

WERKSTATTVERFAHREN NACHNUTZUNG FLUGHAFEN TEGEL

ERLÄUTERUNGSTEXT

TXL...coming home – Militär- und Flughafennutzung haben den Ort über Jahrzehnte hinweg der Stadtentwicklung entzogen, nun besteht die einmalige Chance, den Raum für die Stadt und umgekehrt die Stadt für den bisher abgeschotteten Raum zu gewinnen.

PRÄAMBEL

Jede städtebauliche Entwicklung braucht einen Rahmen, in dem sie sich vollziehen kann. Dieser Rahmen ist nicht nur formales Steuerungsinstrument, sondern garantiert durch seine Transformationsfähigkeit langfristige Flexibilität und Gestaltqualität. Das Terrain kann verschiedenen Nutzungen und Bebauungstypologien sowie unterschiedlichen Bauherren und Projekten auf lange Zeit dienen.

BAULICH-RÄUMLICHE ORDNUNG

Das städtebauliche Grundlayout interpretiert die Geschichte des Standortes leise in einzelnen Strukturen und Elementen; es zeigt eine prägnante Eigenständigkeit und führt wie selbstverständlich die unterbrochene Stadtentwicklung fort. Die unterschiedlichen Feldbreiten und -längen sind vielseitig interpretierbar und zeigen sich leistungsfähig für lange Zeit und künftige Anforderungen. Der Landschaftsraum erhält große Teile des Flugfeldes zurück, dadurch entsteht ein spannungsreicher Wechsel aus Wald, Wasser und weitem Feld.

Die Kante zwischen Siedlungs- und Landschaftsraum zeichnet sich klar ab, der Landschaftsraum wird mit der öffentlichen Randstraße vor einem sukzessiven Hineinsiedeln und Privatisieren geschützt. Eine Verzahnung von baulichen mit freiräumlichen Strukturen erfolgt über die aus dem Landschaftsraum in das neue Siedlungsgebiet geführten Freiraumbänder. Dadurch entsteht ergänzend zu den Quartiersplätzen ein neuer Freiraumtypus, der den Freizeit- und Bewegungsbedürfnissen wie auch dem Wunsch an „Gärtnern“ und „Landwirtschaften“ in der Stadt dienen kann.

VERNETZUNG UND EINBINDUNG

Die Stadterweiterung nimmt die Bezüge zu den durch Autobahn und Flugfeld getrennten Siedlungsschollen auf; sie heilt die Brüche, minimiert die Barrieren und arrondiert sie zu einem neuen Stadtgebiet. Die vorhandenen Puffer- und Grauzonen zwischen geformter Stadt und Flughafenzaun werden neu geordnet. Hierzu gehört auch die Integration von Stadtautobahn, Tunnelabschnitt und Stadtstraße.

Die Vernetzung des neuen Quartiers mit den umgebenden Stadtquartieren ermöglicht die Nutzung vorhandener Infrastrukturen wie Straßen, öffentlichen Verkehrsträgern und Versorgungseinrichtungen. Sie bringt Impulse in die bisherigen Randlagen, für die ebenfalls nach Aufgabe der Flughafennutzung neue Entwicklungs- und Transformationschancen bestehen.

NUTZUNG

Die beiden Terminalgebäude bleiben erhalten und bilden den Kern eines neuen Wirtschafts- und Wissenschaftsstandortes TXL⁺. Sie werden baulich freigestellt, damit sie ihre ikonografische Wirkung voll entfalten und als Imagegeber für den Innovationsort zum Beispiel der nachhaltigen Energiewirtschaft wirken können. Während sich hier die Head-Offices und Show-Rooms befinden, kann in den südwestlich liegenden Hallen und Hangars die Produktion stattfinden. Ausstellungsfeld ist die befestigte Grundplatte, auf denen die Terminals stehen.

Angestrebt wird eine möglichst große Nutzungs- und Funktionsmischung mit Schwerpunktbildungen nach Eignung und Bedeutung von Lagen. Forschung und Produktion,

auch wertschöpfende Logistik finden ihren Standort südwestlich des Terminals sowie im Norden in Ergänzung zur Cité Guynemer.

