

Der Senat von Berlin  
Stadt Wohn II B

Berlin, den 3. August 2021  
Telefon (auch intern)  
90139-4820  
holger.lippmann@sensw.berlin.de

An die  
Vorsitzende des Hauptausschusses  
über

**1391 Z**

den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin  
über Senatskanzlei - G Sen -

### **Fortschrittsbericht Flughafenareal in Tempelhof (Planung und Entwicklung) und Hangarnutzung**

51. Sitzung des Abgeordnetenhauses am 12. Dezember 2019  
Drucksache 18/2400 (B 86), Auflage zum Haushalt 2020/2021

32. Sitzung des Hauptausschusses am 14. März 2018  
Schreiben SenFin – II LIP – vom 19. Februar 2018, rote Nr. 0516 A

34. Sitzung des Hauptausschusses am 09. Mai 2018  
Bericht SenFin – II LIP 5 – vom 27. April 2018, rote Nr. 0516 D

53. Sitzung des Hauptausschusses am 13. September 2019  
2. Zwischenbericht SenStadtWohn Z F vom 28. August 2019, rote Nr. 1391 F

57. Sitzung des Hauptausschusses am 27. September 2019  
Bericht SenStadtWohn – II THF 2 – vom 25. September 2018, rote Nr. 1391 A  
Bericht SenStadtWohn – II F – vom 24. April 2019, rote Nr. 1391 A-1

66. Sitzung des Hauptausschusses am 29. November 2019  
Bericht SenStadtWohn – II F – vom 19. November 2019, rote Nr. 1391 H  
Bericht SenStadtWohn – II F – vom 22. November 2019, rote Nr. 1391 I

83. Sitzung des Hauptausschusses am 2. Dezember 2020  
Bericht SenStadtWohn – II B – vom 30. Juni 2020, rote Nr. 1391 O  
Bericht SenStadtWohn – II B – vom 29. Juli 2020, rote Nr. 1391 P  
Bericht SenStadtWohn – ZF 14 – vom 23. November 2020, rote Nr. 3282

84. Sitzung des Hauptausschusses am 20. Januar 2021  
Zwischenbericht SenStadtWohn – II B – vom 4. Januar 2021, rote Nr. 1391 Q

86. Sitzung des Hauptausschusses am 3. März 2021  
2. Zwischenbericht SenStadtWohn – II B – vom 23. Februar 2021, rote Nr. 1391 S

90. Sitzung des Hauptausschusses am 12. Mai 2021  
Bericht SenStadtWohn – II B - vom 31. März 2021, rote Nr. 1391 T

Kapitel 1220, Titel 54082  
Maßnahmen zur Entwicklung des ehemaligen Flughafens Tempelhof  
(Tempelhof Projekt GmbH)

Kapitel 1220, Titel 89364  
Zuschüsse für Maßnahmen zur Entwicklung des ehemaligen Flughafens  
Tempelhof

Kapitel 1240, Titel 89361, UK 220  
Zuschüsse zur Förderung von Nationalen Projekten des Städtebaus

Kapitel 1240, Titel 33102 Zuweisungen des Bundes für Investitionen

Kapitel 9810, Titel 83051  
Zuwendungen an die Tempelhof Projekt GmbH für Bau- und  
Unterhaltungsmaßnahmen auf dem Gelände des ehemaligen Flughafens Tempelhof

Kapitel 9810, Titel 84051  
Zuwendungen an die Tempelhof Projekt GmbH für ein integriertes Ver- und  
Entsorgungskonzept für das Flughafengebäude Tempelhof (Planungsmittel)  
- Titel gestrichen und Mittel zur Verstärkung des Titels 82016 (Globaltitel  
Eigenkapitalzuführungen an städtische Wohnungsbaugesellschaften und Förderung  
von Wohnungsgenossenschaften zwecks bezirklicher Vorkaufsrechtsausübung)  
umgewidmet (rote Nr. 3281) -

## Ansätze (tabellarisch) zu allen thematisierten Titeln, und zwar für das

### Kapitel 1220, Titel 54082

Ansatz 2020:	16.000.000,00 €	VE 2020:	12.000.000 €
Ansatz 2021:	14.000.000,00 €	VE 2021:	12.000.000 €
Ist 2020:	16.000.000,00 €		
Verfügungsbeschränkungen 2021:	0,00 €		
Aktuelles Ist (Stand 08.07.2021):	4.000.000,00 €		

### Kapitel 1220, Titel 89364

Ansatz 2020:	16.000.000,00 €	VE 2020:	15.000.000 €
Ansatz 2021:	18.000.000,00 €	VE 2021:	10.000.000 €
Ist 2020:	9.600.000,00 €		
Verfügungsbeschränkungen 2021	0,00 €		
Aktuelles Ist (Stand 08.07.2021):	0,00 €		

### Kapitel 1240, Titel 89361, UK 220 (Teilansatz)

Ansatz 2020:	0,00 €
Ansatz 2021:	0,00 €
Ist 2020:	0,00 €
Aktuelles Ist (Stand 08.07.2021):	0,00 €

### Kapitel 9810, Titel 83051 (SIWA IV)

Ansatz 2018:	131.900.000,00 €
laufendes Haushaltsjahr (fortgeschriebenes Soll <sup>1</sup> ):	103.972.111,27 €
kommendes Haushaltsjahr:	0,00 €
Ist der abgelaufenen Haushaltsjahre:	12.927.888,73 €
Verfügungsbeschränkungen:	103.972.111,27 €
Aktuelles Ist (Stand 08.07.2021):	0,00 €

<sup>1</sup> Sollveränderung nach Kürzung von Mitteln i.H.v. 15 Mio. € gemäß 2. SIWA-Revision (Rote Nr. 2806)

Das Abgeordnetenhaus hat in seiner 51. Sitzung Folgendes beschlossen:

„Der Senat wird aufgefordert, dem Hauptausschuss jeweils bis 30. Juni detailliert über die Planungen und Entwicklungen des Flughafenareals in Tempelhof inklusive des Flughafengebäudes zu berichten. Die Wirtschaftspläne sind jährlich vorzulegen.“

### Beschlussempfehlung

Der Hauptausschuss nimmt den nachfolgenden Bericht zur Kenntnis.

Hierzu wird berichtet:

**Bericht über den Zeitraum März 2020 – Mai 2021 mit Ausblick auf die Planungen 2021/2022 ff.**

## **Zustand des Flughafengebäudes**

Der Flughafen Tempelhof soll in den kommenden Jahren zu einem Zukunfts- und Experimentierort und neuen Stadtquartier für Kunst, Kultur und Kreativwirtschaft mit öffentlicher Infrastruktur und öffentlichen Nutzungen werden: ein Areal voller spannender Ideen, mit Raum zum Arbeiten und Ausprobieren, Platz für einzigartige Veranstaltungen und Adresse kreativer, innovativer Angebote.

Der erste Flughafen wurde 1923 auf dem Tempelhofer Feld erbaut. In den 1930er Jahren wurde mit der Planung des ersten großen Weltflughafens für den in damaliger Zeit stark expandierenden Flugverkehr begonnen. Der Bau wurde in der Kriegszeit gestoppt und bis heute nie fertiggestellt. Während des Krieges wurden die Flughafenhangars als Waffenschmiede genutzt. Nach dem Krieg wurden Teile des Gebäudes von den Amerikanern als Flughafen betrieben. In den 1950er Jahren ist hier auch die Polizei und später die Abt. VI der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK), ehemals Verkehrslenkung Berlin, angesiedelt worden. Der Flugbetrieb wurde 2008 ohne ein Nachnutzungskonzept geschlossen. 2011 wurde eine Gesellschaft gegründet, die Tempelhof Projekt GmbH, die zunächst den Fokus ihrer Arbeit auf die Planung der Feldbebauung legen und zusätzlich das Gebäude betreiben sollte. Nach dem Volksentscheid 2014 gegen die Bebauung des Feldes wurde das Gebäude seit 2015 u.a. als Ankunftszentrum und Flüchtlingsnotunterkunft genutzt. Erst seit 2017 liegt der Fokus der Arbeit der Gesellschaft auf dem Betrieb und der Ertüchtigung des Gebäudes. So wurden auch erst seit 2018 finanzielle und personelle Kapazitäten aufgebaut, um Grundlagenermittlungen zum Gebäude zu beauftragen und einzuholen.

Die im Jahr 2018 begonnenen Untersuchungen der Bausubstanz legen einen unerwartet hohen Sanierungsbedarf am gesamten Gebäude offen. Dazu gehören die Erkenntnisse zum Tragwerk, Brandschutz, zu Schadstoffen und Denkmalschutz. Die Aufarbeitung der Grundlagenermittlungen für ein nie fertiggestelltes Gebäude wird intensiv und schrittweise fortgesetzt. Sie ist Voraussetzung für die Sanierung und Entwicklung des jahrzehntelang auf Verschleiß genutzten Gebäudes. Die Tempelhof Projekt GmbH muss im Jahr rund 5.000 Havariefälle und Störungsmeldungen im Gebäude bearbeiten, um die Bestandsnutzungen aufrecht zu erhalten.

