

# STÄDTEBAULICHE VORQUALIFIZIERUNG

Kurzfassung

rha



reicher haase assoziierte GmbH  
Architekten · Stadtplaner · Ingenieure

---

## IMPRESSUM

### **Land Berlin**

vertreten durch

Tegel Projekt GmbH  
Lietzenburger Straße 107 | D-10707 Berlin  
+49.(0)30.577047010  
info@berlintxl.de | Internet www.berlintxl.de

Dr. Philipp Bouteiller  
Nicolas Novotny  
Annette Rott  
Michael Burij

### **reicher haase assoziierte GmbH**

Am Knappenberg 32 | 44139 Dortmund  
+49.(0)231.86210473

Oppenhoffallee 74 | 52066 Aachen  
+49.(0)241.46376740

do@rha-planer.eu | www.rha-planer.eu

Prof. Dipl.-Ing. Christa Reicher  
Dipl.-Ing. Joachim Haase

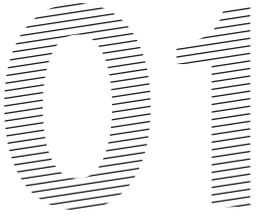
Dipl.-Ing. Holger Hoffschroer  
Dipl.-Ing. Philip Spahr  
Dipl.-Ing. Daniel Tries

Berlin/Dortmund/Aachen | Stand: August 2014

---

## INHALT

<b>1. Einleitung</b>	<b>3</b>
<b>2. Städtebauliches Konzept</b>	<b>10</b>
2.1 Leitidee	10
2.2 Städtebauliche Dominanten und Signalwirkung	10
2.3 Freiraumstruktur	12
2.4 Erschließungsstruktur	13
2.5 Quartiere	14
<b>3. Rahmenplan Städtebauliche Vorqualifizierung</b>	<b>15</b>
3.1 Campus	19
3.2 Hangarzone	28
3.3 Eingang Süd	30
3.4 Gewerbe Cité Pasteur	32
3.5 Eingang Ost	32
3.6 Industriezone	34
3.7 Entwicklungsphasen	36
3.8 Städtebaulicher Entwicklungsrahmen	46
<b>4. Zusammenfassung</b>	<b>49</b>



---

## 1. EINLEITUNG

Auf dem Gelände des heutigen Berliner Flughafens Tegel wird ein Innovationsquartier der Zukunft entstehen. Seit 2008 entwickelt die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin die „Urban Tech Republic“ als Nachnutzungskonzept für den Flughafen Berlin Tegel. Der 2013 durch den Berliner Senat beschlossene „Master-

plan TXL The Urban Tech Republic“ schafft eine robuste Struktur für die zukünftige Entwicklung des Standortes als Wissenschafts- und Produktionsquartier.

Die „Urban Tech Republic“ stellt den Prototypen eines zukunftsfähigen Wissenschafts- und Produktionsquartiers dar. Auf dem Weg vom Flughafengelände zu einem Quartier für urbane Produktionstechnologien erfolgt eine enge Verzahnung von Innovation, Produktion und Energie. Dieses neue System verknüpft sich mit dem Stadtraum und muss in der Qualität des öffentlichen Raums eines gemischt genutzten, vielfältigen und urbanen Quartiers deutlich ablesbar sein.

Auf der Grundlage des Masterplans, der die Leitlinien der städtebaulichen Entwicklung festlegt, erfolgte eine städtebauliche Vorqualifizierung für den Kernbereich der Urban Tech Republic.

Der Auftakt für diese Vorqualifizierung war ein städtebaulicher Wettbewerb im Oktober 2013. Der Siegerentwurf des Büros rha reicher haase assoziierte GmbH wurde als Grundlage der weiteren Qualifizierung ausgewählt. Das Ergebnis des Wettbewerbs zur städtebaulichen Vorqualifizierung übersetzt die Ideen des Masterplans TXL - The Urban Tech Republic in eine städtebauliche Grundstruktur. Mit dieser Grundstruktur werden detaillierte Gebäude- und Freiraumtypologien für die verschiedenen Quartiere entwickelt. Der besondere Charakter des Ortes und die Identität der unterschiedlichen Quartiere wurden in den Qualitäten der Freiräume, Verbindungen und neuen Baustrukturen aufgezeigt. Hierbei erfolgte eine Konkretisierung und Weiterentwicklung der Ideen des Masterplans.



Abb. 1: Perspektive Highflyer Innenbereich

Das Ziel der Vorqualifizierung ist die weitere Ausformung der öffentlichen und privaten Freiräume, die Anpassung der baulichen Struktur an die konkretisierten Vorgaben aus dem Bestand sowie die Konkretisierung der städtebaulichen Typologien und der Baustrukturen. Diese Strukturen werden in einem „Städtebaulichen Entwicklungsrahmen“ in Form von Abständen, Bauhöhen und Baudichten festgesetzt. Die Ergebnisse der Vorqualifizierung sollen

als Grundlage für die weitere Detailplanung und anschließende verbindliche Bauleitplanung dienen.

Die Vorqualifizierung erfolgte in einem diskursiven Prozess mit allen beteiligten Eigentümern, der Verwaltung und ausgewählten Fachplanern. Hierzu zählen u.a. die Tegel Projekt GmbH, die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BImA), die Beuth

Hochschule, gmp Architekten, TOPO-TEK 1 Landschaftsarchitekten, Drees & Sommer sowie EIBS Verkehrsplanung.

Im Folgenden wird zunächst das Städtebauliche Konzept vorgestellt (Kapitel 2). In Kapitel 3 werden die Ergebnisse der Vorqualifizierung und die Auswirkungen auf die städtebauliche Entwicklung anhand der einzelnen Teilquartiere der Urban Tech Republic erläutert.



Abb. 2: Masterplan TXL The Urban Tech Republic



Abb. 3: Lageplan Wettbewerb 2013







---

## 2. STÄDTEBAULICHES KONZEPT

Das städtebauliche Konzept der Urban Tech Republic beruht auf den Vorgaben und Rahmenbedingungen der bestehenden Konzepte und Planungen sowie auf dem Wettbewerbsentwurf zur städtebaulichen Vorqualifizierung.

Die klare Grundstruktur der bestehenden Masterplanung wird aufgenommen und für die verschiedenen Quartiere präzisiert und qualifiziert. Das Grundgerüst bildet der öffentliche Raum der zentralen Plätze und Straßenräume, in denen der einzigartige Charakter des ehemaligen Flughafens Tegel und des neuen Zukunftsstandortes sichtbar wird. Über den öffentlichen Raum werden die verschiedenen Quartiere miteinander verzahnt.

Die nördliche Achse (Ost-West-Straße) sowie das Trapez um den Campusbereich bilden die Haupteinfahrt des Gebietes. Die verschiedenen Freiraumbezüge werden über Grünzüge im Zentrum des Gebietes miteinander verknüpft. Von Norden wird die freie Landschaft der Tegeler Stadtheide in einer breiten Grünschnittlinie zwischen dem Industriepark Ost und West an das Terminalgebäude A geführt. Im südlichen Bereich erfolgt die Vernetzung mit dem äußeren Freiraum über straßen-

begleitende urbane Grünzüge nach Südosten in Richtung Rehberge, entlang der südlichen Haupteinfahrt und als Grünverbindung nach Südwesten. Der Tower bildet den Fokus der Sichtachse durch die Grünzüge.

Im Zentrum des Gebietes verbinden sich die verschiedenen Grünzüge in einem zentralen Freiraum um den Highflyer und das Terminalgebäude. Dieser Bereich gliedert sich in verschiedene Teilräume mit eigener Identität. Das Terminalgebäude A wird von einer urbanen steinernen Fläche umgeben, die mit dem grünen Campusinnenbereich korrespondiert. Der Campus-Platz als zentrale Platzfläche um den Tower wird von der umgebenden Bebauung gefasst und verbindet die steinernen Elemente des Terminalvorfeldes mit den Grünelementen der Landschaftsvernetzung. Der Bereich des Highflyers mit der Highflyer-Terrasse dient über verschiedene Wege und Freiräume als Verbindung zwischen dem Campus-Platz und dem Bereich südlich von Terminal A.

---

### 2.1 LEITIDEE

Die Urban Tech Republic wird zu einem Wissenschafts- und Produktionsort für urbane Technologien, die vielfältig miteinander verzahnt werden. Das Gebiet gliedert sich in drei Zonen mit eigenen Identitäten und Charakteristika, um den verschiedenen Ansprüchen an einen lebendigen Zukunftsstandort gerecht zu werden. Der Campus im Zentrum, das den Campus umgebende Gewerbeband und die Industriezone im Norden weisen unterschiedliche Typologien und Dichten auf.

Diese Leitidee bildet die Grundlage für die städtebauliche Grundstruktur des Areals.

---

### 2.2 STÄDTEBAULICHE DOMINANTEN UND SIGNALWIRKUNG

Die umgenutzten Bestandsgebäude Terminal A und B sowie der Tower bilden das Zentrum und die städtebaulichen Dominanten des Areals. Sie werden von Süden, Südwesten, Südosten und Norden über Freiraumfugen, die auch als Blickachsen fungieren, in Szene gesetzt. Im Süden und Osten entstehen die beiden Hauptzugänge zum Quartier. Diese beiden Entrées haben hohe Signalwirkung und werden durch versetzt zueinander angeordnete Hochpunkte akzentuiert.

Die Erschließungsstruktur greift das Trapez der Rollbahnen um den zentralen Campus-Bereich auf und gibt dem Quartier damit eine klare Grundordnung und Identität sowie einen hohen Wiedererkennungswert.

**Leitbild**

Campus (blau),  
 Industriezone (grün)  
 und Gewerbeband  
 (grau) haben je-  
 weils eigene Dich-  
 ten, Charaktere und  
 Gestaltungsprinzip-  
 ien.



