

# **Grand Opening Tempelhofer Feld- Auf dem Weg zur Stadt...**

## ***Zwischenbericht***

*Bachelor-Projekt*

*Institut für Stadt- und Regionalplanung  
Technische Universität Berlin  
Wintersemester 2008/2009*



## **Impressum:**

Projektleitung: Nikolai Roskamm  
Tutor: Toni Karge

### Projektmitglieder:

Marduk Burdinski  
Thomas Dotzler  
Janin Dziamski  
Robert Giesler  
Janina Goerke  
Janine Fiona Gutzmer  
Mareike Joost  
Lars Matthes  
Ellen Mekiffer  
Sebastian Naumann  
Anja Oberpichler  
Anna Opalla  
Alexander Ostburg  
Kerstin Schubert  
Nadine Simon  
Stephanie Sterker  
Elin Svensoon  
Marlen Utesch  
Henrike Warning

Zwischenbericht 08/09

## Inhaltsverzeichnis:

1. Das Projekt .....	11	4.3.5. City West .....	98
1.1. Einleitung .....	12	4.4. Wohnungs- und Büroflächenmarkt .....	100
1.2. Das Projektgebiet.....	17	4.4.1. Rahmenbedingungen Wohnungsmarkt .....	101
1.3. Methodisches Vorgehen .....	19	4.4.2. Entwicklung/ Trend auf dem Wohnungsmarkt .....	102
2. Die Geschichte des Flughafens Tempelhof und des Tempelhofer Feldes .....	21	4.4.3. Rahmenbedingungen und Trends des Büroflächenmarktes .....	103
2.1. Das Tempelhofer Feld bis 1914.....	22	4.4.4. Zwischenfazit.....	105
2.2. Entstehung und Entwicklung des Flughafens 1918 bis 1933 .....	24	4.5. Fazit.....	106
2.3. Der Flughafen Tempelhof im Nationalsozialismus .....	27	4.6. Quellenverzeichnis.....	108
2.4. Tempelhof nach dem 2. Weltkrieg .....	33	5. Ökologische Stadtplanung.....	111
2.5. Der Zeitraum zwischen 1989 und 2006.....	38	5.1. Einleitung .....	112
2.6. Die Jahre 2007 und 2008.....	43	5.1.1. Klimawandel und globale Erwärmung.....	112
2.7. Fazit.....	48	5.1.2. Der Nachhaltigkeitsgedanke .....	114
2.8. Quellenverzeichnis.....	50	5.1.3. Stadtökologie.....	115
3. Aktuelle Planungen .....	53	5.2. Stadtklimatische Faktoren.....	117
3.1. Einleitung .....	54	5.2.1. Boden .....	117
3.2. Abgeschlossene Planungen .....	54	5.2.2. Vegetation und Freifläche .....	117
3.2.1. Planungen 1990-1994.....	54	5.2.3. Versiegelung und Oberflächenabfluss .....	117
3.2.2. Planungen 1994-2007- Masterplan.....	57	5.2.4. Das Stadtklima und Handlungsempfehlungen.....	119
3.2.3. Ideenwettbewerb Tempelhofer Freiheit .....	62	5.2.5. Zwischenfazit.....	122
3.3. Aktuelle Planungen .....	66	5.3. Gebäudetechnik, Mobilität und Standortwahl .....	124
3.3.1. Städtebaulicher Wettbewerb Columbiadamm .....	66	5.3.1. Gebäudetechnik .....	124
3.3.2. Call for ideas (Interessenbekundungsverfahren).....	70	5.3.2. Wärmeerzeugung mit regenerativen Energien .....	125
3.4. Beabsichtigte Planungen .....	74	5.3.3. Stromerzeugung mit regenerativen Energien .....	126
3.4.1. Internationale Bauausstellung.....	74	5.3.4. Wärmerückgewinnung .....	126
3.4.2. Internationale Gartenbauausstellung.....	78	5.3.5. Mobilität und Standortwahl.....	126
3.5. Fazit.....	80	5.3.6. Optionen und Potentiale auf dem Tempelhofer Feld .....	127
3.6. Quellenverzeichnis.....	82	5.4. Umsetzung von Klimaschutzziele .....	128
4. Berlin, Berlin.....	85	5.4.1. Nationale und internationale Programme .....	129
4.1. Einleitung .....	86	5.4.2. Berlin .....	130
4.2. Offizielle Stadtentwicklungspolitik Berlins.....	86	5.4.3. Umsetzung in der kommunalen Bauleitplanung .....	131
4.2.1. Gemeinsame Landesplanung Berlin-Brandenburg ..	86	5.5. Fazit.....	131
4.2.2. Stadtentwicklungskonzept 2020 .....	87	5.6. Quellenverzeichnis.....	133
4.2.3. Planwerk Innenstadt.....	89	6. Zwischennutzung und Baugruppen .....	137
4.2.4. Zwischenfazit.....	90	6.1. Einleitung .....	138
4.3. Stadtentwicklungsprojekte in Berlin.....	91	6.2. Zwischennutzung - Was ist das? .....	138
4.3.1. Wissenschaftsstandort Johannisthal/Adlershof .....	92	6.2.1. Definitionen .....	139
4.3.2. Die Rummelsburger Bucht.....	94	6.2.2. Differenzierung der Zwischennutzungsarten .....	141
4.3.3. Der Spreeraum Friedrichshain-Kreuzberg.....	96	6.2.3. Recht .....	142
4.3.4. Die Berlin Townhouses .....	97	6.2.4. Zwischennutzung als Strategie .....	143
		6.3. Zwischennutzung - In Berlin.....	144

6.4. Zwischenfazit .....	149
6.4.1. Zwischennutzung - Tempelhofer Feld.....	149
6.4.1. Zwischennutzung - Zusammenfassung .....	153
6.5. Baugruppen.....	155
6.5.1. Baugruppen - Definition und Prinzip .....	156
6.5.2. Baugruppen - In Berlin .....	160
6.5.3. Baugruppen - Für das Tempelhofer Feld.....	162
6.5.4. Zwischenfazit.....	163
6.8. Quellenverzeichnis.....	165
7. Erholung, Freizeit, Freiraum .....	169
7.1. Einleitung .....	170
7.2. Das Tempelhofer Feld als Grünfläche .....	170
7.2.1. Landschaftsbild und Vegetationsstrukturen.....	171
7.2.2. Biotopverbund .....	172
7.2.3. Kaltluftentstehungsgebiet.....	173
7.3. Grünflächen in Berlin .....	174
7.3.1. Auswirkungen der Erholungsnutzung .....	175
7.4. Auswertung Machbarkeitstudie.....	175
7.4.1. Potenziale für die innerstädtische Erholungsnutzung .....	176
7.4.2. Wege .....	177
7.4.3. Sportflächen .....	180
7.4.4. Nebengebäude.....	181
7.4.5. Einschränkende Faktoren für die Erholungsnutzung .....	182
7.5. Zwischenfazit .....	184
7.6. Internationale Freiräume .....	185
7.7. Fazit.....	193
7.8. Quellenverzeichnis .....	195
8. Planungsrecht - Konflikte und Kritik.....	197
8.1. Einleitung .....	198
8.2. Fachplanung .....	198
8.2.1. Fachplanung vs. Gesamtplanung .....	198
8.2.2. Entwidmung des Tempelhofer Feldes .....	202
8.3. Vorbereitende Bauleitplanung .....	205
8.3.1. Flächennutzungsplanung auf dem Tempelhofer Feld .....	205
8.3.2. Verfahren- FNP- Änderung „Tempelhofer Feld“ .....	211
8.4. Verbindliche Bauleitplanung .....	213
8.4.1. Bebauungsplan .....	214
8.4.2. Bebauungsplanung und Zwischennutzung.....	215
8.4.3. Zwischenfazit.....	216

8.5. Bürgerinitiativen .....	216
8.5.1. Tempelhof für Alle .....	217
8.5.2. NachNutzung Tempelhof (NANU THF).....	219
8.5.3. Tempelhof aufmachen. Für Alle.....	221
8.5.4. BIFT- Bürgerinitiative flugfreies Tempelhof .....	222
8.6. Fazit.....	223
8.7. Quellenverzeichnis.....	224
9. Nationale Vergleiche .....	229
9.1. Einleitung .....	230
9.2. Tübingen - Südstadt.....	230
9.3. Freiburg Vauban .....	239
9.3.1. Geschichte .....	240
9.3.2. Planungsdaten .....	242
9.3.3. Bevölkerungsentwicklung.....	246
9.3.4. Finanzierung.....	247
9.3.5. Auszeichnungen.....	247
9.3.6. Kritik.....	248
9.3.7. Zwischenfazit.....	249
9.4. Potsdam - Bornstedter Feld.....	249
9.4.1. Daten und Fakten.....	250
9.4.2. Frühere Bedeutung des Bornstedter Feldes .....	250
9.4.3. Festsetzung als Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme und Zielsetzungen .....	252
9.4.4. Gebietsentwicklung .....	254
9.4.5. Kritik.....	257
9.4.6. Zwischenfazit.....	258
9.5. Messestadt München- Riem .....	259
9.5.2. Städtebaulicher Konzeptplan .....	262
9.5.3. Trägermodell .....	263
9.5.4. Planungsdaten .....	264
9.5.5. Zwischenfazit.....	269
9.6. Fazit.....	270
9.7. Quellenverzeichnis .....	271
10. Internationale Vergleiche .....	277
10.1. Einleitung .....	278
10.2. Flughafen Vatnsmyri in Reykjavik, Island .....	278
10.2.1 Bürgerbeteiligung .....	280
10.2.2. Internationaler Wettbewerb „Call for Ideas“ .....	283
10.2.3. Vergleich mit Tempelhof .....	285
10.3. Flughafen Bromma in Stockholm, Schweden.....	286
10.3.1. Geschichte und die ersten Entwicklungen .....	286
10.3.2. Entwicklungsoptionen .....	288



10.3.3. Umweltprobleme .....	289
10.3.4. Heute – 2008.....	290
10.3.5. Vorschlag für einen Städtebaulichen Konzeptplan.....	290
10.3.6. Nutzungskonflikte: Erhaltung oder Schließung?... ..	290
10.3.7. Vergleich mit Tempelhof .....	291
10.4. Flugfeld Aspern in Wien, Österreich .....	291
10.4.1. Geschichte und erste Entwicklungen.....	292
10.4.2. Erste Planungen.....	294
10.4.3. Planung in Etappen.....	296
10.4.4. Kritik.....	297
10.4.5. Vergleich mit Tempelhof .....	298
10.5. Fazit.....	298
10.6. Quellenverzeichnis.....	300
11. Prozessuale Stadtentwicklung.....	303
11.1. Einleitung .....	304
11.2. Situativer Urbanismus.....	304
11.3. Wettbewerb „Prozessuale Stadtentwicklung – Columbiaquartier“.....	307
11.3.1. „Stadt puzzle – Quartiersvernetzung“ .....	308
11.3.2. „3 Phasen: Aneignung, Setzung, Gewöhnung“ .....	309
11.3.3. „Pionierband“.....	311
11.3.4. „Tempelhof - Stadt und Energieinkubator“.....	313
11.4. Fazit.....	314
11.5. Quellenverzeichnisse .....	315
12. Weiterführende Studie .....	317
12.1. Megastruktur reloaded .....	318
12.2. Ausstellung „Shrinking Cities“ .....	321
12.3. Fahrradtour rund ums Tempelhofer Feld.....	322
12.4. Begehung des Tempelhofer Feldes.....	323
12.5. Gebäudebesichtigung .....	325
12.6. Podiumsdiskussion „All along Tempelhof“.....	327
12.7. Zwischenpräsentation des Projektes „Berlin Randstadt“ .....	328
12.8. Präsentation des Hauptstudienprojektes „Columbia- Quartier _Stadtentwerfen“ .....	334
12.9. Quellenverzeichnis.....	338
13. Ausblick.....	339

## 1.1. Einleitung

Am 31. Oktober 2008 wurde der Flugbetrieb des Flughafens Tempelhof eingestellt. Dieses Datum ist der Anfangspunkt unseres Projektes. Von hier ausgehend haben wir uns mit der Geschichte des Tempelhofer Feldes, mit den gegenwärtigen Planungen für eine Nachnutzung der riesigen Flächen, mit den Strategien der Senatsverwaltung, mit den Ängsten und Kritiken der Bewohnerinnen und Bewohner der umliegenden Quartiere und mit der Bedeutung des Tempelhofer Feldes für die Berliner Stadtentwicklung beschäftigt. Und diese Bedeutung ist enorm. Es gibt wohl kein anderes Thema der Berliner Stadtentwicklung, das in den letzten Monaten so intensiv und kontrovers in den öffentlichen und fachlichen Debatten diskutiert worden ist, wie die Nachnutzung des Tempelhofer Feldes.

Senatsbaudirektorin Regula Lüscher proklamierte bei ihrer Zusammenfassung der Zwischenergebnisse des Wettbewerbes zum Columbiadamm im Januar 2009: „Stadtentwicklung ist nicht nur Bauen“. Diese Aussage bringt eine wichtige Erkenntnis des ersten Semesters unserer Projektarbeit auf den Punkt. Stadtentwicklung ist ein äußerst komplexes Thema, es besteht eine Vielzahl von unterschiedlichen Ebenen, die Einfluss auf die tatsächliche Entwicklung nehmen. Da ist die formelle Stadtplanung, in deren Rahmen der Flächennutzungsplan von Berlin gegenwärtig der aktuellen Version des Masterplans angepasst wird. Da ist der Masterplan selbst, der ein „dynamischer“ Masterplan sein und auf neue Ideen flexibel reagieren soll. Da gibt es Überlegungen und erste Planungen zu einer Internationalen Gartenbauausstellung (IGA) und einer Internationalen Bauausstellung (IBA). Da gibt es den Wettbewerb „Prozessuale Stadtentwicklung Columbiaquartier“, mit dem Ideen für den nördlichen Teil des Tempelhofer Feldes gesammelt, und den „Call for Ideas“, mit dem konkrete Nutzungen für das Flughafengebäude gefunden werden sollen. Da gibt es Fachgutachten über die Potenziale und Vorbedingungen von Freizeitznutzungen auf dem Tempelhofer Feld oder über die Möglichkeiten, eine Entwicklung mit Zwischennutzungen strategisch zu steuern. Da gibt es Fachdiskussionen und –konferenzen unterschiedlicher Couleur über all diese Planungen und Ideen, auf denen über die Zukunft des Feldes debattiert wird. Da gibt es ganze Serien von Zeitungsartikeln, die nicht nur informieren, sondern auch selbst Stellung für oder gegen einzelne Planungen und Absichten beziehen. Da gibt es aktuelle allgemeine Diskurse in der Stadtentwicklung, zum Klimawandel, zum demographischen

Zwischenbericht 08/09

## 1. Das Projekt

*Nikolai Rosskamm*

*Anna Opalla  
Marlen Utesch*

Zwischenbericht 08/09

Wandel, über Zwischennutzungen, Baugruppen et cetera. Da gibt es Bürgerinitiativen, die sich gründen, um AnwohnerInneninteressen zu formulieren und zu vertreten, die Aktionen durchführen und vor allem im Internet Kritik an den offiziellen Planungen üben. Und da gibt es nicht zuletzt die Berliner Immobilien Gesellschaft (BIM), die als Verwalter des Geländes eingesetzt wurde und als solcher auch agiert. All die Ebenen (und vermutlich noch einige andere) sind Stadtentwicklung. Und auch unser Projekt selbst ist Bestandteil der Stadtentwicklung auf dem Tempelhofer Feld. Wir nehmen mit unserer Projektarbeit an der diskursiven Stadtentwicklung auf dem Tempelhofer Feld teil, werden durch unsere Kontakte zu verschiedenen Akteuren beeinflusst und beeinflussen jene selbst mit unseren Meinungen und Aktivitäten.

Unser Projekt trägt den Titel „Grand Opening“. Und der Name ist Programm. Die Eingangsüberlegung ist, dass nach der Schließung des Flughafens das Tempelhofer Feld möglichst bald für die Berliner Bevölkerung geöffnet werden soll. Besonderes Augenmerk legen wir daher auf die Öffnungsstrategie des Berliner Senats. Und diese zeigt sich als durchaus widersprüchlich. Wurde im Sommer noch offiziell verlautbart, dass schon im November 2008 „eine erste Begehbarmachung des Areals“ ermöglicht werden solle und „die eigentliche Öffnung wesentlicher Teile des Tempelhofer Feldes (...) dann im Frühjahr 2009“ erfolge, stellt sich die Situation inzwischen anders dar. Durch die Übergabe des Tempelhofer Feldes an den Verwalter BIM Berlin, die das Areal in der Tat verwaltet und nicht etwa entwickelt, wurde eine Richtungsentscheidung getroffen, die deutliche Auswirkungen auf die Öffnungsstrategie hat. Die BIM ist inzwischen von der Öffnung des Geländes abgerückt. Geschäftsführer Sven Lemiss antwortete in einem Interview mit der Berliner Morgenpost im Januar 2009 auf die Frage, wann das Tempelhofer Feld der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden könnte: „Ein einfach nur mal Aufmachen geht nicht. Das ist ein zu großes Risiko und auch ein Kostenfaktor. Wir müssen unserer Betriebssicherungspflicht schließlich schließlich nachkommen. Gegenwärtig ist unsere Kostenstruktur so angelegt, dass das Gelände nicht frei zugänglich wird.“ Statt der Öffnung soll im Frühjahr ein neuer zwei Kilometer langer Metallgitterzaun mit zwei Metern Höhe um das Rollfeld gezogen und das Terminal mit Wärmebildkameras überwacht werden. Die lange Geschichte des Tempelhofer Feldes als von der Öffentlichkeit abgeriegelte Nutzung (erst als Exerzierplatz, dann als Flughafen) geht damit in die nächste Runde. Die Politik des Berliner Senats offenbart sich somit als

zweischneidig. Auf der einen Seite werden immer wieder die großen Möglichkeiten betont, die das Tempelhofer Feld für die Stadtentwicklung bietet. Auf der anderen Seite wächst die Angst vor dem großen leeren Gelände, vor einer unkontrollierten Nutzung, vor den befürchteten Kosten. Die Beurteilung des Tempelhofer Feldes schwankt auf offizieller Seite derzeit, so lässt sich die aktuelle Lage zusammenfassen, zwischen Riesenpotenzial und Riesenproblem. Ein anderer Aspekt in der Diskussion um die Zukunft des Tempelhofer Feldes ist der Planungsansatz der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung. Der erste konkrete Nachnutzungswettbewerb, der derzeit laufende stadtplanerische und landschaftsplanerische Ideenwettbewerb Columbiaquartier, trägt den Titel „Prozessuale Stadtentwicklung“. Mit dieser Wortschöpfung wagt die Senatsverwaltung einen interessanten Schritt weg von einem produktorientierten und hin zu einem prozessorientierten Planungsansatz. Auch wenn es noch recht unklar zu sein scheint, wie dieser Planungsansatz konkret ausgefüllt, ob wirklich auf eine Planung aus einem Guss verzichtet und den künftigen Nutzerinnen und Nutzern eine echte Autonomie bei der weiteren Entwicklung zugesprochen werden wird, ist mit dem Begriff bereits eine interessante Debatte angestoßen worden, nämlich wie (und ob) eine prozessorientierte Stadtplanung möglich ist und wie sie aussehen



könnte. Die – wie die Bürgerinitiativen einheitlich beklagen – bisher beinahe komplett fehlende Einbindung der Anwohnerinnen und Anwohner in die Planung deutet jedoch noch auf erhebliche Umsetzungsdefizite hinsichtlich der „Prozessualen Stadtentwicklung“ hin.

Die Themen „Öffnung des Tempelhofer Feldes“ und „Prozessuale Stadtentwicklung“ waren im ersten Semester zwei inhaltliche Schwerpunkte unserer Projektarbeit und werden das auch im zweiten Semester bleiben. Bisher haben wir uns in verschiedenen Betrachtungen aus unterschiedlicher Perspektive der Stadtentwicklung auf dem Tempelhofer Feld genähert. Dabei wurde die Geschichte des Ortes analysiert, ein Überblick über vergangene und aktuelle Planungen zum Tempelhofer Feld erstellt, ein Blick auf die Berliner Stadtentwicklung und Stadtentwicklungsplanung allgemein geworfen, das in unserem Institut viel diskutierte Thema

„ökologische Stadtentwicklung“ beleuchtet und auf mögliche Ableitungen auf das Tempelhofer Feld untersucht, uns intensiv mit dem Wesen von Zwischennutzungen und Baugruppen und ihrem Potenzial für die Nachnutzung beschäftigt, die Rahmenbedingungen von Freizeit- und Erholungsnutzungen diskutiert, die planungsrechtliche Situation analysiert, und nationale und internationale Vergleichsbeispiele gesammelt und in bezug zur Planung auf dem Tempelhofer Feld gesetzt. Damit haben wir ein gemeinsames inhaltliches Fundament erarbeitet, von dem aus wir in das zweite Semester starten wollen. In der weiteren Arbeit werden wir den Schwerpunkt von der Analyse zu den Bereichen Interaktion, Konzeption und Projektion verschieben. Die inhaltlichen Ergebnisse und die Aktivitäten des Projektes sind in dem hier vorliegenden Zwischenbericht dokumentiert.

Unser Projekt ist Teil eines regelrechten Tempelhof-Booms an der Fakultät VI der TU-Berlin. Das Projekt „RandStadt“ (Institut für Architektur), das Projekt „Klimatopia“ (Institut für Landschaftsplanung) das Projekt „Prozessuale Stadtentwicklung“ und unser Projekt (beide Institut für Stadt- und Regionalplanung) zeigen, dass das Thema Tempelhofer Feld mit Macht auch in der Universität angekommen ist. Unabhängig von Aufträgen der Senatsverwaltung oder Partikularinteressen einzelner Stakeholdergruppen werden hier eigene Ideen und Ansätze generiert, und in den Stadtentwicklungsdiskurs eingespeist.



Das Projekt „Grand Opening Tempelhofer Feld“ hat sich zum Ziel gesetzt, die Stadtentwicklung auf dem Tempelhofer Feld kritisch zu verfolgen und eigene Annäherungen - inhaltlich und real – zu entwickeln. Ein erster Höhepunkt war der 9. Dezember 2008, an dem wir in einer (von uns initiierten) gemeinsamen Aktion mit den genannten anderen TU-Projekten mit Tempelhofbezug erstmals Zugang auf das Feld bekamen. Mit ca. 80 Personen konnten wir erstmals den tatsächlichen Ort erfahren (und zwar wortwörtlich, nämlich auf zwei Rädern). Dieses Erlebnis, das bei allen Teilnehmerinnen und Teilnehmern bleibende Eindrücke hinterlassen hat, wurde dann selbst in verschiedenen Internet-Blogs wiederum Bestandteil des Stadtentwicklungsdiskurses. Und es hat uns Mut gemacht, die

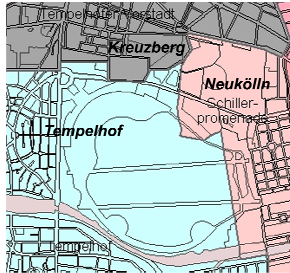
eingeschlagene Projektstrategie weiter zu verfolgen und auszubauen.

Wir danken folgenden Personen für ihre freundliche Unterstützung der Projektarbeit:

Christine Kuhn, Galene Haun (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung), Markus Bader (raumlabor), Kerstin Schröder (ISR), Joachim Schultz (IFA), Sebastian Seelig (Projekt „Young Cities“, TU Berlin), Sandy Hoffmann (ISR), Jana Thüm (ISR), Roman Pollak (ISR).

## 1.2. Das Projektgebiet

Die 386 Hektar große, ehemalige Flughafenfläche stellt eine enorme Herausforderung für die Berliner Stadtentwicklung dar. Das Bachelorstudienprojekt „Grand Opening Tempelhofer Feld – auf dem Weg zur Stadt“ hat sich im Rahmen des ersten Semesters anhand von Analysen zu den bereits erwähnten Themenschwerpunkten eine fundierte Wissensgrundlage erarbeitet. Zentrales Thema ist, wie der Titel bereits verrät, die Öffnung und die damit verbundene Entwicklung des Tempelhofer Feldes. Ebenso spielt eine baldige Zugänglichkeit des Geländes für die Berlinerinnen und Berliner eine wichtige Rolle. Das Tempelhofer Feld liegt in den drei Berliner Bezirken Tempelhof- Schöneberg, Friedrichshain- Kreuzberg und Neukölln. Diese Verwaltungsdistrikte befinden sich im Süden



Berlins. Da das Projektgebiet circa vier Kilometer vom Stadtzentrum entfernt ist, kann man sagen, dass das Tempelhofer Feld zur südlichen Innenstadtlage zählt. Das Gebiet ist gut erschlossen und verfügt somit über eine hervorragende infrastrukturelle Anbindung. Nördlich des ehemaligen Flughafenfeldes ist der U- Bahnhof „Platz der Luftbrücke“ der Linie

U6 vorhanden sowie der Columbiadamm Richtung Osten. Dort schließt sich die Hasenheide und ein Neuköllner Wohngebiet an. Im Süden grenzt das Gebiet an die S-Bahntrasse (Station: S-Bahnhof Tempelhof) und den Stadtring A100. Da das Tempelhofer Feld innerhalb des Berliner Schnellbahnringes liegt, ist es den zentralen innerstädtischen Quartieren zuzuordnen. Im Westen des Gebietes verläuft der Tempelhofer Damm, der nördlich durch den Platz der Luftbrücke an den Columbiadamm anschließt. Zusätzlich existiert die U- Bahnanbindung der Linie U8.

Bei dem Gebiet handelt es sich um ein ehemaliges Flughafengelände. Das Tempelhofer Feld hat eine ovale Form, welches durch eine ringförmige Straße erschlossen ist. Markant wirken die beiden Start- und Landebahnen, die das Areal von Westen nach Osten verbinden. Im Nordwesten steht das riesige Flughafengebäude mit dem vorgelagerten Rollfeld. Der

Zwischenbericht 08/09

Gebäudekomplex markiert eine dominante Raumkante und fasst das Tempelhofer Feld. Der gesamte Bereich ist durch die Vielzahl an Grünräumen geprägt. Darüber hinaus verfügt das Gelände über



sämtliche „Nebenschauplätze“, die das Gebiet charakterisieren. Auch das angrenzende Stadtgebiet hat seine Besonderheiten, die eine Chance für die zukünftige Entwicklung des Tempelhofer Feldes bieten. Beispielhaft sind an dieser Stelle die Fliegiersiedlung in Tempelhof, das Kreuzberger Chamissokiez und die Hasenheide in Neukölln zu nennen.

### 1.3. Methodisches Vorgehen

Die Mitglieder des Studienprojektes haben sich bisher ein Semester mit dem Tempelhofer Feld beschäftigt und im Rahmen einer Ideenbörse erste Ideen zur Öffnung des Feldes erarbeitet. Vertiefende Arbeiten in Form von Entwürfen, Konzeptarbeiten und Aktionen oder Workshops, die geplant werden sollen, finden in Kleingruppen im zweiten Semester statt. Mit dieser Zielsetzung vor Augen wurde zu Beginn eine Radtour ums Tempelhofer Feld organisiert um erste Eindrücke zu sammeln. Um anschließend den passenden Einstieg in die Thematik zu finden, haben sich alle Projektteilnehmer für zwei verschiedene, von zehn zur Auswahl stehenden, Themenschwerpunkten entschieden. Dabei wurden die Themenfelder „Historie“, „Aktuelle Planungen“, „Berlin, Berlin“, „Ökologische Stadtplanung“, „Zwischennutzung/ Baugruppen“, „Erholung, Freizeit, Freiraum“, „Planungsrecht, Konflikte und Kritik“, „Nationale Vergleichsbeispiele“, „Internationale Vergleichsbeispiele“ und schlussendlich das Themenfeld „Prozessuale Stadtentwicklung“ in Form von Referaten näher betrachtet. Stattgefunden haben diese Beiträge unter dem Motto „Themendienstag“. Des Weiteren wurde, um auf lokale und regionale Veränderungen schneller reagieren zu können, die Berliner Tagespresse sowie internationale Presseberichte intensiv verfolgt. Während der inhaltlichen Recherchen ging es weiter mit einer Begehung des Tempelhofer Feldes. Auch Ausstellungen, Diskussionsrunden, die Vorstellung der Wettbewerbsergebnisse zum Columbiaquartier und Zwischenpräsentationen der Forschungsergebnisse anderer Studienprojekte an der TU Berlin wurden parallel besucht (siehe dazu Kapitel zwölf). Darüber hinaus plante die Projektgruppe die Studienfahrt nach München und Wien. Nachdem die inhaltlichen Recherchen abgeschlossen waren, führte das Projekt eine Ideenbörse durch. Am Ende des ersten Semesters arbeitete die Projektgruppe intensiv an den Texten für den Zwischenbericht, der spätestens zu Beginn des zweiten Semesters vorliegen soll.

## 2. Die Geschichte des Flughafens Tempelhof und des Tempelhofer Feldes

*Marduk Burdinski  
Janine Gutzmer  
Ellen Mekiffer  
Anja Oberpichler  
Henrike Warning*

### 2.1. Das Tempelhofer Feld bis 1914

Das Tempelhofer Feld verfügte ursprünglich über beinahe das Doppelte seiner heutigen Fläche. An der südlichen Stadtgrenze gelegen, erstreckte es sich in etwa zwischen dem heutigen S-Bahnhof, Duden-, Papestraße, Columbiadamm und der Westgrenze Neuköllns. Bis zum Ende des 18. Jahrhunderts diente es ausschließlich als Agrarfläche. Bewirtschaftet wurde es von Bauern aus dem damals noch selbstständigen Dorf Tempelhof.

1722 fand auf Geheiß des Preußischen Königs Friedrich Wilhelm I erstmals eine Truppenparade statt. Das Militär hatte den Ort wegen seiner günstigen Lage und Beschaffenheit für sich entdeckt. Daher folgten weitere Paraden, Musterungen, Übungen und weitere militärische Aktivitäten in regelmäßigen und immer kürzeren Abständen.<sup>1</sup>



Abbildung 1: Parade anlässlich des Sieges über Frankreich 1871

1760 kam es im Siebenjährigen Krieg zwischen Preußen und Russland sogar zu kleineren Gefechten auf dem Tempelhofer Feld. Trotz der Entschädigungen, die für die entstehenden Schäden an den Äckern gezahlt wurden, nahm der Unmut unter den Bauern zu und es kam verstärkt zu Streitigkeiten und Protesten gegen die Aktivitäten der Armee. Daher entschloss sich das preußische Militär 1827 die Fläche zu kaufen. Seit etwa 1850 entstehen an den Rändern des Feldes Kasernenbauten, die teilweise bis heute erhalten geblieben sind - darunter die heutigen Gebäude der Polizei am Nordrand des Columbiadammes. Neben dem Militär, das die Fläche fortan dominierte, etablierte sich auch eine rege Freizeitnutzung durch die Berliner. Die Besucher kamen zum Tempelhofer Feld, um sich zu entspannen, Sport zu treiben oder einer der vielen Paraden beizuwohnen.

1883 wurde das Angebot an Attraktionen auf dem Tempelhofer Feld um einen entscheidenden Punkt erweitert: Die Berliner Garnison erhielt eine „Luftschieferabteilung“ die zahlreiche Flugapparate auf

---

<sup>1</sup> Schmitz, Frank, *Flughafen Tempelhof, Berlin*, 1992, S. 12

ihre militärische Verwendbarkeit prüfte.<sup>2</sup> Bald begannen auch zivile Akteure auf dem Tempelhofer Feld mit ihren Erfindungen zu experimentieren.

Erste motorgetriebene Flüge fanden auf dem Tempelhofer Feld um 1900 statt. Besonders erwähnenswert ist hier der Motorflug Orville Wrights 1909, bei dem er gleich zwei Weltrekorde auf dem Tempelhofer Feld aufstellte. Mit einer Flugdauer von zwei Stunden und einer maximalen Flughöhe von Einhundert fünfundsiebzig Metern erbrachte er bis dato unerreichte Flugleistungen.<sup>3</sup>

Trotz den vielfältigen Flugversuchen und Flugschauen auf dem Tempelhofer Feld entstand das erste Flugfeld in der Umgebung Berlins an anderer Stelle. Das Feld war noch immer im Besitz des Heeres, welches kein großes Interesse an einem Flugfeld hatte. In Johannisthal bei Berlin entstand im Jahr 1909 der erste Flugplatz in Deutschland überhaupt. Dieser und andere Flugplätze der Zeit bis 1914 sahen allerdings ganz anders aus als ihre heutigen Nachfahren, denn die wichtigsten Gebäude waren Tribünen für zahlende Zuschauer. Auch gab es werde feste Rollbahnen noch zentrale Abfertigungsgebäude.<sup>4</sup>

Während man vor dem ersten Weltkrieg in Johannisthal Tribünen um das Flugfeld errichtete, wurde für das Tempelhofer Feld eine dichte Wohnbebauung geplant, um den wachsenden Bedarf an Wohnraum in Berlin zu decken. Für den westlichen Abschnitt des Feldes (heute in etwa der Bereich zwischen Dudenstraße und S-Bahn-Ring sowie Tempelhofer Damm und Bahnhof Südkreuz) wurden die Planungen abgeschlossen und mit der Bebauung begonnen. Bis zum Beginn des ersten Weltkrieges konnte jedoch nur die Bebauung im Bereich des heutigen Platzes der Luftbrücke realisiert werden. Das restliche Feld blieb unbebaut. Schon zu Beginn der Planungen gab es Kritik an einer vollständigen Bebauung des Areals. Man fürchtete um die Stadthygiene und führte die Bedeutung des Tempelhofer Feldes für die Frischluftversorgung der Innenstadt als Hauptargument ins Feld.<sup>5</sup> Andere wollten das Gebiet als Freifläche erhalten und eine Festwiese nach Vorbild der Theresienwiese in München gestalten. Vereinzelt gab es auch schon Stimmen, die wegen der günstigen

Lage und Anbindung einen Luftschiffhafen vorschlugen.<sup>6</sup> Der erste Weltkrieg unterbrach die Diskussion und das Tempelhofer Feld wurde bis zum Kriegsende als Lazarett genutzt.

## 2.2. Entstehung und Entwicklung des Flughafens 1918 bis 1933

Nach dem verlorenen ersten Weltkrieg hatte das Tempelhofer Feld als Militärfeldfläche ausgedient. Wegen der schwierigen wirtschaftlichen und politischen Umstände wurde über eine Nutzung des Tempelhofer Feldes, sowohl militärischer als auch ziviler Art, nicht diskutiert.

Im Schatten der Krise erlebte jedoch die Luftfahrt in Deutschland einen Entwicklungsschub. Bereits kurz nach dem Krieg (1919) startete erstmals eine Maschine vom Flugplatz Johannisthal mit Postgepäck und einem Fluggast an Bord in Richtung Weimar, um am Abend wieder mit Post und einem Kurier aus Weimar zurückzukehren. Da im Land überall gestreikt wurde und Kohle knapp war, wurde der Transport von Regierungsbeamten und besonders von Post auf konventionellem Wege höchst unzuverlässig und zeitaufwändig. Für ein Flugzeug stellten blockierte Eisenbahntrassen und Straßenkämpfe jedoch kein Hindernis dar – der Lufttransport war entdeckt. Lange blieb diese Transportart den deutschen Behörden jedoch nicht erhalten: Bis 1920 mussten sämtliche Flugzeuge als Reparationen außer Landes gebracht oder zerstört werden.<sup>7</sup>

Zu Beginn der 1920er Jahre wandte man sich auch wieder dem Tempelhofer Feld und seinen Nutzungsoptionen zu. Zunächst wurde die Bebauung der westlichen Teilfläche vollendet. Allerdings änderte man den Quartiersgrundriss von dichter Blockrandbebauung zu einer mit viel Grün aufgelockerten mehrgeschossigen Bebauung. Im Osten des Tempelhofer Feldes wurden einige Sportanlagen errichtet. Für das restliche Feld gab es verschiedenste Nutzungsvorschläge. Diskutiert wurden Ideen zur Errichtung einer Gartenstadt, einer zentralen Sportstätte, eines Zentralbahnhofs sowie eines Messegeländes. Einige wenige Planer plädierten aufgrund der günstigen Lage des Areals für einen Flugplatz. Der

---

2 Ebenda, S. 12

3 Ebenda, S. 19-20

4 Schmitz, Frank, *Flughafen Tempelhof, Berlin, 1992*, S. 22

5 Ebenda, S. 25

---

6 Meuser, Philipp, *Vom Fliegerfeld zum Wiesenmeer, Berlin, 2000*, S. 28

7 Schmitz, Frank, *Flughafen Tempelhof, Berlin, 1992*, S. 26-29





völlig überlastet war. Die Planungen für das Projekt „Zentralflughafen“ begannen 1930, litten jedoch wegen der schwierigen wirtschaftlichen Lage an unzureichender Finanzierung.<sup>11</sup>

### 2.3. Der Flughafen Tempelhof im Nationalsozialismus

Nach der Fertigstellung des alten Flughafengebäudes (1929) wurde deutlich, dass es schon zu diesem Zeitpunkt nicht für die stark ansteigenden Passagierzahlen ausgelegt war. Durch neue technische Errungenschaften setzten sich größere und schnellere Flugzeuge durch, die Luftfahrt gewann allgemein an Attraktivität. Auf dem Flughafen Tempelhof wurde 1930 ein Drittel des deutschen Flugverkehrs abgewickelt<sup>12</sup>. Tatsächlich war er in diesen Jahren das Luftkreuz Europas, von keinem anderen europäischen Flughafen gingen mehr Linien aus. Man kam zur Erkenntnis, dass nur ein Neubau dem wachsenden Verkehrsaufkommen gerecht werden würde. Dieser war aber aufgrund der schlechten finanziellen Lage nach der Weltwirtschaftskrise (1929) nicht zu finanzieren. Mit der Machtergreifung der Nationalsozialisten wurde die Maifeier auf dem Tempelhofer Feld veranstaltet. Zugunsten dessen wurde 1933 eine große Tribünenanlage am Rande der Anlage gebaut. Aufgrund der Flughafenerweiterung fanden die Aufmärsche nur bis 1935 statt.

Im Dritten Reich wurde der Architektur von Beginn an ein hoher Stellenwert zugeordnet, sie hatte die wichtige politische Aufgabe, die Größe und Macht Deutschlands darzustellen. Hitler selbst äußerte sich zu diesem Aspekt folgendermaßen: „Wenn Völker große Zeiten innerlich erleben, so gestalten sie diese Zeiten auch äußerlich. Ihr Wort ist dann überzeugender als das gesprochene: Es ist das Wort aus Stein.“<sup>13</sup>

Nach der Machtergreifung der Nationalsozialisten im Januar 1933 wurde mit einzelnen Großbauprojekten begonnen, welche aber in keinem übergeordneten Planungszusammenhang standen. Der räumliche Schwerpunkt der Bautätigkeit lag auf Berlin, so entstanden in kurzer Zeit die Reichsbank (1933-1938), das Reichssportfeld mit Olympiastadion (1934-1936), die Deutschlandhalle (1935-1935) und das Reichsluftfahrtministerium

(1935-1936)<sup>14</sup>. Neben der realen Nutzung galten die Architekturvorhaben als wirksame Propagandaträger des Dritten Reiches und waren Teil der Arbeitsbeschaffungspolitik. Alle Bauvorhaben wurden in einem relativ engen Zeitfenster realisiert, was zusätzlich die Entschlossenheit und Durchführungskraft der Nationalsozialisten verdeutlichen sollte. Die Bedeutung der Hauptstadt sollte im Flughafen architektonisch und technisch-infrastrukturell seinen Ausdruck finden. Somit sollte das Selbstverständnis als Luftkreuz Europas und größter Flughafen der Welt national und international repräsentiert werden. Anfänglich stellte Hitler einen Etat für die geplante Nord-Süd-Achse in Aussicht, aus der auch das Flughafensprojekt finanziert werden sollte. Da die Gelder für die Umgestaltungsmaßnahmen jedoch noch nicht zur Verfügung standen, wurde die Aufgabe dem Reichsluftfahrtministerium (RLM) übergeben<sup>15</sup>. Damit verlor die Stadt Berlin ihre Planungshoheit und der ursprünglich für eine zivile Nutzung konzipierte Flughafen wurde mit Mitteln der Aufrüstung finanziert.



Abbildung 3: Flughafenkomplex

Mit dem Neubau des Flughafengebäudes wurde 1935 der Architekt Ernst Sagebiel beauftragt. Bis zu diesem Zeitpunkt war Sagebiel der Öffentlichkeit nicht sonderlich bekannt, erwies sich jedoch auf Grund seiner vorherigen Projekte (Gebäude des Reichsluftfahrtministerium und Luftwaffenkasernen) und dessen schneller Realisierung für das Reichsluftfahrtministerium als besonders geeignet. Neben dem Flughafen Tempelhof wurde der Architekt für den Bau weiterer Luftwaffenprojekte (Flughäfen: Stuttgart, München, Luftkriegsschulen) beauftragt. Nach dem Regimewechsel 1945

11 Schmitz, Frank, Flughafen Tempelhof, Berlin, 1992, S. 64

12 Ebenda

13 Reichhardt, H.; Schäche, W., Von Berlin nach Germania, Berlin, 2001, S. ?

14 Schmitz, Frank, Flughafen Tempelhof, Berlin, 1992, S.67

15 Dittrich, Elke, Der Flughafen Berlin Tempelhof -in Entwurfszeichnungen und Modellen 1935- 1944, Berlin, 2005, S.6

eröffnete Ernst Sagebiel sein eigenes Architekturbüro, erlangte aber nie wieder die vorherige Popularität<sup>16</sup>.

Sagebiel erstellte innerhalb eines Jahres die Realisierungspläne für den Flughafen Tempelhof. Der Flughafen wurde auf eine starke Frequentierung und für eine lange Betriebszeit angelegt. Das Flughafengebäude wurde in Relation zum damaligen Passagieraufkommen mit einer 30mal höheren Kapazität gebaut (1935: 200.000 Passagiere - mögliche Aufnahmekapazität: 6 Millionen<sup>17</sup>). Aus dem gleichen Grund wurde das Flughafengelände 1935 durch Eingliederung von benachbarten Flächen von 100 ha auf 400 ha vergrößert.

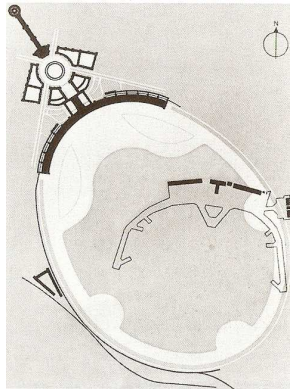


Abbildung 4: Alte und neue Anlage

Der Rohbau des Flughafenensembles konnte in nur 18 Monaten fertiggestellt werden (Mai 1936- Dezember 1938). Zum Zeitpunkt des Richtfestes ist der Großteil der Büroräume (9.000 Einheiten) und der technischen Infrastruktur bereits fertiggestellt worden. Die kurze Bauzeit war nur durch die Verwendung eines hohen Maßes an vorgefertigten Bauteilen möglich. Die Inbetriebnahme der gesamten Anlage war für 1939 geplant, dies konnte aber nicht

<sup>16</sup> Ebenda, S.8

<sup>17</sup> Schmitz, Frank, Flughafen Tempelhof, Berlin, 1992, S.70

verwirklicht werden. Schon bei der Realisierung des Rohbaus traten aufgrund der Kriegsvorbereitung Materialengpässe auf, diese konnten aber noch weitgehend überbrückt werden. Mit fortschreitender Aufrüstung war es nicht mehr möglich, entsprechend viele Arbeitskräfte und Kapazitäten zu stellen, so dass der Weiterbau des Flughafens 1943 komplett eingestellt wurde. Zu dieser Zeit durften nur noch kriegswichtige Bauvorhaben weitergeführt werden. Damit wurde der Neubau bis 1945 nicht in den Betrieb genommen und der komplette Luftverkehr verlief über die alte Flughafenanlage, welche nach Kriegsende abgerissen wurde.

Der Flughafenkomplex besteht aus dem Flughafentrakt und den vorgelagerten Bürogebäuden. Die gesamte Anlage ist axial auf das Kreuzbergdenkmal ausgerichtet, wobei hier die Bedeutung des Denkmals durch eine Wasserkaskade verdeutlicht werden sollte. Die um den Platz gerundeten Bürogebäude dienen als Abschirmung und Eingangssituation des technischen Baus Flughafen. In den zahlreichen Büros wurden verschiedene Luftverkehrsinstitutionen untergebracht, wie die Hauptverwaltung der Lufthansa, die Flughafenverwaltung und militärische Dienststellen des Reichsluftfahrtministeriums (Reichsamt für Wetterdienst, Luftfahrtmedizinisches Forschungszentrum). Der zentralen Ehrenhalle ist ein Vorhof vorgelagert, welcher zur gewerblichen Nutzung angedacht war (z. B. Unterbringung des Luftpostamtes). Darauf folgt die querliegende Ehrenhalle (Empfangshalle). Die Halle ist mit einer Höhe von 30 m konstruiert worden, ihre Decke konnte jedoch nie fertiggestellt werden. Im Jahre 1962 wurde eine Zwischendecke eingezogen, weshalb die imposante Höhe nicht mehr vollständig zur Geltung kommt. Dahinter erstreckt sich längs die Abfertigungshalle, welche 50 m breit, 100 m tief und eine Höhe von 19 m hat. Hinter der Abfertigungshalle kommt man über einen Verteilungsflur zu den Flugsteigen. Der überdachte Flugsteig (380 m lang, 12 m hoch) ist das Mittelstück des 1.200 m langen gewölbten Gebäudes, in dem sich die Übergänge zu den Flugzeugen und Flugzeughallen befinden. Der Übergangsbereich zum Flugzeug wird von einer weit herausragenden freischwebenden Stahlkonstruktion überdacht (40 m Tiefe und 12 m Höhe), die als technische Meisterleistung jener Zeit galt. Unter diese Konstruktion können die Flugzeuge rollen und es wird somit ein trockenes Einsteigen ermöglicht, was eine ausgesprochene Neuheit im Flugverkehr darstellte. Die seitlich anschließenden Flugzeughallen bieten Platz für 120 Flugzeuge und deren Werkstätten. Über die 13 gliedernden

(alle 70 m) hervortretenden Treppentürme gelangt man zu weiteren Büroräumen im Obergeschoss.



Die Treppentürme sollten ursprünglich zu den geplanten Besuchertribünen auf dem Dach führen, welche für rund 80.000 Menschen angelegt werden sollten. Ebenfalls sollte über dem Dach der Abfertigungshalle und des mittigen Flughafensteiges ein Restaurant inklusive Festsaal für 3.000 Gäste gebaut werden<sup>18</sup>.

Abbildung 5: Übersicht

In dem Gebäudekomplex sind zwei grundlegende architektonische Strömungen der 1930er Jahre vereint: Die zur Stadt gerichteten Seiten wirken monumental-repräsentativ und sind klassisch-traditionell gestaltet. Auf den zum Flugfeld gewandten Seiten ist die kühne, moderne Ingenieurskonstruktion zu erkennen. Beide Seiten definieren sich durch scharfe Linien und glatte Wandflächen. Am und im Gebäude wird, außer auf eine rhythmische Gliederung der Gebäudekomponente, auf schmuckgebende Elemente verzichtet. Die Stahl- und Stahlbetonkonstruktion, welche mit Natursteinplatten verkleidet wurde, erwirkt den Eindruck eines massiven Steingebäudes. Diese Technik fand im Dritten Reich sehr häufig Anwendung. Da der Flughafenbau schon weit fortgeschritten war, bevor Albert Speer die städtebauliche Gestaltung Berlins maßgeblich bestimmte, konnte dieser kaum noch Einfluss auf die Planung nehmen. Er veranlasste jedoch eine vermehrte Anwendung historisierender und distanzschaffender Maßnahmen, wodurch die anfängliche Schlichtheit und Modernität untergraben wurde. Unter der Empfangshalle (und damit auf gleicher Ebene wie das Rollfeld) befand sich die Gepäckabfertigung, darunter, erschlossen durch ein eigenes Schienensystem, die Post- und Frachtbene. Der Flughafen besitzt einen eigenen Eisenbahnanschluss. Das System der Erschließung und die innere Organisation eines Flughafens

<sup>18</sup> Ebenda, S.72 ff

wurden komplett neu überdacht. Für den organisatorischen Flughafenablauf erfindet Sagebiel ein neues Abfertigungssystem. So wurden die unterschiedlichen Nutzergruppen wie Passagiere, Gepäck, Fracht und Post erstmals in der Geschichte auf verschiedenen Ebenen organisiert. Unter dem Gebäude befindet sich ein eigenes Wasserwerk und im nahen Schöneberg wurde 1937 das flughafeneigene Elektrizitäts- und Fernwärme- und Wassernetzwerk installiert, (das sich auf dem Gelände befindende Heizwerk wurde 1956 durch die US-Air-Force errichtet)<sup>19</sup>. Somit ist das Gebäude unabhängig vom städtischen Versorgungssystem. Schon im Jahre 1935 waren die Keller als Luftschutzkeller für die Angestellten und weitere Bevölkerung angedacht, in Hinblick eines möglichen Krieges wurden diese beim Bau mit modernen Klimaanlage und Gasfiltern ausgestattet<sup>20</sup>. Vor der Bevölkerung wurden diese Räume jedoch bis zu Kriegsbeginn geheim gehalten. Aufgrund der problematischen politischen Lage nach Kriegsbeginn konnten viele der geplanten Vorhaben im Flughafenbereich nicht mehr fertiggestellt werden, wie das Restaurant und die Frachtbene. Auch das städtebauliche Umfeld, wie die Brunnenanlage und Wasserkaskade, die Besuchertribünen, die neue Start- und Landebahn, die unter dem Rollfeld liegende Poststation und die Betriebsbahnhöfe konnten nicht mehr begonnen werden.

Das Stadtplanungsamt Berlin entwickelte schon ab 1933 ein Konzept zur Neugestaltung Berlins. Mit dem Gesetz zur Neugestaltung deutscher Städte (Oktober 1937) wurden tiefgreifende Veränderungen geplant. Es wurde eine neue Behörde eingerichtet dessen Vorgesetzter, der nun ernannte - Generalbauinspektor für die Reichshauptstadt Berlin-, Albert Speer war. Hitler befand die bisherigen Planungen der Stadtverwaltung Berlins als zu kleinmütig und zögerlich und beordnete deswegen Albert Speer für die Hauptstadtplanung. Dieser hatte nun weitreichende Vollmachten für die Gestaltung Berlins und damit wurde die Planungshoheit der Stadt außer Kraft gesetzt. Das zentrale Element der Neustrukturierung war die Speer'sche Achsenplanung. Es sollten zwei, sich am Brandenburger Tor schneidende, Verkehrsachsen ausgeführt werden, die Ost-West-Achse und die Nord-Süd-Achse. Die Achsen sollten ihr Ende an

<sup>19</sup> Ebenda, S.82

<sup>20</sup> Ebenda

Schnittpunkten mit der Reichsautobahn finden. Diese Straßenzüge sollten als Prachtstraßen konzipiert sein, an denen sämtliche relevanten Staatsbauten, Repräsentativbauten aus der Wirtschaft und Privat und alle wichtigen Denkmäler angelegt werden sollten. Geplant war die Fertigstellung der Welthauptstadt Berlin für das Jahr 1950, zu diesem Anlass sollte Berlin in Germania umbenannt werden. Ab 1938 wurde mit der Verwirklichung der Gestaltungsmaßnahmen begonnen, auch hier konnte man aufgrund fehlender Kapazitäten die Realisierung der Hauptstadtplanung nicht beenden. Die Realisierung der Achsenplanung hätte weitreichend Abrissmaßnahmen zur Folge gehabt.

Im Jahre 1943 wurde jedwige Bautätigkeit auf dem Tempelhofer Feld eingestellt. Ab diesem Zeitpunkt wurden weite Bereiche des Flughafengebäudes als Produktionsstätte für die Rüstungsindustrie umgenutzt, hier wurden Betriebe der Luftwaffe und die Weser-Flugzeugwerke installiert. Insgesamt arbeiteten während des Krieges 5.000 Menschen auf dem Gelände des Flughafens<sup>21</sup>. Neben der Nutzung als Produktionsstätte für Kriegsmaterial baten die Räumlichkeiten der Bevölkerung aufgrund der vielen Luftschutzkeller Schutz während der Bombenangriffe. Der zivile Luftverkehr wurde in diesen Jahren nur noch begrenzt auf der alten Anlage betrieben. Da viele Unterlagen bei Kriegsende zerstört wurden gibt es keine konkreten Aufzeichnungen für die Zeit während des Krieges. Schon 1940 versuchte die Royal Air Force den Flughafen Tempelhof, als Teil der Infrastruktur, zu zerstören. Jedoch wurde das Gebäude schon im Voraus durch den Architekten bombensicher geplant. So wurde bei der Ausführung der Bautätigkeit eine durchschlagsichere Decke eingebaut. Bei Kriegsende ist das Flughafengebäude deutlich von Kriegsspuren gezeichnet, jedoch wurde die Grundsubstanz nicht beschädigt. Anfang 1945 erhielt der Aufsichtsrat der Fluggesellschaft – Major Böttger- den Befehl zur Zerstörung des Flughafens, dieser widersetzte sich aber und beging daraufhin Selbstmord<sup>22</sup>.

## 2.4. Tempelhof nach dem 2. Weltkrieg

Nach dem 2. Weltkrieg wurde Berlin in vier Sektoren aufgeteilt. Die Sektoren der westlichen Alliierten erstreckten sich auf den westlichen Teil der Stadt, der Sektor der Sowjetunion auf den

östlichen Teil. Die Truppen der Sowjetunion trafen im April 1945 einige Monate vor den Westalliierten ein. In dieser Zeit entfernten die sowjetischen Truppen etliche technische Einrichtungen und Anlagen, darunter Fabrikanlagen, Kraftwerke und Telefonzentralen aus den für die Alliierten vorgesehenen, Sektoren.<sup>23</sup> Am 02.07.1945 übernahmen die Westalliierten ihre Sektoren. Alle wichtigen technischen Einrichtungen des Flughafens Tempelhof waren noch vorhanden, so dass nach kurzer Zeit das Wasser- und Heizkraftwerk des Flughafens wieder in Betrieb genommen werden konnten.<sup>24</sup> Diese Einrichtungen hatten eine wichtige Funktion für die Versorgung Westberlins während der Blockade. Nach ihrem Eintreffen gründete die amerikanische Besatzung den „Tempelhof Central Airport“ (TCA), die Aufräumarbeiten begannen und erste Ausbesserungen wurden vorgenommen. Weil Tempelhof zum größten Teil von Kriegsschäden verschont geblieben war, konnte er bald wieder instand gesetzt und als vollwertiger Flughafen genutzt werden. Allerdings gab es weiterhin noch einige Probleme, die behoben werden mussten. Unter anderem verfügte der Flughafen über keine feste Startbahn. Es war lediglich eine Grasbahn mit einem Unterbau und einer Drainage zur Ableitung des Regenwassers vorhanden. Die amerikanischen Flugzeuge waren aber sehr viel schwerer und hatten stärkere Bremsen als die deutschen Flugzeuge vor dem 2. Weltkrieg. Daher bauten die Amerikaner nach kurzer Zeit eine neue befestigte Landebahn mit einer Länge von 1.636 m und einer Breite von 40 m.<sup>25</sup>

Schon im Januar zeichneten sich erste Anfänge der Blockade Westberlins durch die Sowjetunion an. Die Verkehrswege zwischen Berlin und den Westzonen wurden stark eingeschränkt und die Kontrollen verschärft. Auf die Währungsumstellung von der Reichsmark zur Deutschen Mark am 24.06.1948 reagierte die sowjetische Besatzungsmacht mit der kompletten Blockierung Westberlin. Alle Land- und Wasserwege zwischen Berlin und den Westzonen wurden gesperrt, mit der Begründung „technischer Mängel“ und „dringender Reparaturen“. Wegen einer schriftlichen

---

23 vgl. Huschke, Wolfgang J., *Die Luftrücke nach Berlin 1948/49 – Ihre technischen Voraussetzungen und deren erfolgreiche Umsetzung*, Berlin, 1998, S. 65

24 vgl. Ebenda, S. 96

25 vgl. Ebenda, S. 97

---

21 Demps, L.; Paschke, C-L., *Flughafen Tempelhof- die Geschichte einer Legende*, Berlin, 1998, S. ?

22 Schmitz, Frank, *Flughafen Tempelhof*, Berlin, 1992, S.93 ff.

Vereinbarung blieb nur noch der Luftverkehr über drei Luftkorridore offen.

In einem Abkommen zwischen Großbritannien, Amerika und der Sowjetunion von 1944 war das Recht auf Anwesenheit in den festgelegten Sektoren beschlossen worden. Es wurde aber nicht das Recht auf den freien Zugang festgeschrieben. Dieses war für die westlichen Besatzungsmächte selbstverständlich, für die Sowjetunion waren aber nur schriftliche Vereinbarungen gültig.<sup>26</sup> Dieses Versäumnis nutzten die sowjetische Seite, um die Alliierten mit der Blockade unter Druck zu setzen und sie zum Abzug aus Berlin zu bewegen.

Die Westsektoren hatten mit der Blockade keine Bezugsquelle mehr für lebenswichtige Waren wie Kohle und Lebensmittel, die sie zuvor aus den Westzonen bezogen hatten. Hinzu kam es zu starken Stromeinschränkungen in den westlichen Teilen Berlins. Dies begründete die sowjetische Besatzungsmacht mit Ausfällen der Kraftwerke. Westberlin war nun flächendeckend isoliert. Dennoch entschieden sich die Alliierten in Westberlin zu bleiben. Sie wollten aber keinen Krieg provozieren, sondern die Situation mit lokalen und diplomatischen Mitteln regeln. Eines dieser Mittel war die Luftbrücke. Den Alliierten schien es sehr schwierig, die 2,1 Millionen Bewohner Westberlins mit Lebensmitteln und Kohlen über den Luftweg zu versorgen. Trotz der Zweifel ordnete der US-General Lucius D. Clay am 25.06.1948 die Luftbrücke unter dem Namen „Operation Vittels“ an, die Briten starteten ihre „Operation Plainfair“ drei Tage später am 28.06.1948.<sup>27</sup> Der Minimalbedarf der Westberliner lag bei 4.000-5.000 Tonnen täglich, die Kapazität der beiden Luftbrücke lag allerdings nur bei 500-700 Tonnen. Um eine ausreichende Leistungssteigerung zu erzielen, wurden die beiden Luftbrücken am 20.10.1948 zusammengelegt und ausgeweitet.<sup>28</sup> Außerdem hing vom Funktionieren der Luftbrücke ab, ob die Westberliner Bevölkerung die unsichere Versorgung über den Luftweg annehmen würde oder ob sie sich ihre Lebensmittel aus Ostberlin beschaffen würde. Die sowjetische Besatzungsmacht gab

---

26 vgl. Huschke, W. J., *Die Luftbrücke nach Berlin 1948/49 – Ihre technischen Voraussetzungen und deren erfolgreiche Umsetzung*, Berlin, 1998, S. 63

27 vgl. Burkert, Hans-Norbert; Markmann, Hans-Jochen, *Berlin und die Alliierten 1944-1994 – Teil II* Texte und Dokumente, Berlin, 1995, S. 91

28 vgl. Ebenda, S. 91

den Westberlinern die Möglichkeit Lebensmittel aus dem sowjetischen Sektor zu beziehen. Doch es versorgten sich nur ca. 5 % der Bewohner Westberlins mit Nahrungsmitteln aus dem Osten der Stadt. Schon während der Luftbrücke zeigte sich emotionale Bedeutung dieser Aktion für die Berliner Bevölkerung. Zeitzeugen berichten heute noch über „die rasche Änderung des Verhältnisses der Westalliierten zu den Berlinern vom Status der "Besatzer" zu ihren "Schutzmächten".“<sup>29</sup> Anfang 1945 zählten die westlichen Alliierten noch zu den Kriegsgegnern der Deutschen. Während der Blockade, drei Jahre später, verhalten sie der Bevölkerung in einer Aktion großem Ausmaßes zu lebenswichtigen Gütern. Durch diese Hilfeleistung entwickelten die Westberliner Vertrauen gegenüber den Besatzungsmächten. Trotz der Möglichkeit sich mit Lebensmitteln aus dem Ostsektor zu versorgen, entschied sich der Großteil der Bevölkerung für die Versorgung durch die Alliierten.

Die andauernden und schweren Belastungen der landenden Maschinen während der Luftbrücke waren eine harte Bestandsprobe für den Flughafen Tempelhof. Die Platten der vorhandenen Landebahn gingen immer wieder kaputt und mussten während des Flugbetriebs unter schwierigen Bedingungen repariert werden. Daher wurde Anfang September 1948 eine zweite Landebahn fertig gestellt und die dritte wurde Ende November des gleichen Jahres in Betrieb genommen. Dennoch konnte immer nur zwei der Bahnen benutzt werden, da die Dritte repariert wurde. Zusätzlich zu den neuen Rollbahnen wurde der Flughafen mit weiteren neuen Bauten ausgestattet, um die Kapazität und die Effektivität zu erhöhen. Dazu gehörten Entladeeinrichtungen, Wartungsanlagen und moderne Flugsicherungsanlagen wie die Radar-Anflug-Kontrolle (diese leitete die Flugzeuge während der Landung). Ebenfalls war der Platz auf dem Vorfeld für die parkenden Flugzeuge begrenzt und die Zeit beim Entladen der Waren sehr knapp. So entwickelte sich ein regelrechter Wettbewerb zwischen den Arbeitern und im Durchschnitt betrug eine Entladung zwischen 12 und 20 Minuten.

Tempelhof war während der Luftbrücke der wichtigste Flughafen, es standen jedoch auch der Flughafen Gatow sowie ein Wasserlandeplatz auf der Havel zu Verfügung. Im Herbst 1948

---

29 Katholische Schule Salvator[Hg.], *Die Berliner Blockade*, <http://www.salvator.net/salmat/pw/luft/interview2.html>, Zugriff am 11.01.2009

wurde die erste Landebahn des Flughafen Tegels innerhalb von drei Monaten von 19.000 Arbeitern errichtet. Die Blockade der Sowjetunion endete am 12.05.1949, die Luftbrücke dauerte noch bis zum 30.09.1949 an.

Die Luftbrücke dauerte insgesamt 462 Tage an. Innerhalb dieser Zeit erfolgten 277.246 Flüge, die 1.831.200 Tonnen nach Berlin transportierten und 16.000 Tonnen in Berlin hergestellte Industriegüter („made in blockaded Berlin“) in die Westzonen brachten. Wobei 62,8 % der eingeflogenen Güter Kohle waren, 27,9 % Lebensmittel und der Rest Rohmaterialien. Während der Luftbrücke wurden 78 offizielle Luftbrückenopfer und 38 verunglückte Flugzeuge verzeichnet. Teilweise nahmen 300 Maschinen gleichzeitig teil, diese landeten und starteten zeitweise alle 90 Sekunden.<sup>30</sup> Die Gesamtsumme der Luftbrücke betrug zwei Milliarden DM.

Nach der Luftbrücke bauten die Amerikaner Tempelhof weiter zu ihrem Militärstützpunkt aus, der überwiegend von der US Air Force genutzt wurde. Erst 1993 zogen die Amerikaner endgültig vom Flughafen Tempelhof ab. Noch heute zeugen viele Räumlichkeiten von dem Aufenthalt der Amerikaner. So richteten sie in einer Halle, ursprünglich geplant als Festsaal, ein Basketballfeld ein und es gibt heute noch Überreste eine Bowlingbahn.

Ein Jahr nach der Luftbrücke, 1950, wurde der zivile Luftverkehr von den Amerikanern genehmigt und am 09.07.1951 startete das erste zivile Flugzeug nach dem 2. Weltkrieg.<sup>31</sup> Die Zahl der Fluggpassagiere stieg stetig und nur drei Jahre später belegte Tempelhof mit 671.555 Fluggästen hinter London und Paris Platz drei.<sup>32</sup> Ende der 50er Jahre war der Flugverkehr nicht mehr zu bewältigen, die Kapazitätsgrenzen waren erreicht. Daraufhin kam es 1959 zu Verhandlungen mit dem Amerikanern, die weitere militärisch genutzte Bauteile für die zivile Luftfahrt frei gaben. Die Abfertigung erfolgte vorerst in einem südlichen Teil des Gebäudes. Parallel begann der eigentliche Ausbau des Flughafens, die große

Abfertigungshalle wurde 1962 eröffnet und konnte nun ein tägliches Fluggastaufkommen von 10.000 Personen bewältigen. 1966 setzt der Charter- und Pauschalreiseverkehr ein, der die Fluggastzahlen 1967 auf 3,5 Millionen ansteigen ließ. Gleichzeitig stiegen die Schadstoffemissionen immer mehr an und der Fluglärm wurde stärker. So wurde von einem weiteren Ausbau und der Betreibung des Flughafen Tempelhofs Abstand genommen und der Ausbau des Flughafen Tegels begonnen.<sup>33</sup> Ab dem Sommer 1968 wurde der gesamte Charter- und Pauschalreiseverkehr über Tegel abgewickelt, dessen Abfertigungshallen 1975 fertiggestellt wurden. Tempelhof blieb ab dann dem innerdeutschen Flugverkehr und der militärischen Nutzung durch die Amerikaner vorbehalten. Im Jahr 1985 wurden wieder der Geschäftsreiseverkehr und der zivile Luftverkehr mit kleinen Maschinen aufgenommen.

## 2.5. Der Zeitraum zwischen 1989 und 2006

Berlins Bedeutung im Luftverkehr änderte sich nach der Wiedervereinigung gravierend. Die Funktion als Hauptstadt und Regierungssitz spielt dabei eine Rolle, aber auch die geplante Osterweiterung der Europäischen Union, die Berlin zu einen Drehkreuz des Ostens machen könnte. „Das bestehende Flughafensystem ist jedoch nicht unbegrenzt aufnahmefähig. Die landseitigen Kapazitätsgrenzen liegen zusammen bei rund 15,5 Millionen Fluggästen“, so Götz Herberg, der Vorsitzende der Geschäftsführung der Berlin Brandenburg Flughafen Holding (BBF). Im Jahr 2010 rechnet die BBF mit 20 Millionen Fluggästen, etwa 11 Millionen sind es 1996.<sup>34</sup> Die tatsächlichen Passagierzahlen laut Internetseite der Berliner Flughäfen liegen im Jahr 2008 bereits bei über 20 Millionen. Damit werden die Prognosen der Fluggastzahlen von Beginn und Mitte der 1990er Jahre übertroffen.<sup>35</sup> Die US-Forces übergaben den Flughafen Tempelhof am 26.06.1993 der Berliner Flughafengesellschaft und damit begann ein weiteres Kapitel des ältesten Verkehrsflughafens der Welt. Nach der Wende flogen etwa 400.000 Passagiere jährlich ab Tempelhof, doch begannen durch die erstklassige Lage in der Innenstadt und die

---

30 vgl. Burkert, Hans-Norbert; Markmann, Hans-Jochen, *Berlin und die Alliierten 1944-1994 – Teil II*

Texte und Dokumente, Berlin, 1995, S. 92

31 vgl. Meinhard Jedelsky [Hg.], *Historie Tempelhof*,

<http://www.jedelsky.de/flughafentempelhof/index.html>, Zugriff am 05.11.2008

32 vgl. Springer Transport Media GmbH [Hg.], *Historie Tempelhof*, <http://www.logistik-inside.de/historie-ende-der-aera-tempelhof-781603.html>, Zugriff am 05.11.2008

---

33 vgl. Meinhard Jedelsky [Hg.], *Historie Tempelhof*,

<http://www.jedelsky.de/flughafentempelhof/index.html>, Zugriff am 05.11.2008

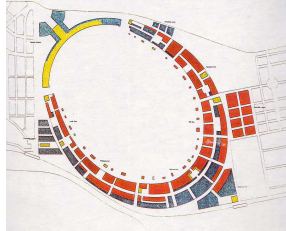
34 Schmitz, Frank, *Flughafen Tempelhof, Berlin*, 1992, S. 130

35 vgl. Berliner Flughäfen [Hg.], *Geschäftsjahr 2008*, [http://www.berlin-airport.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2008/2008\\_12\\_10\\_20MioPax.html](http://www.berlin-airport.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2008/2008_12_10_20MioPax.html), Zugriff am 05.01.2009



gestiegenen Ansprüche an Flughäfen in den 1990er Jahren bereits Überlegungen nach einer geeigneten Nachnutzung.

Im Jahr 1994 beauftragte die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umweltschutz die Büros Hentrich-Petschnigg & Partner (HPP) gemeinsam mit den Landschaftsarchitekten Seebauer, Wefers und Partner mit einem ersten Rahmengutachten. In diesem Gutachten wurden wesentliche Rahmenbedingungen für eine zukünftige Nutzung abgesteckt und in städtebauliche Konzepte umgesetzt. Eine für alle weiteren Planungen zentrale Erkenntnis war die Herausarbeitung der stadtklimatologischen Bedeutung des



Freiraums für die umliegenden dicht bebauten Bezirke Kreuzberg, Neukölln und Tempelhof. Ein hoher Stellenwert wurde in diesem Zusammenhang auch der potentiellen Erholungsfunktion für die mit Freiräumen stark unterversorgten angrenzenden Gebiete eingeräumt.

Abbildung 6: Städtebaulicher Entwurf von HPP 1994

Die sich aus den Diskussionen um eine städtebauliche Ordnung des Geländes herauskristallisierende Vorzugsvariante zeichnet eine die Figur des Flughafengebäudes fortsetzende ellipsenförmige, kompakte Randbebauung nach, die sich um einen zentralen Freiraum organisierte.

„Zur Überprüfung der städtebaulichen Haltung dieses Gutachtens wurde 1995 eine international besetzte Konzeptwerkstatt durchgeführt. Das Expertengremium [...] gelangte übereinstimmend zu der Überzeugung, dass in Abänderung zu den Vorschlägen von HPP die monumentale Herrschaftsgeste des Flughafengebäudes "gebrochen" werden müsse und keinesfalls das neu zu entwickelnde Stadtfeld formal und atmosphärisch dominieren solle. [...] Die sich 1998 anschließende "Zukunftswerkstatt Tempelhof 2020" diente u.a. als Grundlage für den Masterplan der Landschaftsarchitekten Dieter Kienast/ Günther Voigt, den sie gemeinsam mit dem Architekten Bernd Albers erarbeiteten.“ Der Masterplan wurde zur Basis der aktuellen Flächennutzungsplandarstellung von 2004, wird aber

ebenfalls weitgehend in den neuen Flächennutzungsplan von 2008/2009 einfließen. „Der Entwurf ist von der Idee des "Wiesenmeers" geprägt, einem zentral gelegenen Park, der durch unterschiedliche Park- und Stadtbausteine gefasst wird. Ein "Ringboulevard" zeichnet das bisherige Flugfeld nach und umgrenzt den ausgedehnten Freiraum - das Tempelhofer Feld.“<sup>36</sup> Die Ränder zu den Stadtteilen werden mit Freizeitmöglichkeiten, Wohn- und Gewerbebauten entwickelt. Dieser Plan bildet den Rahmen und soll an zukünftige Entwicklungen angepasst werden.

Im Mai 1996 entscheiden die Bundesregierung und die Bundesländer Berlin und Brandenburg im so genannten Konsensbeschluss die Schließung des Flughafens Tempelhof. Der Entschluss wird abhängig von der Erlangung der Rechtskraft des Planfeststellungsbeschlusses für den neuen Großflughafen Berlin-Brandenburg International (BBI). Laut Fluggastprognosen im Jahr 1996 (s.o.) werde die Kapazität aller drei Flughäfen in naher Zukunft nicht ausreichen und zusätzlich sind die geforderten internationalen Sicherheitsstandards nicht gegeben. Schon in der Ära Diepgen wurde die Schließung des Flughafens Tempelhofs entschieden: „Der Senat hat am 05.06.1996 beschlossen, die gemeinsame Empfehlung des Bundesministers für Verkehr, des Ministerpräsidenten des Landes Brandenburg und des Regierenden Bürgermeisters von Berlin vom 28.05.1996 zum Flughafenkonzept in der Region Berlin-Brandenburg (...) zur Kenntnis zu nehmen und die Vertreter Berlins in der Gesellschafterversammlung der Berlin Brandenburg Flughafen Holding (BBF) beauftragt, einen Beschluss herbeizuführen, wonach Schönefeld als Standort des künftigen Single-Flughafens festgestellt wird. Der Senat hat darüber hinaus die Mitglieder des Landes Berlin im Aufsichtsrat gebeten, sich für die Umsetzung der Standortentscheidung im Aufsichtsrat einheitlich einzusetzen. Weiterhin hat der Senat beschlossen, dass nach Inbetriebnahme der neuen Start- und Landebahn am Standort Schönefeld die anderen Flughafenstandorte in Berlin zu schließen sind; der Flughafen Tempelhof ist bereits mit bestandskräftigem Abschluss des Planfeststellungsverfahrens für Schönefeld zu

<sup>36</sup> Senatsverwaltung für Stadtentwicklung [Hrj.], Planungsvorlauf Tempelhof, <http://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/staedtebauprojekte/tempelhof/de/planungsvorlauf/tnp.shtml>, Zugriff am 05.11.2008



schließen.<sup>37</sup> Nach Abwägung aller relevanten Auswirkungen, Zusammenhänge und betroffenen Belange kommt es zu diesem verbindlichen Planfeststellungsbeschluss.<sup>38</sup> Mit Datum vom 13.08.2004 hat die Planfeststellungsbehörde den Plan für den Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld festgestellt. Damit ist, vorbehaltlich der Überprüfung des Bundesverwaltungsgerichts, der Ausbau des Flughafens Schönefeld und seiner Verkehrsanbindung zulässig. Die Behörde hat allerdings dem Antrag nicht in der beantragten Fassung stattgegeben, sondern ihn mit einer Vielzahl von Auflagen und Einschränkungen versehen, die insbesondere die Lärmbelastung der Bürger minimieren sowie den Schutz von Natur und Umwelt sicherstellen sollen.<sup>39</sup> In diesem Zusammenhang kann das endgültige Ergebnis bekannt gegeben werden. Doch bis dahin war es ein weiter Weg, der im nachfolgenden Absatz erläutert wird. „Das Bundesverwaltungsgericht hat heute [04.12.2007] in letzter Instanz entschieden, dass der Flughafen Berlin-Tempelhof zum 31. Oktober 2008 geschlossen werden darf. Die Schließungsverfügung der Berliner Senatsverwaltung für Stadtentwicklung ist somit unanfechtbar.“<sup>40</sup>

Da sich die kostendeckende Nutzung des gesamten Gebäudekomplexes durch den Flugbetrieb nicht erreichen ließ, beantragte die Berliner Flughafen Gesellschaft 2003 und 2006 die Aufhebung der Betriebspflicht. Die in Tempelhof ansässigen Fluggesellschaften verhinderten die erste Stilllegung durch einen Eilantrag am 23.09.2004 erfolgreich, so dass der Flughafen vorerst weiter betrieben werden musste. Der zweite Schließungsantrag wurde im Dezember 2006 vor dem Oberverwaltungsgericht in Berlin verhandelt; der vorgeschlagene Vergleich aber von den klagenden Parteien abgelehnt. Im Februar 2007 bestätigte das

Oberverwaltungsgericht den Schließungsbeschluss und lässt damit keine Revision zu. Der Senat kündigt daraufhin an, Tempelhof zum Oktober 2008 zu schließen<sup>41</sup>.

Die Interessengemeinschaft City-Airport Tempelhof (ICAT) versucht daraufhin die Absichten der Regierung mit Initiierung eines öffentlichen Volksbegehrens zu unterbinden und die Schließung von Tempelhof zu stoppen. Der Senat bestätigte am 08.05.2007 die fristgerechte Einreichung von knapp 30.000 gültigen Vertrauensunterschriften zur Beantragung des Volksbegehrens zur Offenhaltung von Tempelhof. Das eigentliche Volksbegehren begann am 15.10.2007 und hat die Einwerbung von ca. 170.000 Unterschriften zum Ziel. Ausführliche Informationen dazu finden sich im folgenden Kapitel.

Die Gründe für eine Schließung von Tempelhof sind vielfältig. „Ein Flughafen mitten in der Stadt bringt Lärmbelastigungen für die Anwohner mit sich, [...]. Zur Lärmbelastigung hinzu kommt ein Sicherheitsrisiko durch eventuelle Unfälle, [...]. Die Kapazität von Tempelhof könnte von Schönefeld aufgefangen werden. Das System dreier Flughäfen in einer Stadt ist unwirtschaftlich und unpraktisch. Große Zeitverluste müssen Fahrgäste hinnehmen, die Berlin nicht als Zielort haben, sondern hier nur umsteigen und durch die Stadt von einem der drei Flughäfen zu einem anderen gelangen müssen. Der Anteil dieser Passagiere wird in den nächsten Jahren in Berlin erheblich ansteigen, zurzeit liegt er bei etwa 3 %. Zudem können private Investoren für den Großflughafen nur gewonnen werden, wenn die Konkurrenz durch Tegel und Tempelhof ausgeschlossen wird. Doch eine Bebauung wirft aus klimatologischen Gründen Probleme auf, die schon 1910 anlässlich der Pläne zur Bebauung erkannt worden waren. Der Luftaustausch zwischen den angrenzenden Bezirken könnte auch durch eine niedrige und lockere Bebauung verhindert werden. Der größte Teil des Flughafenlandes soll in jedem Fall unbebaut bleiben und als Grünanlage gestaltet werden.“<sup>42</sup>

---

37 Der Tagesspiegel [Hg.], Konsensbeschluss 1996, <http://www.tagesspiegel.de/berlin/Berliner-Flughafen-Tempelhof-Konsensbeschluss;art1050,2323859>, Zugriff am 05.11.2008

38 vgl. Das Umweltlexikon [Hg.], Planfeststellungsverfahren, <http://www.umweltlexikon-online.de/fp/archiv/RUBrechtmanagement/Planfeststellung.php>, Zugriff am 08.11.2008

39 Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung [Hg.], Planfeststellungsbeschluss BBI, <http://www.mir.brandenburg.de/cms/detail.php?id=161658&siteid=45>, Zugriff am 08.11.2008

40 Senatsverwaltung für Stadtentwicklung [Hg.], Beschluss des Bundesverwaltungsgerichts, [http://www.stadtentwicklung.berlin.de/aktuell/pressebox/archiv\\_volltext.shtml?arch\\_0712/nachricht2899.htm](http://www.stadtentwicklung.berlin.de/aktuell/pressebox/archiv_volltext.shtml?arch_0712/nachricht2899.htm), Zugriff am 05.01.2009

---

41 Bürgerinitiative Be-4-Tempelhof [Hg.], Geschichtsdaten, <http://www.be-4-tempelhof.de/hintergrund/diegeschichte-des-flughafens/index.html>, Zugriff am 05.11.2008

42 vgl. Schmitz, Frank, Flughafen Tempelhof, Berlin, 1992, S. 132 ff.

## 2.6. Die Jahre 2007 und 2008

Am 12.02.2007 bestätigt das Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg die endgültige Schließung des Flughafen Tempelhofs. Gleichzeitig werden 13 Klagen von Luftfahrtunternehmen aus Tempelhof abgewiesen, die gegen die nun schon um ein Jahr verschobene Schließung geklagt haben.<sup>43</sup>

Knapp ein viertel Jahr später wird das Volksbegehren durch den Senat bestätigt. Dazu war die fristgerechte Einreichung von 20.000 Unterschriften notwendig. Diese wurden, aufgrund des starken Interesses der Öffentlichkeit, schnell erreicht. Die nächste Stufe nach der Volksinitiative ist das Volksbegehren. Es beginnt am 15.10.2007 und hat das Ziel 170.000 Unterschriften - das entspricht 7 % der Wahlberechtigten - für den Erhalt von Tempelhof zu sammeln. Gelingt dies wird es einen Volksentscheid geben. Die Unterschriften werden in den Bezirksämtern gesammelt.<sup>44</sup>

Am 08.09.2007 findet ein Erlebnistag zum Flughafen Tempelhof statt. Der Höhepunkt ist die Landung eines A 330-200 der LTU, welcher aus Düsseldorf kommt. Es ist das größte kommerzielle Flugzeug, was jemals in Tempelhof gelandet ist.<sup>45</sup> Noch im gleichen Monat nehmen über 100 Privatpiloten am Tempelhof-Fly-In teil und demonstrieren für die Offenhaltung Tempelhofs. Im November 2007 gibt die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung während einer Veranstaltung zum Thema Flughafen Tempelhof bekannt, dass die Feldlerche und der Mäusebussard auf dem Tempelhofer Feld heimisch sind.<sup>46</sup> Dies zeigt deutlich, dass das Gebiet nicht nur aus ökonomischen, sondern auch aus ökologischen Aspekten betrachtet werden muss. Während den Verhandlungen zwischen dem Bund und dem Land über den Hauptstadtvertrag, der neben der Hauptstadtfinanzierung auch die Zukunft des Flughafens als zentrales Thema hat, bietet der Bund an, dass Tempelhof bis zum Jahr 2011 als Unterstützung zum BBI und zur Zeitgewinnung für ein

Nachnutzungskonzept offen bleibt. Die jährlichen Betriebskosten von rund 10 Millionen Euro würde der Bund übernehmen. Dieses Angebot wird jedoch von der Landesregierung abgelehnt.<sup>47</sup> Im Dezember 2007 urteilt das Bundesverwaltungsgericht Leipzig, dass die Schließungsverfügung des Senats gültig und juristisch nicht revidierbar sei.<sup>48</sup> Am 14.02.2008 ist der letzte Tag zur Unterschriftenabgabe für das Volksbegehren, welches erfolgreich beendet wird. Der Termin des ersten Volksentscheids in Berlin mit dem Titel „Tempelhof bleibt Verkehrsflughafen!“ wird vom Berliner Senat für den 27.04.2008 festgelegt. Abgestimmt wird über den folgenden Beschluss: „Der Stadtflughafen Tempelhof ergänzt und entlastet den Verkehrsflughafen Berlin-Brandenburg International (BBI). Der Berliner Senat wird aufgefordert, sofort die Schließungsabsichten aufzugeben und den Widerruf der Betriebsgenehmigung aufzuheben. Tempelhof muss Verkehrsflughafen bleiben!“

Für einen Erfolg des Volksentscheids müssen 25 % der Wahlberechtigten mit Ja stimmen. Beim Volksentscheid am 28.04.2008 stimmen 21,7 % für die Offenhaltung des Flughafens. Die Beteiligung lag bei 36,1 %. Zwar votieren damit 60,2 Prozent der abgegebenen Stimmen für den Erhalt Tempelhofs, jedoch wurde das Quorum nicht erreicht und somit scheiterte der Volksentscheid.<sup>49</sup> Abbildung 7 zeigt einen deutlichen Unterschied zwischen der Abstimmungsbeteiligung der östlichen und der westlicher Berliner Bezirke. Diese liegt im Osten sogar unter 30 %. Im Gegensatz dazu stehen Steglitz-Zehlendorf und Tempelhof-Schöneberg, welche die höchste Beteiligung Berlins mit über 45 % aufweisen. Auch Reinickendorf, Spandau, Charlottenburg-Wilmersdorf und Neukölln zeigen eine hohe Teilnahme am Volksentscheid.

---

43 Papke, Hans-Peter [Hg.], Zeittafel, <http://www.zentrallughafen-tempelhof.de/zeittafel.html>, Zugriff am 6.11.2008

44 ICAT Interessengemeinschaft City-Airport Tempelhof e. V. [Hg.], Volksentscheid, [http://www.tempelhof-retten.de/?page\\_id=49](http://www.tempelhof-retten.de/?page_id=49), Zugriff am 4.11.2008

45 Haße, David [Hg.], A330 in Tempelhof, <http://www.airliners.de/news/artikelseite.php?articleid=11474>, Zugriff am 08.11.2008.

46 Przewieslik, Wolfgang [Hg.], Historie, <http://www.das-thema-tempelhof.de/historie/#70>, Zugriff am 04.11.2008

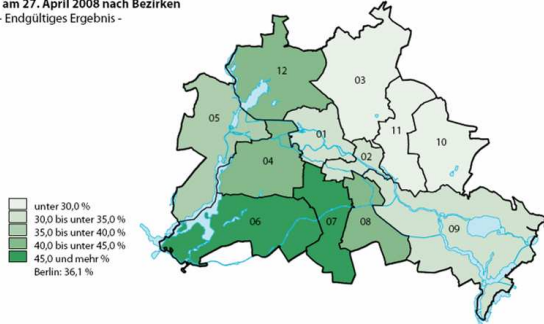
---

47 Verlag Der Tagesspiegel GmbH [Hg.], Senat und Bund einigen sich auf Hauptstadtvertrag, <http://www.tagesspiegel.de/zeitung/Titelseite-Hauptstadtvertrag.art692,2429949>, Zugriff am 08.11.2008

48 Papke, Hans-Peter [Hg.], Zeittafel, <http://www.zentrallughafen-tempelhof.de/zeittafel.html>, Zugriff am 6.11.2008

49 Verlag Der Tagesspiegel GmbH [Hg.], Tempelhof ist jetzt Geschichte, <http://www.tagesspiegel.de/berlin/Berliner-Flughafen-Tempelhof-Volksentscheid.art1050,2521383>, Zugriff am 05.11.2008

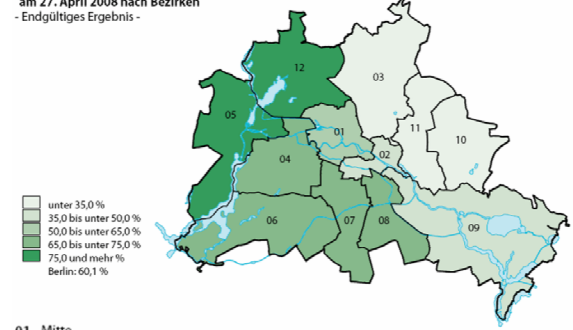
**Abstimmungsbeteiligung  
beim Volksentscheid „Tempelhof bleibt Verkehrsflughafen!“  
am 27. April 2008 nach Bezirken**  
- Endgültiges Ergebnis -



- 01 Mitte
- 02 Friedrichshain-Kreuzberg
- 03 Pankow
- 04 Charlottenburg-Wilmersdorf
- 05 Spandau
- 06 Steglitz-Zehlendorf
- 07 Tempelhof-Schöneberg
- 08 Neukölln
- 09 Treptow-Köpenick
- 10 Marzahn-Hellersdorf
- 11 Lichtenberg
- 12 Reinickendorf

Abbildung 7: Abstimmungsbeteiligung beim Volksentscheid

**Anteil Ja-Stimmen  
beim Volksentscheid „Tempelhof bleibt Verkehrsflughafen!“  
am 27. April 2008 nach Bezirken**  
- Endgültiges Ergebnis -



- 01 Mitte
- 02 Friedrichshain-Kreuzberg
- 03 Pankow
- 04 Charlottenburg-Wilmersdorf
- 05 Spandau
- 06 Steglitz-Zehlendorf
- 07 Tempelhof-Schöneberg
- 08 Neukölln
- 09 Treptow-Köpenick
- 10 Marzahn-Hellersdorf
- 11 Lichtenberg
- 12 Reinickendorf

Abbildung 8: Anteil Ja-Stimmen beim Volksentscheid

Betrachtet man Abbildung 8 mit dem Ergebnis der Ja-Stimmen, so fällt ebenfalls eine Ungleichheit zwischen Ost- und Westberlin auf. Insbesondere in Reinickendorf und Spandau waren die Stimmen der Befürworter zahlreich, was in Verbindung mit dem Flughafen Tegel steht, da dieser auch geschlossen wird. Ebenso gibt es viele Befürworter des Flughafens in Charlottenburg-Wilmersdorf, Steglitz-Zehlendorf, sowie in den umliegenden Bezirken des Flughafens Tempelhof-Schöneberg und Neukölln. Dies zeigt deutlich wie sehr die Westberliner, insbesondere jene, die in unmittelbarer Nähe zu Tempelhof und Tegel wohnen, sowohl von der Geschichte, als auch dem aktuellen Geschehen geprägt sind und an den Flughäfen hängen. Das Ergebnis des Volksentscheids ist für den Senat ohnehin nicht bindend, da es sich um keinen Gesetzentwurf, sondern eine Empfehlung handelt.<sup>50</sup>

Zum gescheiterten Volksentscheid und zum weiteren Vorgehen weist die Senatorin für Stadtentwicklung, Frau Ingeborg Junge-Reyer darauf hin, dass die Öffnung und die Entwicklung des Areals eine Chance und eine Bereicherung für die Stadt seien. Es stehe nun eine nachhaltige und ökologische Entwicklung eines lebendigen Areals bevor. Bereits im Mai beginnt ein dreimonatiger, internetbasierter Ideenwettbewerb für das Gebäude und das Tempelhofer Feld, initiiert durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung. Im August 2008 startet der Wettbewerb für die Entwicklung des Columbiaquartiers.<sup>51</sup>

Im selben Monat wird Klage gegen den Entwidmungsbescheid für den Flughafen Tempelhof eingereicht. Kläger sind die Interessengemeinschaft City-Airport Tempelhof und ein Privatkläger. Die mündliche Verhandlung darüber wird im Dezember 2008 stattfinden. Somit ist der Entwidmungsbescheid nicht zeitgleich mit der Schließung des Flughafens. Ende Oktober werfen einige Bürger Berlins Bürgermeister Klaus Wowereit Untreue vor und zeigen ihn an. Er wird beschuldigt durch seine Einflussnahme auf die Schließung Tempelhofer Feldes eine finanzielle Belastung Berlins

verursacht zu haben. Diese soll jährlich 12 Millionen Euro betragen.<sup>52</sup>

Am 30.10.2008 starten die letzten beiden Flugzeuge, eine JU 52 und eine Douglas DC-3 zeitgleich um 23.55 Uhr von Tempelhof. Um 00:00 Uhr wird der Flughafen geschlossen.

Die Klage gegen den Entwidmungsbescheid für den Flughafen Tempelhof wird am 17.12. 2008 vom OVG Berlin-Brandenburg zurückgewiesen und eine Revision zum Bundesverwaltungsgericht ausgeschlossen. Gegen diese kündigt der Privatkläger eine Beschwerde an, wodurch der Entscheidung des Senats noch keine Bestandskraft hat.<sup>53</sup>

## 2.7. Fazit

Das Tempelhofer Feld weist eine lange und bewegende Geschichte auf. Im 18. Jahrhundert begann die Geschichte als Ackerfläche, später wurde das Areal als Exerzierplatz und als Erholungsfläche für die Berliner Bevölkerung genutzt. Ende des 19. Jahrhunderts etablierten sich die Anfänge der Fliegerei auf dem Feld. Bis zum zweiten Weltkrieg entwickelte sich aus den Pionieren der Fliegerei ein bedeutender Flughafen. Das Flughafengebäude, ein Prestigebau der Nationalsozialisten, stand während des zweiten Weltkriegs im Mittelpunkt der Geschichte des Areals. Während der Blockade Westberlins 1948/1949 rückte der Fokus der Welt erneut auf den Flughafen Tempelhof, die westlichen Alliierten versorgten 2,1 Millionen Westberliner mehr als ein Jahr lang mit Lebensmitteln. Viele Überlebende der Luftbrücke national und international haben noch heute eine ganz besondere Beziehung zum Flughafen Tempelhof. Mitte der 2000er Jahre übernahm Tempelhof eine politische Vorreiterrolle bei der Durchführung eines Volksentscheids. Dennoch wird der Flugbetrieb unter großen Protesten am 31. Oktober 2008 eingestellt.

