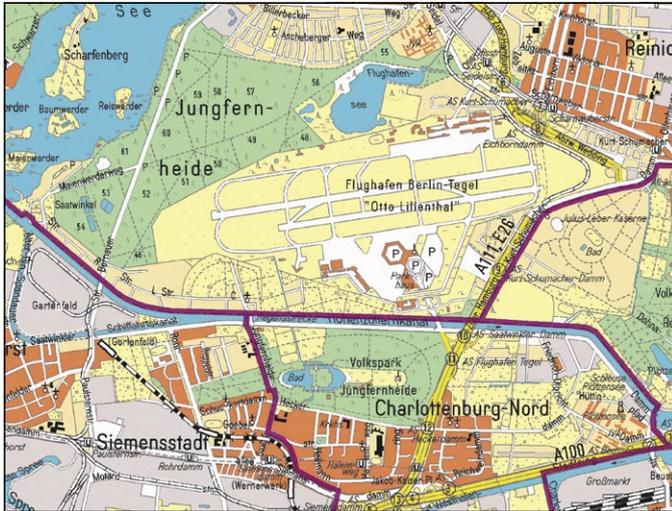


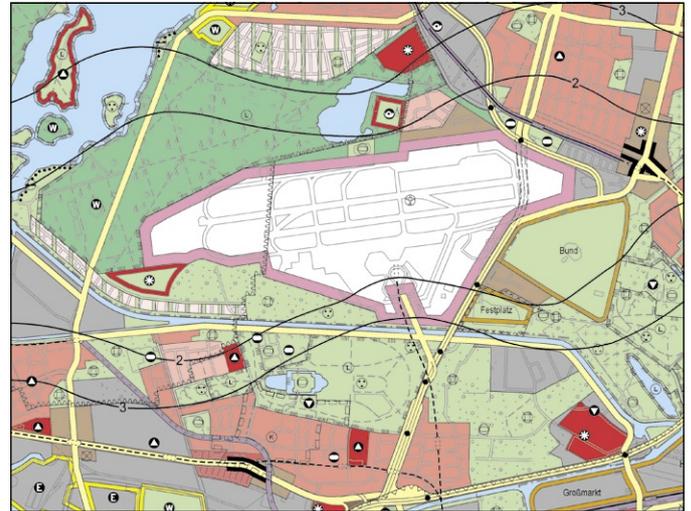
## Nachnutzung Flughafen Tegel (Reinickendorf) Lfd. Nr. 04/09

SenStadt I B 2 (Tel.: 9025 - 1354)



