



Berliner Landesarbeitsgemeinschaft Naturschutz e. V.

Potsdamer Str. 68, 10785 Berlin, Tel. (030) 2655 0864, Fax (030) 2655 1263, e-mail: bln_berlin@t-online.de

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung

I B 16 – z.H. Frau Wolf

I E 113 – z.H. Frau Dr. König

Am Kölnischen Park 3

10179 Berlin-Mitte

Bearbeiter:

M. Krauss, H. Lohner (beide BUND)

A. Sorges, Hans-Jürgen Stork, F. Sieste, U. Kielhorn,
A. Ratsch (alle NABU)

A. Jänicke, Prof. Dr. H. Kenneweg (beide SDW)

K. Balzer, N. Nakoinz (beide BLN)

Redaktion:

M. Schubert (BLN)

Unser Zeichen

B1/1006.2/3/FNP

Berlin, 07.07.10

Betr.: Frühzeitige Beteiligung zur FNP-Änderung (04/09) und zur LaPro-Änderung (02/09) Nachnutzung Flughafen Tegel

Hier: Stellungnahme der BLN, des BUND (LV Berlin), des NABU (LV Berlin), der Baumschutzgemeinschaft Berlin, der GRÜNEN LIGA Berlin, der Schutzgemeinschaft Deutscher Wald (LV Berlin), des Naturschutzzentrums Ökowerk Berlin, der NaturFreunde (LV Berlin) und der übrigen BLN-Mitgliedsverbände

Bezug: Ihr Schreiben vom 03.06.10 – eingegangen am 08.06.10

Sehr geehrte Damen und Herren,

nach Einsichtnahme in die uns übersandten Unterlagen nehmen wir wie folgt Stellung.

Es wird im Folgenden in zwei getrennten Stellungnahmen zu den Änderungen des Flächennutzungsplanes und des Landschaftsprogramms Stellung genommen. Viele Aussagen gelten jedoch für beide Planwerke, da zwischen der Änderung des Flächennutzungsplanes und des Landschaftsprogramms ein enger inhaltlicher Zusammenhang besteht. Um Dopplungen zu vermeiden, wird auf die Wiederholung von bestimmten Sachverhalten, die zur Flächennutzungsplanänderung vorgetragen werden, in der Stellungnahme zum Landschaftsprogramm verzichtet.

Flächennutzungsplan

1. Vorbemerkung

Mit der Aufgabe der drei Flughäfen Gatow, Tempelhof und Tegel erhält die Stadt ein außerordentlich großes und neu zu beplanendes Flächenpotenzial von über 1000 ha zurück. Die Flächen des Flughafens Tegel umfassen 460 ha. **Der wohl einmalige und deshalb weltweit beachtete Vorgang der Stadtentwicklung in Berlin verlangt für die Bundeshauptstadt eine ebenso einzigartige wie vielfältige Flächennutzungsplanung, die der Kreativität und Innovationskraft Berlins auf Dauer entspricht.**

Entsprechend heutiger Standards sind am Standort Flughafen Tegel hohe Ansprüche sowohl zur Freiraumentwicklung als auch zur Gestaltung und Inhalt der bebauten Areale zu erfüllen.

2. Klimatische Wirkung der Bauflächen

Die BLN und die in ihr zusammengeschlossenen Naturschutzverbände können die Darstellung des Terminalgebäudes und der jetzigen Gebäude und versiegelten Flächen in dessen Umgebung als Gewerbegebiet nachvollziehen. Sie halten aber dessen Ausweitung auf unversiegelte Flächen und bis an den Kurt-Schuhmacher-Damm hin für unverhältnismäßig.

Diese zu groß dimensionierte Darstellung blockiert eine wesentliche Luftschneise aus dem Kaltluftbildungsgebiet des Flugfeldes über die Rehberge in die Innenstadt, wie aus der Umweltatlaskarte „Planungshinweise Stadtklima“ erkennbar ist. Dieser Aspekt wird von Ihnen selbst im Umweltbericht unter 2.3 und 2.4 erwähnt. Bei Ihrer Prognose (2.5.1) stellen Sie selbst fest: „Eine Bebauung vor allem im Bereich der Kaltluftleitbahnen kann zu einer Abnahme des Kaltluftvolumenstroms in Richtung Innenstadt führen“. Ihrer Argumentation, dass das genaue Ausmaß dieser Umweltbelastung erst im B-Plan-Verfahren ermittelbar und dann minimierbar sei, können wir nicht folgen. Sie schreiben, dass dieser Aspekt noch im Verlauf des FNP-Änderungsverfahrens untersucht und ggf. berücksichtigt wird. Wir geben aber zu bedenken, dass die zentrale Idee der FNP-Änderung, die großen Flächen des Flugfeldes für Gewerbe zu nutzen, eine entscheidende Minimierung der Kaltluftbildung bewirken wird (s. Punkt 2). Eine wirkliche Berücksichtigung dieses stadtklimatischen Aspekts unter den Bedingungen des globalen Klimawandels muss aber eine völlige Neukonzipierung dieser FNP-Änderung auslösen. Das sollte von Beginn an, und nicht erst im Verlaufe des Verfahrens berücksichtigt werden.

Den Auswirkungen auf das Klima ist bei der Bebauung Rechnung zu tragen und eine Ergänzung der Legende der Gewerbeflächen vergleichbar mit denen für Wohnbebauung ist zu prüfen.

Für die klimatischen Bedingungen in der Innenstadt ist es notwendig, dass die Freifläche des Flughafens so lange wie eben möglich ihre Klimafunktion behält. Gebäude ab einer Geschosshöhe von zwei Stockwerken stellen bereits eine zunehmende Reibungsoberfläche für Windströmungen dar. Des Weiteren gehören die zur Ausweisung als Sonderbauflächen anstehenden Gebiete nicht nur zu den

Durchströmungsflächen für Kaltluft, sondern auch zu den Kaltluftentstehungsgebieten.¹ Aus diesem Grund sollte nicht erst im Bebauungsplan über die Geschosshöhen nachgedacht werden, sondern bereits frühzeitig Werte für eine grobe Orientierung in den Flächennutzungsplan aufgenommen werden.

3. Auswirkungen der Ausweisung von Gewerbegebieten auf den Grundwasserhaushalt

Die Grundwasserneubildung wird durch die Neuversiegelung (Fläche g ca. 40 ha, S G ca. 50 ha) erheblich vermindert. Sie weisen im Umweltbericht zwar selbst auf diesen Zusammenhang hin, ziehen aber keine Konsequenzen für die Planung daraus. Eine Neuversiegelung solchen Ausmaßes lehnen wir ab. Im Zusammenhang mit der Ausweisung von Bauflächen ist auch die Berücksichtigung der Wasserschutzgebietsgrenzen notwendig.