Wohnen in den unterschiedlichsten Bau-, Wohn- und Eigentumsformen findet im Midfield statt. Die einzelnen Plätze bilden dezentrale Mitten und sind geeignete Standorte für quartiersbezogene Versorgungs- und Wohnfolgeeinrichtungen.

KONZEPTPHASEN

Ausgangspunkt/ort des urbanen Wachstums ist das Stadtteilzentrum um den Kurt-Schumacher-Platz. Hier ist das Gelenk zum Fächer des neuen Stadtquartiers. Der Stadtraum von Kurt-Schumacher-Platz bis zum Vorplatz der Kaserne wird als zentraler Bezugsraum der neuen Flughafenentwicklung und einer langfristigen Entwicklung/Nachverdichtung des Kasernenstandortes städtisch gestaltet.

Das Konzept ist phasenweise umsetzbar. In einem ersten Schritt können die vorhandenen Strukturen wie Terminals, Hallen und Hangars sofort einer Nachnutzung zugeführt werden. Erlöse aus den Grundstücksgeschäften können für die Finanzierung des Infrastrukturausbaus eingesetzt werden. Je nach Entwicklungsdynamik vollzieht sich sukzessive das Kallus-Wachstum.

STRASSENNETZ UND ERSCHLIESSUNG

Das Straßennetz ist primär ein öffentliches Raumgerüst, welches die Gestalt- und Entwicklungsqualität sichert. Die Straßen werden nicht nur an die vorhandene Netzstruktur anhängt, sondern leisten als Haupt-, Sammel- und Erschließungsstraßen einen eigenen Netzbeitrag.

Zur Erschließung des Flughafengeländes wird eine übergeordnete Nord-Süd-Straße angelegt, die unter anderem auch aus bautechnischen Gründen dem Verlauf des Tunnels Flughafen Tegel folgt. Diese Straße dient der Vernetzung mit den geplanten Ost-West-Straßen, die insgesamt mit weiteren Nord-Süd-Straßen das künftige Verkehrsnetz auf dem Flughafengelände bilden.

Eine Verknüpfung mit dem übergeordneten Straßennetz Berlins erfolgt über zwei Knotenpunkte: Der nördliche Knotenpunkt entsteht an der heutigen Anschlussstelle Reinickendorf der A 105. Die A 105 wird zwischen dieser Anschlussstelle und dem Kurt-Schumacher-Damm zu einer Stadtstraße zurückgebaut, die beiden Verbindungskurven von der Antonienstraße sowie zum Eichborndamm entfallen, während die beiden Rampen vom bzw. zum Tunnel Flughafen Tegel erhalten bleiben. Der neue Knotenpunkt wird platzsparend und fußgänger-/radfahrerfreundlich als lichtsignalgesteuerte Kreuzung ausgestaltet und verbindet die geplante Nord-Süd-Straße mit der ehemaligen A 105, der Antonienstraße und dem Eichborndamm. Ca. 50 m südlich der neuen Kreuzung mündet die erste der drei als Sammelstraßen geplanten Ost-West-Straßen auf dem Flughafengelände in die geplante zentrale/übergeordnete Nord-Süd-Straße. Dieser Abstand ist ausreichend, um mit einer koordinierten Signalsteuerung alle Abbiegebeziehungen zu ermöglichen und einen flüssigen Verkehrsablauf sicherzustellen.

Am südlichen Knotenpunkt mündet die geplante Nord-Süd-Straße in den Kurt-Schumacher Damm, der an dieser Stelle von Osten kommend nach Südwesten abknickt. Als vierter Arm mündet die südlichste der geplanten Ost-West-Straßen auf dem Flughafengelände, die im Westen an die Bernauer Straße anschließt, ebenfalls in den südlichen Knotenpunkt. Zwischen der dem Tunnel folgenden Nord-Süd-Straße und dem östlichen Kurt-Schumacher-Damm sowie der südlichen Ost-West-Straße und dem südwestlichen Kurt-Schumacher-Damm entstehen jeweils spitze Winkel. Um in dieser Situation alle Fahrbeziehungen zu ermöglichen, wird der Knotenpunkt als Kreisverkehr (Außendurchmesser ca. 90 m einschl. Fußweg) umgestaltet.