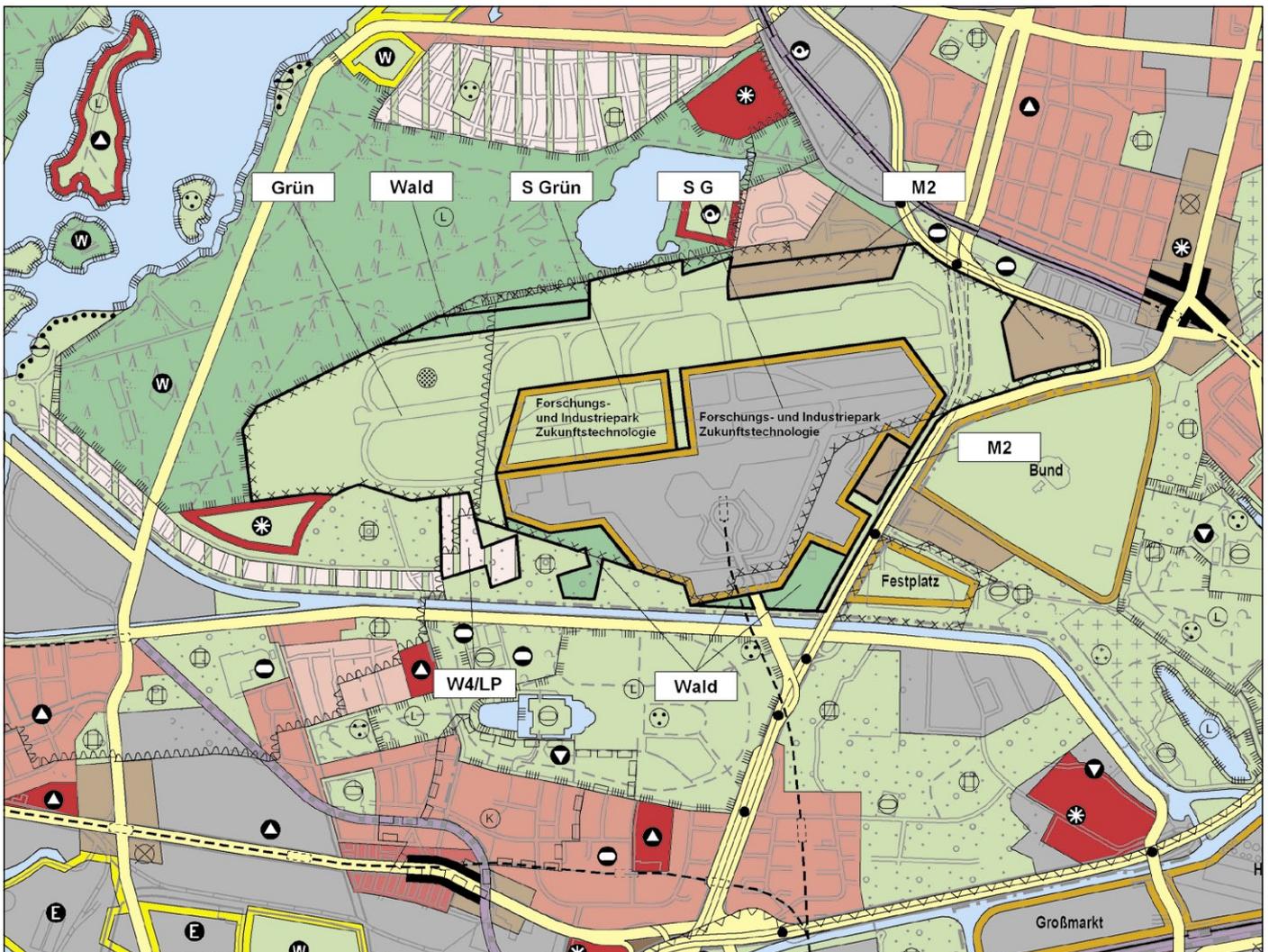
Topographische Karte

1:70.000



FNP Berlin (Stand: März 2011)

1:70.000



FNP-Änderung (wirksam mit Bekanntmachung im Amtsblatt)

1:35.000

Diese Änderung wird bei der nächsten Neubekanntmachung des Flächennutzungsplans in die Planzeichnung übernommen.

## Nachnutzung Flughafen Tegel (Reinickendorf) Lfd. Nr. 04/09

SenStadt I B 2 (Tel.: 9025 - 1354)

### Begründung

#### 1. Ziele, Zwecke und wesentliche Auswirkungen

Mit Inbetriebnahme des Flughafens Brandenburg-Berlin International (BBI) Mitte 2012 wird der Flughafen Tegel spätestens nach Ablauf von sechs Monaten geschlossen. Die derzeitige FNP-Darstellung verliert damit ihre inhaltliche Grundlage. Da es keine Alternativen zu einer geordneten Nachnutzung gibt, ist es vorrangiges Ziel, diese rund 460 ha große Fläche als Zukunftsraum zu begreifen und in den städtischen Gesamtzusammenhang zu integrieren.

Der Standort Flughafen Tegel liegt nahe zur City-West mit ihren Wissenschaftsstandorten und ist über die BAB 111 gut erreichbar. Im Nordwesten schließt sich ein großer Landschafts- und Erholungsraum an. Die Wasserstadt Oberhavel und die Wohngebiete in Reinickendorf und Pankow werden von der Einstellung des Flugbetriebs und der damit einhergehenden Entlastung von Lärmemissionen profitieren. Das Terminal als städtebaulich prägendes Gebäudeensemble kann auch in Zukunft eine Identität stiftende Rolle für das Gelände wahrnehmen. Die Größe der Fläche bietet weitreichende Möglichkeiten für die Stadtentwicklung. Schon heute hat die Fläche Bedeutung für den Biotop- und Artenbestand, den Wasserhaushalt und das Stadtklima. Sie verfügt über große Potenziale für die bauliche und landschaftliche Entwicklung und die Erholung.

Planungsziel ist eine Balance zwischen Bauflächen, Freiraum und Vorhalteflächen. Für eine sukzessive räumliche Entwicklung des Gebietes bieten die angrenzenden Siedlungsstrukturen im Nordosten und Süden die Chance, das Flughafengelände mit dem angrenzenden Stadtraum zu verknüpfen. Gleichzeitig können sie auch Anker für eine eigenständige Entwicklung des Flughafengeländes sein. Hinsichtlich der Nachnutzung wird es unterschiedliche Prioritäten geben: Während sich im Bereich des Terminals ein hoher Handlungsdruck abzeichnet, sind für das Flugfeld vor allem Perspektiven für mittel- bis langfristige Entwicklungen aufzuzeigen.