Abb. 5: Leitbild

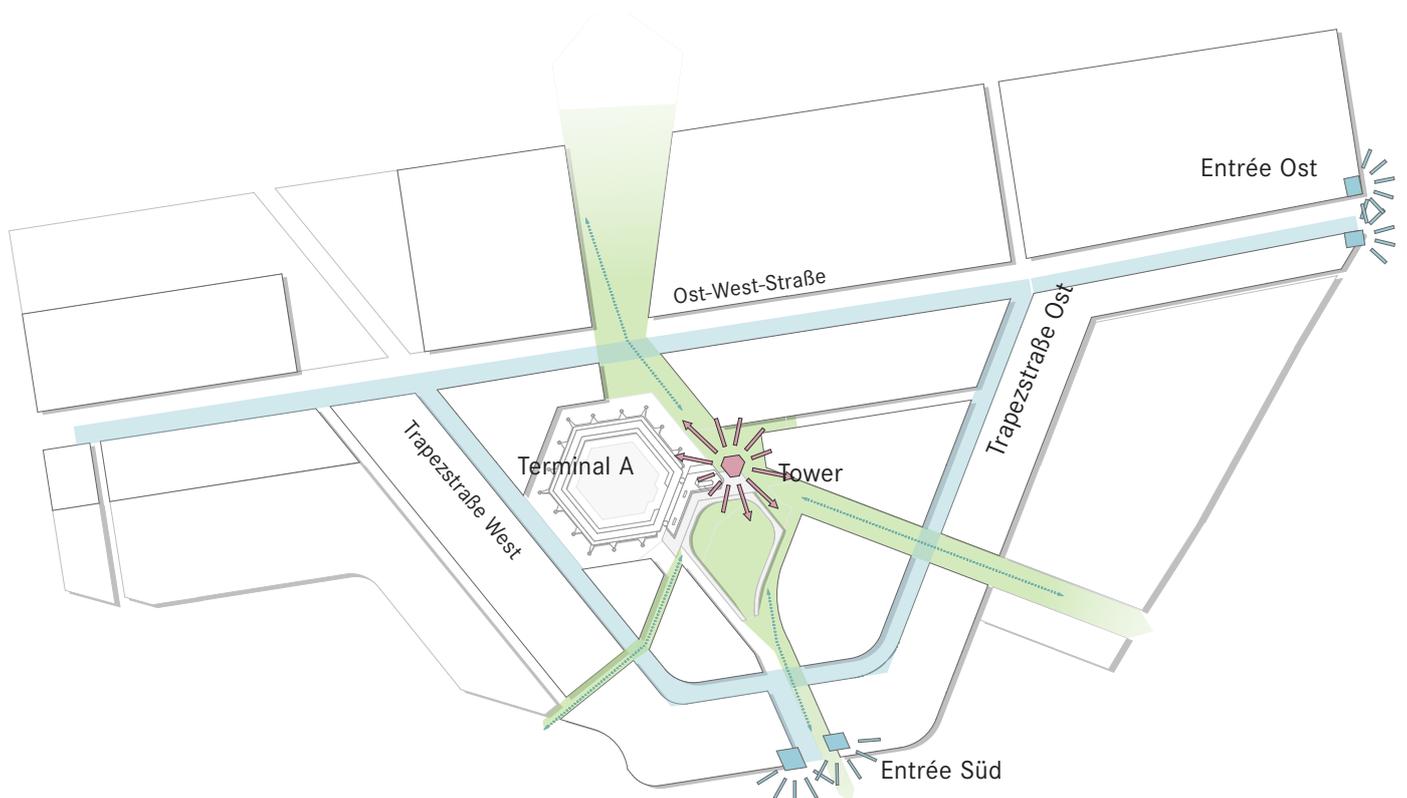


Abb. 6: Signalwirkung

## 2.3 FREIRAUMSTRUKTUR

Ein System von Grünverbindungen vernetzt das Quartier mit den umgebenden Landschaftsräumen und insbesondere der Tegeler Stadtheide im Norden. Die großzügigen Grünzüge, die im Quartier erlebbar werden, bilden ein besonderes Charakteristikum des Standortes und betonen die hohe Freiraumqualität. Im zentralen Bereich des Quartiers, am Campusplatz und im Bereich des Highflyers, vereinigen sich die verschiedenen Grünzüge. Der Bereich innerhalb des Highflyers ist Teil der Grünzüge. Von hier aus führen Grünverbindungen nach Norden, Südosten, Süden und Südwesten.

Die Straßenräume werden durch verschiedene, prägnante Straßenbäume begrünt und durch die Wahl der Baumarten hierarchisiert. Ein Hauptstraßenbaum, in regelmäßigem Raster

gepflanzt, bestimmt den Charakter der Hauptstraßen des Areals.

Der zentrale öffentliche Freiraum des Quartiers ist der Campus-Platz nordöstlich von Terminal A/B. Dies ist der öffentliche Raum mit der höchsten Zentralität und Urbanität, an dem sich auch der Haupteingang der zukünftigen Beuth-Hochschule in Terminal A befindet.

Südlich des Terminal A entsteht ein weiterer wichtiger Raum, der insbesondere in der ersten Entwicklungsphase, wenn der Schwerpunkt der Entwicklung im Westen des Campusbereiches liegt, eine bedeutende Rolle spielt. An dieser Stelle befinden sich ein Eingang der Beuth-Hochschule sowie eine Haltestelle des öffentlichen Verkehrs. Beide Stadträume bilden die Endpunkte einer Freiraumverbindung in Form eines Knochens und sind über verschiedene Wege miteinander verbunden. Die

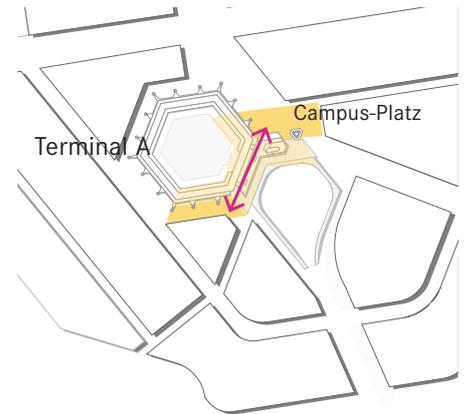


Abb. 7: Knochenprinzip

Verbindung der beiden Bereiche erfolgt zum einen über die Terrasse des Highflyers, die mit Treppenanlagen an beide Plätze angebunden ist. Zum anderen ist eine Verbindung auf Erdgeschossniveau zwischen Terminal B und dem inneren Bereich des Highflyers sowie durch das Gebäude Terminal B geplant.

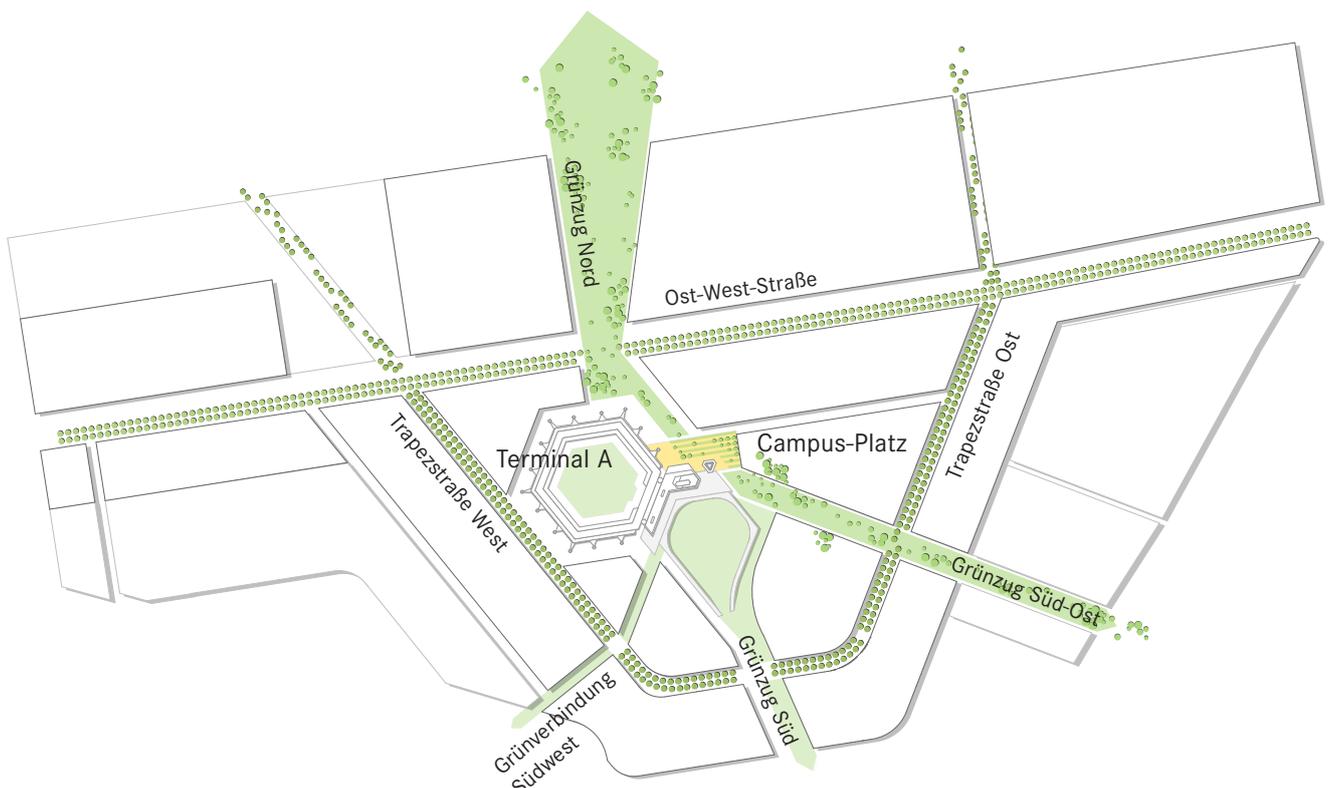


Abb. 8: Freiraum

## 2.4 ERSCHLIESSUNGSSTRUKTUR

Die strenge Hierarchie des Erschließungssystems der Urban Tech Republic definiert maßgeblich die städtebauliche Struktur. Die Hauptverkehrsstraßen (Trapezstraßen und Ost-West-Straße) nehmen die Struktur der Rollbahnen des ehemaligen Flughafens auf. An den drei Hauptknotenpunkten im Süden, Westen und Osten wird der Verkehr über Kreisverkehre verteilt. Die Dimension der Straßenquerschnitte repräsentiert die stadträumliche und verkehrliche Bedeutung der verschiedenen Straßenräume.

Ein engmaschiges Fuß- und Radwegenetz ermöglicht, insbesondere im zentralen Campus-Bereich, ein Quartier der kurzen Wege und eine nachhaltige Mobilität. Die Anbindung des Areals an das übergeordnete Radwegenetz wird

über den südlichen Zubringer hergestellt. Darüber hinaus ist eine Radverkehrsverbindung an die Siedlungsstrukturen im Osten in Richtung Stadtmitte geplant.

Das Netz des öffentlichen Verkehrs orientiert sich an der Grundstruktur des Quartiers und verläuft größtenteils auf den Hauptverkehrsstraßen. Zielsetzung der Verkehrsplanung ist eine vollständige Flächenabdeckung des Projektgebiets durch innovative Verkehrsmittel sowie eine attraktive Streckenführung mit Anbindung der wichtigsten Ziele des Quartiers.

Die Haltestellen sind daher über das gesamte Areal verteilt. Sie werden als nachhaltige Mobilitätsplattformen entwickelt, die stadträumlich integriert werden und als zentrale Umsteigepunkte unterschiedliche Verkehrsmittel (Bus, Fahrrad, Car-Sharing) zusammenführen. Die wichtigsten Haltestellen befinden

sich um das Gebäude des Terminal A mit der Hochschule, in dessen Umfeld sich der zentrale öffentliche Bereich des Quartiers befindet.

Außerhalb des Quartiers wird der Anschluss des Bus-Netzes an den U-Bahnhof Jakob-Kaiser-Platz, den S-Bahnhof Jungfernheide im Süden und den Kurt-Schumacher-Platz im Osten hergestellt.