Ziel der Tempelhof Projekt GmbH ist es daher, nach der Grundlagenerhebung zum gesamten Gebäudezustand, eine schrittweise Sanierung des Gebäudes planen und umsetzen zu können. Für den Erhalt des Gebäudes sind Instandhaltungsmaßnahmen nur an einzelnen besonders bedürftigen Bauteilen nicht mehr ausreichend. Die seit Jahrzehnten nicht erfolgten Investitionen in den Erhalt des Gebäudes müssen nun bedarfsbezogen erfasst, geplant und schrittweise angegangen werden. Dafür erarbeitet die Tempelhof Projekt GmbH ein Maßnahmenpaket zur abschnittswisen Sanierung vorrangig der vermieteten Flächen.

Die Sanierung und Herstellung der Betriebs- und Verkehrssicherheit wird in Abhängigkeit nach jeweiliger Finanzierung einen langfristigen Zeitrahmen in Anspruch nehmen. Dies schließt langfristige Räumungen für Grundinstandsetzungsarbeiten von Teilen des Gebäudes und die Schaffung der dafür erforderlichen „Drehscheibenflächen“ (vorübergehende Ersatzflächen) ein.

Die Tempelhof Projekt GmbH hat auf der Basis der Erkenntnisse der Grundlagenermittlung zum baulichen Zustand des Flughafengebäudes ein Entwicklungskonzept, die „Vision 2030+“, entwickelt. Mit dem Beschluss des Senats von Berlin vom 11.08.2020 Nr. S-3502/2020 über ein Strategisches Entwicklungskonzept für das Flughafengebäude Tempelhof liegt seit Beendigung des Flugbetriebs erstmals ein umfassender Fahrplan für die Zukunft des Gebäudekomplexes in Form der Vision 2030+ vor. Das verabschiedete Konzept ist Grundlage der schrittweisen Umsetzung für eine neue und facettenreiche Nutzung der 300.000m<sup>2</sup> Bruttogeschossfläche im Baudenkmal THF. Neben gemischten Büroflächen, die sich gleichermaßen für Verwaltungs- und Kreativnutzungen eignen sollen, werden ebenfalls temporäre Veranstaltungen und Events sowie kulturelle Dauernutzungen möglich sein. Es ist vorgesehen, die Erdgeschosse des Flughafengebäudes der Öffentlichkeit zugänglich zu machen. In einer Strategieklausur mit Aufsichtsrat und Beirat zur Umsetzung der Vision 2030+ wurden Empfehlungen erarbeitet, die in einen Senatsbeschluss münden sollen. Zum Schutz des Flughafengebäudes als einzigartiges Baudenkmal ist es im strategischen Entwicklungskonzept vorgesehen, für den Prozess von Beginn an und auch bei der weiteren Entwicklung ein wissenschaftliches Begleitgremium einzusetzen. Hierzu hat es bereits Vorgespräche gegeben.

### **Aktuelle Nutzung**

Seit Einstellung des Flugbetriebs wurde das Gebäude zunächst als Standort für Unternehmen, die öffentliche Verwaltung sowie als Event-Location genutzt. Das Gebäude verfügt über rund 200.000 m<sup>2</sup> vermietbare Bruttogeschossfläche (siehe Anlage 1) von der rund 126.000 m<sup>2</sup> (= 63%) vermietet sind. Davon sind rund 72.000 m<sup>2</sup> dauerhaft vermietet; ca. 54.000 m<sup>2</sup> werden temporär für Events vermietet. Von der nutzbaren Gesamtfläche besteht nur für rund 74.000m<sup>2</sup> (=37%) eine Baugenehmigung oder Duldung. Das bedeutet, dass rund 52.000 m<sup>2</sup> ohne baurechtliche Genehmigung vermietet sind. Dabei handelt es sich überwiegend um die dauerhaft vermieteten Flächen (z.B. Polizei). Da das Flughafengebäude während der Kriegszeit nie baurechtlich „abgenommen“ wurde und bei Übergabe schon lange Jahre an Mieter wie die Polizei Berlin und SenUVK, Abt. VI (ehem. Verkehrslenkung Berlin) vermietet war, ist man davon ausgegangen, dass Genehmigungen vorliegen. Als die Bauaufsicht im Rahmen von Brandschutzvorschriften 2018 Baugenehmigungen einforderte, haben die Recherchen der Gesellschaft ergeben, dass diese nicht vorliegen.

Rund 55.000 m<sup>2</sup> inkl. des überdachten Vorfeldes werden für Veranstaltungen unter Berücksichtigung von Bau- und Sanierungsmaßnahmen genutzt. Für diese Nutzung gibt es eine Interimgenehmigung. Mit seiner Größe und historischen Kulisse ist der Flughafen eine national und international nachgefragte Location für Großveranstaltungen wie u.a. der Formula E, dem SCC Marathon, die Art Week und die Berliner Fashion Week. Ein gut gebuchter Veranstaltungskalender 2020 deutete auf ein erfolgreiches Veranstaltungsjahr hin. Aufgrund der Coronapandemie wurde der Veranstaltungsbetrieb im ersten Quartal eingestellt. Auch im weiteren Jahresverlauf fielen viele geplante Veranstaltungen aus. Andere Veranstaltungen fanden gerade wegen des großen Platzangebots in THF statt. Volle Mietkosten trugen das Tennisturnier bett1 Aces in Hangar 6 und die Formula E auf dem Vorfeld. Beide Veranstaltungen generierten ihre Einnahmen hauptsächlich über Sponsorengelder und Vermarktungsrechte und wurden live im Fernsehen oder im

Internet übertragen. Auch die vom Bund finanzierte Ausstellung „Living the City“ entrichtete den vollen Mietpreis. Eine stark reduzierte bzw. keine Miete wurden für kulturelle Veranstaltungen – wie die im September veranstaltete Kunstmesse Positions in Hangar 3 und 4 und die Inszenierung der Oper „L’incoronazione di Poppea“ auf dem überdachten Vorfeld – erhoben. Die Veranstalter trugen lediglich die Neben- und Verbrauchskosten. Die im Wirtschaftsplan 2020 eingestellten Einnahmen i.H.v. rd. 2,5 Mio. € wurden nicht erreicht. Mit rd. 1,6 Mio. € waren die Einnahmen aus dem Veranstaltungsgeschäft in 2020 schließlich doch höher als von der Gesellschaft zunächst unter Pandemiebedingungen erwartet.

Seit Beginn der Coronapandemie wurden insgesamt für fünf Mieter am Standort Mieten gestundet. Drei Mieter konnten ihre Rückstände im Verlauf des ersten Halbjahres 2021 komplett abbauen. Die Außenstände der zwei anderen Mieter belaufen sich insgesamt auf rd. 60.000 €.

Seit Mitte Februar 2020 ist das CHECK-IN der erste für die Öffentlichkeit dauerhaft zugängliche Ort am Flughafen Tempelhof. Er versteht sich als Schaufenster für den Standort und begleitet die Transformation des Flughafens. Täglich von 10-17 Uhr können sich Interessierte vor Ort über die Baustelle, die Entwicklung, die Geschichte sowie über Veranstaltungen am Flughafen informieren. Seit 1. März 2020 starteten auch die Gebäudeführungen im CHECK-IN. Im ersten Monat besuchten ca. 7.500 Gäste das Besucherzentrum. Die Nachfrage war steigend und es zeichnete sich eine vielversprechende Entwicklung ab. Aufgrund der Coronapandemie musste das Besucherzentrum vom 14. März bis zum 29. Mai 2020 und vom 2. November 2020 bis 8. Juni 2021 geschlossen werden. Für die Wiedereröffnung wurden umfangreiche Hygiene- und Schutzmaßnahmen, u.a. Abstandshinweise, Maskenpflicht und Desinfektionsmittel, gemäß der SARS-CoV-2-Infektionsschutzmaßnahmenverordnung des Landes Berlin umgesetzt.

Der Neustart am 30. Mai 2020 erfolgte mit verkürzten Öffnungszeiten: Montag-Freitag von 13-17 Uhr und am Wochenende von 10-16 Uhr. Die Besucherzahlen stiegen seit der Wiedereröffnung stetig. Im Juni und Juli 2020 fanden unter der Woche ca. 50-100 Interessierte täglich den Weg ins CHECK-IN, am Wochenende waren es täglich zwischen 150-200 Gäste.

Zum 1. August bis 2. November 2020 kehrte das Besucherzentrum wieder zu den ursprünglichen Öffnungszeiten – täglich von 10-17 Uhr – zurück. Die positive Entwicklung der Besucherzahlen über den Sommer war nach dem erneuten Anstieg der Infektionszahlen ab Oktober 2020 wieder rückläufig. Mit dem zweiten bundesweiten Lockdown ab November 2020 wurde das Besucherzentrum erneut geschlossen und ist seit Juni 2021 erneut für Besucherinnen und Besucher geöffnet. Das CHECK-IN kann auch für Veranstaltungen gebucht werden. Es stehen 585 m<sup>2</sup> für Ausstellungs- und Podiumsveranstaltungen zur Verfügung.

Der Vertrag mit dem Führungsdienstleister Berlin Kompakt wurde mit dem 01.01.2020 um zwei weitere Jahre verlängert. Seit Mai 2021 werden gemeinsam mit dem Dienstleister neue Führungskonzepte entwickelt, die das Thema Stadtentwicklung in den Blick nehmen.

Das am 12. Juni 2019 im einstigen Offiziershotel am Platz der Luftbrücke eröffnete temporäre Experimentierlabor CityLab ist ein Netzwerk aus Verwaltung,

Zivilgesellschaft, Wissenschaft und Start-Ups. Hier vereinen sich im Auftrag der Senatskanzlei Elemente der Digitalwerkstatt, des Co-Workings und der Partizipation, um am digitalen Wandel der Stadt zu arbeiten.