Die Geschichte des Tempelhofer Feldes ist geprägt durch die vielfältigsten Nutzungen, die sich in fließenden Übergängen immer wieder weiterentwickelt haben. Dennoch ist gerade das letzte Jahrhundert geprägt durch den Betrieb des Flughafens und fest in

---

50 Spiegel Online GmbH [Hg.], Volksentscheid zu Flughafen Tempelhof gescheitert, <http://www.spiegel.de/politik/deutschland/0,1518,550006,00.html>, Zugriff am 06.11.2008

51 Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin [Hg.], Ergebnis Volksentscheid, [http://www.berlin.de/flughafen-tempelhof/discoursemaschine.php?page=detail&id\\_item=9843&menucontext=information](http://www.berlin.de/flughafen-tempelhof/discoursemaschine.php?page=detail&id_item=9843&menucontext=information), Zugriff am 06.11.2008

---

52 Przewieslik, Wolfgang [Hg.], Historie, <http://www.das-thema-tempelhof.de/historie/#70>, Zugriff am 04.11.2008

53 Berliner Morgenpost Online [Hg.], Klagen zu Tempelhof abgewiesen, <http://www.morgenpost.de/printarchiv/berlin/article1000797/.html>, Zugriff am 02.01.2009

den Köpfen der heutigen Berliner Bevölkerung verankert. Durch die Schließung entsteht ein plötzlicher Bruch in der Funktion als Flughafens. Die Tatsache, dass es keine konkreten Pläne für die Nachnutzung des Geländes gibt, verstärkt den Unmut der Bevölkerung.

Während der gesamten Entwicklung wurde das Areal immer als ein Ganzes wahrgenommen und es hat sich in seiner Gesamtheit weiter entwickelt. Die jüngsten Überlegungen der Berliner Senatsverwaltung lassen darauf schließen, dass das Tempelhofer Feld in Zukunft den verschiedensten Nutzungen zugeschrieben wird und somit die Zeit als ein großes Ganzes vorbei ist.

Nun stellen sich die Fragen: Soll der Flughafen aufgrund seiner historischen Bedeutung fortbestehen? Oder sollte die Stadt Berlin bei leicht steigender Bevölkerungsprognose und oftmals veralteten Wohnbestand dieses neu gewonnene Potential als Wohn- und Arbeitsraum nutzen?

Betrachtet man das Ergebnis des Volksbegehren und stellt dieses in Relation zu den Zeiten der Luftbrücke, so erkennt man auch mehrere Jahre danach, wie sehr Berlin durch seine Geschichte geprägt ist und wie viel den Bürgern dieser historische Flughafen bedeutet.

Für viele ging es bei der Frage nach der Offenhaltung sicherlich nicht vorrangig darum, den Flughafen als notwendige Infrastruktur zu erhalten, sondern um den historischen Bezug zu ihm. Dies verdeutlichen auch die vielen Initiativen für den Erhalt des Flughafens, die auch nach dessen Schließung noch sehr aktiv sind. Bei solch großen Vorhaben wie die Schließung eines Flughafens gibt es immer Befürworter und Gegner. Eine pauschale Antwort darauf, was die richtige Lösung ist, kann es nicht geben. Es steht jedoch außer Frage, dass Berlin nicht drei Flughäfen benötigt. Jedoch wird aus aktuellen Zahlen ersichtlich, dass der Flughafen Berlin Brandenburg International bei seiner Eröffnung die Anfangskapazitäten von 22 Millionen Passagieren bereits ausgeschöpft haben wird und schon kurze Zeit später die Erweiterungsphase auf 40 Millionen Passagiere in Bau gehen sollte.

## 2.8. Quellenverzeichnis

Berliner Morgenpost Online [Hg.] (2008): *Klagen zu Tempelhof abgewiesen*.  
<http://www.morgenpost.de/printarchiv/berlin/article1000797/.html>,  
Zugriff am 02.01.2009.

Bock, A., Heisig, M. (2004): *Welcome back Tempelhof*. voss Verlag eK, Berlin.

Bürgerinitiative Be-4-Tempelhof [Hg.] (2008): *Schließungsbeschluss*.  
<http://www.be-4-tempelhof.de/hintergrund/diegeschichtedesflughafens/index.html>,  
Zugriff am 05.11.2008.

Burkert, Hans-Norbert; Markmann, Hans-Jochen (1995): *Berlin und die Alliierten 1944-1994* Teil II Texte und Dokumente. BIL, Berlin.

Das Umweltlexikon [Hg.] (2001): *Planfeststellungsverfahren*.  
<http://www.umweltlexikon-online.de/fp/archiv/RUBrechtmanagement/Planfeststellung.php>,  
Zugriff am 08.11.2008.

Demps, L.; Paschke, C-L. (1998): *Flughafen Tempelhof- die Geschichte einer Legende*. Ullstein Buchverlag, Berlin.

Der Tagesspiegel [Hg.] (2007): *Konsensbeschluss 1996*,  
<http://www.tagesspiegel.de/berlin/Berliner-Flughafen-Tempelhof-Konsensbeschluss;art1050,2323859>,  
Zugriff am 05.11.2008.

Dittrich, Elke (2005): *Der Flughafen Berlin Tempelhof -in Entwurfszeichnungen und Modellen 1935-1944*. Lukas Verlag, Berlin.

Förster, Uwe; von Hochberg, Stephanie; Kubisch, Ulrich; Kuhlitz, Dietrich (1998): *Auftrag Luftbrücke – Der Himmel über Berlin 1948 – 1949*. Nicolai, Berlin.

Huschke, Wolfgang J. (1998): *Die Luftbrücke nach Berlin 1948/49 – Ihre technischen Voraussetzungen und deren erfolgreiche Umsetzung*. Hochschulschrift Technische Universität Dissertation, Berlin.

Katholische Schule Salvator [Hg.]: *Die Berliner Blockade*.  
<http://www.salvator.net/salmat/pw/luft/interview2.html>, Zugriff am  
11.01.2009.

Meinhard Jedelsky [Hg.] (1995/1998): *Historie Tempelhof*.  
<http://www.jedelsky.de/flughafentempelhof/index.html>, Zugriff am  
5.11.2008.

Meuser, Philipp (2000): *Vom Fliegerfeld zum Wiesenmeer –  
Flughafen Berlin*. Tempelhof, Geschichte und Zukunft. Berlin Edition  
in der Quintessenz Verlag, Berlin.

Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung [Hg.] (Jahr):  
*Planfeststellungsbeschluss BBI*.  
[http://www.mir.brandenburg.de/cms/detail.php?id=161658&\\_siteid=45](http://www.mir.brandenburg.de/cms/detail.php?id=161658&_siteid=45),  
Zugriff am 08.11.2008.

Offizielles Internetportal des Landes Berlin [Hg.]: *Masterplan Ablauf*.  
[http://www.berlin.de/flughafen-tempelhof/discoursemachine.php?page=detail&id\\_item=49](http://www.berlin.de/flughafen-tempelhof/discoursemachine.php?page=detail&id_item=49),  
Zugriff am 08.11.2008.

Reichardt, H.; Schäche, W. (2001): *Von Berlin nach Germania*.  
Transit Buchverlag, Berlin.

Schmitz, Frank (1992): *Flughafen Tempelhof- Berlins Tor zur Welt*.  
be.bra verlag, Berlin.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung [Hg.]: *Denkmalbegründung  
Flughafen Tempelhof*. <http://www.stadtentwicklung.berlin.de/cgi-bin/hidaweb/getdoc.pl>,  
Zugriff am 08.11.2008.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung [Hg.]: *Planungsvorlauf  
Tempelhof*.  
<http://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/staedtebauprojekte/tempelhof/de/planungsvorlauf/fnp.shtml>,  
Zugriff am 05.11.2008.

Springer Transport Media GmbH [Hg.] (2007): *Historie Tempelhof*.  
<http://www.logistik-inside.de/historie-ende-der-aera-tempelhof-781603.html>,  
Zugriff am 5.11.2008.

### 3. Aktuelle Planungen

*Thomas Dotzler  
Janina Goerke  
Anna Opalla  
Marlen Utesch*

#### 3.1. Einleitung

Die Ausarbeitung befasst sich mit den aktuellen Planungen für das Tempelhofer Feld. Nicht nur in Zukunft soll sich etwas auf der riesigen Fläche des Tempelhofer Feldes ändern, auch in der Vergangenheit wurden Entwürfe erstellt, die im Rahmen der Arbeit Berücksichtigung finden. Anschließend wird der Masterplan näher betrachtet, welcher sich zum Grundgerüst für die weiteren Planungen entwickelt hat. Außerdem wird auf den Ideenwettbewerb Tempelhofer Freiheit und den städtebaulichen Wettbewerb Columbiadamm genauer eingegangen. Aus aktuellem Anlass spielt der Projektauftrag „Call for Ideas“ eine bedeutende Rolle in Hinblick auf die Nachnutzung des ehemaligen Flughafengebäudes. Auch die Möglichkeit einer Internationalen Bauausstellung und einer Internationalen Gartenausstellung wird von der Senatsverwaltung in Betracht gezogen und somit an dieser Stelle näher beleuchtet. Die untersuchten Inhalte wurden chronologisch geordnet.

#### 3.2. Abgeschlossene Planungen

Schon 1985 wurde die These aufgestellt, dass der Flughafen Tempelhof nach einer Wiedervereinigung überflüssig beziehungsweise veraltet sein würde. Man dachte über eine Teilbebauung nach, um die Bezirke Tempelhof und Neukölln miteinander zu verbinden. Planungen in diese Richtung blieben allerdings abstrakt.<sup>54</sup>

##### 3.2.1. Planungen 1990-1994

Im Jahr 1991 beauftragte die Senatsverwaltung für Bau- und Wohnungswesen die zwei Gutachter Dieter Hoffmann-Axthelm und Bernhard Strecker die Bebauung des Tempelhofer Feldes zu entwerfen. Sie griffen die stadtpolitische Leitlinie auf und planten eine fast vollständige Wohnbebauung.

---

<sup>54</sup> vgl. Meuser, Philipp, *Vom Fliegerfeld zum Wiesenmeer, Berlin, 2000, S. 19*

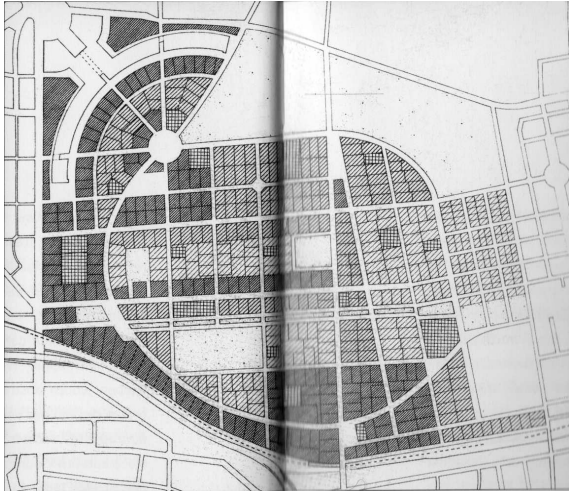


Abbildung 9: Entwurf 1991 <sup>55</sup>

In den frühen 1990er Jahren wurde für Berlin von einem Bevölkerungszuwachs auf etwa fünf Mio. Menschen bis ins Jahr 2010 ausgegangen.

Der Entwurf der zwei Gutachter sah eine Kapazität für dieses Wohnviertel von 40.000 Wohnungen mit etwa 120.000 Bewohnern vor. Aus der ursprünglichen riesigen Freifläche im dichtbebauten Berlin sollte ein eigener Stadtteil werden.<sup>56</sup>

Doch eine Erweiterung des Kreuzberger Naherholungsgebietes Hasenheide um nur 50 Hektar erschien der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umweltschutz für zu wenig.<sup>57</sup> Der Entwurf wurde mit dieser Begründung von der Senatsverwaltung abgelehnt.

<sup>55</sup> Meuser, Philipp, *Vom Fliegerfeld zum Wiesenmeer, Berlin, 2000, S. 20-21*

<sup>56</sup> vgl. Meuser, Philipp, *Vom Fliegerfeld zum Wiesenmeer, Berlin, 2000, S. 19*

<sup>57</sup> Ebenda

Seit 1992 wurde an verschiedenen Varianten für eine weniger dichte Bebauung des Tempelhofer Feldes gearbeitet, immer im Zusammenhang mit dem Entwurf des Flächennutzungsplans für Gesamt Berlin.

Im Jahr 1994 wurde eine Planungsstudie von einer Architekturfirma (Hentrich, Petschnigg und Partner) und einem Landschaftsarchitektenbüro (Seebauer, Wefers und Partner) im Auftrag des Abgeordnetenhauses angefertigt. Dieser Entwurf sollte der städtebaulichen Konkretisierung dienen.

Es wurde eine Bebauung außerhalb des ovalen Flugfeldes favorisiert. Das Flughafengebäude und die Landepisten sollten erhalten werden.

Die Gebäudeanzahl wurde im Vergleich zum Entwurf von 1991 reduziert, so dass nur 17.000 Menschen hier eine Wohnung und einen Arbeitsplatz hätten finden können. Der innere Park dieses Entwurfs umfasst 170 Hektar.

Allerdings fiel auch dieser Entwurf durch. Besondere Ablehnung erhielt dieser vom Städtebau-Beirat. Ein Kritikpunkt an dem Entwurf war der starke Bezug auf das Flughafengebäude. Die ovale Bebauung verstärkte den Machtanspruch des ohnehin riesigen Gebäudes.<sup>58</sup>

<sup>58</sup> Ebenda, S. 20



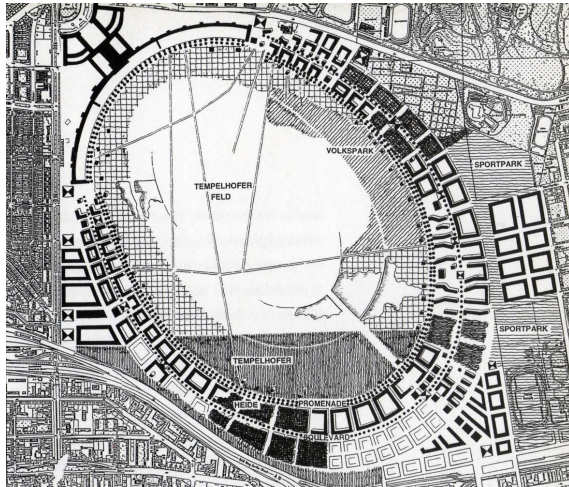


Abbildung 10: Entwurf 1994<sup>59</sup>

Nach dem Entwurf von 1994 wurde deutlich, dass eine „stark eingreifende Bebauung“ unerwünscht ist. Es wird zum ersten Mal der Ausdruck „Park der Luftbrücke“ formuliert. Für das Flughafengebäude wird eine Nutzung im Themenbereich Fliegen, Technologie und Reisen angedacht. Allerdings soll das Tempelhofer Feld seine Identität als Freifläche behalten, um die die Stadt herum gebaut werden soll.<sup>60</sup>

### 3.2.2. Planungen 1994-2007- Masterplan

Der Masterplan sieht als erstes Konzept eine sehr geringe Bebauung vor und stellt einen Park in den Mittelpunkt der allgemeinen Aufmerksamkeit. Seit 1994 spiegelt der Masterplan aus

<sup>59</sup> Meuser, Philipp, *Vom Fliegerfeld zum Wiesenmeer*, Berlin, 2000, S. 21

<sup>60</sup> vgl. Meuser, Philipp, *Vom Fliegerfeld zum Wiesenmeer*, Berlin, 2000, S. 21

Sicht der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung die gewünschte Entwicklung des Tempelhofer Feldes wider.

Weiterführende planerische Überlegungen zur Nachnutzung des Flughafens Tempelhof werden 1994 in einem Rahmengutachten angestellt. An das Gutachten anlehnd wird 1998 eine Zukunftswerkstatt initiiert. Unter dem Titel: „Zukunftswerkstatt Tempelhof 2020“ wird in einer international besetzten Zukunftswerkstatt die Haltung des Gutachtens kritisch beleuchtet und die Planungsziele für das Tempelhofer Feld konkretisiert. Die daraus erzielten Erkenntnisse dienen als Grundlage des 1999 entstandenen Masterplans von Dieter Kienast und Günter Vogt in Zusammenarbeit mit Bernd Albers.<sup>61</sup>



Der zentrale Park stellt den Schwerpunkt des Masterplans von 1999 dar. Er wird als „Wiesenmeer“ bezeichnet und durch unterschiedliche städtebauliche Anordnungen gefasst. Ein Großteil der Fläche soll auch zukünftig nicht bebaut werden.

Abbildung 11: Alter Masterplan<sup>62</sup>

Zu den ordnenden Elementen zählen einerseits die Start- und Landebahn, die als bestehende Struktur beibehalten wird und andererseits die „Insel im Wiesenmeer“ sowie der „Himmelsgarten“ und der „Fliegerberg“, die neu entstehen und dem Park eine gewisse Gestalt geben sollen. Der vorgesehene „Ringboulevard“ zeichnet die Form des ehemaligen Flughafengeländes nach und zielt auf eine Verbindung der einzelnen Baugebiete ab.<sup>63</sup>

<sup>61</sup> vgl. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung [Hg.], *Exposé des Flughafengebäudes Berlin- Tempelhof*, Berlin, 2008, S. 38

<sup>62</sup> Senatsverwaltung für Stadtentwicklung [Hg.], *Exposé des Flughafengebäudes Berlin- Tempelhof*, Berlin, 2008, S. 38

<sup>63</sup> vgl. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung [Hg.], *Exposé des Flughafengebäudes Berlin- Tempelhof*, Berlin, 2008, S. 38

2008 wurde die Masterplanarstellung von bgmr/ ASTOC überarbeitet und stellt fünf thematische Schwerpunkte vertiefend dar. Diese werden im Folgenden vorgestellt:

#### 1) Parklandschaft Tempelhof:

Die Parklandschaft Tempelhof stellt den neuen Grünraum Berlins dar und bietet durch die angrenzenden Quartiere die Möglichkeit mitten in der Stadt als auch im Grünen zu wohnen.

#### 2) „Tempelhofer Forum“- denkmalgeschützter Gebäudekomplex des Flughafens:

Ziel ist die Entwicklung des Flughafengebäudes zu einem internationalen Zentrum für Kultur- Medien-, Kreativwirtschaft und Dienstleistungen.

#### 3) Stadtquartier Tempelhof:

Der Bereich um den Tempelhofer Damm (Stadtquartier Tempelhof) wird als „Adresse für Zukunftstechnologien“ bezeichnet.

Wohnungen: circa 2.300 Wohneinheiten (WE) á 90 qm

Einwohner: 2 Einwohner (EW) je WE

Arbeitsplätze: circa 4500 Arbeitsplätze

#### 4) Stadtquartier Neukölln:

Das Stadtquartier Neukölln gilt als „Adresse für städtisches Wohnen am Park“.

Wohnungen: circa 1.200 WE á 120 qm

Einwohner: zwei EW je WE

Arbeitsplätze: circa 300 Arbeitsplätze

#### 5) Columbia- Quartier:

„Innovatives Wohnen“ ist das Motto des Columbia- Quartiers.

Wohnungen: circa 1.500 WE á 120 qm

Einwohner: zwei EW je WE

Arbeitsplätze: circa 200 Arbeitsplätze<sup>64</sup>

Der nachfolgende Plan verdeutlicht die fünf vorgesehenen Projekte des Tempelhofer Feldes detaillierter.

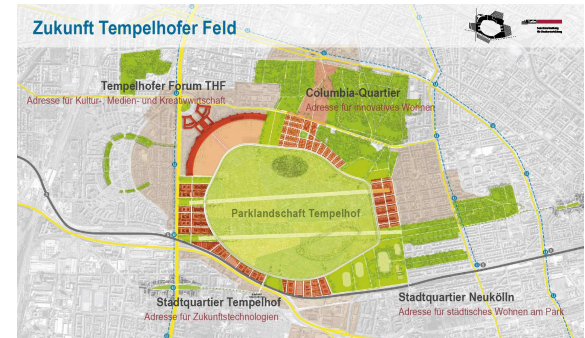


Abbildung 12: Der Masterplan<sup>65</sup>

Aufgrund des zu erwartenden langwierigen Planungsprozesses zur Nachnutzung des Tempelhofer Feldes wurden von der Ideenwerkstatt verschiedene Entwicklungsstände in Szenarien von 2010 über 2017 bis hin zu 2030 erarbeitet und dargestellt. Gleichzeitig soll der Plan dynamisch den tatsächlichen Entwicklungen angepasst werden. Folgende Ergebnisse sollen in die Bearbeitung des dynamischen Masterplans einfließen:

- 1) Kriterien der Vermarktung und Aktivierung
- 2) Ergebnisse von Ideenwettbewerben
- 3) Analyse der Bestandsgebäude
- 4) Analyse sektoraler Fachplanungen.<sup>66</sup>

Weiterhin ist zu berücksichtigen, dass der dynamische Masterplan neben der baulichen Entwicklung des Gebietes auch die sukzessive Verdichtung von Programmen, Netzwerken und Aktivitäten darstellen soll<sup>67</sup>.

<sup>64</sup> Ebenda

<sup>65</sup> Senatsverwaltung für Stadtentwicklung [Hg.], *Zukunft Tempelhofer Feld- tempelhofer freiheit*, Berlin, 2008

<sup>66</sup> vgl. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung [Hg.], *Exposé des Flughafengebäudes Berlin- Tempelhof*, Berlin, 2008, S. 39

<sup>67</sup> Ebenda

Die Ideenwerkstatt Tempelhof soll einen langfristigen Neuordnungsprozess für das Tempelhofer Feld vorbereiten. Die Ideenwerkstatt baut auf ein Gutachterverfahren aus dem Jahr 2007 auf und wurde von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung initiiert. Verschiedene Planungsbüros aus den Bereichen Architektur, Stadtentwicklung und Landschaftsarchitektur (mbup, raumlabor, StudioUC) wurden von der Senatsverwaltung beauftragt, Planungen für die Ideenwerkstatt zu erstellen. Es wurde ein Konzept zur integrierten Stadtentwicklung erstellt, welches sowohl standortaktivierende Pioniernutzung und kulturelle Initiativen beinhaltet als auch langfristige, städtebauliche Entwicklungskonzepte.<sup>68</sup>

Aufgrund des langwierigen Transformationsprozesses und dem damit verbundenen Erkenntnisgewinn wirkt der Masterplan als ein Optimum, da zahlreiche Ideen und Kenntnisse eingeflossen sind. Bei näherer Betrachtung werden jedoch einige Mängel erkennbar. Anhand der vorliegenden Daten wird beispielsweise deutlich, dass bestimmte Zielgruppen bevorzugt werden. Die Familienfreundlichkeit spielt in mehreren Zukunftsbildern eine Rolle. Allerdings findet die Thematik nur im Bereich der Parklandschaft und nicht im Rahmen der Stadtquartiere die ihr zugesprochene Bedeutung. Diese Tatsache belegt, dass die geplanten Stadtquartiere nicht für Familien vorgesehen sind. Ebenso als problematisch zu bezeichnen ist die bisher geplante Vernetzung innerhalb des gesamten Areals, da lediglich die Vernetzung der einzelnen angrenzenden Bezirke mit dem Tempelhofer Feld anhand von Baugebieten vorgesehen ist. Auch ein neuer S-Bahnhof scheint das Tempelhofer Feld an Berlin „anzubinden“, doch die Vernetzung auf der Freifläche scheint nur über den Fußverkehr geregelt zu sein. Damit sind die Stadtquartiere zwar mit den umliegenden Bezirken vernetzt, die einzelnen Baugebiete untereinander jedoch lediglich durch den vorgesehenen Ringboulevard. Seit 1994 geht der Berliner Flächennutzungsplan von der Schließung des Flughafens Tempelhof aus. Die 386 Hektar sollen in das gesamtstädtische Umfeld integriert werden. Die Darstellung des Flächennutzungsplans wird parallel zum Diskussionsprozess über

---

68 vgl. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung [Hg.], Projekt-Aufruf-Flughafengebäude Tempelhof, [http://www.tempelhof-projektaufuf.de/site/pictures/080924\\_Projektaufuf\\_Geschichte-Planung.pdf](http://www.tempelhof-projektaufuf.de/site/pictures/080924_Projektaufuf_Geschichte-Planung.pdf), Zugriff am 04.11.2008

das Konzept „Zukunft Tempelhof Feld“ (Masterplan) aktualisiert wo Überlegungen zu Zwischennutzungen und langfristigen Planungskonzeptionen diskutiert und vertieft wurden. Anschließend flossen die entwickelten Ideen in die Veränderung des Flächennutzungsplans ein. Die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung zur Änderung des Flächennutzungsplans des Tempelhofer Feldes lief vom 01.09. bis 06.10.2008. Bürger konnten hier Einsicht in die Unterlagen erhalten und wenn nötig Stellung nehmen.<sup>69</sup>

### 3.2.3. Ideenwettbewerb Tempelhofer Freiheit

Der Online-Dialog „Tempelhofer Freiheit“ stellte einen zentralen Bestandteil der bisherigen Öffentlichkeitsbeteiligung zur Flughafennachnutzung dar. Vorangegangen waren einige Veranstaltungen unter dem Titel „Freiheiten“, wie zum Beispiel Bürgerversammlungen, Expertenrunden oder eine Bustour.<sup>70</sup> Die Methode der Online- Beteiligung ist ausgesprochen neu. In Berlin hatte es neben der „Tempelhofer Freiheit“ bisher lediglich drei derartige Online- Dialoge gegeben. Konzipiert und durchgeführt wurde die „Tempelhofer Freiheit“ vom Berliner Büro „ZebraLog“, das sich auf Online- Dialoge spezialisiert hat, Auftraggeber war die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung.<sup>71</sup>

Der Online-Dialog war in zwei Phasen unterteilt. In der ersten, achtwöchigen „Brainstorming-Phase“ im Sommer 2007 konnten die registrierten Nutzer ihre Ideen auf der Internetseite eingeben. Formell gab es keinerlei Einschränkungen, so dass der Phantasie freier Lauf gelassen werden konnte. Hieraus ergaben sich circa 900 Vorschläge, die im Anschluss von der Moderation ausgewertet und in zehn Hauptkategorien zusammengefasst wurden. In der zweiten, nur noch vierwöchigen Phase im Herbst 2007 bestand für die Teilnehmer nun die Möglichkeit, Vorschläge zu kommentieren und/ oder zu bewerten. Auf Basis der

---

69 vgl. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung [Hg.], Projekt-Aufruf-Flughafengebäude Tempelhof, [http://www.tempelhof-projektaufuf.de/site/pictures/080924\\_Projektaufuf\\_Geschichte-Planung.pdf](http://www.tempelhof-projektaufuf.de/site/pictures/080924_Projektaufuf_Geschichte-Planung.pdf), Zugriff am 04.11.2008

70 Senatsverwaltung für Stadtentwicklung [Hg.], Zukunft - Tempelhofer Feld, [http://www.stadtentwicklung.berlin.de/aktuell/pressebox/archiv\\_volltext.shtml?arch\\_0803/hachricht2972.ht](http://www.stadtentwicklung.berlin.de/aktuell/pressebox/archiv_volltext.shtml?arch_0803/hachricht2972.ht) ml, Zugriff am 10.11.08

71 ZebraLog [Hg.], Tempelhofer Freiheit- Online Dialog, [http://www.berlin.de/Flughafen-tempelhof/site/pictures/Ergebnisse\\_Online-Dialog\\_5.1\\_red.pdf](http://www.berlin.de/Flughafen-tempelhof/site/pictures/Ergebnisse_Online-Dialog_5.1_red.pdf), Zugriff am 05.11.08

Abstimmungsergebnisse erstellen die Moderatoren die verschiedensten Top- Ten- Listen, eine Mindmap sowie eine sortierte Darstellung der Vorschläge auf der Internetseite.<sup>72</sup>

Den ersten Platz belegte die Idee, die bestehenden Baseball-Felder der US-Army am Columbiadamm zu reaktivieren.



Abbildung 13: Platz 1. Tempelhofer Freiheit<sup>73</sup>

Der zweite Platz wurde für die Planung eines erlebnisorientierten Jugendspielplatzes im Südosten des Tempelhofer Feldes vergeben (Abbildung 6). Mit dem Konzept „Neue Tempelhofer Freiheit“ (Abbildung) erhielt einer der wenigen Entwürfe, der eine ganzheitliche Planung für das gesamte Flughafengelände beinhaltet, den dritten Platz. Auf den weiteren Rängen folgten Ideen wie „Autofreies Wohnen“, „Tempelhofer Feld als Permakultur“, „Unicampus“, Sammelquartier für die restlichen in Bonn verbliebenen Ministerien, Museumskomplex. Die ersten drei Plätze wurden Senatsbaudirektorin Regula Lüscher persönlich präsentiert.

<sup>72</sup> ZebraLog [Hg.], Tempelhofer Freiheit- Online Dialog, [http://www.berlin.de/flughafen-tempelhof/site/pictures/Ergebnisse\\_Online-Dialog\\_5.1\\_red.pdf](http://www.berlin.de/flughafen-tempelhof/site/pictures/Ergebnisse_Online-Dialog_5.1_red.pdf), Zugriff am 05.11.08

<sup>73</sup> Senatsverwaltung für Stadtentwicklung [Hg.], Softball unter dem Rosinenbomber, [http://www.berlin.de/flughafen-tempelhof/site/pictures/top1\\_softball.pdf](http://www.berlin.de/flughafen-tempelhof/site/pictures/top1_softball.pdf), Zugriff am 05.11.08

Weiterhin stellten Fachreferenten der Senatsverwaltung einige Ideen auf einer Bürgerversammlung vor.<sup>74</sup>



Abbildung 14: Platz 3. Tempelhofer Freiheit<sup>75</sup>

Insgesamt kann der Verlauf und das Ergebnis des Online- Dialogs „Tempelhofer Freiheit“ als gelungen bezeichnet werden, da mit der gewählten Methode zahlreiche Bürger erreicht werden konnten. Allerdings können auch einige kritische Punkte genannt werden. Zum einen standen bei der Abstimmung Ideen in Konkurrenz zueinander, die aufgrund sehr unterschiedlicher Planungsinhalte beziehungsweise -Zeiträume kaum miteinander verglichen werden können und sich teilweise gegenseitig nicht einmal behindern würden. Da größtenteils Bildungsbürger mittleren Alters am Dialog teilnahmen, entspricht das Ergebnis zum anderen nicht unbedingt den Wünschen der Mehrheit der Anwohner. Am schwersten wiegt jedoch, dass das strategische und massenhafte Abstimmen einiger

<sup>74</sup> Ebenda

<sup>75</sup> Fuhrmann, Thomas, Die neue Tempelhofer Freiheit, [http://www.berlin.de/flughafen-tempelhof/site/pictures/top3\\_neustadt.pdf](http://www.berlin.de/flughafen-tempelhof/site/pictures/top3_neustadt.pdf), Zugriff am 05.11.08

kleiner Gruppen, beispielsweise der Flughafenbefürworter, das Ergebnis massiv verfälscht hat. Abbildung 9 zeigt die Verzerrung durch das so genannte „Strategische Abstimmen“. 950 Personen vergaben 3.500 Plus- Stimmen, 475 Personen sorgten für 6.500 Minus- Stimmen. Spitzenreiter war eine Person mit fast 270 abgegebenen negativen Bewertungen. Insgesamt kann der Verlauf und das Ergebnis des Online- Dialogs „Tempelhofer Freiheit“ als gelungen bezeichnet werden, da mit der gewählten Methode zahlreiche Bürger erreicht werden konnten. Allerdings können auch einige kritische Punkte genannt werden. Zum einen standen bei der Abstimmung Ideen in Konkurrenz zueinander, die aufgrund sehr unterschiedlicher Planungsinhalte beziehungsweise -Zeiträume kaum miteinander verglichen werden können und sich teilweise gegenseitig nicht einmal behindern würden. Da größtenteils Bildungsbürger mittleren Alters am Dialog teilnahmen, entspricht das Ergebnis zum anderen nicht unbedingt den Wünschen der Mehrheit der Anwohner. Am schwersten wiegt jedoch, dass das strategische und massenhafte Abstimmen einiger kleiner Gruppen, beispielsweise der Flughafenbefürworter, das Ergebnis massiv verfälscht hat. Abbildung 9 zeigt die Verzerrung durch das so genannte „Strategische Abstimmen“. 950 Personen vergaben 3.500 Plus- Stimmen, 475 Personen sorgten für 6.500 Minus- Stimmen. Spitzenreiter war eine Person mit fast 270 abgegebenen negativen Bewertungen.

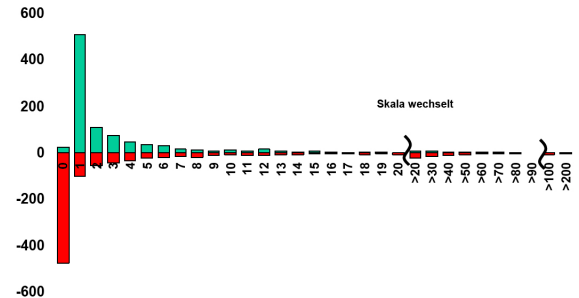


Abbildung 15: Verzerrung durch Strategisches Abstimmen <sup>76</sup>

Nichtsdestotrotz ist die Methode „Online- Dialog“ ein zukunftsträchtiges Instrument der Öffentlichkeitsbeteiligung, mit dem bei entsprechender Moderation auch vielfältige Ideen und repräsentative Ergebnisse hervorgebracht werden können.

### 3.3. Aktuelle Planungen

Aktuell läuft zurzeit ein Interessenbekundungsverfahren -Call für Ideen und ein Städtebaulicher Wettbewerb zum Columbia -Quartier im Norden des Tempelhofer Feldes. Das Interessenbekundungsverfahren bezieht sich ausschließlich auf das Flughafengebäude. Beide Planungen kommen im Jahr 2009 zu ihren Ergebnissen.

#### 3.3.1. Städtebaulicher Wettbewerb Columbiadamm

Um die Vorstellung des städtebaulichen Wettbewerbs Columbiadamm verständlicher zu gestalten, wird zunächst kurz beschrieben, was ein Wettbewerb ist.

Wettbewerbe sind Auslobungsverfahren, die dem Auftraggeber beim Auffinden von alternativen Ideen, optimierten Konzepten und auch

<sup>76</sup>Fuhrmann, Thomas, Die neue Tempelhofer Freiheit, [http://www.berlin.de/luhghafen-tempelhofer/site/pictures/top3\\_neuestadt.pdf](http://www.berlin.de/luhghafen-tempelhofer/site/pictures/top3_neuestadt.pdf), Zugriff am 05.11.08



dem geeigneten Auftragnehmer für die weitere Bearbeitung dienen. Wettbewerbe können sowohl für Neuplanung oder Planung im Bestand ausgeschrieben werden, wobei die Teilnehmer je nach Ziel, auf unterschiedliche Aspekte (Gestaltung, Wirtschaftlichkeit, Funktionalität, Energieeinsparung und Umwelt) achten sollten.<sup>77</sup> Der Auslober (öffentlicher oder privater Auftraggeber) sollte die Aufgabe, Verfahrensart, Zielvorstellungen und die Wettbewerbsbedingungen klar und eindeutig definieren. Für Fragen der Teilnehmer gibt es häufig Rückfrageforen, in denen Unklarheiten geklärt werden können. Zudem beruft der Auslober das Preisgericht ein. Architekten- und Ingenieurkammern registrieren den Wettbewerb und bestätigen, dass die Auslobungsbedingungen der ausgelobten Richtlinie entsprechen. Pro Teilnehmer (natürliche oder juristische Personen, die den Anforderungen genügen) darf nur eine Wettbewerbsarbeit eingereicht werden. Dabei gelten für alle Teilnehmer die gleichen Bedingungen und Fristen. Das Preisgericht entscheidet dann über den besten Entwurf. Bis zu dieser Entscheidung müssen die Beiträge anonym bleiben, wobei es auch hierbei wieder Ausnahmen gibt wie zum Beispiel das Kooperative Verfahren. Die vom Preisgericht am besten bewerteten Arbeiten werden prämiert, dabei wird die zu Beginn vom Auslober bereitgestellte Summe durch das Preisgericht aufgeteilt. Einer der Preisträger ist am Ende mit den weiteren Planungsleistungen zu beauftragen. Dabei muss sichergestellt werden, dass die Qualität des Wettbewerbsentwurfs umgesetzt wird. Während des Verfahrens helfen Wettbewerbsbetreuer bei der Erstellung der Auslobung, der Organisation und Durchführung mit und sie übernehmen in der Regel die Vorprüfung. Sachverständige können jederzeit zur Beratung hinzugezogen werden und müssen auch nicht teilnahmeberechtigt sein.<sup>78</sup>

Im nächsten Abschnitt werden die einzelnen Verfahrensarten tabellarisch aufgeführt.

<b>Ideenwettbewerb</b> Ideenvielfalt für die Lösung einer Aufgabe, meist als Vorbereitung für einen Realisierungswettbewerb, zur Ermittlung von Teilnehmern für den beschränkten Wettbewerb	<b>Kooperatives Verfahren</b> falls die Aufgabe oder das Ziel nicht eindeutig definiert sind gibt es die Möglichkeit sich schrittweise durch Meinungsaustausch mit den anderen Beteiligten dem Problem zu nähern	<b>Zweistufiges Verfahren</b> 1. Phase: die Teilnahme steht allen teilnahmeberechtigten Personen offen, Beschränkung auf grundsätzliche Lösungsansätze. Teilnehmer für letzte Phase werden durch Preisgericht ausgewählt. 2. Phase: Teilnehmerzahl muss der Bedeutung der Aufgabe angemessen sein, die Besetzung des Preisgerichts bleibt unverändert
<b>Realisierungswettbewerb</b> zeigt planerische Möglichkeiten zur Realisierung eines Projekts auf, hat ein festes Programm und bestimmte Leistungsanforderungen	<b>Offener Wettbewerb</b> Auslober schreiben öffentlich aus	<b>Nichtoffener Wettbewerb</b> Auslober wählt die Teilnehmer aus

Tabelle 1: Verfahrensarten<sup>79</sup>

### Ideenwettbewerb Columbiadamm „Prozessuale Stadtentwicklung Tempelhofer Feld - Columbiaquartier“

Der Ideenwettbewerb ist ein offener, zweistufiger, städtebaulich-landschaftsplanerischer Ideenwettbewerb, gemäß den Grundsätzen und Richtlinien für Wettbewerbe auf den Gebieten der Raumplanung, des Städtebaus und des Bauwesens (GRW 1995) in der Fassung vom 22.12.2003. Der Wettbewerb wird von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Abteilung Städtebau und Projekte, durchgeführt. Auslober ist das Land Berlin, vertreten durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung in Zusammenarbeit mit den Bezirksämtern Tempelhof-Schöneberg, Neukölln und Friedrichshain-Kreuzberg.<sup>80</sup>

Der Wettbewerb soll Entwicklungsszenarien aufzeigen, die auf ein nutzungsstrukturelles, städtebauliches und landschaftsräumliches Grundgerüst aufsetzen. Dabei spielen vor allem Pionier- und Zwischennutzungen eine Rolle. Das Wettbewerbsgebiet ist die rund 39 Hektar große Teilfläche des im Norden gelegenen Columbiadammes zwischen Platz der Luftbrücke, U-Bahnhof Südster und der Fontanestraße (Abbildung 16).

<sup>77</sup> vgl. Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung [Hg.], Richtlinien für Planungswettbewerbe, RPW 2008, Fassung vom 12 September 2008, S. 5- 8  
<sup>78</sup> Ebenda

<sup>79</sup> Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung [Hg.], Richtlinien für Planungswettbewerbe, RPW 2008, Fassung vom 12 September 2008, S. 5- 8  
<sup>80</sup> vgl. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung [Hg.], Prozessuale Stadtentwicklung Tempelhofer Feld- Columbiaquartier, Ausschreibung, Berlin, 2008, S. 5, 6, 8, 13, 15 ff.



Abbildung 16: Gebiet Columbia- Quartier<sup>81</sup>

Die Auslobung fand im April 2008 statt und bis Mai mussten sich die Teilnehmer angemeldet haben. Die Ausgabe der Wettbewerbsunterlagen erfolgte am 29.09.2008 im Internet. Der Abgabetermin für die erste Stufe war am 24.11.2008. Rückfragen zur dieser konnten bis zum 19.10.2008 im Rückfrageforum über das Internet gestellt werden. Die Termine für die zweite Stufe stehen derzeit noch nicht fest.<sup>82</sup>

Ziel des Wettbewerbes ist es, eine Ideensammlung zur Nachnutzung des ehemaligen Tempelhofer Flugfeldes zu generieren, welche insbesondere auf die fehlende Anbindung des Columbiaquartiers an die nördlich angrenzenden Stadtquartiere eingeht. Nach dem Konzept der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung soll auf dem Gebiet Wohnraum für rund 3.000 Menschen entstehen, insbesondere innovative Wohnformen wie Baugruppen und Mehrgenerationenhäuser. Im Osten und Westen

<sup>81</sup> vgl. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung [Hg.] (2008): Zukunft Tempelhofer Feld, [http://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/staedtebau-projekte/tempelhof/download/plan\\_tempelhofer\\_feld.pdf](http://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/staedtebau-projekte/tempelhof/download/plan_tempelhofer_feld.pdf), Zugriff am 05.11.2008

<sup>82</sup> vgl. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung [Hg.], Prozessuale Stadtentwicklung Tempelhofer Feld- Columbiaquartier, Ausschreibung, Berlin, 2008, S. 5, 6, 8, 13, 15 ff.

könnten die Flächen für Sport- und Freizeiteinrichtungen genutzt werden. Das Gebiet der südlichen Hasenheide ist mit einbezogen, da es derzeit große Gestaltungsdefizite aufweist. Das Heizkraftwerk und der Radarturm sollen erhalten bleiben.<sup>83</sup>

Durch das nicht eindeutig definierte Wettbewerbsgebiet ist es unklar, inwieweit zum Beispiel die Hasenheide mit einbezogen werden und was mit dem Vorplatz des Flughafengebäudes geschehen soll. Es wird von innovativem Wohnen gesprochen, doch es stellt sich die Frage, inwiefern zum Beispiel Sozialwohnungen oder billige Eigentumswohnungen überhaupt finanzierbar sind. Des Weiteren besteht eine Hauptaufgabe des Wettbewerbs darin, das Areal verkehrstechnisch in die angrenzenden Stadtgebiete einzugliedern, jedoch ist es aufgrund der vorhandenen Bausubstanz fast unmöglich, in diesem Bereich einen U- oder S-Bahnhof zu errichten.

### 3.3.2. Call for ideas (Interessenbekundungsverfahren)

Der Projektauftrag „Call for Ideas“ wurde von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung ins Leben gerufen. Es handelt sich dabei um ein Interessenbekundungsverfahren mit dem Ziel, kompetente Partner und Investoren für das Flughafengebäude zu finden, die Ideen entwickeln und Projekte anstoßen<sup>84</sup>. Vom 29.09.2008 bis 05.01.2009 besteht die Möglichkeit, Vorschläge einzureichen. Grundsätzlich handelt es sich nicht um die Vergabe eines öffentlichen Auftrages, deshalb werden keine anfallenden Kosten für die Projektvorschläge erstattet. Das Einreichen der Ideen erfolgt auf postalischem Weg oder per Internet. Weiterhin werden die Angaben vertraulich behandelt und somit nicht öffentlich zugänglich gemacht. Die anschließende Bewertung der Projektvorschläge erfolgt durch ein Gremium, das sich aus verschiedenen Stellvertretern zusammensetzt.<sup>85</sup> Dieses Gremium besteht aus Vertretern der Senatsverwaltungen für Stadtentwicklung, für Finanzen und für Wirtschaft, Technologie und Frauen, der Senatskanzlei, der Berliner Immobilienmanagement GmbH (BIM) sowie der Bundesanstalt für

<sup>83</sup> Ebenda

<sup>84</sup> vgl. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung [Hg.], Exposé des Flughafengebäudes Berlin- Tempelhof, Berlin, 2008, S. 6

<sup>85</sup> Ebenda, S. 7

Immobilienangaben (BIMA). Die eingereichten Ideen werden nach folgenden Bewertungskriterien beurteilt:

- 1) „Qualität des Nutzungskonzeptes
- 2) innovativer Ansatz des Nutzungskonzeptes
- 3) Vereinbarkeit mit den Belangen der Gesamtentwicklung des Flughafengeländes
- 4) Vereinbarkeit mit den Belangen des Denkmalschutzes
- 5) Wirtschaftliche Tragfähigkeit<sup>86</sup>“

„Die bewerteten Vorschläge des Interessenbekundungsverfahrens werden nach Abschluss durch das Land Berlin weiterverfolgt<sup>87</sup>.“ Des Weiteren ist die Beauftragung eines treuhänderischen Entwicklungsträgers geplant, der die Aufgabe hat die Gesamtentwicklung von Fläche und Gebäude zu organisieren und durchzuführen.<sup>88</sup> Dass die Verwendung der erzielten Ergebnisse nicht eindeutig definiert wird, ist kritisch anzumerken, da somit kaum eine fundierte Grundlage zum Weiterarbeiten geschaffen werden kann.

Ein großer Teil der Grundstücke ist gegenwärtig Eigentum der Bundesrepublik Deutschland, jedoch wird die Übernahme der Grundstücksflächen durch das Land Berlin vorbereitet und vorgebracht. Die Bewirtschaftung und Vermietung des gesamten Gebäudekomplexes hat bereits am 01.11.08 mit der Schließung des Flughafengeländes begonnen. Verantwortlich ist die Firma BIM GmbH, eine hundertprozentige Tochtergesellschaft des Landes Berlin.<sup>89</sup>

Ziel des Aufrufs ist es, kompetente Partner und Investoren für das Flughafengebäude zu finden, die Vorschläge zur möglichen Nachnutzung erarbeiten und Impulse für weitere Projekte geben sollen. Weiterhin soll ein marktorientiertes Nutzungskonzept entwickelt werden.

Das Interesse des Landes Berlin besteht außerdem darin, potentielle Partner für eine zeitlich begrenzte Zwischennutzung und andererseits Investoren für eine langfristige Nachnutzung des

Flughafengebäudes zu gewinnen. Das Interessenbekundungsverfahren dient ebenso dazu, ableiten zu können welche Strategie für die längerfristige Vermarktung zielführend ist.

Der Masterplan stellt die Rahmenbedingungen für weitere Entwicklungen dar.<sup>90</sup>

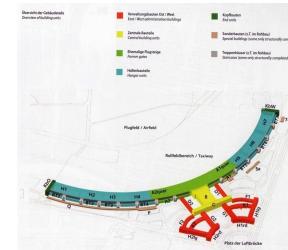


Abbildung 17: Informationen zum Flughafengebäude<sup>91</sup>

Ein Gutachten von Arnold und Gladitsch Architekten aus dem Jahr 2005 ergibt: „Die Bausubstanz ist durch kontinuierliche Pflege in einem brauchbaren Zustand ohne schwerwiegende konstruktive Mängel. Jedoch lässt der umfangreiche Leerstand einen zunehmenden Instandhaltungsrückstau entstehen.“

Große Teile des im Zuge von Umbauten eingebrachten Nutzerausbaus bedürfen umfänglicher Erneuerung.<sup>92</sup> Diese Teilaussage des Gutachtens verdeutlicht, dass sich das Leerstandsproblem negativ auf den Zustand der Gebäude auswirkt. Aus diesem Grund ist eine zeitnahe Vermietung der Gebäude notwendig.

<sup>86</sup> Senatsverwaltung für Stadtentwicklung [Hg.], *Exposé des Flughafengebäudes Berlin- Tempelhof*,

Berlin, 2008, S. 7

<sup>87</sup> Ebenda, S. 7

<sup>88</sup> Ebenda, S. 7

<sup>89</sup> Ebenda, S. 7

<sup>90</sup> vgl. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung [Hg.], *Exposé des Flughafengebäudes Berlin- Tempelhof*,

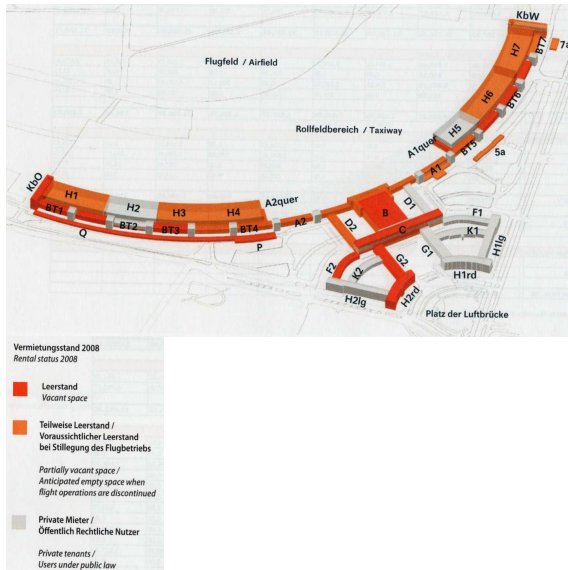
Berlin, 2008, S. 6

<sup>91</sup> Senatsverwaltung für Stadtentwicklung [Hg.], *Exposé des Flughafengebäudes Berlin- Tempelhof*,

Berlin, 2008, S. 12

<sup>92</sup> Ebenda, S. 14





Stadtentwicklung, Regionalentwicklung und Strukturwandel waren die dominierenden Themen.<sup>97</sup>

Zurzeit laufen drei Internationale Bauausstellungen parallel: Die IBA Fürst-Pückler-Land im Süden Brandenburgs, die IBA Stadtumbau in Sachsen- Anhalt und die IBA Hamburg 2013.

Eine IBA soll Impulse für einen städtebaulichen und landschaftlichen Wandel in der jeweiligen Region geben. Außerdem wird eine weltweite Aufmerksamkeit auf die Region gelenkt. Oft kommt es zu einer allgemeinen Verbesserung des Stadtbildes, der Bauten und der Verwaltungs- und Verkehrsinfrastruktur. Kurzfristig als auch langfristig entwickeln sich häufig ökonomische Impulse für die Region.

Eine IBA kann eine sehr positive Wirkung auf eine Region haben, birgt aber auch Gefahren während der Ausführung. Zu diesen Gefahren zählt vor allem, dass eine IBA schnell zum Großereignis wird und sich damit mehr zu einem Marketingobjekt entwickelt. Der städtebauliche Prozess kann dadurch schnell in den Hintergrund gerückt werden. Auch der wirtschaftliche Nutzen kann schnell aus den Augen verloren werden. Weiterhin besteht die Gefahr einer Verselbständigung und des Steuerungsverlust der öffentlichen Hand.

Vorteile einer IBA können aber auch Dezentralität und Kleinteiligkeit der Projekte sein. Außerdem kann eine IBA ein Katalysator der Stadtentwicklung sein, welcher Ideen und Strömungen aufgreift.<sup>98</sup>

Eine IBA kann sehr positive Auswirkungen auf eine Region haben, doch damit sie erfolgreich sein kann muss sich eine Region vor den ersten Vorbereitungen und Planungen bestimmte Gedanken machen:

- 1) Welche Probleme gilt es während einer IBA zu lösen? Welche Probleme sind in 10 Jahren überhaupt lösbar?
- 2) Welche Potenziale hat die Region?
- 3) Welche Ziele sollen mit einer IBA verfolgt werden?
- 4) Welcher Einsatz kann in der Region geleistet werden?

<sup>97</sup> Ebenda

<sup>98</sup> vgl. Meyer- Künzel, Monika; IBA, Expo und Olympische Spiele- Ziele, Verfahren, Instrumente im Vergleich, in: PlanerIn, Berlin, 2008, S. 11

Der finanzielle Rahmen und das Engagement haben damit eine große Bedeutung ob eine IBA in einer Region möglich wäre. Außerdem muss man sich bewusst sein, dass sich Großereignisse in letzter Zeit häufen und sich die eigene IBA dagegen behaupten muss.<sup>99</sup>

### Aktuelle internationale Bauausstellungen

Die IBA „Hamburg 2013“ steht für ein Beispiel, dass verdeutlichen soll wie schnell durch politischen Druck und damit verbundene erwünschte zeitnahe Erfolge die Konzeptarbeit beeinträchtigt werden kann. Sie soll auf mögliche Gefahren aufmerksam machen, da eine IBA vordergründig problemorientiert angelegt ist. Die Aufmerksamkeit, die eine Region auf sich lenkt mit Hilfe eines Großereignisses, sollte nicht von zentraler Bedeutung sein.<sup>100</sup>

IBA Hamburg 2013	
Ort	Elbinseln im südlichen Hamburg
Zeitraum	2007- 2013
Problem	Imageproblem des Stadtteils
Ziel	„Sprung über die Elbe“ soll die Flächenpotentiale aktivieren und soziale Probleme in Angriff nehmen
Größe des Projektgebiets	etwa 27 km <sup>2</sup>
Anzahl der Projekte	36
Themenschwerpunkte	KOSMOPOLIS METROZONEN STADT IM KLIMAWANDEL
Umsetzung	spektakuläre Einzelprojekte und wirksame Stadterneuerungsstrategien
Erfolg	Es findet unerwartet nach zwei Jahren ein Imagewandel im Hamburger Süden statt
Kritikpunkt	Auswahl des Projektgebietes nicht ausreichend durchdacht, überhasteter Start Aufmerksamkeitsrennen stand vorerst zu weit im Vordergrund

Tabelle 2: IBA Hamburg 2013<sup>101</sup>

### Vergangene Bauausstellungen

Die IBA Emscher Park gilt als Mutter aller IBA und hat damit eine Vorbildfunktion übernommen. Die Lösungen, eine ehemalige Industrieregion nachhaltig zu verändern, sind Referenz für nahezu

<sup>99</sup> Ebenda

<sup>100</sup> Petrin, Julian, Bildmaschine Bauausstellung, Die IBA Hamburg zwischen guter Intention und Produktion von Aufmerksamkeit, in: PlanerIn, Berlin, 2008, S.26

<sup>101</sup> eigene Darstellung

alle Transformationsprozesse von ehemaligen Schwerindustriellandschaften geworden. Der Erfolg soll die positiven Impulse, die eine IBA für eine ganze Teilregion auslösen kann, betonen und andere Städte und Regionen ermutigen.

<b>IBA Emscher Park</b>	
<b>Ort</b>	Nördliches Ruhrgebiet
<b>Zeitraum</b>	1989- 1999
<b>Problem</b>	1980er Jahre Rückgang der Bevölkerung im Ruhrgebiet industrieller Niedergang Reduktion der Stahl- und Kohleproduktion in der gesamten Region
<b>Ziel</b>	Umbau einer Industrieregion
<b>Größe des Projektgebiets</b>	19 Städte und Gemeinden
<b>Anzahl der Projekte</b>	über 100
<b>Themenschwerpunkte</b>	Umbau der Landschaft, Schaffung neuer Arbeitsorte, behutsame Stadtentwicklung, Qualifizierung und Neu-schaffung von ökologisch-em, hochwertigem und finanzierbarem Wohnraum
<b>Umsetzung</b>	mittelfristig realisierbare Einzelprojekte in überschaubaren Etappen
<b>Erfolg</b>	nachhaltige Veränderung des Emscherraums durch die IBA → wertvolle Impulse auf die gesamte Region IBA Emscher Park hat eine Vorbildfunktion aufgrund des Erfahrungsschatzes

Tabelle 3: IBA Emscher Park<sup>102</sup>

Abschließend lässt sich zum einen sagen, dass eine IBA für das Tempelhofer Feld grundsätzlich möglich wäre. Der Masterplan besteht und könnte im Rahmen mehrerer Teilprojekte realisiert werden. Sponsoren und Investoren werden angesprochen und können für die Finanzierung der Einzelprojekte sorgen. Problematisch könnte sich zum anderen der touristische Fokus entwickeln, der durch eine etwaige IBA gesetzt wird, da die Identifikation der potentiellen Bewohner mit ihrem zukünftigen Wohnquartier dadurch gestört werden könnte. Zudem kann eine partielle Aufwertung negative Effekte auf die umliegende Bewohnerstruktur haben. Diese äußern sich durch steigende Mieten und den damit verbundenen Wegzug der Alteingesessenen. Auch neu Zugezogene, die sich die steigenden Mieten nicht leisten können, müssen umziehen. Des Weiteren kann der Attraktionscharakter, den eine IBA mit sich bringt, die Gefahr der

<sup>102</sup> eigene Darstellung

Entwicklung eines „toten Stadtteils“ mit sich bringen. Der Stadtteil „Tempelhofer Feld“ könnte sich zu einer Art Urlaubsstandort entwickeln oder den Charakter einer reinen Kapitalanlage entfalten (und damit geprägt sein von den Besitzern und nicht von den Bewohnern). Auch die Anpassung an umliegende Bezirke ist im Rahmen einer IBA aufgrund des temporären Attraktionscharakters schwer umzusetzen. Das könnte zu einer fehlenden Verflechtung mit den angrenzenden Stadtteilen führen, beziehungsweise zur Entstehung eines komplett neuen Stadtteils, der sich in die umliegenden Gebiete nicht einfügt.

### 3.4.2. Internationale Gartenbauausstellung

Am 25.11.2008 beschloss der Berliner Senat, im Jahre 2017 eine Internationale Gartenbauausstellung (IGA) auszurichten.<sup>103</sup>

Internationale Gartenschauen finden in Deutschland seit 1953 alle zehn Jahre statt, genauer gesagt in allen Jahren die mit der Jahreszahl „3“ enden. Im Gegensatz zu einer IBA, die von den Städten in Eigenregie durchgeführt werden kann, müssen sich die Städte für eine IGA bei der Deutschen Bundesgartenschau-gesellschaft (DBG) bewerben, weiterhin ist die Bewerbung von zwei internationalen Organisationen abhängig.<sup>104</sup>

Die ersten internationalen Gartenausstellungen in der heutigen Form fanden mit 1953, '63 und '73 dreimal hintereinander in Hamburg statt. 1983 war München an der Reihe, damals wurde mit elf Millionen Besuchern auch ein Rekord aufgestellt, der bis heute unübertroffen ist. Nach der IGA 1993 in Stuttgart folgte 2003 die Hansestadt Rostock und damit erstmals eine ostdeutsche Stadt. Eine Besonderheit der Rostocker IGA war der Bezug zum Wasser, da als Ausstellungsgelände Brachflächen unmittelbar an der Warnow gewählt wurden. In Berlin selbst gab es zwar noch keine IGA, aber 1985 eine Bundesgartenschau in den „Britzer Gärten“ in Neukölln und 1987 die so genannte „Berliner Gartenschau“ zum

<sup>103</sup> vgl. Verlag Der Tagesspiegel GmbH [Hg.], Senat will Gartenschau nach Tempelhofer holen, <http://www.tagesspiegel.de/berlin/Tempelhofer-IGA;art270,2669984, Zugriff am 25.11.08>

<sup>104</sup> vgl. Deutsche Bundesgartenschau-gesellschaft mbH, Bundesgartenschauen, <http://www.bundesgartenschau.de, Zugriff am 10.11.2008>.

Geburtstag der Hauptstadt der DDR in Marzahn. Beide Parks sind bis heute eingezäunt und eintrittspflichtig.<sup>105</sup>

Für die Ausrichtung einer IGA spricht eine Reihe von Gründen. Zum einen entstehen kurzfristig neue Arbeitsplätze, zum anderen wird die Tourismusbranche angekurbelt. Zudem profitieren die Bürger langfristig von der neu geschaffenen Infrastruktur und den zusätzlichen Erholungsflächen. Doch die Durchführung einer IGA bringt auch Gefahren mit sich, vor allem, dass die Gewinnziele nicht erreicht werden und der ausrichtende Stadt am Ende ein deutliches Defizit in den öffentlichen Kassen bleibt.<sup>106</sup>

Ursprünglich sollte die IGA 2017 in der Bodenseeregion stattfinden, genauer gesagt in 23 Anrainergemeinden aus allen drei angrenzenden Staaten (Deutschland, Österreich, Schweiz). Aufgrund von Streitigkeiten zwischen den Gemeinden und der DBG zog die Ausrichtergesellschaft diese Option aber wieder zurück.<sup>107</sup> Die Bewerbungsphase begann daher von Neuem, ursprünglich sollte das Fristende Ende 2008 sein. Da sich außer Berlin noch zahlreiche weitere interessierte Städte und Regionen beworben haben, wurde die Frist bis zum 13. März 2009 verlängert, um den Bewerbern mehr Zeit zu geben.<sup>108</sup>

Die Senatsverwaltung will sich nun für die Ausrichtung bewerben und stellt sich hierfür eine Parklandschaft auf dem Tempelhofer Feld, nördlich der bisherigen Start- und Landebahnen, im Bereich des alten Flughafens vor. Kern des Konzeptes soll die Erhaltung der weiten Wiesenflächen sein, integriert werden sollen „intensiv gestaltete Orte und Nutzungsinself“. Die Gesamtfläche des IGA-Areals soll 250 Hektar umfassen, davon sollen 100 Hektar als reines

Ausstellungsgelände genutzt und eingezäunt werden. Auch einzelne Hangars könnten für die gärtnerischen Hallenschauen verwendet werden, die Abfertigungshalle soll als Hauptzugang dienen. Zentrale Aufgabe des Geländes solle es sein, die bisher mit Grünflächen unterversorgten umliegenden Bezirke miteinzubinden und in diesen die Lebensqualität nachhaltig zu verbessern. Weiterhin soll darauf Wert gelegt werden, dass der Bezug zur Geschichte gewahrt bleibt und das Gesamtgefüge aus Gebäude, Vorfeld, Startbahnen und Grünflächen nicht zerstört wird. Außerdem soll das Konzept flexibel ausgestaltet sein, sodass Anpassungen an neue Nutzungsformen (z.B. Luftfahrtmuseum) oder an neue Bebauungsgebiete jederzeit möglich sind.<sup>109</sup>

Die Kosten für die Umgestaltung und Öffnung des Flughafengeländes nach dem Masterplan belaufen sich laut Stadtentwicklungssenatorin Ingeborg Junge-Reyer auf 61,5 Millionen Euro. Sollte Berlin den Zuschlag für die IGA erhalten, rechne man mit 50,5 Millionen Euro zusätzlichem Investitionsbedarf. Dem gegenüber stünden erwartete direkte Einnahmen von 37 Millionen Euro, die fehlenden 13,5 Millionen Euro sollen über Zuschüsse finanziert werden. Neben den direkten Einnahmen würden zusätzliche positive wirtschaftliche Effekte in Höhe von 37,2 Millionen Euro prognostiziert.<sup>110</sup>

Eine Internationale Gartenschau kann in jedem Fall ein geeignetes Instrument sein, um neue Impulse in eine Stadt/ Region zu bringen und um positive wirtschaftliche Entwicklungen anzustoßen. Hierfür sollte aber unbedingt ein klarer Investitions- und Handlungsrahmen entwickelt werden, so dass die Kosten nicht außer Kontrolle geraten können.

### 3.5. Fazit

Bereits lange vor der Schließung des Flughafen Tempelhoofs haben sich viele Fachleute Gedanken über verschiedenste mögliche Nachnutzungen gemacht, die allerdings abgelehnt wurden.

---

<sup>105</sup> Ebenda

<sup>106</sup> vgl. Meiberth, Friedrich, Zwischen IGA und BUGA – zur aktuellen Situation in den Gartenschaustädten, in: Gartenschauen – Motor für Landschaft, Städtebau und Wirtschaft, Deutsches Institut für Urbanistik, Berlin, 2002, S. 9

<sup>107</sup> vgl. Berliner Morgenpost, Senat will Internationale Gartenschau in Tempelhof, [http://www.morgenpost.de/printarchiv/berlin/article861629/Senat\\_will\\_Internem\\_Zugriff](http://www.morgenpost.de/printarchiv/berlin/article861629/Senat_will_Internem_Zugriff) am 09.11.2008

<sup>108</sup> vgl. Deutsche Bundesgartenschau-gesellschaft mbH, Bewerbungsfrist für die Ausrichtung der Internationalen Gartenbauausstellung (IGA) 2017 verlängert, [http://www.bundesgartenschau.de/de/content/articles/bewerbungsfrist-fuer-die-ausrichtung-der-internationalen-gartenbauausstellung-iga-2017-verlaenger-t-59?accept-for-your-own-security=dd17490e9878b829b2791d1a02c43c79\\_Zugriff](http://www.bundesgartenschau.de/de/content/articles/bewerbungsfrist-fuer-die-ausrichtung-der-internationalen-gartenbauausstellung-iga-2017-verlaenger-t-59?accept-for-your-own-security=dd17490e9878b829b2791d1a02c43c79_Zugriff) am 20.12.2008

---

<sup>109</sup> vgl. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Berlin bewirbt sich um Internationale

Gartenbauausstellung 2017, <http://www.berlin.de/landespressestelle/archiv/2008/11/25/115156/index.html>, Zugriff am 09.11.2008

<sup>110</sup> Ebenda

Inzwischen existiert ein Masterplan, welcher konkret die Entwicklung des Tempelhofer Feldes in Bild und Text darstellt.

Zwischennutzungen wie die „Pyromusikale“ im Sommer 2009 zeigen das allgemeine Interesse an dem Tempelhofer Feld. Aber auch der bereits beendete Ideenwettbewerb Tempelhofer Freiheit und das im Januar endende Interessenbekundungsverfahren „Call for Ideas“ zeigen, dass starkes Interesse Seitens der Bevölkerung an den 360 ha Fläche besteht. Dabei entstanden zahlreiche Ideen und weitere werden speziell für das Columbiaquartier dank des Städtebaulichen Wettbewerbs Columbiadamms folgen.

Was die Zukunft genau für das Tempelhofer Feld bereit hält steht noch in den Sternen. Weiterhin von der Senatsverwaltung angedacht sind eine IBA und eine IGA. Es bleibt allerdings abzuwarten, wie sich beide Ausstellungen mit den bereits vorhandenen Ideen vereinen lassen.

Es wird auf jeden Fall auch ohne Flugverkehr um beziehungsweise auf dem Tempelhofer Feld weiterhin turbulent zugehen und zeigen, dass 360 ha sehr wandelbar sein können. Der Anfang für Planungen und deren Umsetzungen ist bereits gemacht.

### 3.6. Quellenverzeichnis

Berliner Morgenpost [Hg.] (2008): *Senat will Internationale Gartenschau in Tempelhof*. [http://www.morgenpost.de/printarchiv/berlin/article861629/Senat\\_will\\_Intern](http://www.morgenpost.de/printarchiv/berlin/article861629/Senat_will_Intern), Zugriff am 09.11.2008.

Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung [Hg.] (2008): *Richtlinien für Planungswettbewerbe. RPW 2008*, Fassung vom 12. September 2008, Berlin.

Der Tagesspiegel GmbH [Hg.] (2008): *Berlin bewirbt sich um internationale Gartenbauausstellung*. <http://www.tagesspiegel.de/berlin/art17599,2669787>, Zugriff am 25.11.08.

Deutsche Bundesgartenschau-Gesellschaft mbH [Hg.] (2008): *Die Bundesgartenschau*. <http://www.bundesgartenschau.de>, Zugriff am 10.11.2008.

Die Bundesregierung [Hg.] (2007): *Internationale Bauausstellungen verändern die neuen Länder*. <http://web.archive.org/web/20070206120018/http://www.bundesregierung.de/Content/DE/EMagazines/estructure/003/thema3-internationale-bauausstellungen-veraendern-die-neuen-laender.html>, Zugriff am 10.11.08.

Meiberth, Friedrich (2002): *Zwischen IGA und BUGA – zur aktuellen Situation in den Gartenschaustädten*. in: Gartenschauen – Motor für Landschaft, Städtebau und Wirtschaft, Deutsches Institut für Urbanistik, Berlin.

Meuser, Philipp (2000): *Vom Fliegerfeld zum Wiesenmeer*. Berlin Edition, Berlin.

Meyer-Künzel, Monika (2008): IBA, Expo und Olympische Spiele-Ziele, Verfahren, Instrumente im Vergleich. In: PlanerIn (2008), Berlin, S. 9.

Petrin, Julian (2008): Bildmaschine Bauausstellung, Die IBA Hamburg zwischen guter Intention und Produktion von Aufmerksamkeit. In: PlanerIn (2008), Berlin, S. 26.

Roost, Frank; Schauz, Thorsten; (2008): IBA als Katalysator der Stadtentwicklung, Die IBA Berlin und die IBA Emscher Park. In: PlanerIn (2008), Berlin, S. 13.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung [Hg.] (2008): *Berlin bewirbt sich um Internationale Gartenbauausstellung 2017*. <http://www.berlin.de/landespressestelle/archiv/2008/11/25/115156/index.html>, Zugriff am 09.11.2008.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung [Hg.] (2008): *Projekt-Aufruf-Flughafengebäude Tempelhof*. [http://www.templehof-projektaufuf.de/site/pictures/080924\\_Projektaufuf\\_Geschichte-Planung.pdf](http://www.templehof-projektaufuf.de/site/pictures/080924_Projektaufuf_Geschichte-Planung.pdf), Zugriff am 04.11.2008.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung [Hg.] (2008): *Zukunft - Tempelhofer Feld*. [http://www.stadtentwicklung.berlin.de/aktuell/pressebox/archiv\\_volltext.shtml?arch\\_0803/nachricht2972.html](http://www.stadtentwicklung.berlin.de/aktuell/pressebox/archiv_volltext.shtml?arch_0803/nachricht2972.html), Zugriff am 10.11.08.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung [Hg.] (2008): *Prozessuale Stadtentwicklung Tempelhofer Feld-Columbiaquartier*. Berlin.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung [Hg.] (2008): *Zukunft Tempelhofer Feld- tempelhofer freiheit*, Berlin.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung [Hg.] (2008): *Exposé des Flughafengebäudes Berlin- Tempelhof*. Berlin.

Verlag Der Tagesspiegel GmbH [Hg.] (2008): Berlin *bewirbt sich um Internationale Gartenbauausstellung 2017*. <http://www.tagesspiegel.de/berlin/art17599,2669787>, Zugriff am 25.11.08.

Zebralog [Hg.]: *Tempelhofer Freiheit – Online Dialog*. [http://www.berlin.de/flughafen-tempelhof/site/pictures/Ergebnisse\\_Online-Dialog\\_5.1\\_red.pdf](http://www.berlin.de/flughafen-tempelhof/site/pictures/Ergebnisse_Online-Dialog_5.1_red.pdf), Zugriff am 05.11.08.

## 4. Berlin, Berlin

*Sebastian Naumann  
Alexander Ostburg  
Kerstin Schubert  
Nadine Simon  
Stephanie Sterker*

### 4.1. Einleitung

Die folgende Ausarbeitung befasst sich mit der Stadtentwicklungspolitik Berlins, sowie mit aktuellen Stadtentwicklungsprojekten in Berlin. Das Thema „Berlin, Berlin“ soll, der konkreten Projektarbeit bezüglich des Tempelhofer Feldes, einen Einblick in die gesamtstädtische Stadtentwicklung geben. Dabei soll versucht werden, einen Bezug zum Tempelhofer Feld herzustellen. In einem eigenen Kapitel ist der Berliner Wohnungs- und Büroflächenmarkt Gegenstand der Betrachtung.

### 4.2. Offizielle Stadtentwicklungspolitik Berlins

Diese Ausarbeitung beschäftigt sich mit der offiziellen Stadtpolitik Berlins, den städteräumlichen und sozialräumlichen Konflikten sowie mit den als Lösungskonzept beschlossenen Leitbildern der Stadtpolitik Berlins. Dabei werden insbesondere auf die gemeinsame Landesplanung Berlin-Brandenburgs, das Stadtentwicklungskonzept 2020 und auf das Planwerk Innenstadt eingegangen.

#### 4.2.1. Gemeinsame Landesplanung Berlin-Brandenburg

Die Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg verfügt seit 1996 über eine gemeinsame Landesplanungsabteilung. Im August 2006 wurde von den beiden Landesregierungen ein gemeinsames Leitbild beschlossen und das Landesentwicklungsprogramm 2007 aufgestellt. Die wesentlichen Ziele der gemeinsamen Planungen sind Wachstumsförderungen und Infrastrukturentwicklungen im Gesamttraum, eine Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit im nationalen und europäischen Kontext, sowie die Sicherung der Daseinsvorsorge. Hierzu wurde das Konzept „Stärken stärken“ aufgestellt. Im Rahmen dieses Konzeptes werden bestimmte einzelne „Zentrale Orte“ mit vorhandenem Entwicklungspotential gezielt gefördert und sollen somit zur Ausschöpfung der Entwicklungspotentiale im Gesamttraum beitragen. „Zentrale Orte“ sollen als Siedlungsschwerpunkte und Verkehrsknoten für ihren Versorgungsbereich räumlich gebündelt Wirtschafts-, Einzelhandels-, Kultur-, Freizeit-, Bildungs-, Gesundheits- und soziale

Versorgungsfunktionen erfüllen.“<sup>111</sup> Durch eine solche „Dezentrale Konzentration“ auf einzelne zentrale Orte wird eine Polyzentralität im Gesamttraum Berlin-Brandenburg gefördert, welche wiederum die Mobilität und Daseinsvorsorge in den ländlichen Regionen sichern soll. In Berlin leben rund 3,5 Mio. Menschen. Das heißt, dass ca. 60 % der Bevölkerung des Gesamttraumes Berlin-Brandenburg auf 3 % der Gesamtfläche leben. Die gemeinsame Landesplanung sieht vor, solche hochverdichteten Räume zu entlasten und die Entwicklungschancen „benachteiligter“ Räume zu verbessern. Das Konzept „Stärken stärken“ sieht eine räumliche Konzentration der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung sowie der wirtschaftlichen Entwicklung vor. Dabei sollen vorhandene Verkehrs- und Kommunikationsverbindungen genutzt werden. Die Förderung von Innovation und Forschung sowie die Nutzung der Synergien zwischen Wissenschaft und Wirtschaft sollen die Wettbewerbsfähigkeit der Gesamtregion stärken. Ein Beispielprojekt ist der Flughafen Berlin-Brandenburg International (BBI) in Schönefeld. Mit dem Ausbau des Flughafens werden neue Arbeitsplätze geschaffen und gesichert, sowie die vorhandenen Entwicklungspotentiale genutzt und weiter ausgebaut.

#### 4.2.2. Stadtentwicklungskonzept 2020

Für Berlin wurde am 05.11.2004 das Stadtentwicklungskonzept 2020 von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung veröffentlicht. Dieses Konzept dient als Leitbild für die Stadtregion Berlin und beruht auf fünf Strategien und zehn Leitprojekten. Die Zielvorstellungen des Konzepts beinhalten die Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit, den Erhalt einer sozial und funktionell gemischten Stadt, den Erhalt Berlins als „grüne“ ökologische Stadt, sowie den Vorrang der Innenentwicklung vor Außenentwicklung. Dabei soll das „öffentliche Handeln“ als neues Steuerungsverhältnis verstanden werden. Während den letzten 15 Jahren gab es grundlegende Unterschiede zwischen den Entwicklungen in Berlin West und Berlin Ost. Zudem kam es zu einem Modernisierungsschub, der mit massiven Investitionstätigkeiten verbunden war. Der damalige Umzug des Regierungssitzes nach Berlin war unter anderem ein Grund für die Vielzahl der

Investitionstätigkeiten in Berlin. Die moderne Wirtschaftsentwicklung geht jedoch mit einer anhaltenden Finanzkrise der Stadt einher und ist daher auf private Investitionen angewiesen. Ein weiterer Trend ist die zunehmende Ausdifferenzierung der städtischen Gesellschaft und Wohnquartiere, obwohl umfangreiche Flächenangebote für alle Nutzungsarten bestehen. Durch Quartiersmanagement an einzelnen Beispielgebieten wird der Versuch unternommen, das Quartier aufzuwerten. Solche „Inseln der Aufwertung“ sind jedoch kritisch zu beobachten, da es infolgedessen zur Gentrifizierung kommen kann. Der Begriff „Gentrifizierung“ beschreibt den Prozess der sozialen Umstrukturierung eines Stadtteils durch die Aufwertung des Wohnumfeldes. Durch gezielte Restaurierungs- und Umbautätigkeiten wird der Stadtteil somit aufgewertet. Ein weiteres Problem ergibt sich aus dem demographischen Wandel und der daraus resultierenden Struktur der Altersbevölkerung. Im Zeitraum von 2000 bis 2020 wird die Zahl der Kinder und Jugendlichen um ca. 13 % zurückgehen. Um diesen Prognosen und Trends entgegen zu wirken, wurden folgende fünf Strategien der Stadtentwicklung im Rahmen des Stadtentwicklungskonzeptes 2020 festgelegt:

1. Aktivierung und Kooperation
2. Weltstadt in Europa - Internationalisierung
3. Standortprofilierung und wirtschaftliche Profilbildung
4. Raum für urbane Ideen - Ansätze für urbane Milieus
5. Die soziale Stadt - Sozialraumorientierung - Quartiersmanagement

Durch Aktivierung vorhandener Potentiale und Kooperation soll Berlin als Weltstadt in Europa eine Internationalisierung erfahren und somit wiederum bezüglich der Wettbewerbsfähigkeit in Europa gestärkt werden. Projekte wie die Rummelsburger Bucht, die Wissenschaftsstadt Adlershof oder auch die Entwicklung von Biesdorf Süd werden zum größten Teil durch private Investitionen getragen. Solche Finanzierungen durch *public-private-partnerships* führen jedoch gleichzeitig zu einer Deregulierung der öffentlichen Hand. Berlin soll als Raum für urbane Ideen genutzt und weiter entwickelt werden, wobei Begriffe wie „Sozialraumorientierung“ oder auch „Quartiersmanagement“ eine tragende Rolle spielen. Das Stadtentwicklungskonzept 2020 sieht eine Konzentration auf die Innenstadt vor, da dort besondere Potentiale erkannt wurden. „Hier bieten sich mit den urbanen kreativen Milieus mit der

<sup>111</sup> Senatsverwaltung für Stadtentwicklung(Hg.), *Gemeinsame Landesplanungsabteilung der Länder Berlin und Brandenburg, Landesentwicklungsprogramm 2007, Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg, Potsdam, 2008, S.5*



Nutzungsmischung und –dichte Anknüpfungspunkte für Netzwerkbindungen.“<sup>112</sup> Das Planwerk Innenstadt als städtebauliches Leitbild für die Innenstadt, welches sich auf die „Stadt er kurzen Wege“ bezieht, sowie auf „die vielfältig genutzte Stadt“, spiegelt die Konzentration auf die Innenstadt wieder.

### 4.2.3. Planwerk Innenstadt

Das Planwerk Innenstadt wurde bereits am 18.05.1999 von der Berliner Senatsverwaltung als städtebauliches Leitbild beschlossen. Dieses soll als Strategie zu Reurbanisierung und Revitalisierung der historischen Mitte dienen. Das Planungsgebiet umfasst ca. 30 qkm und ca. 300.000 Bewohner. Der Bereich zieht sich von der Umlandstraße im Westen bis zur Oberbaumbrücke im Osten. Die nördliche Grenze bildet der Nordbahnhof und im Süden der Mehringplatz. Dieser Bereich umfasst die Bezirke Mitte, Friedrichshain, Kreuzberg, Tiergarten, Schöneberg und Charlottenburg. Es handelt sich also um einen bezirksübergreifenden Innenstadtbereich mit verschiedenen Vertiefungsbereichen, den sogenannten Planungswerkstätten. Diese Planungswerkstätte sind Breitscheidplatz, Lietzenburger Straße, Kulturforum, Spittelmarkt, Molkenmarkt, Fischerinsel, Luisenstadt sowie die Karl-Marx-Allee. Die Zielsetzung des Planwerks ist das Schaffen einer attraktiven und urbanen Innenstadt von City-West bis zum Alexanderplatz. Als „Cityband“ soll die Achse von West nach Ost als städteräumliche Klammer die beiden Zentren City West und City Ost verbinden. Durch Reurbanisierung und Nutzungsmischung sollen bereits bestehende Baubestände aufgewertet und weiter verdichtet werden. Das Planwerk Innenstadt sieht also eine Modernisierung und Bestandsergänzung vor, um die innerstädtischen Potentiale optimal nutzen zu können. Ebenso soll der nicht innenstadtbezogene motorisierte Individualverkehr (MIV) verlagert werden. Dazu soll ein Straßenring gestaltet werden, um den MIV aus der historischen Mitte heraus zu halten. Gleichzeitig ist der Ausbau des ÖPNV geplant. Das Planwerk Innenstadt beruht auf dem Grundsatz der ressourcenschonenden Stadtentwicklung und soll durch die Bereitstellung von innerstädtischen Flächen der weiteren Abwanderung entgegenwirken. „Das Prinzip Innen- vor Außenentwicklung bildet einen wesentlichen Beitrag zur

Realisierung einer nachhaltigen Stadtentwicklung, es konkretisiert die auf der UN-Konferenz Habitat II in Istanbul formulierten Grundsätze einer ressourcenschonenden Stadtentwicklung.“<sup>113</sup> Eine angemessene bauliche Dichte soll entwickelt werden, wobei die Erhaltung von Grünflächen zur stadtklimatischen Durchlüftung gegeben sein muss. Abrisse von bestehenden Gebäuden sollen vermieden werden. Vielmehr wird die Kombination von historischen Stadtbildern und Neubauten erwünscht, um ein lebendiges und interessantes Stadtbild zu entwickeln, welches wiederum die touristische Attraktivität erhöht. Da weite Bereiche oft nicht nutzungsdurchmisch sind, sondern monofunktionell genutzt werden, ist oft eine geringe bauliche Dichte vorhanden, welche von Brachflächen durchsetzt wird. Der Vorteil am Wohnungsbau und Büroflächenbau auf solchen innerstädtischen Brachflächen wäre eine bereits vorhandene Erschließung durch den Verkehrsausbau und den ÖPNV.

### 4.2.4. Zwischenfazit

Das Planwerk Innenstadt kann also weniger als neuer Innenstadtentwurf angesehen werden, sondern vielmehr als eine „qualitative Verbesserung“ durch Verdichtung im Bestand betrachtet werden. Jedoch ist eine innerstädtische Verdichtung ebenso kritisch zu beleuchten, da eine zusätzliche Verdichtung zum Beispiel die Besonnung und die Bereitstellung von Grünflächen einschränken kann. Außerdem ist durch das Planwerk Innenstadt eine Aufwertung der einzelnen Planungswerkstätten zu verzeichnen, welche mit sozialen Ausgrenzungen durch *Gentrifizierung* einhergeht. Durch Investitionen in Restaurierungs- und Umbauarbeiten werden die Stadtteile „sozial“ aufgewertet, das heißt es folgen ein sozialer Umstrukturierungsprozess sowie soziale Ausgrenzung. Kritisch zu betrachten ist ebenso die zunehmende Privatisierung solcher Vorhaben und die daraus resultierende Deregulierung der öffentlichen Hand. Das gemeinsame Entwicklungskonzept „Stärken stärken“ der GL Berlin-Brandenburg sieht die Stärkung zentraler Orte im Gesamttraum Berlin-Brandenburg vor. Die „dezentrale Konzentration“ auf mehrere zentrale Orte soll Großstädte entlasten und regionale Disparitäten im Gesamttraum mindern. Somit müsste die Stadt Berlin als Oberzentrum im Gesamttraum in den schon

<sup>112</sup> Senatsverwaltung für Stadtentwicklung [Hg.], *Stadtentwicklungskonzept Berlin 2020, Statusbericht und perspektivische Ansätze*, Berlin, 2004, S. 4

<sup>113</sup> Senatsverwaltung für Stadtentwicklung [Hg.], *Planwerk Innenstadt Berlin, Ergebnis, Prozess, Sektorale Planungen und Werkstätten*, Berlin, 1999, S. 14

vorhandenen Entwicklungspotentialen gestärkt und gleichzeitig entlastet werden. Mit dem Stadtentwicklungskonzept 2020 für Berlin wird verdeutlicht, dass Berlin als Weltstadt bezüglich ihrer Wettbewerbsfähigkeit gestärkt werden soll, indem vorhandene Potentiale genutzt und ausgebaut werden.

Die Freifläche des Tempelhofer Feldes stellt eine Fläche mit erheblichem Entwicklungspotential dar; nicht nur wegen der enorm großen Freifläche, sondern auch aufgrund der schon vorhandenen Infrastruktur rund um das Flughafengelände. Das Tempelhofer Feld ist bereits durch den ÖPNV gut erschlossen und bietet zudem eine sehr gute Erreichbarkeit für den MIV. Das Planwerk Innenstadt sieht im Vergleich dazu eine Konzentration der Entwicklungsmaßnahmen auf den Innenstadtbereich vor. Das Tempelhofer Feld liegt nicht in diesem Vertiefungsbereich. Würde die Stadtpolitik das Tempelhofer Feld in seinem Potential stärken, könnte dies eine Entlastung für den Innenstadtbereich bedeuten. Jedoch steht im Rahmen des Stadtentwicklungskonzeptes 2020 unter anderem auch Quartiersmanagement der einzelnen Stadtteile im Vordergrund. „Die soziale Stadt“ kann nur dann umgesetzt werden, wenn auf die Bedürfnisse der Stadtbewohner eingegangen werden kann, ohne den Wettbewerb zwangsläufig in den Vordergrund zu stellen. Somit stehen sich zwei Strategien gegenüber: Die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit Berlins durch die eventuelle Bebauung des Tempelhofer Feldes und die daraus resultierende Aufwertung der umliegenden Stadtteile. Dies hätte eine soziale Umstrukturierung zur Folge. Die andere Strategie könnte Quartiersmanagement der umliegenden Bezirke wie zum Beispiel Neukölln sein. Dabei sollte speziell auf die Bedürfnisse der Bewohner eingegangen werden.

### 4.3. Stadtentwicklungsprojekte in Berlin

In Berlin wird viel geplant und viel gebaut, die Bauprojekte können die Stadt beleben und ihre Attraktivität steigern. Neue Wohnräume entstehen für eine sich stets wandelnde Bewohnerstruktur, und Forschung, Wissenschaft und Medien werden als wichtiger Unterhaltungs-, Bildungs- und Arbeitssektor gesehen. Auch wenn die Realisierung dieser Projekte teilweise noch ungewiss ist, sollen im Folgenden einige zukünftige und möglicherweise auch zukunftsfähige Projekte vorgestellt werden und einen kleinen Einblick in das Baugeschehen in Berlin geben.

#### 4.3.1. Wissenschaftsstandort Johannisthal/Adlershof

Das 420 Hektar umfassende Entwicklungsgebiet befindet sich im Stadtbezirk Treptow-Köpenick, im Südosten Berlins. Nahegelegen befinden sich der S-Bahnhof Adlershof und der S-Bahnhof und Flughafen Schönefeld. Bis ins 19. Jahrhundert hinein war das Areal zwischen den einstigen Umlanddörfern Johannisthal und Adlershof mit Wald bedeckt.<sup>114</sup> Im Jahr 1909 entstand in Johannisthal Deutschlands erster Motorflughafen, der zunächst privat, im Vorfeld des ersten Weltkrieges auch militärisch genutzt wurde.<sup>115</sup> Nach der Wiedervereinigung Deutschlands blieb das Gebiet vorerst ungenutzt: Im Norden bestanden weite Teile des aufgegebenen Flugplatzes und im Süden befanden sich die ehemaligen Studios des Deutschen Fernsehfunks und Gebäude der Akademie für Wissenschaften der DDR. 1991 gründete das Land Berlin die Entwicklungsgesellschaft WISTA (Wissenschafts- und Wirtschaftsstandort Adlershof)-MANAGEMENT, die seitdem für den Betrieb und die Weiterentwicklung des heutigen Wissenschafts- und Technologieparks verantwortlich ist.<sup>116</sup> 1994 wurde das Gebiet Johannisthal/Adlershof vom Senat schließlich offiziell zum städtebaulichen Entwicklungsbereich erklärt.<sup>117</sup> Solch städtebauliche Entwicklungsmaßnahme ist ein Instrument des besonderen Städtebaurechts des Baugesetzbuches, das der Stadtentwicklung dient. Die Maßnahme wird im Paragraph 165 bis 171 des Baugesetzbuches geregelt: Entwicklungsmaßnahmen können zum Zwecke einer dem Gemeinwohl dienenden Entwicklung von Ortsteilen mit besonderer Bedeutung für die jeweilige Stadt festgesetzt werden.<sup>118</sup> In diesem Zuge erfolgten eine Sanierung der technischen Infrastruktur, der Abriss von über 200 baufälligen Gebäuden und der Bau neuer Straßen; gefördert wurden diese Maßnahmen mit öffentlichen Fördermitteln von über 200 Millionen

---

114 vgl. *Senatsverwaltung für Stadtentwicklung [Hg.], Berliner Entwicklungsbereiche-Eine Bilanz: Biesdorf-Süd, Wasserstadt Berlin-Oberhavel, Johannisthal/Adlershof, Rummelsburger Bucht, Alter Schlachthof, Berlin, 2007, S. 11*

115 Ebenda

116 vgl. *Senatsverwaltung für Stadtentwicklung [Hg.], Städtebaulicher Entwicklungsbereich: Johannisthal/Adlershof-Bilanz der Entwicklung,*

<http://www.stadtentwicklung.berlin.de/bauen/entwicklungsgebiete/pdf/JohannisthalAdlershofBilanz.pdf>, S. 3, Zugriff am 22.11.2008

117 Ebenda, S. 2

118 vgl. *Verlag C.H. Beck, Bau GB- Baugesetzbuch, München, 2007, S. 104 ff.*

Euro. Der Planung zufolge soll auf dem ehemaligen Akademiegelände die Stadt für Wissenschaft, Wirtschaft und Medien Adlershof mit dem naturwissenschaftlichen Campus der Humboldtuniversität (HU) zu Berlin und auf dem ehemaligen Flugfeld ein Landschaftspark mit neuen Wohnvierteln und Gewerbequartieren entstehen.<sup>119</sup> Realisiert wurde bereits die Ansiedlung von zwölf außeruniversitären Forschungseinrichtungen, sechs naturwissenschaftlichen Fakultäten der HU und 47 Unternehmen aus der Technologie- und Medienbranche, sodass bereits heute 20.000 Arbeitende und Auszubildende in Adlershof tätig sind. Desweiteren ist Adlershof in Begriff einen verbesserten Anschluss an die umliegenden Gebiete und die Innenstadt zu erlangen: Ein Anschluss an die neue Bundesautobahn A113 ist bereits erfolgt, das Straßenbahnnetz wird in das Gebiet hinein erweitert werden, der S-Bahnhof Adlershof wird zukünftig modernisiert und ausgebaut und der zukünftige Großflughafen Berlin-Brandenburg in Schönefeld ist nahe gelegen. Laut der Senatsverwaltung kann das Entwicklungsgebiet Johannisthal/Adlershof bisher als erfolgreiches Beispiel für gelungene Wirtschaftsförderung gesehen werden.<sup>120</sup> Auch zukünftig bestehen gute Chancen auf dauerhaft ökonomisches Bestehen und die Entwicklung zu einem Wachstumsmotor für Berlin und die umliegende Region.

