

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Elif Eralp und Katalin Gennburg (LINKE)

vom 08. November 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 09. November 2022)

zum Thema:

Denkmalschutz Warenhaus Karstadt Hermannplatz und U-Bahnhof Hermannplatz und Schutz der verkehrlichen Infrastruktur

und **Antwort** vom 25. Nov. 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 28. Nov. 2022)

Senatsverwaltung für
Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen

Frau Abgeordnete Elif Eralp (Linke) und 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. 19/13 866

vom 8. November 2022

über Denkmalschutz Warenhaus Karstadt Hermannplatz und U-Bahnhof Hermannplatz und
Schutz der verkehrlichen Infrastruktur

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

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft teilweise Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl um eine sachgerechte Antwort bemüht und hat daher die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) sowie die Vorhabenträgerin (Berlin, Hermannplatz 5-10 Immobilien GmbH & Co. KG/SIGNA) um Stellungnahmen gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurde. Die jeweiligen Antworten werden an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Frage 1:

Welche Auflagen ergeben sich aus der Eintragung des Denkmals Warenhaus Karstadt Hermannplatz unter der Objektnummer 09031163 (https://denkmaldatenbank.berlin.de/daobj.php?obj_dok_nr=09031163) für das Projekt von Signa Holding?

Antwort zu 1:

Durch die Eintragung des Denkmals Warenhaus Karstadt Hermannplatz unter der Objektnummer 09031163 unterliegt das Gebäude dem Schutz des Denkmalschutzgesetzes. Bei einem Bauvorhaben ist insbesondere der § 11 „Genehmigungspflichtige Maßnahmen“ des Berliner Denkmalschutzgesetzes zu beachten. Dies beinhaltet auch einen Abstimmungsprozess mit den

Denkmalbehörden, welcher derzeit läuft. Konkrete Auflagen können derzeit noch nicht genannt werden.

Frage 2:

Gibt es ein Urheberrecht für den 1998-2000 umgesetzten Entwurf zum Umbau mit Erweiterung des Warenhauses Karstadt nach Plänen des renommierten Berliner Architekten Prof. Jürgen Sawade (mit Helmut Kriegbaum und Udo Landgraf); wenn ja, wie gedenkt der Senat mit dem Urheberrecht umzugehen?

Antwort zu 2:

Recherche und Umgang mit dem Urheberrecht stehen in der Verantwortung des Eigentümers/ Bauherrn und nicht in der Zuständigkeit des Senats.

Frage 3:

Wie bewertet der Senat – mit Blick auf die gebotene Ressourcenschonung und den Erhalt von „grauer Energie“ – die Pläne der Signa Holding zur vollständigen Entkernung des Gebäudes vor dem Hintergrund des o.g. Umbaus, der vor nicht einmal 25 Jahren mit einem Projektvolumen von 46 Mio. € einen modernen energetischen Standard geschaffen hat (<https://igp-ingenieur.com/projects/karstadt-berlin/>)?

Antwort zu 3:

Die Vorhabenträgerin teilt hierzu mit:

„Der derzeitige energetische Standard des Gebäudes entspricht gemessen an heutigen Anforderungen keinem guten Stand. Für das Gebäude liegt ein Energieausweis auf Grundlage von Auswertungen des Energieverbrauchs vor. Die Endenergieverbrauchswerte liegen deutlich über den Vergleichswerten der Gebäudekategorie für Heizung und Warmwasser sowie Strom. Mit den geplanten Maßnahmen soll der energetische Standard des Gebäudes erhöht werden. Das Stahlbetonskelett des bestehenden Warenhausgebäudes soll zu 76 % erhalten werden. Für das Parkhaus an der Urbanstraße ist eine fast 100%-ige Weiter- beziehungsweise Wiedernutzung der Bauteile und Baumaterialien vorgesehen.“

Der Senat ergänzt hierzu:

Aus Sicht des Senats stehen der derzeitige energetische Standard des Gebäudes und das Prinzip der Ressourcenschonung dem geplanten Vorhaben nicht entgegen.

Frage 4:

Wieso kam es zu einer erheblichen Zeitverzögerung, wodurch der bereits 1989 vorliegende Entwurf von Prof. Sawade erst 1998-2000 realisiert werden konnte?

Frage 5:

Wie hoch war bei Fertigstellung des Projektes der Anteil der öffentlichen Ko-Finanzierung durch Land und/oder Bezirk?