Die vorliegende FNP-Änderung basiert auf den Ergebnissen eines kooperativen Werkstattverfahrens (2009/2010), das von mehreren öffentlichen Standortkonferenzen begleitet wurde. In diesen Planungsprozess waren neben Planern auch eine Vielzahl von Experten unterschiedlicher Disziplinen, Akteure aus Politik, Verbänden und Verwaltung sowie die interessierte Fachöffentlichkeit eingebunden. Die Leitidee der Werkstatt, einen innovativen Standort mit einem „Schaufenster“ für eine qualifizierte Gewerbe- und Industrieentwicklung der Zukunft zu etablieren sowie gleichzeitig die bestehende Offen-

landschaft zu qualifizieren und mit dem angrenzenden Stadt- und Landschaftsraum zu vernetzen, wird in die „Sprache“ des Flächennutzungsplans übersetzt.

Aufgrund der gesamtstädtischen Bedeutung des Areals und des einmaligen Flächenpotenzials verbunden mit der Lagegunst soll daher ein rund 200 ha großer Forschungs- und Industriepark „Zukunftstechnologie“ entstehen. Im Einklang mit dem „Masterplan Industriestadt Berlin 2010-2020“ und dem „Stadtentwicklungsplan Industrie und Gewerbe“ wird dem gesamtstädtischen Ziel Rechnung getragen, Flächen vorrangig für die Ansiedlung gewerblich-industrieller Unternehmen in zukunftsorientierten Schlüsselbranchen wie der Green Economy bereitzustellen. Im Flächennutzungsplan wird der „Forschungs- und Industriepark Zukunftstechnologie“ zum überwiegenden Teil als „Sonderbaufläche mit gewerblichem Charakter“, im nordwestlichen Bereich - als behutsamer Übergang zum Landschaftsraum - als „Sonderbaufläche mit hohem Grünanteil“ und der entsprechenden Zweckbestimmung dargestellt. Dabei soll zunächst der fast vollständig versiegelte Bereich um das Terminal als Nukleus des Entwicklungsprozesses für eine Nachnutzung vorbereitet werden, während die bisher weitgehend unbebauten bzw. unversiegelten Flächen im Bereich der Start- und Landebahnen eine strategische Reserve darstellen. Im Bereich des „Forschungs- und Industrieparks“ sollen besonders innovative Entwicklungen und Produktqualitäten ermöglicht werden, die den Kriterien der Nachhaltigkeit, insbesondere dem verantwortungsvollen Umgang mit den natürlichen Ressourcen, Rechnung tragen. Daneben sind aber auch „klassische“ gewerblich-industrielle Nutzungen möglich, um z. B. Flächen für die Umsiedlung von Bestandsunternehmen bereitzustellen.

Die Darstellungen der Sonderbaufläche mit hohem Grünanteil und des südwestlich der „Cité Pasteur“ dargestellten Grünzugs nehmen Bezug auf die stadtklimatische Bedeutung des Flughafens für den Luftaustausch. Ihre Einbindung in die Entwicklung und Gestaltung des Forschungs- und Industrieparks sind Aufgabe der nachfolgenden Planungsebenen.

In den Randbereichen des Flughafens stellt der Flächennutzungsplan zwei bereits bestehende Nutzungen dar:

Mit der generalisierten Darstellung einer gemischten Baufläche M2 wird der Bestand der ehemaligen Alliiertensiedlung „Cité Pasteur“ gesichert, langfristig sind aber auch eher gewerblich orientierte Nutzungen entwickelbar.

## Nachnutzung Flughafen Tegel (Reinickendorf) Lfd. Nr. 04/09

SenStadt I B 2 (Tel.: 9025 - 1354)

Im Südwesten befindet sich eine bisher als Kleingarten dargestellte Wohnsiedlung, die nun als Wohnbaufläche W4 mit landschaftlicher Prägung dargestellt wird.

Für mittel- bis langfristige Siedlungsarrondierungen werden im Norden und Osten zwei neue Bauflächen dargestellt:

Im nahezu vollständig versiegelten Bereich um das alte Nord-Terminal eröffnet die Darstellung einer gemischten Baufläche M2 ein breites Spektrum von Wohn- bis hin zu verträglichen Gewerbenutzungen. Mit dieser Darstellung wird auch die besondere Lagegunst dieses Standortes in Nachbarschaft des Flughafensees und des angrenzenden Landschaftsraumes angemessen berücksichtigt.