<sup>119</sup> Senatsverwaltung für Stadtentwicklung [Hg.], von der Brache zur Adresse- Städtebauliche Entwicklungsmaßnahmen in Berlin und Brandenburg, Berlin, 2007, S. 5  
<sup>120</sup> Ebenda S. 17



Abbildung 19: Wissenschaftsstandort Johannisthal/Adlershof<sup>121</sup>

### 4.3.2. Die Rummelsburger Bucht

Das Entwicklungsgebiet an der der Rummelsburger Bucht liegt im Stadtbezirk Lichtenberg und umfasst die Halbinsel Stralau und das Gebiet nördlich des Rummelsburger Sees. Nahegelgen sind der S-Bahnhof Rummelsburg und der sich in Umbau und Erweiterung befindende S-Bahnhof Ostkreuz. Vor der Umstrukturierung bestand das Areal aus altindustriellen Anlagen und Brachen mit Vereinzelt Wohnbeständen. Von 1994 bis 2007 wurde das 131 Hektar umfassende Gebiet vom Senat als „städtebaulicher Entwicklungsbereich“<sup>122</sup> festgelegt. Ziel war es, ein neues Stadtquartier mit hoher Nutzungsmischung und Dichte zu entwickeln, dabei jedoch die besondere landschaftliche Lage und

<sup>121</sup> Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Berlin, „Städtebaulicher Entwicklungsbereich: Johannisthal/Adlershof-Bilanz der Entwicklung“, 22.11.2008,

<http://www.stadtentwicklung.berlin.de/bauen/entwicklungsgebiete/pdf/JohannisthalAdlershofBilanz.pdf>

<sup>122</sup> vgl. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung [Hg.], Berliner Entwicklungsbereiche-Eine Bilanz: Biesdorf-Süd, Wasserstadt Berlin-Oberhavel, Johannisthal/Adlershof, Rummelsburger Bucht, Alter Schlachthof, Berlin, 2007, S. 11

den Erhalt der Baudenkmäler direkt mit einzubeziehen. Ein städtebaulicher Wettbewerb unter dem Motto „städtische Landschaft“ wurde schließlich ausgeschrieben.<sup>123</sup> Entstanden sind bis heute verschiedene aneinander anknüpfende Wohnquartiere mit 4.200 Wohneinheiten, sowie weite Uferwege, mehrere Parkanlagen, soziale Einrichtungen und Gewerbestandorte der Nahversorgung. Der Rummelsburger See wurde vollständig gereinigt und renaturiert; seine Uferzone wird heute einestils als besonderer Naturraum geschützt und ist andernteils als öffentlicher Raum für Bewohner und Besucher zugänglich.<sup>124</sup> Auch eine geschichtliche Identifikation mit dem ehemaligen Industriestandort ist durch den Erhalt und Einbezug der Baudenkmäler und die Information durch Infotafeln in der Öffentlichkeit verwirklicht worden.



Abbildung 20: Rummelsburger Bucht <sup>125</sup>

<sup>123</sup> Senatsverwaltung für Stadtentwicklung [Hg.], von der Brache zur Adresse- Städtebauliche Entwicklungsmaßnahmen in Berlin und Brandenburg, Berlin, 2007, S. 17

<sup>124</sup> Ebenda

<sup>125</sup> Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Berlin, „Städtebaulicher Entwicklungsbereich: Rummelsburger Bucht-Bilanz der Entwicklung“, 22.11.2008,

<http://www.stadtentwicklung.berlin.de/bauen/entwicklungsgebiete/pdf/RummelsburgerBuchtBilanz.pdf>

### 4.3.3. Der Spreeraum Friedrichshain-Kreuzberg

Die Entwicklung des Spreeraums Friedrichshain-Kreuzberg umfasst Bauprojekte in den Stadtbezirken Mitte, Friedrichshain-Kreuzberg und Treptow; 180 Hektar Fläche erstrecken sich dort auf insgesamt sieben Kilometern auf beiden Seiten der Spree. Der Charakter des ehemaligen Grenzgebiets zwischen Ost- und Westberlin besteht auch heute noch teilweise durch fehlende Verknüpfung der Gebiete Friedrichshain und Kreuzberg, sowie die räumliche Trennung durch die Spree. Somit ist es Ziel der bestehenden Planung diese Gebiete stärker miteinander zu verbinden und sie auch an die anderen umliegenden Bezirke besser anzuknüpfen. Auch die Hinwendung zur Spree und deren Einbezug in die Planung spielen dabei eine wichtige Rolle, denn bisher ist der Zugang zum Spreeufer weitestgehend nicht möglich und die Bebauung ist ausgehend von der Spree in die jeweiligen Bezirke gerichtet. Heute bestehen an den Ufern überwiegend noch große, unbebaute Flächen mit zahlreichen alten Industrie- und Gewerbebauten. Das Investorenprojekt der privatwirtschaftlichen Initiative Mediaspree e.V. plant nun eine umfassende Umstrukturierung des Gebiets durch die Ansiedlung von Kommunikations- und Medienunternehmen. Seit zehn Jahren wird dies bereits geplant; 20 Investoren haben vor, mehrere Millionen Euro in verschiedene Projekte zu investieren. Rund 40.000 Arbeitsplätze sollen dabei geschaffen werden. Außerdem soll ein zehn Meter breiter Uferstreifen bestehen bleiben und mehrere kleine Parks integriert werden. Realisiert wurden beispielsweise bereits der Bau der Treptowers und der Umbau des ehemaligen Eierkühlhauses und der ehemaligen Lagerhalle am Osthafen; hier haben sich bereits mehrere große Medienunternehmen wie zum Beispiel Universal Music, MTV Networks Germany und die „Anschutz Entertainment Group“ angesiedelt, die aktuell in diesem Jahr die Multifunktionsarena O<sub>2</sub> World eröffnet hat. Als Gegner des Projektes Mediaspree hat sich die Bürgerinitiative „Mediaspree versenken“ gegründet. Die Aktivisten sind unter anderem gegen den Bau der geplanten Hochhäuser und für einen breiteren unbebauten Uferstreifen von 50 Metern.<sup>126</sup> Zum Bürgerentscheid kam es am 13.08.2008: „Nach dem erfolgreichen Bürgerentscheid gegen die Spreeuferbebauung in Friedrichshain-Kreuzberg wehren sich die

<sup>126</sup> vgl. Schmidl, Karin, Urbanes Ufer, in: Berlin hat Zukunft- Pläne, Prognosen und Perspektiven für die Hauptstadt, Hg.: Berliner Zeitung, Nummer 262, 2008, S. 18

Investoren des Mediaspree-Projekts gegen Veränderungen bei ihren Bauvorhaben...Der Bezirk will die Investoren dazu bringen, dass sie ihre Pläne an die Bürgerwünsche anpassen. Die Geldgeber aber wollen ihre Planungen nicht verändern; dadurch, befürchten sie, könnten sich die Projekte verzögern und auch teurer werden.<sup>127</sup>

#### 4.3.4. Die Berlin Townhouses

Das 4,5 Hektar große Entstehungsgebiet der Berlin Townhouses liegt auf dem Gelände des Friedrichswerder West, zwischen dem Boulevard Unter den Linden und dem Spittelmarkt in Berlin Mitte. Nahegelegen sind die U-Bahnhöfe Spittelmarkt und Hausvogteiplatz. Auf einer ehemaligen Freifläche wird seit dem Jahr 2005 im Rahmen des Planwerks Innenstadt das Projekt mit dem Bau von mehrgeschossigen Reihenhäusern realisiert. Wohneigentum auf kleinparzellierten Baugrundstücken in der Stadt soll ermöglicht werden. Ziel ist es dadurch eine Verdichtung und Stärkung des Wohnens in der Innenstadt und eine Anknüpfung an die Umgebung zu erreichen.<sup>128</sup> Geplant sind 47 Einzelgrundstücke zwischen 120 und 290 Quadratmetern Größe. Auf den für Townhouses charakteristischen langen und schmalen Parzellen sollen Häuser mit 6,50 Metern Breite und einer Bauungstiefe von 13 bis 16 Metern entstehen; die Vollgeschosszahl beträgt höchstens fünf, um eine Anpassung an die umgebende Bebauung zu schaffen. An der Entstehung der Townhouses beteiligten sich 47 Bauherren und 28 verschiedene Architektenbüros, die versucht haben das traditionelle, bürgerliche Wohnen mit originellen und unkonventionellen Grundrissen zu verbinden. Obwohl die Häuser preislich gesehen lediglich für besserverdienende Bewohner gedacht sind, waren bereits ein Jahr nach dem Start der Verkaufsphase 85 % der Parzellen verkauft; ein wichtiger Grund dafür scheint die seltene Möglichkeit zu sein „individuelles und zugleich innerstädtisches Wohnen im Haus mit Garten- mitten im historischen Zentrum Berlins“<sup>129</sup> leben zu können.

<sup>127</sup> Berliner Morgenpost [Hg.], Mediaspree-Investoren fürchten „erhebliche Schäden“, [http://www.morgenpost.de/berlin/article700478/Mediaspree\\_Investoren\\_fuerchten\\_erhebliche\\_Schaeden.html](http://www.morgenpost.de/berlin/article700478/Mediaspree_Investoren_fuerchten_erhebliche_Schaeden.html), Zugriff am 24.11.2008

<sup>128</sup> vgl. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung [Hg.], Stadtforum Berlin: Projekte, Pläne, Informationen, Berlin, 2005, S. 4

<sup>129</sup> Senatsverwaltung für Stadtentwicklung [Hg.], Friedrichswerder – Planung:

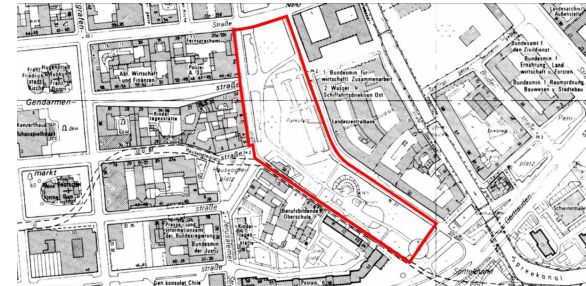


Abbildung 21: Friedrichswerder West

#### 4.3.5. City West

Trotz hervorragender Standorte für Bildung und Wissenschaft wie TU- und UdK-Campus, trotz des renommierten Touristenmagneten Kurfürstendamm mit großer Erlebnisvielfalt und seinen Flagship Stores globaler Großkonzerne, trotz des beispielhaften Kulturangebots im gesamten Areal der City West: um ihre gesamtstädtische Bedeutung und folglich ihr gutes Image, das weit über die Stadtgrenzen hinaus geht, zukünftig bewahren und gleichzeitig ausbauen zu können, besteht politischer Handlungsbedarf. Der entsprechende Beschluss für ein solches Vorhaben wurde am 08. Mai 2007 durch den Berliner Senat gefasst. Unter der Federführung der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung wurde unter Beteiligung der Bezirksämter Charlottenburg-Wilmersdorf, Mitte sowie Tempelhof-Schöneberg und weiterer Akteure aus Wirtschaft, Wissenschaft und Kultur das Projekt „Leitlinien für die City West“ ins Leben gerufen, dessen grobe Zielvorgabe es ist, die City West weiterzuentwickeln und Maßnahmen zur Stärkung des Bereichs auszuarbeiten. Grundlagen hierfür sind das 1999 entwickelte Planwerk Innenstadt und die Charlottenburger City-Leitlinien aus dem Jahre 1992. Das Projekt unterteilt sich in drei Teilprojekte sowie in eine Geschäftsstelle und

Berlin Townhouses, <http://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/staedtebau-projekte/friedrichswerder/de/townhouses/>, Zugriff am 22.11.2008

130 Berlin Townhouses- Mitten im Leben, Informationsmaterial, Lageplan: Berlin Townhouses, 23.11.2006 [http://www.berlin-townhouses.de/uploads/files/71/Bebauungsplan2\\_01032005.pdf](http://www.berlin-townhouses.de/uploads/files/71/Bebauungsplan2_01032005.pdf),

in eine zentrale Lenkungsgruppe, zusammengesetzt aus Vertretern der IHK, der AG City West, der TU und UdK, diversen Senatsverwaltungen und der Senatsbaudirektorin als Vorsitzende. Das Teilprojekt „Netzwerk City West“ befasste sich schwerpunktmäßig mit einer Stärken-Schwächen-Analyse (SWOT-Analyse) des Gebiets, die als Grundlage für spätere Untersuchungen und daraus resultierenden Handlungsempfehlungen dienen sollte. Die Analyse berücksichtigte ein breite Palette von Aspekten, darunter Verkehrs- und Grünflächen, Bau-, Sozial- und Nutzungsstruktur inklusive Erdgeschossnutzungen und Wissens- und Kulturraumpotentiale. Das Teilprojekt „Projekte für die City West“ ist unter anderem mit der Planung von Neu- und Umbauten in den Bereichen des östlichen TU-Campus, des Hardenbergplatzes und des Zoobogens betraut. Die Gruppe besteht aus drei Teilarbeitsgruppen, die in ihre Arbeit die Interessen von Vorhabensbetreibern mit einbezieht. Die dritte Projektgruppe „Leitbild City West“ hat die umfassende Aufgabe, die Ergebnisse der beiden anderen Gruppen aufzunehmen und umzusetzen, vorhandene Planungen auszuwerten sowie ein Maßnahmenkonzept zu entwickeln. Sie setzt sich aus der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und den Bezirken zusammen. Als Ergebnisse der Analyse und zahlreicher Untersuchungen entstanden zum einen speziell auf bestimmte Sektoren zugeschnittene Verbesserungsvorschläge und Ansätze, und zum anderen ein Netz von zum Teil ineinander greifenden Entwicklungsräumen, die für ihre jeweiligen Problemfelder Handlungsempfehlungen erhielten. Als Entwicklungsräume wurden zum Beispiel festgelegt der gesamte Kurfürstendamm und die Wilmersdorfer Straße mit ihren impulsgebenden Geschäftsstraßen und das introvertierte Universitätsgelände. Einige Handlungsbedarfe und -strategien waren direkt aus der SWOT-Analyse ableitbar und benötigten kaum fachliche Analysen. Einen gehobenen Stellenwert hat hier der Erhalt vorhandener Grünflächen und Freiräume sowie die Erweiterung dieser zusätzlich zum östlich und nordöstlich der City West gelegenen Tiergarten - ein Vorhaben, das für die Attraktivität des Stadtteilbildes der City West von ähnlicher Bedeutung ist, wie der Erhalt und die Schaffung von Grün-, Frei- und Sportflächen bei Planung der Nachnutzung des Tempelhofer Feldes für die dort unmittelbar angrenzenden Wohngebiete in Kreuzberg und Neukölln. Besonderes Augenmerk bei der Leitbildkonzeption hat die visionäre und auf Nachhaltigkeit ausgerichtete Herangehensweise, die die City West zum Vorreiter

für zukunftsorientierte Stadtentwicklungskonzepte machen soll. Die jeweiligen Projekte und Maßnahmen „sollten sich nicht nur an den berechtigten pragmatischen Zielen aus örtlichen oder überörtlichen Anforderungen orientieren, nicht nur den jeweiligen Kontext des Stadtgefüges berücksichtigen, sondern den [...] Kriterien der Zukunftsorientierung genügen. Dafür schafft das Leitbild den Rahmen.“<sup>131</sup> Die Ausarbeitung programmatischer Schwerpunkte für die einzelnen Entwicklungsräume brachte letztlich vier zentrale Aufgabenbereiche zum Vorschein: Aufwertungsmaßnahmen im öffentlichen Raum, Beseitigung / Verringerung städtebaulicher Problemstellungen, der Einsatz programmatischer und nutzungsbezogener Steuerungsinstrumente sowie Ansatzpunkte für konkrete, ortsbezogene Vorhaben und Modellprojekte. Als Vorzeigebispiel für die Konzentration und Umsetzung aller vier Aufgabenbereiche ist der Kern der City West (das Gebiet um den Bahnhof Zoo, Breitscheid- und Hardenbergplatz, östlicher Kurfürstendamm und westliche Taunzienstraße) zu nennen. Durch den Neu- und Umbau von Schlüsselgebäuden - wie beispielsweise des Zoofensters und des Aussichtsrads -, die Erhöhung von Aufenthaltsqualität in öffentlichen Räumen und die geplante Einrichtung des bereits angesprochenen Forums City West soll in den nächsten Jahren ein modernisierter Kernbereich West des bipolaren Zentrums Berlins entstehen, der eine starke Bühnenfunktion und Ausstrahlungskraft und somit starken Einfluss auf eine positive Imagebildung haben wird.

#### 4.4. Wohnungs- und Büroflächenmarkt

Der Demographische Wandel in Deutschland, also die Überschreitung der Sterberate gegenüber der Geburtenrate seit Mitte des 20. Jahrhunderts<sup>132</sup> ist nur einer der Faktoren, die entscheidenden Einfluss auf den Berliner Wohnungsmarkt haben. Eine steigende Zahl von Singlehaushalten in Verbindung mit überdurchschnittlich gestiegenen Mietpreisen für kleine Wohnungen, sich verändernde Wanderungsmuster der Bevölkerung sowie Wohnungsleerstand sind zusätzliche Einflussgrößen. Der Wegfall von 35 % des Sozialwohnungsbestandes und 30% des

131 Senatsverwaltung für Stadtentwicklung [Hg.], Projekt „Leitlinien für die City West“ : Zusammenfassung der Analyseergebnisse zum Leitbild, Berlin, 2008, S. 20

132 vgl. Wikimedia Foundation Inc. [Hg.], Demographischer Wandel in Deutschland, [http://de.wikipedia.org/wiki/Demographischer\\_Wandel](http://de.wikipedia.org/wiki/Demographischer_Wandel), Zugriff am 29.12.2008

Belegungswohnbestandes<sup>133</sup> sind ebenso wie der Anstieg der Nebenkosten bei stagnierenden Haushaltsnettoeinkommen Entwicklungen, auf die von Seiten der Wohnungsanbieter reagiert werden muss. Inwiefern eine Weiterentwicklung des vorhandenen Wohnungsbestandes und Maßnahmen wie das seit 1998 durchgeführte Sozial-Monitoring entsprechende Handlungsempfehlungen oder gar Lösungsansätze liefern, gilt es im Folgenden zu beleuchten.

#### 4.4.1. Rahmenbedingungen Wohnungsmarkt

Für die Erklärung der auffälligsten Wohnungsmarkttrends bedarf es einer Erläuterung wichtiger Rahmenbedingungen. 2006 lebten erstmals seit 1997 wieder mehr als 3,4 Mio. Menschen in Berlin<sup>134</sup>. Gründe für den Einwohnerzuwachs liegen in der Stabilisierung von Abwanderungen in das Umland und einem stärkeren Zuzug von Ausländern. Des Weiteren weißt die Hauptstadt ein positives Wanderungssaldo bei jungen Menschen auf, die das im bundesdeutschen Durchschnitt nach wie vor geringe Mietniveau schätzen. Mit einer im Vergleich zum Vormonat gesunkenen Arbeitslosenquote von 12,8% (Stand November 2008) laut Bundesagentur für Arbeit sind auf dem Berliner Arbeitsmarkt noch keine signifikanten Auswirkungen der weltweiten Wirtschaftskrise zu spüren. Bedingt durch den Zuzug gerade junger Menschen, weißt Berlin eine dynamische Entwicklung der Haushaltszahlen, welche eine wesentliche Einflussgröße für die Nachfrageseite darstellt, auf. Die gleiche Bevölkerungszahl wie 1997 verteilt sich auf 7% mehr Haushalte. Singlehaushalte haben spezifische Anforderungen an Wohnungen. Kleine, preisgünstige Wohnungen werden bevorzugt nachgefragt und der Mietdruck auf dieses Segment ist dementsprechend gestiegen. Ähnlich verhält es sich mit den Mietern in diesem Segment. Eine durchschnittliche Mieterhöhung von 6% auf dem Gesamtwohnungsmarkt seit 2004 wird hier deutlich überschritten. Im Vergleich zu anderen Großstädten weist Berlin nur 84% der deutschen Durchschnittseinkommen auf. Trotz günstigerer Nettokaltmieten erhöht sich aufgrund stetig steigender Nebenkosten der Mietdruck, da die zusätzlichen Belastungen durch stagnierende Einkommen nicht aufgefangen werden. Hinzukommt, dass

gewachsene Bewohnerstrukturen gerade in zentrumsnahen Altbaulagen durch Sanierungen und entsprechende Mietsteigerungen verdrängt werden. Gentrifikation auf der einen aber auch zentrumsnaher Wohnungsleerstand durch fehlende Marktgängigkeit oder einer Fehleinschätzung der finanziellen Möglichkeiten möglicher Folgemietler auf der anderen Seite sorgen somit in zentralen Wohnlagen für eine zunehmende Anspannung. Hier muss man sich die Frage stellen, ob eventuell am Bedarf vorbeigeplant wurde und inwieweit dieser Trend durch Lösungsansätze wie einer Nebenkostensenkung durch energetisches Sanieren begegnet werden kann. Weitere Tendenzen die den Wohnungsmarkt nachhaltig beeinflussen werden, sind der spürbare Anstieg der über 65. Jährigen bei den wohnungsmarktrelevanten Altersgruppen. Um selbstbestimmtes Wohnen im hohen Alter zu gewährleisten, benötigt es einer Anpassung des Bedarfswohnbestandes an die Bedürfnisse älterer Menschen.

#### 4.4.2. Entwicklung/ Trend auf dem Wohnungsmarkt

Somit lassen sich für die nächsten Jahre mehrere Trends aufzeigen: eine steigende Nachfrage in bestimmten Segmenten des Berliner Wohnungsmarktes, Abwanderung und Leerstand sind nicht mehr spezielle Probleme der Bezirke im Ostteil der Stadt mit hohem Anteil an Plattenbauten. Leerstand zeigt sich ebenso auch in innenstadtnahen Lagen im Altbau. Eine anhaltende Alterungstendenz in Deutschland führt zur Zunahme der „aktiven Senioren-Haushalte“ mit entsprechenden Anforderungen an Wohnquartiere. Diversifikation und Individualisierung der Wohnwünsche Stichwort „Singlehaushalte“ und ein Rückgang der Stadt-Umland-Wanderung sind weitere Entwicklungstendenzen.<sup>135</sup> Um den Berliner Wohnungsmarkt auch langfristig zu stabilisieren und die genannten Trends aufzufangen, liegt der Maßnahmen Schwerpunkt der Anbieter auf einer Weiterentwicklung der Wohnungsbestände.<sup>136</sup> Steigende Energiepreise und der Demografische Wandel sind hierbei besonders zu berücksichtigen, wenn Wohnobjekte marktfähig bleiben sollen. Marktfähig heißt: Eine

133 Investitionsbank Berlin [Hg.], IBB Wohnungsmarktbericht 2007, Berlin, 2008, S. 31

134 vgl. Amt für Statistik Berlin- Brandenburg [Hg.], Berliner Bevölkerungszahl, <http://www.statistik-berlin-brandenburg.de/pms/2008/08-12-05b.pdf>, Zugriff am 07.12.2008

135 Senatsverwaltung für Stadtentwicklung [Hg.], Tendenzen im Wohnungsbau,

[http://www.stadtentwicklung.de/pdf/20\\_jahre\\_ads/4%20%20Szametait%20Tendenzen%20im%20Wohnungsbau.pdf](http://www.stadtentwicklung.de/pdf/20_jahre_ads/4%20%20Szametait%20Tendenzen%20im%20Wohnungsbau.pdf), Zugriff am 03.01.2009

136 Investitionsbank Berlin [Hg.], IBB Wohnungsmarktbericht 2007, Berlin, 2008, S. 55

Modernisierung erfolgt unter vermieteten Bedingungen und ist somit im Rahmen der gesetzlichen Regelungen auf die Miete umlegbar. Von neu gewonnener Marktfähigkeit spricht man, wenn für eine bislang nicht oder schlecht vermietbare Wohnung eine neue Nachfrage ausgelöst wird. Die Ansatzpunkte reichen von einer Instandsetzung über qualitative Modernisierung und der energetischen Sanierung. Hinzu kommen bauliche Anpassungsmaßnahmen und Aktivitäten zur Wohnumfeldverbesserung<sup>137</sup>. Der daraus resultierende Kosten-Nutzen-Konflikt zwischen Mietern und Vermietern lässt sich durch drei unterschiedliche Handlungsvarianten von Seiten der Vermieter regeln. Bei der passiven Stabilisierung wird der Wohnungsbestand bedarfsbezogen durch Investitionen aufgewertet. Diese Strategie wird bewusst verfolgt, solange trotz erkennbarer Mängel die Mieter nicht abwandern oder ausreichende Nachfrage gegeben ist. Die Gefahr liegt im Auszug vieler Mieter durch Versäumnisse bei der Instandsetzung oder Sanierung und einer entsprechenden Abwertung des Wohnquartieres. Bei der aktiven Stabilisierung sollen Investitionen primär die Bestandsmieter halten, aber auch bestehende Defizite reduziert und das Image verbessert werden, um so zum Mietmilieu passende Interessenten zu gewinnen. Nachlässe für unbeliebte Etagen, Treuerabatte bei pünktlicher Mietzahlung oder Prämien für Mieter, die neue Mieter werben sind Maßnahmen um den Status Quo bei den Bestandsmietern zu halten. Mit der radikale Neuausrichtung eines Bestandes wird auf Trends wie Abwanderung oder massivem Wohnungsleerstand reagiert. Typische Elemente sind eine Ausrichtung auf Zuzüge von außerhalb, der kleinteilige Verkauf der einzelnen Wohnungen oder Abriss und Neubau. Die Erschließung neuer Mieterkreise ist nur unter erheblichen Modernisierungsmaßnahmen sowohl des Wohnungsbestandes als auch des Wohnumfeldes möglich.<sup>138</sup>

#### **4.4.3. Rahmenbedingungen und Trends des Büroflächenmarktes**

Ähnlich dem Wohnungsmarkt gibt es bei der Erörterung und Bewertung des Berliner Büroflächenmarktes Rahmenbedingungen, die mit ausschlaggebend sind für Trends und sich abzeichnende

Tendenzen. So verfügt Berlin über vier Universitäten, die hochqualifizierte Absolventen bereitstellen. Der Ausbau des Großflughafen Berlin-Brandenburg-International sowie der Wandel weg vom primären hin zum tertiären Wirtschaftssektor veranlassten den Senat 2001 mit der Erarbeitung des Konzepts „Bürostandort Berlin – Strukturen und Perspektiven bis 2010“<sup>139</sup>. Das Konzept verfolgt einen innovativen Ansatz, der die qualitativen Merkmale des Büroflächenmarktes in das Zentrum der Überlegungen stellt. Die unterschiedlich orientierten Unternehmen suchen jeweils Standorte mit spezifischen Qualitäten. Qualität und Preis des Angebots haben Konsequenzen auf die Nachfrage. Aufgrund dieser Merkmalsausprägungen wurden fünf Unternehmenstypen klassifiziert. Analog zu den Unternehmenstypen wurden auf der Angebotsseite 12 Standorttypen definiert. Für die Definition der Standorttypen wurden neben der stadträumlichen Lage auch weitere qualitative Merkmale wie Möglichkeiten der baulichen Gestaltung und Risiken der Entwicklung berücksichtigt. Die im Rahmen der Büroflächenenerhebungen ermittelten Flächenpotentiale wurden den unterschiedlichen Standorttypen zugeordnet. Durch Einschätzung der Standortpräferenzen der verschiedenen Unternehmenstypen ist es möglich, ein Modell für die zukünftige räumliche Verteilung der Nachfrage zu entwickeln und somit Aussagen zur zeitlichen und räumlichen Entwicklung der Berliner Büroflächenpotenziale zu machen. Die Aussichten für die Stadt sind durch die Ansiedlung von Unternehmen aus der Medienbranche, der Medizin und Biotechnologie sowie der guten und durch den geplanten Großflughafen BBI sich weiter verbessernden Infrastruktur positiv. Neben den vier Universitäten, die den Unternehmen hervorragend ausgebildetes Personal liefern, trägt auch das kulturelle Angebot der Stadt zur Attraktivität Berlins bei<sup>140</sup>. Die Auswirkungen der Finanzkrise auf den Berliner Büroflächenmarkt sind im Moment schwer abzuschätzen. Berlin ist mit einem Büroflächenbestand von ca. 17,7 Mio. m<sup>2</sup> (Stand 2005) hinter Paris und London der drittgrößte Büromarkt Europas bietet aber im Vergleich günstigere

---

<sup>139</sup> Senatsverwaltung für Stadtentwicklung [Hg.], Bürostandort Berlin, <http://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/stadtentwicklungsplanung/de/buerostandort/index.shtml>, Zugriff am 28.12.2008

<sup>140</sup> Engel & Völkers, Immobilienfokus Berlin. Büroflächen 2006/2007, <http://www.engelvoelkers.com/hr/images/marktberichte/gewerbe/de/Bueroflaechen/Berlin20BFV.pdf>, Zugriff am 02.12.2008

---

<sup>137</sup> Ebenda, S. 56  
<sup>138</sup> Ebenda, S. 58



Mieten. Die stärksten Nachfragegruppen sind die unternehmensnahen Dienstleistungen, insbesondere Rechtsanwälte, Steuerberater und Wirtschaftsprüfer, gefolgt von den Medienunternehmen und dem Gesundheitssektor<sup>141</sup>. Spezifischen Anforderungen an einen Standort kann durch den innovativen Ansatz der Senatsverwaltung bei der Klassifizierung der Standorte Rechnung getragen, so dass die Attraktivität des Berliner Büroflächenmarktes auch in Zukunft steigen wird.

#### 4.4.4. Zwischenfazit

Zwar ist der Berliner Wohnungsmarkt aufgrund seiner im Bundesdurchschnitt nach wie vor günstigen Mieten von einer angespannten Lage entfernt, doch weisen verschiedene Indikatoren zumindest in bestimmten Teilmärkten auf eine künftige Anspannung hin. Eine Knappheit gerade bei preisgünstigen Mietwohnungen durch Aufwertung und Sanierung sowie der Wegfall des sozialen Wohnungsbaus sorgen gerade bei Haushalten mit geringen Einkommen beziehungsweise anderweitigen Marktzugangsschwierigkeiten für Probleme bei der Wohnungsversorgung. Mietsteigerungen von knapp 10% gerade bei kleinen Wohnungen sorgen in der „Stadt der Singlehaushalte“ für zusätzlichen Druck auf Teilgebiete des Wohnungsmarktes. Nachlassende Mobilitätsdynamik und sich verändernde Wanderungsströmungen, die mittlerweile nicht nur den Ostteil der Stadt betreffen, sondern auch Wedding und Schöneberg stellen perspektivisch die Angebotsseite vor die Frage, wie der vorhandene zentrumsnahe Wohnungsleerstand in sozial verträglichem sprich finanzierbarem Maße marktgängig gemacht werden kann. Darüber hinaus sind Erfordernisse aufgrund steigender Energiepreise und des demografischen Wandels zu berücksichtigen, wenn Wohnobjekte marktfähig bleiben sollen. Um sozialstrukturelle und sozialräumliche Veränderungen, welche ebenfalls entscheidende Einflussgrößen darstellen, zu überprüfen, bedarf es eines kontinuierlichen Stadtbeobachtungssystems. Das 1998 im Gutachten „Sozialorientierte Stadtentwicklung“ entwickelte Sozial Monitoring dient hierbei als „Frühwarnsystem für die Ermittlung von gebietsbezogenem Handlungsbedarf der sozialen

Stadtentwicklung“<sup>142</sup>. Die Ergebnisse des Monitoring gehen in die Berechnung der Finanzmittelzuweisung der Bezirke ein<sup>143</sup>. Eine Stabilisierung und Weiterentwicklung von Stadtteilen mit besonderem Entwicklungsbedarf findet auf Grundlage einer quantitativen Datenanalyse statt. 338 Verkehrszellen mit einer Einwohnerzahl von jeweils 10.000 Bürgern bilden die Grundlage für eine Analyse zur Ermittlung von Gebieten mit ähnlichen Entwicklungstendenzen über einen längeren Zeitraum. Damit können rechtzeitig und gezielt stadtentwicklungspolitische Maßnahmen eingeleitet werden, sollte festgestellt werden, dass es zu einem Anstieg von sozialen Problemlagen in einzelnen städtischen Räumen kommt. Aufgrund der Möglichkeiten des frühen Erkennens problematischer Tendenzen wie Ghettoisierung oder Kinderarmut, die auch Einfluss auf den Wohnungsmarkt haben können, stellt dieses Tool einen sinnvollen Beitrag bei der Erarbeitung von Lösungsansätzen auf der Ebene des Quartiersmanagement bestimmter sozialer Brennpunkte dar, auch wenn das eigentliche Ziel eher in der Stabilisierung oder Verbesserung der sozialen Situation in städtischen Teilräumen liegt. Für den Bereich des selbstbestimmten, altersgerechten Wohnens könnte die Angebotsseite durch gezielte bauliche Anpassungsmaßnahmen und einer Aufwertung des Wohnumfeldes den zukünftig steigenden Bedarf decken. Über die Frage wie man dem Problem des wegbrechenden sozialen Wohnungsbaus begegnet lässt sich kontrovers diskutieren. Genossenschaftlich organisiertes Wohnen auf der einen aber auch energetisches Sanieren zur Senkung der Nebenkosten auf der anderen Seite stellen, Gesetz dem Fall, dass die Kosten in einem vernünftigen Rahmen an die Miete weitergegeben werden, Möglichkeiten dar, die anstehenden Probleme zwar nicht zu beseitigen aber zumindest aufzufangen.

#### 4.5. Fazit

Auf die zahlreich genannten Herausforderungen und Probleme, mit denen die Stadt Berlin konfrontiert war und auch weiterhin konfrontiert sein wird, versucht die Berliner Stadtentwicklung

---

142 Senatsverwaltung für Stadtentwicklung [Hg.], Endbericht Monitoring,

[http://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/basisdaten\\_stadtentwicklung/monitoring.shtml](http://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/basisdaten_stadtentwicklung/monitoring.shtml), Zugriff am

01.12.2008

143 vgl. Ebenda

entsprechend zu reagieren - Suburbanisierung, Bedeutungsverlust der Innenstadt, demographischer Wandel sowie ein angespannter Wohn- und Büroflächenmarkt, um nur einige zu nennen. Instrumente hierfür sind kooperative Planungsinitiativen, Stadtentwicklungskonzepte, Leitbilder und Handlungsempfehlungen. Das Planwerk Innenstadt beispielsweise soll die City durch die Formung eines Polyzentrums wieder neu beleben und der Abwanderung ins Berliner Umland Einhalt bieten. Auch das gemeinsame Leitbild Berlins und Brandenburgs, „Stärken stärken“, sieht eine Entlastung der Metropole Berlins vor, indem mehrere für die Regionen bedeutsame Zentren im Land Brandenburg entstehen. Des Weiteren wurde versucht, die internationale Wettbewerbsfähigkeit der Stadt durch fünf Städtebauliche Entwicklungsmaßnahmen zu fördern sowie mit dem Monitoring Soziale Stadtentwicklung ein Instrument zur frühzeitigen Erkennung sozialräumlicher Handlungsbedarfe zu schaffen. Diese und weitere Maßnahmen der Entwicklungsförderung werden auch in Zukunft eine gewichtige Rolle in der Berliner Stadtentwicklung einnehmen, wenngleich auch der Erfolg der Interventionen abzuwarten bleibt.

#### 4.6. Quellenverzeichnis

Amt für Statistik Berlin-Brandenburg [Hg.] (2008): *Die kleine Berlin Statistik*. <http://www.statistik-berlin-brandenburg.de/pms/2008/08-12-05b.pdf>, Zugriff am 07.12.2008.

Berliner Senat [Hg.] (2008): *Bürostandort Berlin - Strukturen und Perspektiven bis 2010*. <http://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/stadtentwicklungsplanu ng/de/buerostandort/index.shtml>, Zugriff am 02.12.2008.

Berliner Senat [Hg.] (2008): *Endbericht Monitoring 2007*. [http://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/basisdaten\\_stadtentwi cklung/monitoring.shtml](http://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/basisdaten_stadtentwi cklung/monitoring.shtml), Zugriff am 02.12.2008.

Berliner Senat [Hg.] (2008): *IBB Wohnungsmarktbericht 2007*. [http://www.stadtentwicklung.berlin.de/wohnen/wohnungsmarktberich t/pdf/wohnungsmarktbericht\\_2007.pdf](http://www.stadtentwicklung.berlin.de/wohnen/wohnungsmarktberich t/pdf/wohnungsmarktbericht_2007.pdf), Zugriff am 01.12.2008.

Berliner Zeitung [Hg.]: Berlin hat Zukunft- Pläne, Prognosen und Perspektiven für die Hauptstadt. 07.11.2008, Berlin.

Engel & Völkers (2007): *Immobilienfokus Berlin Büroflächen 2006/2007*. <http://www.engelvoelkers.com/hr/images/marktberichte/gewerbe/de/ Bueroflaechen/Berlin20BFV.pdf>, Zugriff am 02.12.2008.

Häußermann, Hartmut (2000): Berlin: von der geteilten zur gespaltenen Stadt? Sozialräumlicher Wandel seit 1990, Leske + Budrich, Opladen.

Häußermann, Hartmut (2008): *Stadtpolitik*. Suhrkamp Verlag, Frankfurt am Main.

Schmidl, Karin, Urbanes Ufer. in: Berlin hat Zukunft- Pläne, Prognosen und Perspektiven für die Hauptstadt. Berliner Zeitung (2008).

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung [Hg.] (1999): Planwerk Innenstadt Berlin, Ergebnis, Prozess, Sektorale Planungen und Werkstätten. Berlin.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung [Hg.] (2004): Stadtentwicklungskonzept Berlin 2020, Statusbericht und perspektivische Ansätze. Berlin.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung [Hg.] (2005): *Stadtforum Berlin: Projekte, Pläne, Informationen*. Berlin.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung [Hg.] (2006): *Stadtforum Berlin: Perspektiven für Berlin-Strategien und Leitprojekte*. Berlin.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung [Hg.] (2007): *Berliner Entwicklungsbereiche- Eine Bilanz: Biesdorf-Süd, Wasserstadt Berlin-Oberhavel, Johannisthal/Adlershof, Rummelsburger Bucht, Alter Schlachthof*. Berlin.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung [Hg.] (2007): *Von der Brache zur Adresse- Städtebauliche Entwicklungsmaßnahmen in Berlin und Brandenburg*. Berlin.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung [Hg.] (2008): *Berlin Townhouses*.

<http://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/staedtebauprojekte/friedrichswerder/de/townhouses/>, Zugriff am 22.11.2008.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung [Hg.] (2008): *Friedrichswerder – Planung: Berlin Townhouses*.

<http://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/staedtebauprojekte/friedrichswerder/de/townhouses/>, Zugriff am 22.11.2008.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung [Hg.] (2008): *Gemeinsame Landes- planungsabteilung der Länder Berlin und Brandenburg: Landesentwicklungsprogramm 2007. Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg, Berlin*.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung [Hg.] (2008): *Gemeinsame Landes- planungsabteilung der Länder Berlin und Brandenburg: Leitbild Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg*. Berlin.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung [Hg.] (2008): *Informationen für Baugemeinschaften und Baugruppen: Berlin Townhouses – Friedrichswerder*.

<http://www.stadtentwicklung.berlin.de/bauen/baulueckenmanagement/de/ratgeber/beispiele/townhouses.shtml>, Zugriff am 22.11.2008.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung [Hg.] (2008): *Projekt „Leitlinien für die City West“ : Zusammenfassung der Analyseergebnisse zum Leitbild*. Berlin.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung [Hg.] (2008): *Städtebaulicher Entwicklungsbereich: Johannisthal/Adlershof-Bilanz der Entwicklung*.

<http://www.stadtentwicklung.berlin.de/bauen/entwicklungsgebiete/pdf/JohannisthalAdlershofBilanz.pdf>, Zugriff am 22.11.2008.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung [Hg.] (2008): *Stadtentwicklungsplanung*.

<http://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/stadtentwicklungsplanung.html>, Zugriff am 15.11.2008.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung [Hg.] (2008): *Stadtplanerische Konzepte / Städtebauliche Projekte, Leitlinien für die City West*.

[http://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/stadtplanerische\\_konzepte/leitbild\\_city\\_west/index.shtml](http://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/stadtplanerische_konzepte/leitbild_city_west/index.shtml), Zugriff am 08.12.2008.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung [Hg.]: *Stadtforum BERLIN- Projekte, Pläne, Informationen*. Berlin.

## 5. Ökologische Stadtplanung

*Marduk Burdinski  
Mareike Joost  
Ellen Mekjffer  
Kerstin Schubert*

### 5.1. Einleitung

Im Folgenden beschäftigen wir uns mit dem Thema Stadtökologie und mit ihrem Verhältnis zur Stadtplanung. Dieses Thema betrachten wir aus folgenden Gründen als relevant für unsere Projektarbeit. Das Tempelhofer Feld liegt im innerstädtischen Bereich Berlins und ist daher direkt von den stadtklimatischen Veränderungen und Gegebenheiten betroffen. Andererseits hat das Feld selbst eine wichtige stadtklimatische Funktion und damit haben hier Eingriffe Auswirkungen auf die anderen Stadtbereiche. Im Zentrum der Ausarbeitung stehen zum einen das spezifische Klima der Stadt und deren mögliche Auswirkung auf das Tempelhofer Feld, sowie die Auswirkungen, die das Tempelhofer Feld auf das Berliner Stadtklima hat. Zum anderen wird näher auf den Klimawandel, die globale Erwärmung und den letztendlich daraus resultierenden erforderlichen Klimaschutz eingegangen. Dabei werden Handlungsoptionen aus Politik und Städtebau vorgestellt, die auch bei Planungen auf dem Tempelhofer Feld eine umweltbeziehungsweise klimaschützende Rolle spielen könnten. Zunächst werden einige grundlegende Begriffe, die bei der Behandlung des Themas Stadtökologie von Bedeutung sind, geklärt, um im Anschluss den Bezug zum Tempelhofer Feld verständlicher darstellen zu können.

#### 5.1.1. Klimawandel und globale Erwärmung

Seit dem Bestehen der Erde verändert sich das Klima ständig. Der eigentliche Begriff Klimawandel beschreibt die natürlichen Veränderungen des Klimas auf der Erde über einen längeren Zeitraum hinweg und in der bisherigen Klimageschichte.<sup>144</sup> Natürliche Faktoren, die das Klima beeinflussen, sind beispielsweise der Einfluss der Sonne, Vulkanismus, die Erdbahn um die Sonne, die Neigung der Erdachse und die Kontinentaldrift.<sup>145</sup> Durch den natürlichen Aufbau der Erde und den Einfluss der verschiedenen Klimafaktoren besteht auf der Erde ein natürlicher Treibhauseffekt: In der Stratosphäre bildet sich unter Einwirkung des ultravioletten Sonnenlichtes atomarer Sauerstoff, welcher sich mit O<sub>2</sub>- Molekülen

---

144 vgl. EUCC - Die Küstenunion Deutschland e.V. [Hg.], *Klimaänderungen- der heutige Wissensstand*, <http://www.ikzm-d.de/main.php?page=45,2793>, Zugriff am 15.12.2008

145 vgl. Matthias Engel, *Ursachen der Klimaschwankungen und Klimaveränderungen*, <http://www.mattaeng.ch/klimaphysik.htm>, Zugriff am 15.12.2008

zu Ozon (O<sub>3</sub>) verbindet. Die Ozonschicht wirkt als UV-Filter und schirmt die Erdoberfläche vom kurzwelligen Spektralbereich ab. Nur das langwellige, sichtbare Sonnenlicht wird hindurch gelassen und von der Erdoberfläche absorbiert, wobei die Lichtenergie in Wärmeenergie übergeht. In der Troposphäre absorbieren Kohlenstoffdioxid und Wasserdampf die von der Erde ausgestrahlte Wärme. Dadurch wird die vollständige Wärmeabstrahlung in das Weltall verhindert und eine durchschnittliche Erdtemperatur von 15° C eingestellt. Alle Lebewesen sind in einem langwierigen Evolutionsprozess an die so entstandenen Licht-, Temperatur- und Feuchtigkeitsbedingungen angepasst<sup>146</sup>.

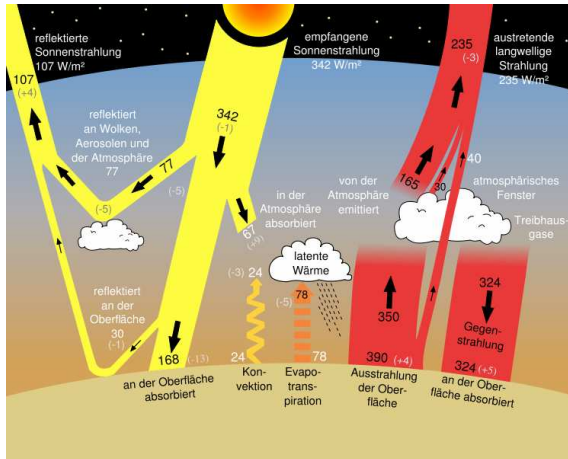


Abbildung 22: Schema des Treibhauseffektes<sup>147</sup>

Die globale Erwärmung ist eine Klimaveränderung, die überwiegend auf menschliche Einflüsse, insbesondere den Ausstoß von

übermäßigen Treibhausgasen, zurückgeführt wird und als Folge die Verstärkung des natürlichen Treibhauseffektes hat. Die globale Erwärmung ist ein weltweites Klimaphänomen, das den Anstieg der durchschnittlichen, globalen Oberflächentemperatur bezeichnet. Dabei wird nicht die Klimageschichte der Erde in ihrer Gesamtheit betrachtet, sondern insbesondere die letzten 150 Jahre. Um dieses Phänomen zu erklären, werden sowohl natürliche als auch durch den Menschen verursachte Gründe in Betracht gezogen<sup>148</sup>. Mit der Erderwärmung zusammenhängende Umweltveränderungen, wie beispielsweise eine verringerte Schneebedeckung, steigende Meeresspiegel, Gletscherschmelze und Wetterveränderungen, sind bereits als Konsequenzen wahrzunehmen, die neben den Aktivitäten des Menschen auch die Ökosysteme (auch Stadtkösysteme!) beeinflussen.<sup>149</sup>

### 5.1.2. Der Nachhaltigkeitsgedanke

Nachhaltigkeit ist ein schillernder und oft beliebig verwendeter Begriff. Häufig wird „nachhaltig“ auch nur als Synonym für „dauerhaft“ verwendet<sup>150</sup>. Der Wortsinn stammt ursprünglich vom forstwirtschaftlichen Nachhaltigkeitsgedanken, der Anfang des 18. Jahrhunderts, im Zuge des hohen Bedarfs an Holz für die Bergwerksverbauung, entstand.<sup>151</sup> Das Konzept der Nachhaltigkeit beschreibt die Nutzung innerhalb eines regenerierbaren Systems, bei der das System in seinen wesentlichen Eigenschaften erhalten bleibt und sein Bestand auf natürliche Weise nachwachsen kann. Eine nachhaltige Entwicklung soll gewährleisten, dass die heutige Nutzung der Ressourcen die Grundlage des Lebens von zukünftigen Generationen nicht negativ beeinträchtigt<sup>152</sup>. Bis heute hat sich der Begriff der Nachhaltigkeit erweitert. Nachhaltigkeit bezieht sich nicht mehr nur auf den langfristigen

148 Goethe- Institut [Hg.], globale Erwärmung,

<http://www.goethe.de/wis/umw/dos/nac/den/de3106180.htm>, Zugriff am 15.12.2008

149 vgl. Informationsdienst Wissenschaft e.V., „Das Klima ändert - was nun?“, <http://idw-online.de/pages/de/news277718>, Zugriff am 15.12.2008

150 Goethe-Institut [Hg.], Nachhaltigkeit, <http://www.goethe.de/wis/umw/dos/nac/den/de3106180.htm>, Zugriff am 15.12.2008

151 ebenda

152 Umweltbundesamt GmbH [Hg.], Glossar Nachhaltigkeit,

[http://www8.umweltbundesamt.at/umweltschutz/oekosystem/ter\\_allgemein/mfrp\\_eisenwurzen/glossar/#c107603](http://www8.umweltbundesamt.at/umweltschutz/oekosystem/ter_allgemein/mfrp_eisenwurzen/glossar/#c107603), Zugriff am 15.12.2008

146 Ebenda

147 Keihl; Trenberth, Schema des Treibhauseffektes – die Strahlungsbilanz der Erde, [http://eosps0.gsfc.nasa.gov/eos\\_observ/pdf/Nov-Dec06.pdf](http://eosps0.gsfc.nasa.gov/eos_observ/pdf/Nov-Dec06.pdf), S. 38, Zugriff am 01.12.2008

Schutz von Umwelt und Ressourcen, sondern gleichermaßen auf die Verwirklichung sozialer und ökonomischer Ziele. Dieses Prinzip wird allgemein als „Drei- Säulen- Modell der Nachhaltigkeit“ bezeichnet; die gängige Definition des Modells stammt von der Enquete-Kommission des Deutschen Bundestages „Schutz des Menschen und der Umwelt“. Es besagt, dass Nachhaltigkeit nicht nur das Naturerbe umfasst, das wir an die nächste Generation weitergeben, sondern auch die wirtschaftlichen Errungenschaften sowie die sozialen Institutionen unserer Gesellschaft, wie etwa die demokratische Willensbildung oder die friedliche Konfliktregelung<sup>153</sup>.

### 5.1.3. Stadtökologie

Stadtökologie ist die Lehre vom Haushalt der Natur in der Stadt<sup>154</sup>. Auch in der Stadt bestehen Wechselwirkungen der Organismen untereinander und mit ihrer Umwelt. Die abiotischen Standortfaktoren bilden das Klima, der Boden, die Wasserversorgung, die geomorphologischen Gegebenheiten, sowie die räumliche und zeitliche Struktur der Stadt. Die Stadt besteht aus vielen verschiedenen Ökosystemen, welche die Stadt zu einem Ökosystemkomplex machen. Pflanzen und Tiere müssen sich an die vielen künstlich vom Menschen geschaffenen Lebensräume anpassen; eine Ansiedlung von Lebewesen ist mit der Ansiedlung der Menschen und dem Entstehen der Städte erfolgt. Der Mensch bezieht die Natur jedoch auch aktiv mit in seinen Lebensraum Stadt ein, indem er beispielsweise Tiere ansiedelt oder auch Vegetation selbst pflanzt. Siedlungsorte von Pflanzen und Tieren sind beispielsweise Stadtparks, Vorgärten, Brachflächen und Hinterhöfe, jedoch auch Gehwege, Straßen, Hausdächer und -wände. Diese werden besiedelt, obwohl sie eigentlich nicht als Siedlungsraum für Pflanzen und Tiere geplant waren. Auch das Tempelhofer Feld war in seiner Funktion als Flugfeld nicht aktiv vom Menschen als Siedlungsraum für Tiere und Pflanzen angelegt. Trotzdem erfolgte mit der Zeit eine Besiedlung des Gebietes von zahlreichen Tier- und Pflanzenarten, die wiederum in der aktuellen Planung für das Feld durchaus eine wichtige, ökologisch wertvolle Rolle spielen und Schutzmaßnahmen für eine Erhaltung verlangen. Die Stadt ist ein Werk der menschlichen Gesellschaft, also hat der Mensch auch Einfluss auf die städtischen Ökosysteme. Städtische Faktoren, an

die sich Pflanzen und Tiere anpassen müssen, sind beispielsweise eine Reduzierung der Vegetation für Bebauung, Versiegelung und Verdichtung und die damit verbundene Ableitung von Regenwasser, Verunreinigung, Alkalisierung und erhöhte Schadstoffbelastung. Durch diese stadtspezifischen Faktoren wird die Zusammensetzung der Stadtatmosphäre beeinflusst und der Strahlungs- und Energiehaushalt verändert. Im urbanen Siedlungsraum bestehen damit im Vergleich zum nicht bebauten Umland klimatische Veränderungen. Das so genannte Stadtklima ist das Klima, das auf der Wechselwirkung mit der Bebauung und deren Auswirkung beruht. Zusätzlich wird dieses noch durch Abwärme und Schadstoffemission modifiziert. Demnach würde eine Veränderung des Versiegelungsgrades auf dem großen Areal des Tempelhofer Feldes durch zukünftige Planung und Bebauung (oder aber auch zusätzliche Begrünung) einen Einfluss auf das bestehende Kleinklima haben. In der Stadt gibt es in der Regel höhere Temperaturen als im Stadtumland, man spricht dabei vom „Wärmeinselphänomen“. Die Auswirkungen des wärmeren Klimas in der Stadt sind zum Beispiel eine Verkürzung der winterlichen Frostperioden und der Schneedeckendauer, die Verlängerung der Vegetationsperioden innerstädtischer Pflanzen und die Ansiedlung wärmeliebender neuer Pflanzenarten (Neophyten).

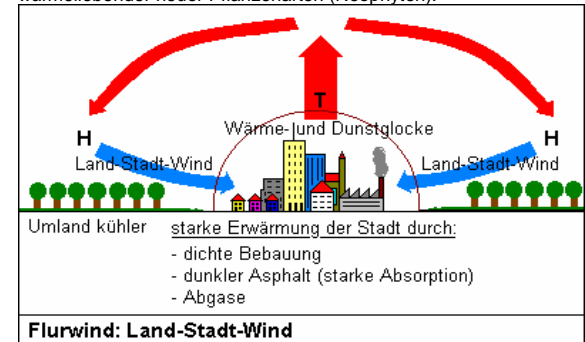


Abbildung 23: Entstehung von Flurwinden<sup>155</sup>

<sup>153</sup> ebenda

<sup>154</sup> Sukopp, H. & R. Wittig, *Stadtökologie*, Stuttgart, 1998

<sup>155</sup> Forkel, Matthias [Hg.], *Regionale Windsysteme*, <http://www.m-forkel.de/klima/winde.html>, Zugriff am 15.12.2008

## 5.2. Stadtklimatische Faktoren

Es gibt viele Faktoren, die das Stadtklima beeinflussen. In diesem Kapitel sollen die wichtigsten davon betrachtet werden.

### 5.2.1. Boden

Der Boden nimmt im Ökosystem eine grundlegende Stellung ein, er übernimmt wichtige Speicher-, Filter- und Pufferfunktionen. Wasser kann im Boden gespeichert werden, womit Verdunstung ermöglicht wird. Schadstoffe können in der Erde gebunden werden, wodurch die Verschmutzung vom Grundwasser bis zu einem gewissen Grad verhindert werden kann. Die unterschiedlichen Funktionalitäten von Böden hängen von der Art des Bodens selber ab. In der Berliner Innenstadt findet man sehr kalkhaltige und alkalische Böden, was auf das ständige Einbringen von Bauschutt und Baumaterial in den Boden zurückzuführen ist.

### 5.2.2. Vegetation und Freifläche

Grünflächen haben in der Stadt eine hohe ökologische und soziale Bedeutung. Sie übernehmen Funktionen wie:

Lieferung von Sauerstoff und Nährstoffen, Unterstützung des Bodens in seiner Filter- und Speicherfunktion, Bindung und Filterung von Schadstoffen und Stäuben, Verbesserung des Wasserkreislaufes, Förderung von Luftzirkulation und Luftaustausch und Reduzierung der stadtklimatischen Verschlechterung (Überwärmung, niedrigere Luftfeuchtigkeit)<sup>156</sup>.

Durch eine effektive Anordnung der städtischen Grünflächen können sich positive stadtklimatische Auswirkungen ergeben. So können Grünflächen der städtischen Erwärmung entgegenwirken sowie der Verdunstung und damit eine Abkühlung fördern.

### 5.2.3. Versiegelung und Oberflächenabfluss

Das hohe Wärmespeichervermögen von Gebäuden und asphaltierten Straßen verursacht eine Aufheizung der Luft, die durch fehlenden Luftaustausch in einem städtischen Gefüge nicht gemindert werden kann. Neben der höheren Temperatur (besonders in Sommernächten) ist die Luftfeuchtigkeit geringer, da in der Stadt Verdunstungsflächen durch verminderten Vegetationsflächenanteil

und Wasserflächenanteil fehlen. Durch Versiegelung und Verdichtung werden die Funktionen des Bodens stark beeinträchtigt, die Aufgabe der Filter- und Speicherfunktion geht verloren. Da eine Versickerung des Wassers unterbunden wird, können die Schadstoffe (z.B. Hundekot und Staub) nicht mehr im Boden gehalten werden und gelangen über den Niederschlag in die Gewässer<sup>157</sup>.

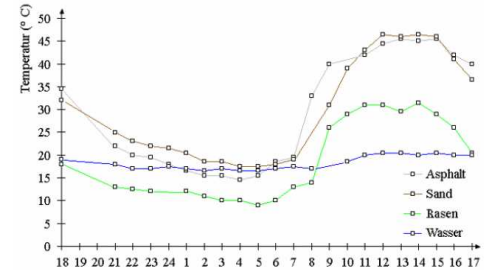


Abbildung 24: Temperaturverlauf unterschiedlicher Oberflächen<sup>158</sup>

Durch die verstärkte Versiegelung städtischer Böden kann der Niederschlag nur in geringem Maße versickern, der größere Anteil an Regenwasser wird als Oberflächenabfluss in die Kanalisation abgeleitet. Durch den fehlenden Wassergehalt im Boden kann keine Verdunstung stattfinden, was wiederum das Stadtklima beeinflusst. Berlin ist zu 32 Prozent versiegelt (11% bebaute Fläche und 21% unbebaute Fläche), wobei Wasserflächen auch als versiegelt gelten<sup>159</sup>. Das Zentrum Berlins hat eine sehr starke Versiegelung, im Durchschnitt etwa 80%. Seit 2001 werden in Berlin die Niederschlagswasserableitungsgebühren getrennt von der Abwasserentsorgung berechnet, so dass für ein niedriger

156 06.03 Freiflächenentwicklung (2006) S. 1

157 01.02 Versiegelung (2007) S.2

158 Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin [Hg.], 01.02 Versiegelung (2007) Umweltatlas, <http://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/umweltatlas/ib102.htm>, S. 2, Zugriff am 15.12.2008

159 Ebenda, S. 20

versiegeltes Grundstück geringere Kosten anfallen und dies ein Anreiz zur Entsiegelung ist.<sup>160</sup>

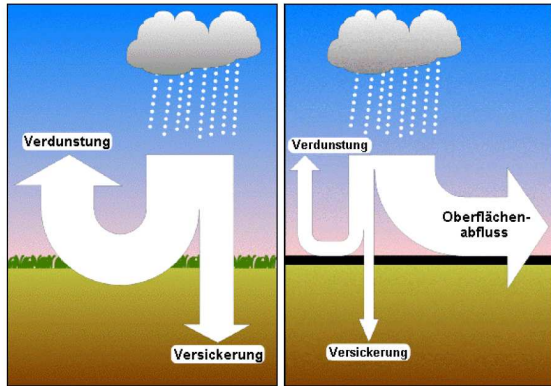


Abbildung 25: Wasserhaushalt von Vegetationsflächen und versiegelten Flächen<sup>161</sup>

### 5.2.4. Das Stadtklima und Handlungsempfehlungen

Die beschriebenen ökologischen Veränderungen im Stadtraum, aber auch die Anordnung von bebauter Fläche und Freiflächen, führen zu einem veränderten Stadtklima. Im typischen Stadtklima findet man gegenüber dem Umland:

- eine Erhöhung der Temperaturen durch die hohe Speichermasse von bebauten Flächen
- Verminderung der Verdunstung und damit Reduzierung der Abkühlung und der Luftfeuchtigkeit,
- Reduzierung der Windgeschwindigkeit durch erhöhte Oberflächenrauigkeit der Stadt,

<sup>160</sup> Ebenda, S.3

<sup>161</sup> Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin [Hg.], 02.13 Oberflächenabfluss, Versickerung, Gesamtabfluss und Verdunstung aus Niederschlägen 2007 Umweltatlas, [http://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/umweltatlas/db213\\_01.htm#Abb1](http://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/umweltatlas/db213_01.htm#Abb1), S. 2, Zugriff am 15.12.2008

- Fehlen von Luftaustausch und eine Erhöhung von Wolken- und Niederschlagbildung im städtischen Raum.

Im Winter kann die städtische Überwärmung vorteilhaft für Menschen und Pflanzen sein, oftmals treten aber im Sommer hohe gesundheitliche Belastungswerte für den Menschen auf. Bei dem Vergleich der Karten des Umweltatlas zur klimatischen Belastung Berlins (stadtklimatischen Zonen: 04.05.(1993)- 04.05.(2007)), stellt man fest, dass sich die innerstädtische Wärmeinsel Berlins erweitert hat. Deswegen sind Freiflächen im und um das Stadtgebiet von großer Bedeutung. Für die Wirksamkeit solcher Freiflächen sind besonders Reliefverhältnisse, Vegetationsstrukturen und die Bebauungsdichte in den Übergangsbereichen ausschlaggebend. Bei der stadtklimatischen Freiraumbetrachtung unterscheidet man zwischen Ausgleichsräumen, Belastungsräumen und Leitbahnen.

Ausgleichsräume sind vegetationsgeprägte und damit kaltluftproduzierende Flächen. In Berlin sind es vor allem die Stadtwälder, Kleingartenanlagen aber auch grüne Siedlungen mit einem geringen Versiegelungsgrad. Kleine Freiflächen produzieren Kaltluft in einem nur sehr geringen Maße, sie können aber die Wirkung der größeren Freiflächen und deren Ausgleichsraum vergrößern. Die Menge der produzierten Kaltluft hängt vom vorherrschenden Vegetationstyp und den Bodeneigenschaften ab, die Reichweite der Kaltluftströmung ist abhängig von der Lage der Freifläche und der Hinderniswirkung der angrenzenden Bebauung. Weiterhin begünstigen Freiflächen das Auftreten von Flurwinden im Stadtraum. Diese sind vom übergeordneten Windfeld abgekoppelt und entstehen in der Nacht, wenn das unbebaute Umland sich schneller abkühlt als die wärmespeichernde Stadt. Die Freiflächen bilden dabei geeignete Frischluftschneisen für den Windaustausch vom Flur in die bebauten Gebiete. Die Gesamtfläche der kaltluftproduzierenden Areale in Berlin entspricht 49 Prozent des gesamten Stadtgebietes, was von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung als relativ hoher Wert angesehen wird<sup>162</sup>. Flächen mit einer sehr hohen stadtklimatischen Bedeutung (wie der große

<sup>162</sup> Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin [Hg.], Klimamodell Berlin – Bewertungskarten Ausgabe 2004, [http://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/umweltatlas/e\\_text/k411.pdf](http://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/umweltatlas/e_text/k411.pdf), S.8, Zugriff am 15.12.2008



Tiergarten, das Flughafengelände Tempelhof oder der Volkspark Friedrichshain) sollten in ihrer Funktion unterstützt werden. Sie sind sehr empfindlich gegenüber einer Nutzungsintensivierung durch (weitere) Bebauung und Versiegelung.

Als Planungsempfehlung wird von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung die

- Vermeidung von Austauschbarrieren,
- die Reduzierung von Emissionen und Vernetzung mit weiteren Freiflächen genannt<sup>163</sup>.

Den Belastungsraum findet man vorwiegend in der hoch versiegelten Innenstadt, meist weisen die belasteten Räume eine problematische Lufthygiene und eine städtische Überwärmung auf. Hier können die Ausgleichsflächen Abhilfe schaffen, entweder durch eine direkte räumliche Benachbarung zum Belastungsraum und damit ein direktes Einwirken, oder mit Hilfe von Luftaustauschbahnen.

Für den Belastungsbereich werden von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung folgende Maßnahmen empfohlen:

Verhinderung weiterer Verdichtung, Verbesserung der Durchlüftung und des Vegetationsanteils, Erhalt aller Freiflächen, Entsiegelung und Begrünung der Blockinnenhöfe<sup>164</sup>.

Leitbahnen sollen Kaltluftentstehungsgebiete (Ausgleichsräume) und Belastungsbereiche (Wirkungsräume) miteinander verbinden und sind „elementarer Bestandteil“ des Luftaustausches.<sup>165</sup> Als geeignete Frischlufttransportbahnen gelten Räume mit einer gewissen Breite, einer niedrigen Schadstoffbelastung und einer geringen Oberflächenrauigkeit<sup>166</sup>. Eine zu hohe Dichte von Bäumen und Vegetation würde den Lufttransport behindern. Innerstädtische, breite Straßen können nur dem Klimaausgleich dienen, denn aufgrund ihrer eigenen Schadstoffbelastung können sie nicht als Transporteur von unbelasteter Luft wirksam werden.

<sup>163</sup> ebenda, S.12

<sup>164</sup> ebenda, S.13

<sup>165</sup> ebenda, S.6

<sup>166</sup> Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin [Hg.], 04.07 Klimafunktionen 2001- Luftaustausch, [http://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/umweltatlas/d411\\_04.htm#A4](http://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/umweltatlas/d411_04.htm#A4), S.5, Zugriff am 15.12.2008

Für die Gestaltung von Luftleitbahnen werden folgende Maßnahmen empfohlen:

Vermeidung baulicher Hindernisse, die einen Kaltluftstau verursachen könnten, Reduzierung der angrenzenden Bebauung, Ausrichtung von Neubauten längs zu den Leitbahnen, und Vermeidung von Randbebauung und Erhalt des Grün- und Freiflächenanteils<sup>167</sup>.



Abbildung 26: Kaltluftproduzierende Räume- (grün) und Belastungsräume (orange-rosa) am Tempelhofer Feld<sup>168</sup>

### 5.2.5. Zwischenfazit

In der Studie „Machbarkeitsstudie für eine öffentliche Erholung des Tempelhofer Feldes-Band 1 (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Abt. Stadt und Freiraumplanung, Referat IC (Hrsg.) (2007)“ wird neben dem Erholungswert auch die ökologische Bedeutung der Fläche untersucht. Wiederum wird die Funktion als

<sup>167</sup> Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin [Hg.], Klimamodell Berlin – Bewertungskarten Ausgabe 2004, [http://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/umweltatlas/e\\_text/k411.pdf](http://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/umweltatlas/e_text/k411.pdf), S. 16, Zugriff am 15.12.2008

<sup>168</sup> Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin [Hg.], Ausschnitt der Karte Planungshinweise Stadtklima 04.11.2004 Umweltatlas, <http://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/umweltatlas/k411.htm>, Zugriff am 15.12.2008

große Kaltluftentstehungsfläche betont. Da das Tempelhofer Feld nie bebaut wurde, findet man noch sehr naturnahe Böden vor, sowie zwei geschützte Biotope- einen Sandtrockenrasen und eine Glattthaferswiese<sup>169</sup>. Ebenfalls wurde durch grundlegende Gutachten eine wertvolle Fauna festgestellt. Eine zukünftige Nutzung würde sich für die vorhandenen Tierarten teilweise als belastend herausstellen. Im Gegensatz zu den wirbellosen Tieren, geht man bei den Vögeln (besonders Brachpieper) von einer hohen Störanfälligkeit aus. Auf dem Flughafengelände gibt es keine flächendeckende Untersuchung zu den Altlasten, jedoch wird das Gelände um das ehemalige Heizkraftwerk, die alte Flughafenanlage und das Vorfeld des Flughafengebäudes als Altlastenverdachtsfläche eingestuft<sup>170</sup>. In Hinblick auf die stadtklimatische Erwärmung Berlins ist das Tempelhofer Feld als eine sehr wichtige regionale Ausgleichsfläche zu betrachten, der zu weiten Teilen mit Vegetation bedeckte Boden des Tempelhofer Feldes nimmt eine wichtige ökologische Funktion ein. Durch die unversiegelten Oberflächen und die Vegetation wird ein Oberflächenabfluss verhindert, wie er in den weitgehend versiegelten angrenzenden Wohngebieten erfolgt. Feuchtigkeit wird somit im Boden gespeichert und kann durch Verdunstung zur direkten Kühlung der angrenzenden Stadträume beitragen. Eine Bepflanzung des Areals müsste die wichtigen Biotope, Vegetationsflächen, Windentstehungsflächen und Luftleitbahnen beachten und die stadtklimatisch wichtigen Funktionen bewahren. Die Erhaltung des „angenehmen Klimas“ auf dem Tempelhofer Feld wäre für eine Bebauung mit einem Wohngebiet von großem Vorteil. Bisher sind aber keine Gutachten zu der Auswirkung einer möglichen Bebauung auf dem Feld erstellt worden. Jedoch kann man grundsätzlich von einer stadtklimatischen Verschlechterung für die Umgebung ausgehen, würde diese wichtige Kaltluftentstehungsfläche weiträumig bebaut werden und im Zuge dessen auch keine stadtklimatischen Ausgleichsmaßnahmen stattfinden.

---

169 Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin, Abt. Stadt- und Freiraumplanung, Referat IC [Hg.], Machbarkeitsstudie für eine öffentliche Erholung des Tempelhofer Feldes Band 1, Berlin, 2007, S.53  
170 ebenda, S.50

## 5.3. Gebäudetechnik, Mobilität und Standortwahl

Auch die Stadtplanung kann ihren Teil zur Reduktion von klimaschädlichen Emissionen beitragen. Der folgende Abschnitt gibt zunächst einen kleinen Überblick über Energie- und Emissionssparmöglichkeiten im Städtebau. Anschließend werden etwaige Einsatzmöglichkeiten auf dem Tempelhofer Feld betrachtet.

### 5.3.1. Gebäudetechnik

Die Möglichkeiten zur Energieeinsparung am Bau sind vielfältig und deren Beschreibung füllt Bücher. Daher sollen hier nur die wichtigsten Möglichkeiten kurz erwähnt werden:

#### Moderne Heiztechnik

Egal welcher Energieträger in Wärmeenergie umgewandelt wird - es sollte möglichst effizient geschehen. Beispiele hierfür sind die Brennwerttechnik, die Kraft- Wärmekopplung, sowie die Pelletheizung. Während die Pelletheizung vor allem wegen der Nutzung eines nachwachsenden Energieträgers (aus Holzabfällen gepresste Pellets) für die Umwelt von Vorteil ist, zeichnen sich Brennwertkessel durch einen besonders hohen Wirkungsgrad aus.<sup>171</sup> Auch hier können nachwachsende Energieträger zum Einsatz kommen, um den effektiven CO<sup>2</sup> Ausstoß zu verringern. Die Kraft- Wärme- Kopplung steigert die Effizienz durch die Nutzung von sonst überschüssiger Wärme. Mit überschüssiger Wärme wird Strom produziert oder bei der Stromproduktion anfallende Wärme zum Heizen oder als Prozesswärme verwendet. Dieses Prinzip lässt sich in allen Größenordnungen vom Privathaushalt bis hin zum Großkraftwerk nutzen.<sup>172</sup>

#### Dämmung

Die größten Einsparungen lassen sich durch minimierte Wärmeverluste realisieren. Dafür ist eine umfangreiche Dämmung von Dach und Fassade, sowie der Einsatz von passenden Fenstern notwendig.<sup>173</sup> Neben den Kosteneinsparungen durch geringeren Energieverbrauch ergibt sich auch ein geringerer Verschleiß an der

---

171 Ebert, Hans-Peter, Heizen mit Holz für alle Ofenarten, Staulen, 1997, S. 12

172 Tiator, Ingolf, Heizungsanlagen, Würzburg, 2001, S. 132f.

173 Loewer, Harald, Heiztechnik in Alt- und Neubauten, Grafenau, 1979, S. 23

Gebäudesubstanz (z.B. Dachstuhl) durch geringere Temperaturschwankungen.

### **Dach- und Fassadenbegrünung**

Die Begrünung von Dach und Fassade hat gleich mehrere positive Effekte. Ein Gründach wirkt mit seiner Pflanzendecke isolierend und im Sommer auch kühlend, da direkte Sonneneinstrahlung abgefangen wird und das Dach sich weniger erhitzt. Diese Effekte stellen sich auch bei einer Fassadenbegrünung ein.<sup>174</sup> Da hier jedoch meist Kletterpflanzen zum Einsatz kommen ist die Isolationswirkung aufgrund der fehlenden Erdschicht deutlich geringer. Sowohl Dach- als auch Fassadenbegrünung verbessern das lokale Kleinklima, da sie Staub aus der Umgebungsluft filtern und durch die Verringerung direkter Sonneneinstrahlung kühlend wirken. Da Gebäudebegrünung die meiste Zeit im Jahr vor menschlichen Eingriffen verschont bleibt, entwickeln sich oft auch wertvolle Biotopflächen.<sup>175</sup>

### **5.3.2. Wärmeerzeugung mit regenerativen Energien**

Zur Heizungsunterstützung und Warmwasserbereitung können Solarenergie und Geothermie herangezogen werden. Die Solarthermie ist die technisch simpelste Variante der Wärmeerzeugung. Mit Hilfe eines Speichers kann die gesammelte Energie über mehrere Tage verteilt abgegeben werden.<sup>176</sup> Allerdings sinkt der Wärmeertrag gerade in den Wintermonaten deutlich ab, während im Sommer stets ein großer Überschuss erzeugt wird. Die Geothermie muss in zwei Kategorien unterteilt werden. Mit einem Erdwärmekollektor wird dem Erdboden in geringen Tiefen Wärme entzogen. Diese kann zu jeder Tages- und Nachtzeit abgerufen werden. Ganzjährig ergibt sich jedoch die gleiche Ertragsproblematik wie bei solarthermischen Anlagen. Beim Einsatz von Geothermie mit Tiefensonden kann unter günstigen Umständen eine Heizanlage sogar ersetzt werden. In den angebohrten Erdschichten bleibt die Temperatur ganzjährig

konstant, dementsprechend kann Wärme entnommen werden.<sup>177</sup> Allerdings sind die Bohrungen nicht ganz frei von Risiken, da die Beschaffenheit des Untergrunds nie vollständig bekannt ist.

### **5.3.3. Stromerzeugung mit regenerativen Energien**

Windkraft und Photovoltaik sind die gängigen Optionen zur regenerativen Stromerzeugung. Photovoltaik bietet in Deutschland ein durchschnittliches Potential von 2,7 kw/h pro m<sup>2</sup> am Tag. Wie viel dieser eingestrahlten Energie sich tatsächlich nutzen lässt, ergibt sich aus dem Wirkungsgrad des Solarmoduls (bis etwa 21,5% der eingestrahlten Energie) multipliziert mit der sogenannten „Performance Ratio“, einem Wert der die Verluste durch Wechselrichter und ungünstige Temperaturen mit darstellen soll. Er liegt normalerweise zwischen 0,7 und 0,8. Photovoltaik lässt sich leicht nachrüsten oder in neue Gebäudekonzepte integrieren. Wichtig ist hierbei eine optimale Südausrichtung und möglichst geringe Verschattung. Windkraft kann bisher nur auf großen Freiflächen genutzt werden, dies könnte sich ändern wenn sich das Konzept der Vertikalrotoren bewährt. Erste Windkraftanlagen dieses Typs werden ab Januar 2009 von der britischen Firma „quiet revolution“ vertrieben.<sup>178</sup>

### **5.3.4. Wärmerückgewinnung**

Mittels Wärmerückgewinnungsanlagen lässt sich Wärme beispielsweise aus der Raumluft erneut nutzen, die normalerweise beim Lüften verloren gehen würde. Dazu muss einer normalen Belüftungsanlage lediglich ein Wärmetauscher zugefügt werden. Abwärme aller Art wird dadurch der Abluft entzogen und der Zuluft zugeführt.<sup>179</sup>

### **5.3.5. Mobilität und Standortwahl**

Neben dem Primärenergieverbrauch der Haushalte bilden verkehrsbedingte Emissionen einen großen Anteil an dem Gesamtausstoß an Treibhausgasen eines Menschen. Das

---

<sup>174</sup> Ökologisch Bauen-Markus Boos & Gerd Hansen GbR [Hg.], Dachbegrünung, <http://www.oekologisch-bauen.info/dach/dachbegruenung.php>, Zugriff am 15.12.2008

<sup>175</sup> FBB Fachvereinigung Bauwerksbegrünung e.V. [Hg.], Dachbegrünung, [http://www.fbb.de/Fachinfo/FI\\_main.html](http://www.fbb.de/Fachinfo/FI_main.html), Zugriff am 15.12.2008

<sup>176</sup> Krimmling, Jörn, Energieeffiziente Gebäude, Stuttgart, 2007, S.132

---

<sup>177</sup> Höfler, Bernd, Wärmepumpe für Wohnung, Haus und Schwimmbad, München, 1979, S.11

<sup>178</sup> quietrevolution [Hg.], distribution, [http://www.quietrevolution.co.uk/faq\\_distribution.htm#r1](http://www.quietrevolution.co.uk/faq_distribution.htm#r1), Zugriff am 15.12.2008

<sup>179</sup> Krimmling, Jörn, Energieeffiziente Gebäude, Stuttgart, 2007, S.132

Mobilitätsprofil eines Durchschnittsdeutschen ist momentan sehr auf den motorisierten Individualverkehr fixiert. Das Potential des öffentlichen Personennahverkehrs wird nach wie vor nicht vollständig genutzt.<sup>180</sup> Hier hat die Stadtplanung die Möglichkeit einzugreifen. Plant man beispielsweise ein Wohngebiet, von dem wichtige Einrichtungen der Nahversorgung so wie Haltestellen des ÖPNV leicht zu erreichen sind, hat dies aus ökologischer Sicht positive Auswirkungen auf das Verkehrsverhalten der Einwohner. Eine Orientierungshilfe zur Standortwahl bietet hier die Internetseite [www.fnp-bewertungsmatrix.de](http://www.fnp-bewertungsmatrix.de). Hier werden auch noch weitere Faktoren einbezogen, allerdings hat der Bereich Verkehr auch hier eine große Bedeutung eingeräumt. Diese Bewertungsmatrix ist allerdings auf Plangebiete mit Wohnfunktion ausgerichtet und beispielsweise für Gewerbegebiete nur bedingt tauglich.

### 5.3.6. Optionen und Potentiale auf dem Tempelhofer Feld

Auf dem Tempelhofer Feld gibt es eine Vielzahl nutzbarer Potentiale zur Energiegewinnung und -einsparung. Für deutsche Verhältnisse ist das Photovoltaik- und Solarthermiefeldpotential leicht überdurchschnittlich. Aufgrund der großen verfügbaren Fläche sind alle möglichen Varianten der Sonnenergieumwandlung denkbar: Von der klassischen Aufdachanlage bis hin zum (dem Sonnenlauf) nachgeführten Kollektor. Wegen der großen Freiflächen ist auch ein Potential für Windkraftanlagen vorhanden. Allerdings ist die Nutzung von konventionellen Anlagen nicht umsetzbar. Bessere Chancen bestehen hier für Anlagen mit Vertikalrotor wegen ihres geringen Flächenverbrauchs und der vergleichsweise geringen Höhe. Bei einer möglichen Bebauung könnten diese Windgeneratoren an den Rändern des im Masterplan vorgesehenen Wiesenmeeres zum Einsatz kommen. Für die Beheizung des Flughafengebäudes und möglicher Neubauten gibt es vielfältige Möglichkeiten. Ein zentrales Heizkraftwerk ist bereits vorhanden. Hier könnte allein durch die Umrüstung auf moderne Brenner- und Blockheizkraftwerkstechnik beträchtliches Einsparpotential realisiert werden. Eine Möglichkeit wäre auch, auf das Heizkraftwerk zugunsten eines dezentralen

Heizungssystems zu verzichten, um die Leitungsverluste durch das veraltete Nahwärmenetz des Flughafens zu vermeiden. Eine lohnenswerte Alternative stellt die tiefe Geothermie dar. Da in Tiefen ab 2000m hohe Wassertemperaturen von bis zu 140°C herrschen, ließe sich das Flughafengebäude und auch weitere Bauten umweltfreundlich beheizen.<sup>181</sup> Unter günstigen Umständen wäre auch die Produktion von Strom möglich. Verkehrstechnisch sind weite Teile des Tempelhofer Feldes, insbesondere die südöstlichen Areale, schlecht erschlossen. Zukünftige Bewohner und Beschäftigte müssten bei heutigen Verhältnissen wegen fehlender ÖPNV-Anbindungen vermutlich auf das Auto zurückgreifen, um an ihren Wohnort oder Arbeitsplatz zu gelangen. Auch der aktuelle Masterplan der Senatsverwaltung bietet in dieser Hinsicht keine Verbesserungen. Zwar ist im Masterplan eine zusätzliche S-Bahnstation „S-Tempelhofer Feld“ eingetragen, diese schafft aber keine Abhilfe für die geplanten Quartiere am Nord- und Ostrand des Tempelhofer Feldes, die eine Entfernung von mindestens 500m bis zum nächsten S oder U-Bahnhof aufweisen. Zwar wäre eine Erschließung mit Bussen grundsätzlich möglich, besonders im Ostteil um die Lichtenrader Straße wäre dies aber wegen der engen Pflasterstraßen für Anwohner und Busfahrer eine Belastung. Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass das Tempelhofer Feld vielfältige Möglichkeiten für eine ökologische und nachhaltige Nutzung aufweist. Diese Möglichkeiten werden im Masterplan nicht hinreichend berücksichtigt. Zwar ließe sich die skizzierte Bebauungsstruktur auch in Passivbauweise umsetzen, aber die Anbindung an das Netz des ÖPNV macht einen wenig durchdachten Eindruck und ist unter Gesichtspunkten der Nachhaltigkeit und Ökologie kontraproduktiv.

### 5.4. Umsetzung von Klimaschutzzielen

Der Klimaschutz ist ein Thema, das für die weitere Entwicklung auf dem Tempelhofer Feld von großer Bedeutung sein wird. Durch die Klimafunktion, die das Feld einnimmt, sind besonders an diesem Ort Maßnahmen zum Schutz des Klimas wichtig. Es gibt seit circa 1990 gesetzliche Maßnahmen, um bindende Regelungen für den Klimaschutz zu entwickeln. Besonders in den letzten Jahren gab es

---

<sup>180</sup> ifas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH Bonn, Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (DIW), Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Berlin[Hg.], *Mobilität in Deutschland 2002*, Berlin, 2002

---

<sup>181</sup> Ministerium für Wirtschaft des Landes Brandenburg, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin [Hg.], *Standortabfrage-Nutzbarkeit oberflächennaher Geothermie*, <http://www.geo-brandenburg.de/geothermie/?Cmd=ShowMap>, Zugriff am 27.01.2009

viele Neuerungen sowohl auf nationaler als auch auf internationaler Ebene, die auch für das Tempelhofer Feld gelten.

#### 5.4.1. Nationale und internationale Programme

Das Ziel sowohl auf nationaler als auch auf internationaler Ebene ist die Senkung der Treibhausgasemissionen. Der erste Schritt zu einem globalen Klimaschutz wurde 1992 auf der UN-Klimarahmenkonvention der Vereinten Nationen in Rio getan, die seit dem jährlich wiederholt wird (wie zum Beispiel 1997 in Kyoto). Auf europäischer Ebene wurde 2000 das Europäische Programm zum Klimawandel beschlossen, um die Senkung der Treibhausgase zu kontrollieren und für die Zeit nach dem Auslaufen des Kyoto-Protokolls (2012) neue Strategien zu entwickeln.<sup>182</sup> Diese Programme sind zwar eher allgemein verfasst, haben aber im Endeffekt Auswirkungen auf das globale Klima und damit auch auf das Kleinlima des Tempelhofer Feldes, so dass durch globale Erwärmung dessen Klimafunktion nur noch eingeschränkt stattfinden könnte. Etwas konkreter werden die Maßnahmen auf nationaler Ebene. Deutschland hat 2007 ein integriertes Energie- und Klimapaket entwickelt, in dem Maßnahmen aufgeführt sind, wie die Energieeffizienz gesteigert und wie erneuerbaren Energien ausgebaut werden können.<sup>183</sup> Außerdem gibt es seit 2002 die Energieeinsparverordnung (EnEV), die bestimmte Anforderungen an Neubauten stellt. Durch diese Verordnung würden Neubauten, wie sie zum Beispiel auf dem Tempelhofer Feld entstehen könnten, energieeffizient gebaut werden. Mit einer Neuerung 2007 wurden Energieausweise eingeführt, die einerseits dem Mieter aufzeigen, welche energetischen Standards das Gebäude besitzt (damit auch, welche Energiekosten auf ihn zukommen), und andererseits dem Vermieter Anregungen zur sinnvollen Modernisierung geben.<sup>184</sup> Für diese Energieausweise soll bis zum ersten Quartal 2009 ein

---

182 Deutscher Naturschutzring, Klimawandel, <http://www.eu-koordination.de/index.php?page=26>, Zugriff am 15.12.2008

183 BMVBS, Klima, Umwelt und Energie, [http://www.bmvbs.de/-2600/Klima\\_-Umwelt-Energie.htm](http://www.bmvbs.de/-2600/Klima_-Umwelt-Energie.htm), Zugriff am 15.12.2008

184 Architekten4you, Energieausweis, <http://www.energieausweis-energiepass-beratung.de/>, Zugriff am 15.12.2008

Gütesiegel entwickelt werden, der die Ausweise vergleichbarer und transparenter machen soll.<sup>185</sup>

#### 5.4.2. Berlin

Auf Berliner Ebene gibt es verschiedene Maßnahmen, die sich mit der Stadtökologie beschäftigen. Zum einen die wieder eher groben Leitlinien aus dem Berliner Energiespargesetz von 1990 (Gesetz zur sparsamen sowie umwelt- und sozialverträglichen Energieversorgung und Energienutzung im Land Berlin) und auf der anderen Seite Maßnahmen wie gesamtstädtische Konzepte, die für Berlin aufgestellt werden. Es gibt den solaren Rahmenplan, der als informelle Fachplanung Informationen über solarurbane Flächenpotentiale gibt. Hintergrund ist, dass lokale Schwerpunkte für solare und energieeffiziente Standorte gesetzt werden sollen, um so die solare Möglichkeit effizient zu nutzen. In der Umgebung des Flughafes zeigt der Rahmenplan im Süden (im Gewerbegebiet) Potentiale für Standorte von Solarenergieanlagen.<sup>186</sup> Weiterhin ist ein Projekt der Stadt Berlin zu nennen, in dem Dachflächen öffentlicher Gebäude privaten Investoren zur Verfügung gestellt werden, damit diese dort Fotovoltaik-Anlagen errichten und betreiben. Vielleicht wäre hier eine Nutzung der Dachterrassen auf dem Flughafengebäude denkbar.<sup>187</sup> Außerdem gibt es Stadtentwicklungspläne (StEP) als informelle städtebauliche Planungsinstrumente, die Leitlinien und Zielsetzungen beinhalten und die Grundlage für alle wichtigen Planungen darstellen. So gibt es StEP's zum Beispiel für Arbeiten, Wohnen und soziale Infrastruktur und der Umweltschutzaspekt wird darin an vielen Stellen hervorgehoben. Die Stadtentwicklungspläne und der Solare Rahmenplan sind gesamtstädtische Planwerke. Ihre Inhalte sind in die Abwägung der Bauleitplanung einzustellen.<sup>188</sup>

---

185 BMVBS, Informationsportal Nachhaltiges Bauen, <http://www.nachhaltigesbauen.de/>, Zugriff am 15.12.2008

186 Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin [Hg.], 08.06 Solare Flächenpotentiale (Digitaler Umweltatlas Berlin), <http://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/umweltatlas/0806.htm>, Zugriff am 15.12.2008

187 Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin, Bereich Umwelt, Solardachbörse, <http://www.berlin.de/sen/umwelt/klimaschutz/solardachboerse/>, Zugriff am 15.12.2008

188 Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin, Solare Flächenpotentiale, [http://www.stadtentwicklung.berlin.de/bauen/oekologisches\\_bauen/de/bausteine/index.shtml](http://www.stadtentwicklung.berlin.de/bauen/oekologisches_bauen/de/bausteine/index.shtml), Zugriff am 15.12.2008

### 5.4.3. Umsetzung in der kommunalen Bauleitplanung

Für die Umsetzung stadtökologischer Aspekte in einer Neubebauung auf dem Tempelhofer Feld, ist die Bauleitplanung ein wesentliches Instrument. § 1 Abs. 5 BauGB sagt aus, dass Bauleitpläne dazu beitragen sollen, eine menschenwürdige Umwelt zu sichern, um die natürlichen Lebensgrundlagen zu schützen und zu entwickeln, auch in Verantwortung für den allgemeinen Klimaschutz. Und in § 1 Abs. 6 BauGB sind die Belange aufgeführt, die in der Abwägung zu berücksichtigen sind, zum Beispiel unter Nr. 7 die Belange des Umweltschutzes (wie zum Beispiel die Auswirkungen auf das Klima). Der Klimaschutz wird als Aufgabe der Bauleitplanung betrachtet. Dazu gibt es diverse Festsetzungsmöglichkeiten in den §§ 5 und 9 BauGB, die städtebaulich begründet sein müssen. Allerdings ist der „allgemeine Klimaschutz“ allein nur bedingt als städtebauliche Begründung für einen Flächennutzungsplan oder einen Bebauungsplan anwendbar, da die Gemeinde auf den örtlichen Wirkungskreis beschränkt ist. Deren Aufgabe ist es, städtebauliche Konflikte in der Umgebung zu lösen. Die Erforderlichkeit muss sich also aus der örtlichen Planungssituation ergeben. Wenn dort eine Bebauung zu negativen klimatischen Folgen führt, wäre dies als städtebauliche Begründung anwendbar.<sup>189</sup> Es gibt weitere Möglichkeiten, den Klimaschutz in die Bauleitplanung zu integrieren: Gerade im Bereich Tempelhof ist es so, dass Veränderungen, die durch Bauvorhaben entstehen, durchaus eine Wirkung auf das örtliche Klima haben können, wie zum Beispiel durch die Bebauung von Luftschneisen oder die Versiegelung von Kaltluftentstehungsgebieten. Als öffentliche Belange fließen diese Problematiken in die Abwägung ein und können zu Festsetzungen führen. Auch die Inhalte aus StEP's sind in der Abwägung zu berücksichtigen.

### 5.5. Fazit

Ökologische Belange und Aspekte müssen besonders in der Stadtplanung Priorität genießen. Das Tempelhofer Feld ist für Berlin eine ökologisch wertvolle Fläche und muss effektiv geschützt werden. Auch wenn zunächst Zwischennutzungen auf dem Feld angesiedelt werden, müssen etwaige Folgen für das Ökosystem

sorgfältig begutachtet werden. Bei einer Bebauung, wie im Bereich des Columbiaquartiers, sind im Sinne des globalen Klimaschutzes möglichst energieeffiziente Gebäude und eine gute Einbindung in das Netz des öffentlichen Nahverkehrs anzustreben.

---

<sup>189</sup> Krautzbberger, Baugesetzbuch bietet Chancen, [http://www.krautzbberger-online.de/texte/aufsatz/Krautzbberger\\_Stadt\\_und\\_Gemeinde\\_08\\_155.pdf](http://www.krautzbberger-online.de/texte/aufsatz/Krautzbberger_Stadt_und_Gemeinde_08_155.pdf), Zugriff am 15.12.2008

## 5.6. Quellenverzeichnis

Architekten4you [Hg.] (2008): *Energieausweis*.  
<http://www.energieausweis-energiepass-beratung.de/>, 15.12.2008.

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung [Hg.]:  
*Informationsportal Nachhaltiges Bauen*.  
<http://www.nachhaltigesbauen.de/>, 15.12.2008.

Deutscher Naturschutzring [Hg.] (2006): *Klimawandel*.  
<http://www.eu-koordination.de/index.php?page=26>, 15.12.2008.

Ebert, Hans-Peter (1997): *Heizen mit Holz in allen Ofenarten*.  
Ökobuch Verlag, Staufen.

FBB Fachvereinigung Bauwerksbegrünung e.V. [Hg.]:  
*Dachbegrünung*. [http://www.fbb.de/Fachinfo/Fi\\_main.html](http://www.fbb.de/Fachinfo/Fi_main.html), Zugriff  
am 15.12.2008.

Goethe-Institut [Hg.] (2007): *Nachhaltigkeit*.  
<http://www.goethe.de/wis/umw/dos/nac/den/de3106180.htm>, Zugriff  
am 15.12.2008.