Offiziell werden die Wasserschutzgebietsgrenzen nach Isochronen der Wassersickerzeit festgelegt. Die bestehende Wasserschutzgebietsgrenze zeigt im Bereich des Flughafens einen Verlauf, der eine Anpassung an die bisher bestehenden Nutzungsverhältnisse nahe legt. Die Naturschutzverbände fordern daher eine Prüfung der Übereinstimmung des bestehenden Verlaufs mit der 30-Jahre-Isochrone und bei Bedarf die Herstellung einer Übereinstimmung des Verlaufs mit dieser Isochrone.

Die großräumige Versiegelung in unmittelbarer Nähe der Wasserschutzzone des WW Tegels beeinträchtigt die Grundwasserbildung dieses für die Stadt wesentlichen Wasserwerkes; wesentlich deswegen, weil es eines der wenigen Wasserwerke ist, das von den zu erwartenden hohen Sulfatbelastungen der Spree unabhängig ist. Dieser Punkt scheint auch im Umweltbericht wenig beachtet zu sein, denn es heißt dort (2.4): „Dies bedeutet, dass die Pufferkapazität dieser Flächen gegenüber umweltgefährdenden Stoffen gering ist und sie sich sehr gut für die Grundwasserneubildung eignen.“ In der Tat werden hier große Grundwassermengen neu gebildet, jedoch bewirkt die geringe Pufferkapazität der Böden (und der im Umweltbericht übergangene geringe Flurabstand), dass hier auch Schadstoffeinträge sehr leicht möglich sind. Ein Problem, mit dem sich der Umweltbericht überhaupt nicht auseinandersetzt, obwohl gerade die großflächige Ausweisung von Gewerbegebieten dies berücksichtigen müsste.

4. Gewerbeflächen

Die Naturschutzverbände lehnen die – auch im aktuellen FNP so dargestellte – Umwandlung des Wohngebiets Cité Pasteur in ein Gewerbegebiet ab.

Den Bewohnern der Cité Pasteur wurde jahrelang der Lärm des Flughafens zugemutet. Es ist nicht einzusehen, dass jetzt, wo dieser Belastung wegfällt, dieses Wohngebiet umgewandelt werden soll.

Die Ausweisung der Cité Pasteur sowie der südlich davon gelegenen Flächen als gewerbliche Baufläche, widerspricht den Ausweisungen/ Zielen des LaPro (Naturhaushalt/Umweltschutz = Grün- und Freifläche, Biotop und Artenschutz =, Landschaftsbild = prägende oder gliedernde Grün- und Frei-

¹ Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (Hrsg., 2009): Nachnutzung Flughafen Tegel – Grundlagenermittlung

flächen, Erholung/ Freiraumnutzung = teilweise abweichende Bereiche für Grün- und Gewerbeflächen) und zerstört z.T. besonders wertvolle Flächen für bestimmte Arten sowie ökologisch wertvolle Bereiche.

Die südwestlich gelegene Gewerbefläche sollte nur den versiegelten Bereich umfassen. Das Gewerbegebiet reicht jedoch südlich zu weit in den Bereich der Mäckeritzwiesen hinein und sollte entsprechend reduziert werden.

Der Teilplan Naturhaushalt/Umweltschutz sieht hier ein Vorranggebiet Bodenschutz vor. Das würde einer gewerblichen Nutzung widersprechen.

5. Sonderbauflächen Gewerbe

Die Naturschutzverbände lehnen die Darstellung der beiden Sonderflächen Gewerbe auf dem jetzigen Vorfeld ab. Sie stellen den größten Eingriff dar und werden von ihnen aus folgenden Gründen abgelehnt:

Die Flächen stellen nach den Untersuchungen von „Ökologie & Planung“ (2009) wertvolle Lebensräume für die Avifauna dar und beherbergen nach § 26a NatSchG Bln geschützte Trocken- und Magerrasen. Wenn es auf dem Flugfeld auch noch wertvollere Flächen gibt, so sind jedoch auch diese schon wegen ihres naturschutzfachlichen Wertes zu erhalten und von Bebauung frei zu halten.

Die Sonderbauflächen für den Forschungs- und Industriepark Zukunftstechnologie widersprechen in ihrer derzeitigen Darstellung der Aussage der Gutachter und der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung dem Schutz der Biodiversität Rechnung zu tragen. Die Sonderbauflächen liegen im Bereich der nach § 26a geschützten Biotop (Trocken- und Magerrasen), deren Bebauung es einer besonderen Abwägung bedarf.

Somit sind beide Sonderbauflächen nicht für eine Bebauung – gleich welcher Form – zur Verfügung zu stellen. Eine multipolare Bebauung mit Entwicklungskernen an verschiedenen Stellen des Flughafengeländes, die mehr oder minder zeitgleich zur Bebauung freigegeben werden, wird von uns abgelehnt.

Auch der Bedarf für die Bereitstellung weiterer großer potenzieller Bauflächen in Berlin darf bezweifelt werden.

Die zusammenfassende Bewertung und naturschutzfachliche Planung² spricht für beide Sonderbauflächen, die sich zwischen den Start-/Landebahnen nördlich an die bereits versiegelte Fläche anschließen würden, von einem hohen Anteil ökologisch wertvoller Bereiche mit Arten der Trocken- und Magerrasen. Hier kommen besonders wertvolle Flächen für ein bis zwei der untersuchten Organismengruppen (Avifauna, Amphibien/Reptilien, Heuschrecken) vor, wobei ein gehäuftes Vorkommen von Zielarten bzw. Rote-Liste-Arten festgestellt wurde.

Der versiegelte Bereich des jetzigen Flughafengeländes reicht mit seinen ca. 100 ha Größe als Angebot für neue Gewerbeansiedlung völlig aus. Der StEP Gewerbe formuliert als vordringliches Ziel die Sicherung und Qualifizierung vorhandener Gewerbeflächen. Berlin hat ein noch nicht aus-

² *Ökologie & Planung (Hrsg., 2010): Flughafen Tegel und Flughafensee in Berlin – Zusammenfassende Bewertung und naturschutzfachliche Planung, Band I, im Auftrag des Landesbeauftragten für Naturschutz und Landschaftspflege, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung*

geschöpftes Potential an Gewerbe- und Industrieflächen. Die derzeit noch vorhandenen rund 2.800 ha Fläche für Industrie- und Gewerbeansiedlungen, stehen für eine Entwicklung bis mindestens 2035 zur Verfügung.³ Hinzu kommen weitere 1.350 ha Gewerbeflächen rund um den Flughafen BBI. Angesichts dieser Zahlen ist es fraglich, ob in naher Zukunft überhaupt ein Bedarf an den Freiflächen in Tegel besteht.

Die unmittelbar nördlich an die Flächen S G und S Grün angrenzenden Bereiche des Flugfeldes sind naturschutzfachlich besonders wertvolle Flächen und sind in der Änderung des Landschaftsprogramms als Landschaftsschutzgebiet vorgesehen. Im genannten Gutachten von Ökologie & Planung ist für diese Bereiche auf den Flächen S G und S Grün aber eine notwendige Übergangs- und Pufferzone dargestellt. Diese Ausweisung würde also nicht nur naturschutzfachlich wertvolle Bestände vollständig zerstören, sondern auch sehr wertvolle Bestände beeinträchtigen.