Seit Januar 2020 ist mit dem Orville's im EG von H2rund der erste gastronomische Betrieb seit der Schließung des Flughafens ansässig.

### **Gewährleistung der Betriebs- und Verkehrssicherheit vermieteter Flächen**

Zum ersten Mal nach Schließung des Flughafens Tempelhof wurde 2018 eine Bestandsaufnahme der Genehmigungsstände der Flächen im Flughafengebäude vorgenommen. Die Gesellschaft hat einen Überblick (Grundrisspläne und tabellarische Auflistung) über vermietete Flächen und deren baurechtlichen Genehmigungsstand erstellt.

Die Mietflächenbegehungen 2018 ergaben, dass bei vermieteten Flächen überwiegend erhebliche Mängel und dringender Handlungsbedarf bestehen, weil dort die Betriebssicherheit, vor allem hinsichtlich des Brandschutzes, nicht gewährleistet werden kann. Das Land Berlin als Eigentümer des Flughafengebäudes und die Tempelhof Projekt GmbH sind hier in der Haftung.

Die Gesellschaft hat Ende 2017 damit begonnen, die Grundlagen für den Erhalt der noch fehlenden baurechtlichen Genehmigungen in Form einer Bestandserfassung zur Ertüchtigung des statischen Tragwerks sowie zur Herstellung des Brandschutzes zu erarbeiten. Bei der Größe und Komplexität des Gebäudes wird eine Kompletterfassung noch bis Ende 2021 dauern.

Der Aufsichtsrat der Tempelhof Projekt GmbH hat in einer Sondersitzung am 22. Mai 2019 vor diesem Hintergrund die Geschäftsführerin der Tempelhof Projekt GmbH beauftragt, bis Ende 2019 einen Maßnahmenplan zu entwickeln, der folgende Punkte enthält:

1. mit der Bauaufsicht abgestimmte Sofortmaßnahmen zur Gewährleistung der Betriebssicherheit auf vermieteten Flächen
2. bis Jahresende 2019 Entwicklung eines Maßnahmen-, Zeit- und Kostenplans zur baulichen Herstellung eines genehmigungsfähigen Zustandes nach Prioritäten
3. Anpassung des Wirtschaftsplans (und ggf. Erweiterung), um diese Maßnahmen umsetzen zu können
4. Umschichtung der SIWA-Mittel, um Planungen und Grundlagenermittlung zur Betriebssicherheit des Gebäudes durchführen zu können.

Um zu verhindern, dass die Nutzung der entsprechenden Flächen bis zur Behebung der Mängel eingestellt und Flächen entmietet werden müssen, wurden mögliche temporäre Kompensationsmaßnahmen für den Brandschutz (Brandwachen, Einbau einer mobilen Brand-Meldeanlage) beauftragt und umgesetzt.

Seit Dezember 2019 hat die Gesellschaft vom Aufsichtsrat den Auftrag, die Sanierung der derzeit von der Polizei genutzten Flächen zu planen. Hierfür ist es notwendig, nicht nur die von der Polizei derzeit genutzten Flächen zu sanieren, sondern auch Drehscheiben als Ersatzflächen herzustellen. Sobald die Drehscheiben nicht mehr von der Polizei genutzt werden, können die Büroflächen an

andere Nutzer, beispielsweise aus dem Kreativbereich, vermietet werden. Das Projekt umfasst in Gänze die Sanierung von zwölf Bauteilen mit einem Gesamtvolumen von rd. 750 Mio. €. Die bauliche Größenordnung dieses Infrastrukturprojektes erfordert – insbesondere in einem Gebäude mit so vielen Schnittstellen und Komplexitäten, langen Projektlaufzeiten, mit Mietern und Veranstaltungen – einen anderen Ansatz. Es braucht neben einer sicheren Finanzierung über viele Jahre eine übergreifende Gesamtplanung und Projektsteuerung.

## **Grundlagenermittlungen, Sanierungsmaßnahmen**

### Stand sicherheitsnachweise Gebäude

Für die Gebäude des Flughafens Tempelhof liegen aus historischen Gründen weder eine durch die Bauaufsicht genehmigte Planung, noch eine geprüfte Statik vor. Mit der Grundlagenermittlung zum allgemeinen baulichen Zustand des Gebäudes wurde auch ein umfassender Überblick über den Zustand des Tragwerks erstellt. Dabei wurde deutlich, dass die zur Erbauungszeit hochmoderne Tragkonstruktion aus Stahl und Stahlbeton sowie die genutzten Materialien an ihrer Belastbarkeitsgrenze angekommen sind.

Bisher sind ca. die Hälfte der Gebäudeteile schrittweise untersucht worden. Begonnen wurde mit den Stahltragwerken der Hangars und der überdachten Flugsteige. Ab 2016 folgten die Untersuchungen der Hochbauten. Mit diesen Stichproben wurden die Tragfähigkeit der Konstruktion, des Baugrunds und der Fundamente ermittelt, Einschränkungen der Belastbarkeit aufgedeckt, umwelt- und kriegsbedingte Bauschäden festgestellt und die Feuerwiderstände der Bauteile geprüft.

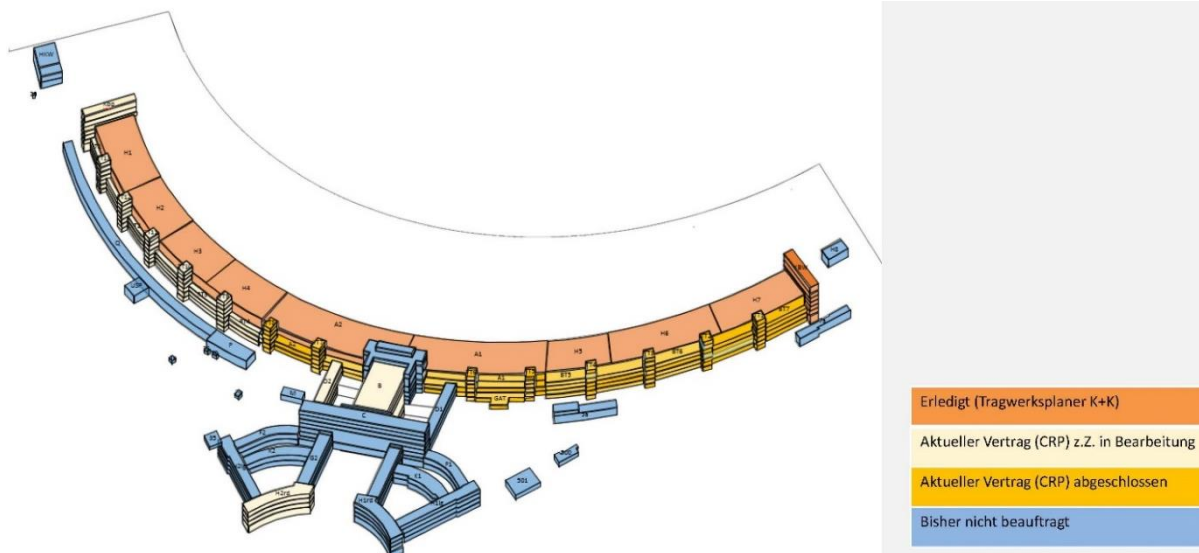
Substanz- und Materialuntersuchungen, die die Grundlage der Standsicherheitsnachweise bilden, wurden punktuell und in enger Abstimmung mit der Denkmalschutzbehörde bereits vorgenommen.

Bisherige Ergebnisse:

1. keine Übereinstimmung von Ursprungsplanung und Ausführung,
2. Verwendung unterschiedlicher Materialqualitäten,
3. erhebliche Minderung der Stand- und Tragsicherheit durch fachlich fragwürdige Eingriffe in die Bausubstanz im Rahmen von Umbauten und Modernisierungen durch Vornutzer.

Die ermittelten Schwachstellen zeigen, dass die Nutzung einzelner Gebäudeteile nur noch eingeschränkt möglich ist. Um vorhandene Miet- und Eventflächen trotzdem weiterhin sicher nutzen zu können, werden bauliche Sicherungsmaßnahmen an der Konstruktion stellenweise kurzfristig ausgeführt. In kritischen Bereichen sind bis zur Sanierung regelmäßige Bauwerkskontrollen in engen zeitlichen Abständen notwendig. Daraus lässt sich schließen, dass die vertiefenden Untersuchungen auf den gesamten Gebäudebestand ausgeweitet werden müssen, damit im Nachgang statisch verwertbare Planungen für Neu- und Umnutzungen, aber auch für Bestandsnutzungen erfolgen können. Die Auftragssumme für ca. 60% des Gebäudebestandes (hauptsächlich die Hangars mit angrenzenden Bauteilen) beträgt rd. 7 Mio. €. Weitere Untersuchungen insbesondere der Büroflächen in den Flügelbauten sind noch erforderlich.