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung [Hg.]:  
*Klima, Umwelt und Energie*. [http://www.bmvbs.de/-,2600/Klima\\_Umwelt-Energie.htm](http://www.bmvbs.de/-,2600/Klima_Umwelt-Energie.htm) ,  
15.12.2008.

Engel, Matthias [Hg.] (2000): *Ursachen der Klimaschwankungen  
und Klimaveränderung*. <http://www.mattaeng.ch/klimaphysik.htm>.,  
Zugriff am 15.12.2008.

EUCC- die Küsten Union in Deutschland e.V. [Hg.] (2005):  
*Klimaänderungen - der heutige Wissensstand*. <http://www.ikzmd.de/main.php?page=45,2793>, Zugriff am 15.12.2008.

Höfler, Bernd (1979): *Wärmepumpen für Wohnung Haus und  
Schwimmbad*. Pfiemer Verlag, München.

Infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH Bonn,  
Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (DIW),  
Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Berlin  
(2002): *Mobilität in Deutschland 2002*. Berlin.

Informationsdienst Wissenschaft e.V. [Hg.] (2008): *Neue OcCC-  
Studie: Das Klima ändert - was nun?*. [http://idw-  
online.de/pages/de/news277718](http://idw-online.de/pages/de/news277718), Zugriff am 15.12.2008.

Krautzberger, Prof. Dr. Michael: *Baugesetzbuch bietet Chancen*.  
[http://www.krautzberger-  
online.de/texte/aufsatz/Krautzberger\\_Stadt\\_und\\_Gemeinde\\_08\\_155  
.pdf](http://www.krautzberger-online.de/texte/aufsatz/Krautzberger_Stadt_und_Gemeinde_08_155.pdf), 15.12.2008.

Krautzberger, Prof. Dr. Michael: *Klimaschutz als Gegenstand  
städtebaulicher Verträge*. [http://www.krautzberger-  
online.de/texte/aufsatz/Klimaschutz\\_als\\_Gegenstand\\_staedtebaulich  
her\\_Vertraege\\_VHW.pdf](http://www.krautzberger-online.de/texte/aufsatz/Klimaschutz_als_Gegenstand_staedtebaulich_her_Vertraege_VHW.pdf) , 15.12.2008.

Krimmling, Jörn (2007): *Energieeffiziente Gebäude Grundwissen  
und Arbeitsinstrumente für Energieberater*. Fraunhofer JRB Verlag,  
Stuttgart.

Loewer, Harald, u.a. (1979): *Heiztechnik in Alt- und Neubauten*.  
Jenisch, Richard: *Wärmeschutz von Bauteilen*. Lexika Verlag  
Grafenau, Grafenau.

Mathéy, Kosta [Hg.] (1994): *Die Ökologie der Stadt – Konzepte für  
eine nachhaltige Entwicklung der gebauten Umwelt*. Lehrstuhl für  
Städtebau und Entwerfen, Universität Karlsruhe.

Ökologisch Bauen- Markus Boos & Gerd Hansen GbR [Hg.]:  
*Dachbegrünung*. [http://www.oekologisch-  
bauen.info/dach/dachbegruenung.php](http://www.oekologisch-bauen.info/dach/dachbegruenung.php), Zugriff am 15.12.2008.

quietrevolution [Hg.] (2007): *distribution*.  
[http://www.quietrevolution.co.uk/faq\\_distribution.htm#dr1](http://www.quietrevolution.co.uk/faq_distribution.htm#dr1), Zugriff am  
15.12.2008.

Senatskanzlei Berlin: Berliner Klimastrategie.  
[http://www.berlin.de/imperia/md/content/stadtdeswandels/pr\\_sentati  
on\\_  
klimastrategie.pdf](http://www.berlin.de/imperia/md/content/stadtdeswandels/pr_sentation_klimastrategie.pdf), 15.12.2008.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin [Hg.] (2008): *08.06  
Solare Flächenpotentiale (Digitaler Umweltatlas Berlin)*.

<http://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/umweltatlas/i806.htm>,  
Zugriff am 15.12.2008.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin, Abt. Stadt und Freiraumplanung, Referat IC [Hg.] (2007): *Machbarkeitsstudie zur öffentlichen Erholung des Tempelhofer Feldes – Band 1 Textband*. Berlin.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin, Bereich Umwelt [Hg.]: *Solardachbörse*.  
<http://www.berlin.de/sen/umwelt/klimaschutz/solardachboerse/>,  
15.12.2008.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin [Hg.]: *Solare Flächenpotentiale*.  
[http://www.stadtentwicklung.berlin.de/bauen/oekologisches\\_bauen/de/bausteine/index.shtml](http://www.stadtentwicklung.berlin.de/bauen/oekologisches_bauen/de/bausteine/index.shtml), 15.12.2008.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin [Hg.] (2001): *04.07 Klimafunktionen- Luftaustausch*.  
[http://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/umweltatlas/d411\\_04.htm#A4](http://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/umweltatlas/d411_04.htm#A4), S.5, Zugriff am 15.12.2008.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin [Hg.] (2004): *Klimamodell Berlin – Bewertungskarten Ausgabe 2004*.  
[http://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/umweltatlas/e\\_text/k411.pdf](http://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/umweltatlas/e_text/k411.pdf), S.8, Zugriff am 15.12.2008.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin [Hg.] (2004): *Klimamodell Berlin – Bewertungskarten Ausgabe 2004*.  
[http://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/umweltatlas/e\\_text/k411.pdf](http://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/umweltatlas/e_text/k411.pdf), S. 16, Zugriff am 15.12.2008.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin [Hg.] (2007): *01.02 Versiegelung Umweltatlas*.  
<http://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/umweltatlas/ib102.htm>, S. 2, Zugriff am 15.12.2008.

Sukopp, H. & R. Wittig (1998): *Stadtökologie*. Gustav Fischer Verlag, Stuttgart.

Sukopp, Herbert; Wittig, Rüdiger [Hg.] (1993): *Stadtökologie- ein Fachbuch für Studium und Praxis*. Gustav Fischer Verlag, Stuttgart.

Tiator, Ingolf (2001): *Heizungsanlagen*. Verlag Vogel. Würzburg.

Tomm, Arwed (1992): *Ökologisch planen und bauen: Das Handbuch für Architekten Ingenieure, Bauherren, Studenten, Baufirmen, Bauverwaltungen, Stadtplaner, Politiker*. Vieweg, Wiesbaden.

Umweltbundesamt GmbH [Hg.]: *Glossar Nachhaltigkeit*.  
[http://www8.umweltbundesamt.at/umweltschutz/oekosystem/Iter\\_allgemein/mfrp\\_eisenwurzenglossar/#c107603](http://www8.umweltbundesamt.at/umweltschutz/oekosystem/Iter_allgemein/mfrp_eisenwurzenglossar/#c107603),  
Zugriff am 15.12.2008.

Wikimedia Foundation Inc. [Hg.]: *Globale Erwärmung*.  
[http://de.wikipedia.org/wiki/Globale\\_Erwärmung](http://de.wikipedia.org/wiki/Globale_Erw%C3%A4rmung),  
Zugriff am 02.12.2008.



## 6. Zwischennutzung und Baugruppen

*Robert Giesler  
Lars Matthes  
Anja Oberpichler  
Alexander Ostburg*

### 6.1. Einleitung

Der Flughafenbetrieb wurde zum 31.10.2008 eingestellt. Da die Planungen für das Areal noch im Entstehen sind, bietet es sich an, Überlegungen für mögliche Zwischennutzungen anzustellen. Das Gelände wird laut Berliner Senatsverwaltung schrittweise entwickelt und bietet somit bis zur Umsetzung der endgültigen Planungen viel Raum. Wie könnte ein „Grand Opening“ im Bereich Zwischennutzung aussehen und wie können Zwischennutzungen in eine Nachnutzungsstrategie für das Tempelhofer Feld am besten integriert werden?

Im zweiten Teil der Ausarbeitung wird das Thema der Baugruppen näher untersucht. Was wird unter Baugruppen verstanden? Welche Zukunft haben Baugruppen in Berlin und vor allem im Zusammenhang mit der Bebauung des Tempelhofer Feldes? Wie können Baugruppen in langfristige Nachnutzungsüberlegungen einbezogen werden? Die Beantwortung dieser Fragen bildet den Schwerpunkt der folgenden Seiten.

### 6.2. Zwischennutzung - Was ist das?

Der Begriff „Zwischennutzung“ wird von einigen Stadtplanern, Bürgermeistern und Senatoren als ein „Allheilmittel“ für Brachen, Leerstände und sonstige nicht genutzte Freiflächen und Gebäude angepriesen. Aber was bedeutet der Begriff Zwischennutzung eigentlich und wo kann sie angewendet werden. Wir wollen in unserer Ausarbeitung untersuchen, welche rechtlichen Hintergründe für Zwischennutzungen relevant sind und wo ihre zeitlichen Grenzen liegen.

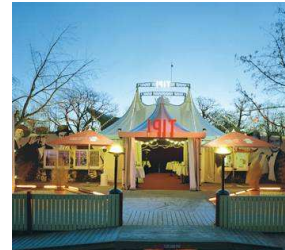


Abbildung 27: Tipi am Kanzleramt<sup>190</sup>

<sup>190</sup> [http://img.tagungsplaner.de/evl/187423\\_2.jpg](http://img.tagungsplaner.de/evl/187423_2.jpg), Zugriff am 05.01.2009

Weiter soll diskutiert werden in welchem Rahmen Zwischennutzungen als „Allheilmittel“ funktionieren können und wo ihre Grenzen sind.

### 6.2.1. Definitionen

Es gibt verschiedenste Ansätze und Definitionen, den Begriff Zwischennutzung zu erklären. Die Ansätze unterscheiden sich vor allem durch die Standpunkte ihrer Verfasser. Die generelle Definition von Robert Temel<sup>191</sup> bringt ein generelles Grundverständnis auf den Punkt: „Wenn man sie nur von genügend Entfernung betrachtet ist jede Nutzung temporär. Es geht hier aber um besondere Nutzungsformen, und dabei ist nur ein Aspekt, dass sie von Beginn an als zeitlich begrenzt angesehen werden und auch das nicht unbedingt von allen Beteiligten, sondern etwa nur von einem Grundeigentümer oder der Verwaltung im Gegensatz zu den Nutzern“.<sup>192</sup> Bei allen weiteren Auslegungen sollte man die vorhergehende Interpretation beachten. Das Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) verwendet folgende Begriffsbestimmung: „Als „Zwischennutzungen“ werden neue Formen der Gestaltung und Nutzung auf brachgefallenen Flächen bezeichnet, die ohne Wechsel des Eigentümers und Änderung des Planungsrechts Optionen für eine künftige Bebauung offen lassen und bis dahin für mehr oder weniger lange Zeit einen städtebaulichen Missstand dämpfen beziehungsweise neue Qualitäten bewirken. Das Spektrum von Zwischennutzungen reicht von der durch Anwohner gärtnerisch genutzten Baulücke im Mietshausquartier über die Schließung einer Raumkante im mittelalterlichen Stadtkern durch eine Kunstinstallation bis zum Sonnenblumenfeld auf einer Abrissfläche in der Großsiedlung“.<sup>193</sup> Diese Definition lässt durch den positiven Grundcharakter der Auslegung erkennen, dass die Zwischennutzung als ein der Grundpfeiler der derzeitigen Stadtentwicklung angesehen werden könnte. Einer der Hauptakteure des BBR, Tilo Braune, unterstreicht diese Aussage mit folgendem Zitat: „Bürgerschaftliche

---

<sup>191</sup> Vorsitzender der Österreichischen Gesellschaft für Architektur (ÖGfA)

<sup>192</sup> Temel, Haydn, *Temporäre Räume*, Verlagsort, 2006, S. 64

<sup>193</sup> BBR zitiert in: *Projekt Gleisdreieck, Zwischenbericht, Kapitel 8*, [http://www.isr-berlin.de/fachgebiete/stadterneuerung/Downloads/Projekt%20GS%20Gleisdreieck%2005\\_06/Gleisdreieck%20ZB%20Kapitel%208.pdf](http://www.isr-berlin.de/fachgebiete/stadterneuerung/Downloads/Projekt%20GS%20Gleisdreieck%2005_06/Gleisdreieck%20ZB%20Kapitel%208.pdf), S. 112, Zugriff am 05.01.2009

Zwischennutzungen von brachgefallenen Flächen sind ein Schlüssel für die Zukunft der Städte“<sup>194</sup>.

Die Raumplanerin und Geografin Koll- Schretzenmayr spricht in ihrer Zwischennutzungsdefinition von Nutzungen auf „[...]einer ehemals industriell-gewerblich genutzten Parzelle[...] [die] sich dabei durch geringe mit dem Grundstück verbundene Investitionen auszeichnen.“<sup>195</sup> Andere Nutzungsarten wie Wohnen (abgerissene Häuser) oder Grünflächen sind bei dieser Erklärung nicht berücksichtigt. Eine Definition aus rechtlicher Sicht liefert die Anwaltskanzlei Streifler und Kollegen: „Die ursprüngliche Nutzung eines Gebäudes oder einer Fläche wurde aufgegeben und eine konkrete Nachnutzung ist gewünscht oder geplant. Dazwischen findet eine anderweitige Nutzung befristet statt – maximal so lange, bis die Nachnutzung realisierbar ist. Dies macht die Flexibilität von Nutzer und Nutzung zu einem wesentlichen Kriterium. Zwischennutzungen gewinnen dort an Bedeutung, wo mehr Flächen freigesetzt werden, als kurzfristig nachgenutzt werden können. In der Regel findet kein Wechsel des Eigentümers statt, es gibt kaum Nutzungskonkurrenz und das bestehende Planungsrecht bleibt erhalten. Aufgrund der Befristung bedürfen Zwischennutzungen in der Regel nur geringe Investitionen.“<sup>196</sup>

Allen bisher genannten Definitionen gemein ist die Aussage, dass die ursprüngliche Benutzung aufgegeben wird, die zukünftige Nutzung des Areals meist zeitlich begrenzt ist, nur geringe Investitionen getätigt werden müssen und meist kein Wechsel des Eigentümers zu beobachten ist.

---

<sup>194</sup> Tilo Braune, Staatssekretär im Ministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Begrüßungsrede anlässlich der Abschlusskonferenz „Zwischennutzungen und neue Freiflächen- städtische Lebensräume der Zukunft“ (28.09.2004).

[http://www.bbr.bund.de/nr\\_22702/DE/Forschungsprogramme/AufbauOst/Standortentwicklung/Zwischennutzung/Freiflaechen/Downloads/Rede\\_templateId=raw,property=publicationFile.pdf/Rede.pdf](http://www.bbr.bund.de/nr_22702/DE/Forschungsprogramme/AufbauOst/Standortentwicklung/Zwischennutzung/Freiflaechen/Downloads/Rede_templateId=raw,property=publicationFile.pdf/Rede.pdf), Zugriff am 08.01.2009

<sup>195</sup> Koll- Schretzenmayr, M., *Berichte zur Orts- Regional- und Landesplanung*, Zürich, 2000, S. 20

<sup>196</sup> Streifler und Kollegen [Hg.], *Vertragsrechtlicher Regelungsbedarf bei Zwischennutzungen, Ergänzende Studie im Rahmen des ExWoSt- Forschungsvorhabens „Zwischennutzungen und Nischen im Städtebau als Beitrag für eine nachhaltige Stadtentwicklung*,

[http://www.bbr.bund.de/nr\\_21890/DE/Forschungsprogramme/ExperimentellerWohnungsStaedtebau/Studie\\_ZwischennutzUndNischen/DL\\_Studie\\_Vertragsrecht\\_templateId=raw,property=publicationFile.pdf/DL\\_Studie\\_Vertragsrecht.pdf](http://www.bbr.bund.de/nr_21890/DE/Forschungsprogramme/ExperimentellerWohnungsStaedtebau/Studie_ZwischennutzUndNischen/DL_Studie_Vertragsrecht_templateId=raw,property=publicationFile.pdf/DL_Studie_Vertragsrecht.pdf), Zugriff am 05.01.2009

Die Unterschiede zwischen einer Zwischennutzung und einer Dauernutzung werden in der folgenden Tabelle deutlich.

Zwischennutzung	Dauernutzung/ normale Nutzung
Vorübergehende Nutzung, zeitliche Begrenzung beabsichtigt oder in Kauf genommen	Nutzung ist unbefristet
Geduldete bis unerwünschte Nutzung	Gewünschte Nutzung
Verwertungsarm durch niedrigen Verwertungsdruck	Hohe Verwertung
Nischen für sozial, ökonomisch oder künstlerisch unangepasste Nutzungen, Experimente	Normale Nutzungen
Rechtlich unsichere Situation	Rechtssicherheit

Tabelle 4: Unterschiede von Zwischennutzung und Dauernutzung

### 6.2.2. Differenzierung der Zwischennutzungsarten

Zwischennutzungen können in den unterschiedlichsten Formen auftreten: „Grüne Nutzungen“ sind häufig Gärten und Grabeland, wie Interkulturelle Gärten, Mietergärten und Öffentliche Grünflächen (Parks, temporäre Ausgleichsflächen, Biotope). Weiterhin gibt es Sportanlagen, zu denen Spielflächen, Übungsräume, Ballsportanlagen und Skateareas zählen. Kunst- und Kulturzwischennutzungen sind meist Ausstellungen, Galerien und Open- Air- Theater. Gängige Praxis sind mittlerweile gastronomische Zwischennutzungen wie Biergärten, Cafés, Restaurants, Bars und Clubs. Kommerziellere Nutzungsmöglichkeiten sind Büros und Läden und gewerbliche Nutzungen wie Parkplätze, Lager oder Märkte. Soziale Einrichtungen finden sich in Form von Jugendclubs, Kindergruppen und Altentreffs. Das temporäre Wohnen in Studentenwohnheimen oder anderen sozialen Wohnprojekten zählen ebenfalls dazu.

### 6.2.3. Recht

#### Zwischennutzungsvertrag

Der wichtigste und bekannteste Vertrag, der Zwischennutzungen regelt, ist der Zwischennutzungsvertrag. In ihm sind Nutzungsart, Mietdauer, Miethöhe und die Haftpflicht geregelt. Weiterhin wird damit die Regelung der Betriebskosten festgelegt. Einer der wichtigsten Klauseln eines Zwischennutzungsvertrages ist die Kündigung. Die häufigsten Verträge machen sofortige Kündigungen möglich. Zum Beispiel bei Verkauf des Geländes. Viele potentielle Zwischennutzer versuchen mit dem Eigentümer der Fläche beziehungsweise des Gebäudes eine Mindestlaufzeit oder eine möglichst lange Kündigungsfrist auszuhandeln. Der Kündigungsschutz ist vielfach der Auslöser für Spannungen zwischen den beiden Parteien. Ein bekanntes Beispiel für ein Objekt mit Zwischennutzungsvertrag ist das Badeschiff in Berlin. Es besitzt vorerst einen Vertrag für fünf Jahre.<sup>197</sup>



Abbildung 28: Badeschiff im Winter<sup>198</sup>

#### Überlassungsvertrag

Der Überlassungsvertrag regelt die unentgeltliche Überlassung einer Fläche. Es findet keine Änderung der Eigentumsverhältnisse statt. Die bekannteste Form ist die Überlassung einer öffentlichen Einrichtung (Schwimmbad, Sportplatz) an Vereine. Ein Beispiel dafür ist die Tentstation in Berlin- Mitte.

#### Pflegevertrag

Der Pflegevertrag wird zwischen Kommunen und Verbänden, Vereinen oder Privatpersonen geschlossen. Er dient zur Instandhaltung öffentlicher Freiflächen, meist Parks, dessen Pflegemaßnahmen für die Kommune nicht mehr finanzierbar sind. Beispiele für diese Verträge sind die Nachbarschaftsgärten in Berlin.

<sup>197</sup> vgl. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin [Hg.], Urban Pioneers, 2007, S. 161

<sup>198</sup> Kulturarena Veranstaltungs GmbH [Hg.], Badeschiff, <http://www.kulturarena-berlin.de/badeschiff.aspx>, Zugriff am 05.01.2009

## **Vertragsmodell zwischen Eigentümer, öffentlichem Träger und Nutzer**

Trägersellschaften mit einem Überlassungsvertrag für ein Gelände geben separate Nutzungsverträge an Einzelpersonen oder Nutzungsgruppen weiter. Um dem Eigentümer des Grundstückes eine Anregung für diese Überlassung zu geben, kann der Träger die Haftpflichtversicherung oder sonstige Kosten übernehmen. Meist werden kurze Kündigungsfristen vereinbart.<sup>199</sup>

### **Städtebaulicher Vertrag**

Dieser wird zwischen Grundstückseigentümern, Nutzern und Kommunen geschlossen. Diese Verträge nach § 11 BauGB sind öffentlich-rechtliche Vereinbarungen zur Regelung der Nutzung von Arealen insbesondere in Verbindung mit Bebauungsplänen.<sup>200</sup> Ein Beispiel dafür ist die Golfanlage am Gleisdreieck in Berlin.

### **Stadtumbauverträge**

In bereits festgelegten Stadtumbaugebieten können Stadtentwicklungskonzepte verfasst werden, die als Grundlage für Stadtumbauverträge nach § 171c BauGB dienen. Im Vertrag kann die Nutzung von Freiflächen und auch der Lastenausgleich zwischen den Eigentümern geregelt werden.<sup>201</sup>

## **6.2.4. Zwischennutzung als Strategie**

Zwischennutzung ist besonders dafür geeignet, neue Tätigkeitsformen in weniger privilegierten Umgebungen zu fördern. Sie kann dazu beitragen, gute Startbedingungen an Standorten in strukturellen Umbruchsituationen, wie einer beginnenden Gentrifizierung, zu generieren. Mit ihrer Hilfe schafft man ebenfalls durch Förderung von Partizipation und Netzwerkbildung neue Handlungsfelder. Zwischennutzungen, wie Gastronomie und Kulturangebote, können einen Anstieg der Lebensqualität im Quartier bewirken. Die anfängliche Skepsis weicht einer zunehmenden Akzeptanz von Nutzungswandel. Ist die Zwischennutzung etabliert beziehungsweise akzeptiert, kann sie den Schritt zur dauerhaften Umnutzung gehen.

Drei Strategien für eine Standortaufwertung sind möglich<sup>202</sup>: Für die Starternutzung dient die Zwischennutzung als Vorlauf einer dort zukünftig entstehenden Nutzung. In den meisten Fällen bilden solche Experimente den Einstieg in eine dauerhafte Nutzung des Standortes. Die Interimsnutzung kommt dem Begriff „Zwischennutzung“, am Nächsten. So lange keine dauerhafte Vermietung eines Objektes vorliegt, wird es auf diese Weise zwischengenutzt. Ein Beispiel für diese Art der Nutzung ist die Bar 25, die ein Grundstück der Berliner Stadtreinigung zwischennutzt. Das Hauptproblem bei dieser Art der Nutzung liegt in den geschlossenen Verträgen, die den Nutzungszeitraum festlegen. Bei wirtschaftlichem Erfolg und einem daraus resultierenden Verlängerungswunsch der Betreiber, kommt es oft zu Interessenkonflikten mit dem Grundstückseigentümer. Dieser Antagonismus gilt sowohl für die Interims- wie auch die Starternutzung. Eventnutzungen sind temporär begrenzte Ereignisse wie Konzerte, Ausstellungen, Dreharbeiten und Ähnliches. Die Fanmeile auf der Strasse des 17. Juni oder die „Sandsation“ am Lehrter Bahnhof sind Beispiele für diese Art der Zwischennutzung.

## **6.3. Zwischennutzung - In Berlin**

Das Resümee der Berliner Stadtentwicklungssenatorin Junge-Reyer zum Stadtforum vom 15.04.2005 mit dem Thema „Verschenken? Bewalden? Zwischennutzen? Was tun mit der freien Fläche?“ war, dass die klassische Planung feststellen müsse, dass der Umgang mit Leerstand und Brachen ein Umdenken und ein flexibleres Instrumentarium erfordere. Sie hob in diesem Zusammenhang die Chancen von Zwischennutzungen hervor: „Zwischennutzungen haben neue unverhoffte Möglichkeiten für Stadtentwicklung und Standortmarketing eröffnet. Zwischennutzer, die sich auf solchen Flächen ausprobieren und mit viel Mut ihre Lebensentwürfe verwirklichen, tragen mit ihrer Experimentierfreude erheblich dazu bei, Berlin spannend zu halten. Sie nutzen die Stadt nicht nur, sondern sie entwickeln und gestalten sie.“<sup>203</sup>

---

<sup>202</sup> Zwischennutzungsagentur- Raab Richard GbR [Hg.], Informationen zu Strategien der Zwischennutzung, <http://www.zwischennutzungsagentur.de>, Zugriff am 08.01.2009

<sup>203</sup> Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin [Hg.], Stadtforum Berlin 2020: „Verschenken? Bewalden? Zwischennutzen? Was tun mit der freien Fläche?“- Schlussfolgerungen der Senatorin, <http://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/forum2020/de/ffreiaeme.php>, Zugriff am 07.12.2008

---

<sup>199</sup> vgl. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung [Hg.], Urban Pioneers, 2007, S. 162

<sup>200</sup> Ebenda

<sup>201</sup> Ebenda, S. 163

Die Berliner Stadtforen<sup>204</sup> wurden als öffentliches Diskussionsforum nach der Wiedervereinigung initiiert und werden von der Senatorin für Stadtentwicklung mehrmals im Jahr zu unterschiedlichen Themen durchgeführt. Drängende Fragen zur Stadtentwicklung sollen hier angesprochen und erörtert werden. Im Jahr 2005 beschäftigt sich das Stadtforum mit dem Thema „Verschenken? Bewalden? Zwischennutzen? Was tun mit der freien Fläche?“. Grund dafür ist die Tatsache, dass Berlin über eine hohe Anzahl an quantitativen und qualitativen Freiflächen verfügt. Allein in der Innenstadt werden circa 1000 Baulücken (ungefähr 150 Hektar) gezählt. Weiterhin werden die räumlichen Folgen des wirtschaftlichen Strukturwandels und demographischer Veränderungen zunehmend sichtbar: Zum Beispiel wurden allein in der Großsiedlung Marzahn- Hellersdorf 120 Standorte der ehemaligen sozialen Infrastruktur aufgegeben und Gebäude zum Teil abgerissen; dies bedeutet einen Zuwachs von ca. 100 Hektar freien Flächen. Kurzfristig stehen weiterhin 143 Hektar Friedhofsflächen für eine Umnutzung zur Verfügung; langfristig gibt es hier einen Flächenüberschuss von über 700 Hektar. Weitere große Infrastrukturflächen, wie zum Beispiel der Flughafen Tempelhof mit ca. 300 Hektar unbebauter Fläche würden dazu kommen (seit Schließung des Flughafens am 30.10.2008 sind sie inzwischen hinzugekommen).

Es ist Aufgabe der Stadtentwicklung, sich den baulichen Problemen des gegenwärtigen Strukturwandels unter den veränderten Rahmenbedingungen anzunehmen und ihn zu thematisieren. „Die Aufgaben der Stadt liegen nicht primär im Vollzug von Planungs- und Ordnungsrecht, sondern in der Anwendung „weiche“ Instrumente, in der Moderation und Steuerung von Prozessen“<sup>205</sup>. Für die aktuelle Stadtentwicklung sind neue Formen der Flächenaktivierung erforderlich. Zwischennutzung ist ein Baustein aktivierender Flächenmanagements und kann in Phasen der

Stagnation eine wichtige Initialzündung sein. Der Begriff der Zwischennutzung impliziert, dass in Bezug auf die bestehende bau- und planungsrechtliche Flächenbestimmung keine Veränderung eintritt und der Prozess zeitlich begrenzt ist. Die verfügbaren Flächen in Berlin haben sehr unterschiedliche Rahmenbedingungen und Entwicklungsvoraussetzungen. Ihre Eignung, auch für verschiedene Formen von Zwischennutzungen, hängt stark von ihrer Lage ab. Aber wenn die Zwischennutzung für die Lage und die Eigenart des Grundstücks zugeschnitten wird, kann sich darauf ein Erfolg entwickeln. Nicht jede Fläche ist für jede Nutzung geeignet. Wenn sich aus einer erfolgreichen Zwischennutzung eine Verstetigung ergibt, wird das in manchen Fällen sogar als Willkommen erachtet. Unter den Brachflächen, für die eine städtebaulich und bodenwirtschaftlich sinnvolle Nachnutzung gefunden werden muss, befinden sich zahlreiche landeseigene Grundstücke, davon auch viele im Treuhandvermögen des Berliner Liegenschaftsfonds.

### **Zwischennutzung in Berlin - Zwei Beispiele**

Zwischennutzungen sind in Berlin häufig zu finden. Es gibt zahlreiche flächige temporäre Nutzungen wie Strandbars oder Volleyballanlagen, aber es sind auch eine Vielzahl an Gebäuden, die zwischengenutzt werden. Zur Verdeutlichung, wie vielfältig Zwischennutzung aufgebaut sein kann, folgen nun zwei Beispiele. Obwohl es wie bereits erläutert im vorherigen Kapitel unzählige Zwischennutzungen gibt, wurde der Schwerpunkt auf flächige Nutzungen gelegt, damit sich der Kreis zum Tempelhofer Feld schließt und eventuell Strategien beziehungsweise Ansätze für eine Zwischennutzung übernommen werden können.

Ein bekanntes Berliner Beispiel einer Zwischennutzung ist der Zeltplatz „Tentstation“. Die Tentstation befindet sich fünf Gehminuten vom Hauptbahnhof und 15 Gehminuten vom Brandenburger Tor entfernt. Das Gelände ist zwei Hektar groß und bietet auf der Rasenfläche Platz für 125 Zelte. Pkws haben zwar keine Zufahrt aber können kostenlos auf dem Parkplatz vor dem Gelände abgestellt werden. Im Mittelpunkt des Zeltplatzes befinden sich die Bar und die ehemaligen Schwimmbecken, in denen man Sport treiben und sich entspannen kann. Als besondere Angebote

---

204 Die Berliner Stadtforen wurden nach der Wiedervereinigung 1991 als Beratungsgremium eingeführt und teils vierzehntägig abgehalten aber nach dem Regierungswechsel 1996 wurden die Sitzungen seltener, bis sie 2001 ganz eingestellt wurden. Erst 2004 wurde dieses informelle Instrumentarium durch Stadtentwicklungssenatorin Junge-Reyer wieder eingeführt.

205 Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin [Hg.], Stadtforum Berlin 2020: „Verschenken? Bewalden? Zwischennutzen? Was tun mit der freien Fläche?“. Schlussfolgerungen der Senatorin, <http://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/forum2020/de/freiraume.php>, Zugriff am 07.12.2008.

werden das ehemalige Bademeisterhäuschen und ein kleiner DDR-Wohnwagen vermietet.<sup>206</sup>



Abbildung 29: Gelände der Tentstation<sup>207</sup>

Das stillgelegte Schwimmbad wurde 2006 von einer Gruppe Studenten gemietet, um es rechtzeitig zur Fußball-Weltmeisterschaft als Zeltplatz eröffnen zu können. Zu dem Zeitpunkt war das Bad bereits seit vier Jahren geschlossen und viel Arbeit und Geld war nötig, um es herzurichten. Da die Gruppe als nicht kreditwürdig von den Banken eingestuft wurde, finanzierten sie sich durch Leihgaben von Freunden und Verwandten. Die Duschräume und Sanitäranlagen wurden renoviert und dem heutigen Anspruch an Zeltplätzen angepasst. Eine Bar wurde in die überdachte Tribüne eingebaut und fast alle Möbel wurden aus dem Trödel und von Flohmärkten beschafft. Die Übernachtung kostet elf Euro inklusive Zelt und Isomatte für Erwachsene. Im Juli und August ist das Gelände fast jedes Jahr seither ausgebucht und ein beliebter Treffpunkt für Jugendliche aus aller Welt. Doch 2008 besagen Gerüchte, es gebe einen Investor, der auf dem Areal ein Wellnessbad errichten möchte. Der Zwischennutzungsvertrag zwischen der Stadt und den Studenten beinhaltet nur eine zweiwöchige Kündigungsfrist und somit könnte der erfolgreichen Umsetzung dieser Zeltplatz-Idee schnell ein Ende gesetzt werden.<sup>208</sup>

Ein weiteres Beispiel für eine Zwischennutzung in Berlin kann beziehungsweise konnte man in der Chausseestraße in Mitte mit einer Gesamtfläche von zwölf Hektar beobachten. Im Zuge der Bewerbung Berlins um Olympia 2000 beschloss der Senat 1990,

das Stadion der Weltjugend abzureißen. Es sollten Wohnungen und Büros entstehen. Da die Olympischen Spiele nicht an Berlin vergeben wurden, stellte sich die Frage, was nun mit dem Areal passieren sollte. In einem städtebaulichen Wettbewerb wurden Ideen und Ergebnisse ermittelt, jedoch dafür keine Investoren gefunden. Im Sommer 1995 besetzten Sportbegeisterte das Gelände und mähten Teile der Wiese, um die Flächen insbesondere für Kinder und Jugendliche nutzbar zu machen. In der Folge setzte sich die „Sportarbeitsgemeinschaft Mitte“ (SAG), die Dachvereinigung aller Sportvereine im Altbereich Mitte, für eine sportliche Zwischennutzung der Fläche ein. Sie schloss mit der Senatsverwaltung, dem damaligen Eigentümer der Fläche, einen befristeten Pachtvertrag bis 2002 ab, der jeweils jährlich verlängert wurde, auch als die Flächen an den Bezirk Mitte übertragen wurden. Teile der Fläche wurden unterverpachtet und so entstand auf dem nördlichen Teil die größte Outdoor-Beachvolleyball-Anlage Deutschlands und auf einem anderen Geländeteil etablierte sich ein Golfabschlagplatz. Auf der mittleren Fläche organisierte die SAG Baseball-, Federball- und Fußballfelder sowie einen BMX-Parcours. 1999 wurde dieser Bereich an den Sportartikelhersteller Nike verpachtet, der die Fläche temporär, zum Beispiel bei der Fußball-WM 2002, als Veranstaltungsort nutzte.<sup>209</sup> Nach dem Beschluss der Bundesregierung zum Umzug des Bundesnachrichtendienstes nach Berlin am 11. April 2003 hat die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung zehn Standorte in Berlin und Brandenburg hinsichtlich ihrer Eignung für die Anforderungen des BND durch den Bundesnachrichtendienst untersucht. Im Ergebnis dieser Untersuchungen entschied sich die Bundesregierung im Juli 2004 für den Standort an der Chausseestraße.<sup>210</sup> Mit dem Bau der Zentrale des Bundesnachrichtendienstes wurde am 19.10.2006 begonnen. Einzelne Zwischennutzungen des Areals wollten eine Schließung nicht hinnehmen und versuchten, an anderer Stelle ebenso erfolgreich das Geschäft weiter zu betreiben. Dies sind beispielsweise die Betreiber der Beachvolleyballanlage. Die bisherige Anlage ist aus Improvisation mit anfänglich sieben

<sup>206</sup> vgl. Tentstation GbR [Hg.], Informationen zur Tentstation, <http://www.tentstation.de/deutsch/information.php>, Zugriff am 05.01.2009

<sup>207</sup> Tentstation GbR [Hg.], Tentstation Berlin, <http://www.tentstation.de/englisch/ort.php>, Zugriff am 05.01.2009

<sup>208</sup> vgl. Der Tagesspiegel Verlag [Hg.], Zelten in der Berliner Innenstadt, <http://www.taz.de/regional/berlin/aktuell/artikel/1/zelten-in-innenstadid/w/>, Zugriff am 09.12.2008

<sup>209</sup> vgl. Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen [Hg.], Zwischennutzung und neue Freiflächen - Städtische Lebensräume der Zukunft, Berlin, 2004, S. 26ff.

<sup>210</sup> vgl. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin [Hg.], Neubau der BND-Zentrale, <http://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/staedtebau-projekte/bnd/de/planungen/umzugsbeschluss/index.shtml>, Zugriff am 12.12.2008

einfachen Feldern entstanden und hatte einen dementsprechenden Charme, auch wenn in den letzten Jahren vor der Schließung einiges verbessert wurde. Mit dem Umzug zum Nordbahnhof wurde erneut ein Areal in Anspruch genommen, für welches Pläne für das Jahr 2010 (Park am Nordbahnhof) bestehen - also eine Nutzung für einen begrenzten Zeitraum. Die Beachvolleyballanlage wurde außerdem sehr professionell neu aufgebaut; es entstanden eine moderne Bar und 47 Felder zum Spielen. Beim Betrachten der Anlage geht man heutzutage nicht von einer kreativen Zwischennutzung aus, sondern von einem regulären kommerzialisierten Geschäft.<sup>211</sup>

#### 6.4. Zwischenfazit

Viele Zwischennutzungen sind mittlerweile etabliert und kaum noch als solche zu erkennen. Die große Anzahl an ungenutzten Flächen und Gebäuden in Berlin haben für diese Entwicklung gesorgt. Eigentümer vermieten lieber günstig an alternative Projekte, als keine Einnahmen zu haben. Laufenden Kosten (Steuer und ähnliches) sind auch ohne Vermietung vorhanden. Ein weiterer Grund ist der beginnende Zerfall, der mit einer Nutzung gemindert wird. Durch ein funktionierendes Projekt steigert sich der Vermarktungswert des Grundstücks und oftmals ist die Imageverbesserung des Eigentümers ebenso ausschlaggebend.

##### 6.4.1. Zwischennutzung - Tempelhofer Feld

Seit der Schließung „der Mutter aller moderner Flughäfen“<sup>212</sup> stehen der Stadt 386 Hektar innerstädtisches Areal zur Verfügung. Die Frage nach Konzepten zur Folgenutzung beschäftigt den Senat und Experten aber nicht erst seit der Schließung im November 2008. Mit dem „Ideen- Online Dialog 2007“<sup>213</sup>, wurde ein Tool von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung bereitgestellt, das es allen Interessierten erlaubte, eigene Ideen für temporäre Zwischennutzungen und Folgenutzungen zu formulieren. Drei Monate nach der Schließung des Flughafens stellt sich nun die

Frage, inwiefern die neugewonnene „Tempelhofer Freiheit“ ihrem Namen gerecht wird und Bürger aktiv das Areal im Rahmen einer prozessualen Stadtentwicklung mitgestalten können. Oder ob diese Chance durch eine von wirtschaftlichen Interessen geprägten „Blockadepolitik“ der für das Tempelhofer Feld inzwischen zuständigen Berliner Immobilienmanagement GmbH (BIM) vertan wird. Der Wunsch nach einer Öffnung des Geländes wird zwar lauter, doch aktuelle Tendenzen wie eine geplante zusätzliche Umzäunung bestimmter Teilareale<sup>214</sup> lassen den Schluss zu, dass eine allgemeine Öffnung zum jetzigen Zeitpunkt nicht vorgesehen ist. Die BIM rechtfertigt diesen Schritt mit gehäuft auftretenden unerlaubten Begehungen und Souvenirjägern. Der Bereich der Temporären Zwischennutzung ist gerade für Berlin und seinem für die so genannten Culturepreneurs<sup>215</sup> interessanten Angebot an ökonomisch zu bewirtschaftenden Kreativhotspots (Beispiel Schlesische Straße), ein wesentlicher Bestandteil der Imagebildung. Welche Akteure für Berlin und das Tempelhofer Feld entscheidende Impulse setzen könnten, sowie die Frage was im Bereich der Zwischennutzung geplant oder bereits beschlossen ist, gilt es im Folgenden zu beleuchten.

Die schiere Größe des zu gestaltenden Feldes, setzt Erfahrung im Umgang mit Zwischennutzungskonzepten voraus. Die Zusammenarbeit des Senats mit Claus Overmeyer und seinem Studio UC sowie Vertretern vom Raumlabor zeigt, dass Zwischennutzung gewollt ist, um so eine nachhaltige prozessuale Entwicklung der vorhandenen Flächen zu gewährleisten. Bei dem 2003 aus Urban Catalyst<sup>216</sup> hervorgegangenen Studio UC (Urban Catalyst) handelt es sich um ein Netzwerk aus Architekten, Unternehmensberatern, Soziologen und Stadtplanern, die durch unterschiedliche Betrachtungsweisen eines Sachverhaltes

---

<sup>211</sup> vgl. BeachMitte GmbH [Hg.], Geschichte der Anlage, <http://www.beachmitte.de/foto-archiv-sitemap.html>, Zugriff am 30.01.2009

<sup>212</sup> Lord Norman Foster im Rahmen eines Interviews für den Berliner Tagesspiegel 2005

<sup>213</sup> Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin [Hg.], Online Dialog, [http://www.berlin.de/luhghafen-tempelhofer/discoursemaschine.php?page=detail&id\\_item=37](http://www.berlin.de/luhghafen-tempelhofer/discoursemaschine.php?page=detail&id_item=37), Zugriff am 09.01.2009

---

<sup>214</sup> BZ Ullstein GmbH [Hg.], Zaun um Airport Tempelhof soll schon im Frühjahr fallen, <http://www.bz-berlin.de/BZ/berlin/2009/01/09/steuergelder-fuer-metallgitterzaun/neuer-sicherheitszaun-fuer-tempelhofer.html>, Zugriff am 08.01.2009

<sup>215</sup> Start-Up-Unternehmer lokaler Kulturindustrien in: Lange, Bastian, Culturepreneurs in der kreativen Wissensökonomie Berlins: Raumaneignungen und Vergemeinschaftungsformen, [http://www.bastianlange.de/Scans\\_pdf/Lange\\_SP\\_2006.pdf](http://www.bastianlange.de/Scans_pdf/Lange_SP_2006.pdf), Zugriff am 08.01.2009

<sup>216</sup> Ein seit 2001 von der TU Berlin koordiniertes Forschungsprojekt, welches Potentiale von Brachflächen und bestehenden Immobilien aufzeigt. Siehe <http://www.uni-protokolle.de/nachrichten/id/15888/>, Zugriff am 05.01.2009

innovative Lösungsansätze im Bereich der Standortentwicklung und Raumforschung erarbeiten. Bei dem Berliner Raumlabor handelt es sich um eine 1999 gegründete Gruppe, deren interdisziplinäres Betätigungsfeld sich auf die Bereiche Architektur und Städtebau spezialisiert. Hauptthemen sind hier vor allem die Gestaltung des öffentlichen Raums sowie Transformationsprozesse in Städten. Das Raumlabor ist kein Architekturbüro sondern eine Arbeitsgemeinschaft, deren rechtlicher Rahmen über projektbezogene Gesellschaften bürgerlichen Rechts gewährleistet wird.

Bereits Mitte der 90iger Jahre wurde überlegt, das Flughafengelände für die Bürger zu öffnen und „nach ökologischen Kriterien hin zu einem gesunden, zukunftsfähigen und lebendigen Stadtquartier zu entwickeln“.<sup>217</sup> Neben dem „Call for Ideas“ und dem „Masterplan“, welche in ihrem Umfang als ganzheitliche Nutzungsszenarien konzipiert sind, werden im Rahmen des Expertenworkshops „Ideenwerkstatt Tempelhofer Freiheit“<sup>218</sup> strategische Handlungskonzepte für den Bereich Zwischennutzung erarbeitet. Die Werkstatt setzt sich aus Vertretern des Senats, den Planungsbüros Studio UC, Raumlabor sowie dem Architekturbüro Michael Braum und Partner zusammen. Während es in der ersten Phase Ende 2006 um die Fragen der Gestaltung des Entwicklungsprozesses ging, sollen derzeit in Phase zwei konkrete Planungen und Spielregeln für Nutzungsszenarien festgelegt werden. Das Ziel liegt darin „Ideen und Strategien zur Zwischennutzung zu finden, und diese in ein räumliches und zeitliches Konzept einzuordnen. Bestandteile der Ergebnisdokumentation sind die zusammenfassenden Arbeitsergebnisse, sowie deren Dokumentation im sogenannten „Manual Tempelhofer Freiheit“<sup>219</sup> auf das man jedoch keinen Zugriff hat. Das Handlungskonzept beinhaltet die Bereiche Organisation, Nutzung, Aktivierung und Vermarktung und spricht nicht bindende

---

217 Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin [Hg.], *Zukunft Tempelhofer Feld*, <http://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/staedtebau-projekte/tempelhof/de/zukunft/index.shtml>, Zugriff am 09.01.2009

218 Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin [Hg.], *Ideenwerkstatt*, <http://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/staedtebau-projekte/tempelhof/de/zwischenutzung/index.shtml>, Zugriff am 02.12.2008  
219 Ebenda

Handlungsempfehlungen aus. Als Teilergebnis dieses Expertenworkshops betont Claus Overmeyer im Rahmen der Berliner Wirtschaftsgespräche zum Thema „Was wird aus dem Flughafen Tempelhof? - Eine kreative Herausforderung für unsere Stadt“<sup>220</sup> Anfang 2008 den Pioniercharakter der Planung allein aufgrund der Größe des Projekts. Somit steht für ihn fest, dass es sinnvoller sei, verschiedene Gruppen beziehungsweise Interessenten zu potenziellen Investoren zu machen. Großräumige Planungen sollen so vermieden werden. Das Potential kann experimentell genutzt werden, um eine prozesshafte Stadtentwicklung zu gewährleisten. Den idealtypischen Ablauf stellen sich Studio UC und Raumlabor in mehreren Schritten vor: Nach der Schließung und dem „Call for Ideas“ übt die Marke „Tempelhof“ soviel Ausstrahlungskraft aus, dass Pioniere sich das Feld aneignen. Das sich darauf bildende kreative Milieu generiert wiederum neue Interessenten und so bildet sich ein „Hot Spot“ für Zwischennutzer.

In einer E-Mail erörtert Claus Overmeyer den aktuellen Planungsstand im November 2008 so, dass zwar an einem Öffnungskonzept gearbeitet wird, die Ergebnisse aber noch nicht veröffentlicht werden dürfen. Dort wo später Baufelder vorgesehen sind, sollen laut Overmeyer 2010 Pionierfelder ausgewiesen werden, auf die man sich mit Projektideen bewerben könne. Das Ganze sei aber politisch noch nicht verabschiedet. Bis auf eine Verkehrssicherung soll in den nächsten Monaten nicht viel passieren. Eine von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung in Auftrag gegebene „Machbarkeitsstudie für eine öffentliche Erholungsnutzung des Tempelhofer Feldes“<sup>221</sup>, schätzt die Gesamtkosten für die notwendigen Maßnahmen zur Begehung des Gebietes auf circa 720.000,00 Euro. Zugänge für das Feld würden über den Columbiadamm, die Oderstraße und dem Tempelhofer Damm gewährleistet werden. Ein Öffnungsszenario beinhaltet das Entfernen der Tore, deren Zufahrten durch Poller gesichert werden, die Beseitigung des Stacheldrahtes und die Umzäunung wesentlicher Gebäude auf dem Gelände des Flughafens. Neben den Plänen für eine Öffnung des Areals gibt es für das Tempelhofer

---

220 Berliner Wirtschaftsgespräche e.V.[Hg.], *Gesprächskreis- Was wird aus dem Flughafen Tempelhof?*, [http://www.bwg-ev.net/dossiers/2008\\_11\\_05\\_.php](http://www.bwg-ev.net/dossiers/2008_11_05_.php), Zugriff am 08.12.2008

221 vgl. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Abt. Stadt- und Freiraumplanung, Referat IC [Hg.], *Machbarkeitsstudie für eine öffentliche Erholungsnutzung des Tempelhofer Feldes. Band 3, 2007, S. 3ff.*



Feld erste Verträge über temporäre Eventnutzungen. So wurde am 04.12.2008 ein Vertrag zwischen der BIM und der EDDA Konzert- und Theaterveranstaltung GmbH zur Durchführung eines Festivals für Musikfeuerwerke (Pyromusikale) in der Zeit vom 09.07.-11.07.2009 beschlossen. Der Vertrag hat eine Laufzeit von drei Jahren. Des Weiteren kursieren Gerüchte über die Durchführung des Konzerts der australischen Rockband AC/DC auf dem Tempelhofer Feld. Nutzungsszenarien für den Gebäudekomplex liegen konkret vom Studio Babelsberg vor. Hier sieht man den Gebäudekomplex als „Filmhafen Tempelhof“. Die Idee für die Pioniernutzung liegt in einer konsequenten Ansiedlungsinitiative für Unternehmen aus der Medienbranche und der Filmindustrie. Das Potential dieses Arealis könnte laut Studio Babelsberg die Position Berlins als Medienmetropole in Europa festigen und folgt so der vom Senat angestrebten Strategie Tempelhof als Marke zu etablieren. Ein vom regierenden Bürgermeister Klaus Wowereit abgeschlossener Vertrag mit der „Breed & Butter Modemesse“ torpediert jedoch diese Idee und sorgt für Planungsunsicherheit im Bereich der Gebäudenachnutzung. Auch das Durchführen von Konzerten kommt, nachdem die besondere Akustik auf der Abschlussveranstaltung am 31.Oktober 2008 positiv auffiel, in Frage.

#### 6.4.1. Zwischennutzung - Zusammenfassung

Zwischennutzungen genau zu definieren, ist kaum möglich. Allgemein wird fast alles, was temporär genutzt wird, als Zwischennutzung bezeichnet. Dabei ist oftmals der zeitliche Aspekt sehr dehnbar sowie die Art und Weise der Zwischennutzung. Sie können sich innerhalb eines Tages abspielen (Zirkus) oder einen Zeitraum von mehr als zehn Jahren in Anspruch nehmen. Das hängt von der Umsetzung beziehungsweise Durchführung der zukünftigen Nutzung und die Investitionsbereitschaft für das betreffende Objekt ab. Zusammenfassend kann man Zwischennutzung als positive Bereicherung für brach gefallene Flächen und Gebäude sehen. Die Vorteile liegen auf der Hand: Die geringen Mieten der Nutzer lassen auch Unkonventionelles entstehen. Sie fördern Kreativität und bringen viele Innovationen hervor. Die Förderung von sozialem Zusammenhalt und dem Engagement der Bürger ist nicht zu unterschätzen. Die Bedeutung als Wirtschaftsfaktor wird vielen erst bewusst, wenn durch die Zwischennutzung entstandene Arbeitsplätze plötzlich wegfallen. Dass eine Zwischennutzung auch die Kosten einer Stadt reduzieren kann, macht das Beispiel des

Zwischenbericht 08/09

Überlassungsvertrages deutlich. Der Stadt entfallen die Aufwendungen für bestimmte Grünanlagen, da diese nun von Anwohnern instand gehalten werden. Zwischennutzungen können positive Impulse in ansonsten vernachlässigte Gebiete bringen.

Das oft angepriesene „Allheilmittel“ hat aber auch Nebenwirkungen, wie die mit ihr verbundene Aufwertung, die als negativ angesehen werden kann. Die Angst vor dem Ansteigen des Mietpreises geht oft dort um, wo die Zwischennutzer als Erste aufgetaucht sind. Sie werden von Vielen als Pioniere einer beginnenden Gentrifizierung angesehen. Einen weiteren Kritikpunkt bildet der ungewisse Zeitraum für die Akteure, die sich somit nicht auf eine langfristige Planung stützen können. Diese Kurzfristigkeit kann auf lange Sicht auch die Energie, den Tatendrang und das Potential der Zwischennutzer hemmen. An den richtigen Stellen eingesetzt, kann die Zwischennutzung manch unschöne Brache in den Städten temporär besetzen und das Umfeld wieder aufwerten, doch sie ist kein „Allheilmittel“, um eine Stadt vor einer Schrumpfung zu bewahren. Welche Rolle kann eine Zwischennutzung für das Tempelhofer Feld spielen?

Mit dem Einstellen des Flugverkehrs bekommt Berlin über Nacht, die aus vielerlei Sicht einmalige Chance, eine Freifläche von 386 Hektar zu gestalten. Bürger in Form von Online- Dialogen und Workshops aktiv in den Gestaltungsprozess des Tempelhofer Feldes mit einzubeziehen, scheint ein innovativer Weg zu sein, ein Areal dieser Größe prozesshaft zu entwickeln. Berlin verfügt im Vergleich zu anderen Städten über Frei- und Grünflächen und hat somit keinen Zeitdruck bei der Umsetzung nachhaltiger Entwürfe. Der Grundidee einer Öffnung sollten die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und die von ihr beauftragte BIM so schnell wie möglich nachkommen. Der erwartete Verlust von maximal 14 Millionen Euro pro Jahr<sup>222</sup> durch den Wegfall der Flughafengebühren wird nicht dadurch reduziert, dass man zusätzliche Zäune und Barrieren installiert, sondern Menschen anlockt, die sich für die Historie ebenso interessieren wie für zukünftige Planungen. Das Signal, das im Moment vermittelt wird, hat mit einer „Tempelhofer Freiheit“ nichts zu tun. Im Gegenteil: Schon die Tatsache, dass nicht

---

222 Verlag Der Tagesspiegel GmbH [Hg.], Tempelhof wird immer teurer,

<http://www.tagesspiegel.de/berlin/Berliner-Flughafen-Tempelhof-Verlust;art1050,2700916, Zugriff am 09.01 2009>

ein Planungs- oder Architekturbüro für die Verwaltung mit beauftragt wurde, zeigt, dass man lieber verwaltet als gestaltet. Auch zukünftige Pläne wie die Durchführung einer Bundesgartenschau im Jahr 2017 zeugen von einer gewissen Ratlosigkeit in Bezug auf gestalterische Zwischennutzungen. Hier sollte man auf den Expertenrat der „Ideenwerkstatt“ hören. Berlin ist im Bereich der kreativen Zwischennutzer, wie zahlreich genannte Beispiele zeigen, eine der dynamischsten Metropolen weltweit. Mit ein bisschen mehr Mut für neue Dinge könnte man hier einen Kreativhotspot mit internationaler Ausstrahlung kreieren, um auch so die Nachnutzung des Areals zu forcieren. Hierbei sollte jedoch darauf geachtet werden, dass Entscheidungen und Vertragsabschlüsse über die Folgenutzung des Gebäudekomplexes, wie jüngst mit der „Bread & Butter“ Streetwear- Messe, transparent durchgeführt werden. Der Eindruck einer scheinbar willkürlichen Vergabe der Räumlichkeiten ohne vorherige Absprache mit anderen potentiellen Mietern (immerhin gibt es laut BIM 40 Anfragen pro Tag<sup>223</sup>) könnte diese nachhaltig aufgrund fehlender Planungssicherheit abschrecken. Der Ansehen eines Kompetenzerangels und schlechter Kommunikation zwischen der Stadtentwicklung (Regula Lüscher) und dem regierenden Bürgermeister verstärkt diesen Eindruck und spiegelt sich im allgemeinen Meinungsbild der Berliner Bevölkerung wieder.

## 6.5. Baugruppen

Der Zwischennutzungsgedanke ist für die Entwicklung des Tempelhofer Feldes von enormer Relevanz, da auf Grund der Größe des Areals eine sofortige Umsetzung aller Planungen kaum realistisch ist. Dementsprechend ist die Chance der Zwischennutzung für das Tempelhofer Feld empfehlenswert. Dem Zwischennutzungsgedanken nach den oben stehenden Definitionen ist jedoch eine zeitliche Begrenzung immanent. Die Entwicklung des Tempelhofer Feldes durch Baugruppen könnte ein Ansatz für die Verstetigung einer solchen Zwischennutzungsstrategie sein. Den Konzepten Baugruppe und Zwischennutzung liegen derselbe Ausgangspunkt zu Grunde, nämlich die Eigeninitiative von Bürgern und die Idee, einer Fläche eine selbst entworfene Nutzungsidee zuzuführen.

---

<sup>223</sup> Verlag Der Tagesspiegel GmbH [Hg.], Tempelhof- Vermietung: Täglich 40 Anfragen, <http://www.tagesspiegel.de/berlin/Tempelhof;art270,2724346, Zugriff am 06.02.2009>

## 6.5.1. Baugruppen - Definition und Prinzip

Der Begriff Baugruppe stellt den Zusammenschluss von mehreren bauwilligen Parteien (Familien, Singles, Senioren) zu einer Gemeinschaft, die ein Grundstück erwirbt und darauf Doppel-, Reihen- oder Mehrfamilienhäuser baut, dar.<sup>224</sup> Mit dieser Definition wird eine grobe Vorstellung des Begriffs Baugruppe möglich, doch das Prinzip einer Baugruppe ist weitaus vielschichtiger und bedarf einiger Eigenschaften, die bis zur Fertigstellung des Bauprojektes bestimmend sind.

Der idealtypische Ablauf eines Baugruppenprojektes ist etwa folgender: Zu Beginn gibt es zwei oder drei Interessierte, die sich durch das Interesse am selben Grundstück kennen lernen und sich zu einer unverbindlichen Interessengemeinschaft zusammenschließen. Bei regelmäßigen Treffen erfolgt eine inhaltliche Abstimmung der gemeinsamen Vorstellungen zum Grundstück, dessen Erwerb, zum Bauprogramm und zum Ablauf der Gesamtplanung. Parallel zu diesen Abstimmungen werden weitere Bauwillige gesucht. Nachdem die gemeinsamen inhaltlichen Vorstellungen durch alle Mitglieder der Baugruppe getragen werden und weitere Bauwillige der Interessengemeinschaft beigetreten sind, folgt der Zusammenschluss zu einer Planungsgemeinschaft in Form einer Gesellschaft bürgerlichen Rechts (GbR). In dieser Phase wird in den meisten Fällen ein Anwalt zur juristischen Beratung hinzugezogen, da eine gesamtschuldnerische Haftung vereinbart wird. Eine gesamtschuldnerische Haftung beinhaltet die zwischenzeitliche Verteilung der Kosten, die durch den Ausfall einer Partei entstehen<sup>225</sup>. Zur Abwicklung aller Finanzen der Planungsgemeinschaft wird ein Baukonto eingerichtet. Es wird über die Beauftragung eines Architekten als Berater, die Finanzierung, das Bauvorhaben in seinen Einzelschritten, wie Grundstückssicherung und Architektur und die vorbereitende Aufteilungsplanung innerhalb des Gebäudes entschieden. Die Suche nach weiteren Mitgliedern ist im Normalfall mit dem Einreichen des Bauantrages abgeschlossen. Mit der Genehmigung des Bauantrages und dem Grundstückserwerb wird die Planungsgemeinschaft zu einer Baugemeinschaft. Dies wird

---

<sup>224</sup> Architekturkammer Baden- Württemberg [Hg.], Baugruppenarchitektur, [http://www.akbw.de/service/baugruppen/artikel\\_4411.htm, Zugriff am 13.12.2008](http://www.akbw.de/service/baugruppen/artikel_4411.htm, Zugriff am 13.12.2008)

<sup>225</sup> E3Bau GbR [Hg.], Wie funktioniert eine Baugruppe?,

[http://www.e3berlin.de/haus/baugruppe/baugruppe\\_how\\_to\\_ppt, Zugriff am 13.12.2008](http://www.e3berlin.de/haus/baugruppe/baugruppe_how_to_ppt, Zugriff am 13.12.2008)

notariell beglaubigt, da die Mitglieder nun vertraglich gebunden sind. Bei der Vertragsgestaltung ist es wichtig eine Regelung für Härtefälle wie Krankheit und Tod zu bedenken. Die Baugemeinschaft kann nun den Architekten und die Bauunternehmen für den Hausbau beauftragen. Die endgültige Aufteilung der Wohneinheiten und die damit verbundene Teilungserklärung werden abschließend festgelegt. Das resultierende Finanzierungsverhältnis der einzelnen Parteien wird ebenfalls festgelegt. Bis zum Abschluss des Bauvorhabens hat die Baugemeinschaft in Zusammenarbeit mit dem Architekten die Aufgabe der Überwachung des Bauvorganges, der Liquidität und der fristgerechten Bezahlung aller beauftragten Firmen. Mit Abschluss des Baugeschehens wird die Baugemeinschaft aufgelöst und durch eine Wohneigentumsgesellschaft nach WEG ersetzt. Somit unterliegen die einzelnen Wohneinheiten dem allgemeinen Eigentumsrecht. Der Einzug der Baugruppe bildet den Abschluss.<sup>226</sup>

Das Prinzip der Baugruppe umfasst nicht nur die eben dargestellte Organisationsform, es gibt noch weitere Aspekte. Die bereits vorgestellte Organisationsform ist die freie private Baugruppe, die vor allem durch die Eigeninitiative und die selbstständige Organisation und Umsetzung aller Planungen gekennzeichnet ist. Die betreute private Baugruppe hingegen ist durch die Initiative eines Architekten geprägt. Der Architekt fungiert als Koordinator und übernimmt die Aufgabe der Organisation und Steuerung des Gesamtprozesses. Somit ist er für die Zusammenstellung der Baugruppe, die Grundstücksfindung, die Entwicklung des Projektes und die Koordination von Inhalten zu Verträgen, rechtlichen Aspekten und Finanzen verantwortlich. Die Organisationsform der genossenschaftlichen Baugruppe liegt ein solidarisches Finanzierungskonzept zu Grunde und soll vor allem Personen mit einem niedrigen Einkommen die Möglichkeit der Versorgung mit bezahlbarem Wohneigentum bieten. Hierbei ist der größte

---

<sup>226</sup> Landeshauptstadt Stuttgart [Hg.], das Internetportal für Baugruppen und Baugemeinschaften in Stuttgart-Planungsphasen, <http://www.stuttgart-baugemeinschaften.de/index.php?id=12>, Zugriff am 13.12.2008

Unterschied, dass kein individuelles Eigentum entsteht, sondern Gemeinschaftseigentum in Form einer Genossenschaft.<sup>227</sup>

Was bietet die Form der Baugruppe gegenüber dem Eigenheim oder der Mietwohnung, wo liegen die Vor- und Nachteile? Eines der maßgeblichen Argumente für Baugruppenmitglieder ist die Reduzierung der Gesamtkosten bis zu 20 % unter den ortsüblichen Kosten, da Renditeansprüche des Bauträgers, Vermittlungshonorare und Vermarktungskosten entfallen. Die Eigenleistung in der Planung und im Hausbau tragen zur Kostensenkung bei. Die komplette Planungsfreiheit (natürlich im gesetzlichen Rahmen) liegt bei der Baugruppe selbst. Somit wird Einfluss auf die Grundrissgestaltung der Wohnungen, die Gestaltung der Außenfassade und der Freiflächen genommen. Dieser erklärt, warum bei vielen Baugruppenprojekten eine experimentelle Art des Wohnungsbaus entsteht. Hierbei gibt es sehr individuelle und besondere Wohnformen wie Generationsmodelle, behindertengerechtes Wohnen und allen voran das ökologische Bauen. Auf Grund der Auseinandersetzung mit den baulichen Aspekten des Gebäudes ist oftmals eine qualitativ hochwertige Architektur zu verzeichnen. Die beiden letzt genannten Argumente haben zum Resultat, dass die Identifikation mit dem gebauten Haus durch die Baugruppe sehr hoch ist. Dies wiederum kann zur Identifikation mit dem umliegenden Stadtviertel führen, dass sich in gesellschaftlichem Engagement und dem Tragen von Verantwortung widerspiegelt. Die Baugruppe geht somit auf ihre Umgebung ein und wird zum Gestalter der Umgebung. Über den gesamten Zeitraum erwerben die Mitglieder der Baugruppe Kompetenzen, die sich vor allem im Bereich der Planung, der Finanzierung und dem Bauablauf bilden. Auch das frühe Kennen lernen und Aussuchen der zukünftigen Nachbarn, das als positive Folge eine hohe Nachbarschaftsqualität mit sich bringt, ist eindeutig als Vorteil zu kennzeichnen.<sup>228</sup>

Es lässt sich also eindeutig feststellen, dass viele Argumente für Baugruppenprojekte sprechen. Doch es gibt auch potenzielle Probleme. Als erstes sind die Gruppenbildung und die Erarbeitung

---

<sup>227</sup> Landeshauptstadt Stuttgart [Hg.], das Internetportal für Baugruppen und Baugemeinschaften in Stuttgart-Prinzip einer Baugruppe, <http://www.stuttgart-baugemeinschaften.de/index.php?id=2>, Zugriff am 13.12.2008

<sup>228</sup> Architekturstadt Baden-Württemberg [Hg.], Baugruppenarchitektur, [http://www.akbw.de/service/baugruppen/artikel\\_4411.htm](http://www.akbw.de/service/baugruppen/artikel_4411.htm), Zugriff am 13.12.2008

eines gemeinsamen Ziels zu nennen. Für diesen Prozess bedarf es einer möglichst störungsfreien Kommunikation zwischen den Parteien, da besonders in der Anfangsphase eine hohe Kompromissbereitschaft und die Bereitschaft zur Problemlösung erforderlich sind. Regelmäßige Treffen und die Eigenleistungen in Planung und Bau erfordern einen hohen Zeitaufwand. Das hohe Finanzierungsrisiko auf Grund der gesamtschuldnerischen Haftung führt zu einem weiteren negativen Aspekt, der sich in der Schwierigkeit der Finanzierung eines Kredites durch Banken ausdrückt.

Daher ist es empfehlenswert, mindestens einen „kühlen Rechner“ innerhalb der Baugruppe zu haben. Auch eine vorherige Rücklage von 10% der Gesamtfinanzierung ist ratsam, da zum Beispiel Rohstoffpreise steigen können. Die rechtliche Unterstützung durch einen Anwalt besonders in den Fragen zur GbR- Gründung und zu Vertragsabschlüssen stellt eine weitere Reduzierung des Risikos dar.<sup>229</sup> Die bisher aufgezeigten Nachteile beziehen sich ausschließlich auf die Baugruppe selbst, doch es gibt auch negative Argumente bezüglich der Außenwirkung. Das positive Argument, die Aufwertung des Stadtviertels auf Grund der Identifikation mit diesem und dem eigenen Haus, kann die Baugruppe als weiteren Initiator einer beginnenden oder auch erst später einsetzenden Gentrifizierung werden lassen.<sup>230</sup> Dies zeigt sich vor allem bei den freien und betreuten Baugruppen, bei denen nach Abschluss des Baugruppenprojektes die Wohneinheiten in das private Eigentum übergehen. Bei der genossenschaftlichen Baugruppe entsteht hingegen Gemeinschaftseigentum. Dementsprechend ist die Identifikation mit dem Gemeinschaftseigentum nicht von der Initiative für das private Eigentum geprägt, sondern von dem gemeinschaftlichen, sozialen Gedanken. Der Erwerb von Eigentum mit Hilfe eines Baugruppenprojektes steht jedoch für viele Bauwillige im Widerspruch zur genossenschaftlichen Baugruppe, da Eigentum als privat angesehen wird und nicht als Teil einer Genossenschaft. Folglich sind die genossenschaftlichen Baugruppenprojekte weniger häufig vertreten. Hieraus lässt sich ableiten, dass Baugruppenprojekte vordergründig für Menschen mit den

Möglichkeiten der Finanzierung von privatem Eigentum konzipiert sind. Die Möglichkeit für Mieter mit geringem Einkommen sich mit privatem Wohnraum, auch wenn dieser in einer Genossenschaft gebunden ist, durch ein Baugruppenprojekt zu versorgen, steht dagegen nicht im Vordergrund der Baugruppe. Demnach fördern Baugruppen die Herausbildung einer neuen Mittelschicht, da sich größtenteils nur Menschen mit dem entsprechenden Einkommen das private Eigentum in Form eines Baugruppenprojektes leisten können.

Zusammenfassend lässt sich objektiv sagen, dass die Vorteile einer Baugruppe überwiegen. Diese Vorteile führten mit einem großen Anteil dazu, dass die Baugruppe als Alternative zu einem Trend wurde und ein auffälliger Anstieg an Baugruppenprojekten zu verzeichnen ist. Resultierend aus diesem Anstieg ergibt sich eine neue Fragestellung. Muss der Anstieg der Baugruppe gesteuert werden und wie steht die Senatsverwaltung Berlins zu dem Thema Baugruppen? Mit der Beantwortung dieser Fragen beschäftigt sich der folgende Abschnitt.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass das Thema Baugruppen von Architekten und Stadtentwicklungsexperten derzeit positiv eingeschätzt wird und eine vorteilhafte Wirkung auf die Stadtentwicklung hat. Baugruppenprojekte stellen eine Alternative zum klassischen Erwerb von privatem Eigentum, dem Eigenheim mit Garten, dar. Weiterhin verstärken die genannten Vorteile diese Alternative und machen sie zu einem Trend in der Stadtentwicklung. Mit diesem Trend ergeben sich jedoch Handlungsbedarfe in Form einer Steuerung durch die Städte und Gemeinden. In Berlin liegt diese Möglichkeit der Steuerung bei der Senatsverwaltung. Das Erfordernis der Steuerung und die Haltung der Senatsverwaltung wird im folgenden Kapitel näher betrachtet.

## 6.5.2. Baugruppen - In Berlin

Bevor die Bedeutung und Entwicklung von Baugruppenprojekten in Berlin betrachtet wird, ist grundsätzlich festzustellen, dass die Bedeutung von solchen Projekten deutschlandweit zugenommen hat. In Freiburg im Breisgau wurden zum Beispiel seit 1996 150

---

229 Ebenda, S. 13

230 Taz die Tageszeitung, Verlagsgenossenschaft eG, Gruppenweise unter ein Dach, [http://www.taz.de/regional/berlin/aktuell/artikel/1/gruppenweise-unter-ein-dach/?src=SZ&cHash=0ac3a60e08#Szene\\_1](http://www.taz.de/regional/berlin/aktuell/artikel/1/gruppenweise-unter-ein-dach/?src=SZ&cHash=0ac3a60e08#Szene_1), Zugriff am 13.12.2008

Projekte mit circa 750 Wohnungen realisiert.<sup>231</sup> Aber nicht nur in Deutschland sind Baugruppen auf dem Vormarsch sondern auch in den Niederlanden und Österreich. Jedoch ist zu betonen, dass dieser Bedeutungszuwachs selten so dominierend zu sein scheint, dass er Anlass für planerische oder politische Maßnahmen gegen eine daraus resultierende Gentrifizierung geben könnte. In Berlin ist eine solche Notwendigkeit zur Zeit kaum denkbar, schon deshalb, weil hier erst relativ wenige Baugruppenprojekte umgesetzt wurden. Eine grundsätzliche stadtpolitische Positionierung, auch zu potenziell negativen Auswirkungen von Baugruppenprojekten, erscheint trotzdem angebracht. Die Senatsverwaltung zeigt bereits mit ihrem Internetauftritt eine positive Haltung gegenüber Baugruppen. Auf der Internetseite werden eine Vielzahl von Informationen zu Baugruppen gegeben. Die Informationen umfassen den Aufbau und die Funktionsweise einer Baugruppe, Beispiele aus Berlin und anderen Städten, ein Finanzierungskonzept und eine Vielzahl von Ansprechpartnern.<sup>232</sup> Die Informationen des Internetauftritts gibt es auch in Form der Broschüre „Wohnen in der Berliner Innenstadt“. Die Broschüre enthält zusätzliche Informationen zu Standortempfehlungen für Baugruppen in Berlin.<sup>233</sup> Weiterhin gibt es ein laufendes, zweistufiges Festpreisverfahren bei dem landeseigene Grundstücke an Baugruppen durch die Liegenschaftsfonds Berlin GmbH & Co. KG vergeben werden.<sup>234</sup> Sowohl die Broschüre wie auch das Festpreisverfahren zeigen deutlich, dass die Senatsverwaltung die Bildung von Baugruppen fördert und unterstützt. Dies hat mehrere Aspekte, die sich zum Teil aus den bereits genannten positiven Argumenten des vorherigen Absatzes ergeben. Zunächst ist festzuhalten, dass Baugruppen

---

231 Landeshauptstadt Stuttgart [Hg.], das Internetportal für Baugruppen und Baugemeinschaften in Stuttgart-Bundesweite Baugruppen, <http://www.stuttgart-baugemeinschaften.de/index.php?id=5>, Zugriff am 13.12.2008

232 Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin [Hg.], Informationen für Baugemeinschaften und Baugruppen, <http://www.stadtentwicklung.berlin.de/bauen/baulueckenmanagement/de/ratgeber/index.shtml>, Zugriff am 13.12.2008

233 Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin [Hg.], Broschüre Wohnen in der Berliner Innenstadt, [http://www.stadtentwicklung.berlin.de/bauen/baulueckenmanagement/download/broschuere\\_berlin.pdf](http://www.stadtentwicklung.berlin.de/bauen/baulueckenmanagement/download/broschuere_berlin.pdf), Zugriff am 13.12.2008

234 Liegenschaftsfonds Berlin GmbH & Co.KG [Hg.], Liegenschaftsfonds, <http://www.liegenschaftsfonds-berlin.de/site/index.php?id=224>, Zugriff am 13.12.2008

immer Freiflächen beziehungsweise Brachen suchen, da sie die Planung und den Bau des Gebäudes selbst ausführen wollen. Dementsprechend kann die Senatsverwaltung durch eine Steuerung der Bauflächenvergabe der Baulückenproblematik in Berlin entgegenwirken und gezielt Baulücken an Baugruppen vermarkten (siehe Festpreisverfahren). Außerdem erhofft sich die Senatsverwaltung aufgrund der Identifikation mit dem selbst gebauten Haus und der daraus resultierenden Identifikation mit dem Stadtviertel erst Impulse einer Aufwertung der verschiedenen Stadtbereiche. Diese Impulse weisen jedoch keine beginnende Gentrifizierung auf, da, wie bereits genannt, die Umsetzung von Baugruppenprojekten in Berlin verhältnismäßig gering ist. Die Senatsverwaltung nutzt sozusagen den Vorteil der Baugruppe und das entstehende Potenzial. Die frühzeitige Positionierung der Senatsverwaltung zu Baugruppenprojekten schafft die Grundlage für einen Handlungsraum die zunehmende Realisierung von Baugruppenprojekten zu steuern und das zeitnahe Reagieren bei einer möglicherweise, aus diesem Trend entstehenden Gentrifizierung.

### 6.5.3. Baugruppen - Für das Tempelhofer Feld

Auf Grund der im vorigen Kapitel geschilderten Haltung von der Senatsverwaltung zu dem Prinzip der Baugruppe ist es verständlich, dass Baugruppenprojekte für die langfristige Entwicklung des Tempelhofer Feldes unterstützt werden. Das Tempelhofer Feld bietet nach der Öffnung eine große Freifläche, die viel Potenzial für solche Projekte bietet. Die Planung und die Einteilung der für eine Bebauung vorgesehenen Bereiche wird durch die Senatsverwaltung koordiniert und unter Einbeziehung diverser Wettbewerbe gesteuert. Bei der Planung und Aufteilung des ehemaligen Flughafengeländes hat die Senatsverwaltung auch Freiflächen für Baugruppen besonders und vor allem im Columbiaquartier vorgesehen. In den Auslobungsunterlagen zum Ideenwettbewerb Columbiaquartier wird unter dem Punkt „Übergeordnete Zielsetzung“ der aktuelle Planungsstand und die Art der Nutzung für dieses Quartier beschrieben beziehungsweise der Rahmen festgelegt. Es sind vor allem „innovative Wohnformen“ vorgesehen. In der Auslobung wird direkt auf die Organisationsform der Baugruppe eingegangen, dass die Schaffung von Wohnraum in der Innenstadt als Eigentum für verschiedene und altersgemischte Bevölkerungsschichten gestützt werden soll. Für das Quartier sind neben 200 Arbeitsplätzen vor allem 1500 Wohneinheiten geplant. Es wird keine Aussage zum

Belegungsanteil der Wohneinheiten durch Baugruppen getroffen. Somit lässt sich zusammenfassen, dass der aktuelle Stand der langfristigen Planung für das Tempelhofer Feld die Form der Baugruppe bisher nur für das Columbiaquartier vorsieht. Es entsteht der Eindruck, dass die Senatsverwaltung auf die positiven Impulse der Baugruppe und dabei auf eine Aufwertung des Stadtviertels durch das gesellschaftliche Engagement der Baugruppenmitglieder hofft.<sup>235</sup>

#### 6.5.4. Zwischenfazit

Der Zusammenschluss mehrerer bauwilliger Bürger, die zusammen ein Grundstück erwerben und darauf ein gemeinsam entwickeltes Wohnprojekt umsetzen, wird als Baugruppe bezeichnet. Baugruppenprojekte erfuhren seit den 1990er Jahren einen stetigen Anstieg. Besonders in Berlin ist diese Art des Bauens in den letzten Jahren zu einem kleinen Trend geworden. Immer mehr Menschen möchten sich mit einer Baugruppe ihr individuelles Wohneigentum schaffen. Die steigende Zahl an Baugruppenprojekten ist bei der Betrachtung der Vorteile (wie geringe Finanzierung, hohe Nachbarschaftsqualität, Mitwirkung in Planung und Bau) leicht erklärbar. Es sind jedoch auch die langfristigen Wirkungen von Baugruppen zu bedenken. Kommt es zu einer Zentrierung von Baugruppenprojekten in einem Gebiet, kann dies zur Folge haben, dass sich eine neue Mittelschicht bildet. Die Herausbildung der neuen Mittelschicht ist durch die Entstehung des privaten Eigentums und die Aufwertung des Wohnumfeldes durch die Baugruppenmitglieder zu verstehen. Eine solche Entwicklung kann zu einer Gentrifizierung führen und die Verdrängung von anderen Bevölkerungsschichten mit sich bringen. Dementsprechend ist eine Steuerung beziehungsweise eine Beobachtung der Baugruppendynamik von Seiten der Stadt überlegenswert. In Berlin bedarf es dieser Steuerung noch nicht, da das Prinzip der Baugruppe nur langsam Anklang gewinnt. Dieser Sachverhalt sollte jedoch nicht Anlass für die freie Entwicklung der

Baugruppendynamik sein. Die Beobachtung lässt ein schnelles Eingreifen und Steuern zu, so zum Beispiel bei Baugruppenprojekten mit starker Aufwertungsfunktion. Folglich unterstützt die Senatsverwaltung die Förderung von Baugruppen auf verschiedenen Ebenen. Eine dieser Ebenen findet sich bei der langfristigen Planung des Tempelhofer Feldes wieder. Besonders im Columbiaquartier, der Adresse für innovatives Wohnen, ist die Wohnform der Baugruppe vorgesehen. Demnach wird das Thema Baugruppe in der Berliner Planungslandschaft noch lange vertreten sein, schon deshalb, weil die Planungen zur Nachnutzung des Tempelhofer Feldes noch lange eine elementare Rolle vertreten werden.

---

<sup>235</sup>Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin [Hg.], Auslobung Columbiaquartier, [http://tempelhof\\_isr.googlegroups.com/web/Auslobung\\_Columbiaquartier\\_080929\\_gesamt+Teil1.pdf?hl=e&gda=rJ5gWQAAABISMUIM6EgMVyzHZqhbolTjy-Ssawe1\\_CPstFo6uHF2CJSW1V\\_gYwi5Jc\\_UUGpgLxk61n2p\\_t8yE8BRJpIEgl-ocjT76OykvbRLuPzv86wpVXq71KRNZDRDZ98DldT53NzgFmQudIVZin2evkHEao](http://tempelhof_isr.googlegroups.com/web/Auslobung_Columbiaquartier_080929_gesamt+Teil1.pdf?hl=e&gda=rJ5gWQAAABISMUIM6EgMVyzHZqhbolTjy-Ssawe1_CPstFo6uHF2CJSW1V_gYwi5Jc_UUGpgLxk61n2p_t8yE8BRJpIEgl-ocjT76OykvbRLuPzv86wpVXq71KRNZDRDZ98DldT53NzgFmQudIVZin2evkHEao), Zugriff am 13.12.2008

## 6.8. Quellenverzeichnis

Architekturkammer Baden- Württemberg [Hg.] (2008): *Baugruppenarchitektur*. [http://www.akbw.de/service/baugruppen/artikel\\_4411.htm](http://www.akbw.de/service/baugruppen/artikel_4411.htm), Zugriff am 13.12.2008.

Bauer, Martin (2003): *Urban Catalyst- Strategien temporärer Nutzungen*. <http://www.uni-protokolle.de/nachrichten/id/15888/>, Zugriff am 05.01.2009.

Berliner Wirtschaftsgespräche e.V. [Hg.]: *Gesprächskreis Was wird aus dem Flughafen Tempelhof?*. [http://www.bwg-ev.net/dossiers/2008\\_11\\_05\\_.php](http://www.bwg-ev.net/dossiers/2008_11_05_.php), Zugriff am 08.12.2008.

Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) [Hg.]: *Zwischennutzungen- Start*. [http://www.bbr.bund.de/cln\\_005/nn\\_21210/DE/ForschenBeraten/Stadtentwicklung/StadtentwicklungDeutschland/StadumbauStadterneuerung/Zwischennutzungen/Zwischennutzung.html?\\_\\_nnn=true](http://www.bbr.bund.de/cln_005/nn_21210/DE/ForschenBeraten/Stadtentwicklung/StadtentwicklungDeutschland/StadumbauStadterneuerung/Zwischennutzungen/Zwischennutzung.html?__nnn=true), Zugriff am 05.01.2009.

Bundesministerium für Verkehr, Bau - und Wohnungswesen [Hg.] (2004): *Zwischennutzung und neue Freiflächen - Städtische Lebensräume der Zukunft*. H.Heenemann GmbH & Co, Berlin.

BZ Ullstein GmbH [Hg.]: *Zaun um Airport Tempelhof soll schon im Frühjahr fallen*. <http://www.bz-berlin.de/BZ/berlin/2009/01/09/steuergelder-fuer-metallgitterzaun/neuer-sicherheitszaun-fuer-tempelhof.html>, Zugriff am 08.01.2009.

E3Bau GbR [Hg.]: *Wie funktioniert eine Baugruppe?*, [http://www.e3berlin.de/haus/baugruppe/baugruppe\\_how\\_to.php](http://www.e3berlin.de/haus/baugruppe/baugruppe_how_to.php), Zugriff am 13.12.2008.

Generalplanungs GmbH Amann Burdinski [Hg.]: *Was ist ein Baugruppe?*. [http://www.amannburdinski.de/fileadmin/pdf/Amann-Burdinski\\_Was\\_ist\\_eine\\_Baugruppe.pdf](http://www.amannburdinski.de/fileadmin/pdf/Amann-Burdinski_Was_ist_eine_Baugruppe.pdf), Zugriff am 13.12.2008.

Koll- Schretzenmayr, M. (2000): *Strategien zur Umnutzung von Industrie- und Gewerbebrachen*. Berichte zur Orts- Regional- und Landesplanung. Zürich.

Land Berlin, Bezirke Tempelhof- Schöneberg/ Neukölln/ Friedrichshain- Kreuzberg [Hg.] (2008): *Prozessuale Stadtentwicklung Tempelhofer Feld – Columbiabquartier*. [http://tempelhof\\_isr.googlegroups.com/web/Auslobung\\_Columbiabquartier\\_080929\\_gesamt+Teil1.pdf?hl=de&gda=rJJSgWQAAABISMUkM6EGMVyzHZqhbolTiy-Ssawe1\\_CPstFo6uHF2CJSW1V\\_gYwi5Jc\\_UUGpgLxk61n2p\\_t8yE8BRJpiEgl-ocjT76OykvbRLuPzv86vpVXq71KIRN2DRDZ98DldT53NzgfMQuDlVZfn2evkHEao](http://tempelhof_isr.googlegroups.com/web/Auslobung_Columbiabquartier_080929_gesamt+Teil1.pdf?hl=de&gda=rJJSgWQAAABISMUkM6EGMVyzHZqhbolTiy-Ssawe1_CPstFo6uHF2CJSW1V_gYwi5Jc_UUGpgLxk61n2p_t8yE8BRJpiEgl-ocjT76OykvbRLuPzv86vpVXq71KIRN2DRDZ98DldT53NzgfMQuDlVZfn2evkHEao), Zugriff am 13.12.2008.

Landeshauptstadt Stuttgart [Hg.]: *Das Internetportal für Baugruppen und Baugemeinschaften in Stuttgart*. <http://www.stuttgart-baugemeinschaften.de/>, Zugriff am 13.12.2008.

Lange, Bastian: *Culturepreneurs*. [http://www.bastianlange.de/Scans\\_pdf/Lange\\_SP\\_2006.pdf](http://www.bastianlange.de/Scans_pdf/Lange_SP_2006.pdf), Zugriff am 08.01.2009.

Liegenschaftsfonds Berlin GmbH & Co.KG [Hg.] (2008): *Liegenschaftsfonds*. <http://www.liegenschaftsfonds-berlin.de/site/index.php?id=23>, Zugriff am 13.12.2008.

Projekt Gleisdreieck (05/06): *Zwischenbericht, Kapitel 8*. [http://www.isr.tu-berlin.de/fachgebiete/stadterneuerung/Downloads/Projekt%20GS%20Gleisdreieck%2005\\_06/Gleisdreieck%20ZB%20Kapitel%208.pdf](http://www.isr.tu-berlin.de/fachgebiete/stadterneuerung/Downloads/Projekt%20GS%20Gleisdreieck%2005_06/Gleisdreieck%20ZB%20Kapitel%208.pdf), Zugriff am 05.01.2009.

Scheven, Achim (2004): *Zwischennutzungen- Potentiale für die Entwicklung einer schrumpfenden Stadt sowie deren formelle und informelle Absicherung*. [http://www.raumplanung.uni-dortmund.de/srp/web/dokumente/diplomarbeiten/Poster%20achim\\_scheven\\_Platat%20Zwischennutzung.pdf](http://www.raumplanung.uni-dortmund.de/srp/web/dokumente/diplomarbeiten/Poster%20achim_scheven_Platat%20Zwischennutzung.pdf), Zugriff am 05.01.2009.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung [Hg.] (2006): *Urban pioneers*. Jovis Verlag, Berlin.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin [Hg.]: *Online- Dialog*. <http://www.berlin.de/flughafen->

tempelhof/discoursemachine.php?page=detail&id\_item=37, Zugriff am 09.01.2009.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin [Hg.]: *Zukunft Tempelhofer Feld*.

<http://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/staedtebauprojekte/tempelhof/de/zukunft/index.shtml>, Zugriff am 09.01.2009.  
Taz, die Tageszeitung. Verlagsgenossenschaft eG [Hg.] (2007): *Gruppenweise unter ein Dach*.  
[http://www.taz.de/regional/berlin/aktuell/artikel/1/gruppenweise-unter-ein-dach/?src=SZ&cHash=0ac3a60e08#Szene\\_1](http://www.taz.de/regional/berlin/aktuell/artikel/1/gruppenweise-unter-ein-dach/?src=SZ&cHash=0ac3a60e08#Szene_1), Zugriff am 13.12.2008.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung [Hg.] (2005): *Stadtforum Berlin 2020: Verschenken? Bewalden? Zwischennutzen? Was tun mit der freien Fläche? – Schlussfolgerungen der Senatorin*.  
<http://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/forum2020/de/freiraeume.php>, Zugriff am 07.12.2008.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung [Hg.] (2008): *Neubau der BND-Zentrale*.

<http://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/staedtebauprojekte/bnd/de/planungen/umzugsbeschluss/index.shtml>, Zugriff am 12.12.2008.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin [Hg.]: *Informationen für Baugemeinschaften und Baugruppen*.  
<http://www.stadtentwicklung.berlin.de/bauen/baulueckenmanagement/de/ratgeber/index.shtml>, Zugriff am 13.12.2008.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin [Hg.], *Broschüre Wohnen in der Berliner Innenstadt*.  
[http://www.stadtentwicklung.berlin.de/bauen/baulueckenmanagement/download/broschuere\\_berlin.pdf](http://www.stadtentwicklung.berlin.de/bauen/baulueckenmanagement/download/broschuere_berlin.pdf), Zugriff am 13.12.2008

Streifler und Kollegen [Hg.] (2008): *Vetragsrechtlicher Regelungsbedarf bei Zwischennutzungen, Ergänzende Studie im Rahmen des ExWoSt- Forschungsvorhabens „Zwischennutzungen und Nischen im Städtebau als Beitrag für eine nachhaltige Stadtentwicklung“*.  
[http://www.bbr.bund.de/nn\\_21890/DE/Forschungsprogramme/ExperimentellerWohnungsStaedtebau/Studien/ZwischenntzUndNischen/D](http://www.bbr.bund.de/nn_21890/DE/Forschungsprogramme/ExperimentellerWohnungsStaedtebau/Studien/ZwischenntzUndNischen/D)

L\_Studie\_Vetragsrecht,templateId=raw,property=publicationFile.pdf/DL\_Studie\_Vetragsrecht.pdf, Zugriff am 05.01.2009.

Temel, Haydn (2006): *Temporäre Räume*. Birkhäuser, Basel.

Verein k.e.i.m. zur Entwicklung urbaner Flächen und Standorte [Hg.]: *Zwischennutzung*.  
<http://www.zwischennutzung.net/mainframe.html>, Zugriff am 05.01.2009.

Verlag Der Tagesspiegel GmbH [Hg.] (2008): *Zelten im Innenstadtidyll*.  
<http://www.taz.de/regional/berlin/aktuell/artikel/1/zelten-im-innenstadtidyll/>, Zugriff am 09.12.2008.

Verlag Der Tagesspiegel GmbH [Hg.] (2009): *Tempelhofer wird immer teurer*.  
<http://www.tagesspiegel.de/berlin/Berliner-Flughaefen-Tempelhof-Verlust;art1050,2700916>, Zugriff am 09.01.2009.

Verlag Der Tagesspiegel GmbH [Hg.] (2008): *Stil auf Zeit*.  
<http://www.tagesspiegel.de/berlin/Stadtleben-Berliner-Kultur;art125,2651269>, Zugriff am 05.01.2009.

Zwischennutzungsagentur Raab Richarz GbR [Hg.]: *Freiraum nutzen- Zwischennutzung*.  
[http://www.zwischennutzungsagentur.de/front\\_content.php](http://www.zwischennutzungsagentur.de/front_content.php), Zugriff am 05.01.2009.



## 7. Erholung, Freizeit, Freiraum

*Elin Svensson  
Janin Dziamski  
Robert Giesler*

### 7.1. Einleitung

Im Rahmen der Diskussion über mögliche Nachnutzungen des Tempelhofer Feldes beschäftigen wir uns in diesem Abschnitt mit dem Thema „Erholung, Freizeit, Freiraum“. Nach einer Betrachtung des 386 Hektar großen Freiraums als Grünfläche und ihrer Bedeutung für Klima und Umwelt folgt eine detaillierte Bestandsaufnahme des ehemaligen Flughafenareals. Unter Berücksichtigung der vorhandenen historischen Strukturen des Areals wird Bezug auf die Verbindung zur Umgebung, bestehende Wegeverbindungen und ihre Beschaffenheit, die Sportflächen sowie sonstigen Anlagen und Gebäuden genommen. In einem dritten Teil werden einige internationale Vergleichsbeispiele vorgestellt und dabei die Handlungsweisen und Probleme in anderen Ländern untersucht und Rückschlüsse auf das Tempelhofer Feld gezogen.

### 7.2. Das Tempelhofer Feld als Grünfläche

Die Schließung des Flughafen Tempelhof ist zugleich eine Öffnung: Berlin gewinnt im Zentrum der Stadt eine riesige Freifläche von 386 Hektar (was etwa 500 Fußballfeldern entspricht), die nach neuen Nutzungskonzeptionen verlangt. Ein wesentliches Versprechen des Senats vor die Schließung des Flughafens war die Ankündigung, dass mit Ende des Flugbetriebs der Berliner Bevölkerung (vor allem aber den Anwohner/ innen der angrenzenden Quartiere) eine große Grün-, Frei- und Sportfläche zur Verfügung gestellt wird. Nach einer ersten Phase der Bürgerbeteiligung, Fachforen und Studien läuft zurzeit ein städtebaulicher und landschaftsplanerischer Wettbewerb zum neuen Stadtquartier am Columbiadamm sowie ein Interessenbekundungsverfahren (Call for Ideas), das sich vor allem an potentielle kommerzielle Investoren richtet. Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung arbeitet zudem an Planungen für eine Internationale Bauausstellung (IBA) und für eine Internationale Gartenausstellung (IGA).