Diese Flächen – besonders aber die westliche – stellen außerdem eine Übergangs- bzw. Pufferzone zu den besonders wertvollen Flächen dar, die sich im Westen und Nordwesten bis zur Gebietsgrenze anschließen.

Beide Sonderbauflächen für den Forschungs- und Industriepark gehören laut LaPro - Programmplan Naturhaushalt/Umweltschutz zu den Grün- und Freiflächen mit Erhalt und Entwicklung aus Gründen des Bodenschutzes, der Grundwasserneubildung und der Klimawirksamkeit, die Rollbahnen werden als Schwerpunktfächen für Entsiegelung festgelegt. Dem können die Naturschutzverbände nur zustimmen.

Das Flugfeld ist ein wichtiges Kaltluftentstehungsgebiet, das durch diese großflächige Bebauung in seiner Funktion sicherlich erheblich beeinträchtigt werden wird.

Einwendungen zur Ausweisung von Sonderbauflächen mit dem Schwerpunkt „Forschungs- und Industriepark Zukunftstechnologie“

Durch die vorliegenden Erfahrungen in Berlin ist bekannt, dass die Entwicklung eines neuen Forschungs- und Industrieparks einen immensen finanziellen Aufwand sowie einen jahrzehntelangen Entwicklungsprozess erfordert. Langfristig sind öffentliche finanzielle Ressourcen in Berlin jedoch sehr stark begrenzt oder bereits anderweitig in riesige industrielle Entwicklungsgebiete gebunden (z.B. Flughafenbau Schönefeld). Die vorhandenen, großräumigen Gebäudekomplexe (ca. 80.000 m² potenzieller Büroflächen sowie ca. 60.000 m² weiterer Hallenflächen) verlangen nach einer schnellen Folgenutzung ab dem Zeitpunkt 2012/2013. Gleichzeitig muss der neue Standort mit bereits etablierten Gewerbe- und Industrieparks (z.B. Berlin-Adlershof) oder weiteren neuen Standorten (z.B. Masterplan Berlin Heidestraße, 40 ha Wohnen und Gewerbe) konkurrieren.

Die vorgelegte Planung eines „Forschungs- und Industrieparks Zukunftstechnologie“ entspricht diesen Anforderungen **nicht** sondern stellt lediglich einen weiteren nach herkömmlichem Standard geplanten Forschungs- und Industriepark dar. Seine geplante Größe mit dem ausgewiesenen Erweiterungsgebiet ist **stark überdimensioniert** und weist kaum innovative Elemente auf.

³ *Entwicklungskonzept für den produktionsgeprägten Bereich (2004)*

Alternativvorschlag: Tegel International - Zentrum für nachhaltige Entwicklung

(Centre of sustainable development)

Die ambitionierte Nachnutzung und Entwicklung der erhaltungswürdigen Baukörper des Flughafens Tegel erfordern ein klar formuliertes und richtungsweisendes **Leitmotiv**, das sofort Wirkung entfaltet, einzigartig, vielfältig und damit berlintypisch ist. Gleichzeitig sollen mit diesem Leitmotiv beste Voraussetzungen für eine öffentliche Akzeptanz und Integration in den umgebenden, wertvollen Naturraum geschaffen werden. Dieses, seit der Konferenz von Rio 1992, weltweit anerkannte Leitmotiv verbindet sich mit dem Begriff der **Nachhaltigkeit** *(sustainability)*. zur Erklärung: Der Begriff Nachhaltigkeit bezeichnet eine Entwicklung, die den Bedürfnissen der jetzigen Generation entspricht, gleichzeitig den Bedarf kommender Generationen sichert, in alle Zukunft, ohne Unterbrechung und im notwendigen Umfang (Dauer, Stetigkeit und Gleichmaß aller Ressourcen). Der Begriff wurde erstmals in der Waldwirtschaft 1713 von Carl v. Carlowitz erwähnt.

Die Ausweisung von **Tegel International - Zentrum für nachhaltige Entwicklung** kann einen Meilenstein in der stadtpolitischen Entwicklung darstellen und soll eine breite Anziehungskraft für alle Bereiche des Lebens entwickeln „Global denken – lokal handeln“ wird in Verbindung gebracht mit „landen und starten“.

Der ehemalige Flugplatz Tegel wird zum Umschlagplatz sozialer, ökologischer und ökonomischer Belange auf internationaler Ebene mit dem Leitmotiv der Nachhaltigkeit.

Mit der frühzeitigen Zweckbindung einer Nachnutzung des Flughafens Tegel unter dem Dach eines bedeutenden, weltumspannenden Begriffs wird sowohl die Innovationskraft Berlins ausgebaut als auch die internationale Bedeutung weiterhin gestärkt.

Durch Millionen von Fluggästen ist der Standort des Flughafens Tegel bereits weltweit bekannt. Die Ausweisung von Tegel International – Zentrum für nachhaltige Entwicklung- nimmt diesen Bonus auf und entwickelt ihn fort.

Dies bedeutet die konsequente Ausrichtung aller anzusiedelnden Bereiche wie Forschung, Wissenschaft, Gewerbe, Wohnen, Natur, Verkehr, Energieversorgung auf die Grundprinzipien des Begriffs der Nachhaltigkeit.

Zukunftsweisende, ökologisch wie zugleich innovativ agierende Institute, Unternehmen, Verbände etc. finden Anreize zur Ansiedlung und Etablierung dauerhafter Arbeitsplätze.

Globale Transformation von Wissen und Forschung wird verknüpft mit lokalem Handeln bereits im unmittelbaren Umfeld des riesigen Flughafenareals.

Der Platzbedarf des Zentrums für Nachhaltigkeit ist deutlich geringer als dies die bisherige Planung ausweist. Auf die orange umrundeten „Reserveflächen“ kann gänzlich verzichtet werden.

6. M2-Flächen

Bei den im östlichen Bereich dargestellten Flächen M2 sehen die Naturschutzverbände noch Überarbeitungsbedarf.

Die Ausweisung der nordöstlich geplanten M2 – Fläche ist abzulehnen, da hier Vorkommen eines FFH – Lebensraumtyps und das Vorkommen des Neuntöters (als Art der Vogelschutzrichtlinie) sowie besonders wertvoller Lebensräume für die Avifauna (s. a. Vorkommen der stark gefährdeten Art Steinschmätzer und der streng geschützten Art Grauammer (n. BArtschV)) anzutreffen sind.

Sinnvoller und anzustreben ist hier das Offenhalten der Flächen als Übergangsbereiche des nördlich angrenzenden grünteprägtten Wohnbereiches der Cité Guynemer und den Wohngebieten Scharnweberstraße/ Kurt-Schumacher-Platz.

