

**Stellungnahme des KENB zum Bebauungsplan 9-15a**  
**Wir fordern einen B-Plan, der die historische Struktur des Flughafens Johannisthal sichtbar lässt und die bedeutsame Geschichte hervorhebt.**

Wir haben uns mit dem Bebauungsplan 9-15a und dem Verfahren, das zu ihm geführt hat, eingehend beschäftigt und kommen zu dem Schluss, dass der Bebauungsplan in seiner jetzigen Form gestoppt und komplett überarbeitet werden sollte.

**Zum B-Plan 9-15a erheben wir zusammenfassend folgende Forderungen:**

- Stoppen des B-Plan-Entwurfes in seiner jetzigen Form,
- Erhalt der trotz Zerfalls realistisch zu sichernden Hallen 1, 4 und 53,
- Erhalt der Grundstruktur, d.h. wichtige Achsen und Räume sind im B-Plan zu erhalten, um das Gelände mit seiner Geschichte erlebbar zu machen,
- eine vorab vom Senat mit den Eigentümer geschlossene Vereinbarung kann aus Prinzip nicht dem B-Plan und der Stellungnahme der Denkmalbehörden vorgreifen,
- der B-Plan-Entwurf 9-15a darf nicht einen Präzedenzfall schaffen, wie der Bruch des Denkmalschutzgesetzes Berlin und die Vernachlässigung und Zerstörung der Denkmäler mit Abriss und Zusatzgewinnen belohnt werden,
- der Denkmalschutz sollte noch ausgeweitet werden: Die gut erhaltene Halle 53 (fast baugleich mit der unter Denkmalschutz stehenden Halle 52, die sich aber leider in ruinösem Zustand befindet) sollte erhalten bleiben. Außerdem sollte die städtebauliche Figur im Zentrum, wo die Flugzeugproduktion mit der Flughafentribüne zusammen kam, denkmalpflegerisch beachtet werden. Am Standort der Tribüne steht eine Halle, die nicht auf Spuren der frühen Tribüne untersucht wurde. Dieser Bereich sollte ebenfalls erhalten bleiben.

**Im Folgenden möchten wir erläutern, wie wir zu diesen Schlüssen und Forderungen kommen und wie sich das Areal und seine Bedeutung einzustufen ist:**

Die unter Denkmalschutz stehenden Gebäude machen einen Anteil von nur 9 % der Gesamtfläche des B-Planes aus. Der Bebauungsplan beabsichtigt den Komplettabriss des historischen Ensembles und verringert diesen Anteil auf ca. 1,4 %: Von den ca 19.000 qm Bruttogrundfläche denkmalgeschützter Gebäude sollen lediglich einige Bauwerke mit einem Volumen von nur noch ca. 3.000 qm erhalten werden, die jedoch ohne große Bedeutung für die Luftfahrt sind. Dies sind:

- Verwaltungsgebäude 7 (ohne Produktionshalle 7a)
- Fabrikhalle 6 (soll nur teilweise erhalten werden)
- Wohlfahrtsgebäude und Schmiede 5a und 5b
- Pförtnerhäuschen mit Einfriedung

Wir können dafür keine Veranlassung erkennen. Im Gegenteil:

- Trotz des teilweisen-Zerfalls einiger Hallen können die historisch bedeutsamen und aktuell immer noch raumprägenden Hallen 1, 4 und 53 wegen ihres guten Bauzustands problemlos erhalten werden und sind für vielseitige Nutzungen geeignet, die städtebaulich und funktional an den Ort passen und ihn aufwerten.
- Die historisch gewachsene Grundstruktur des Areals, wichtige Bezüge, Achsen und Räume sind im B-Plan zu erhalten, um das Gelände mit seiner Geschichte erlebbar zu machen und den Bestand räumlich sowie funktional passend dazu behutsam weiterzuentwickeln.