Das ehemalige Flughafengelände ist mit seiner Fläche von 386 Hektar um ein Vielfaches größer als andere bedeutende Berliner Parkanlagen wie zum Beispiel der Treptower Park (88 Hektar), und sogar mehr als 1,5 mal so groß wie der Große Tiergarten (210 Hektar), der die grüne Mitte der Stadt Berlin markiert. Mit der „Tempelhofer Freiheit“ wird dem Großen Tiergarten nun eine zweite zentrale Grünfläche gegenübergestellt, die trotz Randbebauung langfristig in einer dem Tiergarten entsprechenden Größe erhalten

bleiben soll. Der Tempelhofer Feld birgt für die nächsten Jahre damit wichtige Chancen und Aufgaben für den Städtebau und die Freiflächengestaltung. Es sind daher Nutzungsanforderungen (insbesondere für die öffentliche Erholungsnutzung) zu ermitteln und Strategien zur sukzessiven Öffnung und Umnutzung des Geländes zu erarbeiten. Die Größe der neu entstehenden Freifläche ermöglicht ein neues Erholungsgebiet für Kreuzberg, Neukölln und Tempelhof, denn diese umliegenden Stadtbezirke weisen ein hohes Defizit in der Freiraumversorgung auf. Entstehen soll ein bedeutender neuer Freiraum als Teil des inneren Parkings des Berliner Freiflächensystems.

### 7.2.1. Landschaftsbild und Vegetationsstrukturen

In der Machbarkeitsstudie, TOPOS/ Ökologie & Planung vom Dezember 2007 werden die wertvollsten Vegetationsbestände des Tempelhofer Feldes, welche sich zwischen den beiden Start- und Landebahnen befinden, identifiziert. Die im Inneren des Gebietes vorhandenen Vegetationsstrukturen sind vor allem durch große Rasen- und Wiesenflächen geprägt, die ein sehr homogenes, offenes Bild und ein für den Innenstadtbereich einzigartiges Erlebnis von Weite und Freiheit vermitteln (der Eindruck eines „Wiesenmeers“). Dem Betrachter eröffnet sich ein beeindruckender Panoramablick in alle Richtungen. Von den sehr homogen wirkenden Flächen des „Wiesenmeers“ grenzt sich nur der in Textur und Vegetationshöhe etwas andersartige Trockenrasenbereich zwischen den Landebahnen ab. Erholungsnutzungen wie Naturerlebnis und Drachensteigen sind im Wiesenmeer sicher denkbar, weiterhin ist hier urbane Landwirtschaft in Form von Beweidung möglich und sinnvoll. Der ausgeprägteste, circa 60 Jahre alte Baumbestand befindet sich im Bereich des Picknick-Areals, an die das dicht begrünte Gelände des Garnisonsfriedhofs unmittelbar angrenzt. Lineare, hauptsächlich aus Baumreihen bestehende Gehölzstrukturen begrenzen das Flughafengelände zur Oderstraße hin. Diese bilden grüne Raumkanten und fassen die kleinflächigeren, geschützten Aufenthaltsbereiche ein.



Abbildung 30: Luftbild Tempelhof<sup>236</sup>

### 7.2.2. Biotopverbund

Wichtige Biotopverbindungen bestehen zu den südlich angrenzenden Böschungen des S- Bahnringes wie auch zur nördlichen Hasenheide. Als Kernbereich für den Biotop- und Artenschutz sind die zentralen und südlichen Flächen anzusehen. Der unmittelbare Anschluss an die Biotope der Bahnanlagen ist nach Einschätzung des Gutachtens von sehr großer Bedeutung und langfristig durch ausgedehnte Grünkorridore zu sichern. Wichtige Grünverbindungen sind zum Beispiel:

im Norden: Verlängerung der Lilienthalstraße, historische Allee, heute wichtige Grünverbindung zum Kreuzberg, die Volkspark Hasenheide und die Friedhöfe am Columbiadamm.

<sup>236</sup>[http://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/staedtebau-projekte/tempelhof/pix/schraegbild\\_tempelhof\\_1000.jpg](http://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/staedtebau-projekte/tempelhof/pix/schraegbild_tempelhof_1000.jpg)

im Osten: Verlängerung der historischen Grünachse Hermannstraße, Herfurthstraße.

im Südosten: die Friedhöfe St. Thomas Kirchhof und St. Jakobikirchhof.

im Süden: Platzfolge aus der Wohnsiedlung Oberlandgarten, unterbrochen durch S-Bahnring und Autobahn.

im Westen: Verlängerung der Grünachse aus der Gartenstadt „Neu-Tempelhof“, Verbindung über den Straßenweg zum Flugfeld.



Abbildung 31: Freiraumverbindungen zum Umfeld<sup>237</sup>

### 7.2.3. Kaltluftentstehungsgebiet

Eine erholungsbetonte Nachnutzung ohne weitere Versiegelung von Freiflächen wird von den Gutachtern aus klimatologischer Sicht positiv bewertet. Eine weitgehende Offenhaltung der Fläche sei

anzustreben, da das Gebiet außerdem aufgrund seiner Größe und seiner zentralen Lage wichtige Funktionen für den Naturhaushalt und den Biotop- und Artenschutz erfülle. Das Flughafengelände, so das Fazit im Topos-Gutachten, ist ein bedeutsames Kaltluftentstehungsgebiet, das sich positiv auf das Klima der Innenstadt auswirkt, vor allem im funktionalen Zusammenhang mit den umliegenden Grünflächen. Trotz Bebauung an den Rändern sei die geplante zentrale Freifläche groß genug, frische Luft in die Stadt zu bringen.

### 7.3. Grünflächen in Berlin

Die Berliner Grünflächen und Landschaften ergeben ein räumliches System aus Achsen und Ringen, in die das Tempelhofer Feld eingebunden ist. Diese Freiflächenkonzeption hat die Grundstruktur von zwei konzentrischen Ringen und einem „Grünen Achsenkreuz“. Das Grüne Achsenkreuz bildet zum einen die in Ost-West-Richtung fließende Stadtspreet und die in Nord-Süd-Richtung verlaufende grüne Achse. Am südlichen Stadtrand beginnt sie und entlang neuer Parks wie dem Südgelände oder dem Gleisdreieck über neue innerstädtische Plätze führt diese zum Tiergarten. Um die dicht bebaute alte Innenstadt erstrecken sich, wie Satelliten um den Tiergarten, zahlreiche Kleingärten, Friedhöfe und Parks. Das Areal des Tempelhofer Feldes wird als neuer Baustein dieses Berliner Freiraumsystems komplettieren. Das Feld soll als neue große innerstädtische Grünanlage in den Parkring integriert werden. Nach dem derzeitigen Planungsstand soll ein großer Teil des Tempelhofer Feldes in der Zukunft eine große Grünfläche werden. Geplant ist für den überwiegenden Teil des bisherigen Flugfeldes eine Parklandschaft, das Tempelhofer Feld soll damit auch in Zukunft in weiten Teilen nicht bebaut werden.

Alle neuen Quartiere werden geprägt durch die Lage an der Parklandschaft Tempelhof. Es soll eine Parklandschaft von ca. 220 Hektar Größe entstehen, die frische Luft in die Stadt bringt. Hier ist Platz für Sport- und Freizeitnutzungen wie Fußball, Beachvolleyball, Skating, Baseball oder Tennis. Das Flughafengelände hat eine für Berlin herausgehobene Stellung für den Erhalt von Tier- und Pflanzenarten: In der relativen Ungestörtheit des Geländes entwickeln sich besonders wertvolle, offene und trockenwarme Lebensräume. Diese sind in ihrer Größe einmalig für Berlin.

<sup>237</sup> Machbarkeitsstudie für eine öffentliche Erholungsnutzung des Tempelhofer Flughafens, BAND 1  
Textband, Abbildung 6

### 7.3.1. Auswirkungen der Erholungsnutzung

Das vorliegende naturschutzfachliche Gutachten von der Senatsverwaltung beschreibt ausgedehnte Flächen des Flughafengeländes als ökologisch wertvoll. Eine Öffnung des Flughafens für Erholungssuchende würde auf jeden Fall zu einer Reduzierung der Artenanzahl der Pflanzen und Tiere und insbesondere der gefährdeten Arten in bestimmten, stark begangenen Bereichen führen. Zielsetzung der Studie ist die Entwicklung einer Eignungsanalyse für die potenzielle Freizeit- und Erholungsnutzung auf dem Gelände des Flughafens. Durch Entwicklungs- und Nutzungsoptionen könne, so die Studie, die Erlebbarkeit und die positive Identifikation mit der Tempelhofer Freiheit gestärkt werden. Es könnten Naherholungsflächen entstehen, die der wohnungsnahen, der siedlungsnahen sowie der gesamtstädtischen Freiraumversorgung dienen. Die Verfügbarkeit einer riesigen Freifläche inmitten des dicht bebauten Siedlungsgebiets von Berlin, mit zum Teil hoher Unterversorgung an Naherholungsflächen, führt zu vielfältigen Ansprüchen an die zu entwickelnde Fläche des Flugfeldes. Aufgrund der Flächengröße und der begrenzten finanziellen Mittel ist eine kurzfristige Umgestaltung des Areals als klassische Parkanlage nicht vorstellbar. Vielmehr ist von einem Entwicklungsprozess auszugehen, der sich über mehrere Jahrzehnte hinzieht und der die vorgefundenen landschaftlichen und baulichen Potenziale als Grundlage für die Nutzung und Gestaltung verwendet.

### 7.4. Auswertung Machbarkeitstudie

Die Grundlage dieses Ausarbeitungsteils bildet die von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (Abteilung Stadt- und Freiraumplanung, Referat IC) beauftragte „Machbarkeitsstudie für eine öffentliche Erholungsnutzung des Tempelhofer Flughafens“ vom Dezember 2007. Bearbeitet wurde die Studie vom Büro „ARGE - TOPOS / ÖKOLOGIE & PLANUNG“. Als Grundlage dienten weitere Planungen, Gutachten und Auskünfte etwa der Digitale Umweltatlas von Berlin, aktuelle thematische Karten des Informationssystem Stadt und Umwelt (ISU) der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, das Landschafts- und Artenschutzprogramm Berlin mit textlicher Begründung, Erläuterung und Kartenwerk, 3. Ausgabe 2006 und die Bereichsentwicklungspläne (BEP) Friedrichshain- Kreuzberg, Neukölln und Innenstadt. Ziel der Machbarkeitsstudie war es, die vorhandenen Potenziale des

Zwischenbericht 08/09

Tempelhofer Feldes zu erfassen und deren Eignung für die Freizeit- und Erholungsnutzung zu prüfen. Hierzu wurde nicht nur der Bestand hinsichtlich seiner vorhandenen Qualitäten und Einschränkungen analysiert, sondern auch Beeinträchtigungen und Konflikte erfasst, die eine Erholungsnutzung einschränken können, wie Lärmimmissionen, Altlasten, Elemente der Flugsicherung sowie potenzielle Gefahrenstellen. Die Bestandserfassung bildet die Grundlage für die anschließende Entwicklung von Öffnungsszenarien und Nutzungskonzepten.<sup>238</sup>

In diesem Ausarbeitungsteil sollen die in der Machbarkeitsstudie genannten Potenziale und Restriktionen des Tempelhofer Feldes zusammengefasst werden. Die folgenden Inhalte wurden der genannten Machbarkeitsstudie entnommen.

#### 7.4.1. Potenziale für die innerstädtische Erholungsnutzung

Als entscheidende Potenziale des Tempelhofer Feldes werden das „Wiesenmeer“ mit seinen beeindruckenden Panoramasihten, die Erlebbarkeit eines einzigartigen Landschaftsbildes und die Blickbeziehungen auf die Stadtsilhouette genannt. Die Größe der Fläche ermöglicht nicht nur den Blick auf die in der Nähe befindlichen Kirchtürme (Kirche am Südsterne und der Sehittlik-Moschee am Columbiadamm), sondern auch (hinter dem Hauptgebäude) bis zum Fernsehurm am Alexanderplatz.<sup>239</sup>

Des weiteren bieten die vorhandenen Sportanlagen (Baseball- und Basketballfelder, Tennisanlage) für die Erholung nutzbare Infrastrukturen sowie großflächige, spontan nutzbare Flächen und eine Vielzahl an Möglichkeiten für die Berlinerinnen und Berliner, Touristen und Besucher von außerhalb.<sup>240</sup>

---

<sup>238</sup> vgl. Arge TOPOS, *Machbarkeitsstudie für eine öffentliche Erholungsnutzung des Tempelhofer Flughafens - Band I, Berlin, 2007, S.57*

<sup>239</sup> Ebenda

<sup>240</sup> Ebenda

Zwischenbericht 08/09

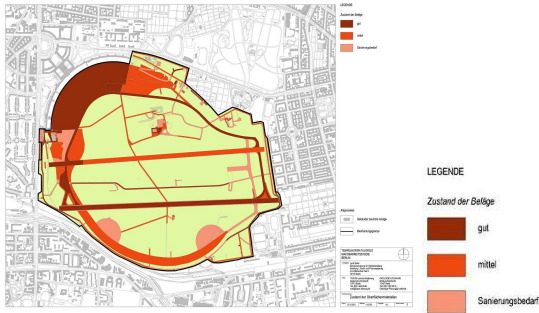


Abbildung 32: Zustand der Oberflächenmaterialien<sup>241</sup>

Über die Zugänge auf der West-, Nord- und Ostseite, die ohne größeren Kostenaufwand geöffnet werden könnten, ist die Fläche sowohl fußläufig als auch über öffentliche Verkehrsmittel gut erreichbar. Diese Verknüpfungspunkte sind damit von besonderer Bedeutung und werden für die zukünftige Erholungsnutzung eine wichtige Rolle spielen. Im südlichen Teil des Gebietes gibt es momentan keine Zugangsmöglichkeiten. Die Lage zur Autobahn, der Einschnitt der S- Bahn (beziehungsweise der Bahnlinien) und die Höhensprünge der Böschungskante erschweren eine geeignete, für jeden nutzbare Eingangssituation, die nur in Verbindung mit hohem Kostenaufwand zu realisieren wäre.<sup>242</sup>

#### 7.4.2. Wege

Durch die jahrelange Nutzung als Flughafen ist das Gelände durch einen hohen Anteil von versiegelten Flächen aus Ort beton, Asphalt, Betonplatten und Betonpflaster geprägt. Diese zahlreichen, teilweise langen Erschließungsflächen bilden mit ihren Verknüpfungen untereinander (Rundweg, Taxiweg und die Start- und Landebahn) ein hohes Potenzial für das Gebiet zur sofortigen Nutzung. Die

241 Machbarkeitsstudie für eine öffentliche Erholungsnutzung des Tempelhofer Flughafens, BAND 2 KARTENBAND, Karte 5

242 vgl. Arge TOPOS, Machbarkeitsstudie für eine öffentliche Erholungsnutzung des Tempelhofer Flughafens- Band I, Berlin, 2007, S. 33

Oberflächenbeschaffenheit der Wege sind in der Karte (siehe Abbildung) „Zustand der Oberflächenmaterialien“ dargestellt.<sup>243</sup>

Das Flughafenvorfeld besteht aus einzelnen 5 x 5 Metern großen Ort beton- Feldern und wird durch Einläufe und Rinnen entwässert. Es ist in einem relativ guten Zustand und beinhaltet keine Gefahrenquellen. Dennoch wird, wegen der Fugen von einer Nutzung von Skatern, abgeraten.<sup>244</sup> Neben dem Vorfeld bieten die beiden in Ost-Westrichtung verlaufenden Start- und Landebahnen mit einer Länge von circa zwei Kilometern und einer Breite von 40 Metern (mit einer deutlichen Mittenüberhöhung und seitlicher Neigung zur Ableitung des Regenwassers) Potenziale für eine Freizeitnutzung. Die Unterhaltungs- und Sanierungsarbeiten wurden in den vergangenen Jahren allerdings auf ein für den Betrieb notwendiges Mindestmaß reduziert. Die nördliche Start- und Landebahn weist deutlich mehr Risse auf als die 1996 sanierte Südliche. Die Beschaffenheit der nördlichen Bahn kann teilweise zur Nutzungseinschränkung für Skater führen, ist aber dennoch wie die südliche Bahn für verschiedenste Nutzungen verwendbar. Ausdrücklich zu beachten ist, dass sich hier, wie auch in vielen anderen Bereichen des Areals, keine Bäume zum Schattenspenden befinden und sich die Asphaltbahnen in der Sonne sehr schnell aufheizen.<sup>245</sup> Der ehemalige Patrouillenweg (Rundweg), der überwiegend aus Asphalt besteht, und die Taxiwege, welche in einem Teilbereich auch aus Betonplatten mit für Skater schlecht nutzbaren Fugen bestehen, weisen bis auf einige Teilflächen einen guten Zustand auf und sind in den Streckenabschnitten auf der Nord, Ost und Westseite gut nutzbar.<sup>246</sup> Ebenfalls in einem guten Zustand ist die relativ frisch sanierte Asphaltstrasse die das Flughafengebäude mit dem „Alten Hafen“ und dem Schießplatz verbindet.<sup>247</sup> Auffällig dabei ist, dass die „Flächen, die außerhalb dieser wichtigen, regelmäßig gepflegten beziehungsweise sanierten Nutzungsbereiche liegen, wie z. B. der Alte Hafen, (...) sich in einem

243 Ebenda, S. 34f

244 Arge TOPOS, Machbarkeitsstudie für eine öffentliche Erholungsnutzung des Tempelhofer Flughafens- Band I, Berlin, 2007, S. 34f

245 vgl. Arge TOPOS, Machbarkeitsstudie für eine öffentliche Erholungsnutzung des Tempelhofer Flughafens- Band I, Berlin, 2007, S. 35

246 Ebenda, S. 36f

247 Ebenda, S.37

deutlich schlechteren Zustand<sup>248</sup> befinden. Doch gerade so bieten sich dem Nutzer viele unterschiedliche Wege die zu verschiedensten Nutzungen locken.<sup>249</sup> Durch eine Öffnung der Tore und die Nutzung der Wege würde das übergeordnete Fuß- und Radwegernetz gestärkt und aufgewertet werden können. In der Karte „Übergeordnete Verbindungswege“ sind mögliche Routen dargestellt, die als angenehme Verkürzungen des Weges zwischen den Bezirken nutzbar wären.<sup>250</sup>

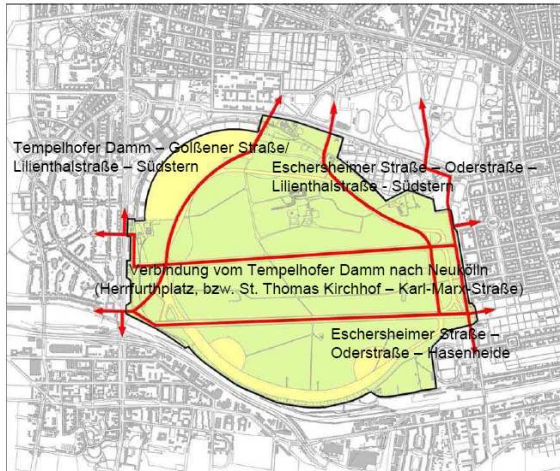


Abbildung 33: Übergeordnete Verbindungswege<sup>251</sup>

248 Arge TOPOS, *Machbarkeitsstudie für eine öffentliche Erholungsnutzung des Tempelhofer Flughafens*- Band I, Berlin, 2007, S. 46

249 vgl. Arge TOPOS, *Machbarkeitsstudie für eine öffentliche Erholungsnutzung des Tempelhofer Flughafens*- Band I, Berlin, 2007, S. 46

250 Ebenda, S. 38

251 *Machbarkeitsstudie für eine öffentliche Erholungsnutzung des Tempelhofer Flughafens*, BAND I Textband, Abbildung 13 + eigene Straßennamenergänzung

### 7.4.3. Sportflächen

Im Norden des Gebietes, am Übergang zum Columbiadamm, befinden sich zwei Rasenspielfelder für Baseball, die sich in einem relativ guten Zustand befinden und wo selbst die Einzäunung noch immer funktionsfähig ist.<sup>252</sup> Der seit 1848 bestehende TiB-Sportverein (Turngemeinde in Berlin), der bereits auf seinem Stammgelände am Columbiadamm insgesamt circa 6,5 Hektar nutzt und in den vergangenen Jahren auch in Sportanlagen investiert hat, hat bereits konkrete Nutzungsabsichten geäußert.<sup>253</sup> Nach einer Ausbesserung einzelner Fehlstellen im Spielfeld und entsprechenden Pflegegängen für den Rasen, wären nur noch die Umkleidemöglichkeiten bei einer Wiederaufnahme der Nutzung zu verbessern. Durch eine Reinigung der Oberfläche des Basketballplatzes, am westlichen Rand des Picknick- Arealen, kann dieser wieder nutzbar gemacht werden. Etwas aufwendiger wäre im Gegensatz dazu die Inbetriebnahme der Tennisfelder, bei denen durch Witterungseinflüsse große Teile der Deckschicht geschädigt worden sind. Der westlich angrenzende Tennisplatz müsste daher grundlegend saniert werden. Der nördlich, im Übergang zum Columbiadamm, angrenzende Tennisplatz ist so stark verwittert (Oberflächenausformung stellt ein Sicherheitsrisiko dar), dass der Platz abgeräumt werden muss. Nachfolgend könnte der Bereich als Beachvolleyballfeld oder Rasenfeld genutzt werden. Der Umbau des abgebrochenen Tennisfeldes in ein Beachvolleyballfeld würde schätzungsweise 62.000,00 Euro kosten. Die Auflistung der Kosten, der eben erwähnten Maßnahmen, ist in der Übersicht im Anlagenband des Gutachtens zusammengestellt.

252 Arge TOPOS, *Machbarkeitsstudie für eine öffentliche Erholungsnutzung des Tempelhofer Flughafens*- Band I, Berlin, 2007, S. 39

253 *Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin [Hg.] „Prozessuale Stadtentwicklung Tempelhofer Feld - Columbiaquartier“, Offener städtebaulichlandschaftsplanerischer Ideenwettbewerb*, Berlin, 2008, S. 40

## Sportflächen – Kostenübersicht<sup>254</sup>

Abbruch Tennisfeld gesamt	37.500,00€
Sanierung Tennisfeld gesamt	41.100,00€
Sanierung Baseballplätze gesamt	25.800,00€
Sanierung Basketballfeld gesamt	<u>7.700,00€</u>
Sanierung vorhandene Sport- und Erholungsflächen	112.100,00€
Aufwerten Picnic-Area (Ergänzung der Ausstattung, Rückbau Parkplätze, punktuelle Maßnahmen)	
40.000,00 m <sup>2</sup>	160.000,00€

Als Ergebnis des Gutachtens kann festgehalten werden, dass für eine Öffnung des Gebietes nicht nur die Wegerouten, sondern auch die vorhandenen Sportflächen mit einem überschaubaren finanziellen Mitteleinsatz für die öffentliche Nutzung zur Verfügung stehen würden und damit „als Ansatzpunkte für die Nachnutzung des ehemaligen Flughafengeländes dienen“<sup>255</sup> können.

### 7.4.4. Nebengebäude

Laut Herrn Giersch (Gutachter von der BFG Berliner Flughafengesellschaft), sollen die baulichen Einrichtungen und Anlagen des Deutschen Wetterdienstes, der Radarturm der Bundeswehr sowie die Einrichtungen für die DFS (Deutsche Flugsicherung) und Berlin- Radio erhalten bleiben.<sup>256</sup> Weiterhin soll das Heizkraftwerk auch in Zukunft für die Energieversorgung des Flughafengebäudes genutzt werden und könnte gegebenenfalls auch ein neues Stadtquartier mit Wärme versorgen. Das Verwaltungsgebäude 101 wird noch bis spätestens 2010 vom Deutschen Wetterdienst genutzt, bis dieser nach Potsdam ausgelagert wird. Dann steht dieses östlich des Picknick- Arealis gelegene Gebäude für Umnutzungsmöglichkeiten zur Verfügung.<sup>257</sup> Weitere bestehende nutzbare Gebäude sind das Wachhaus am Columbiadamm, welches etwa als Eingangskiosk genutzt werden könnte, Einrichtungen im Bereich des Picknick- Arealis und

---

<sup>254</sup> vgl. S. 4, Arge TOPOS 2007, Band III

<sup>255</sup> Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin [Hg.], „Prozessuale Stadtentwicklung Tempelhofer Feld - Columbiaquartier“, Offener städtebaulichlandschaftsplanerischer Ideenwettbewerb, Berlin, 2008, S. 39

<sup>256</sup> Arge TOPOS, Machbarkeitsstudie für eine öffentliche Erholungsnutzung des Tempelhofer Flughafens-Band I, Berlin, 2007, S. 42

<sup>257</sup> Ebenda, S. 39f

Nebengebäude in der Nähe der Gärtnerei. Die übrigen baulichen Einrichtungen müssten neben einer Prüfung auf Sanierungsbedarf, welche bei den eben für eine zur Erholung nutzbaren Anlagen notwendig wäre, gezielt auf ihre Erhaltungsnotwendigkeit beziehungsweise ihre Nachnutzungsmöglichkeiten hin geprüft werden.<sup>258</sup> Da sich auf dem Gelände Bereiche befinden, die nicht den Sicherheitsanforderungen im öffentlichen Raum entsprechen, müssten diese gesichert, verbessert oder gar aus Sicherheitsgründen entfernt werden. Das würde vor allem Flächen betreffen, die außerhalb der wichtigen, regelmäßig gepflegten beziehungsweise sanierten Nutzungsbereiche liegen, wie zum Beispiel der Alte Hafen, der sich in einem deutlich schlechten Zustand befindet.<sup>259</sup>

### 7.4.5. Einschränkende Faktoren für die

#### Erholungsnutzung

Zu den Gefahrenpunkten und Sicherheitsrisiken, welche zu beseitigen oder abzumontieren wären, zählen insbesondere die NATO- Rolle, der Abriss des stark verwitterten ehemaligen Tennisplatzes und eine Beseitigung einiger Gebäudefundamente, die über das Gelände verteilt liegen. Die Fundamente am Rand des Flugfeldes könnten größtenteils ohne großen Aufwand beraumt werden. Problematischer sind die Gebäudereste und Fundamente im Bereich des Alten Hafens, da diese zum Teil überwachsen seien oder als offene Beton- oder Asphaltflächen innerhalb der Ruderal- und Gehölzstrukturen, liegen würden.<sup>260</sup>

Die gesamte Beleuchtung inklusive der kleinen Leuchtelemente entlang der Rollfelder ist durch ein separates Gutachten vertieft zu untersuchen. Auch die Gebäude des Wetterdienstes und die Tankstelle müssten auf ein mögliches Gefährdungspotenzial hin geprüft werden. Die Nutzbarkeit und der Umgang mit den Feuerwehrrhydranten auf dem Flugfeld wäre ebenfalls gesondert zu klären, da diese die Chance eines guten Wasserversorgungsnetzes beinhalten. Die Geländereinfassung des großen Löschwasserteiches am südwestlichen Rand des

---

<sup>258</sup> Ebenda, S. 42

<sup>259</sup> Ebenda, S. 46

<sup>260</sup> Ebenda, S. 48

Flughafengebäudes ist nicht kindersicher und müsste bei einer Öffnung des Geländes verbessert werden, ebenso wie einige ebene, rissige oder unwegsame Geländeabschnitte (zum Beispiel kurzer Teilabschnitt des Rundwegs auf der Südseite). Die Treppe auf der Ostseite des Flugplatzes an der Kienitzer Straße mit ihren beiden Gebäuden, die der Steuerung der Orientierungsbeleuchtung dienen und gesichert werden sollten, stellen auf Grund der starken Witterungseinflüsse ein Risiko für die künftigen Nutzer dar. Diese Treppe wäre zu sichern und nachfolgend zu sanieren. Des Weiteren müsste eine Absturzsicherung an der ehemaligen Bahntrasse in vertiefter Lage geschaffen werden. Auch der Munitionsbunker und die zwei alten Flugzeuge, die nicht ohne Aufsicht oder Absicherung stehen bleiben dürfen, müssen gesondert gesichert werden.<sup>261</sup>

Weitere einschränkende Faktoren für die Erholungsnutzung sind neben der eben erwähnten Gefahrenpotenziale aufgrund der Vornutzung als Flughafen, auch die erhebliche Lärmbelastung im Südwestteil und vereinzelte Flächen, die unter Altlastenverdacht stehen. In der Machbarkeitsstudie wurde an dieser Stelle auf die Strategische Lärmkarte „Straßenverkehr“ des Umweltatlas (Ausgabe von 2007) zurückgegriffen, wo zur Berechnung der dB(A) auch die Hindernisse wie Geländekanten, Gebäude und Lärmschutzeinrichtungen berücksichtigt wurden. Danach ist das Flughafengelände im Südwesten (Tempelhofer Damm) und im Süden (Bereich der A 100) am stärksten durch Lärm beeinträchtigt. „Direkt an den Straßen sind Pegelwerte über 75 dB(A) zu erwarten.“<sup>262</sup> Der Zugverkehr erreicht (laut der Ausgabe von 2005 des Umweltatlas) Werte von mehr als 55 dB(A) beziehungsweise 55-60 dB(A). Mit Entfernung vom Lärmverursacher sinkt der Mittelungspegel um 3- 4 dB(A) je Verdoppelung der Entfernung, dennoch würden im Zentrum des Flughafensfeldes Werte von 55- 60 dB(A) herrschen. Somit wird der Orientierungswert für Grün- und Freiflächen gemäß DIN 18005 im gesamten Südwestteil überschritten.<sup>263</sup> Nach ersten Einschätzungen des Umweltamtes ist die Altlastenproblematik im Hinblick auf eine Freizeitnutzung als unbedenklich einzustufen. Wenn die Flächen unverändert bleiben, liegt auch weiterhin ein recht stark verdichteter Boden, in dem sich

teilweise Bauschutt befindet, vor. Eine Oberflächennutzung sei so lange unbedenklich, solange der Boden unverändert mit dem darauf befindlichen Vegetationsbestand erhalten bleibt. Da aber eine Neustrukturierung und Nutzung, wo eine Veränderung nicht unumgänglich ist, wohl stellenweise erforderlich wird, sind für diese Bereiche weiterführende Untersuchungen zu veranlassen, beziehungsweise das Umweltamt zu Rate zu ziehen.<sup>264</sup>

#### Kostenübersicht <sup>265</sup>

1 Abbrucharbeiten	170.000,00€
2 Sicherung von Anlagen	136.500,00€
3 Zugänge herstellen/aufwerten	35.000,00€
4 Aufwertung/Erneuerung Asphalttrassen	92.000,00€
5 Sicherung Entwässerungsrinnen	5.000,00€
7 Sanierung vorh. Sportflächen	112.000,00€
8 Umbau sonstiger vorh. Anlagen	160.000,00€
9 Ausstattung	15.000,00€
Kostenanteil Priorität	725.500,00€

### 7.5. Zwischenfazit

Ein einschränkender Konfliktbereich ist der Biotop- und Artenschutz, zum Beispiel am Alten Hafen. Dieses Gelände, welches sich auf Grund seiner Strukturvielfalt als sehr attraktiv für die Erholungsnutzung eignen würde, ist auch zugleich ein bedeutender Lebensraum für sehr störanfällige Vogelarten. Dennoch ist grundsätzlich eine Erholungseignung auf dem Gebiet in Verbindung mit den vorhandenen Strukturen, welche teilweise gesichert, aufgewertet oder intensiviert werden müssten, möglich. Das Areal bietet vielfältige Nutzungsmöglichkeiten und kann, auch unter Beachtung des Naturschutzes, eine besondere Fläche mit vielen Freizeitmöglichkeiten werden und bleiben. Es herrscht großes Interesse am Gelände und Hauptgebäude des Tempelhofer Feldes. Daher wird auch abschließend im Gutachten darauf hingewiesen, dass „von einem längerfristigen, stufenweisen Entwicklungsprozess auszugehen“ ist, der auch „temporären Nutzungen Raum bietet.“<sup>266</sup>

<sup>261</sup> Ebenda, S. 46ff

<sup>262</sup> Ebenda, S. 52

<sup>263</sup> Ebenda, S. 51f

<sup>264</sup> Ebenda, S. 58

<sup>265</sup> vgl. Folie 14/77, Arge TOPOS2007, Band III

<sup>266</sup> Ebenda, S. 32





Abbildung 34: Weite des Tempelhofer Feldes<sup>267</sup>

## 7.6. Internationale Freiräume

Beispiele für internationale Freiflächen zu finden, ist nicht schwer. Doch aus den unzähligen Beispielen wiederum geeignete Exemplare auszusuchen, ist nicht einfach. Die folgenden drei Beispiele sollen zeigen, was den Planern der Zukunft des Tempelhofer Feldes noch bevorsteht und was sie von anderen Städten lernen können. Zusätzlich werden, bei jeder der folgenden Flächen, Parallelen zu unserem Projekt gezogen. Die erste Freifläche, die vorgestellt wird, ist die vielleicht bekannteste weltweit: Der Central Park in New York. Hier wird von der Entstehung des Parks und von Bürgerbeteiligungen in den 1980er und 1990er Jahren berichtet. Das Beispiel Highline- Park in der gleichen Stadt macht deutlich, wie Bürgerinitiativen zu einer positiven Stadtentwicklung beigetragen haben. Die neu gewonnenen Altindustrieflächen der alten Produktionsanlagen Renaults auf der Île Seguin und den angrenzenden Ufern in Paris zeigen, welchen Einfluss Politik auf Freiflächen haben kann.

## Central Park/ New York

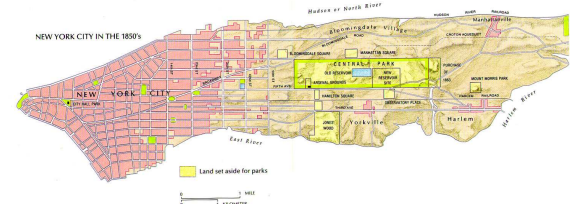


Abbildung 35: Central Park- Planung Anfang des 19. Jahrhunderts<sup>268</sup>

Mit einer Gesamtfläche von 340 Hektar ist der Central Park in New York fast ebenso groß wie das Tempelhofer Feld. Seine zentrale Lage ähnelt dem des ehemaligen Flugfeldes. Die Bauzeit betrug 13 Jahre und die Kosten beliefen sich auf zehn Millionen Dollar. 26 000 Bäume, 93 Kilometer Fußwege und rund 9 000 Parkbänke ziehen jährlich rund 25 Millionen Besucher an.

Der Hauptbeweggrund für den Bau war ein großer Bedarf an Erholungsraum Anfang des 19. Jahrhunderts. In dieser Zeit wurden Friedhöfe als Parks „genutzt“. 1857 erfolgte dann die Ausschreibung eines Wettbewerbs für den Parkbau. Sieger wurde das Konzept „Grünbezirk“ von Frederick Law Olmsted und Calvert Vaux. Um die große Freifläche zu ebnen wurden 166 Tonnen Sprengstoff benötigt und 1,9 Millionen Kubikmeter Erde bewegt. Außerdem mussten Siedlungen schwarzer Migranten verlegt werden, was eine Umsiedlung von 1.800 Menschen erforderte. Für die Fertigstellung wurden insgesamt 20.000 Arbeiter und 10 Jahre benötigt.<sup>269</sup> Alle Versuche, den Park als Baugelände (nach seiner Fertigstellung) zu nutzen, scheiterten: Ausstellungs- und Sportanlagen, ein Opernhaus, eine Kathedrale und ein Hippodrom wurden geplant, ohne verwirklicht zu werden. Nach dem zweiten Weltkrieg wurden viele Sportanlagen in den Park integriert. Trotzdem stieg die Kriminalitätsrate im Central Park stetig an. Raubüberfälle nahmen zu, bestimmte Plätze wurden zum Drogenumschlagplatz, Prostituierte nutzen den Park als „Straßenstrich“ und Obdachlose

<sup>268</sup> <http://projects.ill.columbia.edu/seneca/maps/nymap1.JPG> (Zugriff am 20.01.2009)

<sup>269</sup> Central Park Conservancy [Hg.]: Central Park, <http://www.centralparknyc.org/site/PageServer>, Zugriff am 20.01.2009

übernahmen zeitweise die Kontrolle in Teilen des Parks. Viele New Yorker begannen den Park besonders in der Nacht zu meiden. Trotzdem fanden viele Konzerte statt und der Central Park blieb immer ein Ort für große politische Versammlungen. Die Rezession der 1970er Jahre zwang die Stadt zur Kürzung der finanziellen Mittel. Das hatte auch Auswirkungen auf den Park, der nun umso stärker vernachlässigt wurde. Diese Entwicklung fand ihren Höhepunkt Anfang der 1980er Jahre, als New York sogar die Schließung des Parks aus Kostengründen beschloss. Viele Konzerte gegen die Schließung, das größte von Simon and Garfunkel vor 500.000 Zuschauern im Jahr 1981, Demonstrationen für den Erhalt und die Gründung der Central Park Conservancy (CPC) im Jahre 1980 führten zum Einlenken der Stadtregierung. Die CPC ist ein Förderverein, zum Schutz und Erhalt des Central Parks, bestehend aus engagierten Bürgern New Yorks. Der Verein organisiert Führungen, Kunstinstallationen und Bepflanzungen im Park. Die 1980er und 1990er Jahre wurden zu den Jahren der „Wiederauferstehung“ der berühmten Grünfläche. Die CPC sammelte durch Spendenaufrufe viele Gelder, um den Park zu sanieren und Bäume zu pflanzen. Diese Aktionen brachten dem Central Park die positive öffentliche Aufmerksamkeit, die ihm lange gefehlt hatte. In gewisser Weise kann man von einer Wiedereröffnung des Parks durch engagierte Bürger sprechen. Die bekannteste Kunstinstallation, die durch die CPC gefördert wurde, war „The Gates“ von Christo im Jahre 2005.

Parknutzungen bergen die Gefahr, Orte mit einem großen Angstpotential zu werden, wenn es sich um große unübersichtliche Gelände handelt. Doch die fehlenden Bäume auf dem Tempelhofer Feld könnten im Fall einer Öffnung den „Unterschlupf“ von Kriminellen und Drogenhändlern, wie in der nahen Hasenheide, verhindern. Parallelen zu unserem Untersuchungsgebiet Tempelhofer Feld sind die fast exakt gleiche Größe und die Tatsache, dass der Central Park eine eindrucksvolle städtische Determinante im Stadtgefüge darstellt. Weiterhin ist er ein wichtiger Kaltluftlieferant New Yorks und die „grüne Lunge“ der Stadt. Es wurde mehrmals vergeblich versucht, den Park zu bebauen. Eine Bebauung des Tempelhofer Feldes, sollte meines Erachtens ebenfalls unterbleiben, um die in den ersten Kapiteln genannten Funktionen zu erhalten.



Abbildung 36: Gestaltungsvorschlag für die Highline<sup>270</sup>

### Highline Park/ New York

Ein aktuelles Beispiel aus der gleichen Stadt, zeigt eindrucksvoll, wie Bürgerbewegungen in der Tradition der CPC ganze Stadtentwicklungsprojekte anstoßen können. Der Highline Park New York ist ein Projekt, das in den nächsten Jahren Schritt für Schritt entwickelt werden soll. Es handelt sich um den Umbau einer stillgelegten Bahntrasse Manhattans in einen Hochpark auf den ehemaligen Schienensträngen.

Die Bahn wurde in den Jahren 1929- 1934 erbaut, um die großen Baustellen der ersten Hochhäuser im Süden (Lower) Manhattans mit Beton und Stahl zu versorgen. Durch die Einführung von schweren Lastkraftwagen in den 1950er Jahren verlor die Bahn zunehmend an Bedeutung. Die ersten Streckenteile wurden 1960 stillgelegt und teilweise demontiert. Seit den 1980er Jahren liegt die Strecke brach und durch mangelnde Pflege und Konservierung wachsen hier erste Pioniergewächse. Aufgrund von Demontagen und Ähnlichem existiert nun noch ein 22 Blöcke (engl.: blocks) langer Abschnitt von der 34th street bis Gansevoort Street, mit einer Länge von insgesamt 2,3 Kilometern. Die Höhe variiert zwischen sechs und zehn Metern, die Trasse ist zwischen zehn und zwanzig Metern breit. Der Eigentümer der Strecke ist die Stadt New York. Der 1999 gegründete Verein Friends of the High Line (FHL), der sich für die Erhaltung und die Öffnung der ehemaligen Strecke

<sup>270</sup><http://www.baunetz.de/meldungen/MeldungnePlaenefuerschwebendenParkinNewYork/244566.html?bild=1> (Zugriff am 20.01.2009)

einsetzt, organisierte im April 2001 100 Interessensgruppen, um vor der New Yorker Stadtverwaltung ihr Anliegen vorzutragen. Die Bekundung wurde von zwei Abgeordneten in der Resolution 1747<sup>271</sup> zusammengefasst und vom Stadtrat mit 38 zu null Stimmen angenommen. Trotz dieser Entscheidung wurde Ende 2001 ein Abriss der High Line durch den damaligen Bürgermeister Rudolph Giuliani angeordnet, der im Interesse vieler Grundstücksbesitzer handelte, die sich vom Abriss eine Wertsteigerung ihrer Immobilien versprochen. Die FHL zog daraufhin vor das oberste Gericht New Yorks und klagte mit Erfolg gegen die Abrisspläne<sup>272</sup>. Das Gericht begründete die Entscheidung mit der Aussage, dass die Pläne gegen gesetzmäßige Abläufe verstößen und ein rechtlicher Fehler seien.

Mit der Wahl Michael Bloombergs zum Bürgermeister New Yorks im Jahr 2001 und dessen Amtseinführung 2002 fanden weitere Bestrebungen für den Erhalt des Bauwerks statt.<sup>273</sup> 2003 lancierte die FHL einen Ideenwettbewerb, der dem Wettbewerb für die Bebauung des Coloumbiaquartiers auf dem Tempelhofer Feld sehr ähnlich ist. Das Projekt "Designing the High Line" (Entwerfe die High Line), wurde international ausgeschrieben und erfreute sich großer Beliebtheit in aller Welt. 720 Arbeiten aus 36 Ländern wurden eingereicht. Unter den fünf Gewinnern ist auch ein Student der Berliner Kunsthochschule Weißensee. Diese eingereichten Arbeiten galten als Ideengeber für die weiteren Planungen wurden aber nicht umgesetzt. Die meisten Einsender beschäftigten sich mit Parknutzungen, doch auch der Umbau zu einer Shoppingtrasse hoch über den Strassen New Yorks wurde vorgeschlagen. Die konkreten Ausarbeitungen des Masterplans begannen 2004 ebenfalls mit einer Ausschreibung, an der 52 Planungsbüros teilnahmen. Die Transformation der alten, für den Bürger nicht zugänglichen Eisenbahnstrecke in die zukünftige öffentliche Park- und Kulturzone, ist seit 2006 in vollem Gange und soll mit dem zweiten Bauabschnitt Ende 2009 fertig gestellt werden.

---

271 Resolution zur Erhaltung und Nachnutzung der High Line

272 Pressemitteilung des Supreme Court of the State of New York, 2001

273 The New York Times [Hg.], City Unveils Plans to Turn Old Rail Line Into a Park,

<http://query.nytimes.com/gst/fullpage.html?res=9D03EFD8143DF936A1575AC0A9659C8B63&scp=1&sq=Turn%20old%20Rail%20Line%20Into%20a%20Park&st=cse, Zugriff am 20.01.2009>

Die Parallelen zum Tempelhofer Feld sind bei diesem Beispiel in erster Linie politischer Natur. Eine Bürgerrechtsbewegung kann unter gewissen Umständen politische Entscheidungen herbeiführen oder ändern. Die derzeitige Regierung Berlins und dessen Senatsverwaltung für Stadtentwicklung sind gegen eine schnelle Öffnung des Geländes für die Öffentlichkeit. Diverse Bürgerinitiativen plädieren für eine sofortige Öffnung und könnten ein Umdenken in diesem Bereich erzwingen. Auch wenn die politischen Systeme beider Länder nur schwer vergleichbar sind, zeigt das Beispiel, dass Bürgerbewegungen in der Lage sein können, die Öffnung von ungenutzten Flächen zu erzwingen und eine Umnutzung zu initiieren.

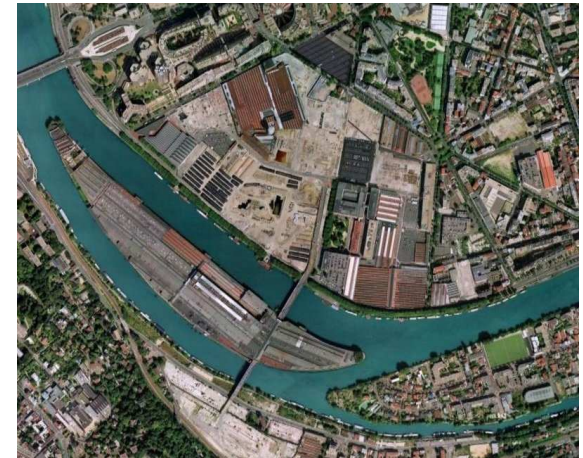


Abbildung 37: Île Seguin 2004, während des Abrisses der Fabrikhallen<sup>274</sup>

### Île Seguin/ Paris

Das politische Veränderungen ganze Projekte stoppen, Neuplanungen erzwingen und den Stopp ganzer Projekte mit sich führen können, zeigt das nächste Beispiel aus Paris. Die Île Seguin

---

274 <http://img223.imageshack.us/img223/1678/ileseguinr8.jpg>

befindet sich vier Kilometer südwestlich der Pariser Innenstadt in dem Fluss Seine. Die Gesamtfläche der Insel und der nördlich angrenzenden Gebiete, die im Folgenden „Trapez“ genannt werden, beträgt ungefähr 74 Hektar (also nur ein Fünftel, der Fläche des Tempelhofer Feldes). Auf dem Areal befand sich von 1919 bis 1992 das Renault- Werk, die größte Fabrik Frankreichs mit bis zu 30.000 Arbeitern. Nachdem die Bänder 1992 endgültig still standen, verfielen die Hallen und wurden nicht genutzt. Die Flächen wurden im Jahr 2000 für 43 Millionen Euro an die Immobiliengruppe DBS (Développement Boulogne Seguin) verkauft.<sup>275</sup> Zur Aufsicht und Kontrolle der Arbeiten und des Vorgehens der DBS, wurde 2003 die Société anonyme d'économie mixte- SAEM (eine AG) gegründet. An dieser AG hat die Stadt Boulogne den Hauptanteil mit 64 %, das Département<sup>276</sup> des Hauts- de- Seine besitzt 10 % und die Caisse des dépôts et consignations hält 15%. Die Fläche macht einen Anteil von 10 % der Gesamtgemeindefläche der Stadt aus.

2004 wurde die Planung der SAEM für das Gelände der Öffentlichkeit vorgestellt. Um den Flächen eine Nutzung zuzuführen, begannen in diesem Jahr auch die umfangreichen und teils komplizierten Abrissarbeiten der Fabrikhallen. Das Projekt wurde von der damaligen Mitte- Links- Regierung entwickelt und sieht soziale Einrichtungen auf der Insel und dem Trapez vor. Ein Drittel der Fläche sollten für Sozialwohnungen genutzt werden. Weiterhin sollten Forschungseinrichtungen, das nationale Krebsinstitut und die Université americaine de Paris auf dem Areal entstehen. In einem ersten Schritt wollte man die Insel mit einem Stahlnetz verhüllen, um die alte Silhouette der Fabrik wach zu halten. Kern des Projektes war ein Museum für moderne Kunst, das der französische Milliardär Pinault auf der Insel errichten wollte. Pinault wollte auch alle weiteren Vorhaben des Projektes finanzieren. Die Projekte sollten im Laufe der nächsten 15 Jahre realisiert werden.

Durch Verzögerungen und interne Probleme sprang Pinault jedoch wieder ab und verlegte seine Museumsplanungen nach Venedig. Die anderen Projekte wurden teilweise schon begonnen oder befanden sich in einem fortgeschrittenen Planungsstadium. Nach den Wahlen im Jahre 2008 wurden jedoch sämtliche Projekte

gestoppt. Die bereits begonnenen, auf dem alten Plan beruhenden Projekte, wurden alle gestoppt.

Der Regierungswechsel zur Mitte- Rechts- Partei UMP stimmte die SAEM um. Das neue Projekt mit dem Namen Île des Deux Cultures<sup>277</sup> wurde von Präsident Sarkozy persönlich forciert, der den größten Skulpturenpark der Welt auf der Insel errichten will. Der neue Bürgermeister Pierre- Christophe Baguet, der im Wahlkampf stark vom Präsidenten unterstützt wurde, wünscht sich nun Nutzungen „die Gewerbesteuer einbringen“<sup>278</sup> und hat den Architekten und Präsidenten der SAEM Jean- Louis Subileau entlassen, um sich selbst zum Leiter der Organisation zu machen. Dieser Mann ist weder Architekt noch Stadtplaner, sondern Sporttrainer. Ein Einkaufszentrum, 960 Appartements, eine Konzerthalle auf der Insel, Restaurants, Geschäfte, Büros für „Kreative Industrien“ und der Skulpturenpark stehen nun ganz oben auf der neuen Liste und werden bereits umgesetzt. Das Gelände soll den Bürgern von Boulogne dienen damit die Gebäude nicht am Abend und an den Wochenenden leer stehen, wenn sie laut dem alten Plan von Instituten und einer Universität genutzt werden. Die SAEM kontrolliert heute nur die Planung der öffentlichen Plätze auf dem Gebiet des Trapezes und lässt ansonsten den Immobilienspekulationen freien Lauf. Im Ausgleich für diese Absprache mit der DBS bekam die SAEM die Insel. Die ersten Pläne der SAEM für die Insel sehen eine Mehrzweckhalle, eine offene Bühne für Freilichtkonzerte, den gewünschten Skulpturenpark und ein Kino, eingebettet in eine Parklandschaft, vor. Die ersten Gebäude des neuen Plans sind bereits fertig, unter anderem ein von Sir Norman Foster entworfenes Bürohaus.

Das Beispiel Île Seguin macht deutlich, wie stark die Stadtplanung von Politik beeinflusst wird. Die Differenzen zwischen zwei Parteien können ein Projekt lähmen, verlangsamen und teilweise zum Stillstand bringen. Die Aufgabe und Umstrukturierung eines Plans aus politischen Interessen ist sicher nicht selten und verhindert vielerorts rechtzeitige Realisierungen von Vorhaben dieser Größenordnung. Die schnelle Umsetzung der Projekte und die rasche Öffnung des Tempelhofer Feldes könnten mit mehr

---

275 Christophe Leray, *Pour L'Île Seguin, les promesses de campagne heurtent son caractère urbain*, 2004  
276 Vergleichbar mit dem deutschen Landkreis

---

277 Insel der zwei Kulturen  
278 Pierre- Christophe Baguet, *Pressekonferenz März 2008*

politischem Willen sicher umgesetzt werden. Es bleibt zu hoffen, dass bei einem Regierungswechsel in Berlin, das Tempelhofer Feld kein ähnliches Schicksal ereilt.

### **Zwischenfazit**

Die internationalen Beispiele machen deutlich, wie wichtig ein strukturiertes Miteinander für konstruktive und koordinierte Stadtplanung sein kann. Dass normale Bürger mittels einer geschickt organisierten Initiative, städtebaulichen Wandel hervorrufen können, zeigt uns das Beispiel High Line Park. Wenn alle „Öffnet das Tempelhofer Feld“- Initiativen an einem Strang ziehen und mit koordinierten gemeinsamen Aktionen agieren würden, kämen zu Demonstrationen auch bei schlechten Witterungsverhältnissen mehr als 15 Personen. Die Aufmerksamkeit mit Konzerten oder Kunstaktionen auf sich zu ziehen, hat in New York funktioniert und könnte auch am Zaun des Tempelhofer Feldes wirken.

### **7.7. Fazit**

Das Tempelhofer Feld bietet vielfältige Nutzungsmöglichkeiten und kann, auch unter Beachtung des Biotop- und Artenschutzes, eine besondere Fläche mit vielen Freizeitmöglichkeiten werden. In Verbindung mit den vorhandenen Strukturen, welche teilweise gesichert, aufgewertet oder intensiviert werden müssten, soll eine Parklandschaft von circa 220 Hektar Fläche entstehen. Diese soll, möglichst ohne weitere Versiegelung von Freiflächen, frische Luft in die Stadt bringen. Es könnten Naherholungsflächen entstehen, die der wohnungs- und siedlungsnahen sowie der gesamtstädtischen Freiraumversorgung dienen. Die Verfügbarkeit einer riesigen Freifläche inmitten des dicht bebauten Siedlungsgebiets von Berlin, mit zum Teil hoher Unterversorgung an Naherholungsflächen, führt zu vielfältigen Ansprüchen an die zu entwickelnde Fläche des Flugfeldes. Es herrscht großes Interesse an der Freifläche und am Hauptgebäude des Tempelhofer Feldes. Daher wird in der gegenwärtigen Planung der Berliner Senatsverwaltung ein längerfristiger, stufenweiser Entwicklungsprozess angestrebt, der auch temporären Nutzungen Raum bieten soll.

Die Beschäftigung mit internationalen Vergleichsbeispielen hat zu folgenden Erkenntnissen geführt: In New York haben die Initiativen Freunde der Highline und Central Park Conservancy zur Erhaltung etablierter (beziehungsweise zur Planung potentieller),

innerstädtischer Attraktionen beigetragen. Die Beispiele zeigen, dass engagierte Bürger Veränderungen in ihrer Stadt auch in größeren Dimensionen herbeiführen können. Bei den Projekten auf der Île Seguin in Paris wiederum scheint der Bürger aus den Planungen ausgeschlossen zu sein und ihnen nur hilflos zusehen zu können. Die politischen Auseinandersetzungen um die zukünftige Bebauung der ehemaligen Automobilfabrik an und in der Seine ziehen sich schon viele Jahre hin und ein Ende ist nicht in Sicht. Einen „Call for Ideas“ oder Ideenwettbewerbe wie in New York sucht man hier vergebens.

Für Berlin bleibt zu hoffen, dass die bürgerschaftlichen Akteure gemeinsame Ziele entwickeln und ihre zukünftigen Aktionen gemeinsam durchführen. Die verschiedensten Maßnahmen sollten gebündelt am Zaun rütteln und nicht jede Gruppe an einem kurzen Stück.

## 7.8. Quellenverzeichnis

Caras, W.James; Peréz, Nelson [Hg.]: *Resolution*. [http://www.thehighline.org/about/resolution\\_1747.pdf](http://www.thehighline.org/about/resolution_1747.pdf), Zugriff am 20.01.2009.

Central Park Conservancy [Hg.]: *News from the Park*. <http://www.centralparknyc.org>, Zugriff am 20.01.2009.

CyberArchi.com [Hg.]: <http://www.cyberarchi.com/actus&dossiers/urbanisme/index.php?dossier=74&article=11588>, Zugriff am 20.01.2009.

Dailymotion S.A. [Hg.]: *Ile Seguin: Le projet de pc Baguet*. [http://www.dailymotion.com/video/x4mo2h\\_ile-seguin-le-projet-de-pc-baguet\\_politics](http://www.dailymotion.com/video/x4mo2h_ile-seguin-le-projet-de-pc-baguet_politics), Zugriff am 20.01.2009.

Forgotten NY [Hg.]: *EL to NOWHERE*. <http://www.forgotten-ny.com/SUBWAYS/Tenth%20Ave%20restle/Tenth.html>, Zugriff am 20.01.2009.  
<http://www.thehighline.org/about/highlinehistory.html>, Zugriff am 20.01.2009.

Friends of the Highline [Hg.] (2002): *High Line's preservation an reuse advocates win legal victory*. [http://www.thehighline.org/about/article\\_78.pdf](http://www.thehighline.org/about/article_78.pdf), Zugriff am 20.01.2009.

La Vie Immobilière [Hg.] (2009): *Boulogne\_Billancourt, Ile Seguin: 3 projets pour la „Vallée de la culture“*. [http://www.lavieimmo.com/actualite-immobilier-le\\_seguin\\_3\\_projets\\_pour\\_la\\_vallee\\_de\\_la\\_culture\\_-00002505\\_36268.html](http://www.lavieimmo.com/actualite-immobilier-le_seguin_3_projets_pour_la_vallee_de_la_culture_-00002505_36268.html), Zugriff am 20.01.2009.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin, Abteilung Stadt- und Freiraumplanung, Referat IC [Hg.] (2007): *Machbarkeitsstudie für eine öffentliche Erholungsnutzung des Tempelhofer Flughafens BAND 1 TEXTBAND*. Berlin.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin, Abteilung Stadt- und Freiraumplanung, Referat IC [Hg.] (2007): *Machbarkeitsstudie für eine öffentliche Erholungsnutzung des Tempelhofer Flughafens BAND 2 KARTENBAND*. Berlin.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin, Abteilung Stadt- und Freiraumplanung, Referat IC [Hg.] (2007): *Machbarkeitsstudie für eine öffentliche Erholungsnutzung des Tempelhofer Flughafens BAND 3 ANLAGENBAND*. Berlin.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin, Abteilung Städtebau und Projekte, Referat II D [Hg.] (2008): *Prozessuale Stadtentwicklung Tempelhofer Feld – Columbiaquartier*, Offener städtebaulichlandschaftsplanerischer Ideenwettbewerb. Berlin.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin [Hg.]: *Stadtgrün*. <http://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/stadtgruen/index.shtml>, Zugriff am 03.01.2009.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin [Hg.]: *Tempelhofer Freiheit*. <http://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/staedtebauprojekte/tempelhof/>, Zugriff am 03.01.2009.

The New York Times [Hg.]: *City Unveils Plans to Turn Old Rail Line Into a Park*. <http://query.nytimes.com/gst/fullpage.html?res=9D03EFD8143DF936A1575AC0A9659C8B63&scp=1&sq=Turn%20Old%20Rail%20Line%20Into%20a%20Park&st=cse>, Zugriff am 20.01.2009.

## 8. Planungsrecht - Konflikte und Kritik

*Mareike Joost  
Lars Matthes  
Anna Opalla  
Marlen Utesch*

### 8.1. Einleitung

Mit der Schließung des Tempelhofer Feldes gilt es bestimmte rechtliche Hintergründe zu klären. Eigentumsverhältnisse genauso wie planungsrechtliche Festsetzungen müssen hierzu herausgearbeitet werden. Aus aktuellem Anlass wird auf die Änderung des Flächennutzungsplans näher eingegangen. Des Weiteren werden die Möglichkeiten zur Aufstellung und Gestaltung eines Bebauungsplans untersucht. Die Fläche des Tempelhofer Feldes bietet ein hohes Potenzial an Möglichkeiten. Während die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung mit dem Masterplan ein gebietsübergreifendes und integrierendes Konzept verfolgt, fordern einzelne Bürger, die sich zu einer Bürgerinitiative zusammengeschlossen haben, zehn Jahre Baustopp, um die Chance zu erhalten, sich in die Planung einzubringen. Das folgende Kapitel beschäftigt sich demzufolge mit dem planungsrechtlichen Hintergrund des Tempelhofer Feldes und gibt einen Überblick zu den verschiedenen Wegen, sich dem Tempelhofer Feld planungsrechtlich zu nähern. Ebenso erfolgt im nachstehenden Kapitel die Beleuchtung der Bürgerinitiativen und derer Ziele und Inhalte.

### 8.2. Fachplanung

Das Tempelhofer Feld wurde mehr als 50 Jahre lang als Flughafen genutzt. Damit unterlag das Feld, wie auch alle anderen Flughäfen in Deutschland, einem planungsrechtlichen Sonderstatus. Die Planung solcher Sonderflächen wird in der Bundesrepublik durch eigene Fachplanungsbehörden übernommen. Auch das Tempelhofer Feld unterlag bis zur Schließung des Flughafens der Zuständigkeit einer Fachplanungsbehörde, dem Luftfahrt Bundesamt. Im weiteren Verlauf dieses Kapitels wird der Aufbau der Fachplanung und der derzeitige planungsrechtliche Status des Tempelhofer Feldes beleuchtet.

#### 8.2.1. Fachplanung vs. Gesamtplanung

Im deutschen Planungssystem gibt es zwei unterschiedliche Planungsebenen. Die räumliche Gesamtplanung koordiniert die kommunalen Planungen und beschäftigt sich mit den räumlichen Aspekten in der Raumordnung, der Landesplanung und der Bauleitplanung. Die Fachplanungen hingegen beziehen sich auf fachlich abgegrenzte Sachbereiche mit überregionaler Bedeutung,

zum Beispiel auf den Luftverkehr und der zugehörigen Koordination von Flughäfen. Zuständig für die Fachplanungen sind die staatlichen Fachplanungsbehörden, die Zielvorstellungen auf Bundes-, Länder- und kommunaler Ebene erarbeiten. Die Grundlagen für die Fachplanungsbehörden finden sich in den entsprechenden Fachplanungsgesetzen, die Vorschriften zur Aufstellung und zur Festsetzung der Planungen enthalten. Folglich durchlaufen die Erarbeitungen der raumbedeutsamen Vorhaben ein festgeschriebenes, förmliches Verfahren. Die Planungen werden durch einen Vorhabenträger initiiert. Diese Vorhabenträger können sowohl Behörden als auch private Institutionen sein. Wie stellt sich doch das Verhältnis zwischen den Fachplanungen und der Gesamtplanung dar?<sup>279</sup>

Das Verhältnis beziehungsweise das Zusammenwirken der beiden Planungsebenen ist im Baugesetzbuch (BauGB) verankert. Demzufolge sind die Inhalte der Bauleitplanung, also des Flächennutzungsplans (FNP) nach § 5 Abs. 4 BauGB und des Bebauungsplans (B-Plan) nach § 9 Abs. 6 an die Planungen, die nach andern gesetzlichen Vorschriften festgesetzt sind, anzupassen. Die Anpassung erfolgt durch eine nachrichtliche Übernahme in den Bauleitplänen, bei in Aussicht gestellten Vorhaben wird ein Vermerk nur im FNP festgeschrieben. Mit diesen Paragraphen wird die Vorrangigkeit der Fachplanungen deutlich, jedoch trifft auch auf die Fachplanungen das Gegenstromprinzip des deutschen Planungssystems zu. Das Gegenstromprinzip ist das Grundprinzip des Planungsaufbaus in Deutschland und ist durch die wechselseitige Beeinflussung von "regionaler und überregionaler Planung gekennzeichnet (...). Die Ordnung der Einzelräume soll sich in die Ordnung des Gesamttraumes einfügen und im Gegenzug soll die Ordnung des Gesamttraumes die Gegebenheiten und Erfordernisse seiner Einzelräume berücksichtigen."<sup>280</sup> In diesem Fall wird das Gegenstromprinzip in der Anpassung der Fachplanung an die Gesamtplanung, durch die Beteiligung der Fachplanungsbehörde an der Gesamtplanung und dem Nichtwidersprechen, besonders greifbar. Durch das

Nichtwidersprechen der Planungen erfolgt bereits die Anpassung, da die Fachplanungsbehörde nun an diese Planungsinhalte gebunden ist. Die rechtliche Handhabe für den FNP findet sich in § 7 BauGB.<sup>281</sup>

Die meisten Fachplanungen haben einen mehrstufigen Aufbau, der sich in vier verschiedene Fachplanungsarten einteilen lässt. Die vorbereitende Fachplanung spielt eine untergeordnete Rolle und ist durch kein gesetzliches Verfahren geregelt, jedoch ist auch hier das Anpassungsgebot an andere Planungen und die Aufnahme in die Gesamtplanung zu beachten. Die verbindliche Fachplanung wiederum verfügt über ein gesetzlich geregeltes Verfahren, das dem Aufstellungsverfahren der Bauleitplanung ähnelt und durch Satzung beschlossen wird. Auch bei dieser Fachplanung ist das Anpassungsgebot und die Aufnahme in die Gesamtplanung zu beachten. Gebietsbezogene Fachplanungen haben die Aufgabe der Nutzungsregelung/-beschränkung beziehungsweise der Ausweisung von Schutzgebieten, dass heißt es werden Flächen als Schutzgebiet (Bodenschutzgebiet) oder Flächen mit einer Nutzungseinschränkung ausgewiesen. Die Ausweisung dieser Gebiete bedarf ein Unterschutzstellungsverfahren, das eine Bürger- und Behördenbeteiligung vorsieht und sich entsprechend an das Anpassungsgebot halten muss. Die Ausweisung erfolgt per Rechtsverordnung und wird somit in die Gesamtplanung nachrichtlich übernommen. Die vierte und bedeutsamste Fachplanungsart ist die vorhabenbezogene Fachplanung, wobei jedoch in privilegierte und nicht privilegierte Fachplanung unterschieden werden muss. Die privilegierten Fachplanungen werden in den § 38 BauGB und § 5 Raumordnungsgesetz (ROG) geregelt. § 38 BauGB definiert die privilegierten Vorhaben wie folgt: „Auf Planfeststellungsverfahren und sonstige Verfahren mit den Rechtswirkungen der Planfeststellung für Vorhaben von überörtlicher Bedeutung (...) sind die §§ 29 bis 37 nicht anzuwenden“. Der § 5 ROG hingegen definiert die raumbedeutsamen Planungen über die Fachplanungsgesetze wie zum Beispiel das Bundesfernstraßengesetz oder das Luftverkehrsgesetz. Die Definition dieser beiden Paragraphen zeigt, dass die privilegierten Planungen auf der Grundlage der Fachplanungsgesetze und dem Planfeststellungsverfahren beziehungsweise der Rechtswirkung der Planfeststellung dargelegt

---

279 Stürer, Bernhard, Prof. Dr., Fachplanungsrecht, <http://www.stueer.business.t-online.de/bfpreinf.pdf>, Zugriff am 11.01.2009

280 Quality-Datenbank Klaus Gebhardt e.K., Gegenstromprinzip, <http://www.umweltdatenbank.de/lexikon/gegenstromprinzip.htm>, Zugriff am 08.02.2009

---

281 Bundesministerium der Justiz [Hg.], Baugesetzbuch (BauGB), <http://www.gesetze-im-internet.de/bbaug/BUNR003410960.html>, Zugriff am 11.01.2009



werden. Die Fachplanungsgesetze bestimmen den Rahmen und das förmliche Verfahren der Erarbeitung der raumbeanspruchenden Vorhaben.<sup>282</sup>

Das Verfahren der Fachplanungsbehörde ist das Planfeststellungsverfahren, das in der Regel nicht von den einzelnen Fachplanungsgesetzen gesetzlich vorgeschrieben wird, sondern in den §§ 73 bis 75 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) festgelegt ist. Das Verfahren der Planfeststellung ist dem der Bauleitplanung sehr ähnlich und beinhaltet ebenfalls die Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung, aber auch eine Einwendungsfrist und eine Erörterungstermin zu den Einwendungen. Wird das Planfeststellungsverfahren genehmigt, erfolgt dies durch den Planfeststellungsbeschluss. Dieser kann mit Auflagen und sonstigen Nebenbestimmungen erlassen werden. Er stellt die rechtsverbindliche Zulässigkeit des Vorhabens fest und ersetzt alle anderen behördlichen Entscheidungen oder Genehmigungen, das heißt §§ 29 bis 37 BauGB finden keine Anwendung. Weiterhin regelt er die öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Vorhabenträger und den Betroffenen. Der Vorhabenträger ist nun berechtigt das Vorhaben durchzuführen. Der Planfeststellungsbeschluss hat eine maximale Bestandskraft von fünf Jahren. Das Planfeststellungsverfahren kann in bestimmten Fällen ersetzt werden. Das Plangenehmigungsverfahren ersetzt das Planfeststellungsverfahren, wenn keine Beeinträchtigung der Rechte anderer oder das schriftliche Einvernehmen der anderen Seite vorliegt. Die Entscheidung über das Einsetzen des Plangenehmigungsverfahrens trifft die Planungsbehörde. Beim Plangenehmigungsverfahren entfällt der Einwendungszeitraum und der Erörterungstermin. Die Plangenehmigung ersetzt den Planfeststellungsbeschluss. Das genehmigungsfreie Verfahren kann im Falle unwesentlicher Bedeutung herangezogen werden. In diesem Fall dürfen die öffentlichen Belange dem Plan nicht entgegenstehen und es darf keine Beeinflussung von Rechten Anderer vorliegen. Es wird auf das gesamte Verwaltungsverfahren verzichtet, es wird lediglich ein Verwaltungsakt erlassen.<sup>283</sup> Die nicht

privilegierten Fachplanungen sind nicht gesondert im BauGB oder dem ROG geregelt, dementsprechend genießen keinen Anwendungsvorrang vor der Bauleitplanung.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass nach § 38 BauGB und § 5 ROG das Tempelhofer Feld als Flughafen unter das Fachplanungsrecht fällt. Das Flughafengelände ist daher als Verkehrsflughafen gewidmet. Mit der Schließung des Flughafengeländes ist klar, dass die Fläche als Flughafen nicht mehr benötigt wird und einer anderen Nutzung zugeführt werden soll. Dafür ist es nötig, dass die Fläche entwidmet wird und in die Gesamtplanung übergeht.

## 8.2.2. Entwidmung des Tempelhofer Feldes

Der Übergang des Tempelhofer Feldes in die Gesamtplanung wird durch die Entwidmung der Fläche als Flughafengelände vollzogen. Zunächst soll der Begriff der Entwidmung definiert werden, bevor die Entwidmung des Tempelhofer Feldes genauer betrachtet wird. Eine Entwidmung entzieht einer planfestgestellten Fläche ihren öffentlich-rechtlichen Sonderstatus und stellt damit das Gegenteil einer Widmung der Fläche dar. Die Widmung einer Fläche kann mit inhaltlich bestimmten Benutzungsarten oder Benutzungszwecken festgesetzt werden, diese werden durch die Entwidmung aufgehoben. Das Verfahren einer Widmung beziehungsweise Entwidmung einer Fläche „ist gesetzlich nicht kodifiziert“<sup>284</sup>. Demzufolge lässt sich eindeutig ableiten, dass die Widmung und Entwidmung durch die entsprechende Fachplanungsbehörde geregelt wird. Diese Feststellung trifft jedoch nur bedingt zu. Die meisten Fachplanungsgesetze, die einen vorgegebenen Rahmen für die Behörde darstellen, verfügen über keinen Paragraphen oder Absatz der inhaltliche Bezüge zu der thematischen Fragestellung nach der Widmung oder Entwidmung aufweist. Auch das Luftverkehrsgesetz (LuftVG), dem das Tempelhofer Feld als gewidmeter Flughafen unterliegt, beinhaltet keine Aussagen zum Verfahren der Widmung oder Entwidmung. Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass die Entwidmung des Tempelhofer Feldes keiner gesetzlichen Regelung unterliegt, daher lässt sich aus der Frage nach der Planungshoheit ein logischer Ansatz für die Verfahrensweise der Entwidmung ziehen. Die Planungshoheit in der

---

282 Pahl-Weber, Elke, Prof. Dipl. Ing., Fachplanung, [http://www.isr.tu-berlin.de/upload/user/pdfs/bestandsentwicklung/StadplanungEntwicklung0809/7\\_Fachplanung\\_10-12-08.pdf](http://www.isr.tu-berlin.de/upload/user/pdfs/bestandsentwicklung/StadplanungEntwicklung0809/7_Fachplanung_10-12-08.pdf), Zugriff am 11.01.2009

283 Bundesministerium der Justiz [Hg.], Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG), <http://www.gesetze-im-internet.de/vwvfg/BjNR012530976.html>, Zugriff am 11.01.2009

---

284 Birkl, Nikolaus, Dr., Konversion von Bahnflächen - Wege aus der Planungslage, in: Heft 09/2003, Hg.: Der bayerische Bürgermeister, 2003, S. 334 ff.

Bundesrepublik Deutschland „ist den Kommunen für ihren gesamten Hoheitsbereich verfassungsrechtlich garantiert“<sup>285</sup>. Auf Grund des Erfordernis der raumbedeutsamen Planungen, im Fall des Tempelhofer Feldes, das als Flughafen gewidmet ist, die Koordination der Flughafenstandorte, ist der Eingriff der Fachplanung in die Planungshoheit der Gemeinde gerechtfertigt. Entfällt jedoch die Betriebsnotwendigkeit der Fachplanung, hat die Gemeinde das Recht auf die Entwidmung der Fläche, da der Eingriff in die Planungshoheit der Gemeinde nicht länger gerechtfertigt ist. Als Voraussetzungen für die Entwidmung sind die Entbehrlichkeit, das heißt es wird kein erneutes Bedürfnis nach der Nutzung der gewidmeten Fläche entstehen, und die Antragsstellung durch die Gemeinde erforderlich. Die Entwidmung wird in der Regel gleich der Widmung erlassen.<sup>286</sup>

Für die Fläche des Tempelhofer Feldes kann kein offizielles Datum in Bezug auf die Widmung der Fläche angegeben werden, daher ist es sinnvoll einen kurzen geschichtlichen Rückblick zu unternehmen. Das Tempelhofer Feld wurde erstmals am 21.04.1925 für den Luftverkehr freigegeben. Nach dem zweiten Weltkrieg und der Nutzung durch die US- Armee wurde der Flughafen erst wieder am 09.07.1951 seiner ursprünglichen Bestimmung, dem zivilen Luftverkehr, übergeben. Damit kann dieses Datum die Widmung der Fläche als Flughafengelände darstellen. Das Tempelhofer Feld fiel somit in die Planungshoheit der Fachplanung.<sup>287</sup>

Erst mehr als 50 Jahre später wird die Entwidmung des Tempelhofer Feldes und damit der Übergang zurück in die Gesamtplanung relevant. Mit dem Planfeststellungsbeschluss für den Ausbau des Verkehrsflughafen Berlin- Schönefelds zum Flughafen Berlin- Brandenburg- International (BBI) wurde die Schließung des Flughafen Tempelhoofs beschlossen. Dieser Beschluss hat die Aufhebung der luftverkehrsrechtlichen Betriebsgenehmigung und die Entwidmung der Fläche zur Folge. Die Aufhebung der Betriebsgenehmigung, die nicht mit der Entwidmung zu verwechseln ist, wurde mit dem Urteil des

Oberverwaltungsgerichts (OVG) am 12.02.2007 rechtskräftig.<sup>288</sup> Das Verfahren der Entwidmung wurde von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung durchgeführt. Am 08.06.2007 begann mit dem Erlass des Bescheids zur Entwidmung des Tempelhofer Feldes zum 31.10.2008 das Verfahren der Entwidmung. Auf Grund dieser in Aussicht gestellten Entwidmung hat die Kommune nach ständiger Rechtssprechung des Bundesverwaltungsgerichts und herrschender Meinung in der Literatur das Recht die vorbereitende Bauleitplanung



(FNP) zu beginnen, auch wenn die Entwidmung noch keine Rechtskraft besitzt.<sup>289</sup> Beim OVG gingen mehrere Klagen gegen den Bescheid zur Entwidmung ein. Mit Urteil vom 18.12.2008 hat das OVG die Klagen zurückgewiesen und

die Entwidmung für rechtskräftig erklärt.<sup>290</sup> Demzufolge wurde das Tempelhofer Feld aus dem „Fachplanungsprivileg in die Planungshoheit der Kommune“<sup>291</sup> entlassen. Zum Zeitpunkt der Entwidmung gibt es keinen nach der verbindlichen Bauleitplanung vorgegebenen B- Plan. Die §§ 29 bis 37 BauGB finden nun Anwendung auf die Fläche des Tempelhofer Feldes. Die Zulässigkeit eines B- Plans ist nur nach dem § 34 „Zulässigkeit von Vorhaben innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile“ und dem § 35 „Bauen im Außenbereich“ BauGB gegeben.

Zusammenfassend kann folgendes Fazit gezogen werden: Das Tempelhofer Feld ist seit dem 18.12.2008 als Flughafengelände entwidmet und ist somit aus dem Fachplanungsrecht in die Planungshoheit der Stadt Berlin entlassen worden. Die Bauleitplanung stellt die Vorbereitung und Leitung der zukünftigen baulichen und sonstigen Nutzung des Tempelhofer Feldes dar. . Die

---

<sup>288</sup> ra-online GmbH [Hg.], Betriebsgenehmigung eines Flughafens darf widerrufen werden, <http://www.kostenlose-urteile.de/newsview/3781.htm>, Zugriff am 11.01.2009

<sup>289</sup> Birkel, Nikolaus, Dr., Die Konversion von Bahn- (und Militär-) Flächen, Planungs- und verwaltungsrechtliche Fragen, [http://www.meidert-kollegen.de/informationen/Konversion\\_von\\_Bahn\\_und\\_Militaer\\_Flaechen.pdf](http://www.meidert-kollegen.de/informationen/Konversion_von_Bahn_und_Militaer_Flaechen.pdf), Zugriff am 11.01.2009

<sup>290</sup> ra-online GmbH [Hg.], Endgültiges Aus für den Flughafen Berlin- Tempelhof, <http://www.kostenlose-urteile.de/newsview/7158.htm>, Zugriff am 11.01.2009

<sup>291</sup> Stüer, Bernhard, Prof. Dr., Fachplanungsrecht, <http://www.stueer.business.t-online.de/bfpreint.pdf>, Zugriff am 11.01.2009

---

<sup>285</sup> Ebenda S. 3

<sup>286</sup> Ebenda S. 3

<sup>287</sup> Jedelsky, Meinhard, Zurück in die Zukunft, [http://www.jedelsky.de/flughafen\\_tempelhof/index.html](http://www.jedelsky.de/flughafen_tempelhof/index.html), Zugriff am 11.01.2009

vorbereitende Bauleitplanung kann bereits begonnen werden, auch wenn die Entwidmung noch nicht rechtskräftig ist. Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung hat diese Möglichkeit für die vorbereitende Bauleitplanung genutzt. Der nächste Abschnitt wird die Umsetzung der vorbereitenden Bauleitplanung vertiefen.

### 8.3. Vorbereitende Bauleitplanung

Der Flächennutzungsplan (FNP) ist ein wichtiges Planungsinstrument des Planungsrechts und eine strategische Grundlage für räumliche Investitionssteuerung und Nutzungsentscheidungen. In einem FNP werden die Arten der Bodennutzungen in den Grundzügen für das gesamte Stadtgebiet dargestellt. Der FNP dient als Grundlage für Bebauungspläne. In Berlin wird der FNP vom Berliner Senat aufgestellt oder geändert. Bestandteile des Flächennutzungsplans sind die Planzeichnung, der Erläuterungsbericht und der Umweltbericht. Der FNP bindet die Gemeinde selbst, aber nicht direkt den Bürger. Es besteht eine Anpassungspflicht für die beteiligten Behörden und der sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 7 BauGB. Für den Bürger sind keine Rechtsansprüche wie beispielsweise eine Baugenehmigung herzuleiten.<sup>292</sup>

#### 8.3.1. Flächennutzungsplanung auf dem Tempelhofer Feld

##### Feld

Der Flughafen Tempelhof ist ein Flughafen mit bewegter Geschichte. Daher ist auch ein Blick auf ältere Pläne interessant und aufschlussreich. In Flächennutzungsplänen werden Flughäfen als Sonderfläche-Flughafennutzung (weiße Flächen mit rosa Rand) dargestellt.

An dieser Stelle wird ein Blick auf ältere Planwerke geworfen und untersucht, wie die Fläche dort dargestellt wird:

Im Plan für die „Welthauptstadt Germania“. Tempelhof liegt direkt an der großen Nord- Süd- Prachtstraße.

Sportanlagen werden hier mit eingeplant (Kreissymbol im

---

292 vgl. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung [Hg.], Flächennutzungsplanung Berlin, Erläuterung zum FNP und zur Öffentlichkeitsbeteiligung, [http://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/fnp/de/erlaeuterungen\\_fnp/index.shtml](http://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/fnp/de/erlaeuterungen_fnp/index.shtml), Zugriff am 04.01.2009

Nordosten des Feldes), sonst ist aber keine genaue Funktionszuordnung erkennbar.



Abbildung 38: Speer- Plan (1939)<sup>293</sup>



1950 wird die Fläche des Tempelhofer Feldes im Flächennutzungsplan als Flughafenfläche dargestellt. Im Jahr 1961 wird das Tempelhofer Feld im Baunutzungsplan nicht eindeutig ausgewiesen.

Abbildung 39: Baunutzungsplan West (1961)<sup>294</sup>

Die Legende ist dabei nicht ganz eindeutig, allerdings hat Tempelhof eindeutig eine andere farbliche Kennzeichnung als der Flughafen Tegel.

„Der Baunutzungsplan ist nach seiner Konzeption und nach seiner Stellung im System des Planungsgesetzes von 1949/1956 ein vorbereitender Bauleitplan für das gesamte Gebiet von Berlin (West).“<sup>295</sup>

---

293 Senatsverwaltung für Stadtentwicklung [Hg.], Historische Pläne der Entwicklung zur Berliner Flächennutzung, <http://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/fnp/de/historie/index.shtml>, Zugriff am 04.01.2009

294 Senatsverwaltung für Stadtentwicklung [Hg.], Historische Pläne der Entwicklung zur Berliner Flächennutzung, <http://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/fnp/de/historie/index.shtml>, Zugriff am 04.01.2009

295 Senatsverwaltung für Stadtentwicklung [Hg.], Beschreibung Baunutzungsplan, [http://binter.stadt-berlin.de/fb\\_daten/beschreibung/bnp.html](http://binter.stadt-berlin.de/fb_daten/beschreibung/bnp.html), Zugriff am 04.02.2009



Außerdem ist er für einzelne Bauvorhaben als Zulässigkeitsstatbestand verbindlich geworden.<sup>296</sup> Ab 1965 bis 1994 wird die Fläche durchgängig als Flughafenfläche im Flächennutzungsplan dargestellt.

Abbildung 40: Flächennutzungsplan West (1965)<sup>297</sup>



Abbildung 41: FNP Berlin (2004)<sup>298</sup>

<sup>296</sup> vgl. Ebenda

<sup>297</sup> Senatsverwaltung für Stadtentwicklung [Hg.], Historische Pläne der Entwicklung zur Berliner Flächennutzung, <http://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/fnp/de/historie/index.shtml>, Zugriff am 04.01.2009

Im FNP von 2004 ist der Flughafen überplant. Folgende Nutzungen werden dargestellt: Zentral eine große Grünfläche/ Parkanlage (grün), im Süden des Feldes eine gewerbliche Baufläche (hellblau), im Westen am Tempelhofer Damm des Feldes ein Kerngebiet (braun), im Norden, Westen und Osten zwei Wohnbauflächen (hellrot) mit insgesamt drei Schulen und um das Flughafengebäude einschließlich des Rollfeldes eine Gemeindebedarfsfläche (rot, mit dem Symbol Verwaltung).



Abbildung 42: FNP- Änderung 2008<sup>299</sup>

In dem ersten Änderungsentwurf des Flächennutzungsplans im Teilbereich des Tempelhofer Feldes aus dem Jahre 2008 sind die Bauflächengrenzen des 2004er Plans noch eingezeichnet. Die

<sup>298</sup> Senatsverwaltung für Stadtentwicklung [Hg.], Flächennutzungsplan- Änderung, [http://www.khd-research.net/Docs/FNP\\_0108\\_Tempelhofer\\_Feld.pdf](http://www.khd-research.net/Docs/FNP_0108_Tempelhofer_Feld.pdf), Zugriff am 04.01.2009

<sup>299</sup> Senatsverwaltung für Stadtentwicklung [Hg.], Tempelhofer Feld, [http://www.khd-research.net/Docs/FNP\\_0108\\_Tempelhofer\\_Feld.pdf](http://www.khd-research.net/Docs/FNP_0108_Tempelhofer_Feld.pdf), Zugriff am 04.01.2009

Wohnbauflächen sind kleiner und auch die Dichte wurde im Vergleich zu 2004 reduziert. Eine Wohnbaufläche bei Neukölln ist geblieben, im Norden an der Hasenheide ist eine hinzugekommen. Das Kerngebiet wurde durch eine gemischte Baufläche ersetzt aber auch die Form hat sich verändert. Es werden vier gemischte Bauflächen dargestellt. Eine davon beschreibt das Flughafengebäude und das Rollfeld und ist kleiner als im 2004er Plan.

Das Grün/ Parkanlage im Zentrum des Feldes ist erhalten geblieben und wurde vergrößert. Das Flughafengebäude Tempelhof ist mit der Zweckbestimmung „Verwaltung, Kultur, Sicherheit und Ordnung“ dargestellt. Schadstoff belastete Böden werden im Nordosten im Bereich des Grüns dargestellt.<sup>300</sup>

Das Änderungsblatt zur frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung besteht aus vier Seiten und enthält eine topografische Karte, ein Luftbild, den aktuellen Kartenausschnitt aus dem FNP von 2004 sowie die Karte der FNP-Änderung. Außerdem wird im Textteil auf die Ziele, Zwecke und wesentlichen Auswirkungen sowie auf die Umweltbelange in einem Entwurf des Umweltberichts eingegangen. Die für den FNP relevanten Ziele des Umweltschutzes werden im Zusammenhang mit dem Landschaftsprogramm definiert. Die vier Programmpläne des Landschaftsprogramms werden hierzu parallel aktualisiert und inhaltlich eng mit dem FNP geändert. Die aktualisierten Umweltaussagen stehen für die Prüfung der Umweltbelange einer Planänderung zu Verfügung. Im Programmplan Naturhaushalt und Umweltschutz wird das Schutzgut Stadtklima behandelt, die im Plan vorgesehenen Maßnahmen sollen die Luftaustauschverhältnisse sichern und verbessern. Des Weiteren wird näher auf die Ziele des Immissionsschutzes eingegangen. Der Programmplan Erholung und Freiraumnutzung definiert das Erholungspotential, welches entwickelt und nutzbar gemacht werden soll. Der Programmplan Landschaftsplan soll die markanten Landschaftsstrukturen erhalten und entwickeln. Der Programmplan Biotop- und Artenschutz sieht eine Entwicklung als Artenreservoir beziehungsweise Verbindungsbiotop vor.<sup>301</sup>

Auch zum bestehenden Umweltzustand werden im Vorentwurf des Umweltberichts einige Aussagen getroffen. Das Gebiet ist zum einen eine große zusammenhängende Grün- und Freifläche, zum anderen gibt es jedoch auch groß dimensionierte Verkehrsflächen und daher einen hohen Versiegelungsgrad. Außerdem existieren einige Altlastenverdachtsflächen und auch nachgewiesene Altlasten auf dem Tempelhofer Feld. Es besteht eine hohe Lärmemission durch den Kfz-Verkehr und die Ringbahn. Flughafengebäude und Umfeld gelten als Flächendenkmal. Biotop- und Artenschutz in Bezug auf Vögel besteht in den gehölzgeprägten Bereichen des „alten Hafens“ (dem Standort des alten Flughafengebäudes) und westlich am Tempelhofer Damm. Zwischen den Landebahnen finden sich außerdem schützenswerte Frisch-, Trocken- und Magerwiesen.<sup>302</sup>

Bei der Durchführung der Planung werden keine planungsbedingten Umweltauswirkungen erwartet, da (in Relation zum geltenden FNP) eine Rücknahme von Bauflächendarstellungen, eine erweiterte Grünflächendarstellung und die Verringerung von Maß und Intensität der baulichen Nutzung erfolgt. Das heißt nach § 1a Abs. 3 Satz 5, wenn ein Eingriff nach dem alten FNP zulässig war ist ein Eingriff nach dem neuen FNP jetzt auch zulässig. Die Zulässigkeit eines Eingriffs ist in diesem Falle nicht vom tatsächlichen Zustand abhängig. Allerdings besteht die Gefahr der Veränderung der stadtklimatischen Situation durch das Baufeld am Columbiadamm. Dies wird derzeit in einer Studie untersucht, deren Ergebnis in das weitere Verfahren einfließen wird.<sup>303</sup>

Als Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen werden im Vorentwurf des Umweltberichts eine Beschränkung der Bodenversiegelung und die Beachtung der biotischen Nutzungs- und Strukturvielfalt vorgeschlagen.<sup>304</sup> Ausgleichsflächen können vor Ort geplant werden oder im Rahmen der Ausgleichskonzeption des Landschaftsprogramms. Sie erfolgen durch geeignete Darstellungen oder Festsetzungen nach den §§ 5 und 9 BauGB als Flächen oder Maßnahmen zum Ausgleich. Es besteht weiterhin die Möglichkeit, vertragliche Vereinbarungen gemäß § 11 BauGB zu treffen für Ausgleichsmaßnahmen auf Flächen, die von der Gemeinde

---

<sup>300</sup> vgl. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung [Hg.], *Flächennutzungsplan Änderung*, [http://www.khd-research.net/Docs/FNP\\_0108\\_Tempelhofer\\_Feld.pdf](http://www.khd-research.net/Docs/FNP_0108_Tempelhofer_Feld.pdf), Zugriff am 04.01.2009  
<sup>301</sup> Ebenda

---

<sup>302</sup> Ebenda  
<sup>303</sup> Ebenda  
<sup>304</sup> Ebenda

bereitgestellt werden. Ausgleichsflächen sind Flächen, welche nicht versiegelt werden dürfen und demnach Grünflächen oder auch Biotopflächen sein können. Sie sollen weiterentwickelt werden als Ausgleich für die geplanten Eingriffe in die Natur und Landschaft. Die Ausgleichskonzeption dient der Lenkung derartiger Kompensationsmaßnahmen. Altlastenverdachtsflächen sind, wenn FNP-relevant, bereits gekennzeichnet. Denkmalanforderungen sind auf der nachfolgenden Planungs- und Genehmigungsebene zu berücksichtigen.<sup>305</sup> Im bisherigen Umweltbericht werden keine grundsätzlichen Alternativen aufgezeigt, da eine Flughafennutzung nicht weitergeführt werden kann. Das dem FNP zugrunde liegende Rahmenkonzept (Masterplan) hat sich, laut der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, als tragfähig herausgestellt.<sup>306</sup> Die im Vorentwurf des Umweltberichts dargestellten Umweltbelange wurden durch die Auswertung des Landschaftsprogramms und des Umweltatlas Berlin ermittelt. Außerdem wurden die Machbarkeitsstudie zur öffentlichen Erholungsnutzung aus dem Jahre 2007 und ein Gutachten zum Biotop- und Artenschutz aus dem Jahr 2006 hinzugezogen. Maßnahmen zur Überwachung der Umweltbelange (Monitoring) werden im Rahmen der nachfolgenden verbindlichen Bauleitplanung festgelegt.<sup>307</sup>

### 8.3.2. Verfahren- FNP- Änderung „Tempelhofer Feld“

Der Flächennutzungsplan im Teilbereich Tempelhofer Feld wird aktuell geändert (Einleitungsbeschluss vom 21.04.2008).<sup>308</sup> Im Zeitraum vom 01.09.- 06.10.2008 wurde die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden nach § 3 Abs. 1 und § 4 Abs. 1 BauGB durchgeführt. Die frühzeitige Beteiligung ist die erste Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung. Zur Einsicht liegen die Darstellung der beabsichtigten Änderung, die allgemeinen Ziele und Zweck der Planung, sich wesentlich unterscheidende Lösungen und die voraussichtlichen Auswirkungen aus. Es können Stellungnahmen und Vorschläge abgegeben werden, welche in die weitere Planung

---

305 Ebenda

306 Ebenda

307 Ebenda

308 Vgl. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung [Hg.], Erläuterung zum FNP und zur

Öffentlichkeitsbeteiligung - Verfahrensablauf,

[http://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/fnp/de/erlaeuterungen\\_fnp/verfahrensablauf.shtml](http://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/fnp/de/erlaeuterungen_fnp/verfahrensablauf.shtml),

Zugriff am 04.01.2009

mit einfließen. In einem nächsten Schritt sind die Anregungen „gerecht untereinander abzuwägen“ (§ 1 Abs. 7 BauGB), die Ergebnisse der Abwägung werden in den Entwurf des FNP eingearbeitet.<sup>309</sup> Die öffentliche Auslegung der FNP- Änderung soll im Mai/ Juni 2009 stattfinden. Dies ist die zweite Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung (§ 3 Abs. 2 BauGB). Hierbei liegen der Entwurf zur Änderung der FNP-Änderung, die Begründung und wesentliche bereits vorliegende umweltbezogene Stellungnahmen zur Einsicht aus. Abgegebene Stellungnahmen werden geprüft und in die Abwägung eingestellt. Parallel werden die Behörden und die Träger öffentlicher Belange beteiligt. Private und öffentliche Belange werden anschließend auch hier gegeneinander und untereinander gerecht abgewogen.<sup>310</sup> Etwa im September/ Dezember 2009 wird der Beschluss des Senats zur FNP- Änderung erwartet. Nach dem Senatsbeschluss wird die Änderung dem Abgeordnetenhaus zur parlamentarischen Beratung und Zustimmung vorgelegt.<sup>311</sup> Wenn die Änderung beschlossen wird, folgt die Bekanntmachung im Amtsblatt. Die Änderung wird mit der Mitteilung der Beschlussergebnisse wirksam.<sup>312</sup>

---

309 Ebenda

310 Ebenda

311 Ebenda

312 Ebenda

**Tempelhofer Feld**

**Beabsichtigter Zeitrahmen Änderung FNP und LaPro**

<b>2 0 0 8</b>		
Einleitungsbeschluss		Mai
Erörterungsgespräch mit Verwaltungen (Senat, Bezirke)		Juni
Umweltprüfung / Erstellung Vorentwurf Umweltbericht		Mai bis Juli
Frühzeitige Öffentlichkeits-/Behördenbeteiligung		Ende Sept. bis Anfang November
Auswertung der frühzeitigen Beteiligung		November bis Februar
<b>2 0 0 9</b>		
Planungssitzung mit Planungsträgern/Behörden		Februar
Öffentliche Auslegung		etwa Mai/Juni
Auswertung öffentliche Auslegung		Juni bis September
Politische Beschlussfassung in Senat und Abghs.		Zeitraum September bis Dezember

Abbildung 43: Zeitrahmen FNP Änderung Tempelhofer Feld<sup>313</sup>

## 8.4. Verbindliche Bauleitplanung

<sup>313</sup> Senatsverwaltung für Stadtentwicklung [Hg.], Tempelhofer Feld- beabsichtigter Zeitrahmen Änderung FNP und LaPro, [http://www.stadtentwicklung.berlin.de/aktuell/ausschreibungen/download/tempelhofer\\_feld\\_zeitrahmen.pdf](http://www.stadtentwicklung.berlin.de/aktuell/ausschreibungen/download/tempelhofer_feld_zeitrahmen.pdf), Zugriff am 04.01.2009

Der nächste Verfahrensschritt im Bauleitplanverfahren zum Tempelhofer Feld ist die öffentliche Auslegung des FNP im Februar/März 2009.<sup>314</sup> Bis Ende des Jahres 2009 könnte die Änderung des FNP abgeschlossen sein. „Die Änderung des Flächennutzungsplans parallel mit der Vertiefung der Planungskonzeption bildet die stadtplanerische Grundlage für eine schrittweise Entwicklung des Areals in den nächsten Jahren und Jahrzehnten.“<sup>315</sup> Die Änderung des FNP ist die Grundlage für die weitere formelle Planung. Die verbindliche Bauleitplanung wird erst nach Abschluss der FNP-Änderung erfolgen. Nach der FNP-Änderung folgt als nächster möglicher formeller Planungsschritt die verbindliche Bauleitplanung durch Bebauungspläne. Bebauungspläne werden für Teilbereiche des Tempelhofer Feldes (nach Bedarf beziehungsweise „städtebaulichem Erfordernis“, § 1 Abs. 3 BauGB) aufgestellt.