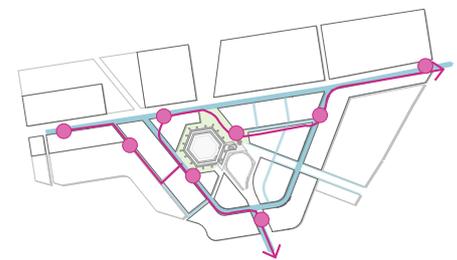


Abb. 9: Öffentliches Verkehrsnetz

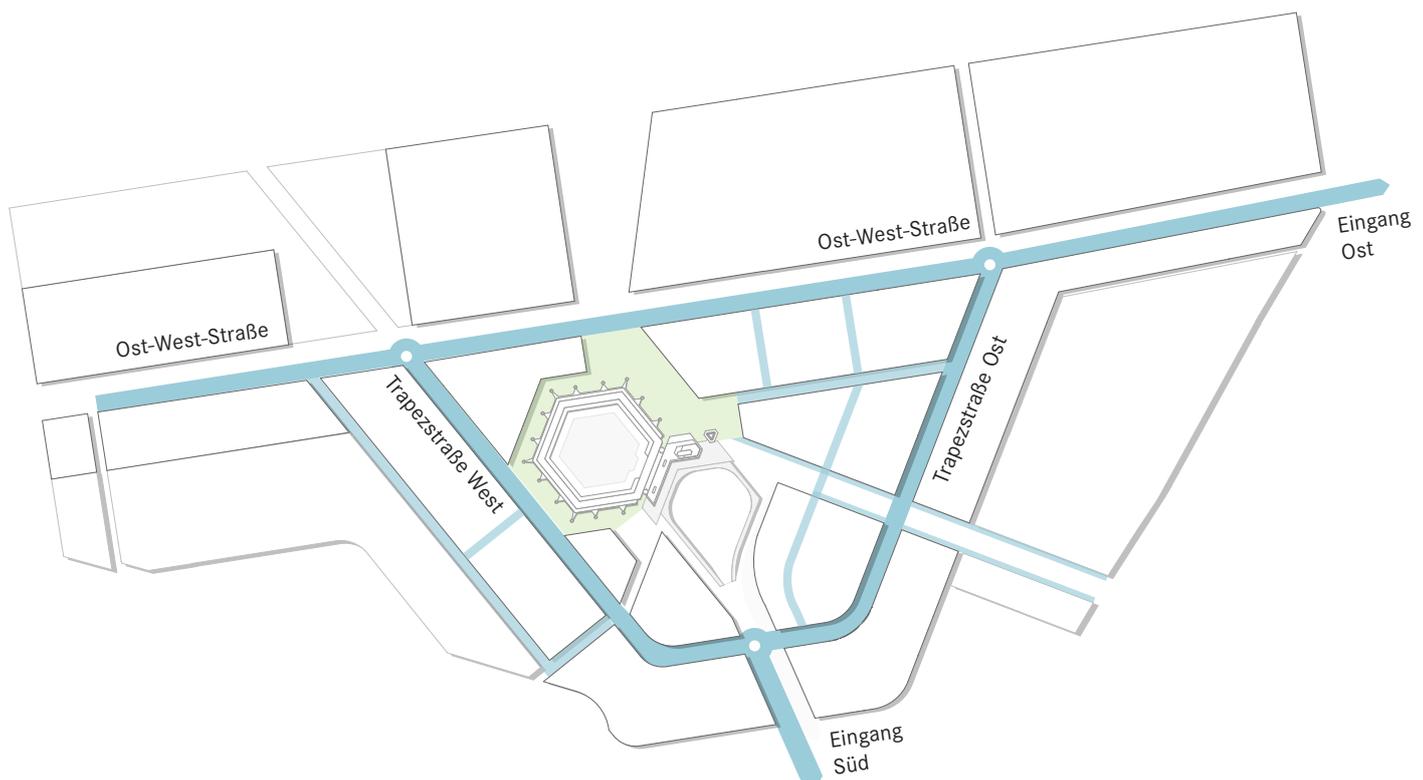


Abb. 10: Erschließungsstruktur

## 2.5 QUARTIERE

Der Kernbereich der Urban Tech Republic wird zukünftig aus sieben unterschiedlichen Quartieren bestehen:

1. **Campus**
2. **Südlicher Eingang**
3. **Hangarzone**
4. **Gewerbe im Grünen**
5. **Gewerbe Cité Pasteur**
6. **Industriepark West**
7. **Industriepark Ost**

Die unterschiedlichen Quartiere können ansiedlungswilligen Unternehmen oder Instituten ein möglichst breites Angebot unterschiedlicher Baufeldqualitäten (z.B. Bebauungsformen, Lagequalitäten) offerieren.

Durch die jeweils unterschiedlichen Nutzungsschwerpunkte und Charaktere ergeben sich sowohl programmatische als auch typologische Eigenarten, die für Nutzer und Besucher erlebbar werden. Der Campus wird als zentrales Quartier mit dem Nutzungsschwerpunkt

Hochschule & Forschung um das Ensemble von Terminal A, B und D entwickelt. Die Industriezone im Norden ist stärker vom übrigen Gebiet getrennt und wird in eine östliche und westliche Zone mit unterschiedlichen Anforderungen geteilt.

Baufelder mit Gewerbenutzung umschließen den Campusbereich als Gewerbeband und weisen unterschiedliche Quartiere auf: Hangarzone, Südlicher Eingang, Gewerbe im Grünen und Gewerbe Cité Pasteur.

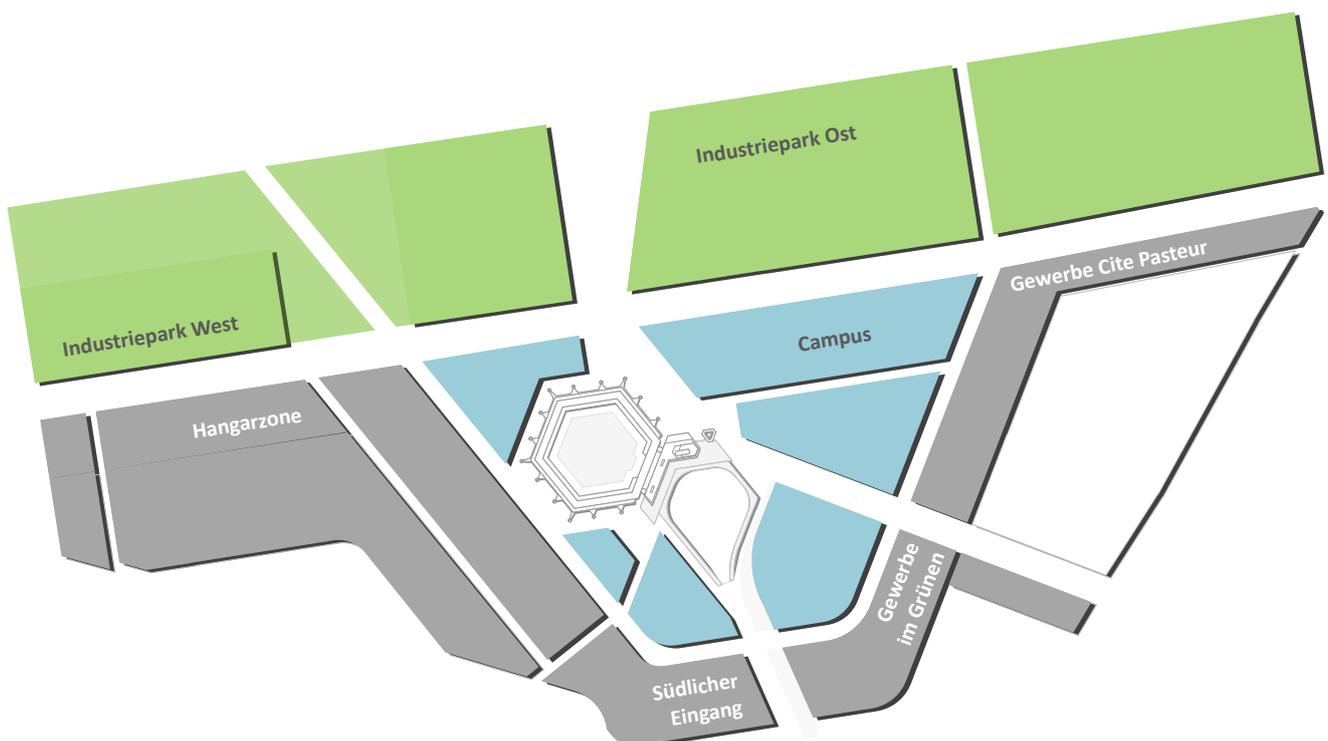


Abb. 11: Quartiere

# 03

## 3. RAHMENPLAN STÄDTEBAULICHE VORQUALIFIZIERUNG

Der Rahmenplan Städtebauliche Vorqualifizierung zeigt den Gesamtüberblick über die städtebaulichen Strukturen des Kernbereichs der Urban Tech Republic.

Ausgehend vom Masterplan und dem städtebaulichen Konzept wurde die konkrete städtebauliche Form der Urban Tech Republic entworfen. Besonderes Augenmerk lag auf der detaillierten Betrachtung der öffentlichen und privaten Freiräume und der städtebaulichen Typologien und Baustrukturen, die weiterentwickelt, konkretisiert und qualifiziert wurden. Es war die Aufgabe der Rahmenplanung, die verschiedenen Anforderungen und Ansprüche der Fachplanungen (z.B. Verkehrsplanung, Entwässerung, Landschaftsplanung etc.) in einem diskursiven Prozess in Einklang zu bringen.

Anhand von diversen Planvarianten und Modellen wurde die Planung für verschiedene räumliche Situationen mit allen beteiligten Institutionen diskutiert und geprüft. Für viele Teilbereiche wurden Alternativen entwickelt, um unterschiedliche Lösungen miteinander vergleichen zu können.

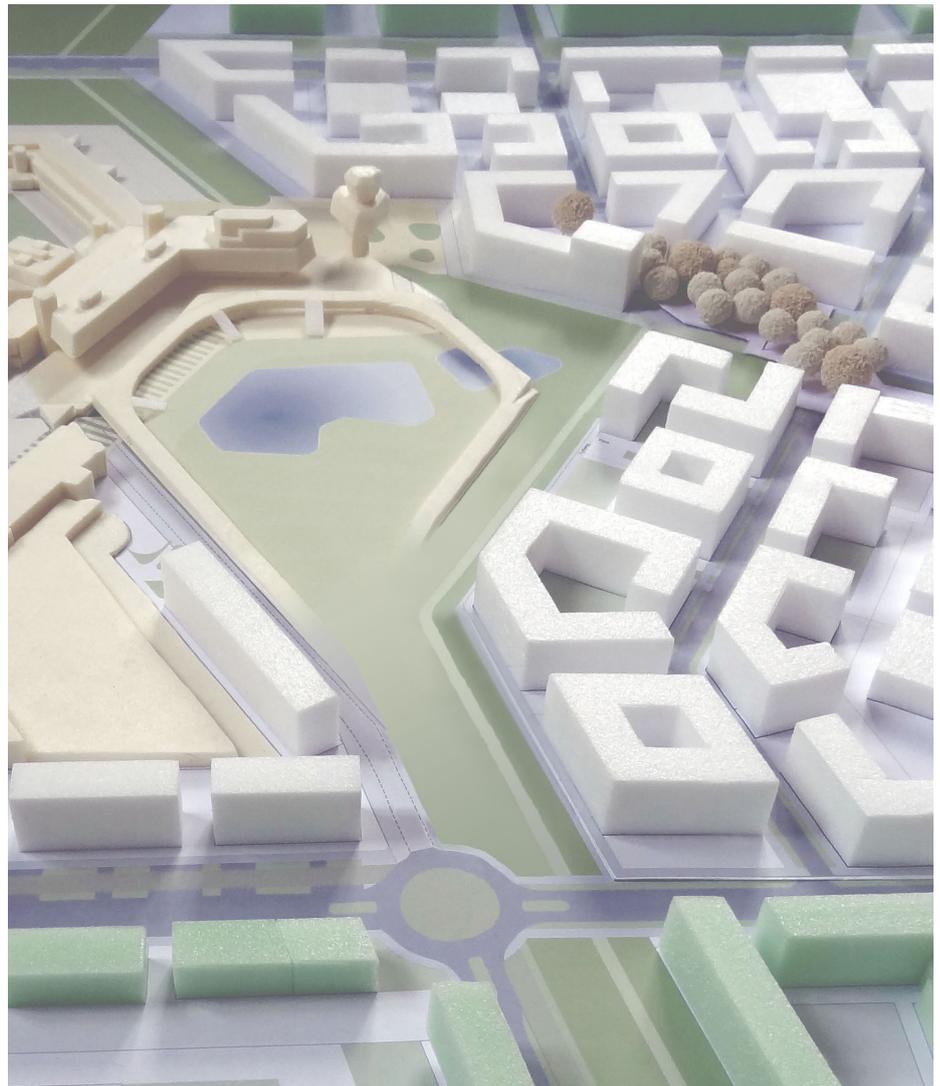


Abb. 12: Arbeitsmodell

Besondere Aufmerksamkeit erhielt der Bereich um den „Highflyer“. Der sogenannte Highflyer – die zentrale Zufahrt zum Terminalgebäude B – ist ein prägendes, jedoch aufwendig zu erhaltendes Bauwerk im Zentrum des neuen Quartiers. Die Entscheidung über den Erhalt des Bauwerks liegt zum Abschluss der städtebaulichen Vorqualifizierung noch nicht vor. Daher werden jeweils zwei Varianten für diesen Teilbereich dargestellt; mit und ohne Highflyer. Die Identität des Flughafens wird durch

den Erhalt und die Umnutzung der Terminalgebäude A, B und D, der Hangargebäude sowie durch die Erschließungsstruktur bewahrt. Die Trapezstraßen und die Ost-West-Straße folgen den Taxi-Ways des Flughafens.

