Das Strukturkonzept beider Länder wurde bereits 2007 vorgelegt. Der Raum wird geprägt von der Fingerstruktur Berlins. Der Flughafen ist dazu um 90 Grad versetzt. Das vollständige Interview vom 25. August und der aktuelle Flächennutzungsplan der Gemeinde Schönefeld online auf www.bauwelt.de

Der Prozess des Streitens wird ein Ende finden

Am 31. Oktober eröffnet mit achtjähriger Verspätung der Hauptstadtflughafen BER in Schönefeld. Wir haben den Flughafenchef und die Dezernentin für Bauwesen vom zuständigen Landkreis Dahme-Spreewald nach den Planungen im Umfeld gefragt. Neben einer üblichen Airport-City an der Zufahrt zum Terminal ist eine überzeugende Idee nicht zu erkennen.

Interview **Boris Schade-Bünsow, Sebastian Redecke**
Fotos **Jasmin Schuller**

Engelbert Lütke Daldrup
geb. 1956. Studium der Raumplanung an der Universität Dortmund. Promotion an der TU Berlin. 1995–2005 Stadtbaurat in Leipzig. Ab 2014 Staatssekretär in der Berliner Senatsverwaltung. Seit März 2017 Chef der Flughäfen Berlin-Tegel, Schönefeld und BER

Heike Zettwitz
geb. 1965. Studium der Geografie an der MLU in Halle/Saale. 2005–2015 Sächsische Staatskanzlei Dresden. 2016–2019 Dezernentin im Landratsamt Görlitz. Seit 2019 Beigeordnete/Dezernentin für Verkehr, Bauwesen und Umwelt Landkreis Dahme-Spreewald

Sebastian Redecke **Wann wurde der Masterplan für Schönefeld im Umfeld des Flughafens BER beschlossen und was geschah danach?**
Heike Zettwitz Den Masterplan hat die Flughafengesellschaft FBB aufgestellt. Darüber hinaus gibt es einen Planungsvorlauf in Schönefeld für neue Wohn- und Gewerbestandorte. Die Gemeinde ist seit den neunziger Jahren dabei, neue Baugebiete auszuweisen und zu erschließen.
Engelbert Lütke Daldrup Man sollte sich die Grundstrukturen des Südostraums genau anschauen. Der Raum ist traditionell geprägt von der Fingerstruktur Berlins. Deren Ausbildung begann im vorletzten Jahrhundert. Nach und nach entwickelten sich Siedlungen entlang der Eisenbahnachsen, meist Wohn- und Gewerbeflächen mit punktuellen Verdichtungen. Neu war dann in den dreißiger Jahren die um 90 Grad versetzte Struktur, die den Flughafen Schönefeld, zunächst die Henschel Flugzeug-Werke, ausmacht. Dazwischen liegen die wertvollen Freiräume. Nachdem der Flughafen 2017 seinen Masterplan für die nächsten 20 Jahre erarbeitet hat, wird nunmehr das Strukturkonzept für die Flughafenregion weiterentwickelt. Das wurde vom Dialogforum, einer Kommunikationsplattform der Flughafengesellschaft und der Umlandgemeinden, beauftragt. Dort stimmen wir uns ab. Die Hauptfrage ist, inwieweit man sich unter den Gemeinden, die alle im Rahmen der kommunalen Selbstverwaltung über die kommunale Planungshoheit verfügen, auf bestimmte Entwicklungsprinzipien verständigen kann. Vor 13 Jahren gab es dazu den ersten Ansatz, der aber nicht sehr weit gediehen ist. Jetzt läuft der zweite Versuch.

SR **Warum ist das nicht schon viel früher geschehen?**
ELD Es gab zwar seit 1990 Versuche der Regionalplanung zur geordneten Siedlungsentwicklung. Aber erst 2006 wurde ein kommunal verantwortetes Konzept für die Flughafenregion erarbeitet, parallel zum Baubeginn des Flughafens. Ähnlich wie der Flughafen mehr Zeit gebraucht hat, hat auch die Entwicklung von Kooperationen länger gedauert. Ein Flughafen in der Nachbarschaft birgt immer Spannungen. Es gibt Gemeinden, die sich mit uns lange gerichtlich auseinandergesetzt haben. Andere wie Schönefeld haben früh die Entwicklungschancen ergriffen.