Antwort zu 4 und 5:

Die Vorhabenträgerin teilt hierzu mit:

„Die Signa Prime Selection AG ist erst seit 2016 Eigentümerin des Grundstücks. Kenntnisse zu früheren Planungsständen und -inhalten liegen dort nicht vor.“

Dem Senat liegen keine eigenen Erkenntnisse für den angegebenen Zeitraum zwischen den Jahren 1989 und 2000 vor.“

Frage 6:

Teilt der Senat die Einschätzung, der 1951 fertiggestellte Bauteil nach einem Entwurf von Alfred Busse, nun horizontal orientiert und im Stil der Nachkriegsmoderne, sei ein wichtiger baukultureller Beitrag des Wiederaufbaus in Berlin?

Antwort zu 6:

Bei dem 1951/52 von Alfred Busse errichteten viergeschossige Anbau mit zurückgesetztem fünftem Obergeschoß und davorliegendem Dachgarten handelt es sich um ein formal interessantes Beispiel der modernen Architektur der 1950er Jahre.

Frage 7:

In einem Schreiben des Landeskonservators Prof. Dr. Helmut Engel an Karstadt (Schreiben von SenStadtUm/LKS I 71 an Karstadt vom 13.6.1989) heißt es: "... wird angeordnet, daß ein Teil der baul. Anlage (Kaufhaus Karstadt) auf dem o. g. Grundstück in das Baudenkmalsbuch von Amts wegen eingetragen wird, weil die Erhaltung wegen der geschichtl. u. künstl. Bedeutung sowie der Bedeutung für das Stadtbild im Interesse der Allgemeinheit liegt. Der Denkmalschutz erstreckt sich auf den erhaltenen Bauteil des ursprüngl. Karstadtgebäudes in seiner konstruktiven Ausbildung u. i. seinem äußeren Erscheinungsbild sowie der Straßenfassade des Erweiterungstraktes von 1951/52..." Trägt der Senat die o.g. Unterschutzstellung noch heute mit; wenn ja, wie wird der Denkmalschutz bei dem Projekt von Signa eingehalten; wenn nein, auf welcher Grundlage soll die Befreiung vom Denkmalschutz erteilt werden?

Antwort zu 7:

Der Eintrag in der Denkmalliste sagt aus, dass hier die Bauteile von 1927-29 und 1951-52 unter Denkmalschutz stehen. Derzeit sind die Denkmalbehörden noch in der Abstimmung mit dem planenden Architekturbüro David Chipperfield Architects GmbH, ein Ergebnis liegt deshalb noch nicht vor.

Frage 8:

Teilt der Senat die Einschätzung, dass die Klärung zum Umgang mit dem Bauteil der 1950er Jahre über das weitere Fortschreiten des Projektes, das Signa verfolgt, maßgebend und ausschlaggebend ist, da der Entwurf von Chipperfield den Bauteil der 1950er Jahre zur Disposition stellt, vulgo dem Abriss preisgibt?

Antwort zu 8:

Ja, der Umgang mit dem Bauteil der 1950er Jahre ist ein Bestandteil der laufenden Abstimmungen.

Frage 9:

Wie bewertet der Senat die Pläne der Signa Holding zur vollständigen Entkernung des Gebäudes einschließlich des Verlustes von Denkmalteilen?

Antwort zu 9:

Laut Denkmalgutachten sind die Bauteile aus den 1920er und 1950er Jahren Schutzgut. Zur Detaillierung wurde durch das Büro *ProDenkmal* eine Bestandsaufnahme erstellt, in welcher die inneren und äußeren Bauteile den jeweiligen Bauphasen (1927 – 2000) zugeordnet wurden. Dieses Gutachten bildet eine Bewertungsgrundlage für den laufenden Abstimmungsprozess.

Frage 10:

Inwieweit ist für den Senat und für das Landesdenkmalamt die Charta von Venedig noch bindend, die in Artikel 11 besagt:

„Die Beiträge aller Epochen zu einem Denkmal müssen respektiert werden: Stileinheit ist kein Restaurierungsziel. Wenn ein Werk verschiedene sich überlagernde Zustände aufweist, ist eine Aufdeckung verdeckter Zustände nur dann gerechtfertigt, wenn das zu Entfernende von geringer Bedeutung ist, wenn der aufzudeckende Bestand von hervorragendem historischen, wissenschaftlichen oder ästhetischen Wert ist und wenn sein Erhaltungszustand die Maßnahme rechtfertigt. Das Urteil über den Wert der zur Diskussion stehenden Zustände und die Entscheidung darüber, was beseitigt werden darf, dürfen nicht allein von dem für das Projekt Verantwortlichen abhängen“?