Der überwiegende Teil der gemischten Baufläche M2 ebenso wie die westlich angrenzenden Grün- und Waldflächen auf dem und nördlich des Flughafenareals befinden sich im Eigentum der Bundesrepublik Deutschland. Diese militärisch genutzte Liegenschaft wird vom nördlichen Taxiway, der Verlängerung der Rue Joseph le Brix und der Avenue Jean Mermoz begrenzt. Eine Aufgabe der derzeitigen militärischen Nutzung ist auch nach Schließung des Flughafens nicht absehbar.

Die Darstellung der ungedeckten Sportanlage südlich des Flughafensees, die sich innerhalb der militärischen Liegenschaft befindet und deren Bestand an die militärische Nutzung gekoppelt ist, entfällt. Mittel- bis langfristig soll dieser Bereich in den Biotopverbund integriert werden.

Westlich des Stadtteilzentrums Kurt-Schumacher-Platz wird ebenfalls eine gemischte Baufläche M2 dargestellt. Sie soll bereits bestehende gewerbliche Nutzungen integrieren, den gewerblichen Charakter der Sternstraßensiedlung jenseits der Autobahn aufnehmen und - im Übergang zum Landschaftsraum - auch Wohnnutzungen ermöglichen.

Mit der Darstellung einer rund 200 ha großen zentralen Grünfläche mit der Zweckbestimmung „Feld, Flur, Wiese“ wird das Berliner Freiraumsystem erweitert. Die regional bedeutsame Wald- und Erholungslandschaft um Spandauer und Tegeler Forst, Tegeler See und Jungfernheide wird mit der Berliner Innenstadt räumlich vernetzt. Vorrangiges Ziel ist der Erhalt des Charakters einer offenen, weiten Landschaft. Daneben werden die bestehenden Waldflächen, die eine Größe von 3 ha überschreiten, dargestellt.

Auf den nachfolgenden Planungsebenen ist die Landschaftsentwicklung zu differenzieren sowie die Anforderungen von Erholungsnutzung und Aufenthaltsqualität,

Biotopschutz, Landschaftsbild, Schutz und Erhalt natürlicher Ressourcen, Sicherung und Weiterentwicklung lokaler Waldbestände sowie urbaner Landwirtschaft in Einklang zu bringen. Dem Grundsatz der Nachhaltigkeit folgend sollen vorhandene Freiraum- und Umweltqualitäten in die geplante Standortentwicklung integriert werden.

Für die Flächeninanspruchnahme ist ein stufenweises Vorgehen beabsichtigt. Die geplanten Bauflächenpotenziale können bis zu ihrer Inanspruchnahme Teil des Landschaftsraums bleiben, in dem „Natur auf Zeit“ zugelassen werden kann oder der für temporäre Nutzungen zur Verfügung steht.

Die notwendige verkehrliche Erschließung der Bauflächen erfolgt entsprechend den entstehenden Erfordernissen. Der Zubringer des Terminals nimmt weiterhin die Funktion als wichtigste Verbindung zum übergeordneten Straßennetz von Berlin einschließlich der Autobahn BAB 111 wahr. Die straßenseitige Erschließung, insbesondere eine Anbindung vom Kurt-Schumacher-Damm in westliche Richtung sowie die innere Erschließung des Industrie- und Forschungsparks, wird nicht Teil des übergeordneten Hauptverkehrsstraßennetzes sein; es bedarf daher keiner Darstellung im FNP. Für den ÖPNV ist eine leistungsfähige Busanbindung vorgesehen, die den Standort mit dem bestehenden ÖPNV-Netz sinnvoll verbindet. Die BAB 111 wird entsprechend ihrem Bestand in Tunnellage dargestellt und von potenziellen Überbauungen freigehalten. Die Darstellung einer U-Bahn-Trasse bleibt als langfristige Option unverändert.

Das Areal des Flughafens wird mit der Darstellung „schadstoffbelastete Böden“ gekennzeichnet, da aufgrund der großflächigen Bodenveränderungen im Zuge des Flughafenbaus für den gesamten Standort der Verdacht auf schädliche Bodenveränderungen/ Altlasten besteht bzw. diese in Teilbereichen bereits festgestellt wurden.

