

16. Wahlperiode

Vorlage – zur Kenntnisnahme –

Nachnutzung Flughafen Tegel

Der Senat von Berlin
- Stadt I B 2 / I E 113 -
Fernruf: 9025-1383 /-1631

An das

Abgeordnetenhaus von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

V o r l a g e

- zur Kenntnisnahme -

des Senats von Berlin

über

Nachnutzung Flughafen Tegel

Einleitung der Änderung des Berliner Flächennutzungsplans (FNP Berlin) sowie des Berliner Landschaftsprogramms einschließlich Artenschutzprogramm (LaPro)

Der Senat legt nachstehende Vorlage dem Abgeordnetenhaus zur Besprechung vor:

Einleitung der Änderung des Berliner Flächennutzungsplans (Nr. 04/09) sowie des Berliner Landschaftsprogramms einschließlich Artenschutzprogramm (Lfd. Nr. 02/09) für den Teilbereich Flughafen Tegel

Anlage:

- a) Entwurf der Änderung des Berliner Flächennutzungsplanes
- b) Entwurf der Änderung des Landschaftsprogramms einschließlich Artenschutzprogramm

1. Vorbereitung der Verfahrensschritte entsprechend Baugesetzbuch (BauGB) und Berliner Naturschutzgesetz (NatSchGBIn) zur Aktualisierung der gesamtstädtischen vorbereiteten Bauleitplanung (Flächennutzungsplan Berlin) und des gesamtstädtischen Landschaftsprogramms (LaPro)

Die zukünftige Nutzung des heutigen Flughafens Tegel ist eine zentrale Aufgabenstellung für die Berliner Stadt- und Freiraumplanung. Eine wesentliche Funktion haben die Änderungsverfahren zur gesamtstädtischen Flächennutzungsplanung sowie zum Berliner Landschaftsprogramm. Daher werden, parallel zur öffentlichen Diskussion über die Zukunft des Flugha-

fens Tegel, diese Änderungsverfahren eingeleitet und damit der gesetzliche Weg eröffnet, die formellen Beteiligungsschritte für die abschließende Entscheidung über die Flächendarstellung im FNP zu beginnen. Die Verfahrensschritte umfassen die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung, die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange und die öffentliche Auslegung. Hinweise und Anregungen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit sowie der Träger öffentlicher Belange sind in die Abwägung einzustellen. Die Änderungsverfahren zu FNP und LaPro werden parallel durchgeführt.

2. Stadt- und Freiraumplanerische Aufgabenstellung

Der Berliner Flächennutzungsplan und das Berliner Landschaftsprogramm stellen den Flughafen Tegel entsprechend seiner derzeitigen Nutzung als Flughafen dar und treffen keine weitergehenden planerischen Aussagen.

Die planfestgestellten Flächen und Anlagen des Verkehrsflughafens Tegel werden „mit Ablauf von sechs Monaten, nachdem die Verlängerung der Start- und Landebahn 07L/25R (zukünftige Nordbahn) auf 3.600 m Länge und der Neubau der künftigen Start- und Landebahn 07R/25L (Südbahn) des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld mit einer Länge von 4.000 m funktionsfähig in Betrieb genommen worden sind, aus der luftverkehrsrechtlichen Zweckbestimmung entlassen“ (Bekanntmachung SenStadt VII G vom 16.02.2006). Damit wird für die Nachnutzung des ca. 460 ha umfassenden Gesamtareals eine grundsätzliche Neudefinition der gesamtstädtischen Planungsaussagen zeitnah zur Schließung des Flughafens erforderlich.

Das Areal des Flughafens Tegel stellt einen Zukunftsraum der Berliner Stadtentwicklung dar. Herausragende Aufgabe für die Berliner Stadt- und Landschaftsplanung ist die Integration dieser Fläche in den städtischen Gesamtzusammenhang.

Im September 2008 wurde mit der ersten Standortkonferenz der Diskussionsprozess um die zukünftige Entwicklung Tegels eröffnet. In diesem Rahmen stellte Prof. Meinhard von Gerkan (als Entwurfsverfasser des Flughafenensembles Tegel) die Vision einer „Sustainable City TXL +“ vor. Das Flughafengelände kann sich demnach zu einem Schaufenster modernster Umwelttechnologien entwickeln und Zukunft und Innovation in der Bundesrepublik und darüber hinaus repräsentieren.

Anknüpfend an diesen ersten Impuls und aufbauend auf der Zusammenstellung der maßgeblichen Planungsgrundlagen im Dezember 2008 wurden im Zeitraum Juni bis Oktober 2009 sechs Teams mit stadt- und landschaftsplanerischer Kompetenz sowie internationaler Besetzung zu einem kooperativen Werkstattverfahren eingeladen, in dem konzeptionelle Leitlinien für Tegel mit verschiedenen thematischen Schwerpunkten erarbeitet wurden:

- Event/Freizeit/Sport,
- Landschaftsentwicklung,
- gewerblich-industrielle Ansiedlung,
- Reflexion des Planwerks Westraum,
- Sustainable City TXL+,
- „wild card“ (frei von Vorgaben).

Das Werkstattverfahren zeigte auf, dass ein großer Teil des Flughafengeländes Tegel bei Würdigung anderer zzt. in der Entwicklung befindlicher Standortpotenziale Berlins (Tempelhofer Feld, Heidestraße, Alexanderplatz, City-West, Gleisdreieck etc.) und angesichts der aktuellen gesamtstädtischen Nachfrage nach Standorten der strategischen Flächenreserve zuzuordnen ist. Für das Terminal und sein direktes Umfeld besteht allerdings hinsichtlich der Nachnutzung vorhandener Gebäude und Infrastrukturen ein zeitnahes Handlungserfordernis.