Boris Schade-Bünsow **Können Sie, Frau Zettwitz, konkreter etwas über die Entwicklungsprinzipien sagen?**
HZ Wir haben viele Formen der Zusammenarbeit. Neben dem Dialogforum gibt es auch das kommunale Nachbarschaftsforum mit Berlin, darüber hinaus Absprachen informeller Art zwischen den Gemeinden. Ich glaube, dass die lange Nicht-Inbetriebnahme des BER die Gemeinden ein Stück nähergebracht hat, sodass wir jetzt gar nicht mehr anders können, als endlich zu kooperieren. Nun ist der Zeitpunkt da, wir wissen, dass der BER an den Start gehen wird, und die Planungen liegen auf dem Tisch, aber zum Teil sind sie noch nicht mit B-Plänen unterlegt.

SR **Welche städtebauliche Vision, sage ich jetzt mal ganz bewusst, gibt es für diesen besonderen Ort am neuen Flughafen?**
ELD Es gibt kein städtebauliches Vorbild, das sich auf den ersten Blick aufdrängt. Wir haben es mit verschiedenen Strukturen zu tun, die sich überlagern: Es gibt die drei Achsen der Siedlungsentwicklung. Dann kam mit den Henschel-Werken der Flugzeugbau mit seiner Start- und Landebahn dazu. Daraus entwickelte sich später der Flughafen Schönefeld, und der ist jetzt zum großen BER herangewachsen. In diesem Umfeld gibt es in Zukunft zwei städtebauliche Besonderheiten. Die eine wird die Airport-City zwischen Autobahn und Flughafen sein. Ein Stadtteil mit fast allen urbanen Funktionen, allerdings wegen der Immissionen ohne Wohnen. In diesem differenzierten Stadtgebilde in einer bis 45 Meter hohen hybriden Blockstruktur werden auf fast 40 Hektar etwa 800.000 Quadratmeter Geschossflächen entstehen. Die Airport-City ist ein eigenständiger Nukleus. Daneben gibt es einen zweiten Ort, das neue Ortszentrum der Gemeinde Schönefeld, das nördlich der Bahntrasse entsteht. Dort hat die Gemeinde

selbst ein Stück Stadt entworfen – mit Rathaus, Schule, Schwimmbad. Ein relativ großer Wohnstandort wächst heran. Ihm gegenüber, am alten Flughafen Schönefeld, den wir in ein paar Jahren nicht mehr benötigen, wird ein weiteres Stück Stadt entstehen. Eine wichtige Frage wird die Anbindung an Berlin und den BER sein. Dazu gibt es den Vorschlag, die U-Bahn zu verlängern, aber auch Ideen mit neuen Mobilitätssystemen.

BSB **Wird es neben der Airport-City einen High-Tech-Standort geben?**
HZ Dahin zielen die Planungen von Schönefeld, Gewerbeflächen entlang der Achsen, der A 113 und A 117, auszuweisen, die u.a. luftfahrtaffine Gewerbestandorte bis hin zur Kreativwirtschaft aufnehmen sollen in einem Lückenschluss bis zum Businesspark und in Fortsetzung bis nach Berlin-Adlershof hinein, sodass wir ein großflächiges Gewerbecluster erhalten.
ELD Neben der Airport-City gibt es den großen gewerblichen Bereich östlich der A 113. Dazu gehört als neue Attraktion auch die Tesla-Ansiedlung. Und wir haben in Ludwigsfelde große Reserveflächen. Wichtig ist aber auch, was in den Achsen-Zwischenräumen passiert. Können sie freigehalten werden, und wenn ja, mit welchen Freiraumqualitäten? An diesen Planungen sind viele Gemeinden beteiligt, die alle zusammenfinden müssen. Der Prozess war bisher sehr mühsam. Ich bin aber verhalten optimistisch, dass der neue Anlauf zu einem gemeinsamen Vorgehen gelingen kann.
HZ Dieses räumliche Entwicklungsmuster muss noch in den Köpfen Platz nehmen. Wenn jeder sich dann ein Stück weit von seinen Egoismen zurücknimmt, dann sind wir endlich vorangekommen. Eine Herausforderung ist, dass wir alles Trennende versuchen, planerisch zu überwinden, auch die Bahnlinie, die durch Schönefeld führt. Man sollte auch über innovative Verkehrssysteme nachdenken, und nicht nur darauf warten, dass vielleicht in den dreißiger Jahren die U-Bahn Richtung Rudow fertig sein wird.
ELD Für die Airport-City kann man sich gut autonome Bus-Konzepte vorstellen, an die auch der Bahnhof unter dem Airport angebunden wird. Später wird es wohl schienengebundene PTS-Systeme geben.