Hier muss die Ausweisung von M2 Flächen als ein Widerspruch zum LaPro, Teilplan Naturhaushalt/Umweltschutz (Schwerpunkt Entsiegelung) und Teilplan Erholung/ Freiraumnutzung (Erschließung von Freiflächen und Erholungspotenzialen), und eines schutzwürdigen Bereiches mit besonders wertvollen Lebensräumen, die den Status eines LSG erfüllen, gesehen werden.

Wenn hier schon wertvolle Flächen für die Avifauna bebaut werden soll, dann sollte dies in einer Weise geschehen, die den Siedlungsbereich westlich des Kurt Schuhmacher-Platzes aufwertet. So sollte der dort verlaufende Autobahnstummel in eine Stadtstraße umgewandelt und der Bereich der Sternstraßensiedlung ebenfalls als Mischgebiet dargestellt werden.

Des Weiteren fungieren die beiden M2 – Flächen als Schneisen mit klimatisch wirksamer Ausgleichsfunktion mit Bedeutung für Erhalt und Verbesserung des Luftaustausches zwischen den nördlichen Wohn- und Gewerbegebieten mit den schadstoffbelasteten, vielbefahrenen Straßen Kurt-Schumacher-Damm, Scharnweberstraße sowie Autobahn und –zubringer, und dem Kaltluftentstehungsgebiet des Flughafens Tegel und den südlichen Grünbereichen.

Insbesondere M2 – Flächen mit einer GRZ von 0,6 (bei erlaubter Überschreitung um 50 % ist somit eine Versiegelung des Bodens bis zu 80 % möglich) können so massiv in den Naturhaushalt einwirken sowie die Kaltluftleitbahnen nachhaltig beeinflussen.

7. Wohnbaufläche W4 in den Kleingärten

Die geplante Ausweisung von Kleingartenflächen als Wohnbaufläche W4 lehnen wir ab. Es handelt sich um den Bereich der ehemaligen Mäckeritzwiesen, der aus Gründen des Grundwasserschutzes eher zurückgebaut und wiedervernässt werden sollte. Der Baugrund erscheint uns überdies ungeeignet.

Die Wohnbebauung läge teilweise im Wasserschutzgebiet und im Bereich von jetzigen Kaltluftentstehungsgebieten.

8. Sportplatz

Ebenso ist die als Sportplatz ausgewiesene Fläche am Nordrand des Flugplatzes als Grünfläche auszuweisen, um die Biotopverbindung vom Flugfeld hin zu den wertvollen Flächen der Bundesnetzagentur.

9. Ausweitung der Waldflächen

Die Naturschutzverbände stimmen in den Forderungen überein, dass die naturschutzfachlich wertvollen Flächen des Flughafengeländes als Offenlandbiotope erhalten werden und keine Aufforstungen stattfinden.

Für die Ausweisung der Freiflächen gibt es zwei mögliche Varianten:

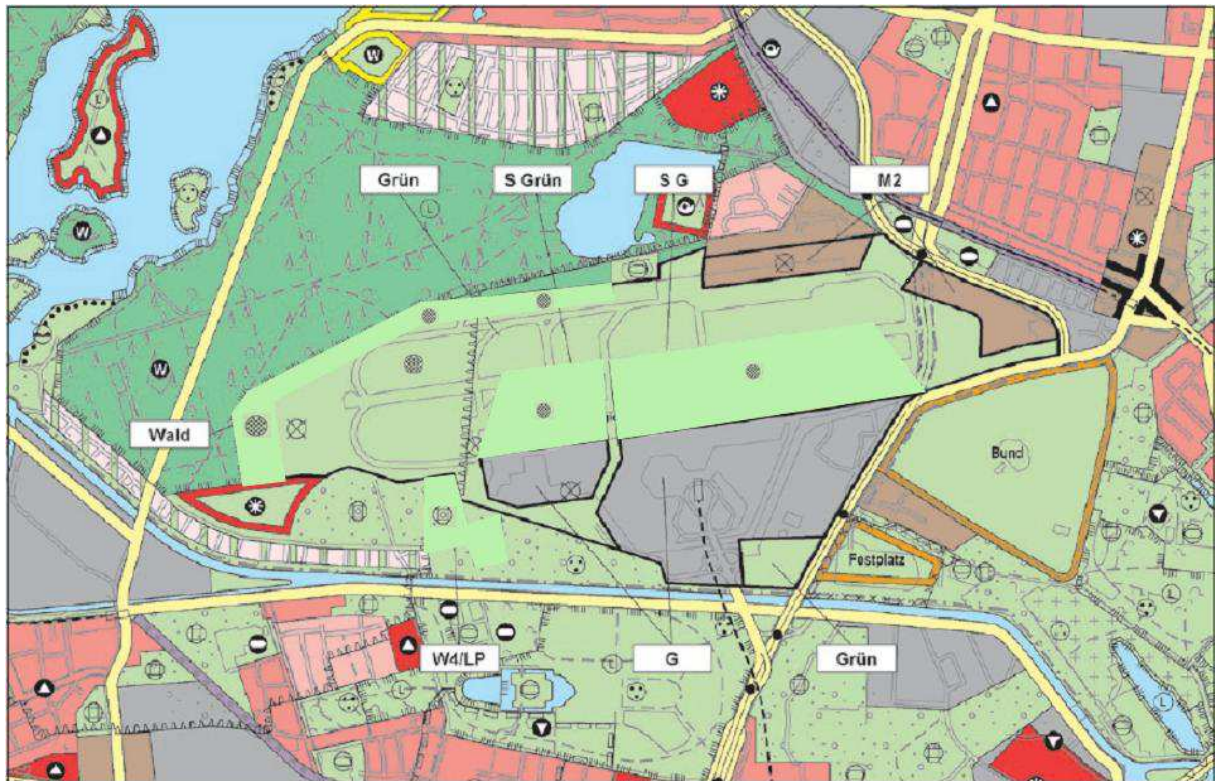
- Der Naturschutzbund schlägt vor, diese als Grünflächen auszuweisen (Karte 1), so wie es die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung im FNP-Entwurf vorsieht. Auch der BUND hält ein Offenhalten der Flächen für essentiell.
- Die Schutzgemeinschaft Deutscher Wald schlägt vor, erhebliche größere Flächen als Waldflächen auszuweisen, als dies die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung getan hat. (Karte 2).

Position des NABU und der übrigen Mitgliedsverbände (mit Ausnahme der SDW)

Südlich und östlich angrenzend an den Forst Jungfernheide wird die Waldfläche um einen schmalen Streifen erweitert. Hier sollte die Offenfläche (Feld, Flur und Wiese) unbedingt erhalten bleiben. Einer Ausweisung als Wald ist nur dann nichts entgegenzusetzen, wenn die Ziele des LaPro trotzdem verbindlich bleiben und erreicht werden und die Heidefläche erhalten bleibt. Das Berliner Waldgesetz steht einer Offenhaltung nicht entgegen. Des Weiteren muss deutlich werden, wie die zukünftigen Besitzverhältnisse sein sollen.

