

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten **Katalin Gennburg (LINKE)**

vom 24. Januar 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 24. Januar 2020)

zum Thema:

Flughafen Tegel: Denkmalschutz für die Siebziger-Jahre-Moderne

und **Antwort** vom 07. Februar 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 12. Feb. 2020)

Senatsverwaltung für
Stadtentwicklung und Wohnen

Frau Abgeordnete Katalin Gennburg (LINKE)

über

den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über

Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t

auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/22258

vom 24.01.2020

über Flughafen Tegel: Denkmalschutz für die Siebziger-Jahre-Moderne

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

Frage 1: Wann ist der Flughafen Tegel mit welchen Teilen und welcher Begründung unter Denkmalschutz gestellt worden?

Antwort zu 1:

Der Flughafen Berlin-Tegel „Otto Lilienthal“ wurde am 29.03.2019 als Gesamtanlage unter Denkmalschutz gestellt. Zum Denkmal gehört die in der Denkmalkarte markierte Flughafenanlage mit Funktionsgebäuden, Straßen- und Brückenbauwerken. Darunter befinden sich der Terminal mit Flugsteigring, Zentralgebäude und Tower sowie die prägenden Elemente der Verkehrsinfrastruktur und bedeutende Nebengebäude wie die Energiezentrale, Feuerwehr und Hangars. Am Erhalt des Flughafens besteht ein Interesse der Allgemeinheit aufgrund seiner geschichtlichen, künstlerischen und städtebaulichen Bedeutung.

Auflistung Bestandteile der Gesamtanlage:

Bauteil A - Terminal, Flugsteigring, gmp 1969-74
Bauteil A2 - Service Center, gmp 1970-74
Bauteil B - Terminal, Zentralgebäude, gmp 1970-75
Bauteil K - Tower (Kontrollturm), gmp 1970-74 / 1988
Bauteil F - Parkhaus (Innere Umfahrung), gmp 1970-74
Flughafenvorfahrt mit Hochstraße, gmp 1972-73

Bauteil E1 - Energiezentrale, gmp 1971-74
Bauteil E2 - Betriebstechnik, gmp 1972-75, 1981
Bauteil E3 - Betriebstechnik, gmp 1976
Bauteil H - Frachthalle, gmp 1972-75
Bauteil I - Borddienstgebäude, gmp 1977-78
Bauteil L - Feuerwehr, gmp 1970-74
Bauteil M - Tankdienststation, gmp 1973-75
Bauteil N1 - Hangar 1, gmp 1973-75
Bauteil N1A - Annex N1, gmp 1973-75
Bauteil N2 - Hangar 2, Planung Französische Militärregierung 1963 / 1968-1969
Bauteil N2, Annex N2, gmp 1975
Bauteil R - Lärmschutzkabine, gmp 1974-75
Bauteil T - Streugutlager, gmp 1974
Bauteil U - Tankstelle, gmp 1974

Bauteil P1- Parkpalette, 1977
Bauteil P2 - Parkhaus, gmp 1969 / 1990-91
Bauteil P3 - Parkplatz, gmp 1970 / 1975-76
Brückenbauwerk, gmp 1972-75
Schilderbrücken, gmp 1974-76
Vorfeld, gmp 1969-70
Bauteile: Containerboxen, Bushaltestelle, gmp 1974 / 78

Kunst am Bau -Kunstwerke, Orientierungssystem

Frage 2: Werden die Verfasser der Ursprungsfassung des Flughafens Tegel in den Prozess zum Umbau des Flughafens eingebunden; wenn ja, wie; wenn nein, aus welchen Gründen nicht und inwiefern ist das mit dem Urheberrecht vereinbar?

Antwort zu 2:

Die historischen Flughafenbauten des Flughafens „Otto Lilienthal“ wurden im Zeitraum zwischen 1969 und 1991 nach Entwürfen des Architekturbüros Meinhard von Gerkan, Volkwin Marg und Klaus Nickels, ab 1972 von Gerkan, Marg und Partner (gmp) errichtet. Die zentralen Bauten entstanden zwischen 1969 und 1975. Der denkmalwertige Gebäudebestand der Flughafenanlage Tegel-Süd umfasst die für den öffentlichen Personenflugverkehr errichteten zentralen Gebäude für die Fluggastabfertigung, Verwaltung und Flugleitung sowie die für die Funktion des Flughafens unerlässlichen Betriebsanlagen.