Der zentrale **Campus-Bereich** wird durch eine städtische, maximal sechsgeschossige Blockrandbebauung für Forschungs- und Verwaltungsgebäude geprägt. Im östlichen Campusbereich und an der Ost-West-Straße steigt der



Rahmenplan Variante ohne Highflyer



Abb. 13: Rahmenplan Städtebauliche Vorqualifizierung



0 100 500 m

Anteil an Produktionshallen und die Bebauung wird zunehmend offener und niedriger. Der westliche Campusbereich besteht aus Solitären, die optional auch baulich an das Terminal A „angedockt“ werden können. Die Baustrukturen um die Terminalgebäude formen eine robuste Grundstruktur, die über die verschiedenen öffentlichen Räume mit den zentralen Einrichtungen des Campus (Hochschule, Start-up-Zentrum) verbunden werden.

Der lebendige Charakter wird durch eine Mischung aus Forschung, Lehre, Dienstleistung, Versorgung und studentischem Wohnen geprägt, um einen abwechslungsreichen, anregenden, dichten Raum für Austausch und Innovation zu erzeugen.

In der **westlichen Hangarzone** werden zum einen die bestehenden Hangargebäude erhalten, zum anderen können entlang der Ost-West-Straße neue Gewerbe- und Industriebauten entstehen.

Die Hangarzone Ost bildet den Übergang vom gewerblichen Bereich

zum Campus. Hier entstehen kleinteiligere Gebäude für junge Unternehmen, die den Charakter von Gründer-Garagen haben. Die Grundstücke mit Hallen und Verwaltungsgebäuden teilen sich im Idealfall gemeinschaftliche Erschließungsbereiche.

Der **südliche Eingang** ist das Entrée in die Urban Tech Republic, das durch zwei Hochhäuser gebildet wird. In diesem Bereich befinden sich mehrere Bestandsgebäude des Flughafens (Energiezentrale, Tankstelle, Streugutlager), die erhalten und einer neuen Nutzung zugeführt werden.

**Gewerbe im Grünen** ist die Idee für den östlichen Teil des Gewerbebandes, in dem die bestehenden Bäume erhalten werden. Die neue, kleinteilige Bebauungsstruktur wird in den Baumbestand behutsam eingefügt, um eine ganz besondere Atmosphäre und Qualität zu erzeugen.

Der gewerblich genutzte Teil der **Cité Pasteur**, einem bestehenden Wohngebiet aus den 1950er-Jahren, entwickelt sich entlang der Trapezstraße

Ost und der Ost-West-Straße und bildet – getrennt vom Wohnbereich – eine Schale um die Cité Pasteur.

Der **östliche Eingangsbereich** wird durch den Auftakt des Industrieparks und den Übergang in die freie Landschaft geprägt. Im Eingangsbereich bilden zwei Kopfgebäude als städtebauliche Dominanten den Auftakt der Hauptachse, die als breite Allee in das Gebiet geführt wird.

Die **Industriezone** bietet Entwicklungsräume für großformatige Industriebauten und Produktionsanlagen. Zwischen Ost-West-Straße und Industriezone bildet eine Kiefernfüge eine Übergangs- und Pufferzone. Die dahinter liegenden Gebäude können diesen Vorbereich als „Schaufenster“ zur Darstellung ihrer Produktion nutzen. Die Bebauungsdichte der flexiblen Baufelder der Industriezone nimmt nach Westen ab.

Alle Baubereiche beruhen auf einem flexiblen System der Baufelder und Grundstücke, die vielfältig erweiter- und teilbar sind.

### 3.1 CAMPUS

Der Campus ist das zentrale Quartier der Urban Tech Republic. Um die Beuth-Hochschule im Gebäude Terminal A siedeln sich Einrichtungen aus Wissenschaft und Forschung an, die in einer urbanen Struktur mit Nahversorgung, campus-affiner Dienstleistung und studentischem Wohnen verbunden werden.

Im Campus-Kern entsteht ein Wechselspiel aus offenen Grünzügen zur Verbindung mit der umgebenden Landschaft und einer dichten und geschlossenen baulichen Fassung der Räume, um den urbanen Charakter der stark frequentierten Campus-Bereiche zu verdeutlichen. Die durchlässige Blockrandstruktur bildet insbesondere für den Campus-Platz und die Grünzüge eine räumliche Fassung.

Alle Gebäude sollen sich zum öffentlichen Straßenraum orientieren und diesen durch Eingänge und öffentliche, transparente Erdgeschosszonen beleben.

Der alte Baumbestand wird in die städtebauliche Struktur integriert. Dazu wird am Grünzug Südost ein neuer, baumbestander Platz geschaffen, der eine Aufweitung am Schnittpunkt zum Grünzug Süd bildet. Weitere Bestandsbäume auf privaten Baufeldern können in die Baustruktur integriert und erhalten werden.

Der öffentliche Bereich des Highflyers bildet das grüne Pendant zum urbanen Campusplatz. Die Gestaltung dieses Bereiches ist von der Entscheidung über den Erhalt des Highflyer-Bauwerks abhängig.

#### Erhalt Highflyer

Beim Erhalt des Highflyers wird dessen Innenbereich Teil der Grünzüge und weitet sich zu einem attraktiven Aufenthaltsbereich. Die südöstlich angrenzende, neue Bebauung rückt bis auf 24 m an das Brückenbauwerk des Highflyers heran. In diesem Bereich des Highflyers kann die Bebauung auch weiter zurück rücken, um eine abwechslungsreiche Kante zu erzeugen. Der Fokus

des Grünraums konzentriert sich auf den Innenbereich mit dem gestalteten Wasserbecken.

#### Rückbau Highflyer

Wenn der Highflyer nicht erhalten wird, ist die Highflyer-Terrasse über Treppen fußläufig zugänglich. Der grüne Freiraum vor Terminal B bleibt Teil der Grünzüge. Um ein Gegenüber für Terminal B zu schaffen, rückt das südöstliche Baufeld weiter nach Nordwesten. Es soll eine durchgängige Raumkante gegenüber Terminal B entstehen.



Abb. 14: Rahmenplan Städtebauliche Vorqualifizierung – Quartier Campus mit Highflyer



Kiefernfüge

Ost-West-Straße

OPNV-Trasse

Kiefernfüge

Ost-West-Straße

OPNV-Trasse

Gewerbe

Gewerbe

Gewerbe

Dienstleistung

Dienstleistung

Gewerbe

Gewerbe

Forschung & Entwicklung

Dienstleistung Einzelhandel

Bestandsbäume

Gewerbe

Gewerbe

Grünzug

Campusaffine Dienstleistungen

Gewerbe

Campusaffine Dienstleistungen

Gewerbe

Forschung & Entwicklung

OPNV-Trasse

Campusaffine Dienstleistungen

Erweiterung giezentrale

Hochhaus-Entrée

Tankstelle

0 50 250 m



Abb. 15: Rahmenplan Städtebauliche Vorqualifizierung – Quartier Campus ohne Highflyer



## CAMPUS KERN

Im Bereich Campus Kern befindet sich der Tower als zentraler Bezugspunkt. Die Sichtachsen auf den Tower sollen freigehalten werden. Mehrere Grünzüge prägen den Campus Kern und den Innenbereich des Highflyers. Gegenüber den Grünzügen entstehen wichtige Raumkanten.

Das Knochenprinzip der Freiraumverbindung vom Campus-Platz zum Bereich südlich von Terminal A wird durch vielfältige Wegebeziehungen auf verschiedenen Ebenen ermöglicht.

Zur Fassung des Campusplatzes wird die östliche und nördliche Kante des Platzes definiert. Gleichzeitig soll ein Durchfließen des Raumes durch die Grünzüge von Norden und Süden möglich sein. Diese Grünzüge werden ebenfalls durch Bebauung gefasst. Gegenüber dem Highflyer kann die Bebauung jedoch zurück springen.

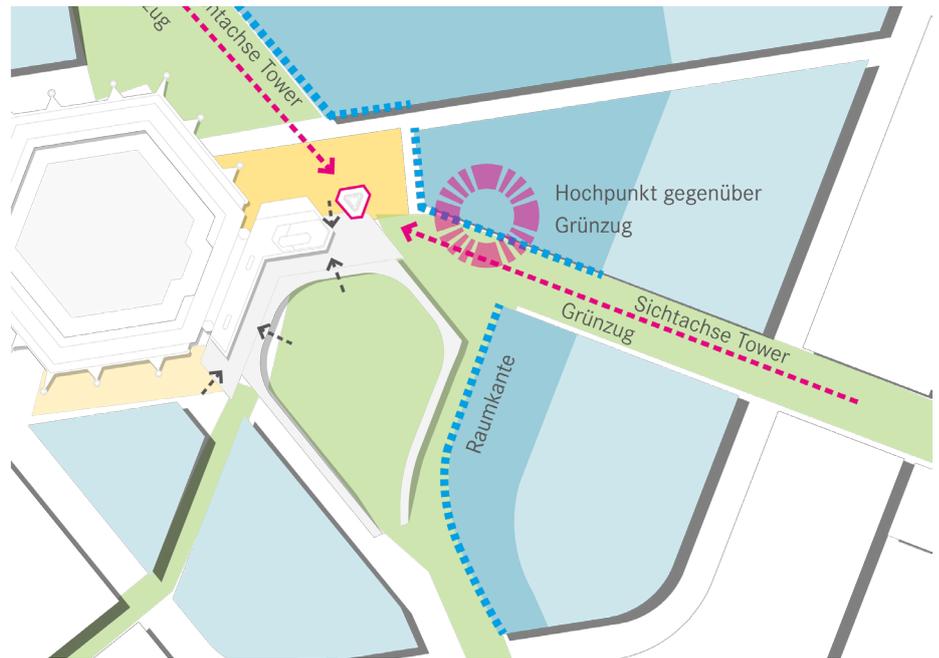


Abb. 16: Konzept Campus Kern

## CAMPUS OST

Der Bereich Campus Ost befindet sich zwischen dem dienstleistungsorientierten Campus Kern und dem gewerblich geprägten Teil der Cité Pasteur. Die Trapezstraße Ost bildet die Hauptschließung und Adresse des Quartiers. In diesem Bereich werden sowohl Verwaltungs- als auch Produktionsgebäude entstehen.

Der Campus Ost wird durch den Grünzug Südost gegliedert. Dieser übergeordnete Grünzug ist ein besonders prägendes Freiraumelement, das baulich gefasst werden soll.