Die Vorstellung eines innovativen Standorts für Zukunftstechnologien sowie einer qualitätsvollen Landschaftsentwicklung hat sich in der Diskussion zwischen den Teams und Vertretern

- der Senatsressorts für Wirtschaft, Technologie, Frauen, für Finanzen, für Inneres und für Gesundheit, Umwelt, Verbraucherschutz,
- Bezirksverwaltungen (insbesondere das Bezirksamt Reinickendorf, aber auch Spandau und Charlottenburg-Wilmersdorf)
- Fachleuten und Vertretern der öffentlichen Diskussion (z.B. IHK, BerlinPartner, Landesbeauftragter für Naturschutz)

als konsensfähig erwiesen.

Mit der Änderung des FNP und des LaPro erfolgt die Umsetzung der Diskussionsergebnisse in die Plansprache der gesamtstädtischen vorbereitenden Bauleit- und Landschaftsplanung mit allen formellen Beteiligungsprozessen.

Der Vorschlag zur Änderung des FNP und des LaPro basiert zum einen auf der Entwicklung und Arrondierung „von außen nach innen“. Schnittstellen mit dem umgebenden Siedlungsraum im Süden und Nordosten sollen zuerst entwickelt werden. Das bedeutet auch eine kurzfristige, vorrangig gewerbliche Nachnutzung der bereits versiegelten Flächen und der vorhandenen Gebäude. Die ökologisch und stadtklimatisch bedeutsamen Freiflächen sollen mit den umgebenden Stadtquartieren und dem angrenzenden Landschaftsraum verknüpft sowie für die Erholungsnutzung qualifiziert werden. Zum anderen soll eine zentrale Flächenreserve für z.B. zukunftsorientierte Technologien vorgehalten werden, um flexibel und zeitnah auf Anforderungen der Wirtschaft reagieren zu können und die räumlichen Grundlagen für die Ansiedlung von Arbeitsplätzen zu schaffen.

Das Flughafengelände unterliegt gegenwärtig insgesamt (mit Ausnahme untergeordneter Teilflächen) den planungsrechtlichen Rahmenbedingungen des § 35 BauGB (Außenbereich). Die Nachnutzung und In-Wert-Haltung des Terminalgebäudes und der Funktionsgebäude (Hallen, Hangars, Bürogebäude) ist dabei nicht nur zeitnah möglich, sondern auch notwendig. Dies erfordert kurzfristig einen vorbereitenden und verbindlichen bauleitplanerischen Rahmen.

Im Rahmen der geordneten städtebaulichen Entwicklung wird eine umwelt- und ressourcenschonende Zuordnung von Nutzungen vorgenommen. Die Prüfung der Erforderlichkeit von Maßnahmen zum Ausgleich von Eingriffen in Natur und Landschaft erfolgt entsprechend den generalisierten Darstellungen des FNP. Dabei wird auch geprüft, ob Veränderungen der im Erläuterungsbericht benannten und im FNP als Freifläche dargestellten Kulisse für Ausgleichsmaßnahmen erforderlich werden. Auf den nachfolgenden Planungsebenen ist die Eingriffstiefe konkret zu bewerten und im Rahmen der Abwägung über Vermeidung und Ausgleich abschließend zu entscheiden. Ausgleichsmaßnahmen, die nicht am Ort des Eingriffs umgesetzt werden können, sind vorrangig unter Berücksichtigung der im Erläuterungsbericht benannten Räume für Ersatzmaßnahmen auf den prioritären Flächen der Ausgleichskonzeption des Landschaftsprogramms zu realisieren.

Im Landschaftsprogramm erfolgt parallel und ergänzend zur vorbereitenden Bauleitplanung und auf Grundlage der Bestandsbewertung die Festlegung der grundsätzlichen Ziele und Maßnahmen für Natur und Landschaft an diesem Standort. Die vier Programmpläne Naturhaushalt/Umweltschutz, Biotop- und Artenschutz, Landschaftsbild sowie Erholung- und Freiraumnutzung werden überarbeitet und bilden als wesentlicher Bestandteil der umweltschützenden Belange die Grundlage der Umweltprüfung zum Flächennutzungsplan. Das Landschaftsprogramm zielt mit den Belangen von Natur und Landschaft auf eine integrierte Umweltvorsorge auf der gesamtstädtischen Planungsebene, zum Erhalt und zur Qualifizierung des städtischen Lebensumfeldes.

Die Inanspruchnahme vorgesehener Baupotenziale auf bisher unbebauten bzw. unversiegelten Flächen der strategischen Reserve im zentralen Bereich des Flughafenareals verpflichtet

sich dem Ziel, an diesem Ort besonders innovative Entwicklungen und Qualitäten zu ermöglichen und dabei insbesondere den Kriterien der Nachhaltigkeit bei der Flächeninanspruchnahme zu entsprechen.

Die Feststellung des Flughafens Tegel als Gebiet von außergewöhnlicher stadtpolitischer Bedeutung gemäß §9 Abs.1 Satz 1 AGBauGB sowie § 10b NatSchGBIn wird mit gesonderter Vorlage parallel zur Einleitung der formalen Änderungsverfahren von FNP und LaPro herbeigeführt.

3. Bindungswirkung und Rechtsgrundlagen

Bindungswirkung:

Der Flächennutzungsplan hat als vorbereitender Bauleitplan keine unmittelbaren rechtlichen Auswirkungen gegenüber Dritten. Er entwickelt als vorbereitender Bauleitplan allerdings gegenüber Behörden und Trägern öffentlicher Belange unmittelbare Bindungswirkung. Die rechtsverbindliche Wirkung gegenüber Dritten wird durch die aus dem Flächennutzungsplan zu entwickelnden verbindlichen Bauleitpläne (Bebauungspläne) erfolgen. Das Landschaftsprogramm stellt behördenverbindlich die Entwicklungsziele und Maßnahmen für Natur und Landschaft im Land Berlin dar und zeigt umweltbezogene Qualitätsziele auf, deren Umsetzung auch im Rahmen der verbindlichen Planungen erfolgt.