### Verfahrensablauf

Einleitungsbeschluss	19.01.10
Beteiligung Öffentlichkeit/ Behörden (§ 3 und 4 BauGB)	
- frühzeitige Beteiligung	07.06. - 07.07.10
- öffentliche Auslegung	19.01. - 21.02.11
Senatsbeschluss	12.04.11
Zustimmung Abgeordnetenhaus	09.06.11
Bekanntmachung im Amtsblatt	30.09.11

## Nachnutzung Flughafen Tegel (Reinickendorf) Lfd. Nr. 04/09

SenStadt I B 2 (Tel.: 9025 - 1354)

### 2. Umweltbericht

#### 2.1 Rechtsgrundlage

Nach § 2a Nr. 2 BauGB sind im Umweltbericht die aufgrund der Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 und der Anlage zum BauGB ermittelten und bewerteten Belange des Umweltschutzes darzulegen. Weitergehende Informationen zum Verfahren der Umweltprüfung sind in den allgemeinen Erläuterungen zum FNP-Verfahren dargelegt.

#### 2.2 Inhalte und Ziele der FNP-Änderung

Siehe hierzu Teil 1 der Begründung.

#### 2.3 FNP-relevante Ziele des Umweltschutzes

Berücksichtigt werden die für den Planungsraum relevanten umweltbezogenen Rechtsvorschriften und Fachplanungen. Diese ergeben sich für das Plangebiet vor allem aus den Zielaussagen der vier Programmpläne des Landschaftsprogramms (LaPro). Das LaPro wird parallel und in enger inhaltlicher Abstimmung mit dem FNP geändert.

Im Programmplan Naturhaushalt und Umweltschutz (Änderungsentwurf) wird das Flughafenareal Tegel als Vorranggebiet Klimaschutz besonders hervorgehoben, mit dem Ziel, die klimatisch wirksamen Freiräume zu erhalten und die Luftaustauschverhältnisse zu sichern und zu verbessern. Teile der versiegelten Rollflächen werden als Siedlungsgebiet mit Schwerpunkt Entsiegelung ausgewiesen, mit dem Ziel, das Entsiegelungspotential dieser Flächen zugunsten des Naturhaushaltes zu nutzen, sofern dies mit möglichen Bodenbelastungen vereinbar ist. Die Kennzeichnung der Mäckeritzwiesen als Vorranggebiet Bodenschutz hat zum Ziel, auf die besondere naturgeschichtliche Archivfunktion dieses Bodens zu verweisen.

Es wird die derzeit geltende Wasserschutzgebietsgrenze dargestellt.

Der Programmplan Erholung und Freiraumnutzung (Änderungsentwurf) formuliert das Ziel, das Erholungspotenzial der Freiflächen zu entwickeln und nutzbar zu machen, indem der Stadtraum mit den ihn umgebenden Naherholungsgebieten unmittelbar vernetzt wird. Das Freiraumareal des Flughafens Tegel soll das Berliner Freiraumsystem ergänzen. Mit der Darstellung weiterer Teile als Landschaftstyp „Feldflur/ Wiese“ wird das Ziel verfolgt, landschaftsräumliche Zusammenhänge sowie typische Strukturelemente zu sichern und zu entwickeln. Die strukturelle und funktionale Verknüpfung der Waldlandschaft der Jungfernheide mit der vorhandenen Offenlandschaft ist Gegenstand der nachfolgenden Planungsebenen. Gestärkt wird auch der Freiraumverbund zwischen der Tegeler Landschaft und der Innenstadt durch die Darstellung von Grünverbindungen entlang

des Hohenzollernkanals, des Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanals und entlang der Autobahn sowie des Kurt-Schumacher-Damms.

Ziel des Programmplans Landschaftsbild (Änderungsentwurf) ist es, die charakteristischen Strukturen der großen offenen Freiflächen mit dem Erscheinungsbild der Heiden/ Magerrasen zu erhalten.

Der aktuellen Bestandsentwicklung Rechnung tragend wird im Programmplan Biotop- und Artenschutz (Änderungsentwurf) der nordwestliche mittlere Bereich als naturschutzwürdig und die östliche Fläche als landschaftsschutzwürdig dargestellt. Flächen nördlich der Mäckeritzbrücke sowie Teilbereiche nördlich des Hohenzollernkanals und westlich des Kurt-Schumacher-Damms werden mit dem Ziel der vorrangigen Entwicklung als „Artenreservoir / Verbindungsbiotop“ dargestellt.

In welchem Maße diese Umweltentwicklungsziele bei Verfolgung der Nutzungskonzeption umgesetzt werden können, wird im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung geklärt.