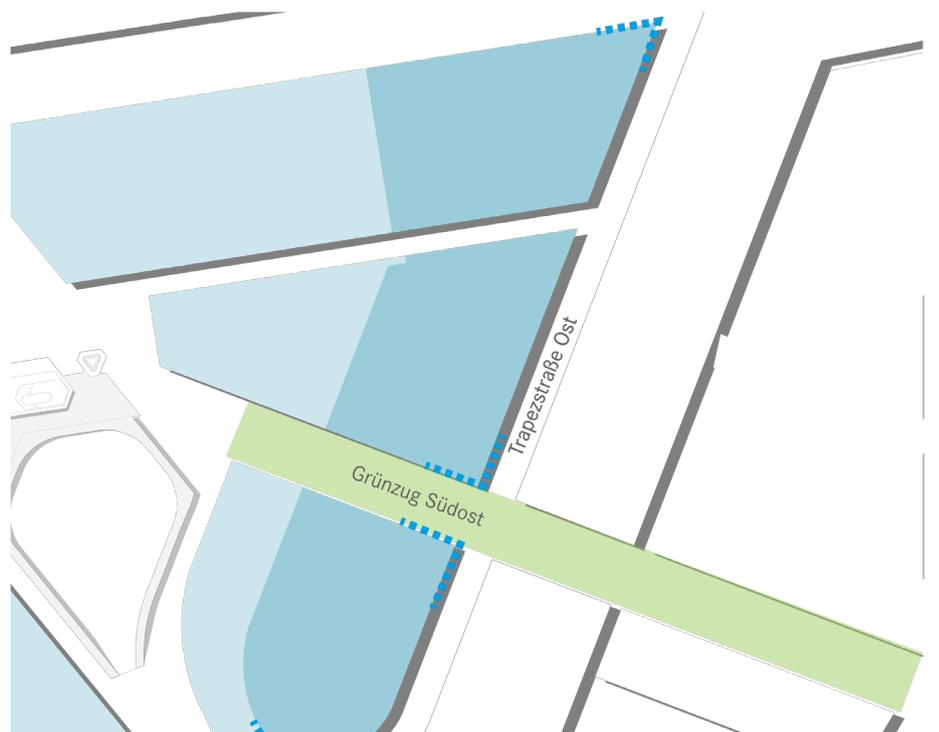


Abb. 17: Konzept Campus Ost



Abb. 18: Rahmenplan Städtebauliche Vorqualifizierung – Ausschnitt Campus Kern und Ost

## CAMPUS WEST

Der Bereich Campus West wird maßgeblich durch die erhaltenen Terminalgebäude und die großen Betonfreiflächen der ehemaligen Flugzeug-Taxiways geprägt.

Der Freiraum um die Terminalgebäude ist als qualitätvoller öffentlicher Raum mit dem spezifischen Charakter des ehemaligen Flughafens zu entwickeln. Von besonderer Bedeutung sind die Freiraum- und Wegeverbindungen, die eine Vernetzung und Integration des Quartiers gewährleisten. Nordwestlich von Terminal A sollen solitäre Gebäude mit außergewöhnlicher Architektur für Forschungseinrichtungen und -unternehmen entstehen.

Die Trapezstraße West mit der Trasse für den öffentlichen Verkehr bildet die Adresse zum Campus, die durch Raumkanten gesichert werden soll.

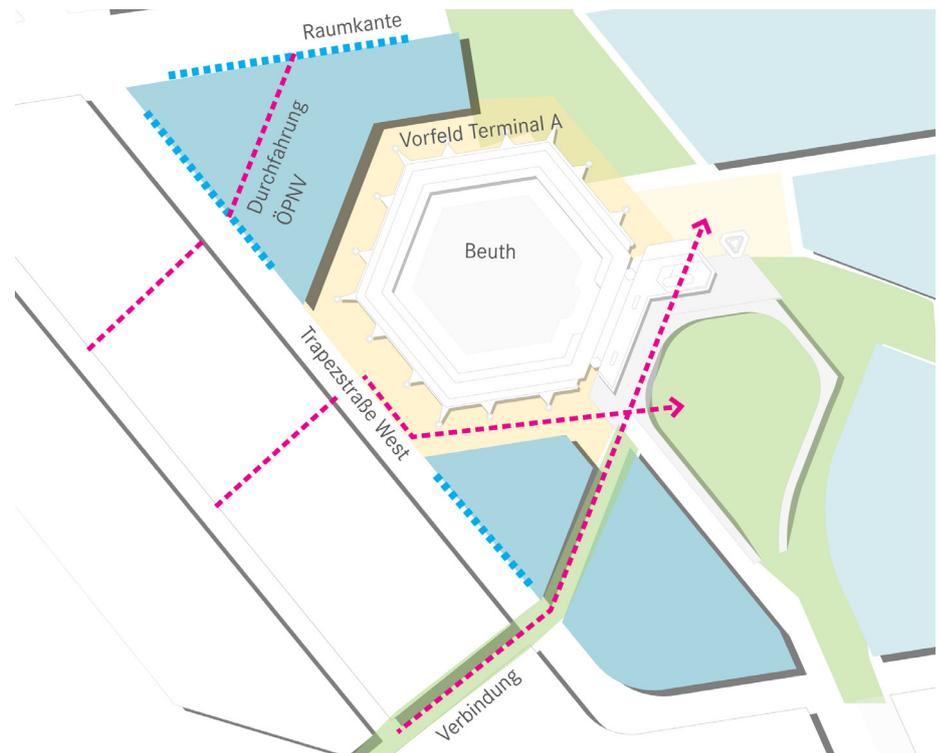


Abb. 19: Konzept Campus West



Abb. 20: Rahmenplan Städtebauliche Vorqualifizierung – Ausschnitt Campus West

Erweiterung  
Energiezentrale

---

### 3.2 HANGARZONE

Die Hangarzone ist der westliche Teil des Gewerbebandes, welches den Campusbereich im Westen, Süden und Osten umschließt.

---

#### HANGARZONE WEST

In der Hangarzone West befinden sich verschiedene Flughafengebäude, die erhalten bleiben und in die neue Struktur der Urban Tech Republic integriert werden. Diese Gebäude werden für gewerbliche und öffentliche Einrichtungen umgenutzt. Entlang der Ost-West-Straße, der neuen Adresse und Haupteinfahrt, können neue Gewerbebauten entstehen.

Der Baumbestand im südwestlichen Bereich bleibt erhalten - hier entstehen keine Baustrukturen.

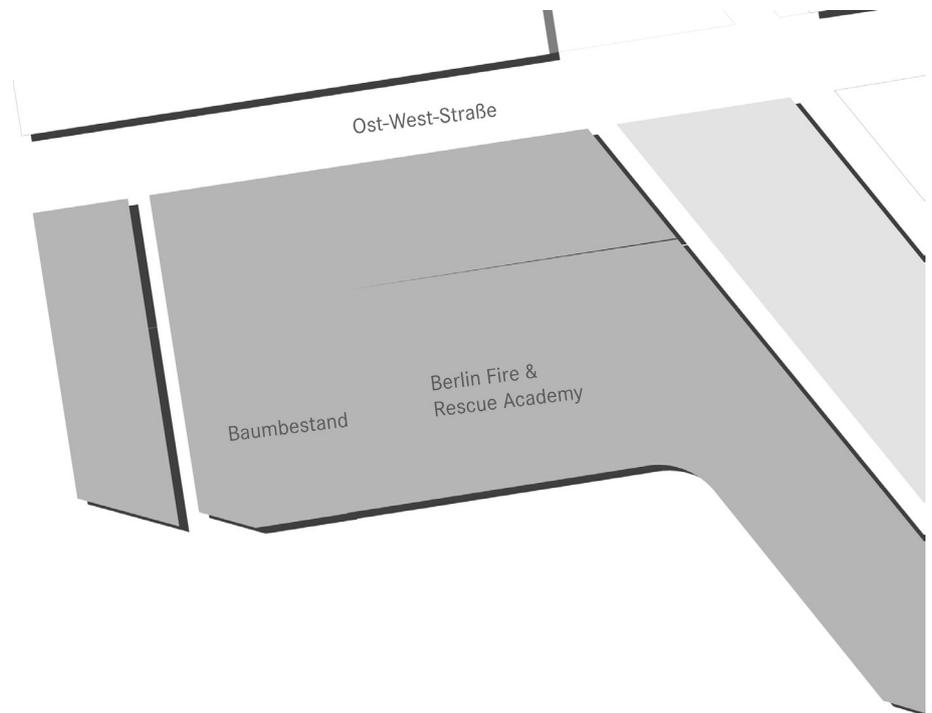


Abb. 21: Konzept Hangarzone West

---

#### HANGARZONE OST

In der Hangarzone Ost entsteht eine kleinteilige, frei angeordnete Gewerbebebauung. Die Zone bildet den Übergang zwischen dem Campus im Osten und dem Gewerbe im Westen. In diesem Bereich entstehen Hallen und Verwaltungsbauten für kleine und mittlere Unternehmen, die ein kreatives gemeinsames Umfeld („Technologie Garagen“) suchen. Daher können sich jeweils mehrere Grundstücke um einen gemeinsamen Erschließungshof gruppieren.

Die Hangarzone Ost wird durch eine Sichtachse auf Terminal A und eine Fußwegeverbindung zum Innenbereich des Highflyers gegliedert. Im Bereich der Sichtachse entsteht eine Versuchsstraße, die zur Erprobung von innovativen, in den Straßenraum integrierten Technologien genutzt wird.

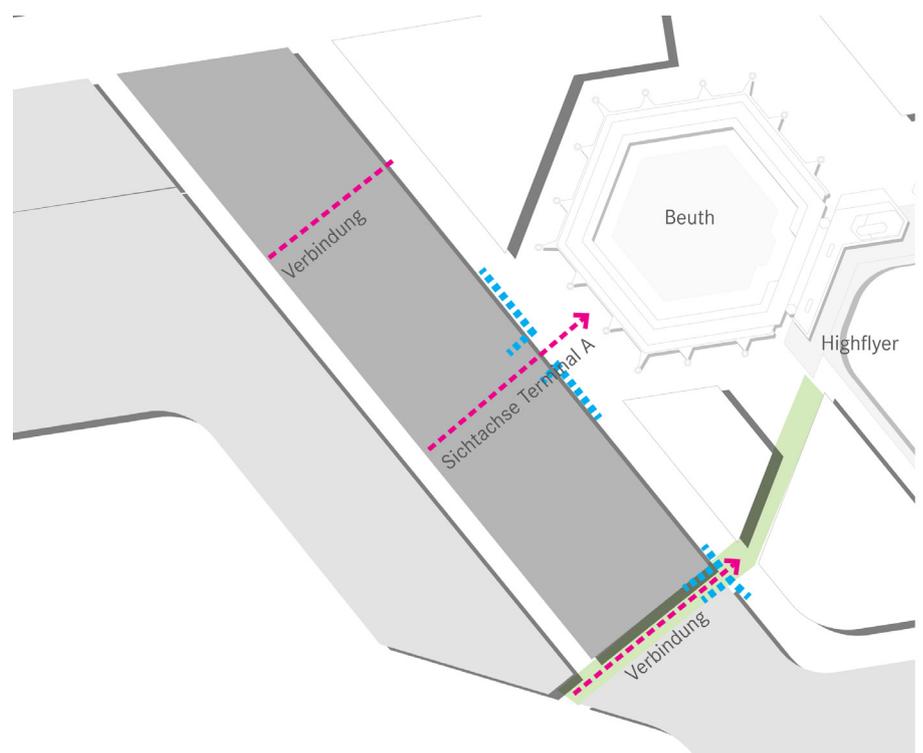


Abb. 22: Konzept Hangarzone Ost



Abb. 23: Rahmenplan Städtebauliche Vorqualifizierung – Ausschnitt Hangarzone

### 3.3 EINGANG SÜD

Das Entrée Süd ist der Haupteingang der Urban Tech Republic im Süden. Der Eingang soll durch zwei Hochhäuser und Raumkanten akzentuiert werden. Die Hochhäuser sind in ihrer Höhe auf maximal 47 m begrenzt, um sich dem höchsten Gebäude des Flughafens, dem Tower mit einer Höhe von 47,5 m, unterzuordnen.

Das Entrée wird durch den Grünzug Süd geprägt, der in den Campus Kern führt und die Sichtachse zum Terminal B aufnimmt. Dieser Grünzug ist ein wesentlicher Bestandteil des Freiraumkonzeptes und erfüllt wichtige mikroklimatische Funktionen.

Westlich und östlich des Entrées befinden sich die Energiezentrale und die Tankstelle des Flughafens. Diese prägenden Bestandsgebäude werden erhalten und in die städtebauliche Struktur integriert.

Die Energiezentrale ist durch ihre architektonische und farbliche Gestaltung Teil des Gesamtensembles des Flughafens. Das Gebäude soll von Süden und von Norden sichtbar bleiben. Hierzu wird von Norden die Sichtachse über die Trapezstraße West freigehalten. Im östlichen Bereich befinden sich die Tankstelle und das Streugutlager, die, genau wie die Energiezentrale, durch ihre Gestaltung Teil des Flughafen-Ensembles sind. Diese Bestandsgebäude können ergänzt und einer neuen Nutzung zu geführt werden.