Rechtsgrundlagen:

a) Für das Verfahren zur Änderung des Flächennutzungsplans:

§§ 1 bis 6 und § 246 Abs. 4 des Baugesetzbuchs (BauGB) in der Fassung vom 23. September 2004 (BGBl. I, S. 2414), zuletzt geändert durch Artikel 4 des Gesetzes vom 31. Juli 2009 (BGBl. I S. 2585);

§ 11 Abs. 1 in Verbindung mit § 2 des Gesetzes zur Ausführung des Baugesetzbuchs (AGBauGB) in der Fassung vom 7. November 1999 (GVBl. S. 578), zuletzt geändert durch Gesetz vom 03. November 2005 (GVBl. S. 692).

b) Für den Inhalt der Änderung des Flächennutzungsplans:

§§ 1, 1a und 5 des Baugesetzbuchs (BauGB).

c) Für das Verfahren zur Änderung des Landschaftsprogramms:

§ 13 Abs. 1 i.V. mit § 7 NatSchGBIn in der Fassung vom 09. November 2006 (GVBl. S. 1073).

4. Kostenauswirkungen auf Privathaushalte und / oder Wirtschaftsunternehmen:

Keine.

Der Flächennutzungsplan entwickelt als vorbereitender Bauleitplan gegenüber Dritten keine unmittelbare Bindungswirkung. Gleiches gilt auch für das Landschaftsprogramm. Die Änderungen von FNP und LaPro schaffen die planerische Grundlage für die wirtschaftliche Nutzung von Bauflächen sowie die Sicherung von Freiflächen für die Öffentlichkeit.

5. Auswirkungen auf die Zusammenarbeit mit dem Land Brandenburg:

Keine.

Im Rahmen der nachfolgenden Beteiligung der Planungsträger wird die FNP-Änderung mit den Nachbargemeinden, -ämtern, -kreisen und -regionen sowie darüber hinaus im Rahmen der Mitwirkung der Berliner Bezirke und Hauptverwaltungen mit der Gemeinsamen Landesplanungsabteilung abgestimmt. Die regionalplanerische Unterrichtung gemäß Artikel 11 Abs. 4 des Landesplanungsvertrages wird verfahrensbegleitend erfolgen. Analog erfolgt die Beteiligung im Rahmen des Änderungsverfahrens zum Landschaftsprogramm.

6. Auswirkungen auf den Haushaltsplan und die Finanzplanung:

- a) Auswirkungen auf Einnahmen und Ausgaben: Keine.
 b) Personalwirtschaftliche Auswirkungen: Keine.

7. Flächenmäßige Auswirkungen

Entsprechend Inhalt der Anlage.