#### 2.4 Bestandsaufnahme des Umweltzustands

Das Umfeld der Terminalbereiche, die Start- und Landebahnen und die Flugzeugabstellflächen sind groß dimensionierte Verkehrsflächen mit einem hohen Versiegelungsgrad und zum Teil gewerblichem Nutzungskarakter. Im Übrigen ist der Änderungsbereich geprägt durch die größte zusammenhängende Offenlandfläche in Berlin. Es handelt sich vorrangig um Wiesen mit hohen Anteilen an geschützten Trocken- und Magerrasen sowie Heideflächen. In den Randbereichen finden sich wertvolle Reste der ehemaligen Waldbestände der Jungfernheide. Die genannten Biotopstrukturen haben eine besondere Bedeutung für den Biotop- und Artenschutz, den Naturhaushalt und das Landschaftsbild. Von besonderer Bedeutung ist auch die klimatische Funktion des Flughafenareals. Es leistet als Kaltluftentstehungsgebiet einen bedeutsamen lokalen Beitrag zur Reduzierung der sommerlichen Wärmebelastung mit Wirkung für die benachbarten Siedlungsräume.

Die anstehenden Bodensubstrate weisen ein geringes Rückhaltevermögen für Wasser auf, was durch die regelmäßige Mahd der Offenlandflächen noch verstärkt wird. Dies bedeutet, dass die Pufferkapazität dieser Flächen gegenüber umweltgefährdenden Stoffen gering ist und sie sich, sofern vorhandene Schadstoffbelastungen nicht entgegenstehen, sehr gut für die Grundwasserneubildung eignen. Der westliche Teil des Flughafengeländes liegt im Wasserschutzgebiet der Zonen III A und III B und ist Teil des Trinkwassergewinnungsgebiets des Wasserwerks Tegel. Die derzeit gültige Wasserschutzgebietsgrenze ergibt sich nach Aufhebung der Grenze des ehemaligen Wasserwerkes Jungfernheide allein

## Nachnutzung Flughafen Tegel (Reinickendorf) Lfd. Nr. 04/09

SenStadt I B 2 (Tel.: 9025 - 1354)

durch die Wasserschutzgebietsverordnung Tegel. Aufgrund künftig geänderter Fördermengen des Wasserwerks Tegel wird die Ausweisung der Wasserschutzgebietszone erneut überarbeitet. Das hierzu notwendige wasserbehördliche Verfahren ist noch nicht abgeschlossen. Erst nach dessen Beendigung und der Neufestlegung der Wasserschutzgebietsgrenze kann der Flächennutzungsplan diese nachrichtlich übernehmen. Von einer Erweiterung der derzeit bestehenden Schutzgebietszone in Richtung Osten ist auszugehen. Im Einzelfall kann dies bedeuten, dass höhere Anforderungen für erforderliche (bauliche) Maßnahmen zum Schutz des Trinkwassers, z. B. vor dem Eintrag wassergefährdender Stoffe, gestellt werden.

Das gesamte Gelände des Flughafens Tegel ist aufgrund seiner ehemals militärischen Nutzung und der im Zuge des Flughafenbaus vorgenommenen großflächigen Bodenveränderungen im Bodenbelastungskataster Berlin aufgeführt. Dem entsprechend wird im FNP das Areal des Flughafens Tegel mit der Darstellung „schadstoffbelastete Böden“ gekennzeichnet. Eine systematische flächenhafte Erkundung der Schadstoffbelastung des Bodens kann erst nach Einstellung des Flugbetriebs im engen Zusammenhang mit der tatsächlichen Flächeninanspruchnahme im Rahmen der nachfolgenden Planungsebenen stattfinden. Anhand dieser Erkundungsergebnisse können dann Sanierungen, Sicherungen für Folgenutzung, Entsorgungen oder die Freigabe der Flächen nachfolgen.

Ebenfalls ist auf den nachfolgenden Planungsebenen die Kampfmittelfreiheit zu gewährleisten.

Die angrenzende Bundesautobahn, der Kurt-Schumacher-Damm und der Saatwinkler Damm sind durch hohe Verkehrszahlen und verkehrsbezogene Luftschadstoffe und Lärmbelastungen gekennzeichnet. Zusätzlich wird das Flughafenareal und sein Umfeld durch die Lärmemissionen der Starts und Landungen, aber auch den begleitenden Flughafenbetrieb belastet.

