

■ Berlin

Neuer Flächennutzungsplan für Flughafen Tempelhof

aus SIGNAL 05/2008 (November 2008), Seite 8-9 (Artikel-Nr: 10000269)
 Berliner Fahrgastverband IGEB

Was wird aus dem Flughafen Tempelhof? Derzeit wird lebhaft diskutiert, was mit dem 386 Hektar großen Flughafengelände künftig geschehen soll.

Was wird aus dem Flughafen Tempelhof? Über Monate dominierte der Flughafen die stadtpolitischen Diskussionen in Berlin. Nach dem Ende April 2008 gescheiterten Volksentscheid für einen Erhalt des Flugbetriebs flaute die Debatte zunächst ab. Doch mit einer im September durchgeführten ersten Öffentlichkeitsbeteiligung zur Flächennutzungsplanänderung und der näher rückenden Einstellung des Flugbetriebs am 30. Oktober wird nun lebhaft diskutiert, was mit dem 386 ha großen Flughafengelände künftig geschehen soll.

Bereits der Berliner Flächennutzungsplan (FNP) von 1994 sah auf Flächen des Flughafens Tempelhof nach dessen Schließung eine großflächige bauliche Nutzung vor. Nur Restflächen in der Mitte wurden als Grünfläche dargestellt. Diese formell bis heute gültige Planung ignorierte sowohl die gravierenden Freiflächendefizite in der Berliner Innenstadt wie auch die Funktion des Flughafengeländes als gesamtstädtisch bedeutende Klimaausgleichszone.

Bereits kurz vor dem am 27. April erfolgten Bürgerentscheid hatte die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung ein Änderungsverfahren für den Berliner Flächennutzungsplan im Bereich des Flughafens Tempelhof eingeleitet. Im September wurde der Änderungsplan im Rahmen der gesetzlich vorgeschriebenen frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung erstmals zur Diskussion gestellt. Alle Bürger und Institutionen jeder Art bekamen die Gelegenheit, sich zu dem Planentwurf zu äußern.

Der Änderungsplan sieht in Anlehnung an einen städtebaulichen Entwurf in der Mitte des Flughafengeländes eine zusammenhängende ca. 220 ha große Grünfläche vor. Das entspricht in etwa der Fläche des Großen Tiergartens in Berlin-Mitte. Baugebiete sind im Bereich des Flughafengebäudes und am östlichen Rand entlang des Tempelhofer Damms (»Gemischte Baufläche«), entlang der Stadtautobahn im Süden (»gewerbliche Baufläche«), am Columbiadam und parallel zur Oderstraße vorgesehen (»Wohnbauflächen«). Darüber hinaus sind - wie bereits im gültigen FNP - zwei neue S-Bahnhöfe auf der Ringbahn vorgesehen, bisher bezeichnet als »Kometurstraße« und »Oderstraße«.

Für die künftige Umsetzung der Planungen wurden die Durchführung einer Internationalen Bauausstellung und einer internationalen Gartenschau ins Gespräch gebracht.

Verknüpfung von Stadt- und Verkehrsplanung mangelhaft

Mit dem vorgelegten Konzept verdeutlicht der Senat, dass er - weit stärker als bisher - die Chancen nutzen will, die im Erhalt einer großen innerstädtischen Freifläche liegen, was von den Kritikern als »Wiesenmeer-Projekt« verspottet wird. Da es in Berlin jedoch keinen Bedarf gibt, große neue Bauflächen auszuweisen, während vor allem die



Gegenüberstellung der bisherigen (2007, oben) und der beabsichtigten Flächennutzungsplanung (unten) für die Nachnutzung des Flughafens Tempelhof. (Plan: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung)



Abflughalle Tempelhof. So schwierig es ist, das große Flugfeld in die Stadt zu integrieren, so schwierig ist auch die Nachnutzung der Gebäude. (Foto: Marc Heller (September 2008))

dicht bebauten Ortsteile Kreuzberg und Neukölln nördlich und östlich des Flughafengeländes große Freiflächendefizite haben, ist es richtig, die Flächen nur teilweise zu bebauen. Das gilt gerade auch aus Fahrgastsicht, weil nur in den Randbereichen eine gute ÖPNV-Erschließung vorhanden ist. Daran wird sich angesichts viel wichtigerer innerstädtischer ÖPNV-Projekte in den nächsten Jahrzehnten auch nichts ändern.

Umso unverständlicher ist, dass beim vorgelegten Entwurf für künftige Baugebiete auf dem Flughafengelände die ÖPNV-Erschließung viel zu wenig berücksichtigt wurde - und das, obwohl die Stadt- und Verkehrsplaner des Senats in einem Haus sitzen.