**Zur Begründung unserer Schlussfolgerungen erheben wir folgende Einwände:**

**1. Die geschichtliche Bedeutung des Ortes wird im B-Planentwurf missachtet**

Der Flughafen Johannisthal und die ehemaligen Flugzeugfabrikationshallen haben eine geschichtliche Bedeutung, die über Berlin und Deutschland hinausgeht: Es handelt sich um den ersten Motorflughafen der Geschichte! Diese enorme historische Bedeutung wird im B-Plan-Entwurf komplett ignoriert. Die Bedeutung des Areals für die Stadt mag im kollektiven Gedächtnis nur noch wenig präsent sein – das liegt jedoch daran, dass das Ensemble seit über 20 Jahren abgezäunt ist, brachliegt und verfällt. Diese Vernachlässigung schmälert jedoch nicht seine Bedeutung und sein enormes Potenzial als Ort der kollektiven Geschichtserfahrung, des Verstehens und Weiterentwickelns. Durch den Abriss würde sich Berlin der eigenen Geschichte berauben und eine Chance vergeben, auf der glorreichen innovativen Historie des Ortes konstruktiv und kreativ aufzubauen.

Am Flughafen Johannisthal ist die wechselvolle Geschichte der Entwicklung rund um die Luftfahrt ablesbar. Die Chance, dieses stadthistorisch bedeutsame Kapitel erlebbar zu machen (oder zumindest daran zu erinnern), wird im vorliegenden B-Planentwurf komplett und ohne Not vergeben. Im Kontext zur Ringlokhalle am Bahnhof Johannisthal könnte und sollte vielmehr ein Ensemble erlebbarer Industriegeschichte entstehen. Als thematische Klammer würde sich zum Beispiel die Entwicklung der Mobilität in all ihren Facetten anbieten, etwa durch die Einbeziehung weiterer Mobilitätsinitiativen wie beispielsweise die Traditionsbus GmbH Berlin, die derzeit neue Hallen in der Größenordnung von rund 4.000 qm benötigt. Dies könnte auch neue Zukunftsperspektiven für das Areal als Entwicklungsstandort zeitgemäßer Mobilitätskonzepte eröffnen. Das Aufgreifen der Geschichte rings um das ehemalige Flugfeld wäre auch ein weiterer Motor für den Wissenschaftspark Adlershof.

Laut Denkmalsbegründung des LDA stellen die Hallen den einzigen, in seiner Gesamtheit überlieferten Produktionskomplex aus der Zeit vor 1918 dar. Dort heißt es: "Die LVG-Bauten sind bedeutende städtebauliche Erinnerungsträger"

Das gesamte Areal mit dem vorhandenen Ensemble seiner Baulichkeiten zeugt von der herausragenden Bedeutung des Ortes und erzählt die gesamte Flugfahrtgeschichte.

Im Folgenden eine Kurzübersicht welche Werte durch den avisierten Abriss verloren gehen würde:

- Am 26. September 1909 bis zum 03. Oktober 1909 fand die erste Flugwoche in Johannisthal statt.
- Hier entsteht der zweite deutsche Flughafen und erste Motorflugplatz als Ausflugsort. Die ersten Einnahmen wurden nicht mit dem Fliegen, sondern mit den Zuschauern beim Vorführen des Fliegens verdient. Dieser Aspekt hat die Struktur eines Ausflugsortes in Johannisthal geschaffen.
- Bedeutende Pioniere der Luftfahrt wie Rumpler und viele weitere Flugpioniere wie die erste deutsche Motorfliegerin Melli Beese entwickelten und bauten hier ihre ersten Fluggeräte. Die Erinnerung an den Flugplatzgründer Arthur Müller und weitere jüdische Flugpioniere würde durch den B-Plan zerstört. Die Straße mit dem Namen Arthur Müller ist der Größe seiner Verdienste völlig unangemessen.
- Die Ära der Luftschiffe wird negiert.
- Die historische Wende nach dem ersten Weltkrieg, die die Flugzeugproduktion verbot und eine Hinwendung zur Autoproduktion brachte, unter anderem durch Chrysler und auch Rumpler, wird ignoriert
- An das erste Aviatische Museum, ein Vorläufer des Technikmuseums Berlin, und ein von Arbeitslosen in den 30er Jahren betriebenes Museum, wird nicht erinnert.
- Die Geschichte der Flugforschung der Deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt (DVL), ein Vorgänger des DLR, wird ignoriert. Dagegen wurden am Standort Adlershof viele Gebäude und Einrichtungen (Aerodynamischer Park und Bürogebäude) liebevoll restauriert. So entsteht ein völlig falscher Eindruck von der Deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt. Die Forschung zur Luftfahrt begann nicht erst in der Nazizeit. Um dies aufzuzeigen ist es wichtig, die älteren Spuren zu erhalten.
- Nach dem 2. Weltkrieg war der Flugplatz einer von vier Flugplätzen der Alliierten in Berlin. Die Sowjetunion hatte den Flugplatz Johannisthal zugesprochen bekommen und nutzte ihn.
- Später wurde das Areal wieder industriell genutzt, VEB Kühlautomat baute die Hallen teilweise für seine Bedürfnisse um. Jedoch hatte schon die Denkmalpflege der DDR die Bedeutung der Gesamtanlage erkannt und stellte das Gelände in den 1970er Jahren unter Denkmalschutz.
- Die Stasi nutzte einen Teil des Geländes. Davon zeugt z.B. der Wachturm in der Ausführung des Typenbaus, der auch an der innerdeutschen Grenze genutzt wurde. Im Gegensatz zum ehemaligen Mauerstreifen, an dem so gut wie keine Bauwerke dieses Typs mehr vorhanden sind, ist hier noch einer erhalten.
- Die Erinnerung an die letzte Flugschau in den 1990er Jahren, bei der ein deutscher Astronaut starb, würde ebenso zerstört.