Von besonderer Bedeutung für den Biotop- und Artenschutz sind die gemäß § 30 BNatSchG besonders geschützten Biotope der Trockenrasen sowie der Zwergstrauchheiden, die sich auf ¼ der Flächen des Flughafenareals befinden. Die wertvollsten Bereiche liegen im Norden und Westen des Flughafengeländes mit zusätzlich auch nach FFH-Richtlinie geschützten Lebensraumtypen und zahlreichen Pflanzenarten der Roten Listen. Ebenso ist das Flugfeld Lebensraum von zahlreichen nach BNatSchG § 7 Abs. 2 Nr. 13, 14 besonders bzw. streng geschützten Arten wie den Brutvogelarten Steinschmätzer, Braunkehlchen, Pirol, Grauammer, Heidelerche und Feldlerche, den Amphibien/Reptilien Zauneidechse und Knoblauchkröte vor allem in den nördlichen

Flughafenbereichen, und vielen weiteren Organismengruppen wie Heuschrecken und Grillen, Tag- und Nachtfalter, Schmetterlinge, Bienen und Wespen sowie Laufkäfer und Spinnen.

Das Flughafenareal wird aufgrund des vorhandenen Artenreservoirs als eine Kernfläche des Berliner Biotopverbundes eingeschätzt. Aus Sicht des Natur- und Artenschutzes hat das Flughafenareal für fast alle Organismengruppen sowie für die biologische Vielfalt des Landes Berlin eine große Bedeutung.

Eine Erholungsnutzung ist auf den Freiflächen des Flugfelds derzeit aufgrund des Flugbetriebs nicht möglich.

Zur aktuellen Nutzung des Änderungsbereichs siehe auch Teil 1 der Begründung.

### 2.5 Prognose der Umweltauswirkungen

#### 2.5.1 Prognose bei Durchführung der Planung

Aufgrund der Einstellung des Flugbetriebs entfallen vor allem für rund 250.000 betroffene Anwohner verkehrsbedingte Immissionen, insbesondere der Fluglärm.

Für die Neuplanung wurden deutlich geringere Verkehrsmengen als bei Aufrechterhaltung des Flugbetriebs prognostiziert. Damit ist auch von verringerten Lärm- und Schadstoffbelastungen auszugehen. Zusätzliche Lärm- und Schadstoffbelastungen ergeben sich voraussichtlich im Bereich der weiteren verkehrlichen Erschließung und aus den gewerblichen Nutzungen des zukünftigen Industrie- und Forschungsstandortes. Es ist davon auszugehen, dass die neu entstehenden Lärmbelastungen durch eine ausreichende Distanz zu schutzwürdigen Nutzungen, wie durch entsprechende immissionstechnische Maßnahmen auf den nachfolgenden Planungsebenen zu bewältigen sind.

Die Darstellung von Bauflächen auf dem derzeitigen Flugfeld wird bei Umsetzung der Planung zu einer Versiegelung bislang unversiegelter Flächen führen, die durch die Entsiegelung nicht mehr benötigter Verkehrsflächen teilweise kompensiert werden kann. Die Neuversiegelung hat nachteilige Auswirkungen auf die Bodenfunktionen und die Hydrologie, führt zu einem Verlust an Biotopen und damit dem Verlust an Lebensräumen von Pflanzen und Tieren sowie zur Verkleinerung des klimawirksamen Bereichs.

Bei Berücksichtigung einer ressourcen- und flächenschonenden Bauweise ergeben sich aus der geplanten Bebauung keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf das Schutzgut Klima. Die Belüftung der künftigen Bauflächen, des Quartiers Scharnweberstraße und der Bezug zu den angrenzenden Freiflächen bleiben erhalten. Der Kaltlufttransport in Richtung Innenstadt bleibt gewährleistet.

## Nachnutzung Flughafen Tegel (Reinickendorf) Lfd. Nr. 04/09

SenStadt I B 2 (Tel.: 9025 - 1354)

Positiv wirkt sich die Entsiegelung von Teilflächen sowie die Entwicklung großer bisher für Besucher nicht zugänglicher Verkehrsflächen als Grünfläche / Feld, Flur, Wiese aus. Eine Entsiegelung ist jedoch grundsätzlich von den Bodenbelastungen abhängig, die zu Gefährdungen führen und Schutz- oder Sanierungsmaßnahmen erforderlich machen können. Diese sind auf der nachfolgenden Planungsebene zu bestimmen.