Landschaft TXL

Durch die strikte Definition der Siedlungskante wird das Verhältnis von der Stadt zum Freiraum eindeutig geklärt und in eine spannungsvolle Beziehung gesetzt. Diese Landschaft vor der Stadt wird als Wert an sich verstanden und deshalb vor Zerschneidung und Zerstückelung bewahrt: Es entsteht ein landschaftliches Kontinuum von den Havelseen zwischen Tegel und Spandau bis in die Berliner Innenstadtbezirke. Das Ensemble der Flughafengebäude mit ihrem Umfeld wirkt als Solitär in diesem Freiraum, was ihrem ikonografischen Charakter gerecht wird.

LANDSCHAFTSRAUM – SUBURBANE PARKLANDSCHAFT

Das Flugfeld ist keine isoliert zu gestaltende Fläche. Vielmehr wird der gesamte Freiraum zwischen den Havelseen, dem Flughafensee, dem Hohenzollernkanal und dem Plötzensee als typologischer Komplex betrachtet und als suburbane Parklandschaft verstanden. Ihr in Berlin herausragendes Potenzial besteht im Zusammenspiel der vielfältigen Gewässerkanten mit Wäldern und Gehölzen und mit Offenland- oder bewirtschafteten Flächen. Ihre Maßstäblichkeit und Komposition bezieht sich auf den urbanen Kontext. Erholung und eine gewisse Dichte des landschaftlichen Erlebens stehen im Vordergrund vor wirtschaftlichen Gesichtspunkten. Die Parklandschaft bietet Offenheit und Horizont unmittelbar vor der Stadtkante (mit Blick bis zum Alex), gleichzeitig einen dichten Wechsel aus Wald, Wasser, Wiese und eingelagerte Angebote für Ruhe und Aktivität.

Das auf dem Flugfeld entstehende Flächenpatchwork wird mit großen Baumremisen gegliedert, die den Wald mit der Freifläche verzahnen. Es entstehen wechselnde und vielfältige Raumbilder und immer wieder weite Blicke. Der Flughafensee erhält im Süden an einer neuen Badestelle eine schützende Kulisse. Umgekehrt wird vorgeschlagen die Beziehung zur Havel mit der Freimachung breiter Wiesenkorridore stark zu machen.

Die verbleibenden gegliederten offenen Flächen werden als Grünland bewirtschaftet, als Spielfelder gepflegt oder mit landwirtschaftlichen Schauflächen z. B. zur Energiegewinnung bewirtschaftet.

LANDEBAHN – „PARKBAHN“

Eine unverwechselbare Eigenart erhält der Raum durch die Blickachsen auf das Flughafenensemble und das Aufgreifen kennzeichnender Elemente des Flugfeldes: Die Parklandschaft TXL ist geprägt von der linearen Ausrichtung der Rollfelder und Taxiways. Die Landebahnen werden zu dominanten Strukturgebern transformiert, die Stadt und Parklandschaft miteinander verzahnen. Die zentrale Landebahn wird so zur „Parkbahn“, indem sie perforiert mit Spiel- und Sportangeboten, grünen Inseln und Baumblöcken angereichert wird. Im Stadtbereich wird das steinerne Band mit grünen Inseln zum zentralen Grünzug. Invers behandelt wird die Südliche Landebahn: Während sie den Park als doppelter Wegestrang durchzieht, wird sie im Siedlungsbereich zur promenadenartigen Platzfolge mit Gemeinschaftshäusern für öffentlichen Bedarf, Gastronomie und Einkauf.

Die Wegestrukturen des Flugfeldes werden umgenutzt, ohne musealisiert zu werden. Die vorhandenen Großfragmente werden in ein ausgreifendes Wegesystem integriert, das markante Koordinaten des Umfeldes klar hierarchisiert und miteinander verknüpft.

Das Umfeld des Flughafengebäudes wird seine charakteristische Figur des Vorfeldes und des Erschließungsumgriffs behalten. Wo wirtschaftlich möglich und sinnvoll werden Flächen entsiegelt und begrünt, aber der Großteil des Betonplateaus bleibt bestehen. Die Großform des Hexagons wird im Südosten durch das durchlässige Baumraster eines modernen Arboretums vervollständigt. Es wird mit den Baumarten, die wir im Jahr 2100 in Berlin erwarten dürfen, experimentiert.