## 2. Der Denkmalschutz wird nicht angemessen berücksichtigt

Das Gelände wurde in den 1970er Jahren unter Denkmalschutz gestellt. Durch die Nutzung als VEB Kühlautomat wurde das Areal durch seine Weiternutzung erhalten. Mit der Rückübertragung an die „Müller Erben“ 2002 begann der Verfall. Sämtlich große Schäden hat der jetzige Eigentümer zu verantworten. Nach dem Denkmalschutzgesetz Berlin war der jetzige Eigentümer für den Erhalt und die Sicherung zuständig. Diese Pflichten aus dem Gesetz wurden seitens der Behörden nie durchgesetzt. Stattdessen schauten die Behörden zu, wie viele Gebäude dem Vandalismus preisgegeben waren, verfielen und zum Teil auch brannten. Hier liegt eine massive Verletzung des Denkmalschutzgesetzes vor. Eine Dokumentation von 2002 zeigt ein noch weitgehend intaktes Gelände.

## Denkmalschutz der Gebäude im Einzelnen

Beim vorliegenden B-Plan werden keine Hallen mit Bezug zum Flughafen erhalten.

Es soll nur das Bürogebäude Nr. 16 erhalten werden. Dieses Gebäude ist jedoch ein einfaches Bürogebäude, es hat keinerlei Wert, der auf den Flugplatz hinweist.

Das Pförtnerhaus mit ca. 80 qm Grundfläche ist angesichts der Größe der Hallen und der gesamten Anlage lediglich ein kleiner Ort ohne Bedeutung, da auch das Pförtnerhaus keinen Bezug zum Flugwesen hat.

Die alte Schmiede 5a und das Wirtschaftsgebäude 5b, die erhalten werden sollen, zeichnen sich für sich allein genommen und ihres Zusammenhangs beraubt ebenso durch keinerlei Bezug zur spezifischen Flughafengeschichte aus. Warum ausgerechnet diese kleinen Nebengebäude von ca. 950 qm erhalten werden sollten ist schlicht nicht nachvollziehbar und macht isoliert auch nur noch wenig Sinn. Es ist kein Zusammenhang zur Geschichte oder eine besondere Bauweise erkennbar. Der Verdacht liegt nahe, dass allein ihre kleine Dimension der geplanten kompletten Wohnüberbauung am wenigsten im Wege steht.

Die Halle 6 sollte in den bisherigen Planungen immer erhalten werden. Im B-Plan steht jetzt allerdings nur noch: „Der *erhaltene* Teil soll erhalten werden“. Das heißt: Von der einzigen Halle, die etwas mit der Flugzeugproduktion zu tun hatte, würde vermutlich nur 1.500 qm der ursprünglichen 4.500 qm erhalten bleiben.

Die ca. 2.900 qm große Halle 7a soll komplett abgerissen werden. An dieser Halle fällt die besondere Dachkonstruktion aus bogenförmigen Stahlfachwerkträgern auf. Leider ist hier das Dach eingestürzt.

Die Hallen 1-4 sollen komplett abgerissen werden, obwohl der Zustand der ca. 9.000 qm Nutzfläche als erhaltenswert und intakt zu bezeichnen ist. Hier wird eine große Chance vergeben. Einerseits ist die Geschichte an den Gebäuden durch die verschiedenen Umbauten gut ablesbar, andererseits stehen diese Hallen an dem markanten Punkt des Flughafens und sind auf den historischen Bildern deutlich erkennbar (mit LVG beschriftet). Durch den Einbau der Kranbahn ist eine eindrucksvolle Erscheinung entstanden, die auch im städtischen Kontext erlebbar ist. Diese Hallen war im Siegerentwurf des städtebaulichen Wettbewerbes noch als zu erhalten geplant.