### Schadstoffgutachten und Schadstoffsanierungen

Der gesamte Gebäudebestand ist bauzeitlich bedingt voller Schadstoffe wie:

- künstlichen Mineralfasern zur Wärmeisolierung und zum Schallschutz in technischen Anlagen, Leichtbauwänden und Zwischendecken sowie zum Brandschutz von Stahlkonstruktionen,
- teerhaltigen Baustoffen zur Abdichtung im Tiefbau, im Fußbodenaufbau von Feuchträumen (WCs, Küchen) und auf Dächern als Dichtungsbahnen und Fugenmasse,
- asbesthaltigen Stoffen zum Brandschutz in Heizkörperverkleidungen und in Brandschutztüren sowie im Fußbodenaufbau,
- schwermetallhaltigen Beschichtungen zum Korrosionsschutz der Hangar-Stahlkonstruktion sowie von Fenstern und Türen und
- halogenierten organischen Stoffen, PCB-haltigen Weichmachern in Fugenmassen, HBCD und FCKW als Flammschutzmittel bzw. Treibmittel in Polystyrol.

Instandsetzungen und Modernisierungen der Bestandsnutzung oder Neuansiedlungen bedingen deshalb im Vorfeld dezidierte Untersuchungen auf Schadstoffe sowie die Festlegung zum Umgang damit. Zur Vermeidung von Mehrkosten ist es deshalb im Vorfeld wichtig, die entsprechenden Rückbautiefen zu spezifizieren.

Im Ankaufvertrag des Flughafengebäudes wurde vereinbart, dass sich die Bundesanstalt für Immobilienmanagementaufgaben (BlmA) an den Sanierungskosten für die relevanten Gebäudeteile in Höhe von 90% bis maximal zur Höhe des Kaufpreises beteiligt. Die BlmA ist gemäß Kaufvertrag verpflichtet, ein umfassendes Gutachten über alle in den Gebäuden befindlichen Schadstoffe erstellen zu lassen. Seit April 2020 liegt eine Kostenübernahmeerklärung der BlmA vor. Die Ausschreibung der Leistung wurde daraufhin umgehend veröffentlicht.

Ziel ist, auf Grundlage des Gesamtschadstoffgutachtens eine abschließende Regelung zur Höhe der Kostenerstattung durch die BlmA zu erreichen. Der Termin für eine Einigung zu den Schadstoffsanierungskosten wurde mit der BlmA bis Juni

2022 verlängert. Die Maßnahmen werden der BlmA vor Durchführung regelmäßig angezeigt.

Einzelne Arbeiten, wie die Isolierung der Schadstoffe des ca. 6 km langen Rohrkanals, eines Medienkanals, der für die Versorgung des Gebäudes mit Strom, Wärme, Frischwasser und Löschwasser von elementarer Bedeutung ist, wurden planmäßig Ende 2017 abgeschlossen.

Für die Bauteile, die sich in der Planung befinden, wie z. B. A1 und H2rund, wurden diese Untersuchungen aufgrund der vertraglich festgelegten Frist für eine Kostenerstattung vorgezogen und die vorhandenen Schadstoffe entweder vollständig beseitigt oder so isoliert, dass eine Gesundheitsgefährdung ausgeschlossen werden kann.

Schadstoffsanierungen erfolgten auch im Kopfbau West in Vorbereitung des Teilprojektes Tower THF und im Bauteil C. Weitere Schadstoffsanierungen werden im Rahmen von Projektmaßnahmen terminiert und aus der planerisch erforderlichen Rückbautiefe abgeleitet.

Die Grundlagenermittlung und die Erstbegehungen zur Verdachtsermittlung sind Ende 2020 weitestgehend abgeschlossen worden. Ein Gesamtschadstoffgutachten, welches im ersten Quartal 2022 fertiggestellt werden soll, wird erstmals einen Gesamtüberblick über die Gebäudesituation ermöglichen. Als einheitliches Schadstoffkataster ist es Grundlage für Planungen und Ausführungen von Bauprojekten, Instandhaltungen sowie für Entsorgungen gefährlicher Abfälle.

#### Dachsanierungsmaßnahmen und nachhaltige Regenwasserbewirtschaftung

Ein Großteil der Dachflächen des Gebäudekomplexes ist in einem gealterten und stark geschädigten Zustand. Die natürliche Materiallebensdauer der über 100 Einzeldachflächen ist vielfach überschritten, so dass es vermehrt zu immer stärker werdenden Undichtigkeiten und Wassereinbrüchen kommt. Der Instandhaltungsstau der vergangenen Jahrzehnte trägt ein Übriges dazu bei.

Erst seit Anfang 2018 liegt ein vollständiger Dach-Scan vor, in dem alle Dächer einer Zustandsbewertung unterzogen wurden. Generell wurde dabei der Eindruck bestätigt, dass alle Dächer kurz- bis mittelfristig vollständig saniert werden müssen.

Als erste Maßnahme wurden daraufhin die Sanierung der Dächer der Bauteile C sowie K1 und F2 beauftragt. Die Sanierung des Daches K1 wurde Ende 2019 abgeschlossen. Die Fertigstellung der Dachsanierung von BT C und BT B (Basketballhalle) erfolgte mit der Abnahme der Bauleistung im Juli 2020. Die Planungsunterlagen für das Dach F2 wurden Anfang 2021 erstellt, die Umsetzung der Baumaßnahme hat im 2. Quartal 2021 begonnen.

Die Planungen für die Sanierung der Dächer und Betondecken der Bauteile A1 und A2 sowie von Hangar 2 wurden 2019 ausgeschrieben und beauftragt. Die Vorplanungsunterlagen sind geprüft übergeben und im April 2021 bestätigt worden. Die Prüfung der Bauplanungsunterlagen (BPU) bei der Tempelhof Projekt läuft. Im Zuge der Sanierungen ist mit Beeinträchtigungen für die Mieter zu rechnen, bereits in der Planungsphase wurde jedoch versucht auf die Belange dieser Mieter einzugehen und die Beeinträchtigungen auf ein Mindestmaß zu reduzieren. Der Baustart ist für Ende 2021 vorgesehen.

Die Dachabdichtungen der sechs Hangardächer 2 bis 7 konnten bereits saniert werden. Im Zuge der bereits erfolgten Hangardachsanie rung (Abdichtung) sowie einer eingehenden Bauzustandsanalyse der massiven Decken wurde festgestellt, dass die im Tribünendachbereich vorhandenen Betondecken bzw. Hohlsteindecken stark geschädigt sind. Die Betondeckensanierung dieser Hangars ist mit dem Denkmalschutz abgestimmt. Mit Stand Mai 2021 liegt eine seitens der Tempelhof Projekt GmbH geprüfte BPU vor.

Bei der Sanierung des Flughafengebäudes einschließlich der zugehörigen Freiflächen wird angestrebt, Maßnahmen zur nachhaltigen Regenwasserbewirtschaftung umzusetzen, um die Ableitung von verschmutztem Regenwasser in den Landwehrkanal zu beenden und um Ableitgebühren drastisch zu reduzieren. Voraussetzung dafür ist, dass die denkmalrechtlichen und bauspezifischen Machbarkeiten gegeben sind. Ebenso muss das Regenwasserrückhaltebecken unter Einhaltung von Umweltschutzmaßnahmen gereinigt werden. Untersuchungen hierzu fanden im 3. Quartal 2020 statt. Nach der Reinigung können die Machbarkeitsstudien zur nachhaltigen Regenwasserbewirtschaftung und Reduzierung der Ableitgebühren erstellt werden.

Über die gesamte Vegetationsperiode vom 1. März bis zum 22. September 2021 werden Untersuchungen zur Biodiversität auf dem Gelände durchgeführt, welche in ein belastbares Gutachten und gegebenenfalls in Umsetzungsmaßnahmen münden werden. Nach einer Reinigung des Beckens von Schadstoffen, einer Machbarkeitsstudie und der Prüfung der geologischen Voraussetzungen auf dem Gelände könnte – so die Machbarkeit gegeben ist – der Bau 2023 beginnen.

Geplant ist eine naturnahe Teichanlage mit Überflutungswiese zur Versickerung. Die Bauzeit bis zur Fertigstellung ist von vielen Faktoren abhängig, kann aber mit vier Jahren als realistisch betrachtet werden. Die Fläche kann dann nach Fertigstellung als Naherholungsfläche der Allgemeinheit zur Verfügung gestellt werden.

### **Öffnungsprojekte**

Parallel zu der dringend erforderlichen Grundlagenermittlung, die für jedes Projekt und den laufenden Betrieb eine zwingend notwendige Voraussetzung ist, wird weiter an den begonnenen und mit Fördermitteln finanzierten Öffnungsprojekten gearbeitet.

#### **Kopfbau West und „Tower THF“**

Am westlichen Kopfgebäude des Flughafens soll das Projekt „Tower THF“ den „Kopfbau West (KBW)“ für die Öffentlichkeit barrierefrei zugänglich machen, den Zugangsbereich neu gestalten und eine begehbare Dachterrasse angrenzend an den ehemaligen Tower schaffen. Basierend auf einem Grundkonzept wurden im Februar 2020 im Rahmen des politischen Begleitgremiums der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen, der Senatsverwaltung für Kultur und Europa sowie der Denkmalbehörde die Feinkonzepte präsentiert. Diese Konzepte wurden von den Mitgliedern des politischen Gremiums bestätigt.