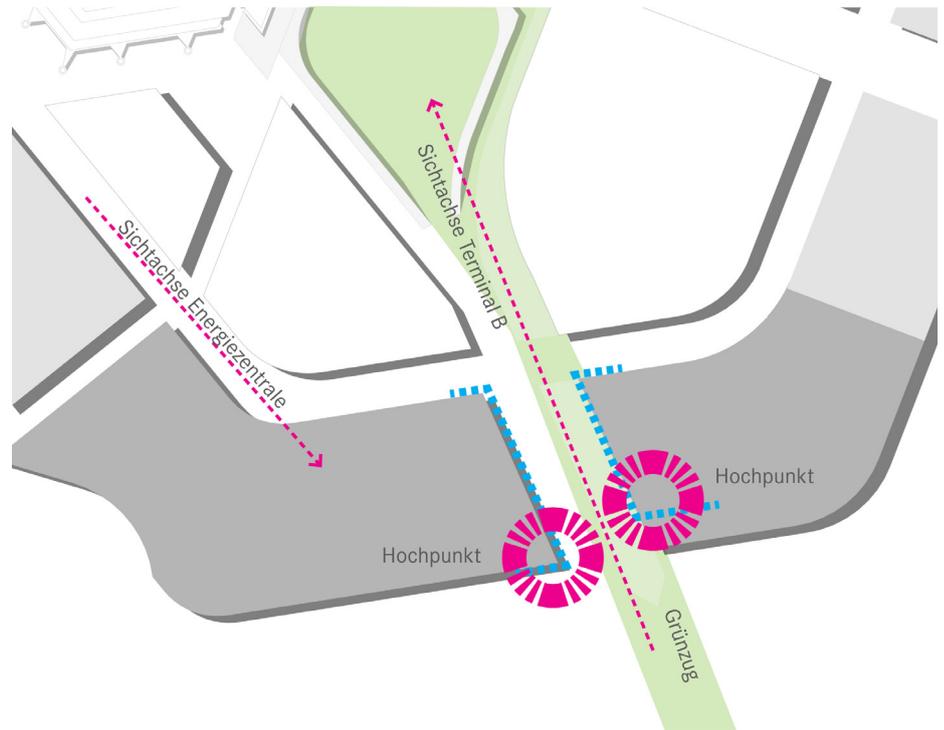


Abb. 24: Konzept Eingang Süd



Abb. 25: Rahmenplan Städtebauliche Vorqualifizierung – Ausschnitt Campus Kern und Ost

### 3.4 GEWERBE DER CITÉ PASTEUR

Ein schmales Band mit gewerblich genutzten Baufeldern umschließt den aufgelockerten Wohnbereich der Cité Pasteur. Dieser Bereich wird räumlich vom sensiblen Wohnbereich getrennt und orientiert sich zur Trapezstraße Ost und zur Ost-West-Straße, welche die Hapterschließung und Adresse des Quartiers bilden.

Im Süden grenzt das Gewerbe an den Grünzug Süd-Ost. Die gewerbliche Nutzung entlang der Cité Pasteur ist Teil des Gewerbebandes, das den Campus einfasst. Im Osten geht dieses Gewerbeband in den verdichteten Bereich des Eingangs Ost über.

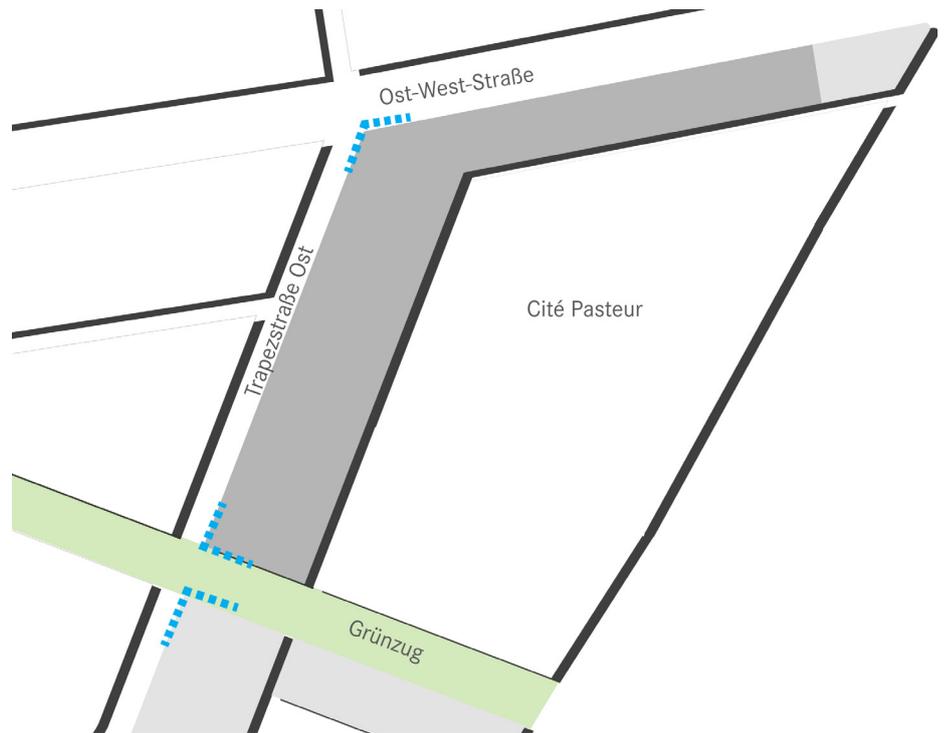


Abb. 27: Konzept Gewerbe Cité Pasteur

### 3.5 EINGANG OST

Das Entrée Ost bildet den Haupteingang der Urban Tech Republic aus östlicher Richtung am Kreuzungspunkt mit dem Kurt-Schumacher-Damm. Der Eingang wird durch zwei Hochhäuser definiert. Durch die Anknüpfung der Ost-West-Straße an den bestehenden Kurt-Schumacher-Damm entsteht aus östlicher Richtung eine Sichtachse in das Quartier hinein.

Das südliche Hochhaus ist Teil des verdichteten Bereichs des Gewerbebandes. Vor dem Hochhaus entsteht ein öffentlicher Platz, der ein Pendant auf der gegenüberliegenden Seite der Ost-West-Straße findet.

Entlang der Ost-West-Straße bildet eine Kiefernfüge den Übergang zwischen Gewerbeband und Industriezone.

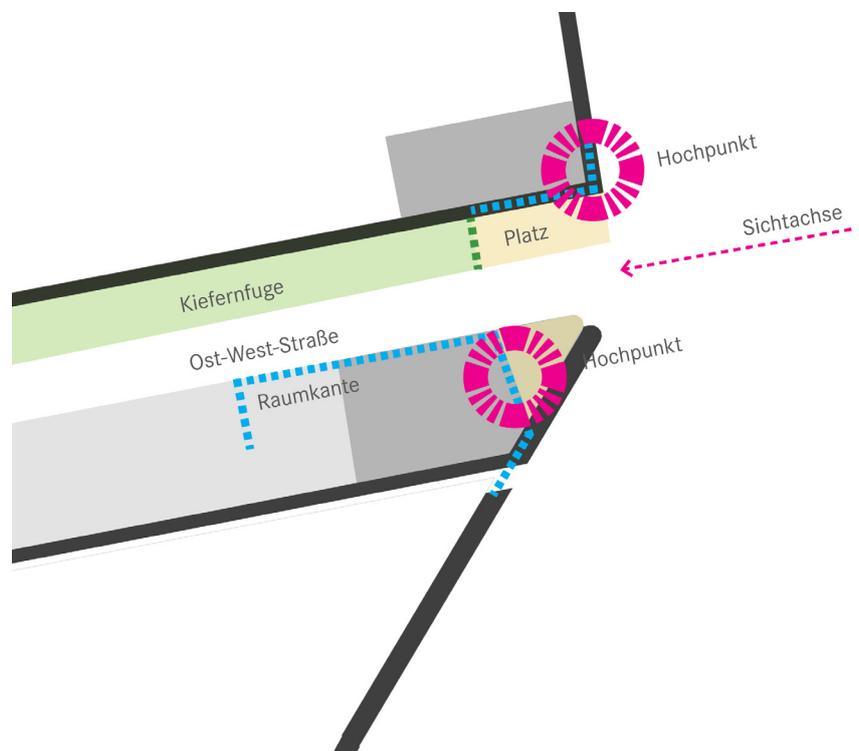


Abb. 26: Konzept Eingang Ost



Abb. 28: Rahmenplan Städtebauliche Vorqualifizierung – Ausschnitt Gewerbe Cité Pasteur undd Eingang Ost





Abb. 31: Rahmenplan Städtebauliche Vorqualifizierung – Ausschnitt Industriezone West



Abb. 32: Rahmenplan Städtebauliche Vorqualifizierung – Ausschnitt Industriezone Ost

---

### 3.7 ENTWICKLUNGSPHASEN

Die Erschaffung dieses neuen Stadtteils wird viele Jahre in Anspruch nehmen. Die Entwicklung des Gebietes erfolgt in mehreren Phasen, die sich nach der Realisierbarkeit, Vermarktbarkeit und auch Finanzierbarkeit der Investitionen und Planungen richten. Wichtig ist hierbei, dass jede Entwicklungsphase für sich genommen funktionieren kann. Es entstehen „temporäre Endzustände“, die nicht nur funktional sondern auch gestalterisch eine eigene Qualität und Identität entwickeln.

Das Nachnutzungskonzept folgt dem Prinzip der Nachhaltigkeit und bezieht nach Möglichkeit bestehende Gebäude und Zufahrten in die Planungen ein. Die Taxiways werden zum Beispiel als temporäre Fahrbahnen für den öffentlichen Nahverkehr genutzt. Insgesamt soll der Charakter des Flughafens in der abschnittsweisen Entwicklung des Gebietes erhalten bleiben.

---

#### PHASE 0

Der Ausgangspunkt der Entwicklung ist der stillgelegte Flughafen. In der Phase 0 werden die bestehenden Gebäude baulich angepasst. Das provisorische Terminal C wird nicht weiter genutzt und zurückgebaut.