Berlin, den 19. Januar 2010

Der Senat von Berlin

Klaus W o w e r e i t

.....
 Regierender Bürgermeister

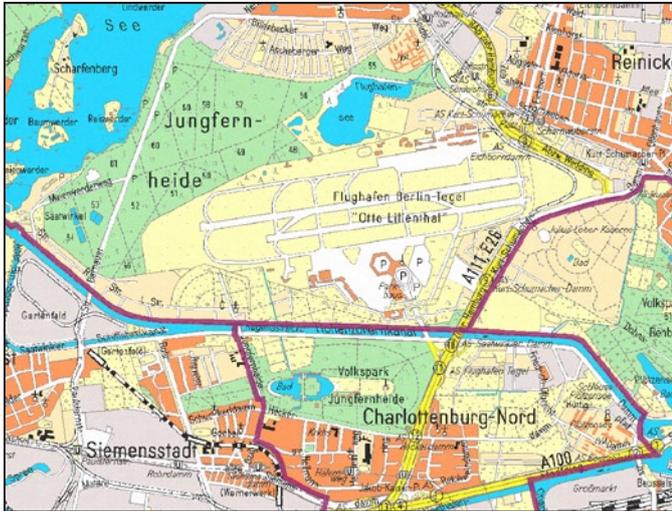
Ingeborg J u n g e – R e y e r

.....
 Senatorin für Stadtentwicklung

Nachnutzung Flughafen Tegel (Reinickendorf) Lfd. Nr. 04/09

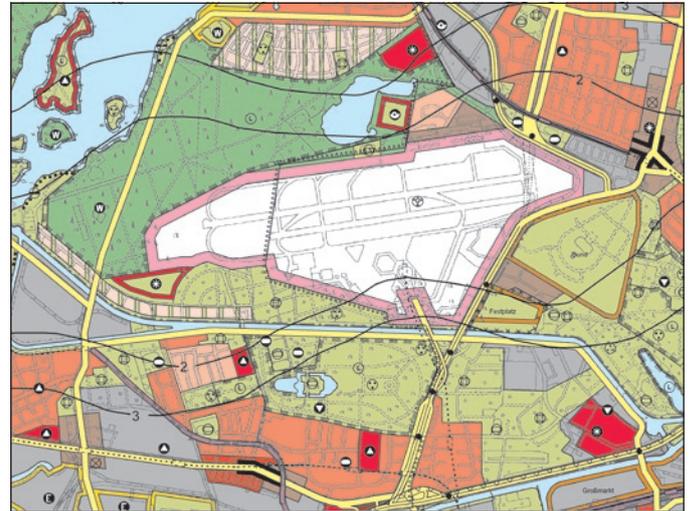
Einleitung / hausinterne Vorabstimmung

Standardänderung § 1 Abs. 8 BauGB



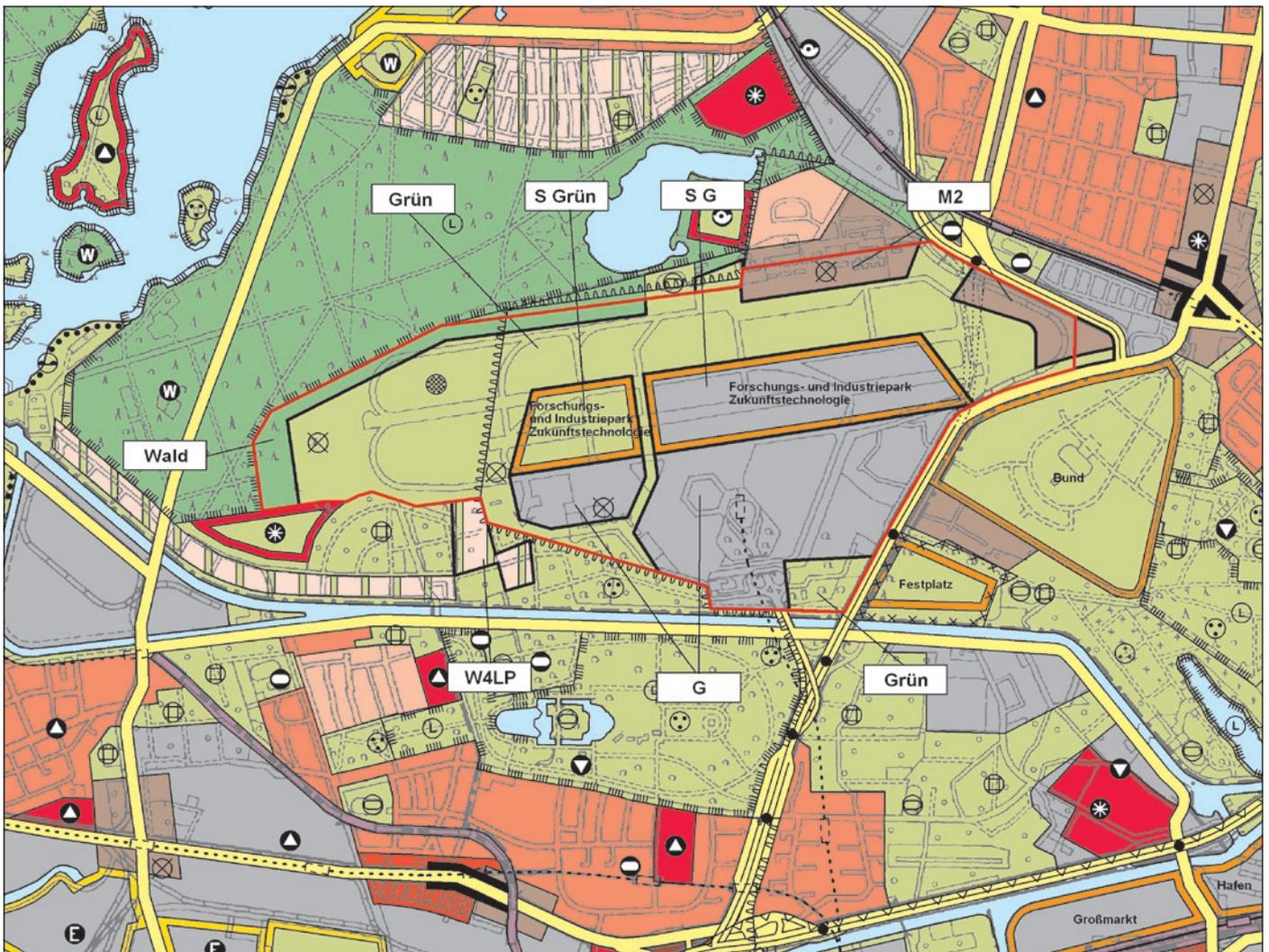
Topographische Karte

1:70.000



FNP Berlin (Stand: November 2009)

1:70.000



Beabsichtigte Änderung der FNP-Darstellung

1:35.000

Nachnutzung Flughafen Tegel (Reinickendorf) Lfd. Nr. 04/09

Einleitung / hausinterne Vorabstimmung

Begründung

1. Ziele, Zwecke und wesentliche Auswirkungen

Mit Inbetriebnahme des Flughafens BBI Ende 2011 wird spätestens nach Ablauf von sechs Monaten der Flughafenbetrieb in Tegel aufgegeben und damit die bisherige FNP-Darstellung als Flughafen obsolet. Vorrangiges Ziel ist die Integration dieses rund 460 ha großen Zukunftsraumes in den städtischen Gesamtzusammenhang.

Die City-West mit ihren Wissenschaftsstandorten ist nah und gut erreichbar. Im Nordwesten schließt sich ein großer Landschafts- und Erholungsraum an. Die Wasserstadt Oberhavel und die Wohngebiete in Reinickendorf und Pankow werden von der Einstellung des Flugbetriebs durch wegfallenden Fluglärm profitieren. Das Terminal als städtebaulich prägendes Gebäudeensemble kann auch in Zukunft als Identitätsanker für das Gelände fungieren. Die Größe der Fläche bietet weitreichende Möglichkeiten für neue bauliche Entwicklungen, für die sich derzeit jedoch kein zwingender Bedarf ableiten lässt. Schon heute ist die Fläche von hoher Bedeutung für den Biotopbestand, den Wasserhaushalt und das Stadtklima und verfügt über große Potentiale für die Landschaftsentwicklung und Erholung.

Die vorliegende FNP-Änderung basiert auf den Ergebnissen eines kooperativen Werkstattverfahrens (2009). Die Vision und Leitidee der Werkstatt, das Flächenpotenzial als innovativen Standort und „Schaufenster“ für das Kompetenzfeld Umwelttechnologie und erneuerbare Energien zu entwickeln, wird in die „Sprache“ des Flächennutzungsplans übersetzt.

Grundsätzlich gilt es, eine Balance zwischen Bauflächen, Freiraum und Vorhalteflächen zu finden. Es wird unterschiedliche Prioritäten hinsichtlich der Nachnutzung geben: im Bereich des Terminals zeichnet sich ein hoher Handlungsdruck ab. Für das Flugfeld müssen mittel- bis langfristige Entwicklungsperspektiven aufgezeigt werden. Ausgangspunkt für eine schrittweise Entwicklung des Gebietes bilden die angrenzenden Siedlungsstrukturen im Nordosten und Süden. Sie schaffen die Chance, das Flughafengelände mit dem angrenzenden Stadtraum zu verknüpfen. Gleichzeitig werden damit Anker für eine eigenständige Entwicklung des Flughafengeländes gesetzt.