### 8.4.1. Bebauungsplan

Der Bebauungsplan (B- Plan) ist nach § 8 Abs. 2 BauGB aus dem FNP zu entwickeln oder kann nach § 8 Abs. 3 BauGB durch ein Parallelverfahren entwickelt werden. Der B- Plan wird von der jeweiligen Gemeinde aufgestellt, in Berlin im Regelfall von den Bezirken. In besonderen Fällen, „wenn es sich um Gebiete von außergewöhnlicher stadtpolitischer Bedeutung handelt oder wenn dringende Gesamtinteressen Berlins betroffen sind“, <sup>316</sup> kann das B-Planverfahren auch von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung durchgeführt werden.

Nach § 1 Abs. 3 BauGB sind Bauleitpläne dann aufzustellen, SOBALD (zeitliche Komponente) und SOWEIT (Erforderlichkeit) es die städtebauliche Ordnung erfordert (Plannerfordernis). Aktuell ist solch ein Erfordernis eher nicht gegeben. Der FNP wird für Berlin im Maßstab 1: 50.000 aufgestellt. Der Maßstabssprung zum B- Plan (1: 1.000) ist dementsprechend groß und wird in der Praxis durch planerische Zwischenstufen (wie städtebauliche Entwürfe) überbrückt. Diese Zwischenstufen gibt es für das große

<sup>314</sup> Senatsverwaltung für Stadtentwicklung [Hg.], Tempelhofer Freiheit - Planungsverfahren, [http://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/staedtebauprojekte/tempelhofer\\_feld/fnp/planungsverfahren.shtml](http://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/staedtebauprojekte/tempelhofer_feld/fnp/planungsverfahren.shtml), Zugriff am 12.01.2009

<sup>315</sup> Ebenda

<sup>316</sup> Senatsverwaltung für Stadtentwicklung [Hg.], Bebauungsplanverfahren - Allgemeines, <http://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/b-planverfahren/de/allg.shtml>, Zugriff am 12.01.2009

Tempelhofer Feld noch nicht. Nur der Masterplan ist vorhanden, der sich aber auf einer ähnlichen Maßstabsebene wie der FNP befindet.

Eine solche Zwischenstufe wird derzeit im städtebaulichen und landschaftsplanerischen Ideenwettbewerb Columbiadamm erarbeitet. Hier wird in einem Maßstab gearbeitet, in dem der Städtebau erkennbar sein wird. Allerdings ist der Zweck dieses Wettbewerbs erst einmal, Ideen zu sammeln und noch nicht, diese zu realisieren. Ideenwettbewerbe werden meist zu einem Zeitpunkt ausgelobt, zu dem „die Aufgabe noch nicht umfassend genug beschrieben werden kann oder soll“.<sup>317</sup> Nach einem Ideenwettbewerb, wie er auf dem Tempelhofer Feld momentan stattfindet, wird also noch nicht unbedingt ein B-Plan aufgestellt. Davor könnte eventuell auch noch ein Realisierungswettbewerb durchgeführt werden, dessen Ziel es ist, die im Ideenwettbewerb ausgearbeiteten Konzepte umzusetzen. In einem B-Plan wird das Wettbewerbsergebnis planungsrechtlich gefasst. Dabei kann es noch zu erheblichen Anpassungen und Änderungen des städtebaulichen Konzeptes kommen, etwa aufgrund von Kompromissen mit den Trägern öffentlicher Belange.

#### 8.4.2. Bebauungsplanung und Zwischennutzung

Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung propagiert für die Öffnung des Tempelhofer Feldes eine Zwischennutzungsstrategie<sup>318</sup>. Auch Zwischennutzungen können durch die verbindliche Bauleitplanung festgesetzt werden. Seit 2004 ist in § 9 Abs. 2 BauGB das „Baurecht auf Zeit“ verankert. Es findet allerdings recht selten Anwendung, da es nur dann sinnvoll ist, wenn man zum Zeitpunkt der Aufstellung des B-Plans die genaue Zeitplanung der Zwischennutzung kennt. Eine weitere Möglichkeit, in einem B-Plan mit Zwischennutzungen umzugehen, ist die Befreiung nach § 31 Abs. 2 BauGB.<sup>319</sup> Allerdings dürfen die Festsetzungen des B-Plans dabei nur zeitweise in den Hintergrund

---

317 Wikimedia Foundation Inc., Architektenwettbewerb,

<http://de.wikipedia.org/wiki/Architektenwettbewerb>, Zugriff am 12.01.2009

318 Senatsverwaltung für Stadtentwicklung [Hg.], Projekt- Aufruf Flughafen Tempelhof, <http://www.tempelhof-projektaufuf.de/>, Zugriff am 13.02.2009

319 BMVBS/ BBR [Hg.], Zwischennutzungen und Nischen im Städtebau als Beitrag für eine nachhaltige Stadtentwicklung, <http://www.bbr.bund.de/DE/Veroeffentlichungen/WP/2008/>

heft57\_DL.templateId=raw,property=publicationFile.pdf/heft57\_DL.pdf, Zugriff am 12.01.2009

treten.<sup>320</sup> Ein anderer Ansatzpunkt für Zwischennutzungen in der Bauleitplanung sind Städtebauliche Verträge nach § 11 BauGB. Sie werden im Rahmen eines B-Plans abgeschlossen. Städtebauliche Verträge sind öffentlich-rechtliche Vereinbarungen und sollen städtebauliche Ideen umsetzen. Solche Verträge werden zwischen den Kommunen und den Grundstückseigentümern geschlossen und dort können Zwischennutzungen geregelt werden.

Die meisten Zwischennutzungen werden rechtlich jenseits der verbindlichen Bauleitplanung geregelt. Eine Möglichkeit ist die Zulässigkeit als fliegende Bauten. Fliegende Bauten sind in den jeweiligen Landesbauordnungen definiert. Nach § 75 der Landesbauordnung Berlin sind fliegende Bauten „bauliche Anlagen, die geeignet und bestimmt sind, an verschiedenen Orten wiederholt aufgestellt und zerlegt zu werden.“<sup>321</sup> Für fliegende Bauten gibt es Sonderregelungen, nach denen das Bauen ohne Baugenehmigung möglich ist. Ein weiterer, verbreiteter rechtlicher Umgang mit Zwischennutzungen ist die Duldung. In diesem Fall können die zuständigen Genehmigungsbehörden Nutzungen für eine gewisse Zeit dulden. Eine solche Duldung liegt im Ermessen der Behörde.<sup>322</sup>

#### 8.4.3. Zwischenfazit

Abschließend kann man sagen, dass die Entwicklung des Tempelhofer Feldes Zeit braucht. Der Öffentlichkeit muss die Möglichkeit gegeben werden, an diesem Prozess teilzunehmen. Grundsätzlich ist zu überlegen, ob in diesem Zusammenhang die verbindliche Bauleitplanung der richtige Ansatz ist, um das Tempelhofer Feld zu entwickeln.

#### 8.5. Bürgerinitiativen

Fast täglich erscheinen neue Artikel, die über die aktuellen Entwicklungen am ehemaligen Flughafengelände berichten. Das

---

320 Ebenda

321 Senatsverwaltung für Stadtentwicklung [Hg.], Bauordnung für Berlin,

[http://www.stadtentwicklung.berlin.de/service/gesetzestexte/de/download/bauen20070607\\_baubohn.pdf](http://www.stadtentwicklung.berlin.de/service/gesetzestexte/de/download/bauen20070607_baubohn.pdf), Zugriff am 13.02.2009

322 BMVBS/ BBR [Hg.], Zwischennutzungen und Nischen im Städtebau als Beitrag für eine nachhaltige Stadtentwicklung, <http://www.bbr.bund.de/DE/Veroeffentlichungen/WP/2008/>

heft57\_DL.templateId=raw,property=publicationFile.pdf/heft57\_DL.pdf, Zugriff am 12.01.2009



öffentliche Interesse am Tempelhofer Feld ist groß, deshalb ist eine Auseinandersetzung mit den verschiedenen bestehenden Bürgerinitiativen, die sich mit der Nachnutzung des Tempelhofer Feldes auseinandersetzen und deren Zielen, für die weitere Projektarbeit von Bedeutung. Besonders die laufende Änderung des Flächennutzungsplans (siehe 3. vorbereitende Bauleitplanung) hat bei einigen Bürgern zu Unzufriedenheit geführt. Im diesem Kapitel werden vier ausgewählte Initiativen vorgestellt.

### 8.5.1. Tempelhof für Alle



Abbildung 44: Ausschnitt der Internetseite „Tempelhof für ALLE“ mit Logo<sup>323</sup>

Diese Initiative kann als ein linksradikaler, autonomer Zusammenschluss von Bürgern bezeichnet werden. Im Vordergrund stehen die Interessen der Anwohner. Verschiedene Personen und Gruppen aus Neukölln, aus diversen Stadtteilen und aus anderen stadtpolitischen Initiativen engagieren sich in der Initiative für ein „Tempelhof für alle“.<sup>324</sup> Es handelt sich um ein offenes Bündnis, jeder hat die Möglichkeit, sich zu beteiligen.<sup>325</sup> Der Internetauftritt wirkt aufgrund der Gestaltung und des hohen Informationsgehalts professionell. Positiv anzumerken ist der Verweis und die Zugänglichkeit zu anderem Material, zum Beispiel Informationen über die Planung der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin. Die Initiative „Tempelhof für ALLE“ bezieht Stellung zu den Plänen der Senatsverwaltung: Eine Bebauung mit teuren Stadtvillen und die Ansiedlung von so genannter Kreativwirtschaft spreche Gutverdiener an, aber nicht Hartz IV- Empfänger. Ein direktes Zitat

323 Tempelhof für ALLE [Hg.], Ausschnitt der Internetseite mit Logo, <http://tfa.blogspot.de/>, Zugriff am 25.01.2009

324 vgl. Tempelhof für ALLE [Hg.], Vorstellung und Einladung des Initiativbündnisses Tempelhof für ALLE, <http://tfa.blogspot.de/2008/08/19/vorstellung-und-einladung-des-initiativbuenndnisses-tempelhof-fuer-alle/>, Zugriff am 25.01.2009

325 Ebenda

aus einem Redebeitrag verdeutlicht die Kritik: „Dies bedeutet im Endeffekt Tempelhof für Auserwählte, aber auf keinen Fall für alle.“<sup>326</sup> Des Weiteren werden die möglichen Folgen thematisiert. Schon jetzt seien Immobilienhändler und Investoren in Nord-Neukölln unterwegs, um Wohnimmobilien zu kaufen. Die daraus resultierenden Folgen für die AnwohnerInnen seien steigende Mieten, mehr Verkehr und Verdrängung.<sup>327</sup> Um diesen Prozess zu verhindern, setzt sich die Initiative für ein Tempelhof für alle ein. Die Initiative positioniert sich auch zur derzeitigen Stadtentwicklungspolitik. Diesbezüglich wird folgender Standpunkt vertreten: „Es geht um die Verwirklichung konkreter Ideen auf dem Flughafengelände und überhaupt um die Bekämpfung einer Stadtentwicklungspolitik wie sie einfältiger, unsozialer und kapitalistischer derzeit nicht sein könnte!“<sup>328</sup>

#### Ziele der Initiative:

Öffnung der Zäune, um das Gelände für alle zugänglich zu machen
Unkonventionelle Nutzung des Geländes, um unkonventionellen Ideen Platz zu bieten.
Bebauungsstop auf dem ehemaligen Flughafengelände für mind. 10 Jahre, um jedem Mensch die Chance zu bieten, in den Entwicklungsprozess Tempelhof eingreifen zu können.
Keine Verdrängung der ansässigen AnwohnerInnen durch steigende Mieten. Mietpreisbindung in den umliegenden Gebieten.

Tabelle 5: Ziele von Tempelhof für Alle!

Die Öffnung des Geländes ist für die Initiative von zentraler Bedeutung. In einem Redebeitrag wird die diesbezügliche Politik der Senatsverwaltung kritisiert: „Nach der Schließung steht das Gelände für alle Ideen offen - so zumindest die Theorie. In der Praxis sollen erstmal alle draussen bleiben, der Zaun bleibt stehen und die Bewachung wird wahrscheinlich schärfer sein als vorher. Denn es besteht ja die grosse Gefahr, dass sich alle Dealer der Stadt dort versammeln werden, um ihrer schrecklichen Tätigkeit nachzugehen.“

326 Tempelhof für ALLE [Hg.], Redebeitrag NO2-world Demo am 10.09.2008, <http://tfa.blogspot.de/2008/09/12/redebeitrag-no2-world-demo-am-1092008/>, Zugriff am 25.01.2009

327 vgl. Tempelhof für ALLE [Hg.], Tempelhof für Alle!, <http://tfa.blogspot.de/2008/10/28/tempelhof-fuer-alle-2/>, Zugriff am 25.01.2009

328 Tempelhof für ALLE [Hg.], Vorstellung und Einladung des Initiativbündnisses Tempelhof für ALLE, <http://tfa.blogspot.de/2008/08/19/vorstellung-und-einladung-des-initiativbuenndnisses-tempelhof-fuer-alle/>, Zugriff am 25.01.2009

Auch werden wahrscheinlich alle Hunde Neuköllns die grosse Gelegenheit nutzen, endlich mal so viel Gelände vollkacken zu können und die Bewohner Neuköllns werden froh sein, auch mal eine grosse Müllkippe zu haben, auf sie ihre überflüssigen Luxusgüter abwerfen können, die sie mit ihrem Hartz IV-Vermögen erworben haben.<sup>329</sup>

Nachnutzungsideen der Initiative sind Bauwagenplätze, Skateparks, Spielplätze, interkulturelle Gärten und Sportanlagen.

## 8.5.2. NachNutzung Tempelhof (NANU THF)



Abbildung 45: Ausschnitt der Internetseite „NachNutzung Tempelhof“ mit Logo<sup>330</sup>

Die Bürgerinitiative „Nachnutzung Tempelhof“ wurde 2007 gegründet. Es handelt sich um einen Zusammenschluss verschiedener Anwohner und Anwohnerinnen sowie Berlinern aus anderen Bezirken. Der Internetauftritt ist im Vergleich zur Webseite von „Tempelhof für ALLE“ weniger professionell gestaltet, allerdings werden die Inhalte umfassender und konkreter vorgestellt. Beispielsweise werden die Themen Denkmalschutz und Historie einbezogen. Zudem wirken die Inhalte der Internetseite besser recherchiert. Die Initiative „NANU THF“ positioniert sich ebenfalls zu den Plänen der Senatsverwaltung. Ihre Kritik gilt zum einen dem Verfahren und dass hinreichende Informationen unterlassen würden. Zusätzlich wird der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung vorgeworfen, dass die gesetzlich vorgeschriebene Bürgerbeteiligung „in größtmöglicher Eile und Diskretion“ durchgeführt werden

<sup>329</sup> Tempelhof für ALLE [Hg.], Redebeitrag zur Mietenstopp Demo,

<http://tfa.blogspot.de/2008/11/29/tempelhof-luer-alle-rede-mietenstopp-demo>, Zugriff am 25.01.2009

<sup>330</sup> Lothar Köster [Hg.], Ausschnitt der Internetseite mit Logo, <http://www.nachnutzung-thf.de/>, Zugriff am 25.01.2009

würde.<sup>331</sup> Sie beschreiben die schnelle Durchführung des Verfahrens als „taktische Umgehung der Bürgerbeteiligung“.<sup>332</sup> Zum anderen kritisiert „Nachnutzung Tempelhof“ den Inhalt der Pläne. Sie sind der Meinung, dass die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin mit ihren Plänen und der Flächennutzungsanpassung die Tür zur sukzessiven Privatisierung des Flugfeldes öffne.<sup>333</sup> Die Initiative vertritt den Standpunkt, dass keine Notwendigkeit besteht, öffentlichen Besitz zu verramschen beziehungsweise zu verschenken. Eine Privatbebauung mit Filetstücken stehe im extremen Widerspruch zu den Interessen der Anwohner und der Berliner Bürger sowie zu der Prognose, dass derzeit ein massiver Leerstand im Bereich Privat- und Gewerberaum besteht.<sup>334</sup>

### Ziele der Initiative:

Öffnung des Tempelhofer Feldes als öffentliche Grünanlage.
Zehnjährige Beschränkung auf rückbaubare Zwischennutzungen.
10-Jahre-Moratorium für eine intensive Bürgermitwirkung. Umfangreiche Informationen für betroffene Anwohner und engagierte Bürger über mögliche Alternativen und Einfluss auf Pläne. <sup>57</sup> Hinreichende Unterstützung der Bürgerbeteiligung durch öffentliche Mittel. (Eine qualifizierte Diskussion ist möglich, wenn das Tempelhofer Feld über einige Monate erlobt und begangen werden konnte. Deshalb sind die Zäune an den geeigneten Stellen zu öffnen).
Sicherung öffentlichen Besitzes für das Allgemeinwohl der Bevölkerung. Entlastung der Bevölkerung durch „Tempelhofer Feld“. Zentraler Park als wichtigster Baustein für eine Entwicklung des Flughafenareals.
Denkmal und Geschichtsort erhalten. Der Flughafen Tempelhof muss als komplexes Denkmal in seiner Gesamtgestalt gesichert werden.

Tabelle 6: Ziele von NANU THF

<sup>331</sup> vgl. Dr. Lothar Köster [Hg.], Erklärung zu den ausgelegten Änderungen des Flächennutzungsplans durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, <http://www.nachnutzung-thf.de/aktuell.html>, Zugriff am 25.01.2009

<sup>332</sup> Dr. Lothar Köster [Hg.], Erklärung zu den ausgelegten Änderungen des Flächennutzungsplans durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, <http://www.nachnutzung-thf.de/aktuell.html>, Zugriff am 25.01.2009

<sup>333</sup> vgl. Dr. Lothar Köster [Hg.], Erklärung zu den ausgelegten Änderungen des Flächennutzungsplans durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, <http://www.nachnutzung-thf.de/aktuell.html>, Zugriff am 25.01.2009

<sup>334</sup> Ebenda

Die zentrale Nachnutzungsidee der Initiative „NANU THF“ ist ein riesiger Park. Das folgende Zitat zeigt die Vision der Gruppierung: „Ein neuer Stadtteil, „Neutempelkreuz“, der die drei Bezirke Neukölln, Tempelhof und Kreuzberg über eine gemeinsame „grüne Lunge“ verbindet, entsteht. Die Berliner erhalten ein neues Angebot für Wohnen, Arbeiten und Freizeit. Ein milliardenschweres Investitionsvolumen wird angeschoben. Zukunftsorientierte Antworten auf Fragestellungen der Gegenwart sollen in einer INTERNATIONALEN BAUAUSSTELLUNG und GARTENAUSSTELLUNG beantwortet und nachher auch gelebt werden.“ Friedrich Stark<sup>335</sup>

### 8.5.3. Tempelhof aufmachen. Für Alle.



Abbildung 46: Ausschnitt der Internetseite „Tempelhof aufmachen.Für Alle“ mit Logo<sup>336</sup>

Das Initiativbündnis „Tempelhof aufmachen. Für Alle.“ wurde im Mai 2007 gegründet. Der Zusammenschluss besteht aus den Initiativen „BIFT- Bürgerinitiative flugfreies Tempelhof“, „BUND Landesverband Berlin e.V.“, „Bündnis 90/ Die Grünen Berlin“, „Bürgerinitiative Westtangente e.V.“, „NANU THF“, „NABU Landesverband Berlin e.V.“ und dem „Solarverein Berlin- Brandenburg“. Der Internetauftritt wirkt professionell und verfügt über einen Verweis zu allen Webseiten sämtlicher Initiativen, die am Bündnis beteiligt sind.

335 Jochen Biedermann [Hg.], Tempelhof Zeitung, Zitat von Friedrich Stark, <http://www.tempelhof-aufmachen.de/>, Zugriff am 25.01.2009

336 Jochen Biedermann [Hg.], Ausschnitt der Internetseite mit Logo, <http://www.tempelhof-aufmachen.de/>, Zugriff am 25.01.2009

### Ziele der Initiative:

Beteiligung aller.
Zugänglichkeit des Geländes für alle Berlinerinnen und Berliner.
Nachnutzung: „Central Park“.

Tabelle 7: Ziele von Tempelhof aufmachen. Für Alle.

Eine vom Bündnis erarbeitete Zeitung soll alle Bürger informieren und dazu anregen, sich an der Ideenfindung zu beteiligen. Es wird bewusst Platz gelassen für eigene Ideen.

### 8.5.4. BIFT- Bürgerinitiative flugfreies Tempelhof



Abbildung 47: Ausschnitt der Internetseite „BIFT“ mit Logo<sup>337</sup>

Die Initiative „BIFT“, damals noch „Bürgerinitiative Flughafen Tempelhof“, wurde im Oktober 1986 ins Leben gerufen. Grund dafür war der Protest gegen die Wiederaufnahme und Steigerung des zivilen Flugverkehrs.<sup>338</sup> 1996 entstand auf Neuköllner Seite eine Bürgergruppe mit derselben Zielrichtung, die sich 2001 mit der „BIFT“ zusammenschloss. Mit der Schließung des Flughafengeländes im November 2008 erfolgte eine Umbenennung in „BIFT“ für „Bürgerinitiative flugfreies Tempelhof“. Der Zusammenschluss setzt sich schwerpunktmäßig für die Interessen der Anwohner des ehemaligen Flughafen Tempelhofs ein. Der Internetauftritt wirkt professionell und verfügt über einen hohen Informationsgehalt. Zudem besitzt die Initiative eine Vielzahl an Mitgliedern, darunter Prominente und Politiker.

337 Manfred Herrmann [Hg.], Ausschnitt der Internetseite mit Logo, <http://www.bift.de/>, Zugriff am 25.01.2009

338 vgl. Manfred Herrmann [Hg.], BIFT, <http://www.bift.de/themen/thema/geschichte-der-bift.html>, Zugriff am 25.01.2009

## Ziele der Initiative:

Verminderung der Belastungen und die Schließung des innerstädtischen Flughafens Tempelhof.
Vorwiegende Nachnutzung: „Central Park“. <sup>84</sup>

Tabelle 8: Ziele von BIFT

## 8.6. Fazit

Mit der Schließung des Flughafens Tempelhof am 30.10.2008 und der Entwidmung am 18.12.2008 ist das Tempelhofer Feld aus dem Fachplanungsrecht in die kommunale Gesamtplanung der Stadt Berlin entlassen worden. Einer der ersten Schritte ist nun die Änderung des Flächennutzungsplans durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung. Da aber schon im letzten FNP keine Flughafennutzung mehr vorgesehen war, gab es nur noch kleinere Änderungen, wie die Verkleinerung der Baufenster, somit eine größere Grün- / Parkfläche und eine Reduktion der Bebauungsdichte. Die dazu notwendige frühzeitige Beteiligung wurde im September/ Oktober 2008 durchgeführt. Das Verfahren zur Änderung des Flächennutzungsplans wird voraussichtlich Ende des Jahres 2009 abgeschlossen sein. Darauf folgende formelle Planungsschritte sind noch nicht vorhanden, was die Frage nach der weiteren Vorgehensweise aufwirft. Bebauungspläne wurden noch nicht erstellt und sind in diesem Stadium der Planung noch nicht erforderlich, da vorher noch diverse Zwischenstufen notwendig sind, wie zum Beispiel der derzeit laufende Wettbewerb Columbiadamm oder eine schrittweise Planung über Zwischennutzungen. Die Planung auf dem Tempelhofer Feld weckt großes öffentliches Interesse. Aus diesem Grund haben sich mehrere Initiativen, überwiegend aus dem Raum Neukölln, gebildet, die sich mit der Nachnutzung des Tempelhofer Feldes beschäftigen. Allen gemeinsam ist die Forderung nach einer starken Beteiligung der Öffentlichkeit. Viele wollen darüber hinaus einen Baustopp für zehn Jahre, um die Beteiligung gründlich durchführen zu können. Die überwiegende Nachnutzungsidee ist die Schaffung/ Erhaltung einer großen, öffentlich begehbaren Parkfläche. Die Grundlage zur Entwicklung des Tempelhofer Feldes ist mit dem Übergang aus der Fachplanung in die Gesamtplanung gelegt. Doch braucht es mehr als nur planungsrechtliche Instrumente wie den Flächennutzungsplan oder eventuell folgende Bebauungspläne, um die Entwicklung so zu gestalten, dass die zukünftige Funktion diesem bekannten Ort gerecht wird.

## 8.7. Quellenverzeichnis

Biedermann, Jochen [Hg.]: *Als Flughafen viel zu schade!*. <http://www.tempelhof-aufmachen.de/index.html>, Zugriff am 25.01.2009.

Biedermann, Jochen [Hg.]: *Tempelhof Zeitung*. <http://www.tempelhof-aufmachen.de/>, Zugriff am 25.01.2009.

Birkel, Nikolaus, Dr.: *Die Konversion von Bahn- (und Militär-) Flächen, Planungs- und verwaltungsrechtliche Fragen*. [http://www.meidert-kollegen.de/informationen/Konversion\\_von\\_Bahn\\_und\\_Militaer\\_Flaechen.pdf](http://www.meidert-kollegen.de/informationen/Konversion_von_Bahn_und_Militaer_Flaechen.pdf), Zugriff am 11.01.2009.

Birkel, Nikolaus, Dr. (2003): *Konversion von Bahnflächen - Wege aus der Planungsfalle*. In: Der bayerische Bürgermeister [Hg.] (2003): *Heft 09/2003*. S. 334 ff.

BMVBS / BBR [Hg.], *Zwischennutzungen und Nischen im Städtebau als Beitrag für eine nachhaltige Stadtentwicklung*. [http://www.bbr.bund.de/DE/eroeffentlichungen/WP/2008/heft57\\_\\_\\_DL\\_templateId=raw.property=publicationFile.pdf/heft57\\_DL.pdf](http://www.bbr.bund.de/DE/eroeffentlichungen/WP/2008/heft57___DL_templateId=raw.property=publicationFile.pdf/heft57_DL.pdf). Zugriff am 12.01.2009.

Bundesministerium der Justiz [Hg.] (2008): *Baugesetzbuch (BauGB)*. <http://www.gesetze-im-internet.de/bbaug/BJNR003410960.html>, Zugriff am 11.01.2009.

Bundesministerium für Justiz [Hg.] (2008): *Verwaltungsverfahrenrecht*. <http://www.gesetze-im-internet.de/vwvfg/BJNR012530976.html>, Zugriff am 11.01.2009.

Herrmann, Manfred [Hg.] (2007- 2008): *BIFT*. <http://www.bift.de/themen/thema/geschichte-der-bift.html>, Zugriff am 25.01.2009.

Jedelsky, Meinard (1995): *Zurück in die Zukunft - Städtebauliche Neuordnung des Tempelhofer Feldes mit musealer und Flugtechnischer Nutzung*. [http://www.jedelsky.de/flughafen\\_tempelhof/index.html](http://www.jedelsky.de/flughafen_tempelhof/index.html), Zugriff am 11.01.2009.

Köster, Lothar [Hg.]: *Erklärung zu den ausgelegten Änderungen des Flächennutzungsplans durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung*. <http://www.nachnutzung-thf.de/aktuell.html>, Zugriff am 25.01.2009.

Köster, Lothar [Hg.]: *Nachnutzung Flughafen Tempelhof: Für Alle und mit Allen*. <http://www.nachnutzung-thf.de/manifest.html>, Zugriff am 25.01.2009.

Pahl-Weber, Elke, Prof. Dipl. Ing. (2008): [http://www.isr.tu-berlin.de/upload/user/pdfs/bestandsentwicklung/StadtplanungEntwicklung0809/7\\_Fachplanung\\_10-12-08.pdf](http://www.isr.tu-berlin.de/upload/user/pdfs/bestandsentwicklung/StadtplanungEntwicklung0809/7_Fachplanung_10-12-08.pdf), Zugriff am 11.01.2009.

Quality-Datenbank Klaus Gebhardt e.K. (2008): *Gegenstromprinzip*. <http://www.umweltdatenbank.de/lexikon/gegenstromprinzip.htm>, Zugriff am 11.01.2009.

ra-online GmbH [Hg.] (2008): *Betriebsgenehmigung eines Flughafens darf widerrufen werden*, <http://www.kostenlose-urteile.de/newsview3781.htm>, Zugriff am 11.01.2009.

ra-online GmbH [Hg.] (2008): *Endgültiges Aus für den Flughafen Berlin-Tempelhof*. <http://www.kostenlose-urteile.de/newsview7158.htm>, Zugriff am 11.01.2009.

Schmidt- Eichstaedt, Gerd [Hg.] (2005): *Städtebaurecht*. Beck Verlag. Stuttgart

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung [Hg.]: *Erläuterung zum FNP und zur Öffentlichkeitsbeteiligung – Verfahrensablauf*. [http://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/fnp/de/erlaeuterungen\\_fnp/verfahrensablauf.shtml](http://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/fnp/de/erlaeuterungen_fnp/verfahrensablauf.shtml), Zugriff am 04.01.2009.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung [Hg.]: *Flächennutzungsplan-Änderung*. [http://www.khd-research.net/Docs/FNP\\_0108\\_Tempelhofer\\_Feld.pdf](http://www.khd-research.net/Docs/FNP_0108_Tempelhofer_Feld.pdf), Zugriff am 04.01.2009.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung [Hg.]: *Flächennutzungsplanung Berlin - Erläuterung zum FNP und zur Öffentlichkeitsbeteiligung*. [http://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/fnp/de/erlaeuterungen\\_fnp/index.shtml](http://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/fnp/de/erlaeuterungen_fnp/index.shtml), Zugriff am 04.01.2009.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin [Hg.]: *Bauordnung für Berlin*. [http://www.stadtentwicklung.berlin.de/service/gesetzestexte/de/download/bauen/20070607\\_bauobln.pdf](http://www.stadtentwicklung.berlin.de/service/gesetzestexte/de/download/bauen/20070607_bauobln.pdf), Zugriff am 13.02.2009.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin [Hg.]: *Bebauungsplanverfahren – Allgemeines*. <http://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/bplanverfahren/de/allg.shtml>, Zugriff am 12.01.2009.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin [Hg.]: *Projekt- Aufruf Flughafen Tempelhof*. <http://www.tempelhof-projektaufruf.de/>, Zugriff am 13.02.2009.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung [Hg.]: *Prozessuale Stadtentwicklung Tempelhofer Feld - Ausschreibung Columbiaquartier*. [http://www.competitiononline.de/upload/wettbewerb/30136xx/3013682\\_dokument1/Auslobung\\_Columbiaquartier\\_Teil1.pdf](http://www.competitiononline.de/upload/wettbewerb/30136xx/3013682_dokument1/Auslobung_Columbiaquartier_Teil1.pdf), Zugriff am 12.01.2009.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung [Hg.]: *Tempelhofer Freiheit – Flächennutzungsplan*. <http://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/staedtebauprojekte/tempelhof/de/fnp/index.shtml>, Zugriff am 12.01.2009.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung [Hg.]: *Tempelhofer Freiheit – Planungsverfahren*. <http://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/staedtebauprojekte/tempelhof/de/fnp/planungsverfahren.shtml>, Zugriff am 12.01.2009.

Stüer, Bernhard (2008): *Fachplanungsrecht*. <http://www.stueer.business.t-online.de/bfpreinf.pdf>, Zugriff am 11.01.2009.

Tempelhof für ALLE [Hg.]: *Redebeitrag NO2-world Demo am 10.09.2008*. <http://tfa.blogspot.de/2008/09/12/redebeitrag-no2-world-demo-am-1092008/>. Zugriff am 25.01.2009.

Tempelhof für ALLE [Hg.]: *Tempelhof für Alle!*.  
<http://wba.blogspot.de/2008/10/28/tempelhof-fuer-alle-2/>, Zugriff am 25.01.2009.

Tempelhof für ALLE [Hg.]: *Vorstellung und Einladung des Initiativbündnisses Tempelhof für ALLE*.  
<http://tfa.blogspot.de/2008/08/19/vorstellung-und-einladung-des-initiativbuendnisses-tempelhof-fuer-alle/>, Zugriff am 25.01.2009.

Welt Online [Hg.]: *Wettbewerb: Erste Pläne für Tempelhof*.  
[http://www.welt.de/welt\\_print/article2921944/Wettbewerb-Erste-Plaene-fuer-Tempelhof.html](http://www.welt.de/welt_print/article2921944/Wettbewerb-Erste-Plaene-fuer-Tempelhof.html), Zugriff am 12.01.2009.

Wikimedia Foundation Inc. [Hg.]: *Architektenwettbewerb*.  
<http://de.wikipedia.org/wiki/Architektenwettbewerb>, Zugriff am 12.01.2009.

Wikimedia Foundation Inc. [Hg.]: *Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme*.  
[http://de.wikipedia.org/wiki/St%C3%A4dtebauliche\\_Entwicklungsma%C3%9Fnahme](http://de.wikipedia.org/wiki/St%C3%A4dtebauliche_Entwicklungsma%C3%9Fnahme), Zugriff am 12.01.2009.

## 9. Nationale Vergleiche

*Thomas Dotzler  
Janine Gutzmer  
Sebastian Naumann  
Stephanie Sterker*

### 9.1. Einleitung

Diese Ausarbeitung befasst sich mit städtebaulichen Vergleichsbeispielen zum Tempelhofer Feld in Deutschland. Dazu wurden das Tübinger Südstadtprojekt, der Stadtteil Freiburg Vauban, das Bornstedter Feld in Potsdam und die Messestadt München Riem näher betrachtet. In allen Fällen handelt es sich um Konversionsflächen, drei ehemalige Militärstandorte und ein Flughafen, die den Bedürfnissen der Stadt entsprechend um beziehungsweise neugebaut wurden. Alle Projekte stehen, wie auch das Tempelhofer Feld, in einem starken öffentlichen Interesse. Sie unterscheiden sich jedoch untereinander sowohl in ihrer Größe und Lage, als auch hinsichtlich der städtischen Planungspolitik und Herangehensweise. Die Baden- Württembergischen Beispiele Tübingen Südstadt und Freiburg Vauban sind mit 60 beziehungsweise 40 Hektar (ha) vergleichsweise kleine Entwicklungsbereiche, nehmen aber im Bezug auf die Größe der Städte einen beträchtlichen Anteil ein. Außerdem zeichnen sich beide Projekte durch eine starke Bürgerbeteiligung und dem Ansatz des flächensparenden sowie ökologischen Bauens aus. Mit dem Tempelhofer Feld vergleichbare Flächen hat das ebenfalls zentrumsnah gelegene Bornstedter Feld in Potsdam (300 ha), und die Messestadt München Riem (560 ha), die sich jedoch aufgrund ihrer peripheren Lage im Stadtgebiet vom Tempelhofer Feld unterscheidet. Durch die Vorstellung der einzelnen Projekte sollen Anregungen für die Beschäftigung mit dem Tempelhofer Feld, insbesondere in Hinblick auf das zweite Semester, generiert werden.

### 9.2. Tübingen - Südstadt

Tübingen ist eine baden- württembergische Universitätsstadt, 22.000 der 83.000 Einwohner sind Studenten.<sup>339</sup> Die „Südstadt“ liegt südlich des Neckars und ist in mehrere Stadtteile untergliedert. Der Projektbereich „Tübingen - Südstadt“ ist eine etwa 60 Hektar große Konversionsfläche, ein Kasernenareal des deutschen Militärs, das bis zum Jahr 1991 durch die französische Garnison genutzt wurden. Die Südstadt wird von den Tübingern als „Jenseits“ des Neckars wahrgenommen. Es bestehen zahlreiche „psychologische

---

339 Stadt Tübingen [Hg.], Tübingen, [http://www.tuebingen.de/25\\_3718.html](http://www.tuebingen.de/25_3718.html), Zugriff am 26.01.2009

Barrieren<sup>340</sup> zur Altstadt: Der Neckar und die Bahntrasse trennen die Südstadt von der Innenstadt, die Bundesstraßen B 27 und B 28 zerschneiden das Gebiet.<sup>341</sup>

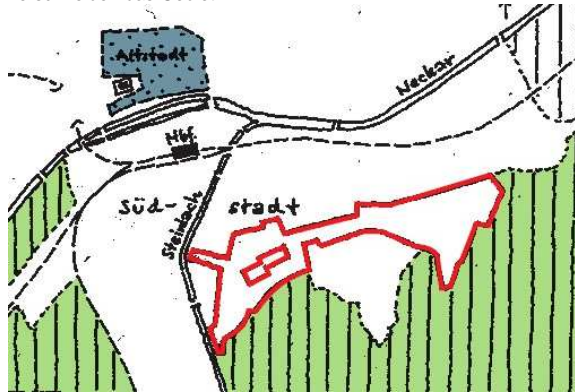


Abbildung 48: Lage der Südstadt (rot)<sup>342</sup>

Bei „Bekanntwerden des Abzugs der Französischen Garnison“<sup>343</sup> im Jahr 1990 erkannte die Stadtverwaltung Tübingens die Chance, die das Areal bietet und begann bereits 1991 (zusammen mit dem Studentenwerk) mit dem Umbau von Militärgeländen<sup>344</sup>. Auch erste Zwischennutzungen wie „Theater, Freilichtkino, Flohmärkte [und] Discos“<sup>345</sup> wurden zugelassen. Somit wurde „[das lange Zeit nicht zugängliche Militärgelände] frühzeitig für die Öffentlichkeit geöffnet

und in die Stadt integriert“<sup>346</sup>. Ein wesentliches Ziel der Planung des Gebietes war die „Umnutzung und Nachverdichtung“<sup>347</sup> der Stadtbrache, die neben den Kasernenarealen auch vom Güterbahnhof, den Stadtwerken und großen Bau- und Einkaufszentren geprägt war<sup>348</sup>. Des Weiteren wollte man dieses lange Zeit unterprivilegierte Gebiet wieder in die Innenstadt integrieren. Der angespannte Wohnungs- und Gewerbeflächenmarkt unterstützten diese Ziele maßgeblich. Auch die Tatsache, dass Tübingen als „Stadt in der Landschaft“<sup>349</sup> nur begrenzte Ausdehnungsmöglichkeiten besitzt, trug zur Durchsetzungsfähigkeit des Vorhabens bei.

Grundlage des Projekts war die städtebauliche Entwicklungsmaßnahme<sup>350</sup> Diese dient nach § 165, Abs. 2 BauGB der „Deckung eines erhöhten Bedarfs an Wohn- und Arbeitsstätten [...] oder zur Wiedernutzung brachliegender Flächen“. Die Kommunen erwerben die Grundstücke zum entwicklungsunbeeinflussten Wert, das heißt dem Wert des Grundstücks vor Bekanntgabe der Maßnahme. Wertsteigerungen, die nach Bekanntgabe der Maßnahme entstehen, und beim Verkauf der Gemeinde zufallen, werden nach § 165, Abs. 2 des Baugesetzbuches zur Errichtung von „Gemeinbedarfs und Folgeeinrichtungen“ verwendet. Die Kommunen sind außerdem dazu angehalten, „unter Berücksichtigung weiter Kreise der Bevölkerung [...] an Bauwillige zu veräußern“ (Baugesetzbuch, § 165, Abs. 2).

Nach Formulierung der wichtigsten Ziele im Jahr 1991 wurde ein städtebaulicher Ideenwettbewerb ausgeschrieben. Durch nationale und internationale Zuladungen sollte das Spektrum „über den regionalen Rahmen hinaus erweitert“<sup>351</sup> werden. Ziel des

<sup>340</sup> Feldtkeller, Andreas, Städtebau - Vielfalt und Integration: Neue Konzepte für den Umgang mit Stadtbrachen, Stuttgart, 2001, S. 45

<sup>341</sup> Ebenda, S. 45

<sup>342</sup> Kartengrundlage: Feldtkeller, Andreas, Städtebau: Vielfalt und Integration - Neue Konzepte für den Umgang mit Stadtbrachen, Stuttgart, 2001, S.19

<sup>343</sup> Ebenda, S. 44

<sup>344</sup> Ebenda, S. 44- 48

<sup>345</sup> Bundesministerium für Verker, Bau und Stadtentwicklung [Hg.], Werkstatt Stadt, <http://www.werkstatt-stadt.de/de/projekte/74/>, Zugriff am 26.01.2009

<sup>346</sup> Ebenda

<sup>347</sup> Ebenda

<sup>348</sup> vgl. Stadt Tübingen, Tübingen, [http://www.tuebingen.de/25\\_1259.html](http://www.tuebingen.de/25_1259.html), Zugriff am 26.01.2009

<sup>349</sup> Internetplattform tuebingen-suedstadt [Hg.], Tübingen Südstadt, <http://www.tuebingen-suedstadt.de/9+B6.lnJlBmRlclA9NCZjSGFzaD1hN2QzY2U0YjQ5.0.html>, Zugriff am 26.01.2009

<sup>350</sup> Feldtkeller, Andreas, Städtebau - Vielfalt und Integration: Neue Konzepte für den Umgang mit Stadtbrachen, Stuttgart, 2001, S. 49

<sup>351</sup> vgl. Feldtkeller, Andreas, Städtebau - Vielfalt und Integration: Neue Konzepte für den Umgang mit Stadtbrachen, Stuttgart, 2001, S. 92



Wettbewerbes war es, der (bereits vorhandenen) abstrakten städtebaulichen Konzeption Gestalt zu verleihen. Der Auslobungstext betont „Schwerpunkte in den Bereichen Parkzierung, Mischnutzung und urbaner Identität“<sup>352</sup>.



Abbildung 49: Siegerentwurf Städtebaulicher Ideenwettbewerb<sup>353</sup>

Den 1. Preis des Wettbewerbs gewannen fünf Studenten, die später das Büro „LEHEN drei Planungsgemeinschaft“ gründeten. Sie sehen eine Begrenzung von Hauptverkehrsstraßen im Osten und Westen vor, zwischen derer sich dichte Baufelder aufspannen. Das „Französisches Viertel“ im Osten und das „Loretto- Areal“ im Westen bilden den Planungsbereich des Südstadtquartiers.<sup>354</sup> Zusammen mit den Wettbewerbsgewinnern arbeitete das Stadtplanungsamt an der Weiterentwicklung des prämierten Wettbewerbsbeitrages, sowie an seiner späteren Umsetzung.<sup>355</sup> Der Rahmenplan ist eine Weiterentwicklung des Entwurfs von „LEHEN drei Planungsgemeinschaft“, der als „zentrales Steuerungswerkzeug“<sup>356</sup>

352 Ebenda, S. 92

353 LEHEN drei Planungsgemeinschaft, *lehen 3*, <http://www.lehen3.de/wett/index.html>, Zugriff am 28.01.2009

354 Ebenda, S. 95 ff

355 Ebenda, S. 98

356 Ebenda, S. 50

die wichtigsten „Ziele, Verfahrensgrundsätze und Regeln“<sup>357</sup> für die künftige räumliche Entwicklung formuliert. Schwerpunkt ist auch hier ist ein dicht bebauten, gemischt genutztes Gebiet.<sup>358</sup> Hervorzuheben ist, dass der Rahmenplan vor allem auf die „Rahmenbedingungen für ein städtisches Zusammenleben“<sup>359</sup>, weniger auf „Architektur oder das Design“<sup>360</sup> Wert legt. Nachdem dem Rahmenplan 1993 zugestimmt wurde, begann im Jahr 1994 die Beseitigung von Altlasten.<sup>361</sup> Nach Ausarbeitung des Rahmenplans wurden verschiedene Bebauungspläne entwickelt. Diese ermöglichen eine relativ hohe Gestaltungsfreiheit. Lediglich Grundflächenzahl, Trauffhöhe und Hülllinie, innerhalb derer sich die Ausformung der Dächer bewegen muss, wurden festgesetzt.<sup>362</sup> Im Jahr 1995 begann die Vergabe der ersten Grundstücke und bereits 1996 die Neubebauung mit „kompakten drei- bis fünfgeschossigen Baukörpern“<sup>363</sup>. Die Koordinierung und Realisierung des Südstadtprojekts übernahm das Stadtplanungsamt. Dieses betreute zuvor 25 Jahre die Altstadtsanierung Tübingens.<sup>364</sup> Maßgeblich beteiligt an der Planung, Durchführung und am späteren Erfolg des Südstadtprojekts war der engagierte Amtsleiter und Architekt Andreas Feldtkeller.<sup>365</sup> Seine Idee der „Stadt der kurzen Wege“ ist stark inspiriert von seiner langjährigen Städtebaupraxis, in der er die Rückbesinnung auf die Qualitäten der Europäischen Stadt fordert. Feldtkeller kritisiert eine nach der Charta von Athen entworfene funktional gegliederte Stadt.<sup>366</sup>

Aus den grundlegenden Zielen für die Südstadt ergaben sich die „Bausteine der Planung“. Diese greifen zumeist ineinander über und spiegeln zudem auch Feldtkellers Philosophie einer „Stadt der kurzen Wege“ wider. Das Ziel des Südstadtprojektes ist es, einen

357 Ebenda

358 Ebenda, S. 50 ff

359 Ebenda, S. 219

360 Ebenda

361 Ebenda, S. 48

362 vgl. Feldtkeller, Andreas, *Städtebau - Vielfalt und Integration: Neue Konzepte für den Umgang mit Stadtbrachen*, Stuttgart, 2001 S. 55 f

363 BMVBS [Hg.], *Werkstatt Stadt*, <http://www.werkstatt-stadt.de/de/projekte/74/>, Zugriff am 28.01.2009

364 vgl. Stadt Tübingen [Hg.], Tübingen, [http://www.tuebingen.de/25\\_1259.html](http://www.tuebingen.de/25_1259.html), Zugriff am 26.01.2009

365 vgl. Tüpedia [Hg.], *tuewiki*, [http://tuewiki.de/index.php/Andreas\\_Feldtkeller](http://tuewiki.de/index.php/Andreas_Feldtkeller), Zugriff am 26.01.2009

366 Ebenda

lebendigen Stadtteil durch Nutzungsmischung zu schaffen. Die Alltagsorganisation der Bewohner soll durch das Nebeneinander von Wohnen, Arbeiten, Kultur und sozialen Einrichtungen erleichtert werden. Schon bei der Vergabe der Grundstücke wurde deshalb vertraglich festgelegt, dass „die Erdgeschossflächen als Gewerbeflächen auszubilden sind“<sup>367</sup>.<sup>368</sup> Im B- Plan wurde das gesamte Gebiet als gemischte Baufläche dargestellt.

- Gewerbe soll in den Erdgeschossen der Wohnbebauung und vor allem in den Altbauten untergebracht werden. Der Umbau der militärischen Anlagen konnte so zum Teil sukzessiv, also mit der Entwicklung des Gewerbes erfolgen, und ermöglichte so das rasche Ansiedeln von Gewerbetreibenden. Man wollte möglichst viele der vorhandenen Altbauten erhalten, „an der sich die Neubebauung ausrichtet“<sup>369</sup>.<sup>370</sup>

- Ein weiteres wesentliches Element beim Schaffen urbaner Strukturen ist städtebauliche Dichte. Der Grundgedanke ist, dass Dichte in Form von „Kontakten, Einrichtungen und Angeboten“<sup>371</sup> verstanden wird und somit das Fahrrad und der öffentliche Personennahverkehr zu „ernsthafte[n] Alternativen“<sup>372</sup> werden. Auch im Sinne der nachhaltigen Stadtentwicklung „können nicht ständig neue Siedlungsgebiete ausgewiesen werden“<sup>373</sup>. Um den städtischen Charakter zu unterstreichen, „wird das Konzept der Blockrandbebauung verfolgt“<sup>374</sup>, das auch in den festgesetzten

Geschossflächenzahlen von 2,5 bis 4,0 zum Ausdruck kommt<sup>375</sup>. Durch den „Block als städtebauliches Grundmodul“<sup>376</sup> werden Straße und Innenhöfe klar voneinander abgegrenzt. Auch auf Vorgärten, die wenig nutzbar sind, soll verzichtet werden<sup>377</sup>.

- Des Weiteren soll eine kleinzellige Parzellierung zu einem lebendigen Stadtleben beitragen. Die Bebauungspläne legen dazu die Außenkanten, jedoch nicht die innere Aufteilung der Parzellen fest.<sup>378</sup> Mit der Vergabe der Grundstücke hauptsächlich an *Baugruppen* erhoffte man sich „eine große Vielfalt unterschiedlicher Konzepte“<sup>379</sup>. Baugruppen bringen auch die finanzielle Stärke auf, um Gemeinschaftsbereiche zu schaffen, so wie sie beispielsweise vom „Projekt 14“ realisiert worden sind. Diese aus 40 Parteien bestehende Baugemeinschaft hat „neben einem Gemeinschaftshaus eine Sauna, eine Fahrrad- und Holzwerkstatt“<sup>380</sup> aufgebaut.

- Die Vergabe von Grundstücken an Baugruppen geht mit einer aktiven Bürgerbeteiligung einher. Schon zu Beginn der Konzepterarbeitung gab es eine hohe Beteiligung, so dass im weiteren Verlauf Arbeitsgruppen gebildet wurden, deren Vorschläge in konkrete Projekte eingeflossen sind. Der Loretto Platz und der Französische Platz sind Ergebnisse dieser Bürgerbeteiligung und weisen daher auch eine hohe Akzeptanz auf.<sup>381</sup>

---

367 Feldtkeller, Andreas, *Städtebau - Vielfalt und Integration: Neue Konzepte für den Umgang mit Stadtbrachen*, Stuttgart, 2001, S. 60

368 Ebenda, S. 57 ff

369 Feldtkeller, Andreas, *Städtebau - Vielfalt und Integration: Neue Konzepte für den Umgang mit Stadtbrachen*, Stuttgart, 2001, S. 62 f

370 vgl. Internetplattform tuebingen-suedstadt [Hg.], *Tübingen Südstadt*, <http://www.tuebingensuedstadt.de/9+B6.JnJlBmRlcIA9NSZJSGFzaD03NTBjMmJmMDE1.0.html>, Zugriff am 26.01.2009

371 Feldtkeller, Andreas, *Städtebau - Vielfalt und Integration: Neue Konzepte für den Umgang mit Stadtbrachen*, Stuttgart, 2001, S. 62

372 Internetplattform tuebingen-suedstadt [Hg.], *Tübingen Südstadt*, <http://www.tuebingen-suedstadt.de/9+B6.JnJlBmRlcIA9NCZJSGFzaD1hN2QzY2U0YjQ5.0.html>, Zugriff am 26.01.2009

373 Feldtkeller, Andreas, *Städtebau - Vielfalt und Integration: Neue Konzepte für den Umgang mit Stadtbrachen*, Stuttgart, 2001, S. 62

374 Ebenda, S. 63

---

375 vgl. Internetplattform tuebingen-suedstadt [Hg.], *Tübingen Südstadt*,

<http://www.tuebingensuedstadt.de/9+B6.JnJlBmRlcIA9NCZJSGFzaD1hN2QzY2U0YjQ5.0.html>, Zugriff am 26.01.2009

376 Internetplattform tuebingen-suedstadt [Hg.], *Tübingen Südstadt*, <http://www.tuebingensuedstadt.de/9+B6.JnJlBmRlcIA9NCZJSGFzaD1hN2QzY2U0YjQ5.0.html>, Zugriff am 26.01.2009

377 Ebenda

378 vgl. Feldtkeller, Andreas, *Städtebau - Vielfalt und Integration: Neue Konzepte für den Umgang mit Stadtbrachen*, Stuttgart, 2001, S. 64 f

379 Internetplattform tuebingen-suedstadt [Hg.], *Tübingen Südstadt*, <http://www.tuebingensuedstadt.de/9+B6.JnJlBmRlcIA9NSZJSGFzaD03NTBjMmJmMDE1.0.html>, Zugriff am 26.01.2009

380 Feldtkeller, Andreas, *Städtebau - Vielfalt und Integration: Neue Konzepte für den Umgang mit Stadtbrachen*, Stuttgart, 2001, S. 69

381 vgl. Feldtkeller, Andreas, *Städtebau - Vielfalt und Integration: Neue Konzepte für den Umgang mit Stadtbrachen*, Stuttgart, 2001, S.64 ff

- Die öffentlichen Räume, also Straßen und Plätze, sollen „in erster Linie Aufenthaltsraum für Bewohner, Beschäftigte und Besucher“<sup>382</sup> und „erst in zweiter Linie Verkehrsträger“<sup>383</sup> sein. Deshalb sind weder auf den Straßen noch auf den Grundstücken Parkplätze vorhanden, so dass dem öffentlichen Raum eine hohe Aufenthaltsqualität zukommt. Es ist vorgesehen, dass Fahrzeuge in Quartiersgaragen abgestellt werden, die sich nicht weiter als 250 Meter von den Grundstücken befinden sollen.<sup>384</sup>

Die Bausteine der Südstadtplanung fordern ein hohes Maß an Akzeptanz, fördern jedoch auch die Identifizierung der Bewohner mit ihrem Stadtteil, den sie maßgeblich mitgestalten können. Ziel der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme ist eine Wertsteigerung der Grundstücke. Diese Wertsteigerung wird durch die Entwicklungsmaßnahme abgeschöpft und damit die Erschließung und soziale Infrastruktur finanziert. Die Ausgaben im Rahmen der Entwicklungsmaßnahme belaufen sich auf rund 132 Millionen Euro, die Einnahmen durch Grundstückserlöse, Haushaltsmittel und sonstige Fördermittel auf 133 Millionen Euro.<sup>385</sup>



Abbildung 50: Loretto- Areal<sup>386</sup>



Abbildung 51: Französisches Viertel<sup>387</sup>

Bis heute leben etwa 3.800 Menschen im Entwicklungsbereich und es wurden etwa 1.000 Arbeitsplätze geschaffen. Damit ist „nahezu die Hälfte der Entwicklung abgeschlossen“.<sup>388</sup> Die Südstadt genießt eine hohe Akzeptanz in der Öffentlichkeit. Trotz einiger Nutzungskonflikte zwischen Wohnen und Gewerbe schätzen viele

---

382 Feldtkeller, Andreas, *Städtebau - Vielfalt und Integration: Neue Konzepte für den Umgang mit Stadtbrachen*, Stuttgart, 2001, S. 72

383 *Internetplattform tuebingen-suedstadt* [Hg.], *Tübingen Südstadt*, <http://www.tuebingensuedstadt.de/9+B6JnJbmRlciA9NiZjSGFzaD01YjMOMTI0OGJk.0.html>, Zugriff am 26.01.2009

384 vgl. Feldtkeller, Andreas, *Städtebau - Vielfalt und Integration: Neue Konzepte für den Umgang mit Stadtbrachen*, Stuttgart, 2001, S. 72 f

385 Ebenda, S. 82 f

---

386 LEHEN drei Planungsgemeinschaft, *lehen 3*, <http://www.lehen3.de/staedte/index.html>, Zugriff am 28.01.2009

387 LEHEN drei Planungsgemeinschaft, *lehen 3*, <http://www.lehen3.de/staedte/index.html>, Zugriff am 28.01.2009

388 *Stadt Tübingen* [Hg.], *Tübingen*, [http://www.tuebingen.de/25\\_1252.html](http://www.tuebingen.de/25_1252.html), Zugriff am 26.01.2009

der Bewohner die zahlreichen Kontakte in ihrer Nachbarschaft.<sup>389</sup> Neben bedeutsamen Städtebaupreisen (unter anderem „Deutscher Städtebaupreis“ 2001, „Europäischer Städtebaupreis“, 2002)<sup>390</sup> war die Südstadt auch gefördertes Modellvorhaben im Bundesforschungsprogramm „Experimentellen Wohnungs- und Städtebau“ in der Kategorie „Nutzungsmischung im Städtebau“.<sup>391</sup>

Kritik wird vor allem an der noch nicht realisierten Umliegung der B27 geäußert. Zentraler Bestandteil der Südstadtentwicklung sollte der „Südstadtboulevard“ werden, der durch Nachverdichten an der Stuttgarter Straße/ B 27 entstehen sollte. Die Verlegung der Bundesstraße ist jedoch weiterhin unklar. Auch die Situation des ruhenden Verkehrs wird bemängelt, da die Parkierungsanlagen bislang noch technische Mängel aufweisen. Außerdem wurden nachträglich Tiefgaragen installiert, um das Parkaufkommen der noch nicht realisierten Parkdecks aufzufangen.

Trotz aller Kritikpunkte bietet die Tübinger Südstadt Anknüpfungspunkte für weitere Städtebauprojekte, also auch für das Tempelhofer Feld. Vor allem die frühzeitige Öffnung für die Öffentlichkeit sowie das Zulassen von Zwischennutzungen sind unseres Erachtens als äußerst positiv zu bewerten. Auch das Konzept der aktiven Bürgerbeteiligung und die Idee, Grundstücke vor allem an Baugruppen zu vergeben, sind auf dem Tempelhofer Feld denkbar. Am Beispiel des Südstadtprojektes, nicht ohne Grund durch zahlreiche Städtebaupreise ausgezeichnet, zeigt sich, wie essentiell persönliches Engagement und Überzeugung sind, um ein solches Projekt zum Erfolg zu führen.

### 9.3. Freiburg Vauban

Die Stadt Freiburg hat etwa 220.000 Einwohner und ist eine der wenigen Städte Deutschlands, die heute noch wachsen. Somit besteht eine anhaltende Nachfrage nach Wohnraum zu bezahlbaren Preisen. Die städtebaulichen Konzepte der Stadt haben in der Vergangenheit zahlreiche Preise erhalten, weshalb die Freiburger

---

<sup>389</sup> vgl. Feldtkeller, Andreas, *Städtebau - Vielfalt und Integration: Neue Konzepte für den Umgang mit Stadtbrachen*, Stuttgart, 2001, S. 187

<sup>390</sup> Stadt Tübingen [Hg.], Tübingen, [http://www.tuebingen.de/25\\_1257.html](http://www.tuebingen.de/25_1257.html), Zugriff am 26.01.2009

<sup>391</sup> vgl. BMVBS, *Werkstatt Stadt*, <http://www.werkstatt-stadt.de/de/projekte/74/>, Zugriff am 26.01.2009

Stadtplanung einen überregional guten Ruf genießt.<sup>392</sup> Dies liegt auch an der Planung mit den Bürgern und den ökologischen und sozialen Entwürfen einzelner Vorhaben. Bei vielen Freiburgern spielt die Natur und eine gesunde Umwelt eine große Rolle, weshalb erneuerbare Energien besonders gefördert werden. Die hohe Sonnenscheindauer von über 1.740 Stunden pro Jahr bietet gute Rahmenbedingungen zur Nutzung der Sonnenenergie.<sup>393</sup> Fast keine andere Stadt weist eine so hohe Dichte an Forschung und praktischer Anwendung in Sachen Solarenergie auf.<sup>394</sup> Auch in der Politik zeigt sich das ökologische Bewusstsein. So wählte Freiburg den ersten grünen Oberbürgermeister einer deutschen Großstadt. Das Quartier Vauban liegt am südlichen Stadtrand und grenzt an die Gemeinde Merzhausen. Bis zur Innenstadt sind es etwa 2,5 Kilometer. Seit 2006 ist der neue Stadtteil über die Straßenbahn mit dem Freiburger Zentrum verbunden. Vauban ist der Name für ein 40 Hektar großes ehemaliges Kasernengelände, das durch eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme entwickelt wurde. Heute leben dort etwa 5.000 Menschen.

#### 9.3.1. Geschichte

Im Jahr 1936 beabsichtigte die Stadt Freiburg den Bau einer Kaserne, um wieder Garnisonsstadt zu werden. Dazu möchte sie ein Wiesengebiet der südlich liegenden Gemeinde St. Georgen nutzen. Die Gemeinde wurde vor die Wahl gestellt, entweder die Erschließungskosten von 600.000 Reichsmark zu zahlen oder sich eingemeinden zu lassen. St. Georgen entschied sich für die Eingemeindung. Ein Jahr später begann der Bau der Schlageterkaserne - benannt nach Albert Leo Schlageter (Freiheitskämpfer im 1. Weltkrieg, von den Nationalsozialisten zur Zeit des 2. Weltkriegs für Propagandazwecke benutzt).<sup>395</sup> Das 75. Infanterieregiment bezog die Kaserne bis 1944 und verließ diese kurz bevor am 21.04.1945 die Franzosen in Freiburg

---

<sup>392</sup> Stadt Freiburg [Hg.], *Leitziele der Stadtentwicklung*,

[http://www.freiburg.de/servelet/PB/menu/1192557\\_11/index.html](http://www.freiburg.de/servelet/PB/menu/1192557_11/index.html), Zugriff am 10.01.2009

<sup>393</sup> Stadt Freiburg [Hg.], *Natur*, [http://www.freiburg.de/servelet/PB/menu/1148420\\_11/index.html](http://www.freiburg.de/servelet/PB/menu/1148420_11/index.html),

Zugriff am 10.01.2009

<sup>394</sup> Stadt Freiburg [Hg.], *SolarRegion*,

[http://www.freiburg.de/servelet/PB/menu/1143648\\_11/index.html](http://www.freiburg.de/servelet/PB/menu/1143648_11/index.html), Zugriff am 10.01.2009

<sup>395</sup> Forum Vauban e.V. [Hg.], *Geschichte des Vaubangeländes*,

<http://www.vauban.de/vauban-actuel/va-geschichte.pdf>, S. 2, Zugriff am 22.12.2008

einmarschieren. Die französische Armee bezog die leerstehenden Gebäude und benannten die Kaserne in Vaubankaserne um (nach dem französischen Festungsbaumeister Sebastian la Prestre, Marquis de Vauban, welcher unter Ludwig den XIV. beim Erobern Freiburgs 1679 das Stadtbild ohne Rücksicht auf die Bevölkerung radikal veränderte<sup>396</sup>). Im Herbst 1945 beziehen die „Forces Françaises en Allemagne (FFA)“ die Kaserne und erweitern die Anlage.<sup>397</sup> Mit dem Mauerfall und der Wiedervereinigung 1989/ 1990 änderte sich die politische Lage. Die französischen Truppen bereiteten sich auf den Abzug aus Deutschland vor. In Freiburg dauerte der Abzug zwei Jahre. Das Kasernengelände wurde nun aufgrund seiner innenstadtnahen Lage interessant. Die Stadt Freiburg erwarb das Areal durch Festlegung einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme vom Bund mit dem Ziel, einen neuen Stadtteil zu bauen, da in Freiburg Wohnungsnot herrscht. Neben der Stadt gibt es noch weitere Interessenten, darunter insbesondere das Studentenwerk Freiburg und die SUSI (selbstorganisierte unabhängige Siedlungsinitiative).<sup>398</sup> Die SUSI äußerte bereits 1990 konkrete Nachnutzungsvorstellungen mit dem Ziel, billigen Wohnraum zu bieten. Es folgt eine intensive Öffentlichkeitsarbeit, wodurch SUSI im Juni 1992 vier Kasernengebäude zur Miete erhält und diese 1995 durch Fördermittel erwirbt. Dem Studentenwerk werden sechs Kasernengebäude für ein Studentenwohnheim überlassen. Diese zehn Gebäude werden aus dem städtebaulichen Ideenwettbewerb 1994 herausgenommen.<sup>399</sup> In den Jahre 1992 bis 1997 gab es mehrere Zwischennutzungen in Vauban, darunter ein Flüchtlingslager, ein Haus für Obdachlose und Asylbewerber, die Ställe der Kaserne werden durch die Freiburger Reiter genutzt, ein Gehörlosenzentrum zieht nach Vauban. Ebenso gibt es alternative Projekte wie das autonome Zentrum KTS, das ein Kasernengebäude für über drei Jahre besetzt und dort zahlreiche Veranstaltungen organisiert, sowie einen Bauwagenplatz mit über

---

396 Um eine Festung in der Stadt bauen zu können, wurden damals die Vorstädte zerstört. Dass der Stadtteil heute noch diesen Namen trägt, zeigt, dass sich die hasserfüllte Beziehung von damals vollkommen geändert hat.

397 Forum Vauban e.V. [Hg.], *Geschichte des Vaubangeländes*,

<http://www.vauban.de/vauban-actuel/va-geschichte.pdf>, S. 3, Zugriff am 22.12.2008

398 Ebenda, S. 4

399 Ebenda, S. 5

120 Wagen, der mehrere Jahre im Quartier geduldet wird.<sup>400</sup> Mit den konkreter werdenden Plänen für Vauban wurden die Zwischennutzungen beendet. Bereits 1993 entstanden erste Vorstellungen zum neuen Stadtteil durch den Geografiestudenten André Heuss und den Vorsitzenden der Freiburger Auto-Gemeinschaft Matthias- Martin Lübke, die mit Gleichgesinnten Ende 1994 das Forum Vauban gründen. Leitlinien des Stadtteils sind ein ökologisches Konzept, Bürgerbeteiligung und autofreies Wohnen. Das Forum beeinflusst durch seine Vorstellungen stark den städtebaulichen Entwurf, den das Büro Kohlhoff & Kohlhoff, die Landschaftsarchitekten Lutz und Partner sowie der Verkehrsplaner Hans Billinger aus Stuttgart gewinnen. Unter anderem wurde in dem Entwurf eine Nutzungstrennung zu einer Nutzungsmischung abgeändert.<sup>401</sup>

Durch intensive Öffentlichkeitsarbeit erreichte das Forum eine erweiterte Bürgerbeteiligung unter ihrer Leitung, wodurch die Wünsche der zukünftigen Bewohner in die Planung einfließen.<sup>402</sup> Zuerst wurden die Anregungen der Bürger in Arbeitsgruppen besprochen, ehe sie dem Gemeinderat vorgelegt wurden. Der Vorteil der erweiterten Bürgerbeteiligung liegt darin, dass die Bürger schon frühzeitig in die Planung miteinbezogen wurden und nicht erst, wenn der Plan schon gezeichnet ist.<sup>403</sup> Durch die Initiative „Wohnfrühling“ in Vauban sollten künftige Bewohner durch Falblätter und Infotafeln in der Innenstadt informiert und ausfindig gemacht werden. Für dieses Engagement erhielt die Stadt und das Forum Vauban 1996 den Best Practice Award der UN-Weltsiedlungskonferenz Habitat II in Istanbul.<sup>404</sup>

### 9.3.2. Planungsdaten

1993 beschließt die Stadt das Gebiet als städtebauliche Entwicklungsmaßnahme zu entwickeln. Diese ist laut §165 BauGB für Vorhaben geeignet, welche im öffentlichen Interesse liegen und erstmalig entwickelt werden oder eine städtebauliche Neuordnung

---

400 Ebenda, S. 6

401 Sperling, Carsten, *Nachhaltige Stadtentwicklung beginnt im Quartier, Freiburg*, S. 128

402 Forum Vauban e.V. [Hg.], *Geschichte des Vaubangeländes*,

<http://www.vauban.de/vauban-actuel/va-geschichte.pdf>, S. 8, Zugriff am 22.12.2008

403 Sperling, Carsten, *Nachhaltige Stadtentwicklung beginnt im Quartier, Freiburg*, S. 58

404 Ebenda, S. 62

vorsehen. Die Stadt konnte das Areal zum entwicklungsunbeeinflussten Wert erwerben und zum entwicklungsbeeinflussten Wert wieder verkaufen. Aus der Differenz werden unter anderem die Erschließung und die Infrastruktur finanziert.<sup>405</sup> Beim städtebaulichen Ideenwettbewerb werden eine Mischung aus Arbeit und Wohnen, sowie eine Mischung sozialer Gruppen vorgesehen. Fußgänger, Radfahrer und öffentliche Verkehrsmittel haben Vorrang. Der Erhalt des Baumbestandes und des Biotops ist ebenso wichtig wie die Verpflichtung, alle Neubauten in Niedrigenergiebauweise zu bauen.<sup>406</sup> Das Bauvorhaben wird in drei Bauabschnitte (1998, 2000, 2003) gegliedert.

Bereits 1998 beendete die SUSI ihre Bauarbeiten. Es entstehen bunte, vielfältige Kasernengebäude, in denen heute etwa 260 Menschen wohnen, darunter 50 Kinder. Des Weiteren entstehen ein Spielplatz, Werkstätten und Bauwagenplätze. Das von Anfang an geplante kostengünstige Bauen wurde konsequent realisiert, weshalb die Baukosten am Ende nur bei 460 Euro pro Quadratmeter (circa 900 DM) lagen.<sup>407</sup> Das Studentendorf Vauban bietet 600 Wohnplätze für Studierende. Neben den sechs bestehenden Kasernengebäuden wurden zwei Punkthäuser hinzugefügt. Eine 143 Quadratmeter große Solaranlage bereitet das Warmwasser auf und versorgt somit das ganze Studentendorf.<sup>408</sup> Durch das genossenschaftliche Bauen mit der GENOVA Wohngenossenschaft Vauban eG entstehen vier Häuser mit 73 Wohnungen, davon 46 Mietwohnungen und 27 Eigentumswohnungen. Darunter sind 19 Wohnungen des sozialen Wohnungsbaus und drei Ladengeschäfte. In den Häusern wohnen 120 Erwachsene und 94 Kinder.<sup>409</sup> Die Finanzierung besteht zu 45% aus Eigenkapital, vor allem aus Genossenschaftsanteilen. Dabei müssen die Bewohner 30.000 DM einzahlen, nach sechs Wohnjahren weitere 30.000 DM.<sup>410</sup>

405 Stadt Freiburg [Hg.], Vor 15 Jahren: Die militärische Vergangenheit der Vauban-Kaserne ging zu Ende, [http://www.freiburg.de/servlet/PB/menu/1175238\\_11/index.html](http://www.freiburg.de/servlet/PB/menu/1175238_11/index.html), Zugriff am 10.01.2009  
 406 Stadt Freiburg [Hg.], Architektenwettbewerb, [http://www.freiburg.de/servlet/PB/menu/1167536\\_11/index.html](http://www.freiburg.de/servlet/PB/menu/1167536_11/index.html), Zugriff am 10.01.2009  
 407 SUSI-Projekt [Hg.], Umbau, <http://www.susi-projekt.de/umbau.html>, Zugriff am 10.01.2009  
 408 Sperling, Carsten, Nachhaltige Stadtentwicklung beginnt im Quartier, Freiburg, S. 150  
 409 GENOVA eG [Hg.], Daten und Fakten, <http://www.genova-vauban.de/DatenundFakten.htm>, Zugriff am 10.01.2009  
 410 Sperling, Carsten, Nachhaltige Stadtentwicklung beginnt im Quartier, Freiburg, S. 146

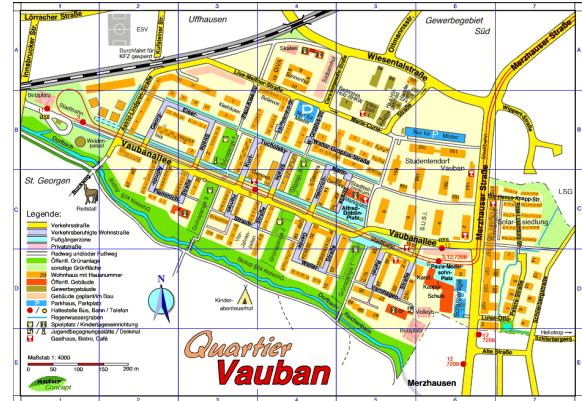


Abbildung 52: Vauban im Bild, Quartiersplan<sup>411</sup>

Das städtebauliche Konzept Vaubans sieht eine verdichtete Wohnbebauung vor. Im Norden ist eine gewerbliche Nutzung vorgesehen. Die Verkehrserschließung läuft von der Merzhauser Straße über eine Ost- West- Achse (Vaubanallee), an der auch die Straßenbahntrasse verläuft. Von der Vaubanallee zweigen U-förmige Wohnstraßen ab. Zwischen den einzelnen Baufeldern befinden sich Grünspangen in Nord- Süd- Richtung.<sup>412</sup> Am Marktplatz befindet sich das Stadtteilzentrum, das Haus 037, ebenfalls ein altes Kasernengebäude, das früher ein Kasino war. Es wird heute für zahlreiche Veranstaltungen genutzt. Der Bebauungsplan lässt den Architekten viel gestalterischen Freiraum. Die Grundflächenzahl liegt bei durchschnittlich 0,5 und die Geschossflächenzahl bei 1,5. Die Parzellen sind klein und es gibt keine freistehenden Einfamilienhäuser, lediglich acht Doppelhäuser. Den größten Teil bilden Reihenhäuser. Das Mobilitätskonzept sieht ein größeres stellplatzfreies Gebiet und ein kleineres Gebiet mit

411 naturConcept, Lutz, Erich, Vauban im Bild, Quartiersplan, <http://www.naturconcept-eco.de/services/vauban/q-plan/q-plan.large.gif>, Zugriff am 17.02.2009  
 412 Ebenda, S. 126

Stellplätzen vor. Die Wohnstraßen können nur zum Be- und Entladen genutzt werden, wodurch die Straßen ein Begegnungs- und Aufenthaltsraum werden. Fast überall gilt Schrittgeschwindigkeit, in der Vauban- Allee ist Tempo 30 vorgeschrieben. Die Wohnstraßen sind als Spielstraßen ausgewiesen.<sup>413</sup> Der Verein für autofreies Wohnen hat die Verpflichtung übernommen, für autofreie Haushalte den nach § 37 Abs. 1 Landesbauordnung Baden- Württemberg vorgeschriebenen Stellplatznachweis ( ein Stellplatz pro Wohneinheit) zu regeln. Dazu unterschreibt der autofreie Bewohner eine Autofrei-Erklärung. Da aber eine Vorhaltefläche bestehen muss, falls später doch ein Auto angeschafft wird, wurde am westlichen Rand Vaubans eine solche Fläche ausgewiesen.<sup>414</sup> Pro Haushalt sind dies acht Quadratmeter, was einen Preis von 3.700 Euro ergibt, die ein autofreier Haushalt bezahlen muss.<sup>415</sup> Für die fehlenden Parkplätze werden zwei Quartiersgaragen am Rand des Gebietes errichtet. In Vauban gibt es viele Mobilitätsdienstleistungen, so zum Beispiel das Car-Sharing. Fast 80% der Haushalte sind autofrei. 57% haben ihr Auto beim Einzug ins Quartier abgeschafft.<sup>416</sup> Da die Bodenverhältnisse für die Regenwasserversickerung schlecht sind, werden Gräben errichtet, die das Wasser sammeln und ins Grundwasser führen.<sup>417</sup> Im Gebiet wurden eine Grundschule, drei Kindertagesstätten und ein Schülerhort gegründet. Als sozialer Mittelpunkt wurde der Alfred-Döblin- Platz geplant, an dem sich das Bürgerzentrum befindet. Entlang der Vaubanallee befinden sich Einzelhändler, zum Beispiel Bioläden, Bäcker, Schreibwarenhändler oder Kleidungsgeschäfte. Das Energiekonzept sieht einen verantwortungsvollen Umgang mit den natürlichen Ressourcen vor. Alle Bauvorhaben im Quartier müssen in Niedrigenergiebauweise (mit weniger als 65 kWh/m<sup>2</sup> pro Jahr) gebaut werden. Im Quartier gibt es auch Gebäude mit verbesserter Niedrigenergiebauweise (<55 kWh/m<sup>2</sup> pro Jahr), Passivhausbauweise (<15 kWh/m<sup>2</sup> pro Jahr) und so genannte Plusenergiehäuser, die im Laufe eines Jahres mehr Energie

erwirtschaften, als sie selbst verbrauchen.<sup>418</sup> Das Viertel ist geprägt von zahlreichen Solar- und Photovoltaikanlagen.

Im östlichen Teil des Plangebiets Vauban befindet sich die Solarsiedlung „Am Schlierberg“ auf den ehemaligen Sportplätzen der Kaserne mit 150 Plusenergiehäusern in Form von Reihenhäusern. Das dazu gehörende Sonnenschiff ist ein 280 Meter langes Wohn- und Gewerbegebäude vor der Siedlung an der Merzhauser Straße, welches zusätzlich als Lärmschutz gilt.<sup>419</sup> In der Solarsiedlung gibt es keine Stellplätze. Allerdings gibt es unter dem Sonnenschiff eine Tiefgarage.<sup>420</sup> Der Preis der Reihenhäuser lag zwischen 429.000 DM und einer Million DM, inklusive der Photovoltaikanlagen.<sup>421</sup> Die Wärmeversorgung stammt von einem Blockheizkraftwerk mit Holzhackschnitzelfeuerung sowie Kraft-Wärme- Koppelung.

In Vauban gibt es über 70 Jahre alte Bäume, welche erhalten blieben. Ein Biotop entlang des Dorfbachs blieb ebenfalls erhalten. Aus klimatologischen Untersuchungen ging hervor, dass ein Hangwindsystem<sup>422</sup> aus südlicher Richtung besteht, weshalb die Grünflächen in Form von Grünsparren eine Nord- Süd- Ausrichtung haben, um somit eine Nachtabkühlung ins Viertel hineinzuleiten.<sup>423</sup>

### 9.3.3. Bevölkerungsentwicklung

Aufgrund des Erstbezugs wohnen im Neubaubereich vorwiegend junge Familien mit Kindern, in den Kasernen größtenteils Studenten. Da hauptsächlich Eltern mit ihren Kindern zugezogen sind, sind Kinder unter 18 Jahre überdurchschnittlich vertreten. Sie machen

---

413 Ebenda, S. 249

414 Ebenda, S. 251

415 Ebenda, S. 253

416 Heller, M. [Hg.], Freiburg- Vauban, <http://www.autofrei-wohnen.de/proj-d-vauban.html>, Zugriff am

06.01.2009

417 Sperling, Carsten, *Nachhaltige Stadtentwicklung beginnt im Quartier, Freiburg*, S. 373

---

418 Diercke Weltatlas [Hg.], Quartier Vauban, <http://www.diercke.de/kartenansicht.xtp?artId=978-3-14-100758-9&stichwort=Konversion&fs=1>, Zugriff am 06.01.2009

419 Sperling, Carsten, *Nachhaltige Stadtentwicklung beginnt im Quartier, Freiburg* S. 152

420 Ebenda, S. 153

421 Ebenda, S. 154

422 Unter Hangwind versteht man den täglichen Wechsel von Ein- und Ausstrahlung der bei heiterem Wetter entstehenden Luftströmung an Hängen, die tagsüber aufwärts, nachts abwärts fließt, Meyers Lexikon online [Hg.], Hangwind, <http://lexikon.meyers.de/beosearch/permlink.action?pageId=29990108&version=1>, Zugriff am

11.01.2009

423 Diercke Weltatlas [Hg.], Quartier Vauban, <http://www.diercke.de/kartenansicht.xtp?artId=978-3-14-100758-9&stichwort=Konversion&fs=1>, Zugriff am 06.01.2009

ein Drittel der Einwohner aus. 10,5 % der Bürger Vaubans kommen aus den Umlandgemeinden Freiburgs und 19,3 % stammen von außerhalb. Der größte Teil kommt aus den direkt angrenzenden Stadtteilen.<sup>424</sup>

### 9.3.4. Finanzierung

Durch die Projektgruppe Vauban<sup>425</sup> und die Kommunalentwicklung LEG Baden- Württemberg GmbH wurde das Budget der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme (85.000.000 Euro) verwaltet. Einnahmen zur Planung und Entwicklung der Infrastruktur stammen aus dem Landessanierungsprogramm Baden- Württemberg (5.000.000 Euro) sowie aus Krediten durch die Stadt Freiburg. Diese Kredite wurden über den Verkauf der Baugrundstücke refinanziert. Für die Quartiersarbeit und die Bürgerbeteiligung durch das Forum Vauban wurden 200.000 Euro des Budgets der Entwicklungsmaßnahme bereitgestellt. Über zwei Jahre lang wurden die Entwicklung Vaubans unter anderem durch das Umweltprogramm LIFE der EU mit 715.800 Euro bezuschusst. Dabei wurden die Planung und Kooperation, die Beratung und Bürgerbeteiligung, Verkehr, Energie und Modellhaus (GENOVA) gefördert.<sup>426</sup> Zudem erfolgte eine sechsjährige Förderung durch die Deutsche Bundesstiftung Umwelt mit 200.000 Euro.<sup>427</sup>

### 9.3.5. Auszeichnungen

Das Projekt des nachhaltigen Stadtteils Vauban wurde mit mehreren Preisen ausgezeichnet. Bereits 1996 erhielt es die Habitat II, Istanbul Auszeichnung als Best- Practice- Beispiel im Wettbewerb "Nachhaltige Siedlungen in einer zu Verstädterung strebenden Welt". 2001 folgten zwei weitere Preise, der Innovationspreis beim

Wettbewerb "Gelungene Siedlungen, attraktive Wohnquartiere, lebendige Nachbarschaft" der Wirtschafts-, Sozialministerium, Arbeitsgemeinschaften Baden- Württembergischer Bausparkassen in Stuttgart, sowie die besondere Anerkennung im Rahmen des Wettbewerbs "Deutscher Städtebaupreis" der SEB- Bank Saarbrücken. 2002 erreichte Freiburg den 1. Platz der Solarbundesliga der deutschen Städte der Zeitschrift Solar- Themen und der Deutschen Umwelthilfe sowie den 2. Platz des landesweiten Wettbewerbs der Arbeitsgemeinschaft Baden- Württembergischer Sparkassen in der Sparte "öffentliche Räume – Wohnräume - Spielräume". Ebenfalls 2002 bekam Vauban den Dubai Award und damit die Auszeichnung als Best Practice Beispiel im Rahmen der Weltausstellungskonferenz. 2005 war das Quartier Preisträger im Wettbewerb "Zukunftsfähige Stadterneuerung in BW" des Wirtschaftsministeriums Baden- Württemberg und der Architektenkammer und erhielt den 1. Preis für nachhaltiges, ökologisches Bauen des Faktor- 4- Club Basel.<sup>428</sup>

### 9.3.6. Kritik

Eine verbreitete negative Kritik an Vauban ist, dass nur die Klientel des ökologischen Bildungsbürgertums bedient wird. Dies lässt sich vom geringen Ausländeranteil und den hohen Mieten ableiten. Durch die hohe Dichte fühlen sich viele Bewohner eingengt. Auf der anderen Seite ist es auch positiv anzusehen, denn die Bewohner würden sonst wohl in einem Einfamilienhaus wohnen und einen höheren Flächenverbrauch erzeugen. Insbesondere Ältere, die im Viertel in der Minderheit sind, bemängeln die vielen Kinder und befürchten Schwierigkeiten, wenn diese im jugendlichen Alter sind. Die vielen Kinder und die Familienfreundlichkeit werden aber von den meisten eher als positiv empfunden. Der Stadtteil ist zwar größtenteils stellplatzfrei, aber Autos spielen doch eine Rolle. Oft kommt es zu Konflikten zwischen autofreien Haushalten und denen mit Autos, da letztere ihre Fahrzeuge oft in den Straßen parken und nicht in den Quartiersgaragen. Die niedrigen Baukosten und die geringen Energiekosten lockten viele Bewohner ins Quartier und werden im Nachhinein als sehr positiv empfunden. Durch die individuelle Gestaltung der Häuser wirkt der Stadtteil nicht monoton, sondern lebendig und vielfältig.

---

424 Stadt Freiburg [Hg.], Die Neubaugebiete Rieselfeld und Vauban,

[http://www.freiburg.de/servlet/PB/show/1177778/statistik\\_infodienst\\_2007-Neubaugebiete.pdf](http://www.freiburg.de/servlet/PB/show/1177778/statistik_infodienst_2007-Neubaugebiete.pdf), Zugriff am 10.01.2009

425 Die Projektgruppe Vauban ist die administrative Koordination der lokalen Verwaltungstellen, die mit der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme befasst sind, Forum Vauban e.V. [Hg.], Zusammenfassung, <http://www.forum-vauban.de/dubai-award.shtml>, Zugriff am 11.01.2009

426 Forum Vauban e.V. [Hg.], Das LIFE-Projekt, <http://www.forum-vauban.de/life.shtml>, Zugriff am 11.01.2009

427 Forum Vauban e.V. [Hg.], Zusammenfassung, <http://www.forum-vauban.de/dubai-award.shtml>, Zugriff am 11.01.2009

---

428 Stadt Freiburg [Hg.], Auszeichnungen der Stadt Freiburg,

<http://www.freiburg.de/servlet/PB/show/1201623/Auszeichnungen.pdf>, Zugriff am 11.01.2009



### 9.3.7. Zwischenfazit

Bei der Entwicklung Vaubans war das Hauptziel der Stadt, ein attraktives Quartier für junge Familien zu schaffen. Dies wurde erreicht, denn bereits im Januar 2002 sind mehr als 20 % der Bewohner Kinder unter zehn Jahren. Die Bevorzugung von Baugruppen war ebenfalls erfolgreich, da das Interesse größer war als das vorhandene Angebot. Auch der Punkt einen ökologischen Stadtteil zu bauen, erzielte einen großen Erfolg. So wird eine CO<sub>2</sub>-Ausstoßverminderung von 60 % durch Niedrigenergie- und Passivhausbauweise sowie Wärmeerzeugung aus regenerativen Energien erwartet. 65 % der in Vauban benötigten Energie werden durch Solar- und Photovoltaikanlagen selbst produziert.<sup>429</sup>

### 9.4. Potsdam - Bornstedter Feld

Bevölkerungsprognosen gehen davon aus, dass die Einwohnerzahl der Brandenburger Landeshauptstadt Potsdam von derzeit 151.000 auf rund 166.000 Einwohner im Jahr 2020 steigen wird - eine Entwicklung, die im von Abwanderung sowie geringerer Geburten- als Sterberate geprägten Bundesland die Ausnahme darstellt.<sup>430</sup> Potsdam wird somit künftig nicht nur die einzig wachsende Stadt, sondern auch die einzig verbleibende Großstadt Brandenburgs sein. Grund hierfür ist vor allem ihre attraktive Lage im so genannten Berliner „Speckgürtel“. Gingen selbst zurückhaltende Prognosen im jung wiedervereinigten Deutschland noch von einem Bevölkerungswachstum auf 6 Mio. Einwohnern im Ballungsraum Berlin- Potsdam aus, mussten diese Einschätzungen bald als zu euphorisch eingestuft werden - zwischen 1989 und 1999 sank die Einwohnerzahl Potsdams um 13.000. Doch es eröffneten sich auch neue Türen für die Stadt: Im Zuge von Wiedervereinigung und Auflösung der UdSSR folgte der Abzug der sowjetischen Truppen aus Deutschland, die Folge für Potsdam bestand in neuen Möglichkeiten der Stadtentwicklung durch die Konversion des Bornstedter Feldes.

---

<sup>429</sup> Forum Vauban e.V. [Hg.], Zusammenfassung, <http://www.forum-vauban.de/dubai-award.shtml>, Zugriff am 11.01.2009

<sup>430</sup> Landesamt für Statistik Berlin Brandenburg [Hg.], Bevölkerungsprognose des Landes Brandenburg 2007- 2030, [http://www.statistik-berlin-brandenburg.de/publikationen/Stat\\_Berichte /2008/Prognose2008\\_monitor.pdf](http://www.statistik-berlin-brandenburg.de/publikationen/Stat_Berichte /2008/Prognose2008_monitor.pdf), Zugriff am 28.01.2009

Die folgende Ausarbeitung beschäftigt sich mit der Stadtentwicklung im Bornstedter Feld im Rahmen der Festsetzung als Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme von den Jahren der Wiedervereinigung bis heute und versucht dabei Parallelen zur derzeitigen Nachnutzungsplanung für das Tempelhofer Feld aufzuzeigen.