Die Verfasser der Ursprungsfassung des Flughafens Tegel-Süd sind bereits seit Beginn der Überlegungen in den Planungsprozess zur Nachnutzung des Flughafens

eingebunden. Ab 2009 wurde das Büro gmp an dem „Werkstattverfahren zum Masterplan für die Nachnutzung des Flughafens Tegel“ maßgeblich beteiligt. Das Büro zeichnete sich mitverantwortlich für die Grundlagen zum Masterplan, der im April 2013 durch den Berliner Senat beschlossen wurde. Seitdem ist das Büro gmp in vielfältiger Form bis heute in die weiteren Planungen zur Nachnutzung des Flughafengeländes eingebunden. So zeichnet sich das Büro gmp beispielsweise auch verantwortlich für die begonnene Generalplanung zum Umbau des Terminal B zu einem Gründungs- und Innovationszentrum.

Frage 3: Welche späteren Einbauten stellen Entstellungen des Denkmals dar, die beseitigt werden sollten?

Antwort zu 3:

Der Denkmalsbereich Tegel-Süd umfasst alleine mehr als 20 denkmalgeschützte Einzelgebäude. Ihre Nachnutzung und bauliche Veränderung steht spätestens seit der Unterschutzstellung unter dem Vorbehalt der denkmalrechtlichen Genehmigung nach § 11 DSchG Bln. An dieser Stelle wird daher darauf verzichtet, die einzelnen Bauelemente jedes Baudenkmals einzeln aufzulisten und den Stand der denkmalfachlichen Beratung abzubilden.

Frage 4: Werden diese Hinzufügungen in Zukunft beseitigt, um das Denkmal wieder in seiner ursprünglichen Konzeption erlebbar zu machen?

Antwort zu 4:

Beseitigungen, egal ob es sich um Hinzufügungen oder Originalsubstanz handelt, bedürfen einer Genehmigung. Es ist daher unablässig, individuell anhand jedes einzelnen Gebäudes mit dem Landesdenkmalamt abzustimmen, inwieweit spätere Einbauten in Zukunft rückgebaut oder erhalten bleiben sollen. Sämtliche Planungen und Beurteilungen in diesem Feld erfolgen in enger Abstimmung zwischen dem jeweiligen Maßnahmenträger, den Fachplanern und dem Landesdenkmalamt. Darüber hinaus wurde bereits in Abstimmung mit dem Landesdenkmalamt ein Kontaktarchitekt beauftragt, der in die weiteren Umbauplanungen bereits heute eingebunden ist und auch in Zukunft sein wird. Kern sämtlicher Gebäudeplanungen bildet die Maßgabe, die originale Bausubstanz in ihrer ursprünglichen Konzeption so weit wie möglich zu erhalten.

Frage 5: Welche Teile des Flughafens werden nach Aufgabe des Flugbetriebs nicht mehr erhalten; welche davon sind vom Denkmalschutz umfasst; mit welcher Begründung erfolgt dies?

Antwort zu 5:

Die ursprüngliche Gesamtanlage des Flughafens Berlin „Otto Lilienthal“ ist bis heute ununterbrochen in Betrieb. Große Teile der originalen Struktur und Bausubstanz der Siebziger Jahre sind bis heute erhalten. Ziel ist es, auch bei den Neuplanungen zur Nachnutzung der einzelnen Gebäude die originale Bausubstanz der 70er Jahre weitgehend zu erhalten. Hierbei ist bei jedem Einzelgebäude individuell und im Einzelfall zu beurteilen und zu entscheiden, inwieweit punktuell Rückbauten durchgeführt werden müssen, um die diversen Einzelgebäude für die geplante Nachnutzung zukunftsfähig zu machen.

Frage 6: Welche Wettbewerbsart ist von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen gewählt worden, um für die künftige Umnutzung Entwürfe zu erhalten; wie setzt sich die Wettbewerbsjury zusammen?