Ein bestockter Waldstreifen widerspräche dem LaPro Programmplan Biotop- und Artenschutz, der hier als vorrangige Entwicklung Artenreservoir und Verbindungsbiotope für Arten der Feldfluren und Wiesen, bzw. die Entwicklung von Magerrasen vorsieht.

Die Aufforstung des westlichen Bereichs des Flughafens hätte fatale Folgen für die Biodiversität. Gerade hier konzentrieren sich die gesetzlich geschützten Zwergstrauchheiden mit ganz seltenen und bedrohten Arten der Bienen, Wespen, Laufkäfer, Spinnen, Heuschrecken, Schmetterlinge und Vögel (siehe auch ²).



Stellungnahme des NABU Berlin zur Änderung des LaPro und FNP
 „Nachnutzung Flughafen Tegel“
 – frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit –
 Juli 2010



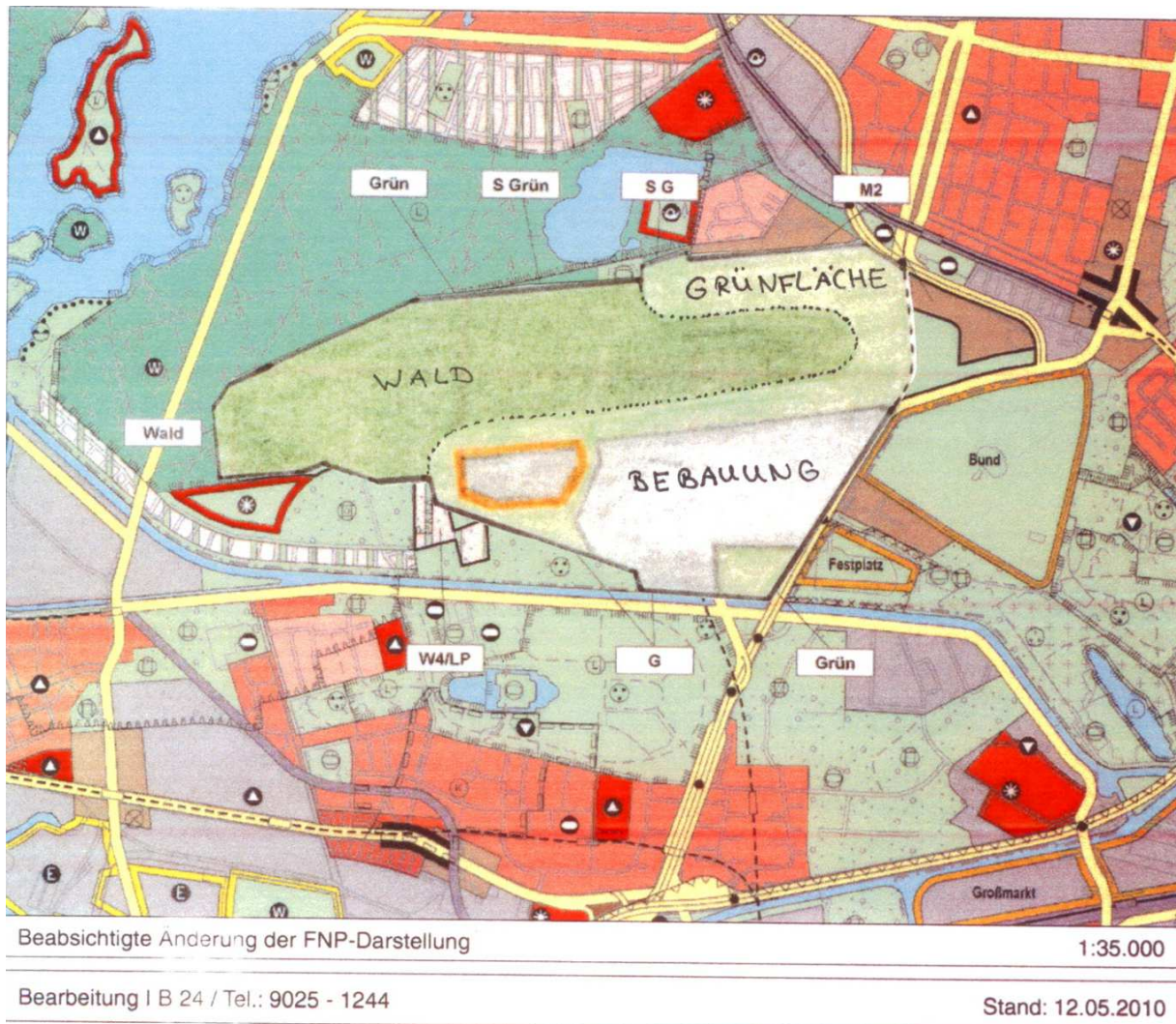
Karte 1: Vorschlag des NABU

Position der Schutzgemeinschaft Deutscher Wald

Es würde dem Gebot der Nachhaltigkeit entsprechen, wenn die ehemaligen Waldflächen, die für den Flugplatz gerodet wurden, nach dessen Aufgabe an den Wald zurückgeführt werden.

Der Landesverband Berlin der Schutzgemeinschaft Deutscher Wald bemängelt, dass im Vorentwurf des Flächennutzungsplanes „Nachnutzung Flughafen Tegel“ der nachhaltigen Waldentwicklung des Landes Berlin ungenügend Rechnung getragen wird.

Das Landeswaldgesetz legt im § 2 fest, dass auch offene Flächen, wie Waldwiesen, Heiden und sonstige naturnahe Gebiete, die dem Wald dienen, zum Waldbegriff gehören. Folgerichtig sind die bisher hellgrün dargestellten Grünflächen farblich zu ändern und zum überwiegenden Teil dunkelgrün als Schutz- und Erholungswald im Flächennutzungsplan darzustellen.



**Stellungnahme SDW LV Berlin zur Änderung des FNP
„Nachnutzung Flughafen Tegel“
– frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit –
Juli 2010**

Karte 2: Vorschlag der SDW

Ergänzend verweisen wir auf die beiliegende Stellungnahme des Berliner Landesbeauftragten für Naturschutz und Landschaftspflege Prof. Dr. Kowarik, die Ihnen vorliegt.

Nur mit der farblichen Änderung in der FNP Karte Blatt 1/6 wird der gesetzliche Auftrag der nachhaltigen Walderhaltung und Waldmehrung erfüllt und andererseits am besten dem gesamtstädtischen umweltplanerischen Bedarf entsprochen.