Frage 11:

Welche Rückschlüsse zieht der Senat daraus für die Zusammenarbeit mit dem Projektverantwortlichen?

Antwort zu 10 und 11:

Die Charta von Venedig ist weiterhin bindend. Die im Artikel 11 aufgelisteten Kriterien wie Bedeutung und Erhaltungszustand sind Teil des Abstimmungsprozesses.

Frage 12:

Welche statischen Risiken sind mit dem Bau der beiden Hochpunkte im Retro-Entwurf des Architekturbüros Chipperfield verbunden, da Gebäude und U-Bahnhof Hermannplatz eine bauliche Einheit bilden, allein bereits durch den direkten Zugang vom U-Bahnhof zum Warenhaus?

Antwort zu 12:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Der wesentliche Teil des U-Bahnhofs Hermannplatz, insbesondere die Bahnsteige der Linien U7 und U8, sind mit dem Bauwerk des Kaufhauses nicht unmittelbar statisch verbunden. Lediglich im Bereich der beiden Fußgängertunnel sind die Gebäude konstruktiv verbunden. An diesen Stellen befinden sich auch konstruktive Fugen, die ggf. in einem bestimmten Umfang unterschiedliche Bewegungen aufnehmen können. Die vorhandenen Fundamente des Kaufhauses sind auf die Lasten des ursprünglichen Gebäudes von 1929 ausgelegt. Da die konkreten Planungen noch nicht abgeschlossen sind, können derzeit keine Aussagen zu möglichen statischen Risiken gemacht werden. Etwaigen Schäden muss jedoch hinreichend vorgebeugt werden bzw. müssen solche durch eine uneingeschränkte Haftung des Projektentwicklers und eine entsprechende Bauherrenhaftpflichtversicherung abgesichert werden.“

Die Vorhabenträgerin teilt hierzu mit:

„Die Neuentwicklung am Hermannplatz sieht den weitgehenden Erhalt der Rohbausubstanz aller Bestandsgebäude vor. Die erneute Belastung durch die Aufstockung, inklusive der Hochpunkte, erfolgt im Bereich des ursprünglichen Warenhauses. Durch die vorgesehene Bauweise in Holz ist zudem mit geringeren Lasten, im Verhältnis zum historischen Bau, zu rechnen. Weiter sind neue Untergeschosse lediglich im Bereich des Innenhofs geplant. Die für die Errichtung der Untergeschosse erforderlichen Baugrubenwände haben zu den Tunnelanlagen eine Entfernung von ca. 30-40 m. Dadurch werden notwendige Tief- und Rohbauarbeiten und damit Risiken im Hinblick auf Nachbarbauwerke, einschließlich der BVG Anlagen, deutlich verringert.“

Frage 13:

Welche unterirdischen Bauwerke (Tunnel, Bodenplatten etc.) verbinden U-Bahnhof und Warenhaus statisch miteinander?

Antwort zu 13:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Keine. Beide Bauwerke sind im Wesentlichen statisch voneinander getrennt.“

Die Vorhabenträgerin teilt hierzu mit:

„Innerhalb der Grundstücksgrenzen der Eigentümerin befindet sich im südöstlichen Bereich des 1.-2. UG des bestehenden Warenhauses die Verteilerhalle zu den Zugängen der U7 und U8, sowie ein Rangiertunnel, der in Nord-Süd Richtung durch das 2. Untergeschoss verläuft. Die Tunnelanlagen der U7 und U8 selbst verlaufen außerhalb der Grundstücksgrenzen und Bebauung, unter der Hasenheide und dem Hermannplatz.

Der Rangiertunnel ist statisch in die Gründung des Warenhauses eingebettet, die für höhere Lasten des historischen Gebäudes ausgelegt ist. Der unterirdische Verbindungsgang, inklusive Bahnhof,) ist gemäß Archivplänen durch eine Dehnungsfuge vom Warenhaus entkoppelt.“

Frage 14:

Welche Schritte und Untersuchungen hat Signa bereits hinsichtlich der statischen Fachgutachten eingeleitet?