Einigkeit bestand darüber, dass die Ebene 6 als Ausstellungs- und Veranstaltungsfläche mit einem Programm, welches in Ergänzung und Kontrast zur Geschichtsgalerie stehen soll, dauerhaft entwickelt werden muss. Anfang 2021

wurde ein von der Senatsverwaltung für Kultur unterstützter Lottomittelantrag zur Einwerbung der finanziellen Mittel für die Ausstellungsgestaltung und Erstausrüstung des Raumes eingereicht. Leider wurde dieser Antrag abgelehnt. Der Betrieb des Towers und der Ebene 6 ist noch nicht finanziert. Die Tempelhof Projekt GmbH prüft derzeit weitere Fördermöglichkeiten.

Das Teilvorhaben „Tower THF“ wird im Rahmen des Bundesprogrammes „Nationale Projekte des Städtebaus“ vom Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat und dem Land Berlin von 2015 bis voraussichtlich 2022 gefördert. Die Fördermittel wurden bis 2019 abgerufen, die Projektlaufzeit des Teilprojektes „Tower THF“ wird voraussichtlich auf Mitte 2022 verlängert. Der Abschluss des gesamten Projektes wird für 2022 erwartet.

Das Fördervorhaben umfasst:

- die barrierefreie Erschließung des Bauteils KBW durch das Haupttreppenhaus,
- den Ausbau der obersten Ebene (E 6) zum Ausstellungsraum mit Empfangsbereich und
- den Zugang zur Dachterrasse mit dem verglasten ehemaligen Flughafen-Tower.

Der Bund stellte dafür 2016 bis 2019 Fördermittel in Höhe von 4 Mio. € zur Verfügung, die im Kapitel 1240, Titel 33102 (Zuweisungen des Bundes für Investitionen) vereinnahmt wurden. Die Instandsetzung des Bauteils KBW ist ein Pilotprojekt am Standort: Es erfolgt eine gesamthafte Befassung des Bauteils in Form einer integrierten Planung und Grundinstandsetzung eines gesamten Bauteils über alle Geschossebenen. Die Maßnahmen am Bauteil KBW umfassen neben der Schadstoffsanierung und der erforderlichen statischen Ertüchtigung auch die Erneuerung der TGA sowie die Anpassung der Erschließung und des Brandschutzes an aktuell rechtliche Standards.

Neben dem Ausstellungsbereich sollen die Ebenen 3 bis 5 für eine Fortführung der bisherigen Büronutzung saniert werden. Diese Flächen können auch im Vorhaben Sanierung von Büroflächen als Drehscheibe für die Polizei genutzt werden (Investitionsschritt, 1. Sanierungsstufe). Für die Ebenen 0-2 wird eine erweiterte Trafostation gemäß den Planungen des Ver- und Entsorgungskonzeptes des Gesamtstandortes ergänzt sowie die Fassadensanierung durchgeführt.

Der erste Bauabschnitt umfasste die bauvorbereitenden Maßnahmen wie Schadstoffsanierung und Abbrucharbeiten sowie die dazugehörigen Planungsleistungen. Dieser Bauabschnitt wurde 2019 abgeschlossen. Die Ausgaben wurden aus Kapitel 1240, Titel 89361 (Landes- und Bundesmittelanteil für das Förderprojekt) sowie aus Kapitel 1220, Titel 89364 (Landesmittelanteil der Grundinstandsetzung) finanziert. Der zweite Bauabschnitt umfasst die Hauptbaugewerke sowie die abgrenzbaren Planungsleistungen und wird aus SIWA finanziert. Der Baubeginn war im März 2019. Das gesamte Vorhaben wird voraussichtlich bis Mitte 2022 abgeschlossen sein. Das mit Drittmitteln geförderte Öffnungsprojekt verfügt über eine im Rahmen des Bundesprogramms „Nationale Projekte des Städtebaus“ durch den Bund geprüfte Bauunterlage (geprüft am 6. September 2017 und 10. April 2018).

Da das Projekt „Tower THF“ baugewirtschaftlich nicht als Einzelmaßnahme für sich allein betrachtet werden kann, wurde Ende 2017 entschieden, eine Sanierung des gesamten Gebäudeteils „Kopfbau West“ vorzunehmen. Ziel ist, bauwirtschaftliche Behelfslösungen zu vermeiden und räumlich angrenzende Projekte wie die Geschichtsgalerie und das Alliiertenmuseum zu berücksichtigen. Die Maßnahmenenerweiterung um die Grundinstandsetzung des gesamten KBW wurde als Bauunterhaltungsmaßnahme eingestuft. Die Bauplanungsunterlage für das Projekt „Tower THF“ wurde im 2. Quartal 2021 aufgestellt und die Prüfung erfolgte im Mehr-Augen-Prinzip.

Seit 2019 befindet sich die Maßnahme in der Leistungsphase 8 (Bauausführung). Alle Bauhauptgewerke sind vertraglich gebunden und aktiv, befinden sich im letzten Drittel der Ausführung. Der Ausbau befindet sich in den Leistungsphasen 5, 6 und 7 (Ausführungsplanung und Vergabe). Es sind nur noch die letzten Einheiten des Ausbaus zu veröffentlichen.

Im August 2020 musste der für den Rohbau zuständige Firma wegen Leistungsverzug und Mangelleistung gekündigt werden. Die notwendige Neuausschreibung der Leistungen wurde priorisiert und erfolgte in Etappen. Die entstandene Bauzeitverlängerung schlägt sich in allen Gewerken und in den Baunebenkosten nieder. Seit Januar 2021 liegt ein neuer Bauablaufplan vor und im Februar 2021 wurde die Arbeit am Rohbau wieder aufgenommen.

Die Gesamtkosten für die Sanierung des KBW und das Öffnungsprojekt Tower THF betragen nach den für das Förderprojekt vorliegenden und durch das Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) geprüften Bauunterlagen sowie der Kostenfortschreibung 30,8 Mio. €. Das Förderprojekt im Rahmen des Programms Nationale Projekte des Städtebaus umfasst davon 10,1 Mio. € für das Teilprojekt „Rohbau“ mit einem Bundesförderanteil von 4 Mio. €. Ergänzend kommen Ausbaukosten in Höhe von rund 4,5 Mio. € hinzu, die außerhalb des Förderprojektumfangs realisiert werden – in Summe sind das 14,6 Mio. € für das Vorhaben „Tower THF“. Die Kosten für die Sanierung und Grundinstandsetzung des KBW betragen 16,1 Mio. €. Aus SIWA IV (Kapitel 9810, Titel 83051) wird der 2. Bauabschnitt des Vorhabens mit rund 25,7 Mio. € finanziert. Mehrkosten, insbesondere aufgrund von Bauzeitverlängerungen, sind entsprechend interner Prognosen aktuell absehbar, aber noch nicht abschließend festgestellt.

#### Geschichtsgalerie – auf dem Dach des Flughafengebäudes

Mit der „Geschichtsgalerie“ soll eine Öffnung des Gebäudes über seine Gesamtlänge von 1,2 km auf dem Dach erfolgen.

Eine Teil-Finanzierung über 20,5 Mio. € soll im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GRW) sowie aus Mitteln bei Kapitel 1220, Titel 89364 erfolgen. Bauwerksertüchtigende Maßnahmen, Brandschutzmaßnahmen sowie Erschließung und Entfluchtung durch die großen Treppentürme, welche als Grundlage für den Betrieb der Geschichtsgalerie benötigt werden, sollen ebenfalls aus SIWA (Kapitel 9810, Titel 83051) finanziert werden.

Das geprüfte Bedarfsprogramm für die Geschichtsgalerie sowie die erste Kosteneinschätzung für die Erschließungsmaßnahmen ergab Gesamtkosten von rund 41 Mio. €. Im Rahmen der Vorplanungsuntersuchung wurde eine bauteilscharfe

Trennung der jeweiligen Geschichtsgalerieteilprojktbereiche für GRW und SIWA entschieden, so dass über GRW auch Instandsetzungsmaßnahmen und über SIWA Ausbaumaßnahmen finanziert werden sollen. So können einzelne Bauabschnitte unabhängig voneinander und unter Betrachtung beider Teilfinanzierungen geplant und ausgeführt werden.

Der Entwurf des Berliner Büros Staab Architekten, welcher in einer schlüssigen Interpretation des geschichtlichen Bestands die Aussichtsplattform in der Mitte des Bauwerks vor Bauteil B verortet, hat 2018 den nichtoffenen Wettbewerb mit anschließendem Vergabeverfahren für sich entschieden. Seit November 2018 sind die Generalplaner gebunden. Die Vorplanungsunterlage (VPU) wurde im April 2020 eingereicht. Die Kostenschätzung in der VPU, welche im Vergleich zum Projektbeginn zusätzlich umfangreiche Grundinstandsetzungsmaßnahmen umfasst, ergab eine Kostenerhöhung um rund 28,5 Mio. € im Vergleich zum veranschlagten Budget zum Planungsbeginn der Geschichtsgalerie 2018. Die VPU wurde im September 2020 über ein Gesamtvolumen von 69,5 Mio. € für alle drei Bauabschnitte bestätigt.