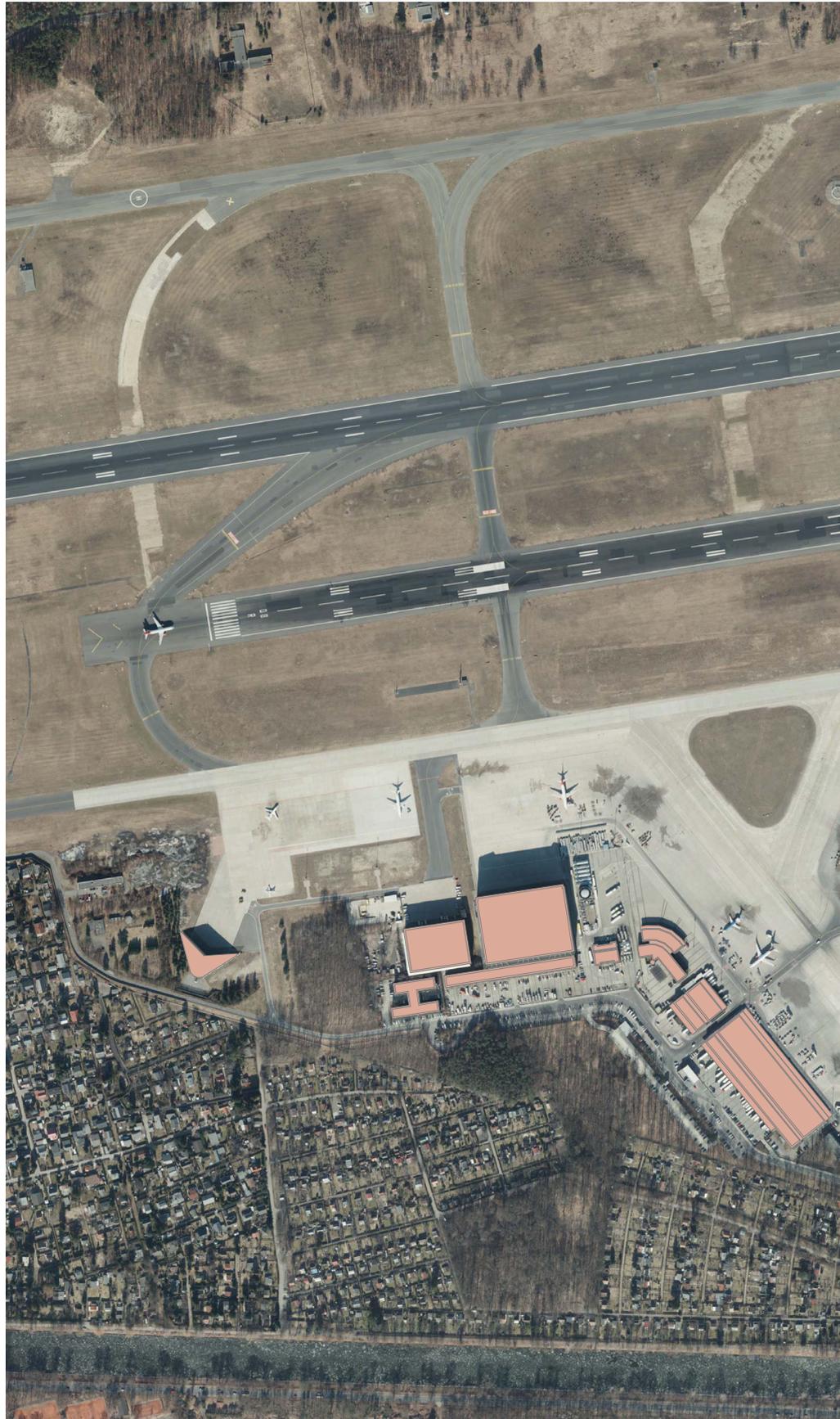
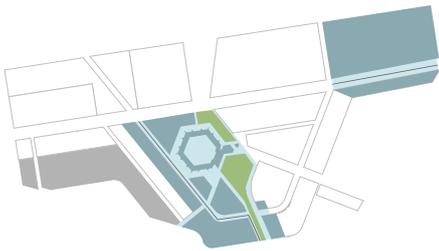


Abb. 33: Phase 0





## PHASE 1

Die Entwicklung des Gesamtareals erfolgt gleichzeitig von Süden und Osten. Hier bestehen bereits Anschlüsse an den Saatwinkler Damm und den Kurt-Schumacher-Damm, die um- und ausgebaut werden.

Die südliche Zufahrt wird zusammen mit der Anlage des Grünzugs Süd entwickelt, der über den Bereich des Highflyers bis nördlich des Terminals A führt und dem Quartier eine außergewöhnliche Freiraumqualität verleiht. Der Campusplatz am Eingang der Beuth-Hochschule wird im Zusammenhang mit dem übergeordneten Grünzug in der ersten Phase realisiert.

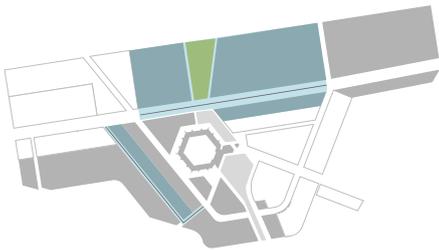
Westlich des Terminals A wird die Trapezstraße West erstellt, an der sich die ersten Unternehmen im Quartier Campus West und in der Hangarzone ansiedeln können. Die Parkplätze und das Parkhaus östlich des Highflyers können weiterhin genutzt werden, solange dieser Bereich noch nicht baulich entwickelt wird.

Der neue Eingang Ost entsteht an der Kreuzung Kurt-Schumacher-Damm / Ost-West-Straße. Durch die Neuanlage der Ost-West-Straße werden die südlich angrenzenden Gewerbebereiche und der erste Abschnitt der Industriezone im Norden erschlossen.



Abb. 34: Phase 1



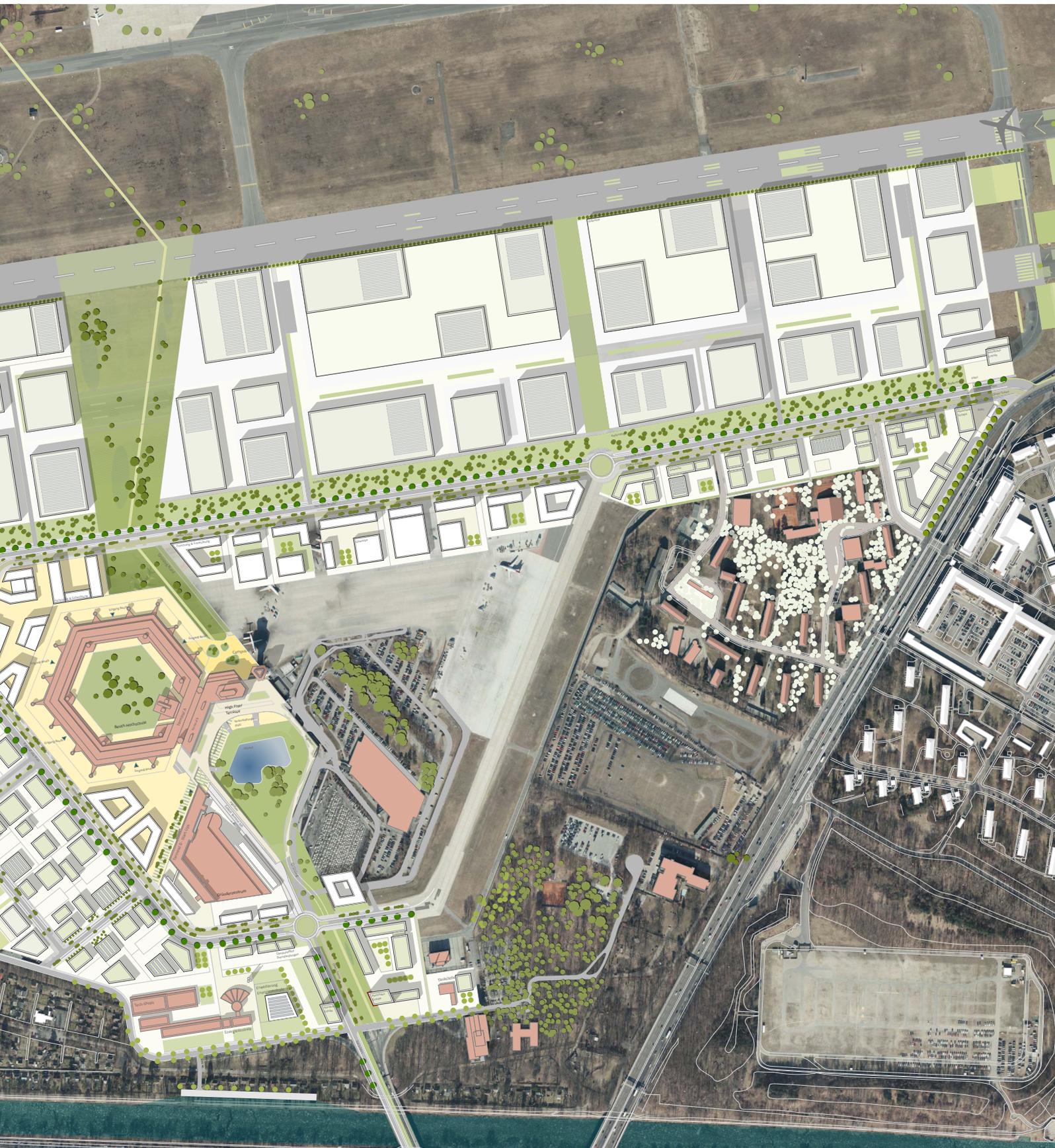


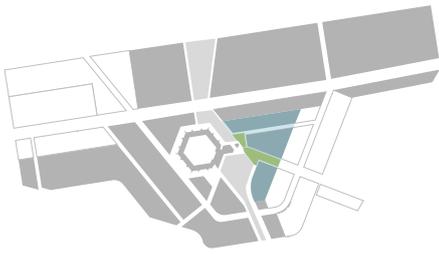
## PHASE 2

In der zweiten Phase wird das Erschließungssystem weiter ausgebaut. In der Hangarzone entsteht die Parallelstraße West, so dass dieser Bereich zwischen den bestehenden Hangars und dem Terminal A nun vollständig bebaut werden kann.

Die Industriezone wird entlang der Ost-West-Straße weiter bis an den Knotenpunkt West geführt. Entlang der Ost-West-Straße können in dieser Phase die Grundstücke am nördlichen Rand des Campus bebaut werden, um die Straße zu fassen.

Abb. 35: Phase 2



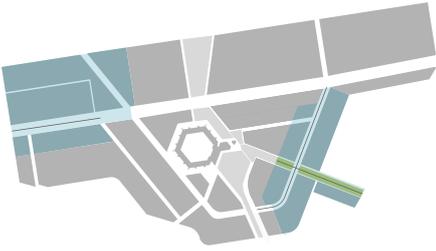


### PHASE 3

In der dritten Phase wird der östliche Teil des Campus entwickelt. Die Parallelstraße Ost und die Towerstraße kommen hinzu. Das bisherige provisorische Straßennetz und die Parkplätze werden entfernt, um Raum zu geben für die neue Entwicklung des Campus-Bereiches. Zusammen mit den Baufeldern werden auch die Freiräume mit dem Grünzug Südost weiter entwickelt.

Abb. 36: Phase 3





#### PHASE 4

In der abschließenden, vierten Phase werden die Trapezstraße Ost, die Südoststraße und der letzte Teil der Ost-West-Straße erstellt. Dadurch können die weiteren Baufelder erschlossen und bebaut werden. Im Nordwesten entsteht die Industriezone West und die südlich angrenzende Hangarzone. Im Südosten kann das Quartier Gewerbe im Grünen genutzt werden. Mit der Anlage des Grünzugs Südost entsteht eine weitere Verbindung in Richtung Stadt.

Abb. 37: Phase 4



---

### 3.8 STÄDTEBAULICHER ENTWICKLUNGSRAHMEN

Der städtebauliche Entwicklungsrahmen ist ein informelles Planungsinstrument zur Sicherung der Gestaltqualität der Urban Tech Republic. Als Ergebnis des Qualifizierungsprozesses, an dem sich die öffentlichen Fachplanungen und Grundstückseigentümer gemeinsam konstruktiv beteiligt haben, entfaltet der Plan eine hohe interne Bindungswirkung. Dies ist der Konsens der baulichen Entwicklung auf den sich alle Akteure geeinigt haben. Der Städtebauliche Entwicklungsrahmen wird Teil der vertraglichen Vereinbarungen. Die dort enthaltenen Festsetzungen und Bauvorgaben müssen von den Grundstücksnutzern eingehalten werden.

Der Städtebauliche Entwicklungsrahmen umfasst Festsetzungen zu den Themen Bauhöhen, raumbildende Kanten, Baufeldgrenzen und Grünbereichen, die den Planungen der Städtebaulichen Vorqualifizierung entsprechen.

---

#### BAUHÖHEN

Für die verschiedenen Quartiere werden unterschiedliche Maximalhöhen festgelegt. Ausgangspunkt der Höhenentwicklung ist die Höhensituation der prägenden Bestandsgebäude Terminal A, B und des Towers.

