



Langfristige Entwicklungsoption



Nutzungsstruktur



Tripolare Entwicklung

FUNKTIONEN UND NUTZUNGEN

Die Nutzungsziele für den Masterplan Gateway BBI stehen in einem unmittelbaren Bezug zu der wirtschaftlichen Entwicklung und Ausrichtung des Flughafens. Es soll eine gewerbliche Nutzungsstruktur mit dem Schwerpunkt flughafenaffiner Unternehmen etabliert werden. Hier sollen Firmen angesiedelt werden, die die synergetische Nähe zum Flughafen benötigen oder die von der Infrastruktur des Flughafens und seines Umfeldes profitieren oder zumindest dessen Imagefaktor suchen.

- Fünf wesentliche Nutzungskategorien sind im Flächenkonzept ausgewiesen worden. Diese stellen die überwiegenden Querschnittsfunktionen dar und sind nach Lagegunst und erforderlichen Betriebsflächengrößen platziert worden:
- BBI: Terminal und Midfield mit Airport-City
 - BBI: Cargo (Fracht) und Airport Services
 - Repräsentative Lagen: überwiegend Büro und Dienstleistung
 - Gewerbegebiete: überwiegend Value Added Logistics, Gewerbe und Dienstleistung (ab 5 ha)
 - Überwiegend Produzierendes Gewerbe und Value Added Logistics (ab 10 ha)

Die dargestellten Nutzungskategorien sind als angestrebtes Zielbild zu verstehen. Aufgrund der starken Korrelation mit der künftigen technischen und wirtschaftlichen Entwicklung des Flughafens soll die Nutzungsstruktur flexibel gehandhabt und gegebenenfalls der tatsächlichen Nachfrage des Marktes angepasst werden.

ENTWICKLUNGSSTRATEGIE

Die Entwicklung des Flughafenumfeldes mit den im Masterplan vorgesehenen Gewerbeflächen wird von den drei Polen her erfolgen:

- BBI: Terminal und Midfield mit Airport-City
- Schönefeld: Waltersdorf-Nord und Kienberg
- BBI Business Park Berlin

Jedes Teilgebiet wird sich schrittweise und relativ eigenständig entwickeln, sodass die simulativ angenommenen drei Entwicklungsphasen nicht auch zeitgleich erfolgen müssen und werden. Während das planfestgestellte Midfield einen schnelleren Anlauf haben wird, werden sich die beiden großen Gewerbeareale in Abhängigkeit von Planungs- und Baurecht, notwendiger Bodenordnung, verkehrlicher und stadtechischer Erschließung sowie in Abhängigkeit von der Förderfähigkeit von Infrastrukturmaßnahmen und vom Nachfragepotential des Marktes entwickeln.

Jedes Gebiet wird von Anbeginn ein offenes und vielschichtiges Portfolio bereithalten müssen, um jederzeit zu allen Nutzungskategorien ein adäquates Flächenangebot machen zu können. Die tripolare Entwicklungskonzeption versucht die schrittweise Erschließung und Besiedlung der Flächen so kompakt und effizient wie möglich zu gestalten. Einen wesentlichen Einfluss auf die Besiedlungsstrategie werden Betriebe haben, die zunächst nur eine Teilfläche benötigen, um sich später zu erweitern und schließlich am gleichen oder einem profiggerechten Standort zum Beispiel mit ihrem Headquarter endgültig niederzulassen.

Generell wird auf Nachfrageabsichten flexibel reagiert werden müssen, da derzeit nicht absehbar ist, wann und in welchem Umfang Nachfragen für die jeweiligen Querschnittsfunktionen und entsprechenden Standorte entstehen werden.

BEBAUUNGSHÖHEN

Die Höhenstaffelung der neuen gewerbebestimmten Siedlungskörper orientiert sich an den jeweiligen nutzungsbedingten Gebäudetypologien sowie an der Lage und Bedeutung für die Zentralität des Ortes und den öffentlichen Raum des Quartiers.

Dabei sind im unmittelbaren Flughafenumfeld durch die Definition von Bauhöhenbeschränkung und Hindernisfreiheit Grenzen für die Höhenentwicklung gesetzt. Insbesondere der Wunsch nach Setzung von orientierungsstarken Merkzeichen und Landmarken in dem weiten Raum findet hier seine Grenze.

Ausgehend von den Gebäudehöhen des Flughafens mit Terminal und Midfield wird ein prinzipielles Höhenprofil für das weitere Umfeld abgeleitet, welches Orientierung für die baulich-räumliche Ordnung bieten kann.

Insgesamt wird von einer eher flachen und lagernden Siedlungsform ausgegangen, die jedoch in den zentralen und wertschöpfenden Bereichen der Teilgebiete eine anspruchsvolle und raumbildende Höhe anbietet. Daneben gibt es zwei Optionen auf signifikante Orts- bzw. Torbildungen:

- ein solitäres Bauwerk im Kreuzungspunkt der Sichtachsen von Autobahn und Flughafenzubringer und
- eine torartige Konstellation im Zufahrtbereich zum Flughafen.