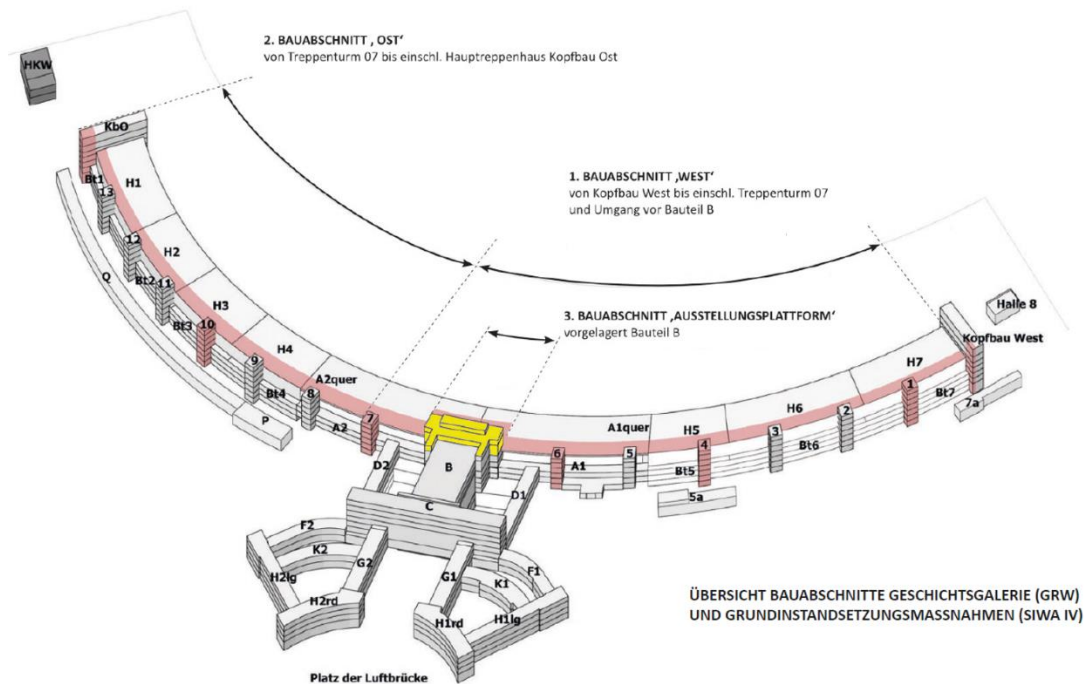
Um die Budgetgrenzen einzuhalten und die Finanzierung sicherzustellen, wurden die Projektgrenzen der Maßnahmen auf einzelne Bauabschnitte aufgeteilt. Die Aufteilung der Baumaßnahmen stellt die Finanzierung des 1. Bauabschnittes über GRW-Mittel und SIWA sicher. Die Finanzierung für den 2. und den 3. Bauabschnitt ist ungeklärt. Die Planungsleistungen für den 2. und 3. Bauabschnitt werden im Einvernehmen mit der Senatsverwaltung für Finanzen gemäß Ziff. 2.2.2 der AV zu § 24 LHO parallel zum 1. Bauabschnitt beauftragt, um einen wirtschaftlichen und termingerechten Projektablauf für die Gesamtmaßnahme gewährleisten zu können.

Die Umsetzung der Maßnahme steht in einem baulichen Konflikt mit der Nutzung der Flächen im Bauteil B durch die Verkehrsregelungszentrale (VKRZ) der SenUVK, Abt. VI –Verkehrsmanagement.. Um die Plattform und damit die Gesamtmaßnahme baulich errichten zu können, ist der Umzug der Abteilung VI und ihrer Verkehrsregelungszentrale (VKRZ) erforderlich. Erst nach dem Bezug eines neuen Standortes durch die Abteilung VI kann mit den statischen sowie bautechnischen Eingriffen begonnen werden.

Eine zu den Baumaßnahmen parallele Nutzung von Bauteil B würde höhere Kosten und massive Belästigungen und Einschränkungen für den Mieter bedeuten und ist somit unter dem laufenden Betrieb der VKRZ, die für die Stadt Berlin ein wesentlicher Akteur für die Verkehrssicherheit darstellt, nicht akzeptabel und somit nicht umsetzbar.

Deshalb wurde im August 2019 die Berliner Immobilienmanagementgesellschaft (BIM) von der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz beauftragt, für die Unterbringung der SenUVK, Abt. VI einen neuen geeigneten Standort mit den erforderlichen technischen und infrastrukturellen Voraussetzungen zu ermitteln. Ein entsprechender Standort konnte nicht ermittelt werden. Am 18. Mai 2021 hat der Senat von Berlin daher die Aufnahme des Neubaus eines Verwaltungsgebäudes auf der Liegenschaft „Friesenstr. 16“ zur Nutzung durch die SenUVK, Abt. VI sowie Bereichen der Polizei Berlin in die Investitionsplanung des Landes Berlin beschlossen. Eine endgültige Entscheidung über die Durchführung dieser

Baumaßnahmen und des damit verbundenen Freizuges der benötigten Flächen im Flughafengebäude ist damit nicht verbunden.



Darstellung 1. bis 3. Bauabschnitt Geschichtsgalerie und der betroffene Standort der SenUVK, Abt. VI

Die Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe, hat im planungsbegleitenden Ausschuss am 21.08.2019 dargestellt, dass die Realisierung des 1. Bauabschnittes (Westflügel) im Rahmen der GRW- Förderkulisse unter der Bedingung der Schaffung eines Interimsumganges vor Bauteil B abbildbar wäre. Während der Realisierung des geplanten 1. Bauabschnitts wird die störungsfreie Aufrechterhaltung des 24/7 Dienstbetriebes und die strenge Einhaltung der vorgegebenen Emissionswerte in Bezug auf die davon betroffenen Mietflächen der SenUVK Abt. VI jederzeit gewährleistet.

Danach erfolgt die Erstellung des ersten Bauabschnitts bis einschließlich Treppenturm 7 inklusive Interimsumgang vor Bauteil B und Erstellung des zweiten Bauabschnitts von Treppenturm 7 bis einschl. Kopfbau Ost. Vor dem Bauteil B würde, unter Berücksichtigung der Sicherheitsbedarfe der kritischen Infrastruktur VKRZ, lediglich die Ertüchtigung des Umganges als Interim für Besucherführungen in kleinen Gruppen erfolgen. Hierzu wird im Vorfeld der Umsetzung eine Entscheidung in Abstimmung mit der SenUVK, Abt. VI getroffen. Der 3. Bauabschnitt sieht die Herrichtung der Plattform vor Bauteil B vor und kann erst erfolgen, wenn eine alternative Unterbringung der SenUVK, Abt. VI umgesetzt ist. Die Finanzierung des vervollständigenden 3. Bauabschnitts ist wegen des nicht absehbaren Zeitpunktes des Bezuges eines neuen Standortes der SenUVK Abt. VI weiterhin offen.

### SIWA-Maßnahmen (Kapitel 9810, Titel 83051)

Im Rahmen der SIWA IV Belegung wurde ein Volumen von 131,9 Mio. € für Einzelprojekte im Gebäude Flughafen Tempelhof zur Verfügung gestellt (rote Nr. 0516 A, 0516 A-1, 0516 A-2, und 0516 A-3). Über die vorgesehenen Einzelmaßnahmen wurde dem Hauptausschuss am 09.05.2018 mit der roten Nr. 0516 D berichtet. Mittelkürzungen in Höhe von 15 Mio. € im Rahmen der 2. SIWA-Revision in 2020, neue Erkenntnisse zum Zustand des Flughafengebäudes sowie nachfolgende Abstimmungen ergaben Änderungen, die dem Hauptausschuss zuletzt mit der roten Nr. 1391 T vorlagen.

Es war notwendig, SIWA Mittel zugunsten von dringend notwendigen Grundlagenermittlungen und Planungen, zur Betriebssicherheit des Gebäudes und zur Vorbereitung der Sanierung der durch die Polizei genutzten Büroflächen sowie der Herrichtung von Ersatzflächen als mögliche Drehscheiben, umzuschichten.

### Maßnahmen SIWA V Kapitel 9810, Titel 84051

Der Hauptausschuss hat die im Rahmen der SIWA V Belegung vorgesehenen Mittel in Höhe von 2 Mio. € für die Bedarfsplanung der Erneuerung der technischen Infrastruktur in der Sitzung am 02. Dezember 2020 zurückgezogen. Da die Gesamtfinanzierung der Maßnahme „Erneuerung der technischen Infrastruktur“ (TI 2030) aus dem SIWA nicht sichergestellt werden kann, ist eine Veranschlagung und Finanzierung der Maßnahme im Kernhaushalt erforderlich. Dies wurde im Haushaltsplan 2022/2023 berücksichtigt. Bis dahin werden weitere Planungsmittel aus dem Landeshaushalt (Kapitel 1220, Titel 89364), nach Verfügbarkeit finanziert, damit die Planungen bis Ende 2022 für dieses Prioritätsprojekt fortgesetzt werden können. Darüber hinaus wurden bereits 2 Anträge auf öffentliche Förderung aus Bundesprogrammen gestellt, von denen bislang einer bewilligt wurde. Die Tempelhof Projekt GmbH hat mit Datum vom 03.07.2020 den Bewilligungsbescheid für die Machbarkeitsstudie Wärmenetzsysteme 4.0 vom Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle erhalten. Die Maßnahme umfasst die Planungsleistungen für die Wärmenetzsysteme aus dem TI 2030 für die Leistungsphasen 1 bis 4. Die Gesamtkosten liegen bei 736 T€, die Fördersumme beträgt max. 368 T€ (Förderhöchstsatzz 50%).