Der großflächig versiegelte Bereich um das Terminal im Süden soll möglichst zeitnah für eine Nachnutzung zur Verfügung stehen. Größte Chancen für eine neue Entwicklung bietet die Ansiedlung gewerblich-industrieller Unternehmen. Es wird daher eine gewerbliche Baufläche dargestellt, die auch die Cité Pasteur umfasst. Von dort aus wird die Erschließung des gesamten Bereichs gewährleistet. Die bisherige Wohnnutzung in der Cité Pasteur soll aufgegeben werden.

Die Darstellung einer gemischten Baufläche M2 im ebenfalls hoch versiegelten Bereich um das alte Nord-Terminal eröffnet ein breites Spektrum von Nutzungsmöglichkeiten, die der besonderen Lagegunst dieses Standortes in Nachbarschaft des Flughafensees und des angrenzenden Landschaftsraumes Rechnung trägt.

Im östlichen Bereich wird ebenfalls eine gemischte Baufläche M2 dargestellt, die bereits bestehende gewerbliche Nutzungen integriert und den kleingewerblichen Charakter der Sternstraßensiedlung jenseits der Autobahn aufnimmt und gleichzeitig Wohnnutzungen im Übergang zum Landschaftsraum ermöglicht. Mit der Darstellung von Grünzügen vom Kurt-Schumacher-Damm wird eine Verknüpfung des bestehenden Wegenetzes mit dem neu gewonnenen Landschaftsraum des ehemaligen Flugfeldes hergestellt.

Im Südwesten grenzen unmittelbar an das Flughafenareal ehemals als Kleingärten genutzte Flächen. Im Lauf der Zeit hat sich hier eine Wohnnutzung verfestigt. Diese Flächen werden als Wohnbaufläche W4 mit landschaftlicher Prägung dargestellt.

Die regional bedeutsame Wald- und Erholungslandschaft um Spandauer und Tegeler Forst, Tegeler See und Jungfernheide soll mit der Berliner Innenstadt räumlich vernetzt werden und damit das Berliner Freiraumsystems um das bisherige Flughafengelände erweitern. Diesem Ziel wird mit der Darstellung einer rund 200 ha großen zentralen Grünfläche Rechnung getragen. Ergänzend dazu wird im Nordwesten aufgrund des vorhandenen Baumbestands eine Waldfläche und im äußersten Süden an der Zufahrt zum Terminal eine weitere Grünfläche dargestellt. In nachfolgenden Planungsstufen ist die Landschaftsentwicklung zu differenzieren. Anforderungen von Erholungsnutzung und Aufenthaltsqualität, Biotopschutz, Landschaftsbild, Schutz und Erhalt natürlicher Ressourcen sind in Einklang zu bringen. Dem Grundsatz der Nachhaltigkeit folgend sollen vorhandene Freiraum- und

Nachnutzung Flughafen Tegel
(Reinickendorf)
Lfd. Nr. 04/09

Einleitung / hausinterne Vorabstimmung

Umweltqualitäten in die geplante Standortentwicklung integriert werden und auf den geplanten Baupotenzialflächen „Natur auf Zeit“ zugelassen werden.

Schließlich werden aufgrund der gesamtstädtischen Bedeutung des Areals und des einmaligen Flächenpotentials die Leitideen der durchgeführten Planungsworkstatt aufgenommen und zentral zwei Sonderbauflächen mit dem Schwerpunkt "Forschungs- und Industriepark Zukunftstechnologie" dargestellt. Diese bisher weitgehend un bebauten bzw. unversiegelten Flächen stellen eine strategische Reserve dar. Sie sind dem Ziel, an diesem Ort besonders innovative Entwicklungen und Qualitäten zu ermöglichen und dabei insbesondere den Kriterien der Nachhaltigkeit bei der Flächeninanspruchnahme zu entsprechen, verpflichtet.

Auch hier gilt, dass bis zur Inanspruchnahme die Flächen Teil des Landschaftsraums bleiben und für temporäre Nutzungen zur Verfügung stehen.

Die notwendige verkehrliche Erschließung der Bauflächen erfolgt entsprechend den konkretisierten Bedarfen. Der Zubringer des Terminals nimmt weiterhin die Funktion als wichtigste Verbindung zum übergeordneten Straßennetz von Berlin einschließlich zur Autobahn BAB 111 wahr. Die Darstellung übergeordneter Hauptverkehrsstraßen im Bereich des Flughafens wird in Abhängigkeit von der zukünftigen Flächeninanspruchnahme geprüft.

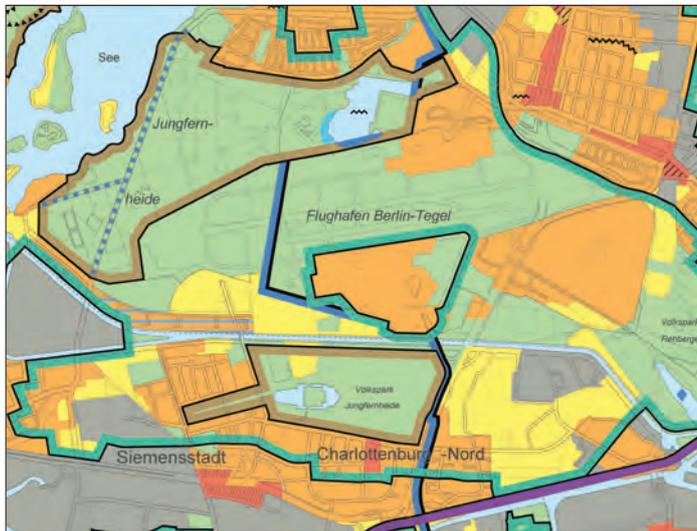


Verfahrensablauf

Einleitungsbeschluss	
Beteiligung Öffentlichkeit/ Behörden (§ 3 und 4 BauGB)	
- frühzeitige Beteiligung	
- öffentliche Auslegung	
Senatsbeschluss	
Zustimmung Abgeordnetenhaus	
Bekanntmachung im Amtsblatt	