Antwort zu 6:

Bei den über 20 denkmalgeschützten Gebäuden im Bereich Tegel-Süd wird jeweils individuell bei jedem Einzelgebäude festgelegt, welche Art des Verfahrens für die Vergabe der Fachplanungsleistungen erfolgen soll. Eine wesentliche Rolle bei der Auswahl von Architekten und Fachplanern für die Umplanung der Gebäude zur zukünftigen Nachnutzung spielen u. a. abgefragte Kompetenzen der Büros im Umgang mit erhaltenswerter Bausubstanz. So wurden beispielsweise bei zwei Gebäuden die Architektur- und Fachplanungsleistungen über europaweite Teilnahmewettbewerbe mit anschließendem Verhandlungsverfahren gemäß § 14 Abs. 3 Nr. 2 VgV vergeben. Die Zuschlagsentscheidungen sind auf Basis von Qualitäts- und Wertungskriterien erfolgt. Als Qualitätskriterien für die Planungsbüros und das Schlüsselpersonal wurden dabei u. a. Referenzen abgefragt, wie z.B. zu „besonderen Umbau- / Sanierungsleistungen für Gebäude der 1950 bis 1970iger Jahre“ oder „Planen und Bauen unter Denkmalschutzanforderungen“.

Frage 7: Welche Vorgaben wurden bei dem Wettbewerb hinsichtlich des Denkmalwertes des Flughafens Tegel gemacht?

Antwort zu 7:

Für alle wesentlichen Gebäude in Tegel-Süd sind Denkmalpflegepläne erstellt worden. Diese Denkmalpflegepläne definieren die besonders denkmalwerten Elemente jedes einzelnen betrachteten Gebäudes. Die Denkmalpflegepläne wurden in Abstimmung mit dem Landesdenkmalamt erstellt und werden jedem einzelnen Vergabefahren zugrunde gelegt. Darüber hinaus bilden die Erläuterungen zur Eintragung in die Denkmalliste sowie eine geforderte Zusammenarbeit mit dem Kontaktarchitekten des Landesdenkmalamtes weitere Grundlagen der Vergabeverfahren und auch der weiteren Zusammenarbeit mit den Fachplanungsbüros.

Frage 8: Inwieweit wird es für das im Wettbewerb vorgegebene künftige Raumnutzungsprogramm notwendig sein, in das Denkmal eingreifen zu müssen und sich von der Ursprungsfassung des Flughafens Tegel zu verabschieden; werden Entwurfsarbeiten besser bewertet, sofern sie in das Denkmal in geringerem Umfang eingreifen?

Antwort zu 8:

Inwieweit bei jedem der über 20 Gebäude im Bereich Tegel Süd Eingriffe notwendig oder nicht notwendig sind, ist bei jedem Einzelgebäude individuell unter Berücksichtigung der geplanten Nachnutzung zu beurteilen. Dazu findet die Abstimmung im Rahmen der Erstellung der Vorplanungs- und Bauplanungsunterlage mit den denkmalfachlichen Behörden statt. Für das Gesamtprojekt Nachnutzung Flughafen Tegel war von Beginn an übergeordnetes Planungsziel, dass die geschichtliche, künstlerische und städtebauliche Bedeutung des Flughafenareals im Bereich Süd auch über die Schließung des Flughafens hinaus sichtbar bleiben soll und wird.

Frage 9: Können Sitzmöbel, Leuchten, Wegeleittafeln und andere vergleichbare Einbauten der Ursprungsfassung erhalten und falls erforderlich behutsam ergänzt werden?

Antwort zu 9:

Das denkmalrechtliche Genehmigungserfordernis nach § 11 Abs. 1 DSchG Bln schließt auch das Zubehör und die Ausstattung eines Denkmals ein. Bei jedem Einzelement sind dabei u. a. die wirtschaftliche Zumutbarkeit und die Eigentumsrechte Dritter zu berücksichtigen.

Berlin, den 07.02.2020

In Vertretung

Lüscher

.....
Senatsverwaltung für
Stadtentwicklung und Wohnen