### 9.4.1. Daten und Fakten

Das Bornstedter Feld liegt etwa zwei Kilometer nordwestlich der Potsdamer Innenstadt im Ortsteil Potsdam- Nord und hat eine Fläche von fast genau 300 Hektar. Es grenzt an das historische Schloss und den Park Sanssouci sowie das Krongut Bornstedt und erstreckt sich vom Jungferensee im Norden, der Kirschallee im Westen, der Nedlitzer Straße im Osten bis zur Pappelallee und Jägerallee im Süden und Südosten. Das Herz des Feldes bildet der 63 Hektar große Volkspark Potsdam.

### 9.4.2. Frühere Bedeutung des Bornstedter Feldes

Schon zu Beginn des 18. Jahrhunderts wurden Teile des bis dato rein landwirtschaftlich genutzten Bornstedter Feldes Schritt für Schritt einer militärischen Nutzung zugeführt, indem Friedrich I. vereinzelt Übungs- und Exerzierplätze für das preußische Heer einrichtete. Die militärische Dauernutzung begann um 1750; unter der Regentschaft Friedrichs II. wurde das rund 230 Hektar große Feld zum Truppenübungsplatz ausgebaut, auf dem in den kommenden Jahrhunderten unterschiedliche Militärs präsent waren.<sup>431</sup> Einen weiteren Schritt zur Abschottung des Feldes von der übrigen Stadt und somit zur Formung einer Militärstadt innerhalb der Zivilstadt stellte die weitläufige Bebauung des Gebiets mit Kasernenanlagen an insgesamt sieben Standorten dar. Die erste, und für das heutige Bornstedter Feld prägendste, dieser Kasernenanlagen ist die im Stile englischer Gotik errichtete Garde-Ulanen- Kaserne in der Jägerallee. Die Kaserne bildet die südöstliche Begrenzung des heutigen Entwicklungsgebiets. Innerhalb des Gebäudes entstanden in den Jahren 1861 bis 1879 Wohnungen für 720 Soldaten. Weitere Kasernen folgten bis zur Mitte des 20. Jahrhunderts, etwa in der Kirschallee und der nördlichen Nedlitzer Straße.

---

<sup>431</sup> Entwicklungsträger Bornstedter Feld GmbH [Hg.], <http://www.bornstedter-feld.de>, Zugriff am 31.01.2009

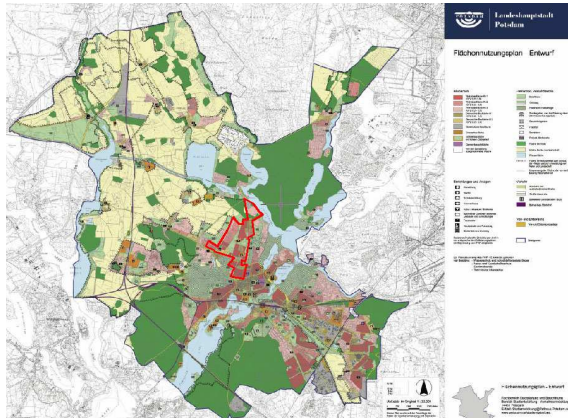


Abbildung 53: Lage des Planungsgebiets (rot) im FNP-Entwurf von 2008<sup>432</sup>

Im Frühjahr 1991 begann, bedingt durch das Ende von Sowjetunion und DDR, der Abzug der sowjetischen Truppen, die seit 1945 auf Feld und Kasernen stationiert waren. Dieser Prozess war im Sommer 1994 abgeschlossen, so dass die Stadt Potsdam - einhergehend mit der Entscheidung des Bundes, keine militärische Nachnutzung durch die Bundeswehr stattfinden zu lassen - mit der Aufgabe konfrontiert war, das Gebiet einer planmäßigen Entwicklung für zivile Zwecke zu zuführen.<sup>433</sup>

<sup>432</sup> Landeshauptstadt Potsdam [Hg.], Entwurf FNP,

[http://www.potsdam.de/cms/dokumente/10041967\\_526576/2574ecc2/FNP\\_Potsdam\\_Entwurf\\_Faltblatt.pdf](http://www.potsdam.de/cms/dokumente/10041967_526576/2574ecc2/FNP_Potsdam_Entwurf_Faltblatt.pdf), Zugriff am 22.2.2009

<sup>433</sup> Von Feldmann, Peter, Konversionsflächen als Entwicklungsgebiet, dargestellt am Beispiel Bornstedter Feld in Potsdam, Berlin, 1996, S. 1

### 9.4.3. Festsetzung als Städtebauliche

#### Entwicklungsmaßnahme und Zielsetzungen

Eine Auswirkung des Einigungsvertrages aus dem Jahre 1991 war auch, dass der Bund, vertreten durch die Bundesvermögensverwaltung, Eigentümer der Militärflächen des Feldes wurde. Die Stadt Potsdam versuchte, den Bund von der Notwendigkeit und Zweckmäßigkeit einer kooperativen Gesamtentwicklung des Gebiets durch Bund, Land und Kommune zu überzeugen. Dieses Vorhaben war jedoch mit Hindernissen verbunden. So schrieb zum Beispiel die Bundesvermögensverwaltung 1991 einen Kasernenbereich öffentlich zum Verkauf aus, ohne die Stadt konsultiert zu haben, was die politischen Entscheidungsträger der Stadt dazu veranlasste, notfalls auch gegen den Widerstand des Bundes die Zügel der gemeinschaftlichen Stadtentwicklung auf dem Bornstedter Feld in die Hand zu nehmen.<sup>434</sup> 1993 entschloss sich die Stadt Potsdam gemeinsam mit dem Land Brandenburg, die „Entwicklungsträger Bornstedter Feld GmbH“ ins Leben zu rufen und das Gebiet als Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme nach § 165 BauGB im Rahmen des besonderen Städtebaurechts zu entwickeln. Die bodenrechtlich sehr scharfe Maßnahme bietet der Kommune weitreichende Eingriffs- und Regelungsmöglichkeiten, indem sie selbst über Art und Dauer der Entwicklungsmaßnahme bestimmen sowie Vorbereitung, Planung und Durchführung von Vorhaben besser koordinieren kann, da sie selbst Eigentümerin von Grund und Boden wird. Grundstücksverkäufe an private Investoren schaffen Wertzuwächse, die anschließend in den öffentlichen Haushalt fließen und zur Finanzierung weiterer Planungs- und Infrastrukturmaßnahmen des Entwicklungsgebietes genutzt werden. Angesichts der bereits erwähnten demografischen Wachstumsprognosen zu Beginn der 1990er Jahre und den damit verbundenen neuen Anforderungen an den Wohn- und Arbeitsmarkt für die Stadt, schien die Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme mit seinem Refinanzierungskonzept für Land und Gemeinde die erfolgversprechendste Vorgehensweise bei der Entwicklung des Bornstedter Feldes zu sein.

Ziel der Konversion war in erster Linie die Schaffung und Entwicklung eines neuen Stadtteils, der sich durch eine hohe

<sup>434</sup> Ebenda

Nutzungsvielfalt auszeichnet. Die Potsdamer Stadtverordnetenversammlung beschloss die Schaffung von rund 7.000 Wohneinheiten und Gewerbeflächen für rund 5.000 Arbeitsplätze bis zum Ende der Entwicklungsmaßnahme im Jahr 2015. Die Entwicklungssatzung aus dem Jahr 1993 formulierte zudem klare Zielvorstellungen, zu denen prioritär der Erhalt der teilweise denkmalgeschützten Kasernenensembles sowie deren Integration in den neu zu entwickelnden Stadtteil gehörte. Die Installation eines durchgehenden Grünzugs mit Volksparkcharakter als Verknüpfung königlicher Gartenanlagen und der Feldflurlandschaft nordwestlich des Bornstedter Feldes sowie das Anstreben von sozialer und urbaner Mischung ergänzen den Kern dieser Zielvorstellungen. Die soziale Mischung im Quartier sollte durch differenzierte Wohnungs- und Eigenheimangebote und unterschiedliche Bebauungstypologien erreicht werden, während sich die urbane Mischung aus der Nutzungsvariabilität der Gebäude und Flächen ergeben sollte. Ökologischen Aspekten wurde bei der Stadtteilentwicklung ebenfalls eine wichtige Rolle beigemessen, zum Beispiel durch dezentrale Blockheizkraftwerke und Wärme- und Energieversorgung aus Erdgas ergänzt durch Wärmepumpentechnik.<sup>435</sup> Der Ausbau des ÖPNV- Netzes als Standbein der Verkehrsanbindung sowie der Radwege fügte sich diesem Konzept an. Ebenfalls durch die Entwicklungssatzung festgelegt wurden neben dem eigentlichen Entwicklungsgebiet auch die Aufgabenbereiche des Entwicklungsträgers, der als treuhändlerische Gesellschaft in Diensten der Stadt steht. Dies waren in erster Linie die übergeordnete Planung und Koordinierung der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme, also das Entsorgen von Altlasten, Sanieren von wertvoller Altbausubstanz, Herrichten und Parzellieren von Bauland, Be- und Entwässerung, Schaffung einer öffentlichen Infrastruktur in Form von Kitas, Schulen, Jugend- und Freizeiteinrichtungen und die Schaffung öffentlicher Grünanlagen.<sup>436</sup>

<sup>435</sup> Entwicklungsträger Bornstedter Feld GmbH [Hg.], Potsdam gewinnt: ein Jahrzehnt

Entwicklungsmaßnahme Bornstedter Feld, 2004, S. 28

<sup>436</sup> Entwicklungsträger Bornstedter Feld GmbH [Hg.], Bornstedter Feld, <http://www.bornstedter-feld.de>,

Zugriff am

01.02.2009

#### 9.4.4. Gebietsentwicklung

Eine der ersten zivilen Nachnutzungen auf dem Bornstedter Feld war der Einzug der Fachhochschule Potsdam in die ersten fünf sanierten Gebäude der Kaserne in der Pappelallee unmittelbar nach dem Abzug der letzten GUS- Truppen 1994. Bis heute wurden viele der Bestandsgebäude in den Kasernenanlagen saniert und zivilen Nutzungen für Wohnen oder Gewerbe zugeführt. Besonders hervorzuheben sind hierbei der Sitz einer großen Bankgesellschaft auf dem Gelände der denkmalgeschützten Garde- Ulanen- Kaserne (siehe Abb. rechts), das „OSZ1 - Technik Potsdam“ samt Sportanlagen und Nebeneinrichtungen, ein Künstleratelier, eine Druckerei, ein Stadtplanungsbüro sowie das Büro des Entwicklungsträgers selbst.<sup>437</sup> In der Mitte der ehemaligen Kasernenanlage entstanden ein öffentlicher Park sowie zahlreiche Apartments für studentisches Wohnen in vier Einzelhäusern am südlichen Rand des Areals.



Abbildung 54: Ehemaliges Stallgebäude der Kaserne, heute Sitz des Entwicklungsträgers<sup>438</sup>

<sup>437</sup> Entwicklungsträger Bornstedter Feld GmbH [Hg.], Bornstedter Feld, <http://www.bornstedter-feld.de>,

Zugriff am

01.02.2009

<sup>438</sup> Entwicklungsträger Bornstedter Feld GmbH [Hg.], Bornstedter Feld, <http://www.bornstedter-feld.de>,

Zugriff am

Außerdem realisiert sind Umbau und Umnutzung des an die Ulanen-Kaserne angrenzenden Quartiers des ehemaligen Garnisonslazarets für die Truppen Potsdams, dem „Parc du Bois“. Hier entstanden seit 2003 in attraktiver, grüner Lage 165 Eigentumswohnungen, umgeben von einer Park- und Gartenlandschaft im Stile Lennés. Eine Nutzungsmischung aus Wohnbau, Gewerbe mit Schwerpunkt Technologie und öffentlichen Einrichtungen wie Kitas und Sport- und Freizeitanlagen entstand besonders im südwestlichen Quartier an Kirschallee und Pappelallee. Als ebenfalls weitgehend umgesetzt gelten die Teilgebiete „Gartenstadt“ - geprägt vor allem durch Eigenheime, Eigentums- und Mietwohnungen -, das Viertel am Pfingstberg, das sich durch eine ausgewogene Bebauungstypologie in Gestalt von Kasernenbauten, Siedlungshäusern der 1930er Jahre und modernisierten Plattenbauten auszeichnet, sowie das Herzstück des Gebietes, das zentral und direkt am Volkspark gelegene „Quartier Pappelallee“. Prägend für das Bild des Quartiers ist neben der benannten Nähe zum Parkgrün das Nebeneinander von Wohnen, Arbeiten, Studieren am „Campus Pappelallee“ als Hauptstandort der FH Potsdam, die hervorragende Verkehrsanbindung und die Präsenz von Einzelhandel und Gastronomie. 1995 bekam die Stadt Potsdam den Zuschlag für die Ausrichtung der Bundesgartenschau (BUGA) 2001. Es wurde gehofft, dass die städtebauliche Entwicklung des Bornstedter Feldes durch die BUGA einen großen Schub erhält. Nicht zuletzt wegen der BUGA wurde die verkehrliche Erschließung durch zwei neue Straßenbahnlinien, der Ausbau von fünf Bestandsstraßen und der Neubau von 43 weiteren Straßen schnell realisiert.<sup>439</sup> Das Erbe der mit 2,6 Mio. Besuchern sehr erfolgreichen BUGA 2001 ist der bereits erwähnte, erste zeitgenössische und mit vielen Sport- und Freizeitbereichen ausgestattete Volkspark Potsdams.<sup>440</sup> Markenzeichen des Volksparks sind die Wälle, die vom sowjetischen Militär einst als Munitionslager verwendet wurden und nun landschaftsarchitektonisch in das Planungsleitbild integriert wurden. Der Park fungiert zudem als verbindendes Element zwischen den

anliegenden, in sich heterogenen Stadtquartieren und ist ein Anlaufpunkt zur Erholung und Freizeitgestaltung nicht für Einwohner, sondern auch für Berliner und Brandenburger. Ein Grund für das große Interesse ist das jährlich stattfindende kulturelle Programm, das durch regelmäßige Ausstellungen in der „Biosphäre Potsdam“ (einer Halle, die sich aus zwei riesigen Munitionswällen zusammensetzt) ergänzt wird.<sup>441</sup>



Abbildung 55: Teil des BUGA-Geländes, heutiger Volkspark<sup>442</sup>

Der Realisierungsstand in manch anderem Teilgebiet des Feldes ist indes noch nicht so weit wie ursprünglich erwartet. Hierzu zählt beispielsweise der Campus am Jungferensee, auf dem eine „Hochtechnologiestadt“ entstehen soll, eine Verbindung von High-Tech- Gewerbe und exklusivem Wohnen. Zur Umsetzung dieses Vorhabens, der größten privatwirtschaftlichen Investition seit der Wende in Potsdam, wurden die zwischen 1934 und 1939 in serieller Typenbauweise errichteten Bauten der Nedlitzer Kaserne im Jahre

---

01.02.2009

439 Entwicklungsträger Bornstedter Feld GmbH [Hg.], Potsdam gewinnt: ein Jahrzehnt Entwicklungsmaßnahme Bornstedter Feld, 2004, S. 9

440 Bund Deutscher Baumschulen e.V. [Hg.], Bundesgartenschau Potsdam 2001 ist zu Ende, [http://www.bund-deutscher-baumschulen.de/artikel/0111\\_14.htm](http://www.bund-deutscher-baumschulen.de/artikel/0111_14.htm), Zugriff am 01.02.2009

---

441 Ebenda

442 Photobucket, Inc. [Hg.], BUGA Park,

[http://img.photobucket.com/albums/v155/CharlizeTheronFan/B2415%20Locations/bugapark\\_01.jpg](http://img.photobucket.com/albums/v155/CharlizeTheronFan/B2415%20Locations/bugapark_01.jpg), Zugriff am 22.02.2009

2006 komplett abgerissen.<sup>443</sup> Entstehen soll ein Quartier mit rund 3.000 Arbeitsplätzen und 300 Wohneinheiten.<sup>444</sup> In den letzten sechs Jahren der Entwicklungsmaßnahme sollen weitere Umnutzungen folgen. So sollen auf 40.000 Quadratmeter Geschossfläche in der Kaserne „Am Ruinenberg“ Wohnungen und Räume für nicht störendes Gewerbe entstehen sowie Reihenhäuser auf der Fläche des ehemaligen Reitplatzes errichtet werden.<sup>445</sup>

Im gesamten Entwicklungsgebiet Bornstedter Feld leben bis jetzt circa 5.000 Einwohner, darunter zahlreiche Familien, 8.000- 9.000 weitere Personen sollen noch dazu kommen. Es existieren fünf Kindertagesstätten, denen drei weitere folgen sollen, und die Fertigstellung einer neuen Grundschule an der Pappelallee ist für 2011 vorgesehen.<sup>446</sup> In einem Zeitraum von 13 Monaten sollen bis Oktober 2009 auf vier Baufeldern weitere 170 Wohneinheiten in Doppel-, Reihen- und Mehrfamilienhäusern entstehen, was dem entsprechenden Wohnraumbedarf der Stadt zu Gute kommt und somit der demographischen Entwicklung Rechnung trägt.<sup>447</sup>

#### 9.4.5. Kritik

Die Stadt Potsdam genießt in vielerlei Hinsicht einen sehr guten Ruf, so auch im Hinblick auf seine Kinder- und Familienfreundlichkeit, eindrucksvoll belegt durch den Titel der „Familienfreundlichsten Stadt Deutschlands“ des Jahres 2007<sup>448</sup>. Dies ließe eigentlich auf entsprechende städtebauliche Entwicklungen hoffen, zumal der Versorgungsgrad mit Kita- Plätzen für Kinder zwischen drei und

sechs Jahren laut Potsdamer Jugendamt bei 96 % liegt.<sup>449</sup> Die zahlreichen Standorte für Kitas und Grundschulen befinden sich jedoch in anderen Bereichen der Stadt und nicht im Einzugsgebiet des neuen Stadtteils auf dem Bornstedter Feld, der sich eigentlich gerade durch Familien- und Kinderreichtum auszeichnet und entsprechenden Bedarf an öffentlicher Infrastruktur dieser Art aufweist. Auf mehr als 5.000 Einwohner kommt lediglich eine Grundschule. Kritik am Verlauf der Entwicklungsmaßnahme muss auch am unzureichenden Bau von erschwinglichem Wohnraum und Geschosswohnungsbau geäußert werden, mit der die Zielsetzung der sozialen Mischung im Gebiet umgesetzt werden sollte. Verdeutlicht wird dies an Vorhaben wie dem des Campus Jungfernsee, dessen Planungskonzept zunächst den Bau von Geschosswohnungsbau vorsah, letzten Endes wurden im Wohnungsbereich aber ausschließlich Eigenheime mit bis zu 1.000 Quadratmeter großen Grundstücken realisiert.<sup>450</sup> Der Entwicklungsträger verwies gemeinsam mit der Stadt oft auf die mangelnde beziehungsweise fehlende Förderung der Kommune durch das Land Brandenburg. „Ohne Landesförderung“ für bezahlbaren Wohnraum für vor allem jene Bevölkerungsgruppen, die sich reguläre Mieten nicht leisten können, „können wir den künftigen Erfordernissen nicht Rechnung tragen“, so der Oberbürgermeister Potsdams Jann Jakobs.<sup>451</sup>

#### 9.4.6. Zwischenfazit

Der Entwicklungsträger wird nach eigenen Angaben das Gebiet der Städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme Bornstedter Feld im Jahr 2015 der Stadt Potsdam mit einem Minus von rund 7,5 Mio. Euro übergeben, die jedoch etwa in dieser Höhe von Beginn an einkalkuliert waren.<sup>452</sup> Potsdam hat dann einen neuen, vielseitigen Stadtteil mit 13.000 bis 14.000 Einwohnern auf rund 300 Hektar Fläche erhalten, der über eine gut funktionierende öffentliche und

---

443 Potsdamer Neueste Nachrichten [Hg.], Archiv, <http://archiv.pnn.de/archiv/13.04.2006/2469249.pnn>, Zugriff am 01.02.2009

444 Entwicklungsträger Bornstedter Feld GmbH [Hg.], Bornstedter Feld, <http://www.bornstedter-feld.de>, Zugriff am 01.02.2009

445 Ebenda

446 Potsdamer Neueste Nachrichten [Hg.], Archiv, <http://archiv.pnn.de/archiv/22.08.2008/4239766.pnn>, Zugriff am 31.01.2009

447 Potsdamer Neueste Nachrichten [Hg.], Archiv, <http://archiv.pnn.de/archiv/20.09.2008/4295920.pnn>, Zugriff am 01.02.2009

448 erstellt von der Prognos AG im Rahmen der Studie des „Familienatlas 2007“, in Auftrag gegeben vom Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend; Fthenakis, W.E./Textor, M.R. [Hg.], Online- Familienhandbuch, [http://www.familienhandbuch.de/cmain/f\\_Programme/a\\_Familienpolitik/s\\_1750.html](http://www.familienhandbuch.de/cmain/f_Programme/a_Familienpolitik/s_1750.html), Zugriff am 20.2.2009

---

449 Tagesspiegel [Hg.], Archiv, <http://www.tagesspiegel.de/berlin/Brandenburg.art128.2393518>, Zugriff am 01.02.2009

450 Potsdamer Neueste Nachrichten [Hg.], Archiv, <http://archiv.pnn.de/archiv/13.04.2006/2469249.pnn>, Zugriff am 01.02.2009

451 Potsdamer Neueste Nachrichten [Hg.], Archiv, <http://archiv.pnn.de/archiv/22.08.2008/4239766.pnn>, Zugriff am 01.02.2009

452 Entwicklungsträger Bornstedter Feld GmbH [Hg.], Potsdam gewinnt: ein Jahrzehnt Entwicklungsmaßnahme Bornstedter Feld, 2004, S. 27

verkehrliche Infrastruktur, Entwässerung und Fernwärmeversorgung und eine über die Stadtgrenzen hinaus bekannte und genutzte Grünfläche verfügt. Zudem wurde in Ansätzen ökologischer Städtebau in ökologischen Modellvorhaben realisiert.<sup>453</sup>

In Hinblick auf die laufenden Planungen zur Nachnutzung des ehemaligen Flughafengeländes Tempelhof lassen sich einige Parallelen zwischen beiden Flächen ausmachen. Dies wird deutlich durch die Größe der frei gewordenen Flächen, die lediglich um rund 80 Hektar differiert, die Lage der Areale mit einer Entfernung von kaum mehr als drei Kilometern zwischen Feld und Innenstadt sowie die landschaftliche Beschaffenheit beider Gebiete, die zwar von überwiegender Begrünung geprägt ist, aber auch viele Altlasten beherbergt respektive beherbergte. Eine weitere Gemeinsamkeit ist stadtplanerischer Natur: Die beteiligten Planer fanden mit der angestrebten Nutzungswandlung von Militär beziehungsweise ziviler Luftfahrt hin zu typisch urbanen Nutzungen wie Wohnen, Arbeiten, Studieren, Erholen und sportlicher Betätigung eine nicht alltägliche und herausfordernde Situation in ihrem Berufsbild vor - die Planung auf einer Freifläche mit dem Ziel, Neues zu schaffen anstatt Vorhandenes neu zu konzipieren, also die Möglichkeit zu haben, sich vor allem kreativ und innovativ innerhalb eines machbaren und realistischen Rahmens einbringen zu können. Aus den gesammelten Erfahrungen der Städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme Bornstedter Feld könnten also einige Lehren für das Tempelhofer Feld gezogen werden. Denkbar wäre zum Beispiel die Orientierung an infrastrukturellen und ökologischen Umsetzungen, sowie die Ausführung eines innovativen landschaftsarchitektonischen oder städtebaulichen Großprojekts, dessen positiven Auswirkungen auch nachhaltig im Gebiet spürbar sind und als Anstoß für eine weitere gute Entwicklung sein können, ähnlich der BUGA in Potsdam.

## 9.5. Messestadt München- Riem

Zum besseren Verständnis der örtlichen Gegebenheiten soll kurz auf die allgemeine Situation in München eingegangen werden. Seit 1998 ist ein stetiger Zuzug in die bayerische Landeshauptstadt zu verzeichnen, allein zwischen 2008 und 2015 soll die Bevölkerungszahl um 100.000 Menschen auf 1.415.000 Einwohner

zulegen. Die starke Nachfrage über Jahrzehnte hinweg führte zu einer Wohnungsknappheit und den höchsten Lebenshaltungskosten in Deutschland. Nebenbei ist München die am dichtesten besiedelte deutsche Großstadt.<sup>454</sup> Um der Wohnungsnot entgegenzusteuern, hat die Stadtverwaltung mehrere Großprojekte angeschoben. Eines davon ist die Messestadt Riem auf dem Gelände des ehemaligen Flughafens München- Riem, ca. 8,5 Kilometer östlich der Münchner Innenstadt. Dieses soll nun genauer vorgestellt werden.

### 9.5.1. Geschichtlicher Hintergrund

Der Flughafen München- Riem wurde Mitte der 1930er Jahre errichtet und 1939 in Betrieb genommen. Während des 2. Weltkriegs wurde das Areal fast vollständig zerstört, nach Kriegsende aber schnell wiederaufgebaut. Unter anderem zwei schwere Flugzeugunglücke mit zahlreichen Toten 1958 und 1960 führten bei den Verantwortlichen und der Bevölkerung zu der Erkenntnis, dass ein solch innenstadtnaher Flughafen nicht mehr zeitgemäß sei und eine Verlagerung dringend ins Auge gefasst werden müsse. Obwohl der neue Standort im Erdinger Moos bereits 1966 feststand, dauerte es aufgrund des langwierigen Verfahrens und zahlreicher Klagen noch gut 25 Jahre bis der neue Flughafen eröffnet werden konnte. Nach der damit verbundenen Schließung des Flughafens München- Riem im Jahr 1992 fanden dort für zwei Jahre einige Zwischennutzungen Platz, beispielsweise ein Konzert- und Veranstaltungszentrum im ehemaligen Terminal- Gebäude, eine Techno- Disco, sowie ein dreitägiges Rockfestival.<sup>455</sup>

---

<sup>454</sup> vgl. Landeshauptstadt München, Statistisches Amt [Hg.], Bevölkerungsentwicklung insgesamt, [http://www.mstatistik-muenchen.de/datamon/datamon.jsp?thema=C01&zeitreihen\\_laenge=max](http://www.mstatistik-muenchen.de/datamon/datamon.jsp?thema=C01&zeitreihen_laenge=max), Zugriff am 18.01.2009

<sup>455</sup> vgl. Messe- Riem.de [Hg.], Geschichte des Flughafen München- Riem, [http://www.messe-riem.de/messestadt\\_riem/geschichte](http://www.messe-riem.de/messestadt_riem/geschichte), Zugriff am 15.01.09



Abbildung 56: Luftbild des Flughafengeländes um 1991<sup>456</sup>

Die Planungen für die dauerhafte Nachnutzung des Areals hatten natürlich bereits früher begonnen. Nachdem schon länger klar gewesen war, dass das damalige Messegelände an der Schwanthaler Höhe zu klein werden würde, wurde 1986 mit der Standortsuche für ein neues Messegelände begonnen. Mehrere Gutachten bestätigten schließlich, dass eine Kombination aus Wohnen, Gewerbe, Messe und Grünraum auf dem Flughafengelände machbar sei. Daraufhin wurde die Messeverlagerung 1987 vom Stadtrat beschlossen. Auf das Raumordnungsverfahren 1988/ 89 folgte 1990 schließlich die Auslobung des „Städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerbs mit vertiefter Messeplanung“. Als Sieger wurde das

<sup>456</sup> vgl. Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung und Bauordnung [Hg.], *Evaluierung Messestadt Riem - Nachhaltige Stadtentwicklung in München - Ergebnisband*, [http://www.muenchen.de/cms/prod2/mde/\\_de/rubriken/Rathaus/75\\_plan/05\\_bebplanung/04\\_gruenplanung/pdf/mr\\_ergebnisband820.pdf](http://www.muenchen.de/cms/prod2/mde/_de/rubriken/Rathaus/75_plan/05_bebplanung/04_gruenplanung/pdf/mr_ergebnisband820.pdf), Zugriff am 15.01.09

Frankfurter Architekturbüro Frauenfeld und Partner gekürt, deren Entwurf diente dann als Grundlage für alle weiteren Planungen und Konzepte. 1993 wurde der Maßnahmeträger gegründet (siehe gesondertes Kapitel hierzu), dieser lobte dann weitere Wettbewerbe für die Errichtung der Infrastruktur und der Bauabschnitte aus. Das Messegelände wurde letztlich 1998 eröffnet, alle weiteren Bauabschnitte folgten sukzessiv.<sup>457</sup>

### 9.5.2. Städtebaulicher Konzeptplan

Das Kernkonzept der Planung für das 560 Hektar große Areal ist die enge Verzahnung der Nutzungen Messe, Wohnen, Arbeiten und Erholung. Grundgedanke für die Flächenaufteilung war eine Dreiteilung:

- Ein Drittel Messe/ Gewerbe, südlich der Autobahn, damit auch Lärmschutz für die anderen Gebiete
- Ein Drittel Wohnen (südlich des Drittels Gewerbe/ Messe)
- Ein Drittel Park/ Freiflächen (südlich um die anderen Gebiete herum)

Zwischen den einzelnen Nutzungen sollten Mischgebiete angeordnet werden, um einen besseren Übergang herzustellen. Mithilfe dieses Plans sollen zwischen 1994 und 2013 6.500 Wohnungen für circa 16.000 Menschen sowie Gewerbegebiete mit 13.000 Arbeitsplätzen entstehen.<sup>458</sup> Die einzelnen Bauabschnitte hierfür sind größtenteils bereits fertig gestellt, es fehlen lediglich noch zwei größere Wohngebiete im Südwesten der Bebauung.

<sup>457</sup> vgl. Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung und Bauordnung [Hg.], *Messestadt Riem - Planung und Realisierung*, München, 2008, S. 9- 11

<sup>458</sup> vgl. Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung und Bauordnung [Hg.], *Evaluierung Messestadt Riem - Nachhaltige Stadtentwicklung in München - Ergebnisband*, [http://www.muenchen.de/cms/prod2/mde/\\_de/rubriken/Rathaus/75\\_plan/05\\_bebplanung/04\\_gruenplanung/pdf/mr\\_ergebnisband820.pdf](http://www.muenchen.de/cms/prod2/mde/_de/rubriken/Rathaus/75_plan/05_bebplanung/04_gruenplanung/pdf/mr_ergebnisband820.pdf), Zugriff am 15.01.09





Abbildung 57: Städtebaulicher Konzeptplan<sup>469</sup>

### 9.5.3. Trägermodell

Zur Realisierung des Projekts wurde ein privatrechtliches Trägermodell entwickelt, die Maßnahmeträgerschaft hierfür wurde europaweit ausgeschrieben. Den Zuschlag erhielt ein Konsortium um die Bayerische Landesbank. Zu den Aufgaben der „Maßnahmeträger München-Riem GmbH“ (MRG) gehören die Herstellung der technischen und sozialen Infrastruktur sowie die Vergabe der einzelnen Bauabschnitte. Die Leistungen werden hierbei vom Maßnahmeträger vorfinanziert, allein der städtische Anteil (das heisst ohne Messe) beträgt ungefähr 500 Millionen Euro. Die Stadt zahlt die ausgelegten Kosten dann nach und nach aus den Grundstückserlösen zurück (die gesamte Fläche war in städtischem Besitz). Zur Kontrolle der MRG wurde der so genannte „Riembeirat“ eingerichtet, der sich aus den Bürgermeistern und Stadträten aller Fraktionen zusammensetzt und so dafür sorgen soll, dass die städtischen Interessen gewahrt bleiben. Nebenbei muss der Träger natürlich mit den städtischen Fachplanungsbehörden bei

der Realisierung zusammenarbeiten. Die Grundstücksvermarktung und die Planungshoheit verblieben in städtischen Händen.<sup>460</sup>

### 9.5.4. Planungsdaten

#### Verkehr

Agrund der bisherigen Flughafenutzung war bereits eine sehr gute Anbindung für den Motorisierten Individualverkehr vorhanden. Die bestehende Autobahntrasse mit Verbindung zum Münchner Autobahnring musste nur geringfügig ausgebaut werden. Die Erschließung der bebauten Gebiete erfolgt über je zwei Hauptverkehrsachsen in Nord-Süd beziehungsweise Ost-West-Richtung. Von diesen Hauptachsen aus werden die einzelnen Gebiete mit kleinen schmalen Nebenstraßen, teilweise Sackgassen erschlossen. Hinzu kommt die „Promenade“, ein zwei Kilometer langer begrünter Fuß- und Radweg am südlichen Ende der Bebauung, der die Wohngebiete mit den Bildungs- und Freizeiteinrichtungen verbindet.<sup>461</sup> Beim öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) war die Ausgangslage eher schlecht: Der Flughafen war nur von Buslinien bedient worden. Daher wurde die bestehende U-Bahnlinie U2 um sechs Stationen verlängert, davon zwei in der Messestadt, angeordnet jeweils an den wichtigen Kreuzungspunkten der Hauptstraßen. Zusätzlich verkehren im Gebiet der Messestadt einige Buslinien. Die Anbindung der Messestadt an die Münchner Innenstadt kann daher als ideal bezeichnet werden, weniger gut ist aber die Anbindung zum Flughafen. Doch auch hier soll in den nächsten Jahrzehnten Abhilfe geschaffen werden: Die S-Bahnlinie S2, die an der Messestadt knapp vorbeiführt, soll langfristig zum Flughafen verlängert und die Trasse der S-Bahn im Bereich Riem zum Messeeingang hin verschwenkt werden.<sup>462</sup>

<sup>460</sup> vgl. Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung und Bauordnung [Hg.], *Evaluierung Messestadt Riem - Nachhaltige Stadtentwicklung in München - Ergebnisband*, [http://www.muenchen.de/cms/prod2/mde/\\_de/rubriken/Rathaus/75\\_plan/05\\_bebplanung/04\\_gruenplanung/pdf/mr\\_ergebnisband820.pdf](http://www.muenchen.de/cms/prod2/mde/_de/rubriken/Rathaus/75_plan/05_bebplanung/04_gruenplanung/pdf/mr_ergebnisband820.pdf), Zugriff am 15.01.09

<sup>461</sup> vgl. Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung und Bauordnung [Hg.], *Messestadt Riem - Planung und Realisierung*, München, 2008, S. 83-84

<sup>462</sup> Ebenda, S. 85-86

<sup>469</sup> Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung und Bauordnung [Hg.], *Städtebaulicher Konzeptplan Messestadt Riem*,

[http://www.muenchen.de/cms/prod2/mde/\\_de/rubriken/Rathaus/75\\_plan/02\\_wir/02\\_projekte/messe\\_riem/Staedtebaul\\_Konzeptplan\\_06\\_2004\\_a3.pdf](http://www.muenchen.de/cms/prod2/mde/_de/rubriken/Rathaus/75_plan/02_wir/02_projekte/messe_riem/Staedtebaul_Konzeptplan_06_2004_a3.pdf), Zugriff am 17.01.2009



## Infrastruktur

Ein Planziel war es, die neue Messestadt mit der vollständigen Infrastruktur einer lebendigen Stadt auszustatten. Vorhanden sind unter anderem eine Geothermieanlage und ein erdgasbetriebenes Blockheizkraftwerk, das die Häuser über ein Nahwärmenetz versorgt. Das Einkaufszentrum „Riem Arcaden“ dient nicht nur zur Versorgung der Einwohner des Gebiets, sondern lockt auch Kunden aus dem ganzen Münchner Osten an. Zusätzlich gibt es im Wohngebiet verteilt kleinere Läden, Kneipen und Restaurants zur Nahversorgung. Für die Sicherheit der Bewohner gibt es eine eigene Feuerwache und eine Polizeistation. Auch für Erziehung und Bildung ist gesorgt: Mehrere Schulen sowie Freizeitanlagen sind am Übergang vom Wohngebiet zum Park angeordnet. Hinzu kommen zahlreiche Kindertagesstätten, die über das gesamte Wohngebiet verteilt liegen und so von überall im Wohngebiet schnell erreicht werden können. Auch ein Kirchenzentrum sowie die verschiedensten Sozialeinrichtungen sind vorhanden.<sup>463</sup>

## Wohnen

Ein weiteres Hauptziel der Stadtplanung war es, eine möglichst ausgewogene Bevölkerungsverteilung zu erreichen. Angewendet wurde hierfür die langjährig erprobte „Münchner Mischung“ aus sozialem Wohnungsbau, gefördertem Mietwohnungsbau für mittlere Einkommen, dem sogenannten „Münchner Modell“ (Stadt vergibt die Baugrundstücke billiger an die Bauträger) und frei finanziertem Wohnungsbau. Wie aus dem Konzeptplan (siehe oben) ersichtlich, sind Wohnen und Park eng miteinander verzahnt, die „Grünfinger“ reichen kammartig bis tief in die Wohngebiete hinein. Die Blöcke des Wohngebiets haben daher jeweils eine Straßen- und eine Parkseite. Zur Straßenseite hin sind höhere geschlossene Geschosswohnungsbauten zu finden, die auch als Lärmschutz für die dahinter liegenden Gebäude und den Innenhof mit Spielplatz dienen. An der Parkseite findet man niedrigere Zeilenbauten und sogar teilweise Reihenhäuser. Ähnlich wie innerhalb eines Blocks verhält es sich mit dem gesamten Wohngebiet: die Gebäudehöhe und Bebauungsdichte nimmt von der Hauptstraße zum Park im

Süden hin kontinuierlich ab. Zu erwähnen sind noch die zahlreichen Tiefgaragen unter den Wohnblöcken, auf den Straßen sind daher kaum Parkplätze vorhanden.<sup>464</sup>



Abbildung 58: Ein typischer Wohnblock mit geschlossener Bebauung zur Straßenseite und offener Bebauung zur Parkseite. Links im Bild erkennbar die Promenade<sup>465</sup>

<sup>463</sup> vgl. Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung und Bauordnung [Hg.], Messestadt Riem - Öffentliche Infrastruktur,

[http://www.muenchen.de/cms/prod2/mde/\\_de/rubriken/Rathaus/75\\_plan/02\\_wir/02\\_projekte/messe\\_riem/infrastruktur\\_8S\\_einzel.pdf](http://www.muenchen.de/cms/prod2/mde/_de/rubriken/Rathaus/75_plan/02_wir/02_projekte/messe_riem/infrastruktur_8S_einzel.pdf), Zugriff am 16.01.2009

<sup>464</sup> vgl. Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung und Bauordnung [Hg.], Evaluierung Messestadt Riem - Nachhaltige Stadtentwicklung in München - Ergebnisband,

[http://www.muenchen.de/cms/prod2/mde/\\_de/rubriken/Rathaus/75\\_plan/05\\_bebplanung/04\\_gruenplanung/pdf/mr\\_ergebnisband820.pdf](http://www.muenchen.de/cms/prod2/mde/_de/rubriken/Rathaus/75_plan/05_bebplanung/04_gruenplanung/pdf/mr_ergebnisband820.pdf), Zugriff am 15.01.2009

<sup>465</sup> Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung und Bauordnung [Hg.], Evaluierung Messestadt Riem - Nachhaltige Stadtentwicklung in München,

[http://www.muenchen.de/cms/prod2/mde/\\_de/rubriken/Rathaus/75\\_plan/05\\_bebplanung/04\\_gruenplanung/pdf/eval\\_mr\\_kurzfassung.pdf](http://www.muenchen.de/cms/prod2/mde/_de/rubriken/Rathaus/75_plan/05_bebplanung/04_gruenplanung/pdf/eval_mr_kurzfassung.pdf), Zugriff am 15.01.2009

## Gewerbe/ Messe

Das nördlich der südlichen Hauptachse errichtete Messegelände ist mit rund 180.000 Quadratmeter das fünfgrößte Messegelände in Deutschland. Hinzu kommen noch 250.000 Quadratmeter Freigelände für große Messen wie die Baumaschinenmesse BAUMA. Jährlich werden insgesamt nahezu zwei Millionen Besucher gezählt. Westlich des Messgeländes befindet sich der Technologiepark West, angesiedelt haben sich dort Unternehmen aus den Bereichen High- Tech und Medien. Eine Besonderheit ist der Grünzug, der das Gewerbegebiet durchzieht und an das frühere Flughafenoval erinnern soll. Östlich der Messe befindet sich das Gewerbegebiet „Messestadt Ost“, die dort vorhandenen kleinteiligen Gewerbeflächen werden vor allem von Handwerkern, dem Großhandel und dem Großgewerbe genutzt. Mit in den Konzeptplan integriert wurde das Gewerbegebiet „Am Rappenweg“, ganz im Süden des Parks. Es war bereits zu Flughafenzeiten dort vorhanden und bietet vor allem große Betriebs- und Lagerflächen.<sup>466</sup>

## Erholungsflächen/ Park

Mit rund 200 Hektar ist der Riemer Park, der anlässlich der Bundesgartenschau (BUGA) 2005 südlich der Bebauung angelegt wurde, der größte kommunale Park Münchens. In den Park integriert wurden ein großer Badesee, ein Rodelhügel sowie zahlreiche Erholungs- und Sporteinrichtungen. Auffällig an der Parkarchitektur ist die schräge Ausrichtung zahlreicher Wege. Dies geht auf die ehemals schräge Landebahn und die damit ebenfalls derart ausgerichteten Felder zurück. Die Anordnung wurde dann vom Landschaftsarchitekten der BUGA so übernommen. Das Einzugsgebiet des Parks umfasst nicht nur die Messestadt selbst, sondern auch Erholungssuchende aus dem Münchner Osten und den Umlandgemeinden kommen hierher. Nebenbei ist der Park ein wichtiges Kaltluftentstehungsgebiet und eine Frischluftschneise zur Versorgung der Münchner Innenstadt.<sup>467</sup>



Abbildung 59: Luftbild des Riemer Parks<sup>468</sup>

Zur Hälfte des Realisierungsprozesses, also 2005, wurde von den Büros BulWienGesa AG und BPW Hamburg eine umfangreiche Evaluation der bis dahin entstandenen Messestadt durchgeführt. Bewertet wurden die drei Themenfelder Ökologie, Ökonomie sowie Soziales/ Kultur.<sup>469</sup> Im Bereich der Ökologie werden besonders die kompakte Bauweise und der damit geringe Bodenverbrauch pro Kopf sowie die gute ÖPNV- Anbindung gelobt. Auf Kritik stößt bei den Verfassern, dass kaum ökologische Bauweisen eingesetzt

---

[http://www.muenchen.de/cms/prod1/mde/\\_de/rubriken/Rathaus/75\\_plan/05\\_bebplanung/04\\_gruenplanung/pdf/riemer\\_park.pdf](http://www.muenchen.de/cms/prod1/mde/_de/rubriken/Rathaus/75_plan/05_bebplanung/04_gruenplanung/pdf/riemer_park.pdf), Zugriff am 15.01.2009

<sup>468</sup> Landeshauptstadt München, vertreten durch Maßnahmeträger München- Riem GmbH [Hg.], *Der Riemer Park - Ein Park ohne Grenzen*,

[http://www.muenchen.de/cms/prod2/mde/\\_de/rubriken/Rathaus/75\\_plan/05\\_bebplanung/04\\_gruenplanung/pdf/riemer\\_park.pdf](http://www.muenchen.de/cms/prod2/mde/_de/rubriken/Rathaus/75_plan/05_bebplanung/04_gruenplanung/pdf/riemer_park.pdf), Zugriff am 15.01.2009

<sup>469</sup> vgl. Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung und Bauordnung [Hg.], *Evaluation Messestadt Riem - Nachhaltige Stadtentwicklung in München - Ergebnisband*,

[http://www.muenchen.de/cms/prod2/mde/\\_de/rubriken/Rathaus/75\\_plan/05\\_bebplanung/04\\_gruenplanung/pdf/mr\\_ergebnisband820.pdf](http://www.muenchen.de/cms/prod2/mde/_de/rubriken/Rathaus/75_plan/05_bebplanung/04_gruenplanung/pdf/mr_ergebnisband820.pdf), Zugriff am 15.01.2009

---

<sup>466</sup> vgl. Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung und Bauordnung [Hg.], *Städtebaulicher Pfad Messestadt Riem*,

[http://www.muenchen.de/cms/prod2/mde/\\_de/rubriken/Rathaus/75\\_plan/05\\_bebplanung/pdf/riem\\_broschuere.pdf](http://www.muenchen.de/cms/prod2/mde/_de/rubriken/Rathaus/75_plan/05_bebplanung/pdf/riem_broschuere.pdf), Zugriff am 15.01.2009

<sup>467</sup> vgl. Landeshauptstadt München, vertreten durch Maßnahmeträger München- Riem GmbH [Hg.], *Der Riemer Park - Ein Park ohne Grenzen*,

wurden.<sup>470</sup> Im Themenfeld Ökonomie würdigen die Autoren besonders die trotz des hohen Anteils an Sozialwohnungen niedrigen Arbeitslosenzahlen, sowie weiterhin, dass das veranschlagte Finanzierungskonzept voraussichtlich eingehalten werden kann. Kritisch gesehen wird, dass die gewünschte Verknüpfung von Wohnen und Arbeiten nicht eingetreten ist und dass Teile des westlichen Gewerbegebiets aufgrund des Büroflächenüberangebots in München immer noch leerstehen.<sup>471</sup> Im letzten Bereich Soziales/ Kultur loben die beiden Büros die hohe Belegungsquote der Wohnungen, die gute Versorgung mit Schulen und Kinderbetreuungseinrichtungen sowie die Tatsache, dass es gelungen ist, vor allem für Familien preiswerten Wohnraum zu schaffen. Negativ werden die niedrige Übertrittsquote auf höhere Schulen und das Fehlen eines Discounters gesehen.<sup>472</sup>

### 9.5.5. Zwischenfazit

Mit der Messestadt Riem wurde erfolgreich demonstriert, dass familiengerechter Wohnraum nicht unbedingt immer das frei stehende Einfamilienhaus im Speckgürtel der Stadt sein muss. Das Parkgelände bietet jede Menge Platz zu Erholung, trotzdem liegt die bauliche Dichte noch immer deutlich über dem Münchener Durchschnitt. Weiterhin wurden auch Gewerbegebiete und das Messegelände erfolgreich in den Stadtteil integriert. Zu kritisieren ist hingegen, dass die frühere Nutzung als Flughafen auf dem Gelände kaum mehr erkennbar ist. Lediglich einige verstreute Fragmente sind noch vorhanden, wie zum Beispiel der denkmalgeschützte Tower, die ebenfalls denkmalgeschützte Wappenhalle, ein kurzes Stück der Landebahn, ein Funkturm sowie die Tribünen, die früher zu Flugschauen dienten - heute aber einsturzgefährdet sind. Abzuwarten bleibt außerdem, ob sich die Messestadt wie erhofft auch zu einem lebendigen Stadtteil entwickeln wird. Alles in allem ist die Messestadt Riem aber meines Erachtens ein durchaus gelungenes Großprojekt, welches als Vorbild für ähnliche Konversionsgebiete dienen könnte.

---

470 Ebenda

471 Ebenda

472 Ebenda

## 9.6. Fazit

Bezeichnend für die Planungen und Umsetzungen der in dieser Ausarbeitung beschriebenen Stadtteilentwicklungsprozesse ist vor allem ihre Bedeutung innerhalb des städtischen Gesamtgefüges. Aus der Konversion aller Flächen und dem damit verbundenen Bedeutungs- und Funktionswandel, sowohl für die Gebiete selbst, als auch für ihre unmittelbaren Umgebungen, resultieren stadtplanerische Erfahrungswerte, deren Anwendung die Nachnutzungsplanungen des Tempelhofer Feldes voran bringen können. Einige Planungsbeispiele aus den vier Städten sind erfolgreich und teilweise vorbildlich umgesetzt worden und weisen zusätzlich Parallelen zur Planungssituation am Tempelhofer Feld auf, so dass überlegt werden könnte, die dort gewonnenen Erfahrungen in die aktuellen Bebauungsplanungen zu übernehmen. Hierzu zählen etwa die Grundidee des ökologischen Städtebaus (Freiburg), die Integration von Bestandsgebäuden in die Planung (Potsdam, Freiburg und Tübingen), die erfolgreiche Bürgerbeteiligung (Tübingen, Freiburg) sowie die Umsetzung eines Erschließungskonzepts (München- Riem). Ebenfalls anregend könnte die in München gelungene Verzahnung von Wohnen und Parklandschaft wirken. Die erfolgreiche Umsetzung einer Tourismusattraktion wie der Bundesgartenschau und seine Folgewirkungen auf das gesamte Gebiet ließ sich eindrucksvoll im Bornstedter Feld von Potsdam beobachten und möglicherweise auch für die Ausführung der Internationalen Gartenschau, die im Jahr 2017 auf dem Tempelhofer Feld stattfinden könnte, adaptieren.

## 9.7. Quellenverzeichnis

Bund Deutscher Baumschulen e.V. [Hg.] (2001): Bundesgartenschau *Postdam 2001 ist zu Ende*. [http://www.bund-deutscher-baumschulen.de/artikel/0111\\_14.htm](http://www.bund-deutscher-baumschulen.de/artikel/0111_14.htm), Zugriff am 28.01.2009.

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung [Hg.]: *Werkstatt Stadt*. <http://www.werkstatt-stadt.de/de/projekte/74/>, Zugriff am 28.01.2009.

Diercke Weltatlas [Hg.] (2008): *Quartier Vauban*. <http://www.diercke.de/kartenansicht.xtp?artId=978-3-14-100758-9&stichwort=Konversion&fs=1>, Zugriff am 06.01.2009.

Entwicklungsträger Bornstedter Feld GmbH [Hg.] (2004): Potsdam gewinnt - ein Jahrzehnt Entwicklungsmaßnahme Bornstedter Feld. Potsdam.

Entwicklungsträger Bornstedter Feld GmbH [Hg.] (2008): *Bornstedter Feld*. <http://www.bornstedter-feld.de>, Zugriff am 06.01.2009.

Feldtkeller, Andreas (2001): „Städtebau: Vielfalt und Integration - Neue Konzepte für den Umgang mit Stadtbrachen“. Deutsche Verlags- Anstalt GmbH, Stuttgart.

Forum Vauban e.V. [Hg.] (2000): *Das LIFE- Projekt*. <http://www.forum-vauban.de/life.shtml>, Zugriff am 11.01.2009.

Forum Vauban e.V. [Hg.] (2000): *Geschichte des Vaubangeländes*. <http://www.vauban.de/vauban-actuel/va-geschichte.pdf>, Zugriff am 22.12.2008.

Forum Vauban e.V. [Hg.] (2002): *Zusammenfassung*. <http://www.forum-vauban.de/dubai-award.shtml>, Zugriff am 11.01.2009.

Fthenakis, W.E./Textor, M.R. [Hg.] (2008): *Online-Familienhandbuch*. [http://www.familienhandbuch.de/cmmain/f\\_Programme/a\\_Familienpolitik/s\\_1750.html](http://www.familienhandbuch.de/cmmain/f_Programme/a_Familienpolitik/s_1750.html), Zugriff am 20.02.2009.

GENOVA eG [Hg.] (2008): *Daten und Fakten*. <http://www.genova-vauban.de/DatenundFakten.htm>, Zugriff am 10.01.2009.

Heller, M. [Hg.] (2007): *Freiburg- Vauban*. <http://www.autofreiwohnen.de/proj-d-vauban.html>, Zugriff am 06.01.2009.

Landesamt für Statistik Berlin Brandenburg [Hg.] (2008): *Bevölkerungsprognose des Landes Brandenburg 2007- 2030*, [http://www.statistik-berlin-brandenburg.de/publikationen/Stat\\_Berichte/2008/Prognose2008\\_monitor.pdf](http://www.statistik-berlin-brandenburg.de/publikationen/Stat_Berichte/2008/Prognose2008_monitor.pdf), Zugriff am 06.01.2009.

Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung und Bauordnung [Hg.] (2008): *Messestadt Riem - Planung und Realisierung*. München.

Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung und Bauordnung [Hg.]: *Evaluierung Messestadt Riem - Nachhaltige Stadtentwicklung in München*. [http://www.muenchen.de/cms/prod2/mde/\\_de/rubriken/Rathaus/75\\_plan/05\\_bebplanung/04\\_gruenplanung/pdf/eval\\_mr\\_kurzfassung.pdf](http://www.muenchen.de/cms/prod2/mde/_de/rubriken/Rathaus/75_plan/05_bebplanung/04_gruenplanung/pdf/eval_mr_kurzfassung.pdf), Zugriff am 15.01.2009.

Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung und Bauordnung [Hg.] (2005): *Evaluierung Messestadt Riem - Nachhaltige Stadtentwicklung in München – Ergebnisband*. [http://www.muenchen.de/cms/prod2/mde/\\_de/rubriken/Rathaus/75\\_plan/05\\_bebplanung/04\\_gruenplanung/pdf/mr\\_ergebnisband820.pdf](http://www.muenchen.de/cms/prod2/mde/_de/rubriken/Rathaus/75_plan/05_bebplanung/04_gruenplanung/pdf/mr_ergebnisband820.pdf), Zugriff am 15.01.09.

Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung und Bauordnung [Hg.]: *Messestadt Riem - Öffentliche Infrastruktur*. [http://www.muenchen.de/cms/prod2/mde/\\_de/rubriken/Rathaus/75\\_plan/02\\_wir/02\\_projekte/messe\\_riem/Infrastruktur\\_8S\\_einzel.pdf](http://www.muenchen.de/cms/prod2/mde/_de/rubriken/Rathaus/75_plan/02_wir/02_projekte/messe_riem/Infrastruktur_8S_einzel.pdf), Zugriff am 16.01.2009.

Landeshauptstadt München, Statistisches Amt [Hg.] (2008): *Bevölkerungsentwicklung insgesamt*. [http://www.mstatistik-muenchen.de/datamon/datamon.jsp?thema=C01&zeitreihen\\_laenge=max](http://www.mstatistik-muenchen.de/datamon/datamon.jsp?thema=C01&zeitreihen_laenge=max), Zugriff am 18.01.2009.

Landeshauptstadt München, vertreten durch die Maßnahmeträger München- Riem GmbH [Hg.]: *Der Riemer Park - Ein Park ohne*

## Grenzen.

[http://www.muenchen.de/cms/prod1/mde/\\_de/rubriken/Rathaus/75\\_plan/05\\_bebplanung/04\\_gruenplanung/pdf/riemer\\_park.pdf](http://www.muenchen.de/cms/prod1/mde/_de/rubriken/Rathaus/75_plan/05_bebplanung/04_gruenplanung/pdf/riemer_park.pdf), Zugriff am 15.01.2009.

Messe- Riem.de [Hg.]: *Geschichte des Flughafen München- Riem*. [http://www.messe-riem.de/messestadt\\_riem/geschichte](http://www.messe-riem.de/messestadt_riem/geschichte), Zugriff am 15.01.09.

Meyers Lexikon online [Hg.] (2008): *Hangwind*. <http://lexikon.meyers.de/beosearch/permlink.action?pagelid=29990108&version=1>, Zugriff am 11.01.2009.

Potsdamer Neueste Nachrichten [Hg.] (2006): *Archiv*. <http://archiv.pnn.de/archiv/13.04.2006/2469249.pnn>, Zugriff am 06.01.2009.

Potsdamer Neueste Nachrichten [Hg.] (2008): *Archiv*. <http://archiv.pnn.de/archiv/22.08.2008/4239766.pnn>, Zugriff am 06.01.2009.

Potsdamer Neueste Nachrichten [Hg.] (2008): *Archiv*. <http://archiv.pnn.de/archiv/20.09.2008/4295920.pnn>, Zugriff am 06.01.2009.

Potsdamer Neueste Nachrichten [Hg.] (2006): *Archiv*. <http://archiv.pnn.de/archiv/13.04.2006/2469249.pnn>, Zugriff am 06.01.2009.

Potsdamer Neueste Nachrichten [Hg.] (2008): *Archiv*, <http://archiv.pnn.de/archiv/22.08.2008/4239766.pnn>, Zugriff am 06.01.2009.

Sperling, Carsten (1999): *Nachhaltige Stadtentwicklung beginnt im Quartier*. Öko- Institut, Freiburg.

Stadt Freiburg [Hg.] (2007): *Architektenwettbewerb*, [http://www.freiburg.de/servlet/PB/menu/1167536\\_11/index.html](http://www.freiburg.de/servlet/PB/menu/1167536_11/index.html), Zugriff am 10.01.2009.

Stadt Freiburg [Hg.] (2008): *Auszeichnungen der Stadt Freiburg*. <http://www.freiburg.de/servlet/PB/show/1201623/Auszeichnungen.pdf>, Zugriff am 11.01.2009.

Stadt Freiburg [Hg.] (2008): *Leitziele der Stadtentwicklung*. [http://www.freiburg.de/servlet/PB/menu/1192557\\_11/index.html](http://www.freiburg.de/servlet/PB/menu/1192557_11/index.html), Zugriff am 10.01.2009.

Stadt Freiburg [Hg.] (2007): *Natur*. [http://www.freiburg.de/servlet/PB/menu/1148420\\_11/index.html](http://www.freiburg.de/servlet/PB/menu/1148420_11/index.html), Zugriff am 10.01.2009.

Stadt Freiburg [Hg.] (2007): *SolarRegion*. [http://www.freiburg.de/servlet/PB/menu/1143648\\_11/index.html](http://www.freiburg.de/servlet/PB/menu/1143648_11/index.html), Zugriff am 10.01.2009.

Stadt Freiburg [Hg.] (2007): *Vor 15 Jahren: Die militärische Vergangenheit der Vauban-Kaserne ging zu Ende*. [http://www.freiburg.de/servlet/PB/menu/1175238\\_11/index.html](http://www.freiburg.de/servlet/PB/menu/1175238_11/index.html), Zugriff am 10.01.2009.

Stadt Tübingen [Hg.]: *Tübingen*. [http://www.tuebingen.de/25\\_1252.html](http://www.tuebingen.de/25_1252.html), Zugriff am 28.01.2009.

Stadt Tübingen [Hg.]: *Tübingen*. [http://www.tuebingen.de/25\\_1257.html](http://www.tuebingen.de/25_1257.html), Zugriff am 28.01.2009.

Stadt Tübingen [Hg.]: *Tübingen*. [http://www.tuebingen.de/25\\_1259.html](http://www.tuebingen.de/25_1259.html), Zugriff am 28.01.2009.

SUSI-Projekt [Hg.] (2007): *Umbau*. <http://www.susi-projekt.de/umbau.html>, Zugriff am 10.01.2009.

Tagesspiegel [Hg.] (2007): *Archiv*. <http://www.tagesspiegel.de/berlin/Brandenburg;art128,2393518>, Zugriff am 06.01.2009.

tuebingen-suedstadt.de [Hg.]: *Tübingen Südstadt*. <http://www.tuebingen-suedstadt.de/9+B6JnJlBmRlclA9NCZjSGFzaD1hN2QzY2U0YjQ5.0.html>, Zugriff am 26.01.2009.

tuebingen-suedstadt.de [Hg.]: *Tübingen Südstadt*,  
<http://www.tuebingensuedstadt.de/9+B6JnJlbnRlclA9NiZjSGFzaD01YjM0MTI0OGJk.0.html>, Zugriff am 28.01.2009.

von Feldmann, Peter (1996): Konversionsflächen als  
Entwicklungsgebiet, dargestellt am Beispiel Bornstedter Feld in  
Potsdam. Institut für Städtebau Berlin, Berlin.

Wikimedia Foundation Inc. [Hg.]: *Tübingen*.  
<http://de.wikipedia.org/wiki/Tübingen>, Zugriff am 28.01.2009.

## 10. Internationale Vergleiche

*Janin Dziamski  
Elin Svensson  
Henrike Warning*

### 10.1. Einleitung

Wir beginnen unsere Reise zu drei von uns ausgewählten internationalen Vergleichsbeispielen der Umnutzung von Flughäfen in Reykjavik (bei 21° westlicher Länge) und fliegen über Stockholm nach Wien (18° östlicher Länge). Die drei Beispiele, Reykjavik Vatnsmýri, Stockholm Bromma und Wien Aspern befinden sich in unterschiedlichen Stadien der Entwicklung. Ausgehend vom derzeitigen Standpunkt werden die verschiedenartigen Herangehensweisen bei der Nachnutzung von Flugfeldern im jeweiligen Kontext der Städte und Länder dargestellt. Die bisherigen Schritte und Prozesse der jeweiligen Planungen werden untersucht und dabei die Unterschiede und Parallelen zum Tempelhofer Feld in Berlin betrachtet.

### 10.2. Flughafen Vatnsmýri in Reykjavik, Island

Island ist ein Staat im Atlantischen Ozean mit einer Bevölkerung von 300.000 Einwohnern, die zum Großteil (fast 187.000 Menschen) in der Hauptstadt Reykjavik und ihrer näheren Umgebung leben. Reykjavik ist die am nördlichsten gelegene Groß- und Hauptstadt Europas und beherbergt allein 118.000 Menschen auf einer Fläche von 274,5 km<sup>2</sup>.<sup>473</sup> Vor acht Jahren äußerten die Bürger von Reykjavik im Zuge einer Bürgerbeteiligung den Wunsch, dass der Flughafen Vatnsmýri, ein südlich nahe dem Stadtzentrum gelegenes Gelände, nach 2016 geschlossen werden und somit Platz für eine annähernd 150 Hektar große Innenstadterweiterung bieten soll. Der Flughafen, der Eigentum des Isländischen Staates und der Stadt Reykjavik ist, wurde von britischen Militärkräften zu Beginn des 2. Weltkrieges errichtet. Heute wird er hauptsächlich für binnenländische Flüge sowie Freizeit- und Pilottrainingsflüge genutzt. Auf dem Gelände des Flughafens befinden sich nur wenige Gebäude, einige davon sind alt und in einfacher Bauweise errichtet. Es gibt jedoch auch neue und aufwendige Bauten wie das Loftleidir Hotel, die Büroräume der Icelandair und die Häuser der Behörde für zivile Luftfahrt. Bei vielen Gebäuden wurden die Reparatur- und Erweiterungsarbeiten wegen der ungewissen Zukunft des Flughafens auf ein Minimum reduziert.

---

473 Wikimedia Foundation Inc. [Hg.], Reykjavik, <http://de.wikipedia.org/wiki/Reykjav%C3%ADk>, Zugriff am 18.01.2009

Die Planungsaufgabe stellt für Island eine völlig neue Größenordnung dar, die Chance, „High- Tech- Wirtschaft, Universität, Krankenhaus und städtische Wohnstrukturen in einem modernen Stadtquartier unterzubringen und ein zeitgemäßes Nahverkehrssystem einzuführen.“<sup>474</sup> Der jetzige (noch nicht verabschiedete) Flächennutzungsplan „2001-2024“ für Reykjavik sieht eine phasenweise Beseitigung des Flughafens vor. Als Ziele für das Gebiet Vatnsmýri wird formuliert:

- Stärkung des Stadtzentrums von Reykjavik und eine Verbesserung der Qualität der Gemeinschaft (eine Maximierung der Möglichkeiten die Vatnsmýri bietet)
- Verdichtung der Wohn-/ Aufenthaltsorte und der wirtschaftlichen städtischen Entwicklung
- Schaffung eines Entwicklungsgebietes für Forschung, Hi- Tech, Biotechnologie und andere Wissensbasierte Unternehmen
- Berücksichtigung von Umwelt- und Sicherheitsfaktoren



Abbildung 60: Gebiet Vatnsmýri<sup>475</sup>

474 Kockelkorn, Anne; Meyer, Friederike, Vatnsmýri - Stadterweiterung in Reykjaví, in: Bauwelt 10 I 2008, Gütersloh, 2008, S. 10- 13

475 The City of Reykjavik [Hg.], Gebiet Vatnsmýri, [www.rvk.is/.../tabid-736/1268\\_page-13/](http://www.rvk.is/.../tabid-736/1268_page-13/), Zugriff am 18.01.2009

## 10.2.1 Bürgerbeteiligung

Bei der Planung für die Nachnutzung des Flughafens wird insgesamt großen Wert auf Kommunikation, Kreativität und Kultur gelegt. Und das könne, so meinen die Planungsverantwortlichen in Reykjavik, durch und mit dem Bürger (kombiniert mit der Miteinbeziehung von Experten) am besten gelingen. Den Entscheidungsträgern war es also wichtig, vor der Durchführung eines städtebaulichen Wettbewerbs, einen Eindruck davon zu bekommen was sich die Bürger und Interessengruppen für dieses Gebiet vorstellen können. So sollte sichergestellt werden, dass die Prämissen für die Auslobung des Wettbewerbes richtig definiert sind, damit den Wettbewerbsteilnehmern ein klares Bild vermittelt wird was gewünscht und wichtig ist und was nicht. Um den Bürgern einen eigenen Eindruck für das Gelände zu ermöglichen, wurden zwei Führungen auf dem Gebiet des Flughafens angeboten (mit den Schwerpunkten bauliche Überreste aus dem zweiten Weltkrieg beziehungsweise vorhandene Pflanzen und Tiere). Bei diesen Spaziergängen auf dem Gelände wurde der Wunsch geäußert, in Erinnerung an die Luftfahrt in Zeiten des Krieges und des Friedens, Teile der historischen Spuren zu erhalten.





N NE E



E SE S



S SW W



W NW N

Abbildung 61: 360° Panoramabild<sup>476</sup>

Besonderes Interesse gilt der Erhaltung von Gebäuden, die von der britischen Besatzungsmacht errichtet wurden. Ein Beispiel dafür ist der alte Kontrollturm aber auch die Ruine des Nauthóll Farmhauses,

<sup>476</sup> Yates, Anna, *Planning Vatnsmýri: Consultation Days in: The shaping of a capital city Vatnsmýri, Reykjavík, Hg.: City of Reykjavík, Reykjavík, 2005, S. 18*

welches bereits vor dem Eintreffen der Briten bestand. Neben den Führungen wurde im Rahmen der Bürgerbeteiligung eine kontextualisierende Ausstellung (im Reykjavík Art Museum) gezeigt sowie Gesprächsrunden mit Planungsexperten durchgeführt.

Eine Form der interaktiven Beteiligung war die Aktion „Landschaften und Sichtbezüge“. Hier wurde ein 360° Panoramabild von der Mitte des Flughafenfeldes erstellt. Die Teilnehmer an der Aktion wurden gebeten die ihrer Meinung nach interessantesten Sichtlinien und Landschaften zu nennen. In der nebenstehenden

Abbildung sind mittels gelber Balken die wichtigsten Sichtbezüge dargestellt. Je größer und höher der Balken, desto häufiger wurde die Blickbeziehung genannt.



Abbildung 62: Skizzen von Sigurður Valur Sigurðsson<sup>477</sup>

In einer weiteren Aktion konnten die eigenen Vorstellungen und Visionen für den Flughafen einem Künstler beschrieben werden, der aus diesen Ideen der Urbanen Umwelt für Vatnsmýri jeweils eine Zeichnung anfertigte (vergleiche Abbildung 3). In ähnlicher Weise wurde den Teilnehmern angeboten, ihre Ideen von zwei Stadtplanern graphisch umsetzen zu lassen. Der Fokus wurde dabei auf die Verbindung zwischen Vatnsmýri und anderen Stadtbezirken gerichtet. Heraus kam eine Gliederung des Gebietes in Teilbereiche, in denen verschiedene Formen von Entwicklungen gewünscht wurden. Zur Erleichterung der räumlichen Vorstellung wurde ein Experiment mit dreidimensionalen Formen unternommen. Die Teilnehmer

<sup>477</sup> Yates, Anna, *Planning Vatnsmýri: Consultation Days in: The shaping of a capital city Vatnsmýri, Reykjavík, Hg.: City of Reykjavík, 2005, S. 19f*

konnten mittels Holzblöcken versuchen, ihre Vorstellung der baulichen Entwicklung darzustellen. Auf diese Weise wurden 20 Vorschläge erstellt, die dann durch einen Architekten skizziert wurden.

Folgende Anregungen sind das Ergebnis der Bürgerbeteiligung:

- eine dichte und gemischte städtische Entwicklung so, wie im Zentrum von Reykjavik und anderen europäischen Städten
- eine Geringhaltung der Gebäudehöhen
- ein adäquates Angebot an Kultur und Bildung für die Einwohner
- eine Vielfalt von Kultur, Dienstleistungen und Architektur
- die Einbindung von sicheren und attraktiven öffentlichen Plätzen mit guten Verbindungen zu den benachbarten Freizeittflächen
- in einer zur Unterstützung von Fußgängern, Fahrradfahrern und den öffentlichen Transport beitragenden Weise
- unter Respektierung des kulturellen und natürlichen Erbes

### 10.2.2. Internationaler Wettbewerb „Call for Ideas“

An dieser Stelle sei zu erwähnen, dass in Tempelhof unter der Bezeichnung „Call for Ideas“ ein Verfahren durchgeführt worden ist, in dem Bürger und Interessengruppen eigene Ideen und Projekte für die Nutzung des ehemalige Flughafengeländes einreichen konnten. In Reykjavik bezeichnet der „Call for Ideas“ also den städtebaulichen Wettbewerb, in Berlin steht der Ausdruck für die Sammlung von Nutzungsvorschlägen und –konzepten für das Flughafengebäude. Der Aufruf zu einem weltweiten und offen ausgeschriebenem Wettbewerb verdeutlicht die hohen Erwartungen für dieses Gelände. Das zu entwickelnde Gebiet wurde in der Wettbewerbsauslobung nicht klar abgegrenzt, der Entwurf sollte sich vielmehr im städtischen Gewebe der umliegenden Gebiete verflechten. Die Vorschläge der Wettbewerbsteilnehmer (zugelassen waren die Bereiche Stadtdesign, Stadtplanung, Architektur und Landschaftsarchitektur) sollten die bereits existierende städtische und die natürliche Umwelt respektieren.

Ziel des Wettbewerbes war die Schaffung eines zeitgemäßen und robusten städtebaulichen Gewebes mit Flexibilität für Forschung, Technologie und Wissen- basierte Unternehmen sowie von Strukturen, die gemischt mit der vorhandenen Bebauung und im Zusammenspiel mit Dienstleistungen und neuen Wohnviertelformen die internationale Rolle Reykjaviks stärken sollen.

Die Jury des Wettbewerbes bestand aus drei Politikern, zwei Architekten und zwei Stadtplanern (einer davon der Berliner Stadtplaner Hildebrand Machleidt).

Die 136 Beiträge zum Wettbewerb kamen aus 29 Ländern von überwiegend jungen und weniger bekannten Büros. Sieben der eingereichten städtebaulichen Visionen wurden zu einer 2. Phase zugelassen.

Das Ergebnis wurde im November 2008 bekannt gegeben. Die Entscheidung für den ersten Platz wurde einstimmig gefallen. Das Siegerteam „Graeme Massie Architects“ aus Edinburgh wendet „[...] bei ihrem Entwurf eine Copy- Paste-Methode an: Sie spiegeln die Elemente der Innenstadt von Reykjavik auf das Flughafengelände: die Größe der Blöcke an der Hauptstraße, den See und die Freiflächen. Die Start- und Landebahn wird zur Diagonalen, die das gleichmäßige Blockraster zerschneidet. Zum derzeit etwa 45 Autominuten vom Stadtzentrum entfernten internationalen Flughafen Keflavik schlagen sie eine Hochgeschwindigkeitsbahn- Verbindung vor.“<sup>478</sup>

---

478 Ebenda

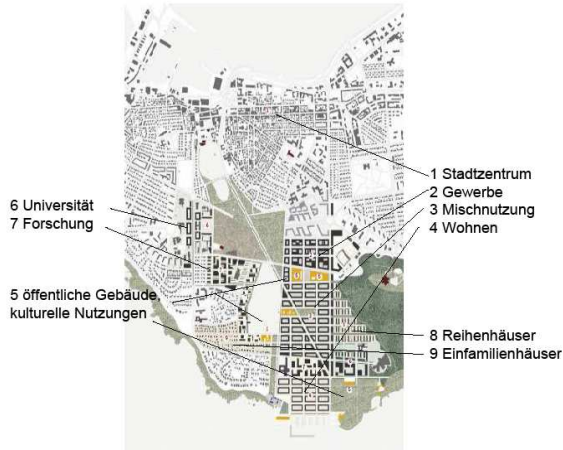


Abbildung 63: Siegerentwurf, eigene Bearbeitung<sup>479</sup>

Die Stadt Reykjavik will den Charakter der Innenstadt auf dem Wettbewerbsgrundstück fortsetzen. Wie das konkret funktionieren kann, soll in einer weiteren Bearbeitungsstufe der drei Finalisten herausgearbeitet werden. Die Arbeit der Schotten zeigt eine Kompaktheit sowie Dichte und geschützte Räume, welche mit unterschiedlichen Bebauungsmustern gefüllt werden können.

### 10.2.3. Vergleich mit Tempelhof

Im Gegensatz zum Flughafen Vatnsmyri wird Tempelhof inzwischen zum vierten Mal nicht mehr als Flughafen genutzt, das Gelände ist nur halb so groß und liegt nicht so nah am Innenstadtbereich. Auch benötigt Berlin, eine bereits über drei Millionen Stadt Deutschlands, keine weiteren Wohnbauflächen. Diese Punkte unterscheiden die

<sup>479</sup> Kockelkorn, Anne; Meyer, Friederike, Vatnsmyri - Stadterweiterung in Reykjavik, in: Bauwelt, Hg.: Bauwelt, Gütersloh, 2008, S. 10-13

Gebiete voneinander, aber dennoch lohnt der Blick nach Island. Denn ein Ergebnis der umfangreichen Bürgerbeteiligung in Reykjavik war, dass die Entwicklung und die damit einhergehende Umstrukturierung der Flughafenutzung über einen langen Zeitraum geschehen sollte, ohne das Areal unfertig wirken zu lassen. Dieser Aspekt lässt sich auch auf Tempelhof übertragen. Des Weiteren wäre eine ähnlich intensive Bürgerbeteiligung, wie in Reykjavik, in Berlin, aufgrund der Erkenntnisgewinnung im Austausch mit dem Bürger, unbedingt empfehlenswert.

### 10.3. Flughafen Bromma in Stockholm, Schweden

Der Flughafen Bromma ist der älteste Flughafen von Stockholm. Zu Baubeginn 1933 befand sich der Flughafen am Rande der Stadt in ländlicher Lage. Mittlerweile gehört er zum innerstädtischen Gebiet. In der Nähe befinden sich Industriegebiete, Grünflächen und Wohnsiedlungen. Da Stockholm weiterhin Wohnraum benötigt, wäre das Gelände eine attraktive Fläche zur Stadterweiterung. Die Schließung von Bromma wurde in den letzten Jahren intensiv diskutiert. Die Einwohnerzahl von Stockholm Stadt beträgt derzeit 736.000. In der Provinz Stockholm leben insgesamt 1.949.516 Einwohner. Der Entwicklungsprognose zufolge erwartet Stockholm in den nächsten zehn Jahren etwa 50.000 neue Einwohner. Im Stadtgebiet beträgt die Dichte 4.230 Einwohner/km<sup>2</sup>. Regiert wird Stockholm von einer bürgerlichen Mehrheit. Bromma liegt 8 Kilometer westlich vom Stockholmer Stadtzentrum. Das Flugfeld erstreckt sich über ca.135 Hektar. Das gesamte Entwicklungsgebiet für die Stadterweiterung bezieht die angrenzenden Industriegebiete mit ein und ist 553 Hektar groß. Die Zahl der Passagiere im Jahr 2008 betrug 1.856.000. 40 Kilometer nördlich von Stockholm liegt Arlanda, der größte Flughafen Schwedens. Dieser Flughafen fertigt jährlich zehn Mal mehr Passagiere ab als Bromma.

#### 10.3.1. Geschichte und die ersten Entwicklungen

Im Jahr 1933 war der Baubeginn des Flughafens. Drei Jahren später, 1936, wurde der neue, moderne Flughafen mit der ersten asphaltierten Landebahn in Europa eingeweiht. Nach dem Bau des Flughafens Arlanda zu Beginn der 1960er Jahre wurde Bromma als Großflughafen abgelöst. Arlanda übernimmt seitdem den kompletten internationalen Flugverkehr. Ab 1983 wurde Bromma nur noch für den privaten Flugverkehr und für die Ausbildung im Luftverkehr genutzt. 1991 gab es den ersten Entschluss von der Regierung für

die Schließung des Flughafens Bromma. Dennoch wurde der Flugbetrieb beibehalten. Der zivile Flugverkehr wurde in Form von Linienflügen im Jahr 1992 nach neun Jahren wieder aufgenommen. Ein neuer Vertrag mit dem Zentralamt für Zivilluftfahrt beschloss, dass der Flugbetrieb bis 2011 fortgesetzt werden kann. 2002 wurde ein Zusatzvertrag unterzeichnet, der die Ausweitung des Linienflugbetriebs ermöglicht. Der neu errichtete Radarturm wurde eingeweiht und der internationale Flugverkehr wieder eingeführt. Heute wird der Flughafen überwiegend von kleineren Fluggesellschaften angeflogen, hauptsächlich für Inlandsdestinationen. Der alte Radarturm mit den zugehörigen Terminalgebäuden und dem Hangar A sind denkmalgeschützt. Im Hangar A findet zur Zeit die Passagierabfertigung statt.



Abbildung 64: Luftbild, Bromma Flughafen<sup>480</sup>

### 10.3.2. Entwicklungsoptionen

Das Areal, auf dem der Flughafen Bromma liegt, gehört der Stadt Stockholm. Schon in der Vergangenheit wurde mehrfach über eine Schließung diskutiert. Dennoch beschloss die bürgerliche Mehrheit der Senatsverwaltung im März 2008, dass das Grundstück bis 2038 für den Luftverkehr genutzt werden soll. Die Erweiterungsmöglichkeiten des Flughafens sind wegen der Lärmproblematik, fehlender Flächen zum Ausbau und der denkmalgeschützten Gebäuden sehr begrenzt. Mehrere politische Parteien, einschließlich der Sozialdemokraten, stimmten für eine Schließung des Flughafens, um die Fläche als Wohnraum entwickeln zu können. In den textlichen Festsetzungen des Flächennutzungsplans für Stockholm ist der Bereich als Stadtentwicklungsgebiet festgelegt. Die Entwicklung soll in Etappen realisiert werden. Damit soll erreicht werden, dass die neue Bebauung sich der zukünftigen Nachfrage anpassen kann. Auf lange Sicht sollen auf dem Flugfeld Bromma Wohnsiedlungen, Bürogebäude und Einkaufsmöglichkeiten sowie Park- und Grünanlagen entstehen. Eine geplante Straßenbahnlinie soll zu einer Verbesserung der Verkehrsanbindung führen. Die Natur- und Kleingartengebiete nahe dem Flughafen sind wertvolle Erholungs- und Freizeitgebiete. Neue Grün- und Parkverbindungen auf dem Feld sollen zur Verknüpfung der Umgebung beitragen und den Verbund des neu entstehenden Stadtteils mit den umgebenden Grünflächen stärken.

<sup>480</sup> Stockholms Stad Stadsbyggnadskontoret (2008): Stockholms översiktsplan samrådsunderlag

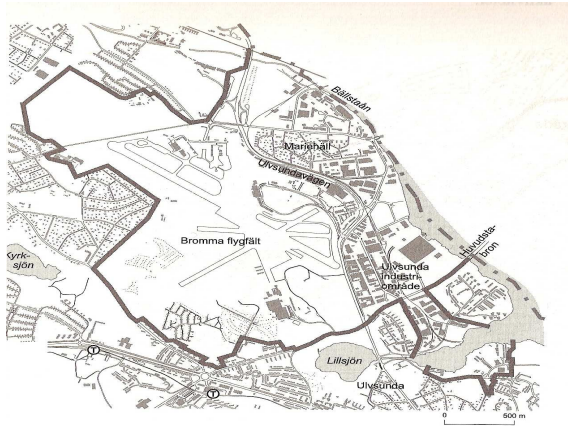


Abbildung 65: Bommer Flugfeld<sup>481</sup>

### 10.3.3. Umweltprobleme

Der Flughafen Bromma ist von städtischen Bereichen umgeben. Er liegt mitten in dem dicht bebauten, gleichnamigen Stadtteil Bromma. Auf Grund dieser zentralen Lage gelten besondere Bedingungen für den Flughafen. So darf der Flughafen Bromma wegen Lärmschutzbestimmungen nicht rund um die Uhr angefliegen und er darf nur von kleineren, geräuschärmeren Maschinen genutzt werden. Die Stadt übernahm die Kosten für Maßnahmen der Schalldämmung der nahe gelegenen Häuser. Die in der Umgebung wohnenden Bürger klagen jedoch trotzdem über den hohen Lärmpegel der startenden und landenden Maschinen. Außerdem verursacht der Flugbetrieb enorme Kraftstoffemission und es besteht immer die Gefahr von Flugzeugunglücken.

<sup>481</sup> Stockholms Stad Stadsbyggnadskontoret (2008): Stockholms översiktsplan samrådsunderlag

### 10.3.4. Heute – 2008

Die Passagieranzahl des Flughafen Bromma steigt zur Zeit weiterhin, Bromma ist der drittgrößte Flughafen in Schweden. Nur Stockholm- Arlanda, Stockholms Hauptflughafen und Landvetter, Göteborgs Flughafen, haben mehr Passagiere. Daher lastet ein hoher Druck auf Bromma, der eine Einstellung des Flugbetriebs erschwert. Der Luftverkehr soll daher vorerst solange nicht abgebaut werden, bis sich am Södertörn, ein Gebiet südlich von Stockholm, ein neuer Flughafen etabliert hat. Die Nachnutzungsplanung für das Gelände Bromma hat allerdings bereits begonnen.

### 10.3.5. Vorschlag für einen Städtebaulichen

#### Konzeptplan

Die Sozialdemokratische Partei und das staatliche Amt für Umweltschutz (Naturschutzverbund) haben eine Umnutzung des Flughafens als Wohnsiedlungsgebiet für das Flughafengelände vorgeschlagen. Das staatliche Amt für Umweltschutz hat im Jahre 2007 den aus den 1980er Jahren stammenden Vorhaben- und Erschließungsplan für das Gebiet aktualisiert. Eine Erschließung würde einen neuen Innenbereich für 50.000 Einwohner sowie Wohnungen, Büro- und Arbeitsplätze, Park- und Einkaufsanlagen schaffen. Die Leitziele sind ein zentral gelegener Stadtteil mit einer Nutzungsmischung und mit einem Schwerpunkt auf eine ressourcensparende und nachhaltige Entwicklung.

### 10.3.6. Nutzungskonflikte: Erhaltung oder Schließung?

Die zukünftige Entwicklung von Bromma hängt davon ab, welche Partei in Stockholm die Mehrheit hat. Es sprechen einige Punkte gegen einen Weiterbetrieb von Bromma, zum Beispiel dass der Flughafen veraltet ist, und dass er im Zentrum einer großen Stadt liegt. Außerdem hat Stockholm einen hohen Druck auf dem Wohnungsmarkt. Eine so große Fläche im zentralen Bereich von Stockholm könnte Platz für den dringend benötigten Wohnraum bieten. In der stadtpolitischen Diskussion wird daher oft bemängelt, dass dieses Potenzial von Bromma nicht ausgeschöpft wird. Auch die Natur- und Klimaaspekte sprechen für eine Schließung des Flughafens. Mit der Einführung des Expresszugs im Jahr 1999 nach Arlanda dauert die Fahrt dorthin nur 20 Minuten, dadurch hat

Bromma seine Rolle als einziger innerstädtischer Flughafen verloren.

Andererseits gibt es auch einige Punkte, die für einen Erhalt des Flughafens Brommas sprechen. Bromma ist als Flughafen gerade wegen seiner zentralen Lage für Stockholm wichtig ist, der Flughafen Arlanda ist mit 40 Kilometern Entfernung vom Stadtzentrum sehr weit entfernt. Es gibt den Slogan -Bromma ligger bättre till... (Bromma liegt besser...), welcher bedeutet, dass die Lage von Bromma besser sei, als die Lage des Flughafens Arlanda. Der Flughafen Bromma wird häufig für den Geschäftsflugverkehr benutzt und ist somit ein wichtiges Standbein für den Wirtschaftssektor.

### 10.3.7. Vergleich mit Tempelhof

Die Entwicklung des Tempelhofer Feldes befindet sich zur Zeit in einem ganz anderen Stadium als Bromma. Der Flughafen Bromma wird voraussichtlich 30 Jahre später als Tempelhof geschlossen werden. Mit einiger Wahrscheinlichkeit wird auf dem Flugfeld Bromma dann ein Wohn- und Grüngebiet entstehen. Wie Tempelhof ist auch Bromma zu einem modernen Knotenpunkt für die Stadt heran gewachsen. Bezüglich des Umgangs mit der Entwicklung und Integration eines großen Innenstadtgebiets zu einem neuen Stadtteil kann hier daher eher Stockholm von Berlin , lernen, als umgekehrt.

## 10.4. Flugfeld Aspern in Wien, Österreich

Am nordöstlichen Stadtrand von Wien liegt das ehemalige Flugfeld Aspern. Auf dem 240 Hektar großen Gelände soll in den nächsten 20 Jahren ein neuer Stadtteil für 20.000 Bewohner und ebenso viele Arbeitsplätze entstehen. Wien hat heute rund 1,7 Millionen Einwohner und ist eine der wenigen wachsenden Städte Europas. Seit Ende der 1980er Jahre steigt die Wiener Bevölkerungszahl.<sup>482</sup> Grund dafür sind vor allem Zuwanderungen aus dem In- und Ausland, beeinflusst durch die Ostöffnung 1989 und die EU-Erweiterung im Jahr 2004. Prognosen ergeben, dass bis 2040 die Einwohnerzahl die Zwei- Millionen- Grenze überschreiten

---

<sup>482</sup>vgl. Stadt Wien [Hg.], Bevölkerungsentwicklung, <http://www.wien.gv.at/statistik/daten/pdf/bev-entwicklung-lang.pdf>, Zugriff am 18.01.2009

wird.<sup>483</sup> Auch auf Grund der Bevölkerungsprognose und dem daraus resultierenden Bedarf an neuen Wohn- und Betriebsstandorten wurde das Stadtentwicklungsprojekt Aspern von der Stadt Wien zusammen mit den Grundstückseigentümern beschlossen. Ein weiterer Vorteil den die Stadt Wien für die Auswahl des Gebiets angab, sind die gute Verkehrsanbindung und die günstige Lage in einem grenzüberschreitenden Entwicklungsraum. Nach der EU-Erweiterung bildete sich in der Schnittstelle der vier Länder Österreich, Slowakei, Tschechien und Ungarn, CENTROPE, die sogenannte Europa Region Mitte. In Kooperation der vier Länder soll eine wirtschaftlich starke und attraktive Region entstehen. Wien ist Teil dieser Region und liegt in räumlicher Nähe zu den drei anderen Hauptstädten. Von besonderer Bedeutung für das Stadtentwicklungsgebiet ist die Achse Wien - Bratislava. Diese beiden Städte sind nur 50 Kilometer voneinander entfernt. Vom neuen Quartier in Aspern soll das Stadtzentrum von Bratislava nach dem geplanten Ausbau der Bahnstrecke in nur 30 Minuten zu erreichen sein. In der Wiener Innenstadt ist man nach der Verlängerung der U- Bahnlinie ebenfalls in etwa 30 Minuten.

### 10.4.1. Geschichte und erste Entwicklungen

Das Flugfeld Aspern ist das größte Entwicklungsgebiet in Wien und zählt zu den größten Städtebauvorhaben Europas.<sup>484</sup> Grundeigentümer der Flächen sind der Wiener Wirtschaftsförderungsfonds (WWFF) und die Bundesimmobilien Gesellschaft (BIG). Die beiden Eigentümer haben die Entwicklungsgesellschaft Wien 3420 Development AG gegründet, die für alle Schritte und Maßnahmen der Entwicklung und Verwertung des Areals zuständig ist. Auf dem Gelände sollen Wohnraum für 20.000 Menschen und ebenso viele Arbeitsplätze entstehen. Die Fertigstellung des neuen Stadtquartiers wird für das Jahr 2028 angestrebt, insgesamt belaufen sich die Kosten des Projektes auf rund 40 Milliarden Euro. Das Flugfeld Aspern kann auf eine lange Geschichte zurückblicken. Bereits im Jahr 1880 wurden

---

<sup>483</sup>vgl. Stadt Wien [Hg.], Bevölkerungsschätzung,

<http://www.wien.gv.at/statistik/daten/pdf/bevschaetzung-alter.pdf>, Zugriff am 18.01.2009

<sup>484</sup>vgl. Wiener Wirtschaftsförderungsfonds [Hg.], Aspern- die Seestadt Wiens,

[http://www.wwf.gv.at/upload/medialibrary/aspern\\_die\\_seestadt\\_wiens.pdf](http://www.wwf.gv.at/upload/medialibrary/aspern_die_seestadt_wiens.pdf), Zugriff am 18.01.2009

dort erste Flugversuche gestartet.<sup>485</sup> 1912 wurde dann der Flughafen Aspern eröffnet und zählte damals zu den größten und modernsten in Europa.<sup>486</sup> Nach dem zweiten Weltkrieg verlagerte sich der Flugverkehr immer mehr zum Flughafen Schwechat, bis Aspern im Jahr 1977 endgültig geschlossen wurde. Der Flughafen Schwechat, welcher im Jahr 1938 errichtet wurde, liegt etwa 18 Kilometer südöstlich des Wiener Stadtzentrums. Drei Jahre nach der Schließung wurden der Kontrollturm und das Hauptgebäude abgerissen, damit 1982 im südlichen Teil des Geländes eine Produktionshalle von General Motors entstehen konnte. Der Rest des Gebietes ist bis heute ungebaut. Die Rollbahnen dienen einem KFZ- Club zu Trainingszwecken, die restlichen Flächen werden landwirtschaftlich genutzt.<sup>487</sup>

Nach der Ostöffnung 1989 kam es aufgrund des enormen Wachstums der Stadt Wien zu ersten Überlegungen, auf dem Flugfeld ein neues Wohngebiet zu entwickeln. Im Jahr 1992 wurde das erste Stadtentwicklungsprojekt für das Flugfeld Aspern vorgestellt. Die damals verfügbaren Flächen betragen allerdings nur 129 Hektar und waren somit viel kleiner als beim aktuellen Projekt. Es wurde ein Gebiet für 10.000 Bewohner und 6.000 Arbeitsplätze konzipiert.<sup>488</sup> Ein weiterer Unterschied zu den heutigen Planungen ist, dass keine zusätzlichen Infrastrukturmaßnahmen, wie die Verlängerung der U- Bahnlinie oder die Straßenverbindung über die Donau, vorgesehen waren, und dass die finanziellen Mittel nicht zur Verfügung standen. Ein weiteres Problem war, dass sich nicht genügend Investoren für die Finanzierung des Projektes finden ließen. „Die EU-Erweiterung nach Osten, ein neuerlicher Wachstumsschub Wiens sowie die Entscheidungen für den Ausbau von U- Bahn und Autobahn zum Flugfeld schufen seither neue Rahmenbedingungen für einen wesentlich dichteren und urbanen Stadtteil.“<sup>489</sup>

---

<sup>485</sup>vgl. Stadt Wien [Hg.], *Masterplan Flugfeld Aspern*,

<http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/flugfeldaspern/geschichte.htm>, Zugriff am 18.01.2009

<sup>486</sup>vgl. ebenda

<sup>487</sup>vgl. ebenda

<sup>488</sup>vgl. Wien 3420 Aspern Development AG [Hg.], *Historie*, <http://www.aspern-seestadt.at/wohnen-and-arbeiten/historie/>, Zugriff am 18.01.2009

<sup>489</sup>vgl. ebenda

## 10.4.2. Erste Planungen

Im Jahr 2002 trafen die Stadt Wien und die Grundeigentümer des Geländes die Entscheidung einen Stadtteil auf dem Flugfeld zu entwickeln. Die Planung wurde im Stadtentwicklungsplan (STEP 05) verankert. 2005 wurde ein interanationaler städtebaulicher Wettbewerb für Entwicklung auf dem Flugfeld Aspern ausgeschrieben. Das schwedische Planungsbüro Tovatt Architects & Planners und das deutsche Projektentwicklungsbüro N+ Objektmanagement GmbH gingen mit ihrem Entwurf als Sieger aus dem Wettbewerb hervor. Der Entwurf zeichnet sich durch einen fünf Hektar großen, zentral gelegenen See aus. Das Planungsteam und die Stadt Wien entwickelten in einem stetigen Diskurs mit den angrenzenden Bewohnern einen detaillierten Masterplan. Dabei war die Einbeziehung von drei „ExpertInnen vor Ort“ ein wichtiger Bestandteil. Diese „ExpertInnen“ sind Bürger, die in der Nähe des Geländes leben und durch ihre Ortskenntnis wichtige Aspekte und Bedürfnisse im Namen der angrenzenden lebenden und zukünftigen Bewohner des Flugfeldes mit einbringen konnten. Ob diese Einbeziehung der ansässigen Bürger wirklich Spuren hinterlassen wird und sich positiv auf die Entwicklung des neuen Stadtteils auswirkt, wird sich erst in 20 Jahren zeigen, in wie fern dann die zukünftigen Bewohner ihre neue Umgebung annehmen werden. Der Masterplan für Aspern wurde im Mai 2007 beschlossen.<sup>490</sup> Eine zentrale Aussage des Masterplans ist, dass eine „multifunktionale urbane Bau- und Nutzungsstruktur im Zusammenspiel mit einem hochwertigen öffentlichen Frei- und Grünraumsystem“<sup>491</sup> geschaffen werden soll. Das Nutzungskonzept sieht eine Durchmischung der Funktionen Wohnen, Arbeiten, Freizeit, Erholung, Ausbildung, Forschung, Handel, Gewerbe und Büros vor.<sup>492</sup> Ein Wissenschaftsquartier, das als wichtiger Standort für Forschung und Entwicklung geplant ist und universitäre Einrichtungen anziehen soll, liegt im Süden des Gebiets. Wohnnutzung ist hauptsächlich in den westlichen und südlichen Bereichen vorgesehen und soll einen engen Bezug zum zentralen Park mit dem See haben. Aber auch in

---

<sup>490</sup>vgl. Stadt Wien [Hg.], *Masterplan Flugfeld Aspern*,

<http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/flugfeldaspern/masterplan.htm>, Zugriff am 18.01.2009

<sup>491</sup>Magistrat der Stadt Wien, *MA 21 B – Stadtteilplanung und Flächennutzung, Masterplan Flugfeld Aspern*, Wien, 2008, S. 6

<sup>492</sup>vgl. Wiener Wirtschaftsförderungsfonds [Hg.], *Wien 3420 öffnet das Flugfeld Aspern*, [http://www.wwf.gv.at/upload/medialibrary/wien3420\\_auf\\_real\\_vienna.pdf](http://www.wwf.gv.at/upload/medialibrary/wien3420_auf_real_vienna.pdf), Zugriff am 18.01.2009



den übrigen Gebieten soll es einen gewissen Anteil an Wohnnutzung geben, um so eine Belebung des gesamten Quartiers zu erreichen. Der neue Stadtteil soll mit einer Geschossflächendichte von 2,2 sehr dicht werden.



