

Stadt von morgen

Bald wird der Berliner Flughafen Tegel Geschichte sein. An seiner Stelle soll ein städtebauliches Modellprojekt mit Gewerbe-, Industrie-, Forschungs- und Wohnnutzungen entstehen – mit strengen ökologischen und sozialen Vorgaben.

Von Christian Hunziker, Berlin

Das wünschen sich die Verantwortlichen in vielen wachsenden Großstädten: dass ihnen auf einen Schlag ein innerstädtisches Areal von fast fünf Quadratkilometer Größe zur Verfügung steht, das sich von Grund auf neu entwickeln lässt und Platz für Gewerbeflächen, Forschungs- und Bildungseinrichtungen sowie Wohnungen bietet. In Berlin erfüllt sich dieser Wunsch demnächst: Wenn (worauf vieles hindeutet) am 31. Oktober dieses Jahres endlich der neue Großflughafen in Schönefeld eröffnet wird, sind die Tage des traditionsreichen, vor einem halben Jahrhundert errichteten Flughafens Tegel gezählt.

Glücklich darüber sind allerdings längst nicht alle. Unüberhörbar sind die zahlreichen Stimmen, die über den Verlust eines funktionalen Verkehrsbauparcs in zentraler Lage klagen, und noch 2017 sprach sich in einem (rechtlich nicht bindenden) Volksentscheid die Mehrheit der Abstimmenden für den Weiterbetrieb des Flughafens aus. Doch eigentlich ist die Sache klar: Schon 1996, als sich der Bund sowie die Länder Brandenburg und Berlin im sogenannten Konsensbeschluss auf Schönefeld als Standort für den neuen Großflughafen einigten, war die Schließung der beiden Flughäfen Tempelhof und Tegel Bestandteil der Vereinbarung.

Weil sich die Eröffnung des Flughafens BER aber Jahr um Jahr verzögerte, hatten die Verantwortlichen ausreichend Zeit,

das Nachnutzungskonzept für das knapp 500 Hektar große Tegel-Areal zu verfeinern. Dabei spielte ihnen der wirtschaftliche und demographische Aufschwung der Stadt in die Hände. „Als man sich 2008 erste Gedanken über die Nachnutzung des Flughafens Tegel machte, fragte man sich, was man mit dieser riesigen Fläche Kluges anfangen sollte“, blickt Philipp Bouteiller zurück, Geschäftsführer der landeseigenen Tegel Projekt GmbH. „Dann wurde klar: Berlin wächst rapide und hat in Tegel eine wertvolle Flächenreserve mitten in der Stadt, die auch für die Nutzung grüner Zukunftsindustrien geeignet ist.“

Damit spricht Bouteiller einen Schwerpunkt der zukünftigen Nutzung an: Auf einem 211 Hektar großen Teilgebiet im Westen des Areals soll die sogenannte Urban Tech Republic entstehen, in der nach Angaben der für die Entwicklung des Standorts verantwortlichen Tegel Projekt GmbH bis zu tausend Unternehmen mit rund 20 000 Beschäftigten forschen, produzieren und Entwicklungsarbeit leisten sollen. Das 1974 eröffnete Terminalgebäude ist als neuer Campus für die Beuth Hochschule vorgesehen. Im östlichen Teilgebiet, vom Industriebereich durch einen Landschaftspark getrennt, soll den Plänen zufolge das Schumacher Quartier mit gut 5000 Wohnungen entstehen.

Mit Blick auf die Industrie- und Gewerbeflächen sprechen die Verantwortlichen von einem „kuratierten Innovationspark“. Als Nutzer sind deshalb keineswegs alle Unternehmen willkommen, sondern nur solche,

die sich mit sechs festgelegten Themen urbaner Technologien befassen. Dazu zählen klimaneutrale Energiesysteme, umweltschonende Mobilität, sauberes Wasser und die Entwicklung neuer Materialien zum Beispiel für das nachhaltige Bauen. Dabei soll nicht nur geforscht, sondern auch produziert werden, weshalb allein 82 Hektar für Industriebetriebe reserviert sind.