Mit der Umwandlung großer Teile der ehemaligen Flugplätze Johannisthal und Tempelhof in offenlandgeprägte Parks (Grünflächen) sind bereits riesige Flächen zusätzlicher Grünanlagen entstanden. Im Falle Tempelhof wird damit ein bestehender Bedarf gedeckt und im Falle Tegel kann aufgrund der Lage und der Umgebung davon ausgegangen werden, dass ein Bedarf an intensiv zu nutzenden Grünanlagen nicht besteht. Vielmehr würde ein vielfältig zu gestaltender Wald (mit großzügigen Offenlandbereichen) den unterschiedlichen Flächenansprüchen am besten entsprechen.

Die regional bedeutsame Wald- und Erholungslandschaft um den Tegeler Forst und der Jungfernheide werden arrondiert. Die zwischen 1970 bis zum Februar 2001 durchgeführten großflächigen Kahlschläge für den Flughafen werden im Sinne des Bundesnaturschutzgesetzes, vom 29. Juli 2009 (§ 1 Absatz 3 Satz 2) renaturiert.

Mit der Arrondierung entsteht ein großräumiger und damit stadtklimatisch bedeutsamer Grünzug, der die neuen Schutz- und Erholungswaldflächen mit den angrenzenden LSG Volkspark Jungfernheide und Rehberge vernetzt.

Die UNO hat 2011 als das internationale Jahr der Wälder bestimmt. Es entspricht der Spitzenposition Berlins - als walddreichste Hauptstadt Europas – auf dem Flughafen Tegel den erforderlichen Beitrag zu leisten.

Mit der Schaffung eines neuen, großflächigen, innerstädtischen Waldgebietes, wird der bestmögliche Beitrag zur CO₂ Minderung und CO₂ Speicherung geleistet. Neben der CO₂-Verminderungsstrategie stellt der Wald eine aktive CO₂-Senke dar. Ein weiteres Argument für den Schutz- und Erholungswald ist seine positive Auswirkung als Filter für Feinstäube. Dies alles fördert die Lebensqualität der Bürgerinnen und Bürger.

Kosten

Die Anlage, Pflege und Entwicklung von über 250 ha Schutz- und Erholungswald berücksichtigt und nutzt in viel stärkerem Maße die naturgegebene Entwicklung der Flächen als dies bei Grünanlagen üblich ist und ermöglicht so den öffentlichen Haushalten Berlins und des Bundes die Einsparung eines mehrstelligen Millionenbetrages. Wir empfehlen dringend bereits in der jetzigen Planungsphase eine erste Kostenschätzung für die öffentlich zu unterhaltenden Flächen aufzustellen.

10. Abwägungsfehler

Die Naturschutzverbände sehen in dieser FNP-Änderung einen schweren Abwägungsfehler zwischen der geplanten Ausweisung der Gewerbegebiete und den zu erwartenden Umweltbeeinträchtigungen andererseits:

Die großräumige Darstellung der Gewerbegebiete über den jetzigen Terminalbereich hinaus entspricht nicht den voraussehbaren Bedürfnissen Berlins. Bevor die Flughafenplanung konkreter wurde, sah Ihre Behörde als zuständige Verwaltung den Bedarf an Gewerbeflächen durch den geltenden FNP völlig befriedigt:

In Ihrem FNP-Bericht von 2004 (S. 12) wird dargestellt, dass im FNP mehr als genügend Flächenpotenziale ausgewiesen sind:

„Allerdings wird sich die Inanspruchnahme der Flächenpotenziale über einen längeren Zeitraum erstrecken, als noch zu Beginn der 1990er Jahre angenommen.“

Und auf S. 13: wird ausgeführt:

„Ein wesentliches Ergebnis des Berichts ist, dass Berlin über ausreichende Flächenpotenziale für künftige Entwicklungsoptionen verfügt.“

Weiterhin auf S. 14:

„Bei den gewerblichen Bauflächen wurden die im Flächennutzungsplan dargestellten Flächenpotenziale (Innere Reserve und Wachstumsreserve, zusammen 1.000 ha) bisher zu knapp einem Drittel (310 ha) ausgeschöpft; bis 2010 könnte dieser Anteil auf etwa die Hälfte (480 ha) ansteigen, so dass auch dann noch Flächenreserven vorhanden sind. Die im Erläuterungsbericht als „nachrangig“ eingestuften Flächen wurden bisher nicht in Anspruch genommen und dürften auch bis zum Jahr 2010 allenfalls für besonders gelagerte Projekte der Industriensiedlung benötigt werden.“

Im Stadtentwicklungsplan (STEP) Gewerbe⁴ wird ebenfalls die ausreichende Fläche für Gewerbe erwähnt:

„Eine Schlüsselrolle bei der Modernisierung des Wirtschaftsstandortes Berlin kommt weiterhin dem Produzierenden Sektor zu, da eine leistungsfähige industrielle Basis eine entscheidende Voraussetzung der Weiterentwicklung Berlins zu einer Dienstleistungsmetropole ist. ... Die Stärkung der Berliner Wirtschaftskraft ist durch eine auch langfristig ausreichende Flächenvorsorge zu gewährleisten. Mit einem aktivierungsfähigen Potenzial von bis zu ca. 500 ha Innerer Reserve sowie ca. 500 ha Wachstumsreserve entspricht die Flächenkulisse des StEP Gewerbe dem prognostizierten Bedarf.“

Es besteht also kein Bedarf für die Neuausweisung von Gewerbeflächen. In Ihrem an das Abgeordnetenhaus übermittelten Planungsstand (Drs. 16/2931) schrieben Sie, dass auch in der Begründung für die FNP-Änderung:

„Die Größe der Fläche bietet weitreichende Möglichkeiten für neue bauliche Entwicklungen, für die sich derzeit jedoch kein zwingender Bedarf ableiten lässt.“

Den zweiten Halbsatz haben Sie jetzt zwar gestrichen, aber den Bedarf haben Sie immer noch nicht nachgewiesen. In dem von Ihnen beauftragten Gutachten „Standort Flughafen Tegel. Chancen einer gewerblich-industriellen Nachnutzung“ der Fa. Regioconsult vom März 2010 heißt es dazu (S. 4): „Gleichwohl ist davon auszugehen, dass auf längere Sicht auch diese beiden Technologiebereiche nicht in der Lage sein werden, das für die industrielle Nutzungen vorgesehene Areal auszuschöpfen. Vor diesem Hintergrund erscheint es als sinnvoll, ... mehrere parallel laufende Entwicklungsschwerpunkte zu setzen.“ Diese Feststellung schließt den Abschnitt ab, der die Wachstumfelder mit spezifischer Berliner Kompetenz untersucht und feststellt, dass die größten Chancen für die Bereiche Energie und Verkehr bestehen. Aber offensichtlich benötigen selbst diese nicht die in dieser FNP-Änderung dargestellten Gewerbeflächen.