Es ist nicht schlüssig begründet, warum für diese Denkmäler kein Erhalt und eine sinnvolle Nachnutzung festgeschrieben wird. Bei der Präsentation des Senats vor dem Städtebaulichen Ausschuss des Bezirks Treptow-Köpenick wurde angegeben, dass „bei Erhalt der denkmalgeschützten Halle 4 (...) die Zielzahl Wohnen nicht erreicht werden konnte“. Wir hinterfragen kritisch: Wo kommt diese Zielzahl her? Sie geht vermutlich einzig und allein auf vorab getroffene Vereinbarungen des Senats für Stadtentwicklung mit dem Eigentümer zurück. Es ist jedoch nicht hinnehmbar, dass alle Belange des Denkmalschutzes, der behutsamen, nachhaltigen und transparenten Stadtentwicklung einer Zielzahl unterworfen werden, die niemals öffentlich beschlossen oder diskutiert wurde.

Die Halle 52 (ca. 2.200 qm) hat – ebenso wie die Halle 53 – eine sehr beeindruckende Dachkonstruktion. Sie hat leider mehrfach gebrannt. Es lässt sich nachvollziehen, dass diese Halle nicht wirtschaftlich zu restaurieren ist. Allerdings ist anzumerken, dass sie unter der Verantwortung der Besitzer in diesen Zustand gekommen ist. Bei entsprechendem Versicherungsschutz wäre auch ein Wiederaufbau vermutlich kein Problem gewesen.

Warum allerdings die intakte Halle 53 dann nicht wenigstens erhalten wird, ist nicht nachvollziehbar. Diese steht unerklärlicher Weise nicht unter Einzel-Denkmalerschutz – ist aber ähnlich der denkmalgeschützten Halle 52.

Die Halle 53 hat ebenfalls das charakteristische Runddach und ist in gutem Zustand. Die Holzbogen-Stahl-Konstruktion mit einer freien Spannweite von ca. 35 Metern ist ein beeindruckendes Zeugnis des Industriebaus, deren Konstruktion eine denkmalgutachterliche Untersuchung verdient. Sie ist vom Brand im Mai 2021 nicht betroffen. Die Halle könnte ohne größere Sanierungsmaßnahmen sofort genutzt werden. Auch hier ist nicht nachvollziehbar, warum diese ca. 2.400 qm wertvolle Nutzfläche vernichtet werden soll.



*Zustand der nicht betroffenen Halle 53 nach dem Brand*

## Der Denkmalschutz sollte unseres Erachtens noch ausgeweitet werden.

Zwischen den Hallen und der ehemaligen Tribüne mündete der Bereich der Flugzeugproduktion in den Flughafen. Hier ist das Zentrum der Anlage. Am Standort der Tribüne steht heute eine Halle, die nicht auf Spuren der frühen Tribüne untersucht wurde. Bei einer behutsamen Wiederbelebung und Entwicklung der Gesamtanlage sollten solche Bezüge und Zusammenhänge berücksichtigt werden. Sie bergen die Chance, dass ein zusammenhängendes Stadtquartier entsteht, das vom Segelfliegerdamm aus bis in den neu entstandenen Park auf dem ehemaligen Flugfeld hinein historische Bezüge und Zusammenhänge auch für die Zukunft erfahrbar und verstehbar macht. So könnte eine Basis gelegt werden für eine gesunde Weiterentwicklung des Stadtkörpers.



historische Tribüne

### **Städtebaulicher Denkmalschutz:**

Es zeigt sich, dass die Gesamtanlage erhaltenswert ist bzw. dass es ist notwendig, hilfreich und nützlich ist, die Struktur der Anlage zur Grundlage eines B-Planes zu nehmen. Die Geschichte muss ablesbar bleiben, damit sie erlebbar und kreativ nutzbar gemacht werden kann für künftige städtebauliche und funktionale Entwicklungen.

Für das Gedächtnis der Stadt und ihre nachhaltige Weiterentwicklung auf dem Areal und seiner Umgebung, braucht es einen B-Plan, der die historische Struktur berücksichtigt und die bedeutsame Geschichte des Flughafens hervorhebt.