Der Tower gibt mit seiner Höhe von 47,5 m die absolute Maximalhöhe vor. Kein Gebäude soll diese Landmarke überragen. Daher sind die verschiedenen Hochhäuser, welche die Eingangssituationen in die Urban Tech Republic markieren, auf eine Höhe von maximal 47 m beschränkt. Im Plan sind die Bereiche mit einer maximalen Bauhöhe mit pinkenfarbenen Feldern gekennzeichnet.

Innerhalb des Quartiers Campus beträgt

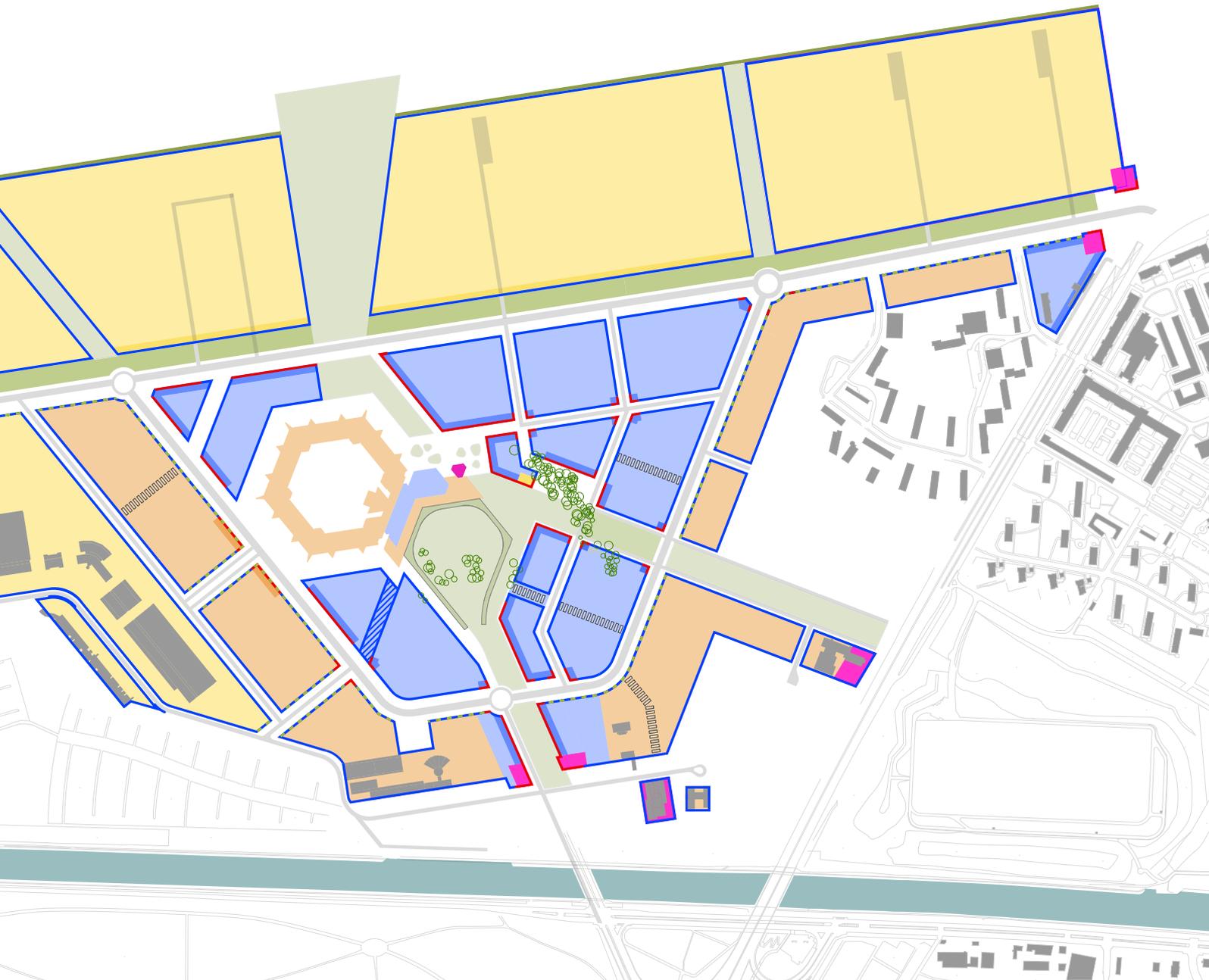
die Maximalhöhe 23 m (blaue Felder), was dem obersten Regelgeschoss von Terminal B und der traditionellen Berliner Traufhöhe im übrigen Stadtbereich entspricht. Dieser Bereich soll eine urbane Stadtstruktur mit entsprechender Höhenentwicklung ausbilden können. Die städtische Prägung bestimmt auch die beiden Eingangssituationen im Süden und Osten.

Die Baufelder des Gewerbebandes um den Campus haben eine Maximalhöhe von 15 m (orangefarbene Felder), was dem dritten Obergeschoss von Terminal B entspricht. Hier sollen sowohl Büro- als auch Gewerbebauten für kleinere und mittlere Unternehmen entstehen.

Die Industriezone und die Hangarzone West können für die industrielle Produktion genutzt werden. Hier ist eine große Flexibilität in der Dimensionierung und Höhe der Gebäude möglich – die maximale Bauhöhe beträgt 30 m (gelbe Felder).

Die Festsetzung einer maximalen Bauhöhe lässt eine große Flexibilität der Bebauung zu. Besondere städtebauliche Situationen sollen daher zusätzlich durch eine Mindestbauhöhe gesichert werden. Die minimale Bauhöhe von 12 m stellt sicher, dass die Gebäude in diesem Bereich mindestens drei Geschosse hoch sind, um den Raum zu fassen und ablesbar zu machen. Die Festsetzung der Bereiche mit einer minimalen Bauhöhe folgt einigen durchgängigen Prinzipien um besondere städtebauliche Raumsituationen zu betonen. Innerhalb des Campus-Kerns, der urbansten Zone, werden in allen Baufeldern entlang von Grünzügen Mindestbauhöhen festgesetzt. Des Weiteren werden in den wichtigen Eckbereichen des Campus, der Haupteingänge und der Hangarzone gegenüber Terminal A Mindestbauhöhen definiert.





**Baufeldgrenzen**

- Baufeldgrenze auf Straßenbegrenzungslinie oder Grundstücksgrenze
- Baufeldgrenze zurückgesetzt hinter Vorgartenzone

**Raumbildende Kanten**

- Raumbildende Kante auf Straßenbegrenzungslinie oder Grundstücksgrenze
- Raumbildende Kante zurückgesetzt hinter Vorgartenzone

**Bauhöhen**

- Bauhöhe höchstens 15m
- Bauhöhe höchstens 23m
- Bauhöhe höchstens 30m
- Erdgeschosszone bleibt unbebaut, Bauhöhe höchstens 23m
- Bauhöhe höchstens 15m, mindestens 12m
- Bauhöhe höchstens 23m, mindestens 12m
- Bauhöhe höchstens 30m, mindestens 12m
- Bauhöhe höchstens 47m, mindestens 12m

**Grünbereiche**

- Südliche Grünfuge mit Wald Kiefer-Bepflanzung Breite 30m
- Nördliche Grünfuge mit Säulenpappel-Bepflanzung Breite 6m
- Erhaltenswürdiger Baumbestand
- Fußwegeverbindung

Abb. 38: Städtebaulicher Entwicklungsrahmen

---

## **RAUMBILDENDE KANTEN UND BAUFELDGRENZEN**

Baufeldgrenzen definieren diejenigen Grundstücksbereiche, die überbaut werden dürfen und sind durch blaue Linien gekennzeichnet. Die Baufeldgrenzen befinden sich zumeist auf der Grundstücksgrenze zur öffentlichen Straße. An besonderen städtebaulichen Situationen soll der Straßenraum stärker gefasst werden. Dazu erfolgt die Festsetzung von raumbildenden Kanten (rote Linie), was bedeutet, dass ein Gebäude in diesem Bereich des Grundstücks direkt auf der Linie errichtet werden muss und nicht dahinter zurück treten darf. Die Systematik der Festsetzung von raumbildenden Kanten folgt der Idee der Minimalbauhöhen: betont werden wichtige Eckbereiche des Campus, die Haupteingänge und die Hangarzone gegenüber Terminal A.

Das Begrünungskonzept des Landschaftsarchitekturbüros TOPOTEK 1 setzt sich dezidiert mit der Auswahl und Stellung von Bäumen und Grünzonen auseinander. Die Vorgaben des Gestaltungskonzeptes von TOPOTEK 1 sehen auch Pflanzungen auf privaten Baufeldern vor, um Vorgartenzonen zu schaffen. Diese Zonen sind 4 m von der Grundstücksgrenze zurück gesetzt und bepflanzt. In der Urban Tech Republic entsteht diese Vorgartenzone entlang der äußeren Kante der Trapezstraße. Eine weitere Vorgartenzone entsteht an der südlichen Seite der Ost-West-Straße außerhalb des Campusbereiches.

Die Berücksichtigung der bestehenden Bäume ist ein wichtiges Ziel der Planung. Daher werden die bestehenden Bäume im Plan festgesetzt. Diese Bäume sollen nach Möglichkeit im öffentlichen Raum und auf privaten Baufeldern erhalten werden.

Zur Entwicklung des besonderen Charakters des Gebietes sind weitere Pflanzmaßnahmen festgesetzt. Nördlich der Industriezone entsteht eine Pappelreihe. Südlich der Industriezone entsteht eine Kiefernfüge: eine baumbestandene Grünfläche zwischen der Industriezone und der Ost-West-Straße.

# 04

## 4. ZUSAMMENFASSUNG

Die städtebauliche Qualifizierung der Urban Tech Republic ist ein kontinuierlicher Gestaltungs- und Diskussionsprozess, der von den beteiligten Eigentümern, Entwicklern, Planern und der Öffentlichkeit getragen wird. Mit dem Rahmenplan Städttebauliche Vorqualifizierung und dem angepassten Städttebaulichen Entwicklungsrahmen liegt ein

wichtiger Meilenstein dieses Prozesses vor.

Auf der Grundlage des Masterplans The Urban Tech Republic und des Gestaltungskonzeptes wurden die verschiedenen Ideen und Anforderungen für den Standort städtebaulich weiterentwickelt und konkretisiert. Hierbei wurden die Grundideen zum einzigartigen Charakter des ehemaligen Flughafens und zur Demonstration urbaner Technologien beibehalten.

Der Rahmenplan differenziert die Leitlinien für die verschiedenen Quartiere weiter aus und findet Lösungen für bedeutsame räumliche Situationen. Gleichzeitig stellt er den gesamten Entwicklungsbereich in einem Übersichtsplan aller Quartiere dar.

Besonderes Augenmerk wurde auf die öffentlichen Räume, das Erschließungssystem und die Vernetzung der Freiräume gelegt. Die übergeordneten

Grünzüge und das Erschließungssystem bilden das städtebauliche Grundgerüst der Urban Tech Republic.

Zur Fassung des öffentlichen Raums werden Baufelder, Raumkanten und Mindestbauhöhen definiert. In der Vorqualifizierung wurde die Systematik der Raumbildung präzisiert, um gezielt die bedeutenden städtebaulichen Situationen, wie zum Beispiel Platzsituationen, Eckbereiche und Grünzüge, definieren zu können.

Die vorliegende Städttebauliche Vorqualifizierung bildet die Grundlage für die qualitätvolle und kontinuierliche Weiterentwicklung des Standortes.

In den folgenden Bauleitplanverfahren und Gebäudeplanungen dient der städtebauliche Entwicklungsrahmen zur Sicherung der städtebaulichen Ideen der Urban Tech Republic.



rha ● reicher haase assoziierte GmbH

**Prof. Christa Reicher**  
**Holger Hoffschröder**  
**Philip Spahr**

Am Knappenberg 32 | 44139 Dortmund  
+49.(0)231.86210473

Oppenhoffallee 74 | 52066 Aachen  
+49.(0)241.46376740

do@rha-planer.eu | www.rha-planer.eu