Nun könnte man denken, dass wenn kein Bedarf für diese Gewerbefläche besteht, diese dann ja Freifläche bliebe, auch wenn sie im FNP anders ausgewiesen ist. Wir befürchten aber, dass wenn eine Fläche aber erst einmal als Gewerbegebiet ausgewiesen ist, ein Druck entsteht, auch „minderwertige“ Nutzungen zu akzeptieren. Die Ausweisung als „Forschungs- und Industriepark“ stellt dann keine

⁴ <http://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/stadtentwicklungsplanung/de/gewerbe/leitlinien.shtml>

Garantie für das Verhindern anderer Nutzungen (Fuhrpark, Stellplätze, Lagerplätze, Einzelhandel) dar. Das stellt auch dieser FNP-Bericht auf S. 15 dar:

„Nach dem starken Einbruch der gewerblichen Beschäftigung wird der Umnutzungsdruck auf aufgegebene, untergenutzte oder noch nicht in Anspruch genommene gewerbliche Bauflächen, insbesondere in verkehrsgünstig gelegenen, für Dienstleistungen oder Einzelhandel attraktiven Bereichen, weiter zunehmen. Damit verbindet sich die Frage, ob, wo und unter welchen Voraussetzungen diesem Umnutzungsdruck ggf. durch eine Neudarstellung der Flächennutzung stattzugeben ist.“

In der hier zur Diskussion stehende FNP-Änderung bestätigen Sie die immer wieder auftretende Macht des Faktischen gegenüber der Planung (S. 2): „Im Südwesten grenzen unmittelbar an das Flughafenareal ehemals als Kleingärten genutzte Flächen. Im Lauf der Zeit hat sich hier eine Wohnnutzung verfestigt. Diese Flächen werden als Wohnbauflächen W4 mit landschaftlicher Prägung dargestellt.“ Die FNP-Darstellung als Kleingarten wurde in der Realität umgangen, und nun vollzieht der FNP diese Realitätsänderung auch noch planerisch, statt hier auf die Umsetzung seiner Darstellung zu drängen. Gerade weil dies häufiger geschieht, trauen wir der Darstellung „Forschungs- und Industriepark Zukunftstechnologie“ nicht. Dies kann auch keine rechtliche Verbindlichkeit haben, da nirgends festgelegt ist, was solche Technologien denn nun seien.

Diesem äußerst vagen Bedarf stehen auf der anderen Seite massive Beeinträchtigungen der belebten und unbelebten Natur gegenüber, die von Ihnen auch wenigstens teilweise zugestanden werden. Sie wägen aber nicht ab, wo die gewerbliche Nutzung in der Stadt besser realisiert werden könnte, bzw. ob ihre Realisierung an dem Standort Flughafen Tegel überhaupt mit vertretbaren Umweltbeeinträchtigungen realisiert werden kann. Sie verschieben die Lösung auf die Ebene der B-Pläne, wo jedoch die wesentlichen Darstellungen im FNP gar nicht mehr zur Diskussion stehen. Dass eine ernsthafte Umweltprüfung gar nicht stattgefunden hat, lässt sich schon daran erkennen, dass Sie unter 2.5.1 „Prognose bei der Durchführung der Planung“ sogar als ersten Punkt die Entlastung von 250.000 Anwohnern vom Fluglärm anführen. Diese Entlastung findet völlig unabhängig von der Planung durch die Einstellung des Flugbetriebes statt.

Dazu, ergänzend zu dem bereits dargestellten Aspekt der Beeinträchtigung des Klimaschutzes, die mögliche Beeinträchtigung des Grundwassers. Sie stellen – wie bereits erwähnt – selbst fest, dass die Pufferkapazität der Flächen gegenüber umweltgefährdenden Stoffen gering ist, somit eine hohe Sensibilität des Grundwassers besteht. Der Vorteil des Standortes für Gewerbe wird aber wiederum darin gesehen: „Abstand zu anderen städtischen Funktionen und die daraus resultierenden besonderen Nutzungsmöglichkeiten, etwa für stör anfällige Betriebe auf Teilen der Fläche (keine Nachbarschaftskonflikte)“ (Regioconsult Gutachten S. 14).

11. Inanspruchnahme von Ausgleichsflächen

Es ist abzulehnen, dass bei diesem „riesigen“ Potenzial an Flächen (jeglicher Art) durch eine unflexible und konventionelle Planung zum Ausgleich und Minderung durch Neuversiegelung überhaupt in Betracht gezogen wird, diese auf „prioritären Flächen der Ausgleichskonzeption“ vorzunehmen. Es

gestaltet sich gesamtstädtisch schon problematisch Ausgleichsflächen zu finden, die noch Vorrang vor einem monetären Ausgleich haben sollen/sollten.

12. Schlussfolgerungen

Die Naturschutzverbände ziehen folgende Schlussfolgerungen:

- A. Ausweisung des Terminals und seiner versiegelten, unmittelbaren Umgebung als Gewerbegebiet: „Tegel International – Zentrum für nachhaltige Entwicklung“
- B. Verzicht auf Ausweisung der Mischgebiete M2
- C. Darstellung des Gebietes der Sternstraßensiedlung als Mischgebiet
- D. Rückstufung des Autobahnstückes zwischen AD Reinickendorf und AS Kurt Schuhmacher-Platz zur Stadtstraße
- E. Darstellung der Cité Pasteur als Wohngebiet
- F. Darstellung der jetzt als S G und S Grün dargestellten Flächen als Grün bzw. Wald
- G. Die als Sportplatz ausgewiesene Fläche am Nordrand des Flugplatzes ist als Grünfläche auszuweisen
- H. Der Zustand des Flugfeldes wird nach Aufgabe des Flugbetriebes im Prinzip eine Grünfläche sein und sollte als solche auch ausgewiesen werden (ggf. auch als Wald, falls dies aus formalen Gründen hilfreicher sein sollte).
- I. Falls für Berlin wesentliche Entwicklungen eine bauliche Nutzung von Teilen des Flugfeldes erforderlich machen, dann sollte dies auch erst zu diesem Zeitpunkt geplant und in einer FNP-Änderung umgesetzt werden.