### Maßnahmen und Projekte August 2020 bis Mai 2021

Mit den in Kapitel 1220, Titel 54082 und 89634 veranschlagten Ausgaben wurden Grundlagenermittlungen (Stand sicherheitsnachweise, Gesamtschadstoffgutachten) vervollständigt sowie Projekte der Grundinstandsetzung und Instandhaltung aufgrund von Gefährdungsbeurteilungen umgesetzt. Darüber hinaus wurden notwendige Investitionen, insbesondere im Bereich der Energieinfrastruktur und des Brandschutzes getätigt. Im Berichtsjahr wurden des Weiteren Schadstoffbeseitigungen in und Dachsanierungen an einzelnen Gebäudeteilen, Planungen für TI 2030 und Eigenmittel für das Projekt Geschichtsgalerie finanziert.

### Technische Infrastruktur 2030

Die technische Infrastruktur für die Wasser-, Abwasser-, Wärme-, Raumluft- und Stromversorgungstechnik stammt zu Teilen noch aus der Gründungszeit des Gebäudes und ist weder betriebssicher, noch wirtschaftlich und ökologisch tragbar. Um den Flughafen Tempelhof als öffentlichen Standort im Rahmen des neuen



Nutzungskonzeptes sowie der Klimaschutzziele des Landes Berlin nachhaltig gestalten zu können, wurde im Mai 2019 ein ganzheitliches technisches Ver- und Entsorgungskonzept (VEK) erstellt. Im Fokus standen dabei die energetische Versorgung durch die Nutzung der Potentiale aus Abwasser-, Erd-, Luft- und Abwärme sowie die Umwandlung der Sonnen- und Windenergie in Verbindung mit deren effizienter Anwendung für alle Anlagengruppen der technischen Ausrüstung entsprechend den modernsten Ständen der Technik.

Neben den Sanitär-, Heizungs- und Starkstromanlagen sind auch die Regularien hinsichtlich der Raumluftechnik, IT-, Sicherheits- und Kommunikationstechnik sowie der Gebäudeautomation konzipiert. Das Konzept bildet die Grundlage, die CO<sup>2</sup>-Einsparung von 95 % bis zum Jahr 2050 durch die Implementierung weiterer Niedertemperaturerzeuger und neuer Speichermöglichkeiten im Kontext mit zukunftsweisenden Quartierslösungen zu erreichen.

Der Flughafen Tempelhof soll bei der Erreichung der Berliner Klimaschutzziele nicht nur durch modernste Netze (Smart Grid, Off Grid, Energieverbund), sondern auch durch die Eigenerzeugung und Teilvermarktung von am Standort verbrauchter und erzeugter regenerativer, nicht emittierender Energien eine Vorbildrolle einnehmen.

Das Bedarfsprogramm für die Technische Infrastruktur 2030 wurde im März 2020 geprüft. Das Vergabeverfahren für den Projektsteuerer wurde erfolgreich durchgeführt, die Beauftragung erfolgte im November 2020. Die Planerausschreibungen werden gemäß des Bedarfsprogramms realisiert.

Die Finanzierung von rund 130 Millionen Euro ist noch nicht gesichert. Die Maßnahmen konnten bisher nicht in die Investitionsplanung des Landes Berlin aufgenommen werden. Eine Sicherung der Gesamt-Projektfinanzierung ist noch nicht möglich. Die Gesellschaft hat einen Projektantrag über 10 Millionen Euro beim Projektträger Jülich eingereicht. Der Antrag ist beim Projektträger in Bearbeitung, ohne eine Sicherung der Ko-Finanzierung kann es allerdings keinen positiven Entscheid über den Antrag geben. Die Tempelhof Projekt plant, weitere Förderanträge, u.a. aus dem BEK 2030, zu stellen. Ohne eine Gesamtsicherung der Finanzierung werden auch diese Anträge wenig Aussicht auf Erfolg haben.

Zusätzlich zum Projekt Technische Infrastruktur 2030 sind umfangreiche weitere Projekte zur Herstellung der Versorgungssicherheit in Bearbeitung. Sie umfassen:

- die Neuverlegung der Trinkwasserhauptleitung, weil es zurzeit keine gesetzeskonforme Bestandsanlage gibt und über kostenintensive Spülpläne die Trinkwasserqualität gesichert wird,
- die Sanierung des Löschwassernetzes,
- die Demontage der Medienkanäle und die Vorbereitung der Technikzentralen. Hierbei werden nicht mehr benötigte Kabel, Leitungen und Rohre im Elektro- und Rohrkanal, sowie in alten Technikzentralen in der gesamten Liegenschaft entfernt, um für künftige Montagen Platz zu schaffen.

Die Erneuerung der Technischen Infrastruktur ist Voraussetzung für die weiteren Sanierungsmaßnahmen, insbesondere die Büroflächensanierung.

Aus dem Kapitel 1220, Titel 54082 werden Bewirtschaftungskosten, die nicht durch Einnahmen gedeckt sind, wie die notwendigen Kosten für das Stromnetz sowie für

die Betriebsfeuerwehr, den laufenden baulichen Unterhalt und die Personal- und Sachkosten finanziert.

### **Stromnetzbetrieb**

Auf dem Gelände des Flughafens Tempelhof wird ein Hoch-, Mittel- und Niederspannungsnetz durch die Tempelhof Projekt GmbH im Auftrag des Landes Berlin betrieben. Für dieses auf dem Flughafengelände genutzte Stromnetz muss der Betrieb gemäß § 4 EnWG beantragt und durch die Energieaufsichtsbehörde bei der Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe genehmigt werden. Mit der Erweiterung des Gesellschaftszwecks im August 2020 wurde die Grundlage dafür geschaffen, dass die Gesellschaft das Netz rechtskonform betreiben kann. Es ist nicht vorgesehen, dass die Gesellschaft dafür in vollem Umfang eigene Kompetenzen schafft, sondern insbesondere die vorhandene Kompetenz der Berlin Energie Netz und Service GmbH nutzt, die die Betriebsführung übernommen hat. Die Berlin Energie Netz und Service GmbH hat einen Antrag auf Netzgenehmigung nach § 4 EnWG im Juni 2021 bei der Energieaufsicht gestellt. Im Jahr 2020 wurden die Verträge mit dem Landesbetrieb Berlin Energie neu verhandelt, um die technische und personelle Leistungsfähigkeit über die bereits bestehende Kooperation mit dem Landesbetrieb zu verstetigen und zu verstärken.

Der dafür erforderliche Pachtvertrag mit Berlin Energie wurde im Dezember 2020 mit Wirkung zum 01.01.2021 abgeschlossen. Gegenstand des Pachtvertrages sind die Stromverteilungsanlagen der Hochspannung-, Mittelspannung- und der Hauptstationen der Niederspannung sowie dazu gehörende Kabel, Transformatoren und das 110 KV/MS-Umspannwerk. Die Berlin Energie ist als Netzbetreiberin für das Mittel-/Hochspannungsnetz bis hin zu den Zählern in den ca. 400 Niederspannungs- und Hauptverteilungen sowie für alle Umspannwerke zuständig. Der Pachtvertrag umfasst das Gebiet des Flughafengebäudes. Für die Hausnetze in den Mietbereichen liegt die Verantwortung weiterhin bei der Gesellschaft.

### **Nutzungskonzept**

#### **Flüchtlingsunterbringung**

Im September 2019 konnte die Nutzung von Flughafenflächen durch das LAF für die Unterbringung von Flüchtlingen beendet werden.

Hangar 1 wurde bereits im Rahmen der Flüchtlingsversorgung vorwiegend für soziokulturelle Sportaktivitäten genutzt. Als solches soll Hangar 1 auch bis auf weiteres durch den gemeinnützigen Verein Tentaja betrieben werden. Die wesentlichen Eckdaten für die Fortsetzung der bisherigen Nutzung sind in einem Nutzungsvertrag zwischen der Tempelhof Projekt GmbH und der Tentaja Soziale gGmbH niedergeschrieben. Für die Finanzierung der Betriebskosten fehlten dem Träger die in Aussicht gestellten Zuwendungsbescheide. Entsprechend konnte der Nutzungsvertrag von seiner Seite nicht unterschrieben werden. Im Februar 2021 erhielt der Trägerverein die notwendige Unterstützung durch die Lottomittelstiftung. Anschließend konnte der Nutzungsvertrag beidseitig unterzeichnet werden.

### Raumtypologien

Dieses Großprojekt, das als Flughafen geplant und genutzt wurde, enthält sehr unterschiedliche Gebäudetypen: u.a. Hangars, Verkehrs- und Technikflächen, Lagerflächen, Büroflächen sowie sonstige Flächen (Haupthalle, Basketballhalle etc.). Die Gesellschaft hat diese Raumtypologien identifiziert und qualifiziert. Sie dienen bei der strategischen Entwicklung des Gebäudes als Grundstruktur für eine geeignete Nachnutzung. Die Nachnutzung kann nur entsprechend der Raumtypologien erfolgen.

### Vision 2030+

Der Aufsichtsrat hat im Rahmen seiner Klausursitzung im August 2019 festgestellt, dass die Substanz des Gebäudes in einem so schlechten Zustand ist, dass Maßnahmen zur Sanierung dringend notwendig sind. Diese müssen gebäudeübergreifend schnellstmöglich angegangen werden, da sonst durch weiteren zeitlichen Verzug und exponentiell zunehmenden Verfall der Bausubstanz eine massive Kostenexplosion droht. Eine ganzheitliche Sanierung der teilweise 80 Jahre alten Ver- und Entsorgung (Technische Infrastruktur 2030) ist Voraussetzung für die Nutzung der Flächen. Vor jeder neuen Nutzung ist eine Grundsanie rung erforderlich. Der aktuelle Gebäudezustand bietet keine Flächenreserven für kurzfristige Ansiedlungs- und Nutzungswünsche, so dass neue Zwischennutzungen nur im konkreten Einzelfall und bei Zustimmung des Aufsichtsrates realisierbar sind. Die Nutzung des Gebäudes für Veranstaltungen in der Haupthalle und in Hangarbereichen ist weiterhin möglich und findet statt.