02/09 Nachnutzung Flughafen Tegel

(Reinickendorf / Charlottenburg-Wilmersdorf)

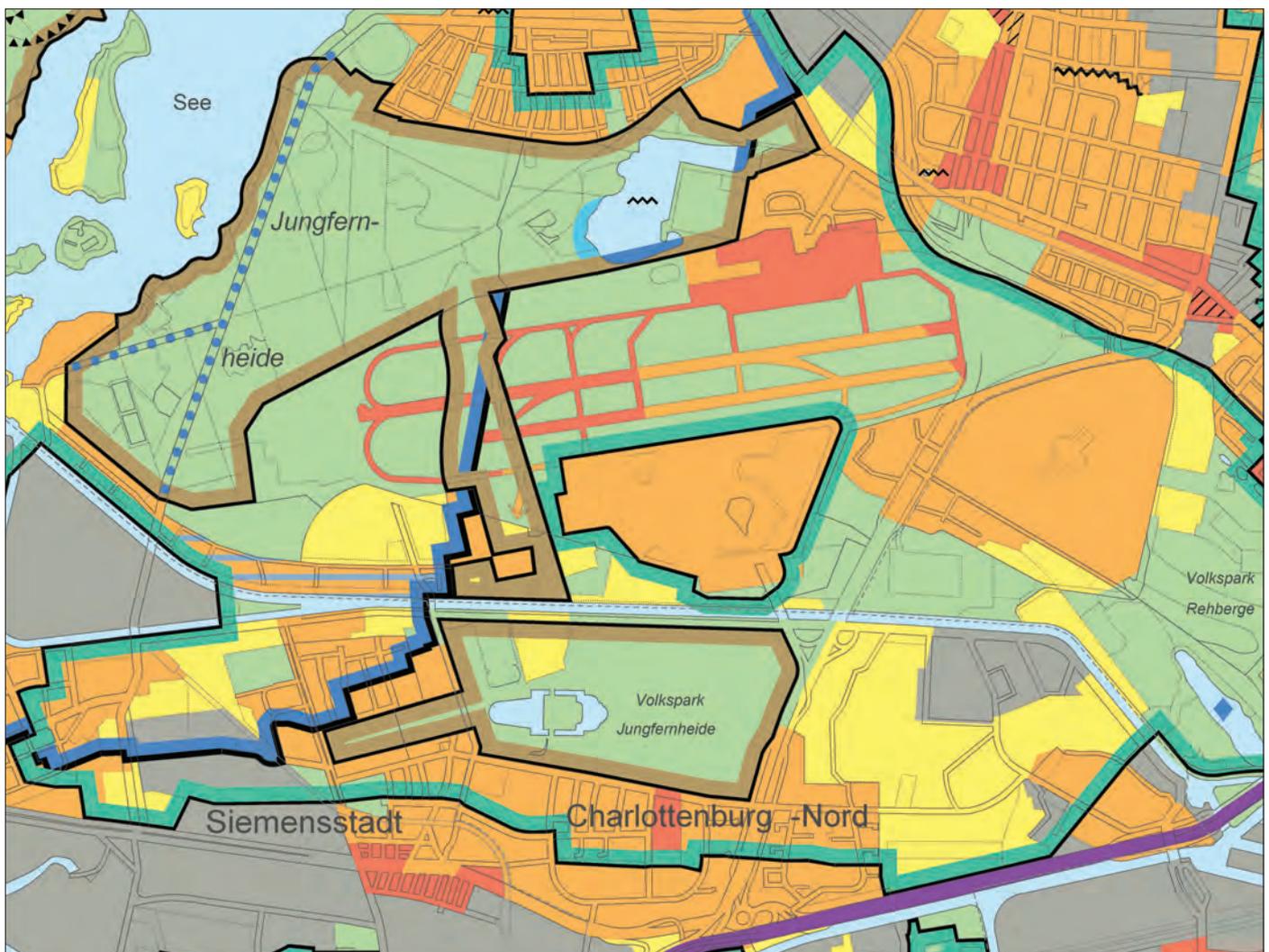


Landschaftsprogramm, 3. Ausgabe 2006

Maßstab 1 : 70 000

Ziele / Erläuterungen

Die Freifläche des Flughafens Tegel ist als Kaltluftentstehungsgebiet von sehr hoher stadtklimatischer Bedeutung und liegt im Verbund mit den umgebenden Freiflächen im Vorranggebiet Klimaschutz. Die Rollbahnen bergen Entseigelungspotenziale zugunsten des Naturhaushaltes und werden entsprechend dem Bestand den Zielen der Kategorie „Siedlungsgebiet mit Schwerpunkt Entseigelung“ zugeordnet. Auf Grundlage der Planungshinweise des Umweltatlas werden die Mäckeritzwiesen aufgrund ihrer besonderen naturgeschichtlichen Archivfunktion in das Vorranggebiet Bodenschutz integriert. Die Wasserschutzzone III des Wasserwerks Tegel wird in ihrer festgesetzten Abgrenzung nachrichtlich übernommen.

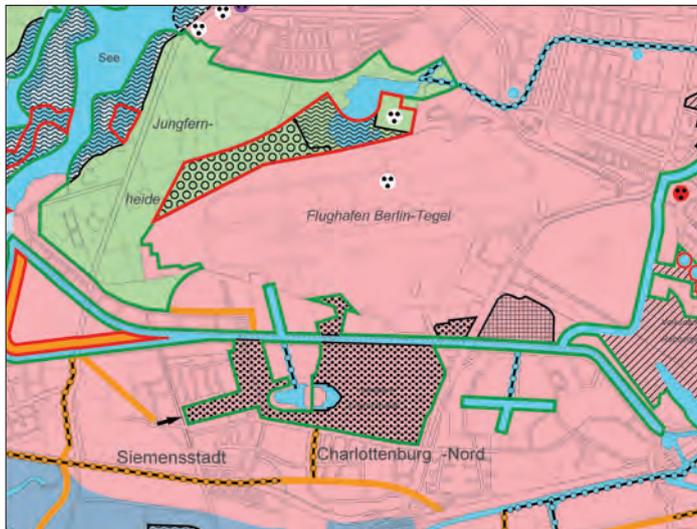


Beabsichtigte Änderung des Programplans Naturhaushalt / Umweltschutz

Maßstab 1 : 35 000

02/09 Nachnutzung Flughafen Tegel

(Reinickendorf / Charlottenburg-Wilmersdorf)