IGEB-Stellungnahme zum Flächennutzungsplan des Senats

Deshalb hat die IGEB im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zur Flächennutzungsplan-Änderung folgende Stellungnahme abgegeben:

»Der Berliner Fahrgastverband IGEB e. V. befürwortet das Ziel, große Teile des ehemaligen Flughafengeländes als Parklandschaft zu entwickeln. Bei der Lage und Dimension der Bauflächen bestehen jedoch im Hinblick auf die Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln erhebliche Bedenken, da die ÖV-Erschließung vielfach nicht attraktiv bzw. nicht wirtschaftlich möglich sein wird. - **Zusätzliche**

S-Bahnhöfe auf dem Ring

Auf der Ringbahn sind zwischen den Bahnhöfen Tempelhof und Hermannstraße zwei neue S-Bahnhöfe vorgesehen. Der Berliner Fahrgastverband IGEB hält diese Planung für falsch, weil das Potenzial an Ein- und Aussteigern auf diesen Bahnhöfen viel zu klein sein wird, um die gravierenden Nachteile für die anderen Fahrgäste zu rechtfertigen.

Begründung: Das Fahrgastpotenzial wird deshalb zu klein sein, weil es an beiden Stationen keine Umsteiger von anderen Verkehrsmitteln geben wird und weil Art und Maß der geplanten Nutzungen im fußläufigen Einzugsbereich der neuen S-Bahnhöfe kein großes Fahrgastpotenzial erwarten lassen. Demgegenüber wird für die große Zahl der durchfahrenden Fahrgäste auf diesem Streckenabschnitt die Fahrzeit verlängert und der 60-Minuten-Umlauf auf dem Ring gefährdet, was erhebliche Nachteile für den Betriebsablauf der S-Bahn insgesamt hat.

Baufläche W3 am Columbiadamm

Die Baufläche W3 soll wegen unzureichender ÖV-Erschließung reduziert werden. Begründung: Für die unmittelbar am Columbiadamm gelegenen Bauflächen ist über die bestehende Buslinie 104 eine akzeptable ÖV-Erschließung gegeben. Für die östlich angrenzenden, südlich der Friedhöfe vorgesehenen Wohnbauflächen wären öffentliche Verkehrsmittel (auch aufgrund der nicht möglichen Durchquerbarkeit der Friedhöfe) nur mit Fußwegen von bis zu 800 m erreichbar. Das entspricht nicht den Vorgaben des Nahverkehrsplans. Andererseits wäre ein zusätzliches ÖV-Angebot zur Erschließung dieser Flächen wirtschaftlich nicht vertretbar. Da diese Wohnbauflächendarstellung auch aus stadtklimatischen Gründen problematisch ist, soll auf den Bereich südlich der Friedhöfe verzichtet werden.

Baufläche W2 westlich der Schillerpromenade

Auf diese Baufläche soll wegen fehlender ÖV-Erschließung verzichtet werden. Begründung: Wegen der großen Entfernung zur Hermannstraße wäre für dieses Wohngebiet eine aufwendige separate Buslinienererschließung erforderlich, die

einerseits einen Ausbau der Oderstraße für Busverkehr erforderlich macht und andererseits im nördlichen Abschnitt durch die Wohnstraßen des Schillerpromenadenkiezes geführt werden müsste, was auf wenig Akzeptanz in den bestehenden Wohnquartieren stoßen dürfte.

Bauflächen am S- und U-Bahnhof Tempelhof

Im fußläufigen Einzugsbereich des S- und Bahnhofs Tempelhof sollen größere Bauflächen ausgewiesen werden.

Begründung: Der Umsteigebahnhof zwischen Ringbahn und U 6 bietet eine herausragende Erschließungsqualität mit einem entsprechend großen fußläufigen Einzugsbereich. In diesem Bereich sollen zur besseren Nutzung der Lagegunst mehr Bauflächen ausgewiesen werden.

Die vorgelegte Flächennutzungsplanänderung berücksichtigt die ÖV-Erschließung, der gerade innerhalb des Rings eine herausragende Bedeutung zukommt, viel zu wenig. Einerseits werden vorhandene Erschließungsqualitäten nicht genutzt, andererseits werden Bauflächen ausgewiesen, wo eine attraktive ÖV-Erschließung erst geschaffen werden muss oder nie vorhanden sein wird. Zur Vertiefung dieses wichtigen Aspekts hält der Berliner Fahrgastverband Untersuchungen zur ÖV-Erschließung und eine daraus abgeleitete Verbesserung der Bauflächendarstellungen für erforderlich.«

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10000269>.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten