

### 12.1.7 Der Nordgraben

Bevor der in Tegel endende Nordgraben angelegt wurde, plante man mehrmals den Bau eines Nordkanals durch die Vorortgemeinden im Norden von Berlin. Schon 1882 wurde ein solcher Kanal vorgeschlagen. 1898 sprachen sich die Grundbesitzervereine verschiedener Vorortgemeinden für den Bau im Zusammenhang mit dem geplanten „Großschiffahrtsweg Berlin-Stettin“ aus. In einer Denkschrift schlug Baurat Düsing im Jahre 1900 einen Kanal vom Tegeler See am Gänsewerder bis Oberschöneweide vor und berechnete die Kosten. 1923 plante die Stadt Berlin einen 31 km langen Nordkanal und erwarb 1927 für den Bau einer Schleusenanlage zwischen Tegel und Rosenthal ein Gelände von 203.700 m<sup>2</sup> Größe. Das Tiefbauamt Reinickendorf projektierte 1930 einen vom Nordkanal abzweigenden Industriehafen mit fünf Hafenbecken auf dem Gelände des heutigen Märkischen Viertels. Noch 1936-38 plante man den Nordkanal.<sup>17</sup>

Stattdessen stellte man 1928 lediglich den schmalen Nordgraben fertig, der zunächst als Entwässerungsgraben für das östlich der Roedernallee gelegene niedrige Peckwisch-Gelände diente und später das Hochwasser von der Panke zum Tegeler Hafen und damit zum Tegeler See ableiteten sollte. Das Nordgrabenwasser war daher anfangs so klar und floss so langsam, dass Wittenauer Kinder in ihm schwimmen gelernt haben. Erst 1951 wurde in Ost-Berlin die Verlängerung des Nordgrabens bis zur Panke vollendet<sup>18</sup>, und es wurden auch vorgeklärte Abwässer aus den Riesefeldern eingeleitet; das Wasser im Nordgraben wurde trübe und floss derart reißend, dass in den 1950er Jahren mehrere größere Kinder ertranken.



*Nordgraben an der Brücke Ziekowstraße, Blick nach Westen (2003) [KS]*

### 12.1.8 Der Flughafensee

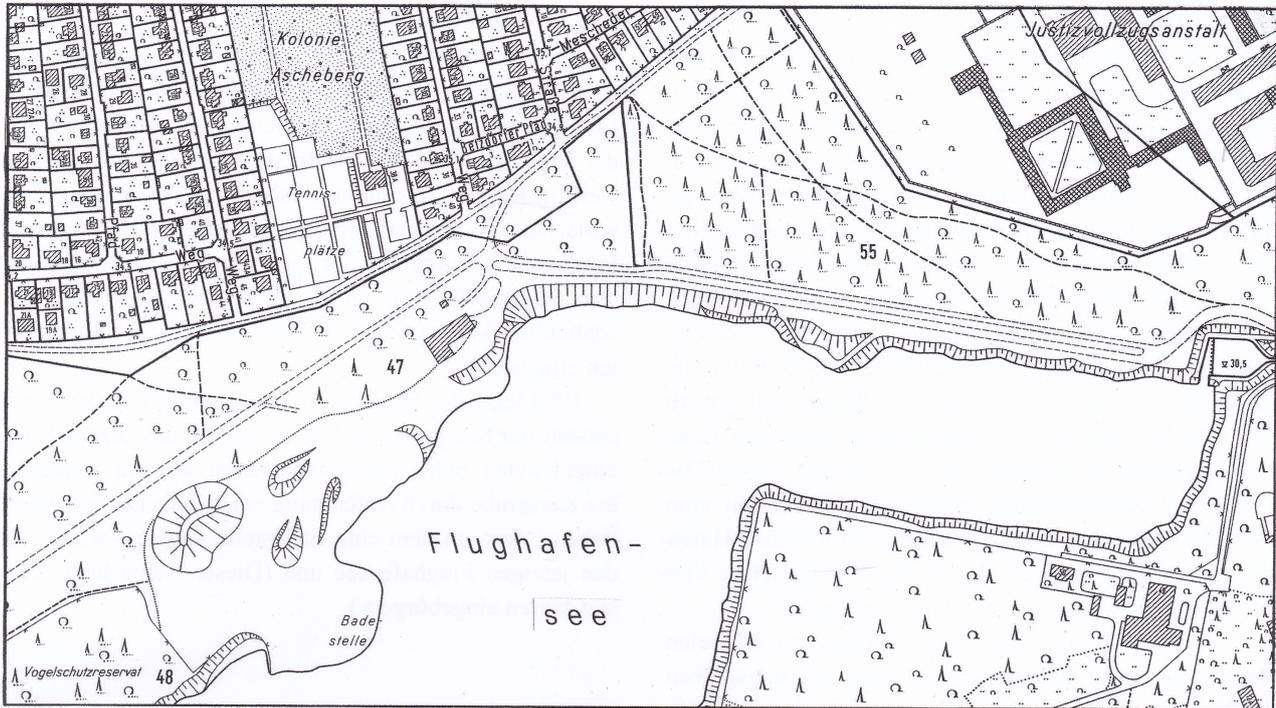
Der See ist künstlichen Ursprungs. Im Oktober 1953 nahmen die „Märkischen Kies- und Sandwerke Kurt Getzki & Co OHG“ im Jagen 55 der Jungfernheide – also außerhalb der historischen Tegeler Feldmark – ein Kiesgewinnungswerk in Betrieb, das die aufblühende West-Berliner Bauwirtschaft mit Baukies versorgte und immer wieder erweitert wurde.<sup>19</sup> Durch das Abbaggern entstand eine sich mit Grundwasser füllende 13 bis 37 m tiefe Kiesgrube von schließlich 33,7 ha Größe. Im Mai 1978 wurden die Arbeiten eingestellt.