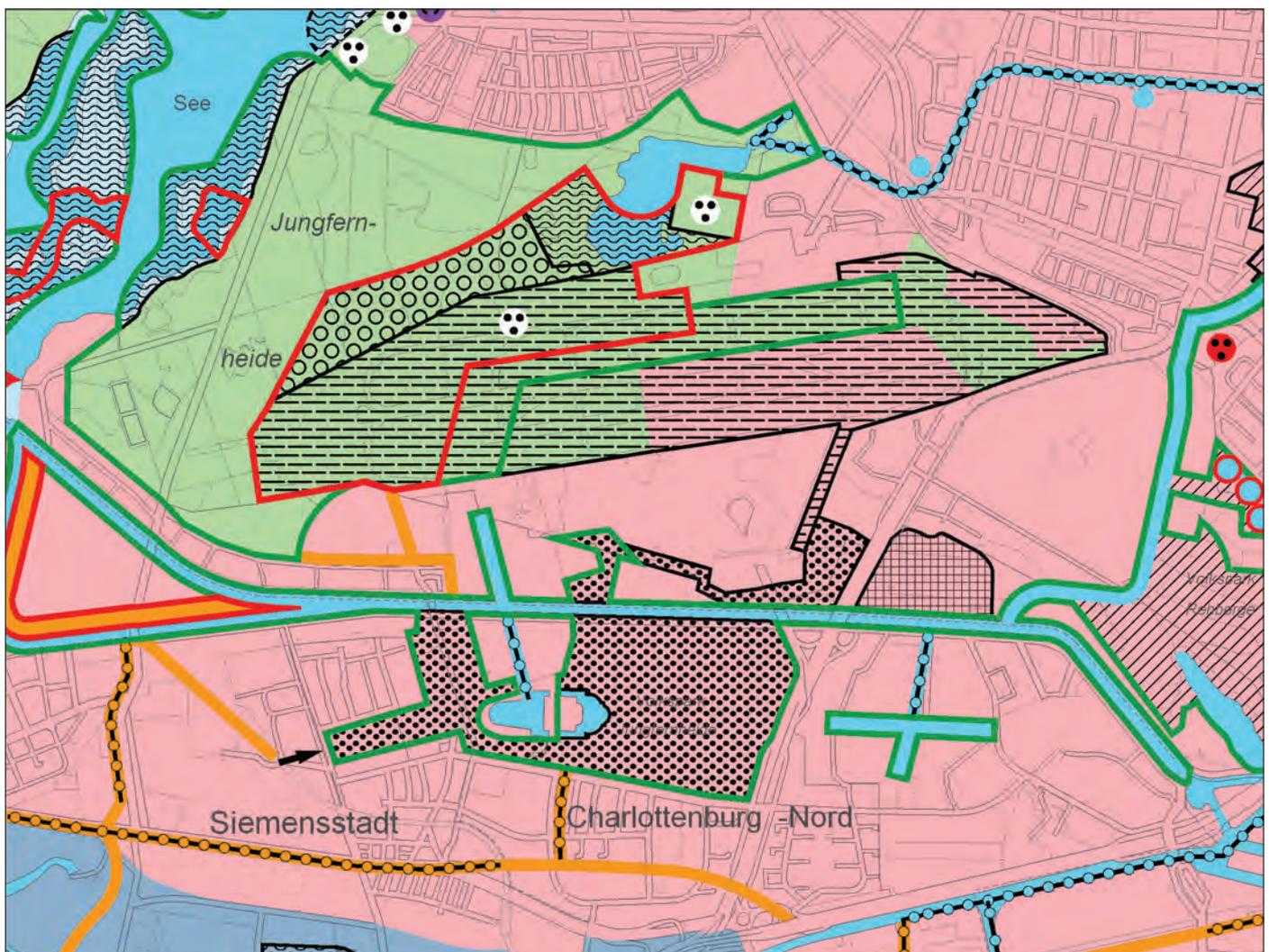
Landschaftsprogramm, 3. Ausgabe 2006

Maßstab 1 : 70 000

Ziele / Erläuterungen

Gemäß der aktuellen Bestandsentwicklung werden Teile der Biotopentwicklungsräume als waldgeprägter Raum dargestellt und den Arten der Feldfluren und Wiesen zugeordnet.

Aufgrund der hohen Bedeutung der wertvollen Biotope wird die nordwestliche Mittelfläche als naturschutzwürdig, die östliche Fläche als landschaftsschutzwürdig dargestellt. Die wertvollen Trocken- und Magerrasenbestände werden mit einem Symbol gekennzeichnet. Nördlich der Mäckeritzbrücke wird die vorrangige Entwicklung der Verbindungsfunktion für sonstige Arten zwischen Flughafen und Hohenzollernkanal verlängert. Teilbereiche nördlich des Hohenzollernkanals und westlich des Kurt-Schumacher-Damms sind zur vorrangigen Pflege und Entwicklung von Artenreservoirs und Verbindungsbiotopen als sonstige Prioritätsflächen den Arten der Wälder zugeordnet.