Antwort zu 14:

Die Vorhabenträgerin teilt hierzu mit:

„Es wurden erste Untersuchungen auf Grundlage erster Planungsergebnisse durchgeführt. Die Zwischenergebnisse zeigen, dass durch die geplanten Maßnahmen keine wesentlichen statischen Auswirkungen auf die U-Bahnanlagen zu erwarten sind. Alle weiter notwendigen Untersuchungen etc. werden mit größter Sorgfalt und in enger Absprache mit den entsprechenden öffentlichen Stellen durchgeführt und mit Fortschritt der Planung laufend aktualisiert. Diese sind bspw.:

- Verformungsprognose mit bauphasenbezogenen Angaben
- Beweissicherungs- und Überwachungskonzepte
- Havariekonzept U-Bahn
- Nachweis der Verträglichkeit der Verformungen bzgl. Standsicherheit, Gebrauchstauglichkeit und Betriebssicherheit.“

Frage 15:

Wie wird das Projekt von Signa und dem Land Berlin, vertreten durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen, neu bewertet, wenn statische Fachgutachten zum Schluss kommen, dass (Rest-)Risiken nicht ausgeschlossen werden können?

Antwort zu 15:

Die Vorhabenträgerin teilt hierzu mit:

„Die SIGNA steht im regelmäßigen und konstruktiven Austausch mit der BVG, um vor Baubeginn eine rechtliche Vereinbarung, u.a. zu folgenden Punkten zu treffen:

- Zustimmung zum Bauvorhaben
- Pflichten der Vorhabenträgerin; insbesondere auch im Hinblick auf die Planung und Ausführung
- Haftung der Vorhabenträgerin
- Haftung der BVG
- Versicherung etc.“

Der Senat ergänzt hierzu:

Seitens des Senats ist eine Neubewertung anhand des derzeitigen Erkenntnisstandes bisher nicht erforderlich. Sofern sich aus den weiteren, mit der BVG abzustimmenden Untersuchungen und Bewertungen im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens Risiken ergeben, sind über geeignete technische Maßnahmen zu deren Vermeidung sowie über die Kostentragung und Haftung durch die Vorhabenträgerin entsprechende Vereinbarungen zwischen dieser und der BVG bzw. dem Land Berlin zu schließen.

Frage 16:

Welche Rückschlüsse zieht der Senat aus verkehrstechnischer und verkehrspolitischer Sicht aus den Havarien bei der U-Bahnlinie U 2 bei der Errichtung des Motel One an der Grunerstraße, der Errichtung des Einkaufszentrums „Mall of Berlin“ am Leipziger Platz und der jüngsten Havarie bei der Errichtung des Hochhauskomplexes am Alexanderplatz auf dem Baufeld D 3 (Investor Covivio) östlich des Hochhauses Hotel Park Inn?

Antwort zu 16:

Der Senat schließt aus den genannten Bauvorhaben den Rückschluss, dass bei vergleichbaren Bauvorhaben, wie etwa dem Vorhaben „Karstadt Hermannplatz“, frühzeitig im Rahmen der Planverfahren alle erforderlichen Untersuchungen und Risikobewertungen durchzuführen sind und die Bauherren verbindlich dazu zu verpflichten sind, alle erforderlichen Maßnahmen zur Risikovermeidung zu ergreifen sowie die Kosten dafür und für eventuell dennoch auftretende Schäden zu tragen. Ziel ist es, verkehrstechnische Auswirkungen weitestgehend vorsorglich zu vermeiden.

Frage 17:

Inwieweit sind bereits die BVG und die „Technische Bahnaufsicht (Technische Aufsichtsbehörde über Straßenbahnen und U-Bahnen)“ in das Projekt von Signa eingebunden; welche Verabredungen gibt es; ist geplant, einen Nachbarschaftlichen Vertrag sowie einen Vertrag zur Regelung einer etwaigen Havarie abzuschließen?

Antwort zu 17:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Schadenshöhen lassen sich schwer prognostizieren. Wichtig ist, dass die Signa der BVG vollumfänglich für verursachte Schäden haftet und ein etwaiges Insolvenzrisiko der Signa durch Versicherungen / Bürgschaften abgesichert wird. Dies gelingt jedoch nur, wenn die Signa zum Abschluss einer Nachbarschaftsvereinbarung vor Baubeginn im Rahmen der Baugenehmigung verpflichtet wird.“

Der Senat ergänzt hierzu:

Die Technische Aufsichtsbehörde (TAB) wird durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen im weiteren Verfahren in den Aufstellungsprozess zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan 3-64 eingebunden werden.

Soweit die BVG eine Nachbarschaftsvereinbarung mit der Vorhabenträgerin als erforderlich erachtet, ist diese noch vor Abschluss des Bebauungsplanverfahrens – also vor Erlangung der planungsrechtlichen Zulässigkeit des Vorhabens – abzuschließen.