Landschaftsprogramm

LaPro – Naturhaushalt/ Umweltschutz

- 1) Die Wasserschutzzone des Wasserwerks Tegel soll entgegen des derzeitigen Stands des LaPro nicht nur nachrichtlich übernommen, sondern den Anforderung einer geplanten stärkeren Grundwassernutzung über das Wasserwerk Tegel angepasst werden. Der derzeitige Verlauf der bestehenden Wasserschutzgebietsgrenze zeigt im Bereich des Flughafens einen Verlauf, der eine Anpassung an die bisher bestehenden Nutzungsverhältnisse nahe legen könnte. Offiziell wurde die Wasserschutzgebietsgrenze nach Isochronen der Wassersickerzeit festgelegt. Eingedenk der Tatsache, dass mit einer stärkeren Nutzung sich der Grundwassertrichter vergrößert, ist auch die Wasserschutzzone nach Süden und Osten zu erweitern.
 - a) Derzeitiger Verlauf: im Süden über den Hohenzollernkanal hinaus, das Flughafengelände Höhe westlichstes Viertel der Rollbahnen querend bis an nördliche Grenze Flughafengelände – nach Osten Verlauf entlang Flughafensee
 - b) Vorgeschlagener erweiterter Verlauf: bis zur südlichen Grenze des Flughafengeländes wie bereits vorhanden, jedoch dann entlang der Grenze des Flughafengeländes nach Osten erweitern, so dass das Flughafengelände im östlichen Drittel gequert wird, entlang der Geländegrenze zurück in westliche Richtung bis zum Anschluss an die bestehende Grenze des Wasserschutzgebiets östlich des Flughafensees
 - c) Die BLN fordert des Weiteren eine Prüfung der Übereinstimmung des bestehenden Verlaufs mit der 30-Jahre-Isochrone und bei Bedarf die Herstellung einer Übereinstimmung des Verlaufs mit dieser Isochrone.
- 2) Die geplante Bodenschutzzone ist in ihrer Planung nicht ausreichend, da das Flughafenareal nur marginal berücksichtigt wird. Wasser- und Bodenschutzzone sind daher, was das Flughafengelände angeht, weitestgehend zur Deckung zu bringen. Die Minimalvariante sollte dem in 1a) formulierten Grenzverlauf entsprechen. Die Flughafenfläche ist allgemein auf Schadstoffe zu untersuchen und mittelfristig zu bereinigen. Grundsätzlich gilt es im Hinblick auf den künftigen Biotop- und Artenschutz den Bodenzustand zu erhalten bzw. zu verbessern.

Die nordöstlich und östlich geplanten M2 – Flächen werden hier als Grün- und Freiflächen bzw. mit dem Ziel „Schwerpunkt Entsiegelung“ gezeichnet. Dieses widerspricht einer geplanten Ausweisung als Baugebiete.

LaPro – Biotop-/Artenschutz

- 1) Es ist eine Offenhaltung des westlichen ehemaligen Flugfeldes als Vorrangfläche für den Naturschutz erforderlich, um die für den Großteil der schützenswerten Arten und Biotoptypen notwendigen Flächen zu erhalten und zu fördern (entspricht Änderungsvorschlägen).
- 2) Die Integration des derzeitigen Vogelschutzreservats Flughafensee in das neu auszuweisende Naturschutzgebiet wird sehr begrüßt.

- 3) Die für die Ausweisung der Schutzgebiete notwendigen naturschutzfachlichen Informationen liegen in aktueller Form bereits vor. Daher ist eine Schutzgebietsausweisung auf den Flugfeldflächen und im Vogelschutzreservat auch kurzfristig möglich und anzustreben.
- 4) Es ist dringend zu prüfen, wie sicherzustellen ist, wann welche Flächen für eine potentielle Bebauung zur Verfügung stehen. Die BLN widerspricht damit den Planungen der Senatsverwaltung, die eine Variante mit „mehrpolygonen Entwicklungskernen“, favorisiert. Stattdessen sollte die Priorität der Bautätigkeiten auf der bereits versiegelten Fläche liegen, um den übrigen Flächen einen größeren Wertigkeit als „Natur auf Zeit“ einzuräumen. Die direkt an das geplante LSG im Süden angrenzende Fläche (zwischen geplantem LSG und bereits versiegelter Fläche) darf erst baulich in Anspruch genommen werden, wenn die für die primäre bauliche Nutzung vorgesehenen Flächen vollkommen in Anspruch genommen sind. Für alle für potentielle Bebauung anstehenden Flächen ist § 35 BauGB anzuwenden.
- 5) Eine Ausdehnung der waldgeprägten Biotoptypen entlang des nordwestlichen Übergangsbereichs zum Tegeler Forst wird abgelehnt, da sie zu Lasten der Flächen der Trockenrasen- und Heidestandorten gehen würden und mehrheitlich aus Neophyten (hier: Robinie, *Robinia pseudoacacia*) bestehen würde. Somit gilt es, eine Sukzession hin zu einem Waldstandort zu verhindern, um die Qualität des Artenreservoirs zur Entwicklung von Arten der Feldfluren und Wiesen nicht zu beeinträchtigen*
- 6) Die im Bereich des ehemaligen Terminals liegende Saatkrähen-Kolonie ist nicht berücksichtigt. Hier sollte ein waldgeprägter Biotoptyp – Allee – berücksichtigt werden.

LaPro – Landschaftsbild

Die im Teilplan Landschaftsbild des LaPro genannten Blickbeziehungen und Blickachsen als ein Charakteristikum des Standortes sind gerade für die nördlichen und östlichen Wohnbereiche/-gebiete durch Freihaltung und nicht durch Bebauung jeglicher Art zu erhalten.

Eine Festlegung der Freiraumnutzung bis zur südlichen Rollbahn wird in seiner Priorisierung nicht gesehen. In erster Linie sind die bereits versiegelten Areale auszunutzen (siehe auch LaPro – Biotop-/Artenschutz, Punkt 3).

LaPro – Erholung und Freiraumnutzung

Im Sinne einer angestrebten großräumigen Vernetzung sowie einer Freiraumverbindung der Mäckeritzwiesen und nördlicher Bereich am Hohenzollernkanal mit der Offenlandschaft des Flughafens im Norden, ist es abzulehnen die südlich Cité Pasteur gelegene Fläche (Grünfläche/ Parkanlage mit Ziel – Verbesserung der) in eine sonstige Freifläche (Ziel – Verbesserung der Nutzung) zu überführen.

- 1) Das unbebaute restliche ehemalige Flugfeld soll als Raum für kleinflächigen Biotopschutz, für Erholung und naturverträgliche Nutzung erhalten werden.
- 2) Es ist ein Wegenetz für Radfahrer und Wanderer zu entwickeln.

Anmerkung der Redaktion zu beiden Stellungnahmen:

Beide Stellungnahmen werden von allen Verbänden getragen. Eine davon abweichende Position der SDW ist im Abs. 9 – Ausweitung der Waldflächen – dargestellt.

Die Position zum Punkt LaPro – Biotop-/Artenschutz, Abs. 5 der Stellungnahme zum Landschaftsprogramm ist nicht SDW-konform.

Desgleichen wendet Sie sich gegen die Verwendung des Begriffes „Aufforstung“ in der Stellungnahme zum Landschaftsprogramm.

Mit freundlichen Grüßen

Manfred Schubert

Geschäftsführer

für unsere nach § 60 BNatSchG anerkannten Mitgliedsverbände:

gez. C. Arns	(Bund für Umwelt und Naturschutz, LV Berlin)
gez. Dr. H. Berger	(Naturschutzzentrum Ökowerk Berlin)
gez. T. Hauschild	(Naturschutzbund Deutschland, LV Berlin)
gez. Prof. Dr. H. Kenneweg	(Schutzgemeinschaft Deutscher Wald, LV Berlin)
gez. L. Miller	(GRÜNE LIGA, Berlin)
gez. A. Solmsdorf	(Baumschutzgemeinschaft Berlin)
gez. G. Strüven	(NaturFreunde, LV Berlin)