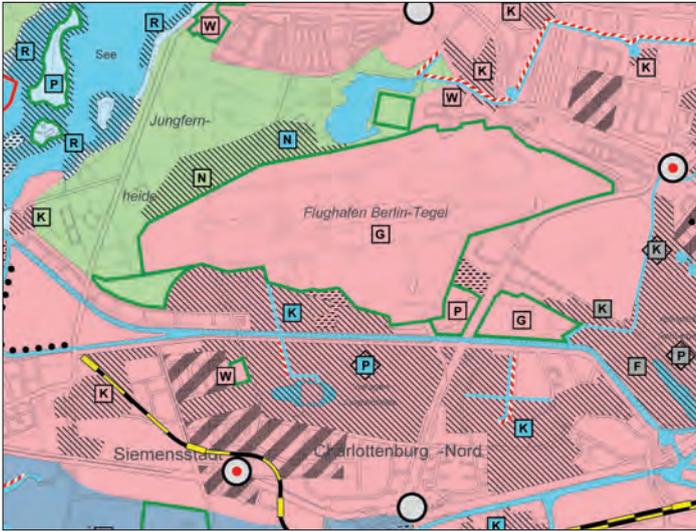


Beabsichtigte Änderung des Programplans Biotop- und Artenschutz

Maßstab 1 : 35 000

02/09 Nachnutzung Flughafen Tegel

(Reinickendorf / Charlottenburg-Wilmersdorf)



Landschaftsprogramm, 3. Ausgabe 2006

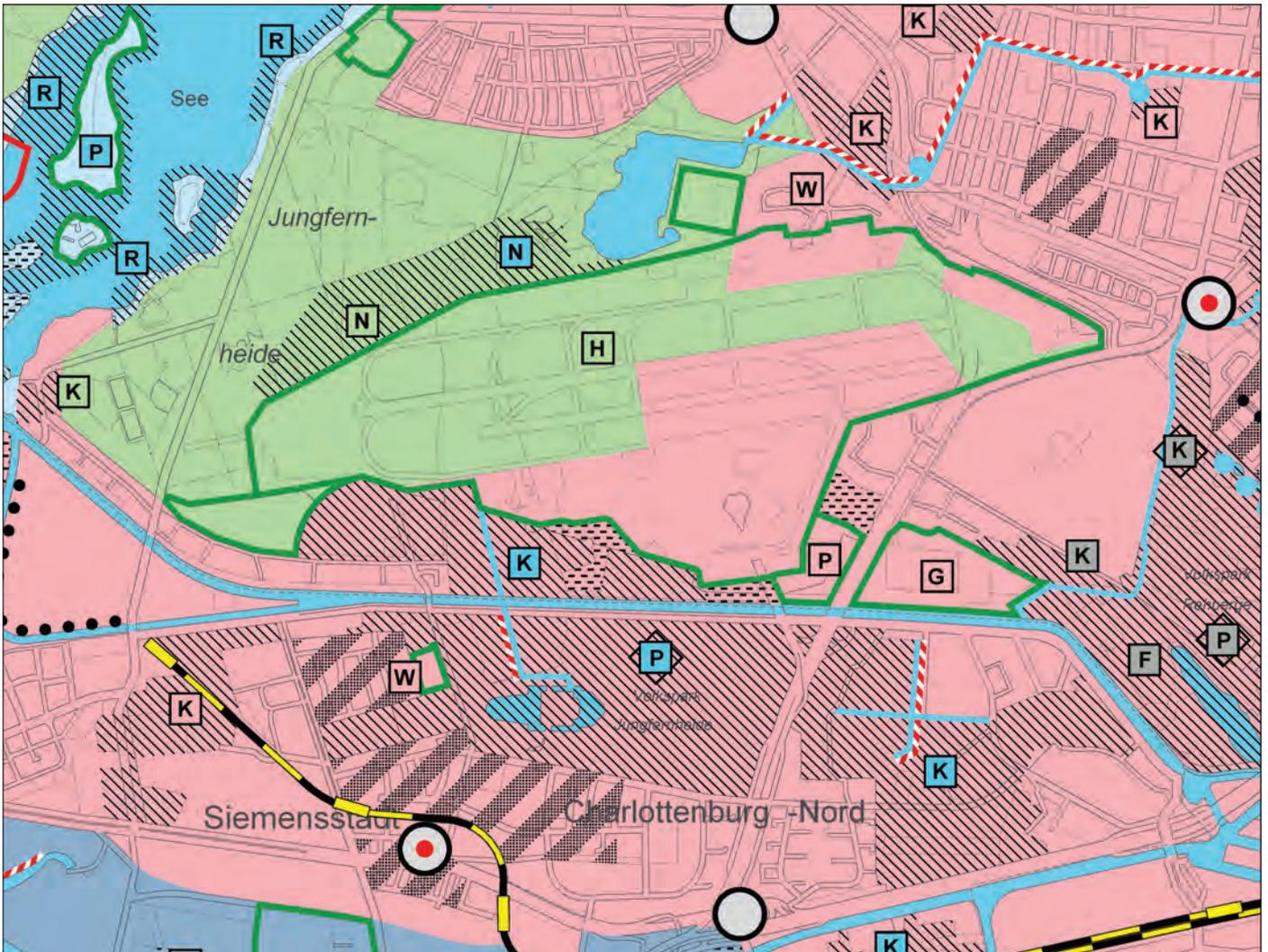
Maßstab 1 : 70 000

Ziele / Erläuterungen

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

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

Vom Standort aus ergeben sich weite Blickbeziehungen bis zur Innenstadt/Fernsehturm sowie zum Flughafensee/Borsigturm. Diese Blickachsen sind als Charakteristikum des Standortes im gesamtstädtischen Kontext in der Gestaltung zu berücksichtigen. Entsprechend der Systematik des Programmplans handelt es sich bei der Stadtkulisse im Bestand und den als GE/MI vorgesehenen Flächen um typische Freiraumstrukturen des städtischen Übergangsbereichs.



Beabsichtigte Änderung des Programmplans Landschaftsbild

Maßstab 1 : 35 000

02/09 Nachnutzung Flughafen Tegel

(Reinickendorf / Charlottenburg-Wilmersdorf)



Landschaftsprogramm, 3. Ausgabe 2006

Maßstab 1 : 70 000

Ziele / Erläuterungen

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



Beabsichtigte Änderung des Programplans Erholung und Freiraumnutzung

Maßstab 1 : 35 000