Zudem besteht die Möglichkeit, die Vorhabenträgerin ggf. auch in dem gem. § 12 Abs. 1 Satz 1 BauGB abzuschließenden Durchführungsvertrag zu Maßnahmen zu verpflichten, durch die Schäden an den U-Bahnanlagen verhindert werden können.

Prinzipiell kann gem. § 11 Abs. 1 Nr. 3 BauGB die Übernahme von Kosten oder sonstigen Aufwendungen, die der Gemeinde für städtebauliche Maßnahmen entstehen oder entstanden sind und die Voraussetzung oder Folge des geplanten Vorhabens sind, Gegenstand eines städtebaulichen Vertrages sein.

Frage 18:

Welche Schadenshöhe müsste die Signa bei einer Versicherung abdecken, um den Havariefall U-Bahnhof Hermannstraße für die BVG respektive das Land Berlin abzudecken; welche Schadenshöhe hat der Investor Covivio für das Hochhausprojekt auf dem Baufeld D3 und welche Schadenshöhe hat der Investor Hines für das Hochhausprojekt auf dem Baufeld D 4 (ein 150 Meter hohes Hochhaus nach dem Entwurf von Frank O. Gehry) abgeschlossen, um den Havariefall U-Bahnhof Alexanderplatz abzudecken?

Antwort zu 18:

Wie in der Antwort zu 17 seitens der BVG mitgeteilt, kann eine mögliche Schadenshöhe derzeit noch nicht prognostiziert werden.

Grundsätzlich ist die Vorhabenträgerin in einer Nachbarschaftsvereinbarung bzw. im städtebaulichen Vertrag/Durchführungsvertrag dazu zu verpflichten, die BVG bzw. das Land Berlin von jeglichen Kosten für Maßnahmen zum Schutz der U-Bahnanlagen sowie zur Beseitigung von Schäden an diesen Anlagen und Folgeschäden, die im Zusammenhang mit der Realisierung des Vorhabens erforderlich werden könnten, freizustellen. Dies kann etwa durch die Verpflichtung der Vorhabenträgerin zur Beibringung einer Bauherren- und einer Betriebs-Haftpflicht-Versicherung, jeweils für Vermögens-, Personen- und Sachschäden, abgesichert werden. Die Höhe der erforderlichen Deckungssummen ist im weiteren Verfahren zu ermitteln.

Die in den Vereinbarungen der BVG mit den Bauherren der Baufelder D3 und D4 vereinbarten Schadendeckungssummen sind dem Senat nicht bekannt.

Frage 19:

Wie hoch wäre der immaterielle Schaden für die Bevölkerung, wenn der U-Bahnhof Hermannstraße oder Teile davon außer Betrieb genommen werden müssten?

Antwort zu 19:

Wiewohl kurzfristige Unterbrechungen des U-Bahnbetriebes im Rahmen erforderlicher Baumaßnahmen nicht ausgeschlossen werden können, ist es das Bestreben des Senats, in Abstimmung

mit der BVG eine Außerbetriebnahme des U-Bahnhofs Hermannstraße und somit Beeinträchtigungen für die Berliner Bevölkerung durch geeignete, vertraglich abzusichernde Maßnahmen zu vermeiden (s.o.).

Frage 20:

Der U-Bahnhof Hermannplatz (Objekt-Dok.-Nr. 09090436; siehe https://denkmaldatenbank.berlin.de/daobj.php?obj_dok_nr=09090436) steht in Gänze unter Denkmalschutz und zählt als eine der eindrucksvollsten Stationen der Berliner U-Bahn zu den herausragenden Baudenkmalen Berlins; wie gedenkt der Senat, nicht nur die Verkehrsinfrastruktur, sondern auch das kulturelle Baudenkmal vor einer Havarie zu schützen?

Antwort zu 20:

Zum Schutz des Denkmals sowie der benachbarten Denkmale müssen bei einem Um- oder Neubau Konzepte für ein Beweissicherungsverfahren ausgearbeitet und mit den Denkmalbehörden abgestimmt werden. Diese Konzepte beinhalten eine Dokumentation des Istzustandes vor dem Baubeginn, ein Monitoring während des Bauprozesses sowie eine abschließende Dokumentation nach Bauabschluss.

Berlin, den 25.11.2022

In Vertretung

Prof. Petra Kahlfeldt

.....

Senatsverwaltung für
Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen