte und Charlottenburg-Wilmersdorf. Auch Spandau müsste mit einbezogen werden. Tegel Projekt geht dann mit dem Motto „rent a gate“ auf weltweite Werbetour, um den Standort mit dem Hexagon zu positionieren.

Vielen Dank für alle Mitwirkenden und die Teams! Vielen Dank auch an Helsinki und einen schönen Gruß an den Bürgermeister Herrn Penttilä. Vielen Dank an Dr. Bouteiller und die Tegel Projekt GmbH, an meine Verwaltung, Herrn Nagel und Herrn Künzel, an Peter Zlonicky für die Moderation und an Sie als Publikum für die interessierten Fragen. Guten Abend!

Impressum

Senatsverwaltung
für Stadtentwicklung und
Umwelt
Abteilung I Stadt- und Frei-
raumplanung
Am Köllnischen Park 3
10179 Berlin
www.stadtentwicklung.
berlin.de

In Zusammenarbeit mit

Tegel Projekt GmbH

Bearbeitung

Urbanizers
Büro für städtische Kon-
zepte, Berlin
Dr. Gregor Langenbrinck,
Kai Steffen,
Jeannine Albrecht
www.urbanizers.de

Fotos

Milena Schlösser

Berlin, Mai 2013