#### **3. Die städtebauliche Einordnung wird missachtet**

Das Gelände war bisher locker mit Fabrikhallen bebaut. Im Entwurf des B-Plans sind massive bis zu 7 Geschossen hohe Blöcke zu sehen. Die neuen Straßen haben überhaupt keinen Bezug zum historischen Stadtgrundriss. Sie scheinen nur zur Optimierung der Baumassen zu dienen. Die Standorte und Grundrisse der historischen Hallen werden durch die Planungen komplett ignoriert als würde es sich um eine grüne Wiese handeln. Dies entspricht unseres Erachtens nicht den Anforderungen an einen B-Plan im Bestand.

#### **4. Die verkehrliche Erschließung und ihre Folgen sind nicht ausreichend durchdacht**

Die geplante Wohnungsanzahl lässt ein großes, zusätzliches Verkehrsaufkommen erwarten. Da schon heute die Straßen stark belastet sind, ist dies schwer darstellbar. Die Straßen ins Wohngebiet hinein (Waldstraße) sind Tempo-30-Zone und hier sind viele Baudenkmäler, die durch mehr Verkehr stark beeinträchtigt würden.

Die Entfernung zum S-Bahnhof Johannisthal beträgt ca. 1km. Die zukünftige Straßenbahn auf dem Groß Berliner Damm in 400m-800m Entfernung wird den Verkehr nicht komplett abbilden können.



*Luftbild: die zu erhaltene Halle 6 soll nur noch in Teilen erhalten werden, Halle 53 ist erhalten aber kein Denkmal mehr, sie sollte angesichts des letzten Brandes und der Zerstörung der Halle 52 erhalten werden. Im Hintergrund ist der Stasi-Wachturm zu sehen.*

## 5. Der Entstehungsprozess des B-Plans ist intransparent

Die gegenwärtige Regierung hat sich in der Koalitionsvereinbarung als wesentliches Ziel der Legislaturperiode die Mitbestimmung der Bürger vorgenommen. Davon ist bei diesem Bebauungsplanverfahren nichts zu spüren. Unter der Verantwortung des Senats für Stadtentwicklung verliefen sämtliche Abstimmungen und Entwicklungen im Verborgenen. Nur unter großen Mühen war es überhaupt möglich Informationen zu den Verfahren und Planungen zu erhalten. Das Ergebnis des „städtebaulichen Wettbewerbs“ ist bis heute nicht zugänglich. Damit wurde jede öffentliche Diskussion verhindert. Dieses Verfahren steht im Widerspruch zu den im Koalitionsvertrag gemachten Zusagen.

2015 wurde im Stillen eine Vereinbarung mit den Grundstückseigentümern geschlossen. Diese ist bis heute nicht öffentlich. 2018 wurde fast unbemerkt von der Öffentlichkeit der Flächennutzungsplan geändert. Diese Änderung führt zu einem enormen Wertzuwachs auf Seiten der Eigentümer. In anderen Städten wie beispielsweise in Hamburg wäre so ein Vorgang im Entwicklungsgebiet nicht möglich gewesen. Eine Umwandlung in Wohnbauland, bei dem allein der private Eigentümer vom Wertzuwachs profitiert, gibt es dort nicht.

Die Öffentlichkeit lernt die gesamten, seit Jahren laufenden Planungen erst jetzt mit der Veröffentlichung des B-Planes kennen und sieht sich mit einer fertigen Stadtplanung konfrontiert, über deren Prämissen und Parameter im Stillen und ohne stadtöffentliche Auseinandersetzung bereits längst entschieden worden ist. Die 2015 zwischen Senat und Eigentümer geschlossene Vereinbarung über die Zielzahl der auf dem Areal realisierbaren Wohnungen griff jedweder Stellungnahme der Denkmalbehörden bzw. Beteiligung irgendwelcher Stellen vor und schuf Sachzwänge für den folgenden Prozess. Dabei befremdet die an den Eigentümer gegebene Zusage für profitablen Wohnungsbau insbesondere deswegen, weil dieser über einen Zeitraum von 20 Jahren seinen sich aus dem Denkmalschutzgesetz ergebenden Verpflichtungen zur Pflege und Erhalt seiner Denkmäler nicht nachkam, ohne dafür je zur Verantwortung gezogen worden zu sein. Dieser Zusammenhang sieht von außen so aus, als würde jemand für seine Nachlässigkeit nachgerade belohnt. Das ist nicht vermittelbar.