SR **Sie haben die U-Bahn-Verlängerung zum Flughafen erwähnt. Warum hat man sie nicht von Anfang an eingeplant?**
ELD Der Flughafen ist mit den sechs Bahngleisen – lang genug für die ICEs – unter dem Terminal sehr gut an das Verkehrssystem angebunden. Wir erwarten zum Start des BER, dass 60 Prozent der Passagiere und in den nächsten zehn Jahren 70 Prozent mit öffentlichen Verkehrsmitteln anreisen. Das wäre ein Spitzenwert in Europa. Das ist der eine Teil der Antwort. Der andere Teil ist: Es gibt die U-Bahn-Linie U7, die durch die ganze Stadt bis nach Rudow fährt und zwei Kilometer vor Schönefeld endet. Das erste Stück von Rudow bis zum Bahnhof Berlin-Schönefeld könnte relativ preiswert für etwa 250 Millionen Euro gebaut werden. Die Verlängerung zum BER wäre technisch komplizierter und eine große Investition, die immer im Verhältnis zu anderen Notwendigkeiten zu sehen ist, etwa der fehlenden U-Bahn-Anbindung der künftigen „Urban Tech Republic" mit großem Wohnquartier auf dem Flughafen Tegel, wo ja eine neue Entwicklung startet.

BSB **Frau Zettwitz, was sind die wichtigsten Projekte, die Sie zurzeit vorantreiben wollen?**
HZ Für mich sind es mindestens noch zwei neue Anschlussstellen an der A 113, um neue Gewerbegebiete erschließen zu können. Darüber hinaus ist es sinnvoll, erneut darüber nachzudenken, ob wir die Anschlussstellen Nord- und Süd-Schönefeld so umbauen, dass sie mehr Verkehr aufnehmen können. Für mich ist wichtig, dass die Landesstraße von der A 10 bis zur geplanten Anschlussstelle Hubertus (A 117) ausgebaut wird – mit einer Ortsumgehung von Waltersdorf. Der zweite Punkt ist der Ausbau der Bahnstrecke mit der Einbindung des BER in den ICE-Verkehr. Es kann nicht sein, dass ein neuer Flughafen an den Start geht ohne ICE-Anbindung. Das wäre provinziell. Wichtig ist zudem der Ausbau der Bahnstrecke nach Cottbus und weiter nach Görlitz, um die Lausitz besser anzubinden. Der dritte Punkt ist das Thema Radwege. Wir suchen intensiv nach Trassen für einen Schnellweg von Berlin über den BER nach Königs Wusterhausen. Und der vierte Punkt sind Überlegungen zu weiteren Modellen im öffentlichen Nahverkehr. Wir sollten etwas Neues in den Blick nehmen.
ELD Eine noch bessere Bahnanbindung wird es nach Fertigstellung der Dresdner Bahn 2025 geben, dann ist der Flughafen vom Berliner Hauptbahnhof aus in 20 Minuten erreichbar, und es wird hoffentlich auch mehrere ICE-Verbindungen geben.

BSB **Wäre es nicht richtig, für die Gesamtentwicklung in Schönefeld die Immobilienwirtschaft stärker mit einzubeziehen?**
ELD Es ist wichtig, mit der Airport City einen überzeugenden Start hinzulegen. Deshalb suchen wir mit einem Konzeptverfahren Anfang nächsten Jahres nach den besten immobilienwirtschaftlichen und städtebaulichen Ideen. Bei der Stadtentwicklung ist man gut beraten, die Projekte schrittweise anzugehen und richtig zu dimensionieren.
HZ Da ich nicht von hier bin, erlaube ich mir die Bemerkung, dass ich in Brandenburg bestimmte Verlangsamungsprozesse feststelle, die diametral zu der realen Wachstumsdynamik und zu der hohen Flächennachfrage für Wohnen, Gewerbe oder Logistik stehen. Aber ich gebe Ihnen völlig Recht, es ist besser, Schritt für Schritt vorzugehen.
ELD In den letzten zehn Jahren ist sehr viel Energie in Konflikt-Themen geflossen. Dieser Prozess des Streitens wird irgendwann ein Ende finden. In unseren Debatten merke ich jetzt bereits, dass viele Menschen versuchen, sich mit den neuen Realitäten zu arrangieren.

Bauwelt

Der Stellenmarkt für Architekten und Planer.

Jetzt kostenfrei registrieren!
stellenmarkt.bauwelt.de