Abbildung 66: Entwurf für das Flugfeld Aspern<sup>493</sup>

<sup>493</sup>Magistrat der Stadt Wien, MA 21 B - Stadtteilplanung und Flächennutzung, Masterplan Flugfeld Aspern, Wien, 2008, S. 29

Die soziale Infrastruktur (mehrere Volksschulen, kooperative Mittelschulen, welche es seit 2000 als Ersatz für die Hauptschule gibt und für 10- bis 14- jährige Schüler ausgerichtet sind, sowie Kindertagesheime) sind im Gebiet verteilt und liegen immer in der Nähe zu Grünflächen und dem ÖPNV. Ein Boulevard soll den nördlichen Verkehrsknotenpunkt mit dem zentralen See verbinden und eine „städtische Atmosphäre“ schaffen. Die Verkehrsplanung sieht einen guten Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs vor. Im neuen Stadtteil wird es ein dichtes Bus-, Straßenbahn- und U-Bahnnetz geben. Dafür wird die Linie der U2 verlängert und bekommt auf dem ehemaligen Flugfeld zwei neue Stationen, die 2013 fertig gestellt werden sollen.<sup>494</sup> Am nördlichen Rand soll ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt entstehen, an dem sich alle öffentlichen Verkehrsmittel treffen. Außerdem soll hier der Intercity nach Bratislava angebunden werden. Weiterhin soll die Autobahn A23 nördlich des Verkehrsknotenpunkts bis 2016 ausgebaut werden und zwei Anschlussstellen für den neuen Stadtteil erhalten. Geprägt wird das Areal auch durch eine Radfahrer- und Fußgängerfreundlichkeit, es soll einige autofreie, grüne Wege geben sowie fußläufige Verbindungen zu den umliegenden Gebieten. Im Zentrum des neuen Stadtteils Aspern soll ein 5 Hektar großer See in einer öffentlichen Parkanlage entstehen. Diese Anlage bildet den Ausgleich zum sonst sehr „urban“ und städtisch gestalteten Gebiet. Im Süden soll der See ein flaches Ufer haben, angrenzend an einer großen Wiesenfläche. Im Nordwesten und Nordosten ist eine städtisch geprägte Uferzone vorgesehen, die sich dem Boulevard anschließt. Auf Grund des zentralen Sees wurde der Name „aspern. Die Seestadt Wiens“ für das Projekt eingeführt. Mit diesem Markennamen wird der neue Stadtteil seit Oktober 2008 beworben und vermarktet.

### 10.4.3. Planung in Etappen

Für die Verwirklichung des gesamten Projektes sind drei Entwicklungsphasen vorgesehen. Die erste Phase sieht die Bebauung des südlichen Teils bis 2015 vor. Der nächste Abschnitt, weiter nördlich, ist von 2015 bis 2020 geplant. Die letzte Etappe soll

<sup>494</sup>Magistrat der Stadt Wien, MA 21 B - Stadtteilplanung und Flächennutzung, Masterplan Flugfeld Aspern, Wien, 2008, S. 12



im Zeitraum von 2020 bis 2028 erreicht werden.<sup>495</sup> Diese Etappenplanung soll eine gewisse Flexibilität garantieren, um so auf verschiedene Entwicklungen reagieren zu können. Auf den un bebauten Flächen sind Zwischennutzungen geplant, die ehemalige Elemente des Flughafens, wie zum Beispiel die Rollbahn, miteinbeziehen. Ein weiterer wichtiger Punkt bei der Verwirklichung des Projektes ist der Umgang mit der Umwelt. Es sollen ausreichend Grünflächen angelegt werden, um eine oberflächennahe Versickerung zu gewährleisten. Es sollen auch neue Lebensräume für Flora und Fauna entstehen. Zurzeit werden die Flächen landwirtschaftlich genutzt, so dass durch die Bebauung keine geschützten Biotop e zerstört werden. Der Grundriss des neuen Stadtteils, gekennzeichnet durch die dichte Bebauung in Verbindung mit vielen Grünflächen, soll sich emissionsparend auswirken. Passivhäuser und ressourcensparende Baustoffe (Holz) sollen den Energieverbrauch mindern. Durch kurze Wege und Nutzungsmischung soll der motorisierte Individualverkehr im Gebiet niedrig gehalten werden. Ein weiterer Punkt ist die Nutzung von Geothermie. Unter dem Gelände befinden sich in einer Tiefe von 3.500 Metern Heißwasservorkommen.<sup>496</sup> Damit könnte ein Großteil des Energiebedarfs gedeckt werden.

#### 10.4.4. Kritik

Unter der Bevölkerung und in den Medien treten immer wieder einige Kritikpunkte bezüglich der Entwicklung des neuen Stadtteils auf. In den Medien wird unter anderem kritisiert, dass das Projekt insgesamt sehr starr geplant ist. Es wird bemängelt, dass es zu wenige Freiräume für Entwicklungen durch die zukünftigen Bewohner gibt. Eine weitere Gefahr wird von Experten darin gesehen, dass sich Aspern zu einer Satellitenstadt entwickeln könnte. Da in dem zukünftigen Stadtteil alle Lebensbereiche miteinander verknüpft werden sollen, könnte eine unabhängige Stadt entstehen, die sich von ihrer Umgebung abgrenzt. Auch einen Bezug zur Historie des Geländes sieht die zukünftige Planung nicht vor. In 20 Jahren wird in dem neuen Quartier vermutlich nichts mehr an den historischen Flughafen Aspern und die frühere Nutzung

---

<sup>495</sup>vgl. Wien 3420 Aspern Development AG [Hg.], *Entwicklungsphasen*, <http://www.aspern-seestadt.at/wohnen-und-arbeiten/entwicklungsphasen/>, Zugriff am 18.01.2009

<sup>496</sup> Magistrat der Stadt Wien, MA 21 B – Stadtteilplanung und Flächennutzung, *Masterplan Flugfeld Aspern*, Wien, 2008, S. 23

erinnern. Die Vermarktung des Gebiets unter dem Namen „Aspern. Die Seestadt Wien“ ist ebenfalls unter den zukünftigen Anwohnern umstritten und gibt dem Quartier schon jetzt ein bestimmtes Image, welches sonst durch die Identifizierung mit dem Stadtteil und durch Initiativen der Bewohner entstehen könnte.

#### 10.4.5. Vergleich mit Tempelhof

Betrachtet man nun das Städtebauprojekt des Flugfeldes Aspern und die zukünftigen Entwicklungen des Tempelhofer Feldes, so gibt es einige Unterschiede, die einen Vergleich der beiden Projekte schwierig gestalten. Erst einmal ist die Lage der zwei ehemaligen Flugfelder sehr unterschiedlich. Das Tempelhofer Feld ist zentral gelegen in der Berliner Innenstadt, direkt umgeben von Bebauung und Verkehrsinfrastruktur. Das Flugfeld Aspern dagegen ist am Rande der Stadt Wien zu finden, nördlich schließen sich Felder und Naturschutzgebiete an, eine gute Verkehrsanbindung muss erst noch entstehen. Auch bei der Größe der Gebiete ergeben sich Unterschiede. So ist das Flugfeld Aspern mit 240 Hektar erheblich kleiner als das Tempelhofer Feld mit rund 385 Hektar. Auch ist der Druck wegen der fast stagnierenden Bevölkerungszahl in Berlin (laut Prognose eine Zunahme um nur 60.000 Personen von 2007 bis zum Jahr 2030<sup>497</sup>) auf dem Berliner Wohnungsmarkt nicht so angespannt. Generell lassen sich also einige grundlegende Unterschiede bei den beiden Projekten feststellen, die nur einen eingeschränkten Vergleich erlauben.

#### 10.5. Fazit

Die Flughafennutzung, historisch oder gegenwärtig, ist die wichtigste Gemeinsamkeit der drei untersuchten Beispiele. Im Ergebnis der Betrachtungen der Nachnutzungsmöglichkeiten und den damit verbundenen Planungsprozessen lassen sich ansonsten nur schwer Parallelen zwischen den einzelnen Projekten ziehen. Alle Flächen haben ihre besonderen Eigenarten und diese erschweren die Möglichkeit eines direkten Vergleichs. Zum einen muss jedes Areal in Zusammenhang mit der jeweiligen Stadt und dem Land betrachtet werden. Allein in diesem Punkt gibt es schon

---

<sup>497</sup>vgl. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin [Hg.], *Bevölkerungsprognose für Berlin und die Bezirke 2007-2030*, <http://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/bevoelkerungsprognose/>, Zugriff am 18.01.2009

große Unterschiede, so sind Wien, Stockholm und Reykjavik wachsende Städte, die in den nächsten Jahren Platz für neuen Wohnraum benötigen und die Flächenpotentiale der Flughäfen dafür nutzen möchten. Berlin dagegen erwartet keinen großen Anstieg der Bevölkerungszahlen und muss daher mit der zukünftigen Nutzung des Tempelhofer Feldes vermutlich anders umgehen. Weiterhin spielen die unterschiedlichen Lagen und Größen der Areale eine bedeutende Rolle und hängen eng mit den zukünftigen Planungen zusammen. Das Gelände der geplanten Innenstadterweiterung von Reykjavik ist zum Beispiel nur halb so groß wie das Tempelhofer Feld. Und es befindet sich in unmittelbarer Innenstadtlage, direkt am Zentrum angrenzend. Zudem sollte man auch die unterschiedlichen Dimensionen bezüglich der Bevölkerungszahl beachten – in Island leben etwa 300.000 Einwohner – in Berlin sind es über drei Millionen.

Dennoch kann man von den Herangehensweisen der Beteiligten lernen. Gut vorstellbar wäre auch in Berlin eine Bürgerbeteiligung wie sie etwa in Reykjavik stattgefunden hat. Dort war es leichter die Bewohner zu einer Beteiligung zu aktivieren, zumal diese selbst eine Veränderung gefordert haben. Auch unter dem Aspekt das dieses Areal so zentral liegt und sich die (im Vergleich zu Berlin) wenigen Einwohner dort für ihre Stadt und deren Entwicklung mehr verantwortlich fühlen. Vorstellbar sind daher auch eine größere Verbundenheit der Bürger mit ihrem Wohnort und Umfeld und das Gefühl wirklich ernst genommen zu werden. In einer großen Stadt wie Berlin glaubt man vielleicht eher nicht so wahrgenommen zu werden wie es in einer überschaubareren Stadt wie Reykjavik möglich ist.

Ein weiterer - einen Vergleich erschwerender - Punkt ist, dass zwei unserer gewählten Beispiele noch immer als Flughafen genutzt werden und die Umstrukturierung dieser Flächen erst in einigen Jahren vollzogen wird. So kann man nur die Fakten analysieren ohne sehen zu können, ob diese Formen der Ideenfindung und Annäherung wirklich effektiv waren oder nicht.

## 10.6. Quellenverzeichnis

Bromma Airport.: *Bromma sparar din tid*.  
<http://www.brommaairport.se/sv/Bromma/Resenar/>  
Zugriff am 19.01.2009.

Caroline Ednie: *Designing an Urban Plan for Reykjavik*.  
<http://www.scottisharchitecture.com/article/view/Designing+an+Urban+Plan+for+Reykjavik>, Zugriff am 5.01.09.

ICAT Interessengemeinschaft City-Airport Tempelhof e. V., *City-Airport Tempelhof*.  
<http://www.flughafen-berlin-tempelhof.de/home.html>, Zugriff am 19.01.2009.

Kockelkorn, Anne; Meyer, Friederike (2008): *Vatnsmýri - Stadterweiterung in Reykjavik*. In: Bauwelt (2008): *Bauwelt*. Bauverlag BV GmbH Gütersloh. S. 10-13.

Länsstyrelsen i Stockholms län, *Statistik om länet och kommunerna*.  
[http://www.ab.lst.se/templates/InformationPage\\_\\_\\_\\_\\_4976.asp](http://www.ab.lst.se/templates/InformationPage_____4976.asp),  
Zugriff am 19.01.2009.

Magistrat der Stadt Wien, MA 21 B - Stadtteilplanung und Flächennutzung (2008): *Masterplan Flugfeld Asperrn*. Holzhausen Druck & Medien GmbH, Wien.

Naturskyddsforeningen Stockholms län, *Bromma efter flyget*.  
<http://www.stockholm.snf.se/etterflyget.htm>  
Zugriff am 19.01.2009.

Reykjavik City Planning Committee (2007): *Vatnsmýri, Reykjavik - A Call for Ideas*. In: City of Reykjavik (2007): *The shaping of a capital city Vatnsmýri. Reykjavik*.

Reykjavik City Planning Committee [Hg.]: *The shaping of a capital city*. [http://www.vatnsmyri.is/efni/c01\\_vatnsmyri\\_brief\\_en.pdf](http://www.vatnsmyri.is/efni/c01_vatnsmyri_brief_en.pdf), Zugriff am 5.01.2009.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin [Hg.] (2009): *Bevölkerungsprognose für Berlin und die Bezirke 2007- 2030*.

<http://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/bevoelkerungsprognose/>, Zugriff am 18.01.2009.

Stadt Stockholm, *Trafik & Stadsplanering*.

<http://www.stockholm.se/TrafikStadsplanering/#omrade=Bromma>  
Zugriff am 19.01.2009.

Stadt Wien [Hg.] (2009): *Bevölkerungsentwicklung*.

<http://www.wien.gv.at/statistik/daten/pdf/bev-entwicklung-lang.pdf>,  
Zugriff am 18.01.2009.

Stadt Wien [Hg.] (2009): *Bevölkerungsprognose*.

<http://www.wien.gv.at/statistik/daten/pdf/bevschaetzung-alter.pdf>,  
Zugriff am 18.01.2009.

Stadt Wien [Hg.] (2009): *Masterplan Flugfeld Aspern*.

<http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/flugfeldaspern/geschichte.htm>,  
Zugriff am 18.01.2009.

Wien 3420 AG [Hg.] (2009): *Historie*. <http://www.aspern-seestadt.at/wohnen-and-arbeiten/historie/>, Zugriff am 18.01.2009.

Wien 3420 AG [Hg.] (2009): *Entwicklungsphasen*.

<http://www.aspern-seestadt.at/wohnen-and-arbeiten/entwicklungsphasen/>, Zugriff am 18.01.2009.

Wiener Wirtschaftsförderungsfonds [Hg.] (2009): *aspern. Die Seestadt Wiens*.

[http://www.wwf.gv.at/upload/medialibrary/aspern\\_die\\_seestadt\\_wiens.pdf](http://www.wwf.gv.at/upload/medialibrary/aspern_die_seestadt_wiens.pdf), Zugriff am 18.01.2009.

Wiener Wirtschaftsförderungsfonds [Hg.] (2009): *Wien 3420*.

[http://www.wwf.gv.at/upload/medialibrary/wien3420\\_auf\\_real\\_vienna.pdf](http://www.wwf.gv.at/upload/medialibrary/wien3420_auf_real_vienna.pdf), Zugriff am 18.01.2009.

Wikipedia, *Stockholm-Bromma Flygplats*.

[http://sv.wikipedia.org/wiki/Bromma\\_flygplats](http://sv.wikipedia.org/wiki/Bromma_flygplats)  
Zugriff am 19.01.2009.

Yates, Anna (Übersetzung Schwedisch in Englisch) (2005):

*Planning Vatnsmýri: Consultation Days*. In: City of Reykjavík

Department of Planning and Building Alta Consulting (2005): *The shaping of a capital city Vatnsmýri, Reykjavík*.

## 11. Prozessuale Stadtentwicklung

*Janina Goerke  
Nadine Simon*

### 11.1. Einleitung

Der Titel des derzeit laufenden städtebaulichen Wettbewerbes zum Columbiaquartier auf dem Tempelhofer Feld heißt „Prozessuale Stadtentwicklung“. In dieser Arbeit geht es um die Frage, was Prozessuale Stadtentwicklung eigentlich ist. Bei der Recherche wurde uns von einem Mitarbeiter der Berliner Senatsverwaltung für Stadtentwicklung mit einem Schulterzucken geantwortet, dass man das selber nicht so genau wüsste und es sich um einen „schwammigen“ Begriff handle, der als allgemeines Schlagwort benutzt werde, ohne eine genauer bestimmte Bedeutung zu haben. Wir haben versucht, uns dem Thema aus unterschiedlichen Richtungen zu nähern. Der erste Teil befasst sich mit den Ideen der Situationistischen Internationale und dem daraus hervorgegangenen Situativen Urbanismus. Zudem geht es um die Rolle, die Zwischennutzungen dabei spielen können. Im zweiten Teil werden die Ergebnisse der ersten Phase des Städtebaulichen Ideenwettbewerbs „Prozessuale Stadtentwicklung – Columbiaquartier“ kurz vorgestellt, und dann noch einmal genauer auf vier Arbeiten eingegangen, die dem prozessualen Entwurfsgedanken am nächsten kommen. Anschließend haben wir versucht, in einem Fazit das Konzept der „Situationistischen Internationale“ mit dem beim Wettbewerb praktizierten Umgang mit dem Begriff „Prozessuale Stadtentwicklung“ in Beziehung zu setzen.

### 11.2. Situativer Urbanismus

Der Begriff Situativer Urbanismus hat seinen Ursprung in der Situationistischen Internationale (S.I.). Diese war eine avantgardistische, linksradikal orientierte Gruppe, die 1957 von europäischen Künstlern und Intellektuellen gegründet wurde. Eine zentrale Rolle spielte dabei Guy Debord, der bei der Entwicklung der situationistischen Theorie entscheidend mitgewirkt hat. Die Situationisten operierten an der Schnittstelle von Kunst, Politik, Architektur und Wirklichkeit. Ihr Ziel war die Schaffung einer Organisation zur praktischen Aufhebung der Trennung zwischen Kunst und Leben. Das Leben solle selbst zum Kunstwerk werden. Ihr Kunstbegriff bezog sich dabei auf Situationen, in denen sich Menschen unmittelbar frei bewegen, sich austauschen, selbst verwalten, kreativ sein können und keinen Zwängen mehr unterliegen. Dazu gehörte auch eine grundlegende Umgestaltung

der Stadtstrukturen und der gesellschaftlichen Normen jenseits von wirtschaftlichen Zwängen.<sup>498</sup> Der daraus hervorgegangene Situative Urbanismus beschreibt Ideen, Konzepte, Theorien und Utopien, um die vorhandenen Stadtverhältnisse zu revolutionieren.<sup>499</sup> Im Gründungsmanifest der S.I. heißt es gleich zu Beginn: „Wir meinen zunächst, dass die Welt verändert werden muss. Wir wollen die größtmögliche emanzipatorische Veränderung der Gesellschaft und des Lebens, in die wir eingeschlossen sind“. Um also dem konsumorientierten Alltag ein Ende zu bereiten, solle durch Störung, Radikalisierung und Zweckentfremdung eine permanente Revolution des Alltags hervorgerufen werden. Architektonisch gesehen bedeutet dies die Orientierung an der Situation eines Ortes- statt an dessen Funktion, städtebaulich die Orientierung an der Atmosphäre eines Quartiers- statt an der funktionalen Segregation, urbanistisch die Orientierung an der wirklichen Stadt- anstatt an einem Masterplan. So haben sich „Situation“, „atmosphärische Einheit“ und „Stadtarchipel“ zu Leitbegriffen des Situativen Urbanismus entwickelt. Diese Begriffe stellen jedoch keine Planungsinstrumente, sondern so etwas wie Handlungsstrategien dar.<sup>500</sup> Eine zeitgenössische Interpretation von situativem Urbanismus plädiert für den Entwurf von Raum (Planungsraum der Architekten), der zur Produktion von Räumen (Raum für die Bewohner) anregt. Dabei wird versucht, durch Bürgerbeteiligung einen „räumlichen Mehrwert“ zu erreichen und unterdrückten Bedürfnissen Platz zur Verwirklichung zur Verfügung zu stellen. Dazu wird die Situation vor Ort genau analysiert und ein Programm entworfen, welches sich so lange verändern kann, bis die bestmögliche Lösung gefunden ist und man formale Bestimmungen formulieren kann. Das kann allerdings auch bedeuten dass nichts verändert wird, falls nämlich die Situation vor Ort schon gut funktioniert.<sup>501</sup> Urbanismus ist hier als Lebensweise zu verstehen, unabhängig von der Stadt als Konstrukt. So sind es auch nicht die Bauten, sondern die Handlungen, die die

---

<sup>498</sup> Wikimedia Foundation Inc. [Hg.], *Situationistische Internationale*,

[http://de.wikipedia.org/wiki/Situationistische\\_Internationale](http://de.wikipedia.org/wiki/Situationistische_Internationale), Zugriff am 26.01.2009

<sup>499</sup> ARCH+, *Immerbeweger und Müßiggangster von Alexander Cammann*,

<http://www.archplus.net/index.php?s=newsletter&c=156>, Zugriff am 16.01.2009

<sup>500</sup> Kuhnert, Nikolaus; Ngo, Anh-Linh; Luce, Martin; Kleist, Carolin, *Situativer Urbanismus in: Archplus-Zeitschrift für Architektur und Städtebau*, Hg.: Kraft, Sabine; Kuhnert, Nikolaus; Uhlig, Günther, Heft 183, Arch+ Verlag 2007, S. 18-19

<sup>501</sup> ebenda

Bedeutung der Stadt ausmachen. Die Architektur soll vielmehr Ideen geben- eine Initialarchitektur, die auf die Kreativität der Bewohner setzt. Kreativität ist damit zu einer Voraussetzung für den Situativen Urbanismus geworden und hat sich inzwischen auch zu einer ökonomischen Größe entwickelt. Zum Beispiel wird von der „Creativ City“ als Marke gesprochen. „Urbanität“, „Kreativität“ und „Alltag“ sind zu „Strategen des Stadtmarketings“ geworden.<sup>502</sup> Diese Kreativität zeigt sich am besten bei Zwischennutzungen. Solche temporäre Nutzungen gibt es vor allem auf Brachflächen, die sich in einem Übergangsstadium zwischen aufgegebener Nutzung und neuer Planung befinden. Die Brachräume bieten den Akteuren der Zwischennutzungen Testareale zum Ausprobieren von Ideen und Konzepten. Für die Zwischennutzungsakteure, so könnte der Ansatz des situativem Urbanismus interpretiert werden, gilt es öffentliche Orte zu schaffen, die möglichst unterschiedliches Publikum anziehen. So bilden sich Netzwerke mit einer großen Nutzungsmischung aus. Das Nebeneinander unterschiedlicher, städtischer Entwicklungen wird durch das Fehlen übergeordneter Strategien und langfristiger Visionen begünstigt. Denn im Gegensatz zur herkömmlichen Planung, bei der zuerst ein Ziel formuliert bevor der Weg geplant wird, steht bei der Zwischennutzung der Weg im Vordergrund und das Ziel ergibt sich erst mit der Zeit. Der Planer selbst nimmt in diesem Fall eher die Position eines helfenden Ermöglichers ein. Die Offenheit die durch temporäre Nutzungen entsteht, ergibt nichtlineare Entwicklungsprozesse.<sup>503</sup> Unsere Interpretation von Prozessualer Stadtentwicklung gründet sich auf der Basis des Situativen Urbanismus und der Strategie der Zwischennutzung. Sie beschreibt eine kreative, individuelle, nicht planbare Stadtentwicklung, die mit Hilfe von Bürgerbeteiligung, Eigeninitiativen und staatlicher Unterstützung eine bestmögliche Nutzung eines Gebietes ermöglicht.

---

<sup>502</sup> Ngo, Anh-Linh, *Vom Unitären zum Situativen Urbanismus in: Archplus- Zeitschrift für Architektur und Städtebau*, Hg.: Kraft, Sabine; Kuhnert, Nikolaus; Uhlig, Günther, Heft 183, Arch+ Verlag 2007, S. 20

<sup>503</sup> Ngo, Anh-Linh, *Open- Source Urbanismus, Urban Catalyst in: Archplus- Zeitschrift für Architektur und Städtebau*, Hg.: Kraft, Sabine; Kuhnert, Nikolaus; Uhlig, Günther, Heft 183, Arch+ Verlag 2007, S. 84ff.

## 11.3. Wettbewerb „Prozessuale Stadtentwicklung – Columbiaquartier“

Der Wettbewerb „Prozessuale Stadtentwicklung – Columbiaquartier“ wurde von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung ausgelobt. Im Januar 2008 wurden aus mehr als achtzig eingegangenen Entwürfen zwölf Arbeiten ausgewählt und ausgestellt, welche nun in die zweite Bearbeitungsstufe gehen. Das Ergebnis wird im Mai 2009 von der Senatsverwaltung verkündet werden. Das Wettbewerbsgebiet umfasst das ehemalige Tempelhofer Flugfeld mit den in Norden am Columbiadamm gelegenen Teilflächen zwischen Platz der Luftbrücke im Bezirk Tempelhof- Schöneberg, dem U-Bahnhof Südern im Bezirk Friedrichshain- Kreuzberg und der Fontanestraße im Bezirk Neukölln. Die Senatsverwaltung hat in der Auslobung zum Wettbewerb einige Zielvorstellungen für die Entwicklung des Wettbewerbsgebietes formuliert, welche in den Entwürfen umgesetzt werden sollen. Die Anbindung des Columbiaquartiers und des gesamten ehemaligen Flughafenareals an die nördlich angrenzenden Innenstadtbereiche soll durch „prozessorientierte Ansätze“ und „sukzessive Entwicklungen“ des zukünftigen Quartiers erreicht werden. Darüber hinaus sind Konzepte zu entwickeln, welche unter Berücksichtigung von Zwischen- und Pioniernutzungen eine flexible Realisierung ermöglichen. Die Schwerpunkte der Arbeiten sollten insbesondere auf den Aspekten „Ressourceneffizienz“ und „innovatives Wohnen“ liegen. Bürger sollen im Rahmen der Beteiligungsverfahren intensiv in die Planungen einbezogen werden. Bei der Erarbeitung der Entwürfe sind fünf übergeordnete Zielvorstellungen in Form von Bausteinen zu integrieren. Diese fünf Bausteine sind im Masterplan der Senatsverwaltung festgehalten:

- Tempelhofer Forum THF (Adresse für Kultur-, Medien- und Kreativwirtschaft)
- Columbiaquartier (Adresse für innovatives Wohnen)
- Stadtquartier Tempelhof (Adresse für Zukunftstechnologien)
- Stadtquartier Neukölln (Adresse für städtisches Wohnen am Park)
- Parklandschaft

Die genannten fünf Bausteine bilden die Anfangspunkte für die Entwicklung von Ideen für das Columbiaquartier. Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung hat aus über 80 eingegangenen Entwürfen zwölf Arbeiten für die Weiterbearbeitung in der zweiten Phase ausgewählt. Bei der öffentlichen Vorstellung

der Arbeiten am 20.01.2008 wurden die zwölf Arbeiten, je nach Schwerpunktsetzung, in die vier Gruppen „Prozessuale Stadtentwicklung“, „Schwerpunkt Vernetzung“, „Insellösung“ und „Städtebauliche Idee“ eingeteilt. Der Gruppe „Prozessuale Stadtentwicklung“ gehören die vier Entwürfe „Stadt puzzle - Quartiersvernetzung“, „3 Phasen - Aneignung, Setzung, Gewöhnung“, „Pionierband“ und „Tempelhof - Stadt und Energieinkubator“ an. Diese vier Entwürfe werden im Folgenden etwas genauer vorgestellt.

### 11.3.1. „Stadt puzzle – Quartiersvernetzung“

In diesem Entwurf werden städtebauliche, landschaftliche und nutzungsspezifische Unterschiede als „stadtcharakteristische Qualitäten“ verstanden, welche an besonderen Stellen herausgearbeitet und miteinander vernetzt werden sollen. Der Entwurf wurde puzzleähnlich gestaltet und teilt das Gebiet Columbiaquartier als Puzzleleile in verschiedene Handlungsfelder auf. Diese Handlungsfelder sind: Kultur, Kulturgrün, Denkmal, Tempelhofterrassen, Freizeit, Extensivgrün und Sport. Die sogenannten Puzzleleile greifen ineinander, sodass das Bild eines lebendigen Stadtgefüges entsteht. Dadurch soll ein „städtebaulicher Dialog“ zwischen den Handlungsfeldern gefördert werden und die Qualitäten in den angrenzenden Bezirken erlebbar gemacht werden. Die Verknüpfungspunkte können „initialen“ oder „temporären“ Charakter haben, oder auch eine logische Folge der städtebaulichen Entwicklung sein. Dieses „prozessuale System“ dient, so die Verfasser, als Voraussetzung zur breitgefächerten Einbindung von verschiedensten Planungsbeteiligten. Bauliche und zeitliche Parameter bleiben veränderbar und können sich an neue Bedürfnisse anpassen. Im Entwurf „Stadt puzzle“ werden die unterschiedlichen Milieus des Wettbewerbsgebietes aufgegriffen und in ihrem Bestand gestärkt. Eine Vernetzung des Neuen mit dem Vorhandenen soll dadurch angeregt werden. Die Interventionen an den unterschiedlichen Schnittstellen in unterschiedlichen Handlungsfeldern sollen dabei zeitgleich erfolgen. Das Preisgericht kritisiert in einer schriftlichen Beurteilung, dass diese Strategie nur dann möglich wäre, wenn eine klare Konzeption vorläge, welche Nutzung, Struktur und Qualität vorgibt.<sup>504</sup> Gefragt wären nun

---

504 Erläuterungstext des Preisgerichts zum Entwurf „Stadt puzzle – Quartiersvernetzung“

konkrete Entwicklungsanweisungen zu den verschiedenen Handlungsfeldern.<sup>505</sup>



Abbildung 67: Entwurf „Stadt puzzle“<sup>506</sup>

### 11.3.2. „3 Phasen: Aneignung, Setzung, Gewöhnung“

Dieser Entwurf stellt einen Prozess in Piktogrammen dar. Das erste Piktogramm zeigt den Grundriss des Tempelhofer Feldes im „Status quo“. Das Feld wird als fremde und unzugängliche Insel bezeichnet. In den folgenden Piktogrammen werden vier Maßnahmen genannt. Die erste Maßnahme heißt „öffnen, erschließen, entdecken und verbinden.“ In der zweiten Maßnahme werden Verknüpfungen gestärkt, in der dritten Maßnahme Flächen definiert und in der vierten Maßnahme finden die Flächen ihre Formen. Dieser Entwurf beruht auf vier Thesen: „Wege entstehen von selbst“, „Rückseite wird Haupteingang zum Tempelhofer Feld“, „Nutzungen finden sich selbst“ und „Grundstruktur ermöglicht Aneignung“. Die Grundstruktur soll durch Stadtmöblierungen (Bänke, Pflanzen, Spielmöglichkeiten)

<sup>505</sup> vgl. Ausstellung der Wettbewerbsergebnisse Columbiaquartier

<sup>506</sup> Abbildung aus der Ausstellung der Wettbewerbsergebnisse Columbiaquartier

und Zwischennutzungen geschaffen werden. Der dreiphasige Prozess wird am Beispiel „Columbiaquartier“ beschrieben. In der ersten Phase „Aneignung“ soll eine sportliche Nutzung in den Bereichen an der Straße (gemeint ist hier der Columbiadamm) angestrebt werden. Als Maßnahme wird die Nutzung der Tennis- und Softballfelder genannt. Dazu soll durch eine passende Stadtmöblierung (Bänke, Beleuchtung, Picknickmöbel) die Zwischennutzung begünstigt werden. In der zweiten Phase „Setzung“ wird die sportliche Nutzung gefestigt und eine potentielle Gestaltung der asphaltierten Fläche eingeleitet. Zudem werden „Baufenster“ entlang der Sportstätten definiert, in denen eine Mischnutzung bestehend aus Einzelhandel, Wohnen und Gewerbe vorgesehen wird. Die dritte Phase beschreibt die „Gewöhnung“. Sportfelder manifestieren sich entlang des Boulevards, während Baufelder an der Straße Raum für Baugruppen und „experimentelles Bauen“ lassen.<sup>507</sup>

<sup>507</sup> vgl. Ausstellung der Wettbewerbsergebnisse Columbiaquartier

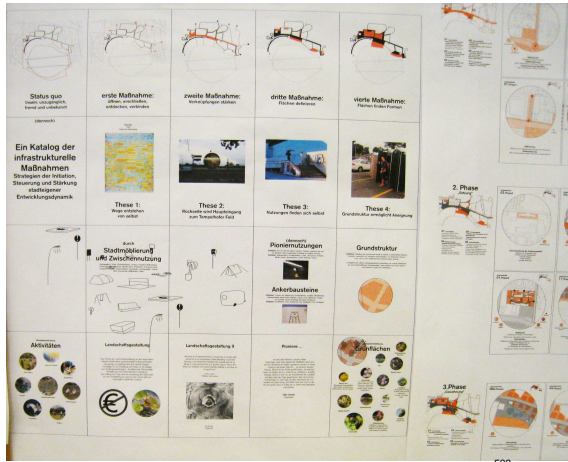


Abbildung 68: Entwurf „3 Phasen: Aneignung, Setzung, Gewöhnung“<sup>508</sup>

### 11.3.3. „Pionierband“

Im Entwurf „Pionierband“ werden verschiedene Nutzungen zusammengefasst und strukturiert. Dieser Grundgedanke wird mittels eines „Pionierbandes“ dargestellt, welches sich von West nach Ost am Columbiadamm entlang zieht. Innerhalb des Bandes stellt ein Freiraum das Aktionsfeld für temporäre Nutzungen dar. Nördlich und südlich dieses Freiraums gelegen soll eine spezielle Art der Bebauung die Kombination von verschiedenen Bautypologien ermöglichen. In Form eines „Barcodes“ werden Bebauungsstreifen von Nord nach Süd angelegt, welche durch verschieden breite Grünstreifen voneinander getrennt werden. Ebenso stellen die verschieden breiten Streifen des „Barcodes“ die unterschiedlichen Bebauungstypologien dar. Somit können die Streifen zum Beispiel mit Townhouses, Stadtvillen oder Blöcken bebaut und unterschiedlich kombiniert werden. Dieses Organisationsprinzip der aufgefächerten Streifenenteilung ermöglicht

nicht nur die Kombination der verschiedenen Bebauungstypen, sondern begünstigt den klimatischen Luftaustausch und somit das Stadtklima. Somit agieren die Grünstreifen nicht nur als Freiraum für Erholung, sondern bilden eine klimatisch wichtige Lüftungsbahn, welche den Luftstrom von Süd nach Nord zulässt. Obwohl die Grünstreifen eine Sichtbahn zum Tempelhofer Feld darstellen, ist das Pionierband als markante Stadtkante erkennbar. Dieses Konzept stellt, so die Verfasser, ein solides räumliches Gerüst dar, welches für Zwischen- und Endnutzungen geeignet ist. Das Pionierband soll im Laufe des Entwicklungsprozesses an Bedeutung für temporäre Nutzungen verlieren und sich mit nachfrageorientierten Nutzungen füllen. So könnten zum Beispiel die Softballfelder durch eine Squash- Halle ersetzt werden, oder eine anfangs als Zwischennutzung genutzte Bar durch eine Kita ersetzt werden. Im Entwurf wird davon ausgegangen, dass der Ringboulevard als Flaniermeile ein Anziehungspunkt für die anliegenden Bezirke sein wird.<sup>509</sup>



Abbildung 69: Entwurf „Pionierband“<sup>510</sup>

<sup>509</sup> vgl. Ausstellung der Wettbewerbsergebnisse Columbiaquartier

<sup>510</sup> Abbildung aus der Ausstellung der Wettbewerbsergebnisse Columbiaquartier

<sup>508</sup> Abbildung aus der Ausstellung der Wettbewerbsergebnisse Columbiaquartier



### 11.3.4. „Tempelhof - Stadt und Energieinkubator“

Im vierten Entwurf aus der Reihe „Prozessuale Stadtentwicklung“ wird auf den Begriff „Inkubator“ abgestellt. Unter einem Inkubator versteht man hier einen Bezirk, eine Stadt oder eine Region, in welcher alles Bestehende und Neubeplante als Labor und Versuchsmaterial betrachtet wird. Als Input gehen Experimente und Investitionen in den Inkubator hinein; Wertvermehrung, Erfahrungen und Prototypen gehen als Output wieder hinaus. Dieser Prozess soll zur Entwicklung neuer Konzepte zur Reduzierung des Energieverbrauchs beitragen. Das Tempelhofer Feld wird als Gesamtkonzept betrachtet und der Entwurf (im Gegensatz zu anderen Entwürfen) nicht auf das Columbiaquartier beschränkt. Die Gesamtfläche des Tempelhofer Feldes wurde in drei Zonen gegliedert: Den inneren Raum mit großem Park, den inneren Ring mit Sondernutzungen auf Experimentierfeldern und den äußeren Ring mit verdichteter Stadt. Um den prozessualen Ansatz dieses Entwurfs zu verdeutlichen, wurde mit dem Instrument „urban gallery“, einem Raum mit vier Ebenen, gearbeitet. Diesen vier Ebenen werden die Begriffe „Action plan“, „Scenarios“, „Prototypes“ und „Database – Informationsspeicher und –austausch“ zugeordnet. Der „Actionplan“ legt Prozesse fest, soll jedoch kein „sturer“ Zeitplan sein. Durch die permanente Aktualisierung von Datenbeständen und Lerneffekten werden jederzeit die Positionen hinsichtlich der verschiedenen Ziele bestimmt und die Inhalte aktualisiert. Die einzelnen „Scenarios“ stellen eine Sammlung von Akteuren und Zusammenarbeitsszenarien dar. „Scenariogames“ bringen Entscheidungsträger und Interessensvertreter zusammen und ermöglichen somit die Umsetzung von Pilotprojekten. Wichtige Akteure sind unter anderem lokale Behörden, Einwohnerkommunen, Energieversorgungsbetriebe und Forschungseinrichtungen. Unter „Prototypes“ werden prototypische Projekte, Entwurfsmethoden und Technologien verstanden. Ein „Prototype“ kann zum Beispiel eine neuentwickelte Technologie zur Gewinnung von Windenergie sein. Solche „Prototypes“ werden auf Experimentierfeldern im inneren Ring des Tempelhofer Feldes installiert. In diesem Entwurf steht das Wettbewerbsgebiet mit dem gesamten Tempelhofer Feld in Beziehung.<sup>511</sup>



Abbildung 70: Entwurf „Tempelhof - Stadt und Energieinkubator“<sup>512</sup>

### 11.4. Fazit

Die einzelnen Wettbewerbsergebnisse bestätigen die Aussage des Mitarbeiters der Senatsverwaltung, dass sich „Prozessuale Stadtentwicklung“ kaum klar definieren lässt. Ein Auszug aus der Auslobung zeigt die mehrschichtige Bedeutung des Begriffs: „Stadt wird nicht mehr als eine aus einem Guss entworfene Realität verstanden, sondern entwickelt sich schrittweise und ist in der Lage, sich wandelnden Erfordernissen nachfrageorientiert anzupassen“ (Auslobung Ideenwettbewerb Columbiaquartier, 2008). Zusammenfassend könnte man formulieren, dass sich der Begriff „Prozessuale Stadtentwicklung“ selbst erklärt, wenn man die beiden Begriffe für sich betrachtet: „Prozessuale Stadtentwicklung“ beschreibt den ungewissen Prozess einer Stadtentwicklung, die nicht auf einer festen, irreversiblen Planung beruht (und damit die Realität).

<sup>511</sup> vgl. Ausstellung der Wettbewerbsergebnisse Columbiaquartier

<sup>512</sup> Abbildung aus der Ausstellung der Wettbewerbsergebnisse Columbiaquartier

## 11.5. Quellenverzeichnis

Arch+ [Hg.]: Besprechung der Arch+ 183 in der TAZ vom 22.08.2007, *Immerbeweger und Müßiggangster von Alexander Cammann*. <http://www.archplus.net/index.php?s=newsletter&c=156>, Zugriff am 16.01.2009.

Kuhnert, Nikolaus; Ngo, Anh-Linh; Luce, Martin; Kleist, Carolin (2007): *Situativer Urbanismus*. In: Kraft, Sabine; Kuhnert, Nikolaus; Uhlig, Günther (2007): Arch+, Heft 183, *Zeitschrift für Architektur und Städtebau*. Arch+ Verlag. S. 18-19.

Ngo, Anh-Linh (2007): *Vom Unitären zum Situativen Urbanismus*. In: Kraft, Sabine; Kuhnert, Nikolaus; Uhlig, Günther (2007): Arch+, Heft 183, *Zeitschrift für Architektur und Städtebau*. Arch+ Verlag. S. 20.

Ngo, Anh-Linh (2007): *Open- Source Urbanismus, Urban Catalyst*. In: Kraft, Sabine; Kuhnert, Nikolaus; Uhlig, Günther (2007): Arch+, Heft 183, *Zeitschrift für Architektur und Städtebau*. Arch+ Verlag. S. 84ff.

Oswalt, Philip (2000): *Stadt ohne Form*. Prestel Verlag, München.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin [Hg.] (2008): Broschüre *Zukunft Tempelhofer Feld*. Berlin.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin [Hg.] (2009): Erläuterungstext des Preisgerichts zum Entwurf „Stadtpuzzle – Quartiersvernetzung“. Berlin

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung [Hg.] (2008): *Tempelhof: Neues Quartier, Ausstellung und Ergebnisse des Call for Ideas vorgestellt*. <http://www.stadtentwicklung.berlin.de/aktuell/pressebox.html>, Zugriff am 26.01.2009.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung [Hg.] (2008): *Prozessuale Stadtentwicklung Tempelhofer Feld – Columbiaquartier*. <http://www.stadtentwicklung.berlin.de/aktuell/wettbewerbe/ergebnis/e/2009/columbiaquartier/html>, Zugriff am 26.01.2009.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung [Hg.] (2008): *Tempelhofer Freiheit*. <http://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/staedtebauprojekte/tempelhof/html>, Zugriff am 20.01.2009.

Wikimedia Foundation Inc. [Hg.]: *Situationistische Internationale*. [http://de.wikipedia.org/wiki/Situationistische\\_Internationale](http://de.wikipedia.org/wiki/Situationistische_Internationale), Zugriff am 25.01.2009.

## 12.1. Megastruktur reloaded

Als visionäre Stadtentwürfe sind Megastrukturen in den 60er Jahren bekannt geworden. Schon in den 50er Jahren wurde die Funktionalität der Vorkriegszeit, die strikte Trennung von Wohnen, Arbeiten, Freizeit und Verkehr kritisiert.<sup>513</sup> Auf Grundlage dieser anhaltenden Architekturkrise, entwarfen Künstler stadtplanerische Neuansätze. Megastruktur ist ein Tragwerk aus Räumen, welches sich über die bestehende Stadt spannt. Die einzelnen Elemente sind mobil, flexibel und können von den Bewohnern individuell genutzt und gestaltet werden.<sup>514</sup> Das konstruktive Gerüst enthält die städtische Infrastruktur, wie die Wasser- und Energieversorgung und den Transport. Davon getrennt sind die Module, in denen die verschiedenen Nutzungen untergebracht sind. Diese beweglichen Elemente können je nach Bedarf an die Trägerstruktur angebracht und wieder entfernt werden. Das komplexe System ermöglicht eine unbegrenzte Erweiterung der Stadt und ohne großen Aufwand kann sich die flexible Stadtstruktur den wandelnden Bedürfnissen der Bewohner und der Gesellschaft anpassen.<sup>515</sup>

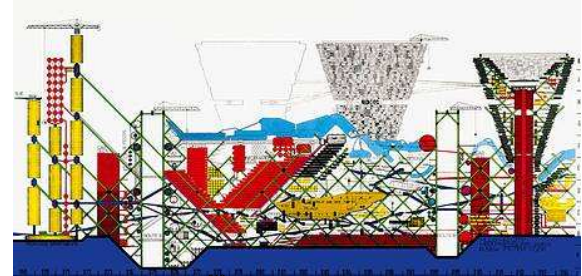


Abbildung 71: Plug-In-City<sup>516</sup>

## 12. Weiterführende Studie

*Marduk Burdinski  
Robert Giesler  
Mareike Joost  
Lars Matthes  
Ellen Mekiffer  
Alexander Ostburg  
Kerstin Schubert  
Stephanie Sterker  
Henrike Warning*

Zwischenbericht 08/09

513 vgl. European Art Projects [Hg.], *Megastructure Reloaded*, <http://www.megastructure-reloaded.org/de/megastructure/>, Zugriff am 08.02.2009

514 vgl. Bau Netz [Hg.], *Megastruktur - Ausstellung in Berlin*, [http://www.baunetz.de/meldungen/Meldungen\\_Ausstellung\\_in\\_Berlin\\_642998.html](http://www.baunetz.de/meldungen/Meldungen_Ausstellung_in_Berlin_642998.html), Zugriff am 08.02.2009

515 vgl. European Art Projects [Hg.], *Megastructure Reloaded*, <http://www.megastructure-reloaded.org/de/megastructure/>, Zugriff am 08.02.2009

516 Archigram/ Peter Cook, *Plug-In-City*, <http://www.megastructure-reloaded.org/de/archigram/>, Zugriff am 08.02.2009

Zwischenbericht 08/09

In der Ausstellung Megastructure Reloaded, die vom 20.09.2008 bis zum 02.11.2008 in der Ehemaligen Staatlichen Münze statt fand, wurden originale Zeichnungen, Collagen und Modelle aus den Zeiten der Megastrukturalisten von zehn zeitgenössischen Künstlern reflektiert. In den Tresorräumen im Untergeschoss der staatlichen Münze wurden unter anderem die visionären Projekte „New Babylon“ von Constant Nieuwenhuys und Yona Friedmans „La Ville spatiale“ vorgestellt sowie die „Plug- In- City“ von Archigram, als Synonym für die Verbindung von Pop, Architektur und Hightec.<sup>517</sup> Neben diesen dokumentarischen Darstellungen sind aber auch viele Installationen von Künstlern wie Tilman Wendland und José Dávila zu sehen, die sich mit dem Thema Megastrukturen auseinander gesetzt haben. In Tomás Saracenos Installation Airport City, eine Konstruktion aus Ballonen verbunden mit Nylonseilen, lässt sich das Prinzip der Megastrukturen, mit ihrem Tragegerüst und den angedockten Modulen, erahnen. Die Kunstwerke sollten auch eine Prüfung der visionären Entwürfe auf Aktualität und Tauglichkeit für die Gegenwart darstellen. Durch die Entwicklung von Megastädten in Asien, Afrika und Südamerika, die wegen ihres starken Wachstums eine neue Strukturierung benötigen, bekommt das Thema wieder mehr Relevanz.<sup>518</sup>



Abbildung 72: Airport City<sup>519</sup>

In Verbindung mit der thematisch gegensätzlichen Ausstellung Shrinking Cities war es die Aufgabe der Projektmitglieder, die beiden besuchten Ausstellungen mit dem Tempelhofer Feld zu verbinden und in freier Form eine Collage, Zeichnung oder einen Text zu kreieren.

<sup>517</sup> vgl. European Art Projects [Hg.], *Megastructure Reloaded*, <http://www.megastructure-reloaded.org/de/archigram/>, Zugriff am 08.02.2009

<sup>518</sup> vgl. Verlag Der Tagesspiegel GmbH [Hg.], *wenn Architekten singen*,

<http://www.tagesspiegel.de/kultur/Ausstellung-Staatliche-Muenze-art772,2619600>, Zugriff am 08.02.2009

<sup>519</sup> Brandt, David, *Airport City*, <http://www.megastructure-reloaded.org/en/exhibition/>, Zugriff am 08.02.2009

Dabei kamen einige interessante Ansätze und Überlegungen für die weitere Entwicklung des Tempelhofer Feldes zusammen, die zum einen eine gewisse Flexibilität der Nutzungen verlangen, zum anderen viel Wert auf eine gewisse Unabhängigkeit legen und sich gegen die schrumpfende Entwicklung der Stadt Berlin auflehnen.

## 12.2. Ausstellung „Shrinking Cities“

Anlässlich der dramatischen Schrumpfungsprozesse in Ostdeutschland wurde 2002 das Projekt Schrumpfende Städte von der Kulturstiftung des Bundes hervorgerufen.

Bis zum heutigen Zeitpunkt hat sich ein Netzwerk mit mehr als 200 Künstlern, Architekten, Stadtplanern und Wissenschaftlern gebildet, um das Phänomen der Schrumpfung in mehreren nationalen und internationalen Regionen zu analysieren und mögliche Handlungskonzepte zu entwickeln. Die Ergebnisse dieser

Zusammenarbeit wurden und werden in zahlreichen Ausstellungen, Veranstaltungen und Publikationen veröffentlicht.

Am 27.10.08 wurde die damalige Ausstellung zum Projekt „Schrumpfende Städte - Analyse, Interventionen, Prognose“ in der Akademie der Künste von den Projektteilnehmern besucht.

In der Ausstellung wurde die Problematik der Schrumpfung anhand thematischer Weltkarten, Videanimation, Interviews und künstlerisch gestalteten Plakaten dargestellt.

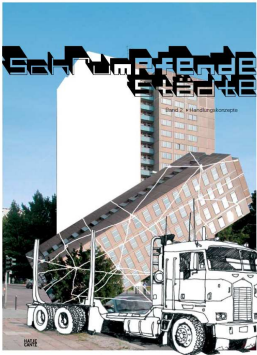


Abbildung 73: Publikationen<sup>520</sup>

<sup>520</sup> Projektbüro Schrumpfende Städte, Publikationen, <http://www.shrinkingcities.com/publikationen.0.html>, Zugriff am 30.01.09

## 12.3. Fahrradtour rund ums Tempelhofer Feld

Am 04.11.2008 hat sich das Projekt zunächst einen ersten Eindruck vom Flughafengelände und vor allem vom Umfeld verschafft. Mit einer Fahrradtour durch die umliegenden Stadtquartiere Neukölln, Tempelhof und Kreuzberg näherten wir uns dem Gebiet. Begonnen hat unsere halbtägige Fahrradtour am Flughafengebäude und setzte sich in östlicher Richtung über den Columbiadamm, vorbei an der angrenzenden Hasenheide, nach Neukölln fort. Neben dem stark befahrenen Columbiadamm sind Freizeiteinrichtungen (Sommerbad Neukölln) und Sportanlagen charakteristisch. Im östlich angrenzenden Neukölln reicht die Bebauung am weitesten an das Flugfeld heran. Eine geringe Frequentierung des Schillerpromenadenkiezes ist auffällig. Weiter ging es in Richtung Süden, vorbei an den Start- und Landebahnen des Flugfeldes, in den Bezirk Tempelhof. Südlich des Flugfeldes hat sich hauptsächlich Industrie angesiedelt. Besonders laut haben wir die Autobahn sowie die S-Bahntrasse wahrgenommen. Vom S-Bahnhof „Tempelhof“ ging es schließlich entlang des stark befahrenen Tempelhofer Damms wieder in Richtung Flughafengebäude.



## 12.4. Begehung des Tempelhofer Feldes



Im ersten Semester des Projektes stand die detaillierte und ausführliche Erarbeitung von verschiedenen Themenschwerpunkten in Bezug zum Tempelhofer Feld im Mittelpunkt. Zu diesem Zweck nahm die Begehung des Tempelhofer Feldes eine hohen Stellenwert ein und war für einige Themen nahezu unentbehrlich. Jedoch stellte sich die Organisation der Begehung als kompliziert und ungewiss heraus. Nach einem lange geführten Mailkontakt zwischen der Projektleitung und dem Geschäftsführer der Berliner Immobilienmanagement GmbH (BIM) Sven Lemiss konnte die



Begehung des Tempelhofer Feldes am 09.12.2008 stattfinden. Etwa 80 Studenten aus vier Studienprojekten der Technischen Universität Berlin, darunter unser eigenes Projekt, erkundeten in Begleitung von Christine Kuhn von der Senatsverwaltung das Tempelhofer Feld mit dem

Fahrrad. Während der etwa dreistündigen Radtour wurden wir von zwei Wachschutzfahrzeugen begleitet. Die Fahrradtour begann am westlichen Teil des Hauptgebäudes (A) und führte an diesem und den Softballfeldern vorbei bis zum anliegenden Friedhof (B). Von dort aus ging es direkt auf das Feld zur ehemaligen Schießanlage



und den Überresten der Seilanlage der US-Armee (C). Anschließend erstreckte sich die Fahrradtour bis zum östlichen Teil nach Neukölln und führte weiter zur südlichen Landebahn (D). Diese diente nachfolgend als Rennstrecke, da der Wachschutz unseren Ehrgeiz mit der Herausforderung eines Wettrennens gepackt hatte. Im westlichen Teil des Feldes (E), nach und nach leicht ermattet, kamen wir nicht anders als erwartet nach dem Wachschutz an und wurden wieder zum westlichen Teil des Hauptgebäudes (F) begleitet. An diesem Punkt endete die Fahrradtour und damit auch die Begehung des Tempelhofer Feldes. Die bleibenden Eindrücke der Begehung an dieser Stelle zu schildern, würde mehrere Seiten in Anspruch nehmen. Daher lassen wir stattdessen ein paar Fotos sprechen.



## 12.5. Gebäudebesichtigung

Nach der Feldbesichtigung wandte sich unser Projekt am 16.12.2008 dem Gebäude zu. Um das Gebäude auch von innen betrachten zu können, mussten wir allerdings eine gewöhnliche Touristenführung buchen<sup>521</sup>. Die Führung begann an einem der südlichen Terminals. Zu den Stationen des Rundganges zählten



Abbildung 74: verlassener Schalter im Empfangsbereich<sup>522</sup>

neben der ehemaligen Abfertigungshalle, dem Rohbau der Empfangshalle auch Teile der ehemaligen amerikanischen Militärbasis, Luftschutzbunker, Bereiche der Flugsicherung und der ausgebrannte Filmbunker.

Die Vielfältigkeit der Stationen und die dazwischen liegenden Fußmärsche durch endlose Flure und Treppenhäuser vermittelten den Projektteilnehmern einen Eindruck von der Komplexität und Größe des Gebäudes. Obwohl wir nach gut zwei Stunden Heizungs- und Luftschutzkeller sowie die Sporthalle in Augenschein genommen und den Blick vom Dach auf das nächtliche Berlin genossen hatten, waren weniger als 20% des Gebäudes erkundet.



Abbildung 75: leere Schalter auch in der Abfertigungshalle<sup>523</sup>

Erkenntnis der Begehung: Das Gebäude des Flughafens bietet ein großes Angebot an Möglichkeiten, aber auch das drittgrößte Gebäude Europas ist nicht vor Nutzungskonflikten und Kostendruck gefeit.

Ein paar Zahlen und Fakten zum Gebäude:

- Drittgrößtes Gebäude Europas mit 1200 Meter Länge und 80.000 Büroräumen
- Das betonierte Vorfeld hat eine Tiefe von 300 Meter
- Das Dach war als Tribüne für 85.000 Menschen geplant
- Verschiedenste Räumlichkeiten inklusive Sporthalle, Café und einer ehemaligen Bowlingbahn
- Das Gebäude verfügt über eigene Zisternen mit 500 Kubikmetern Fassungsvermögen und ein eigenes Heizkraftwerk
- Der Radarturm und verschiedene Radargeräte auf dem Dach sind noch in Betrieb
- Der Bau des Gebäudes wurde durch den zweiten Weltkrieg unterbrochen und ist bis heute in Teilen noch im Rohbauzustand
- Der Unterhalt der Anlage kostet monatlich rund eine Million Euro

521 Alle folgenden Angaben sind dem Protokoll zur Führung durch das Flughafengebäude zu entnehmen.

522 Eigene Darstellung

523 Eigene Darstellung



## 12.6. Podiumsdiskussion „All along Tempelhofer“

Im Anschluss an die Gebäudebesichtigung am 16.12.2008 folgte der Großteil des Projekts der Einladung von metroZones zu der Diskussion „All along Tempelhofer“ - Städtische Interventionen zwischen Protest, Bürgerbeteiligung und 'kultureller Aktivierung' - Lokale Initiativen zur künftigen Nutzung des Tempelhofer Flughafengeländes“ im Theater Café Sowieso in Neukölln. Teilnehmer dieser Podiumsdiskussion waren zum einen Vertreter von Initiativen wie Tempelhofer für Alle! Und NANU THF, zum anderen Marcus Bader von Raumlabor als Experte und als Vertreter der Mitwirkenden am Ideenworkshop der Senatsverwaltung. Weiterhin wurde das Theater Café von einer Vielzahl interessierter Bürger besucht, sodass bereits zu Beginn der Podiumsdiskussion die Kapazität der verfügbaren Räumlichkeiten ausgeschöpft war. Um die Diskussion einzuleiten, wurde das Tempelhofer Feld mit Hilfe von Fotos einer Begehung der Senatsverwaltung visualisiert und die Podiumsteilnehmer nahmen zu Fragen der Diskussionsleitung (Leitung) Stellung. Im weiteren Verlauf war die Diskussion für alle offen. Es wurden viele Fragen bezüglich persönlicher beziehungsweise öffentlich vertretender Problemfelder gestellt, die von der Leitung und Marcus Bader versucht wurden zu beantworten. Hierbei wurde schnell deutlich, dass der Kenntnisstand vieler Anwesender nicht dem aktuellen Stand der Planung entsprach und dass die Initiatoren somit die Sachlage nicht grundlegend erklärt hatten. Demzufolge kam es zu Fragen bezüglich der Fukuoka-Methode (das Verstreuen von zahlreichen Samen in Lehmkugeln) sowie den Planungsabsichten, eine Autobahn über das Tempelhofer Feld zu bauen. Im weiteren Verlauf der Diskussion, nachdem ein nahezu übereinstimmender Wissensgehalt hergestellt wurde, konnte eindeutig zwischen individuellen Belangen und Belangen, die einen Gesamtkontext verfolgten, unterschieden werden. Zusammenfassend kann gesagt werden, dass die Podiumsdiskussion keiner geordneten Organisation entsprach und zusätzlich keiner geordneten Steuerung unterlag. Weiterhin zeigt diese Diskussion deutlich, dass die Nachnutzung des Tempelhofer Feldes ein breites Interesse hervorruft und dass die vielen unterschiedliche Meinungen und Ansichten auch auseinander gehen.

## 12.7. Zwischenpräsentation des Projektes „Berlin Randstadt“

### Randstadt“

#### Projektbeschreibung

Im einsemestrigen Studienprojekt „Berlin Randstadt“ des Instituts für Architektur an der TU Berlin arbeiten 26 Studenten zusammen mit dem Dozenten Joachim Schultz an einer entwurflichen Annäherung zur Nachnutzung des Tempelhofer Feldes. Teilnehmer des Projektes sind die Studierenden der Studiengänge Architektur, Landschaftsplanung, Urban Design und Stadt- und Regionalplanung. Ziel des Projektes ist es, städtebauliche Entwürfe für das komplette Tempelhofer Feld zu erarbeiten.

### BERLIN RANDSTADT

Technische Universität Berlin // Fachgebiet für Städtebau und Architektur  
Dipl.-Ing. Joachim Schultz // Wintersemester 08/09



Tempelhofer, Rudow, Mitte, Tiergarten, Schöneberg

+++ Der Flughafen Tempelhofer ist ein Ort mit Geschichte. +++ Der Flugbetrieb wird am 31. Oktober 2008 um 24:00 Uhr eingestellt. +++ Berlin braucht keine neuen Wohnanlagen und hat kein Geld zur Bewirtschaftung großer Freiflächen. +++

Abbildung 76: Intro des Projektes Berlin Randstadt<sup>524</sup>

Dabei wurde sich dem Thema in Gruppenarbeit (neun Gruppen) von verschiedenen Seiten genähert. Wir waren zu Gast bei der Präsentation der Zwischenergebnisse am 17.12.2008. Bei der

<sup>524</sup> Abbildung aus der Vorstellung der Zwischenergebnisse des Studienprojektes „Berlin Randstadt“



Veranstaltung wurden die Entwürfe vorgestellt und zusammen mit den Gastkritikern (Peter Fischer als Darstellungsexperte, Therese Grandberg als studierte Architektin und Reiner Johann als Stadtplaner) diskutiert.



Abbildung 77: Zwischenpräsentation<sup>525</sup>

### Kartenmaterial

Der erste Schritt bestand darin, das Gebiet zu analysieren, um sich damit vertraut zu machen. Dabei wurden die Analysen in vier Kategorien eingeteilt und auf subjektiven Karten dargestellt: Differenzen (Bebauung versus Grünräume), Erschließung (Anknüpfungspunkte), Ökologie (Klimafunktion des Feldes) und Historisches.



Abbildung 78: Erschließung (ALK-Grundlage)<sup>526</sup>

Daraus wurden Thesen entwickelt, die Stärken sowie Schwächen des Tempelhofer Feldes benennen:

- Kapital statt soziale Quartiersaufwertung in Neukölln
- höchstes Potential dort, wo die Gefahr lauert?
- Erschließungsloch, wo utopische Infrastruktur Platz hätte
- Kritische Rekonstruktion droht
- Partizipationsmodell für Planungen in der Zukunft? Neue Ideen für Tempelhof?

<sup>525</sup> Eigene Darstellung

<sup>526</sup> Abbildung aus der Vorstellung der Zwischenergebnisse des Studienprojektes „Berlin Randstadt“

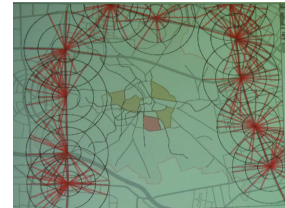
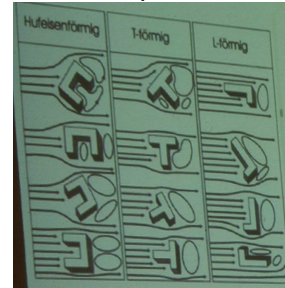


Abbildung 79: Erschließung (persönliche Karte)<sup>527</sup>

### Inseln für Tempelhof



In diesem Entwurf wurde ein Zukunftsszenario für das Tempelhofer Feld erstellt, das besonderen Wert darauf legt, den Eindruck von Weite zu erhalten. Aus diesem Grund soll eine inselartige Bebauung geschaffen werden, die im Großen und Ganzen eine freie Sicht ermöglichen soll. Dabei soll das Prinzip des bebauten Randes umgekehrt werden.

Abbildung 80: Bauungsform, die den Luftaustausch zulässt<sup>528</sup>

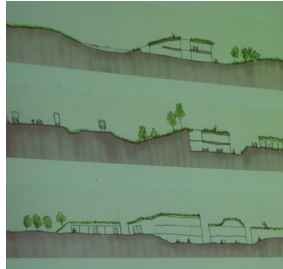
Wichtige Idee bei dieser Präsentation war die Einrichtung von Patenschaftsflächen. So sollen Eigentümer, die Parzellen einer bestimmten Größe erhalten, diese nicht voll bebauen dürfen, sondern müssen sich um die Freiflächen kümmern. Durch die Entwicklung eines Regelwerks für Zwischennutzungen soll das Feld langsam entwickelt und gleichzeitig die Weite erhalten werden. Dieses Werk soll eine dichte Bebauung verhindern. Die Gebäude, die entstehen dürfen, sollen sowohl durch die Ausrichtung als auch durch die Form den Luftaustausch zulassen und sich in die Landschaft integrieren.

<sup>527</sup> Ebenda

<sup>528</sup> Ebenda

## Land - Schaft – Energie

Themen dieser Arbeit waren erneuerbare Energien und wie sie auf dem Tempelhofer Feld hergestellt werden können. Es sollen Energiefelder entstehen, die etwa 400x 400 Meter groß sein sollen und auf denen Energiepflanzen (öhlhaltige, stärke- und zuckerhaltige sowie holzhaltige) ihren Platz finden. Durch die Anbau der Pflanzen in der Stadt werden wertvolle Flächen außerhalb der Stadt geschont



und 1080 Einfamilienhäuser, die auf dem Feld entstehen sollen, können versorgt werden. Außerdem sieht der Entwurf weitere Attraktionen und Anziehungspunkte am gut erreichbaren Rand des Feldes vor, zum Beispiel einen Hochseilgarten, ein Besucherzentrum, einen Skaterpark oder einen Naturerlebnispark.

Abbildung 81: Häuser, die sich in die Landschaft einfügen<sup>529</sup>

## Spiegel Tempelhof

Dieser Entwurf verfolgt den Ansatz ein städtebauliches Bild zu entwickeln. Das Tempelhofer Feld soll mit der Stadt verschmelzen, indem der Rand, der das Feld begrenzt, auf das Innere des Feldes annähernd gespiegelt wird. Die Idee dahinter ist eine innere Randbildung, mit der eine Funktionsspiegelung einhergeht. Dabei wird der gespiegelte innere Rand durch Erschließungen oder andere Funktionen in Sequenzen eingeteilt.

### Thematischer Entwurf

Die Idee dieser Gruppe war die Entwicklung eines Leitsystems, mit dessen Hilfe Zwischennutzungen möglich gemacht werden sollten. Dabei beschränkte sich die Gruppe auf den Bereich zwischen den beiden Landebahnen. Das Leitsystem hat auch bei diesem Entwurf das Ziel den Horizont zu erhalten und bei einer Öffnung Wege anzubieten, um dann diese Pfade bei Bedarf auszubauen und Infrastruktur bereitzustellen.

## Raum zum Rumhängen

Hauptaufgabe dieses Entwurfes war eine Funktionszuweisung. Potentiale, die in der Umgebung gesehen wurden, sollen gestärkt werden. Die verstreuten Sportanlagen sollten zusammengelegt werden, indem das Werner-Seelenbinder Sportzentrum in den Norden verlegt wird. Außerdem ist geplant den Weg zum Südstern zu bereinigen. Der Naturraum um den Alten Hafen soll neu definiert werden. Im Süden ist als Lämpuffer ein Gewerbegebiet angedacht. Die Haupteerschließung soll auf den Landebahnen und zum Südstern hin erfolgen. Wohnen soll im Süd-Osten (an Neukölln angrenzend) erfolgen.

## Zeit für Prozess

Als Qualität des Feldes wurde der Horizont festgestellt, der erhalten werden soll. Dazu sollen die Nutzungen in sogenannten Nischen (Senken) stattfinden. Die Arbeit hat sich dann mit den Themen Orientierung auf dem Feld, Verbindung der (nicht unmittelbar sofort sichtbaren) Nischen, die Bewegung auf dem Feld und der Rolle des Feldes in Berlin beschäftigt. Außerdem ist eine Beteiligung der Öffentlichkeit in dem Prozess angedacht. Dazu wurde ein genauer zeitlicher Ablaufplan erstellt.

## 2010 - an open space odyssey

Dieser Entwurf beschäftigt sich mit der Öffnung des Feldes und teilt diese in drei Stufen ein. Den ersten Schritt stellt eine Beobachtung der Besucherströme dar, die von den Bahnhöfen und aus der Nachbarschaft kommen. An wichtigen Stellen sollen Aussichtstürme errichtet werden. Durch die Besucherströme werden Trampelpfade entstehen, an denen nach und nach Informationsschilder aufgestellt werden sollen. In der zweiten Stufe soll im Süden des Tempelhofer Feldes eine Sportakademie mit einer angeschlossenen S-Bahnstation entwickelt werden. Die dritte Stufe beschäftigt sich mit der festen Bebauung auf dem Tempelhofer Feld. So soll die Freifläche nur teilweise erhalten werden. Sichtachsen sollen aber dafür sorgen, dass eine Orientierung gegeben ist und der Horizont inszeniert wird.

## Fade Out

Die Verbindung der Gegenpole Tempelhof und Neukölln stand in dieser Arbeit im Mittelpunkt. Diese Verknüpfung soll durch einen Streifen Bebauung zwischen den beiden Bezirken geschaffen werden, die an den Rändern dicht beginnt und zur Mitte des Feldes

an Dichte verliert. Im Süden des Gebietes ist ein Berg vorgesehen, der vor dem nördlich angelegten Vorfeld in einen See übergeht, dieses aber nicht einnimmt.

## 12.8. Präsentation des Hauptstudienprojektes

### „Columbia-Quartier \_Stadtentwerfen“

Aus dem "Wiesenmeer" ranken nun die ersten "Blütenräume für Tempelhof".<sup>530</sup> So umschrieb es hoffnungsvoll der Berliner Tagesspiegel in einem Artikel vom 16.08.2008. Gemeint waren Pläne und Öffnungsszenarien, für das 386 Hektar (ha) große, innerstädtische Flughafenareal. Den ersten Baustein zur Transformation des Geländes in die "Tempelhofer Freiheit" bildet das am nördlichen Rand gelegene Columbia-Quartier. Bisherige planerische Vorüberlegungen basierend auf dem Masterplan des Senats sehen die Entwicklung eines "innovativen" Wohnstandorts mit rund 1500 Wohneinheiten (WE) vor. Am 12.01.2009 wurden, im Rahmen des von der Diplom Ingenieurin Kerstin Schröder betreuten und auf ein Semester beschränkten Hauptstudiumsprojekt „Columbia-Quartier \_Stadtentwerfen“, sieben städtebauliche Entwürfe zu diesem Thema von den Teilnehmern präsentiert. Ziel war eine Teilnahme an dem, von der Senatsverwaltung für Stadt- und Regionalplanung ausgeschriebenem, offenen, städtebaulichen und landschaftsplanerischen Ideenwettbewerb außer Konkurrenz. Die Projektarbeiten sollten sich eng an dem formalen und inhaltlichen Rahmen der Wettbewerbsanforderungen orientieren; d.h. unter Echtzeitbedingungen "beispielgebende Entwürfe für die Gestaltung der Städte und Landschaften entwickelt werden". Der als planerische Grundlage dienende Masterplan des Senats wurde jedoch von der Gruppe verworfen, sodass inhaltlich nicht nur das Columbia-Quartier Bestandteil der einzelnen Projekte war, sondern Entwürfe für das gesamte Areal, basierend auf einem neuen Masterplan, vorgestellt wurden. Besonderes Augenmerk wurde auf eine prozessuale Stadtentwicklung unter realitätsnahen Bedingungen gelegt. Der neu entworfene Masterplan gliedert sich in drei verschiedene Zonen, mit jeweils spezifischen Ausprägungen. An eine Schutzzone für Trockenwiesen im Osten grenzt die Aktivzone mit der Möglichkeit sportlicher Zwischennutzung. An deren nördlicher Grenze sind Mischgebiete für Wohnen und Gewerbe ausgewiesen. Abgeschlossen wird die Freifläche im Westen von einer Parkzone für Erholungssuchende. Grundsätzlich gilt für alle Entwürfe, die sich mit der Freifläche auseinander setzen,

---

530 Verlag Der Tagesspiegel GmbH [Hg.], Blütenräume für Tempelhof,

<http://www.tagesspiegel.de/berlin/Tempelhof-Flughafen;art270,2594955>, Zugriff am 09.02.2009

dass auf motorisierten Individualverkehr verzichtet wird und auf eine niedrige Bebauung zu achten ist.

#### **Entwurf 1: „Aktionsraum zwischen Laut und Leise“**

Dieser Entwurf befasst sich mit dem westlichen Teil des Columbia-Quartiers. Ziel ist es, eine integrative Mischnutzung der Columbiahalle und der geplanten, angrenzenden Wohnquartiere zu initiieren. Für den Fall, dass auftretender Lärm zu Problemen mit den Anwohnern führt, sieht dieser Entwurf im Rahmen einer prozessualen Quartiersentwicklung die Entfernung oder Neunutzung der Halle als KFZ-Werkstatt oder Restaurant vor. Als Bauträger würden sich Baugruppen anbieten. Es handelt sich bei dem Aktionsraum-Entwurf um einen offenen und grünen Entwurf, der das Thema prozessuale Stadtentwicklung in den Gesamtkontext gut einbettet.

#### **Entwurf 2: „Gesundheitspark – Umwelt, Körper, Geist“**

Dieser Entwurf sieht für das nördliche Columbiaquartier generationsübergreifendes Wohnen vor. Hellen, terrasierten Wohnblöcken mit niedriger Geschosshöhe schließen sich südlich des Columbiadamms auf dem Gelände des Tempelhofer Feldes kleinteilige Parzellen an. Diese in Modulbauweise angelegten Gesundheitscluster sind individuell gestaltbar und greifen die Themen Umwelt, Körper und Geist auf. Durch eine Verlagerung des Rückhaltbeckens, entstehen südlich dieser Cluster eine Therme und ein Teich, den man temporär als Amphitheater nutzen kann. Südwestlich dieses Beckens sieht der Entwurf eine Ferienanlage vor. Über Kosten, die eine Verlagerung des Rückhaltbeckens mit sich bringen würde, gibt dieser Entwurf jedoch keine Auskunft.

#### **Entwurf 3: „Freizeit, Wissenschaft, Wohnen“**

Interessant bei diesem Entwurf ist die thematische Gliederung. Hauptaugenmerk liegt auf dem nord-östlichen Wohnquartier. Diese durch Baugruppen initiierten Mehrparteienhäuser, zeichnen sich durch einen großzügigen Schnitt und eine Niedrigenergiebauweise aus. Sie flankieren einen aus dem Rückhaltebecken hervorgegangen Teich, der einen Hauptteil des nördlichen Quartiers ausmacht. Auf dem Gelände des Flughafens entsteht ein Wissenschaftsstandort, der vorhandene Gebäude wie den Radarturm mit einschließt. Für die Freifläche zwischen den Gebäuden im Westen und der Picknickarea sieht der Entwurf einen Freizeitbereich vor, der sich besonders architektonisch hervorhebt.

Geschlungene Pfade und ein wie eine Schnecke geformtes Gebäude binden sich nahtlos in diesen gelungenen Entwurf ein. Einziger Kritikpunkt hierbei ist die fehlende soziale Vernetzung mit umliegenden Stadtquartieren.

#### **Entwurf 4: „Columbia Ost“**

Das größte Problem dieses Entwurfs ist die kleine Fläche. Die Lösung ist die Nutzung der Fläche als Kleingartenanlage. Jeder einzelne Garten soll eine Grundfläche von durchschnittlich 25 Quadratmetern (m<sup>2</sup>) erhalten. Das Besondere dabei ist die Integration aller Einzelflächen in drei Erdhügel, die den Grasodenhäusern in Nordeuropa ähneln. Auf jedem Grundstück der Erdhügelkolonie ist zudem Wohnraum angedacht. Bestehend aus einem Aufenthaltsraum im Parterre und einer Schlafkoje darüber, sollen insgesamt 15m<sup>2</sup> Wohnraum entstehen. Zwischen den Erdhügeln sind schmale Fahrradwege geplant. Im Rahmen der Idee der prozessualen Stadtentwicklung soll später auch die ehemalige Picknickarea in das Gesamtkonzept integriert werden. Weiterhin soll das Haus des Wetterdienstes durch verschiedene Zwischennutzungen genutzt werden. Dieser Ansatz ist sehr kreativ und bringt das erste Mal den Kleingarten ins Spiel.

#### **Entwurf 5: „Weite wagen“**

Dieser Entwurf bezieht sich auf die 220 ha große Freifläche ohne Gebäude. Basierend auf dem neu aufgestellten Masterplan (s.o.) zeichnet sich dieser Entwurf besonders durch kreative Detaillösungen aus. So durchziehen die gesamte Grünfläche querlaufende, zu unterschiedlichen Zeiten geschnittene Grasachsen. Durch unterschiedliche Nabenhöhen ergibt sich ein dynamischer Eindruck, der einer seichten Dünenlandschaft ähnelt. Das „Wiesenmeer“ wird hier lebendig. Der Bereich der Schutzzone wird laut Gruppe durch eine Scheibe getrennt. Andere, offene Lösungen sind dieser Idee aber vorzuziehen, um so den Erlebnisfaktor zu erhöhen. Eine Nord-Südtangente in der Aktivzone, flankiert von Beleuchtungseinheiten der Landebahn, stellt den Bezug zum Flughafen her. Durch Absenkungen von maximal einem Meter erhält das Areal zusätzlich Dynamik.

#### **Entwurf 6: „Innovation durch innere Werte“**

Dieses Projekt verfolgte offensichtlich das Konzept der „Eierlegenden Wollmilchsau“. Es sieht vor, im Westen des

Tempelhofer Feldes ein Quartier mit gemischter Nutzung zu errichten. Am Tempelhofer Damm sollen Fünfgeschossiger entstehen, die Bebauungshöhe in Richtung Tempelhofer Feld soll abfallen. Weiterhin ist die Öffnung Richtung Flugfeld geplant. Die im Titel angestrebte Innovation war schwer zu erkennen. Die Präsentation war zudem sehr unanschüssig, die Folien überladen und die Vortragsweise mangelhaft.

#### **Entwurf 7: „THF-Quartier“**

Auf demselben Areal wie Entwurf 6 plant die Gruppe ein Mischnutzungsquartier. Am Tempelhofer Damm soll eine Ladenzeile entstehen, die mit einem angrenzenden Grünstreifen als Lärmschutz dienen soll. Der Osten des Gebiets wird als reines Wohnquartier ausgewiesen. Im Norden ist ein hohes Hotel geplant, das der höchste Punkt des Quartiers sein wird. Zudem sollen ein Einkaufszentrum, Ateliers und Büros integriert werden. Eine interessante Idee waren die Rentner-Wohngemeinschaften, die im Wohnquartier untergebracht werden sollen. Das Stilmittel der Zeitachse machte den Fortschritt der prozessualen Stadtentwicklung deutlich. Kritisch wurden die spitzen Gebäudeschnitte angemerkt und die zu hoch angesetzte erwartende Bruttogeschossfläche für diese Grundfläche.

Alle vorgestellten Entwürfe boten für die Kürze der Zeit, in der sie entstanden, interessante Aspekte und Teillösungen, die spezifische Gegebenheiten des Areals berücksichtigen. Die graphischen Ausarbeitungen konnten fast immer überzeugen und die Erläuterungen waren schlüssig. Trotzdem hätte aus unserer Sicht eine lebhaftere Diskussion gerade von den anwesenden Projektteilnehmern durchgeführt werden können. Außerdem stellten wir uns immer wieder die Frage, warum die Entwürfe außer Konkurrenz zum parallel stattfindenden Ideenwettbewerb des Senates durchgeführt wurden. Die Kompetenz und somit auch die zu erwartende Qualität hätte eine Teilnahme gerechtfertigt.

## **12.9. Quellenverzeichnis**

BauNetz [Hg.] (2009): *Megastruktur - Ausstellung in Berlin*. [http://www.baunetz.de/meldungen/Meldungen\\_Ausstellung\\_in\\_Berlin\\_642998.html](http://www.baunetz.de/meldungen/Meldungen_Ausstellung_in_Berlin_642998.html), Zugriff am 08.02.2009.

European Art Projects [Hg.] (2009): *Megastructure Reloaded*. <http://www.megastructure-reloaded.org/de/intro/>, Zugriff am 08.02.2009.

Verlag Der Tagesspiegel GmbH [Hg.] (2009): *Wenn Architekten singen*. <http://www.tagesspiegel.de/kultur/Ausstellung-Staatliche-Muenze;art772,2619600>, Zugriff am 08.02.2009.

Am Dienstag, den 03.02.2009, begann für das Projekt das zweite Semester. In der fast siebenstündigen Sitzung wurden zwölf verschiedene Projektideen für das nächste Semester mit Hilfe von Präsentationen und vorbereiteten Abstracts vorgestellt, bewertet und diskutiert. Zur Unterstützung waren Bernhard Weyrauch, der Garant für den ersten Preis bei der Projektpräsentation und Stefan Höffken, Mitarbeiter bei ZebraLog und Mitglied bei Urbanophil, dabei. Die Inhalte der Abstracts reichen von zwei verschiedenen Entwürfen, die sich mit dem angrenzenden Stadtteil Neukölln vertiefender beschäftigen über einen Entwurfskonzept zur Entwicklung der Grün- und Parkflächen, der Weiterentwicklung einer der zwölf Columbiaquartier- Entwürfe, einem Zwischennutzungskonzept, einem Onlinedialog, einer Masterplankritik, einem Öffnungskonzept, einer Bürgerinformation, einem Konzept für das Flughafengebäude und einem B- Plan bis hin zu einer aktionistischen Idee für eine Fahrradtour. Im Anschluss an die Diskussion entschied sich das Projekt für das Oberziel „Öffnung“, frei nach dem Projekttitel „Grand opening“. Allerdings konnte sich das Projekt bereits auf zwei gemeinsame Projekte einigen, bei denen sich alle einbringen können. Eine endgültige Entscheidung wurde am 03.02.09 noch nicht gefunden und deshalb auf die nächste Woche verschoben, obwohl bereits ein Netzwerk entstand und Verbindungen zu jedem Projekt gefunden wurden.

### 13. Ausblick

Anna Opalla  
Marlen Utesch

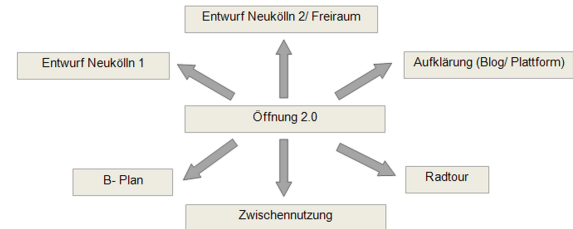


Abbildung 82: eigene Darstellung nach zusammenfassender Skizze von Nikolai Roskamm

Am 10.02.09 einigte sich das Projekt darauf, dass das Öffnungskonzept als Leitthema über allen anderen Kleingruppenprojekten steht. Jedes Projekt konnte eine inhaltliche

Verbindung herstellen. Veränderungen innerhalb der einzelnen Projekte sind weiterhin möglich. Die intensive Arbeit in den Kleingruppenprojekten beginnt mit dem zweiten Semester am 14.04.09.

#### Abbildungsverzeichnis:

Abbildung 1: Parade anlässlich des Sieges über Frankreich 1871. 22	
Abbildung 2: Streckennetz der Lufthansa 1928; Berlin ist wichtigster Knotenpunkt .....	26
Abbildung 3: Flughafenkomplex .....	28
Abbildung 4: Alte und neue Anlage .....	29
Abbildung 5: Übersicht.....	31
Abbildung 6: Städtebaulicher Entwurf von HPP 1994.....	39
Abbildung 7: Abstimmungsbeteiligung beim Volksentscheid .....	45
Abbildung 8: Anteil Ja-Stimmen beim Volksentscheid .....	46
Abbildung 9: Entwurf 1991 .....	55
Abbildung 10: Entwurf 1994.....	57
Abbildung 11: Alter Masterplan .....	58
Abbildung 12: Der Masterplan .....	60
Abbildung 13: Platz 1. Tempelhofer Freiheit .....	63
Abbildung 14: Platz 3. Tempelhofer Freiheit .....	64
Abbildung 15: Verzerrung durch Strategisches Abstimmen .....	66
Abbildung 16: Gebiet Columbia- Quartier .....	69
Abbildung 17: Informationen zum Flughafengebäude .....	72
Abbildung 18: Vermietungsstand .....	73
Abbildung 19: Wissenschaftsstandort Johannesthal/Adlershof .....	94
Abbildung 20: Rummelsburger Bucht .....	95
Abbildung 21: Friedrichswerder West .....	98
Abbildung 22: Schema des Treibhauseffektes.....	113
Abbildung 23: Entstehung von Flurwinden.....	116
Abbildung 24: Temperaturverlauf unterschiedlicher Oberflächen. 118	
Abbildung 25: Wasserhaushalt von Vegetationsflächen und versiegelten Flächen .....	119
Abbildung 26: Kaltluftproduzierende Räume- (grün) und Belastungsräume (orange-rosa) am Tempelhofer Feld....	122
Abbildung 27: Tipi am Kanzleramt.....	138
Abbildung 28: Badeschiff im Winter.....	142
Abbildung 29: Gelände der Tentstation .....	147
Abbildung 30: Luftbild Tempelhof .....	172
Abbildung 31: Freiraumverbindungen zum Umfeld .....	173
Abbildung 32: Zustand der Oberflächenmaterialien .....	177
Abbildung 33: Übergeordnete Verbindungswege.....	179
Abbildung 34: Weite des Tempelhofer Feldes .....	185
Abbildung 35: Central Park- Planung Anfang des 19. Jahrhunderts .....	186
Abbildung 36: Gestaltungsvorschlag für die Highline.....	188

Abbildung 37: Île Seguin 2004, während des Abrisses der Fabrikhallen.....	190
Abbildung 38: Speer- Plan (1939).....	206
Abbildung 39: Baunutzungsplan West (1961).....	206
Abbildung 40: Flächennutzungsplan West (1965).....	207
Abbildung 41: FNP Berlin (2004).....	207
Abbildung 42: FNP- Änderung 2008.....	208
Abbildung 43: Zeitrahmen FNP Änderung Tempelhofer Feld.....	213
Abbildung 44: Ausschnitt der Internetseite „Tempelhof für ALLE“ mit Logo.....	217
Abbildung 45: Ausschnitt der Internetseite „NachNutzung Tempelhof“ mit Logo.....	219
Abbildung 46: Ausschnitt der Internetseite „Tempelhof aufmachen.Für Alle“ mit Logo.....	221
Abbildung 47: Ausschnitt der Internetseite „BIFT“ mit Logo.....	222
Abbildung 48: Lage der Südstadt (rot).....	231
Abbildung 49: Siegerentwurf Städtebaulicher Ideenwettbewerb ..	233
Abbildung 50: Loretto- Areal.....	238
Abbildung 51: Französisches Viertel.....	238
Abbildung 52: Vauban im Bild, Quartiersplan.....	244
Abbildung 53: Lage des Planungsgebiets (rot) im FNP-Entwurf von 2008.....	251
Abbildung 54: Ehemaliges Stallgebäude der Kaserne, heute Sitz des Entwicklungsträgers.....	254
Abbildung 55: Teil des BUGA-Geländes, heutiger Volkspark.....	256
Abbildung 56: Luftbild des Flughafengeländes um 1991.....	261
Abbildung 57: Städtebaulicher Konzeptplan.....	263
Abbildung 58: Ein typischer Wohnblock mit geschlossener Bebauung zur Straßenseite und offener Bebauung zur Parkseite. Links im Bild erkennbar die Promenade.....	266
Abbildung 59: Luftbild des Riemer Parks.....	268
Abbildung 60: Gebiet Vatnsmyri.....	279
Abbildung 61: 360° Panoramabild.....	281
Abbildung 62: Skizzen von Sigurður Valur Sigurðsson.....	282
Abbildung 63: Siegerentwurf, eigene Bearbeitung.....	285
Abbildung 64: Luftbild, Bromma Flughafen.....	287
Abbildung 65: Bommer Flugfeld.....	289
Abbildung 66: Entwurf für das Flugfeld Aspern.....	295
Abbildung 67: Entwurf „Stadt puzzle“.....	309
Abbildung 68: Entwurf „3 Phasen: Aneignung, Setzung, Gewöhnung“.....	311
Abbildung 69: Entwurf „Pionierband“.....	312

Abbildung 70: Entwurf „Tempelhof - Stadt und Energieinkubator“	314
Abbildung 71: Plug- In- City.....	318
Abbildung 72: Airport City.....	319
Abbildung 73: Publikationen.....	321
Abbildung 74: verlassener Schalter im Empfangsbereich.....	325
Abbildung 75: leere Schalter auch in der Abfertigungshalle.....	325
Abbildung 76: Intro des Projektes Berlin Randstadt.....	328
Abbildung 77: Zwischenpräsentation.....	329
Abbildung 78: Erschließung (ALK-Grundlage).....	329
Abbildung 79: Erschließung (persönliche Karte).....	330
Abbildung 80: Bebauungsform, die den Luftaustausch zulässt....	330
Abbildung 81: Häuser, die sich in die Landschaft einfügen.....	331
Abbildung 82: eigene Darstellung nach zusammenfassender Skizze von Nikolai Roskamm.....	340

#### Tabellenverzeichnis:

Tabelle 1: Verfahrensarten.....	68
Tabelle 2: IBA Hamburg 2013.....	76
Tabelle 3: IBA Emscher Park.....	77
Tabelle 4: Unterschiede von Zwischennutzung und Dauernutzung.....	141
Tabelle 5: Ziele von Tempelhof für Alle!.....	218
Tabelle 6: Ziele von NANU THF.....	220
Tabelle 7: Ziele von Tempelhof aufmachen. Für Alle.....	222
Tabelle 8: Ziele von BIFT.....	223