1984 legte das Bezirksamt Reinickendorf an der Nordostseite der Kiesgrube ein Klärbecken für den bereits 1962 eingeleiteten Schwarze-Graben-Kanal an und wandelte die Kiesgrube durch Abflachung eines Teils des nordwestlichen Ufers, an dem eine Badestelle angelegt wurde, in den jetzigen Flughafensee um. (Dieser Name hatte sich seit Jahren eingebürgert.)



*Flughafensee, Blick Richtung Westen (1963) [KS]*

Bereits 1982 hatten Mitglieder einiger Naturschutzvereine einen Teil des am See angrenzenden Geländes besetzt, um auf die Problematik des sich nach der Einstellung des Kiesabbaus entwickelnden Naturraums hinzuweisen. Seit dem 17. Juni 1983 betreut der „NABU Naturschutzbund Deutschland e.V.“ auf Grund eines mit dem Bezirksamt geschlossenen Vertrags das eingezäunte, etwa 12 ha große Vogelschutzgebiet am westlichen und südöstlichen Uferbereich. Dieser Verein erbaute 1985 am Rand des Gebiets eine Blockhütte mit Gründach. 1986 richtete der Verein in dem ehemaligen Betriebsschuppen des Kieswerks ein „Freilandlabor“ zur Propagierung des Naturschutzes ein. Besonders Kindergarten- und Schulkinder werden unter pädagogischer Anleitung mit der Natur und dem Naturschutz bekannt gemacht. Am See kommen Eisvögel, Uferschwalben, Zwergrohrdommeln, Grasfrösche, Sandlaufkäfer und 40 Libellenarten vor.

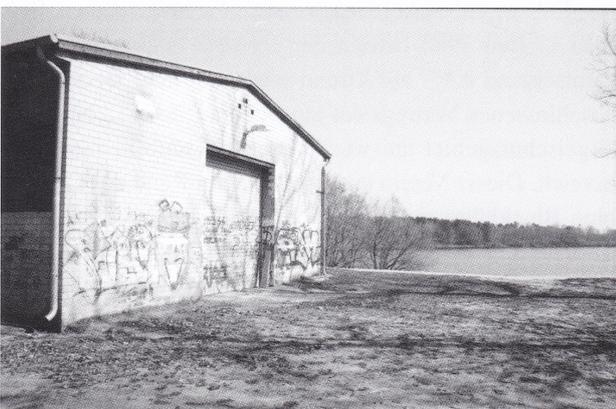


Nordteil des Flughafen-sees, 1988 [N12]

1990 wurde zwischen See und Klärbecken ein Brückensteg mit Regenschutzpilz errichtet. Zur selben Zeit stellte der „Sportfischerverein Flughafen-see e.V.“ am Nordwestufer eine Schutzhütte für seine Mitglieder auf.

Der See wird häufig von Rettungstauchern der Berliner Feuerwehr zum Üben in Anspruch genommen. Seit 1998 holen sie gemeinsam mit Tauchern des „Sport- und Rettungstauchvereins Berlin“, der „DRK-Wasserwacht“ und anderen Vereinen einmal im Jahr auch Gerümpel vom Grund des Sees hoch.

Südwestlich des Flughafen-sees liegen innerhalb des Vogelschutzgebietes zwei kleine künstliche namenlose Teiche.



Flughafen-see, ehemaliges Betriebsgebäude der Mörtelwerke (2002) [KS]

### 12.1.9 Der Mühlen-Stichkanal und die Humboldt-Insel

Über den Bau und die Nutzung des Tegeler Hafens wird oben unter 9.1.4 berichtet.

Als 1907/08 das Hafenbecken ausgeschachtet wurde, verlegte man den Lauf des Tegeler Fließes so, dass dieses nun fast parallel zum Hafenbeckenkai verlief. Hierdurch entstand eine lange schmale Landzunge, über deren westliches Ende die „Sechserbrücke“ führte. Auf der Landzunge lagen Gleise der Industriebahn für den Verladebetrieb zwischen Kahn und Bahn.

Da das Fließ vorher leicht bogenförmig verlaufen war und etwa in der Mitte der Landzunge den Nordrand des künftigen Hafenbeckens berührt hatte, gehörte entsprechend der den früheren Fließlauf begleitenden Grenze dieser mittlere Teil der Landzunge kommunalrechtlich bis 1920 zum Gutsbezirk Tegel-Schloß, während die anderen Teile zur Gemeinde Tegel gehörten.

In den Jahren 1980/81 ließ die Senatsverwaltung für Bau- und Wohnungswesen am nordöstlichen Ende des Hafenbeckens einen 165 m langen, 14 m breiten und 3 m tiefen Stichkanal bauen, damit Lastschiffe der „Europa-Klasse“ die Humboldtmühle über das Hafenbecken statt über das Fließ – den bisherigen Zufahrtsweg – erreichen konnten. Durch diesen rund 2,6 Millionen DM kostenden Stichkanal wurde die Landzunge zu einer Insel von 500 m Länge und 12 bis 50 m Breite mit 16.000 m<sup>2</sup> Fläche. Der eine der beiden Schuppen des früheren Bahnhofs der Industriebahn wurde abgerissen, der Lokomotivschuppen aber restauriert.