Auf dem Areal des Flughafens Tegel wurden Vorkommen besonders bzw. streng geschützter Arten (§ 7 Abs. 2 Nr. 13, 14 BNatSchG) nachgewiesen (siehe Kap. 2.4). Bei der Entwicklung von Teilen des Flughafenareals sollen die als Grünfläche/Feld, Flur, Wiese dargestellten Bereiche für Maßnahmen zur Vermeidung von Beeinträchtigungen der geschützten Arten genutzt werden.

### 2.5.2. Prognose bei Nichtdurchführung der Planung

Die Aufgabe des Flugbetriebs ist unabhängig von der Änderung des FNP. Jede Nachnutzung setzt die Änderung des FNP voraus. Damit einhergehende Umweltauswirkungen würden bei Nichtdurchführung der Planänderung entfallen. Andererseits wäre eine Umnutzung des Flughafenareals planungsrechtlich nicht abgesichert.

### 2.6 Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen

Die Entwicklung neuer Bauflächen stellt einen Eingriff in die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes dar und erfordern Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen. Entsprechende Maßnahmen können sein:

- Schonender Umgang mit Grund und Boden
- Minimierung der Neuversiegelung
- Erhalt bestehender Grünstrukturen
- Kompensation der baulichen Inanspruchnahme sowie Schaffung zusätzlicher Lebensräume durch Entsiegelung, Dach- und Wandbegrünung
- Verbesserung der Verbindungsfunktionen
- Lärmschutzmaßnahmen

Aufgrund der Maßstabsebene des FNP können Art und Umfang der Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich erst im Rahmen der zur Umsetzung erforderlichen Bebauungspläne festgelegt werden. Dies gilt auch für Maßnahmen zur Erhaltung bzw. Verbesserung der stadtklimatischen und lufthygienischen Verhältnisse, des Bodenschutzes, sowie die sich in Bezug auf die Altlastenverdachtsflächen, den Immissionsschutz, den Wasserhaushalt und den Biotop- und Artenschutz ergebenden gesetzlichen Anforderungen.

Bei der Umsetzung der Planung in den nachfolgenden Bebauungsplänen und Baugenehmigungen kann grund-

sätzlich, ggf. im Wege einer Ausnahme oder einer Befreiung nach dem BNatSchG sichergestellt werden, dass die artenschutzrechtlichen Anforderungen im Hinblick auf die im Plangebiet vorhandenen streng und besonders geschützten Arten eingehalten werden können. Dabei kommen ggf. vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen des besonderen Artenschutzes außerhalb des Flughafenareals (auf den prioritären Flächen der Ausgleichskonzeption des Landschaftsprogramms) in Betracht.

### 2.7 Darstellung von Alternativen

Im Rahmen der Konzepterstellung für die Nachnutzung des Flughafenareals Tegel wurden in einem kooperativen Werkstattverfahren verschiedene Planungsalternativen diskutiert und geprüft. Ziel war die Integration des rund 460 ha großen Zukunftsraums in den städtischen Gesamtzusammenhang. Lage, Anordnung und Verteilung der Baufelder und Nutzungen wurde dabei in Varianten geprüft. Im Ergebnis ist hieraus der Konzeptansatz „Forschungs- und Industriepark Zukunftstechnologie (SenStadt 2009) entstanden, auf dem die FNP-Änderung basiert und der nach Maßgabe der Planungsziele als tragfähiges Konzept abgeleitet wurde.

### 2.8 Verfahren der Umweltprüfung

Die Ermittlung der Umweltbelange erfolgte bisher durch die Auswertung der Bestandsaufnahmen und Bewertungen des Landschaftsprogramms, des Umweltatlas Berlin und des Lärmaktionsplans, dem Bodenbelastungskataster (Katasternr. 94) Berlin sowie folgender Unterlagen:

- Nachnutzung Flughafenareal Berlin - Tegel: Bestandserfassung und Handlungsempfehlungen (2009),
- Flughafen Tegel und Flughafensee in Berlin: Zusammenfassende Bewertung und naturschutzfachliche Planung (2009)
- Fachbeitrag Stadtklima zum FNP-Änderungsverfahren (2010)
- Eingriffs- und artenschutzrechtliche Folgenabschätzung (2010)
- Fachbeiträge Verkehr und Schall zum FNP-Änderungsverfahren (2010).

### 2.9 Geplante Maßnahmen zur Überwachung

Die Maßnahmen zur Überwachung der erheblichen Umweltauswirkungen, die aufgrund der Durchführung dieser FNP-Änderung eintreten können, sind - soweit erforderlich - im Rahmen der zu entwickelnden Bebauungspläne festzulegen und können im Zuge der regelmäßigen Fortschreibung der Landschaftsplanung überprüft werden.