Bei der Industrie- und Handelskammer (IHK) Berlin trifft dieses Konzept auf ungeteilte Zustimmung. Die kombinierte Nutzung als Wissenschafts-, Forschungs- und Produktionsstandort sei „genau das Richtige für die Weiterentwicklung des Wirtschaftsstandorts Berlin“, lobt Jörg Nolte, Geschäftsführer Wirtschaft und Politik bei der IHK. Denn in diesem Zusammenspiel lägen Berlins Stärken. Ein zusätzliches Angebot an Industrieflächen sei dringend erforderlich, da derzeit zahlreiche expansionswillige Unternehmen vor der „riesigen, teils existenzbedrohenden Herausforderung“ stünden, passende Flächen zu finden, sagt Nolte. Die Ansiedlung des Elektroautobauers Tesla im brandenburgischen Grünheide zeige deutlich, „dass ein attraktiver Standort wie die Hauptstadtregion Berlin stets Flächenreserven vorhalten sollte“.

Dass neben dem Gewerbeareal auch ein großes Wohngebiet entstehen wird, bezeichnet der IHK-Geschäftsführer als „große Chance für den Standort“. Dadurch könne in direkter Nachbarschaft umgesetzt und demonstriert werden, was in der Urban Tech Republic an neuen Anwendungen für die Stadt von morgen erdacht werde. Wichtig sei es allerdings, „die Abstände zwischen Industrie und Wohnen so zu wählen, dass beide Seiten voneinander profitieren können“.

Das Wohnviertel wird mit mindestens 5000 Einheiten deutlich größer als ursprünglich geplant. Erste Konzeptverfahren für die Ausschreibung der Wohnungsbaugrundstücke werden nach Angaben von Bernhard Hildebrand, Leiter Bereich Standortmanagement bei der Tegel Projekt GmbH, 2021 beginnen. Vorgesehen ist dabei, konsequent auf Holzbau zu setzen. Das Nachsehen haben allerdings private Projektentwickler: Nach dem Willen des Landes Berlin sollen ausschließlich landeseigene Wohnungsbaugesellschaften, Genossenschaften und Baugruppen zum Zuge kommen, wobei ein Anteil von

40 Prozent öffentlich geförderter Wohnungen vorgeschrieben ist. Allein die drei landeseigenen Unternehmen Gewobag, Gesobau und Degewo werden die Hälfte der Wohnungen errichten.

Auch im Gewerbebereich wird die Vermarktung nicht sofort beginnen. „Wir können zwar noch keine Grundstücke vergeben, führen aber jetzt schon jede Woche mehrere Gespräche mit Interessenten“, berichtet Hildebrand. Um die Vermarktung zu erleichtern, sind nach seinen Worten in jedem gewerblichen Bauabschnitt unterschiedlich große Grundstücke und unterschiedliche Arten der Nutzung vorgesehen. Planerisch sind die Vorarbeiten bereits weit gediehen: Der Bauungsplan für den ersten Bauabschnitt der Urban Tech Republic geht voraussichtlich im Frühjahr 2021 in die Festsetzung, derjenige für den ersten Bauabschnitt des Schumacher Quartiers im Sommer 2021.

Offen bleibt dabei die Frage, wie es gelingen kann, den ehrgeizigen Masterplan konsequent umzusetzen. Bouteiller rechnet mit einem Realisierungszeitraum von zwanzig bis dreißig Jahren – und bis zum Jahr 2050 können sich die wirtschaftliche Situation und die politischen Verhältnisse mehrfach ändern. Allerdings lässt das Konzept laut Bouteiller „Raum für zukünftige Entwicklungen“. Zudem verweist er auf die breite Unterstützung für den Masterplan und darauf, dass „wir in Summe ein Vorbild für andere städtebauliche Großprojekte sind“.

Großprojekte gibt es ganz in der Nähe Tegels übrigens noch zwei weitere: Der Siemens-Konzern hat angekündigt, seinen traditionsreichen Produktionsstandort zur gemischt genutzten Siemensstadt 2.0 weiterzuentwickeln. Und das Immobilienunternehmen UTB bereitet ebenfalls im Bezirk Spandau das Neue Gartenfeld vor, ein nach Smart-City-Kriterien konzipiertes Viertel mit rund 4000 Wohnungen. „Wir tauschen uns sehr eng mit den beiden Nachbarprojekten aus“, erklärt Bouteiller. Das ist auch sinnvoll, geht es doch um enorme Beträge: Laut der Tegel Projekt GmbH werden in den nächsten zwanzig Jahren in allen drei Vorhaben zusammen mehr als 12 Milliarden Euro hauptsächlich an privaten Mitteln investiert, wovon gut 8 Milliarden Euro auf den ehemaligen Flughafen Tegel entfallen.



Ohne Flugzeuge: So könnte Tegel einmal aussehen.

Simulation Macina