Die Sanierung soll phasenweise in einzelnen Bauteilen und -abschnitten umgesetzt werden. Zudem erfolgt eine Grundsanie rung für Drehscheiben und zum Ausbau von weiteren Flächen sowie zur Veranstaltungsnutzung. Die Veranstaltungen vor Ort sollen, sofern dies unter laufendem Betrieb und laufenden baulichen Maßnahmen möglich ist, weiterhin stattfinden. Begonnene Förderprojekte wie der Tower THF und die Geschichtsgalerie werden je nach Finanzierungszusagen fortgeführt. Vermietete Flächen sollen bis zur Sanierung mit kompensatorischen Maßnahmen gesichert werden.

Nach der Sanierung soll das Gebäude wirtschaftlich betrieben und instandgehalten werden. Dafür sollen nach der Sanierung für jede Nutzung marktgerechte Mieten zu Grunde gelegt werden.

Der Aufsichtsrat der Tempelhof Projekt GmbH hat im Rahmen seiner Klausursitzung weiter festgestellt, dass der Flughafen Tempelhof eine Generationenaufgabe darstellt und als Leuchtturmprojekt mit internationaler Strahlkraft entwickelt werden soll. Dafür ist ein klares Profil notwendig. Der Aufsichtsrat hat verschiedene Setzungen für die Gesamtentwicklung in Form einer Vision 2030+ als Empfehlung an den Senat beschlossen.

Wichtige grundlegende Punkte der Vision 2030+, die im August 2020 vom Senat beschlossen wurde, sind:

- Erdgeschosse sind grundsätzlich mit publikumsbezogenen Nutzungen zu belegen und öffentlich zugänglich.
- Monofunktionalitäten sollen auch in einzelnen Bauteilen vermieden werden.

- Nutzungen sollen der Architektur und der vorhandenen Raumstruktur entsprechen.
- Raumtypologien, die sich für Büronutzung eignen, sollen für diverse, gemischte Büro- und Kreativnutzungen saniert werden.
- Für temporäre Veranstaltungen sollen Ehrenhof, Haupthalle, überdachtes Vorfeld und vier Hangars genutzt werden.
- In drei Hangars sollen kulturelle Dauernutzungen etabliert werden.

Eine zweite Klausurtagung zur Umsetzung der Vision 2030+ fand im Januar 2021 statt. In dieser wurden vier Empfehlungen an den Senat erarbeitet:

- zur langfristigen Finanzierung und nachhaltigen Ausstattung der Tempelhof Projekt GmbH,
- zur Weiterentwicklung des strategischen Entwicklungskonzeptes,
- zur Einstufung dieses Generationen- und Infrastrukturprojektes als Großbaumaßnahme und nicht als Abfolge kleinerer Einzelprojekte und
- zur Entwicklung der landseitigen Flächen (vor dem Columbiadam und Tempelhofer Damm), um wieder eine Einbindung des Gebäudes an die Stadt zu erreichen, und zur Verbindung zum Tempelhofer Feld.

### Gedenkort KZ Columbiahaus

Die Bezirksverordnetenversammlung Tempelhof-Schöneberg wünscht sich eine Verlagerung des Gedenkortes KZ Columbiahaus an ihren historischen Ort. Für die Entwicklung einer temporären künstlerischen Gestaltung fand im 4. Quartal 2020 ein Gestaltungswettbewerb „Temporäre Gestaltung am Erinnerungsort KZ Columbia, Flughafen Tempelhof“ unter der Federführung der Stiftung Topographie des Terrors und des Runden Tisches zur NS-Zwangsarbeit statt.

Den 1. Preis erhielt der Gestaltungsentwurf von Martin Bennis und Weidner Händle Atelier. Mit einem von weitem sichtbaren "nicht mehr zu sehen"-Schriftzug soll künftig an das einzige Konzentrationslager innerhalb Berlins, das "Columbia-Haus", erinnert werden. Voraussichtlich zum Jahresende wird das knapp 42 Meter lange und etwa drei Meter hohe Spruchband am ehemaligen Standort des KZ Columbia zu sehen sein – auf der Böschung vor dem Ostflügel des Flughafengebäudes. Die bauliche Realisierung ist in Kooperation mit der Grün Berlin GmbH geplant.



Ausgelobt wurde der Wettbewerb im März 2020 von der Stiftung Topographie des Terrors in Abstimmung mit der Senatsverwaltung für Kultur und Europa. Damit verbundenes Ziel ist es, im Rahmen der Aufarbeitung der NS-Geschichte am Flughafen Tempelhof einen würdigen Erinnerungsort zu schaffen, der die Geschichte des Ortes dokumentiert. Da es bisher noch keine abgeschlossenen Planungen für die vorgelagerten Außenanlagen des Flughafengebäudes gibt, soll zunächst eine temporäre Gestaltung am Erinnerungsort KZ Columbia nahe des Kopfbaus Ost umgesetzt werden.

## **Geplante kulturelle Dauernutzungen in drei Hangars**

### Hangar 7, AlliiertenMuseum

Die Vertragsverhandlungen zwischen dem AlliiertenMuseum (Bund) und der Tempelhof Projekt GmbH über den Umzug des Museums in Teile des ehemaligen Flughafengebäudes in Tempelhof wurden im Jahr 2018 zum Abschluss gebracht. Der Aufsichtsrat der Tempelhof Projekt GmbH hat dem Vertrag in der Sitzung am 14.03.2019 zugestimmt. Der Vertrag, der noch seitens des Bundes unter Genehmigungsvorbehalt des Bundesministeriums der Finanzen steht, kann erst nach Bestätigung des Raumbedarfes durch die BImA, die noch nicht vorliegt, unterzeichnet werden. Vertragsgegenstand ist eine ca. 11.000 qm große Teilfläche des Grundstücks Tempelhofer Damm 35-99, bebaut mit Hangar 7 und Bauteil 7, die Vertragsdauer soll 99 Jahre betragen.

Zu Gunsten des Bundes erfolgt eine dingliche Sicherung durch Eintragung eines Dauernutzungsrechtes für das AlliiertenMuseum mit einer Laufzeit von 99 Jahren gem. §§ 31 ff. Wohnungseigentumsgesetz im Grundbuch (Kenntnisnahme des HA gem. § 64 Abs. 2 Ziff. 8 LHO liegt vor).

Das AlliiertenMuseum ist zur Zahlung einer jährlichen Nutzungsentschädigung in Höhe von 95.770,33 € netto zuzüglich Nebenkosten verpflichtet. Der Bund verpflichtet sich weiter zur einmaligen Zahlung einer Zusatzentschädigung für nutzungsentschädigungserhöhende Eigentümermaßnahmen in Höhe von ca. 4,6 Mio. €.

Das AlliiertenMuseum wird nach einer Finanzierungszusage durch den Bund und der Unterzeichnung des Vertrages einen Wettbewerb zur Erarbeitung eines Konzepts für die Gestaltung und den Ausbau des AlliiertenMuseums durchführen. Eine Finanzierungszusage des Bundes ist frühestens in der nächsten Legislaturperiode zu erwarten. Die Bundesbauverwaltung Baden-Württemberg wurde vom AlliiertenMuseum beauftragt, ein Bedarfsprogramm mit reduzierten Anforderungen, das heißt ohne die Flächen im KBW und im Magazin, zu entwickeln.

### Hangar 6, Technikmuseum

Die Prüfung der Machbarkeit einer Außenstelle des Technikmuseums in Hangar 6 wurde vorerst verschoben. Dennoch steht die Tempelhof Projekt GmbH in einem engen Austausch mit der Stiftung Deutsches Technikmuseum. Seit Juni 2021 werden drei Flugzeuge des Technikmuseums – der Rosinenbomber Ju-52, eine Iljuschin IL-14 sowie eine Focke-Wulf 200 „Condor“ im Hangar 7 restauriert und ausgestellt.

Im November 2020 zog die Iljuschin IL-14 in drei großen Teilen in den Hangar 7 ein und wurde Ende des Jahres zusammengesetzt. Die Iljuschin IL-14 war ein sowjetisches Verkehrsflugzeug und ab 1954 im Einsatz. Für den Aufbau einer eigenen Luftfahrtindustrie erwarb die DDR eine Nachbaulizenz für 80 Flugzeuge des Typs, die von 1955 bis 1959 in Dresden gefertigt wurden. Die IL-14 war der

bedeutendste in Ostdeutschland gebaute Flugzeugtyp. Heute existieren noch etwa 15 dieser Lizenzbauten.

Da die Hangarflächen zu wertvoll als reines Depot sind, sollen die Flugzeuge des Technikmuseums zunächst in die Konzepte der Besucherführungen am Flughafen eingebunden und auch gemeinsam mit dem Technikmuseum eigene Veranstaltungen um die drei Flugzeuge herum durchgeführt werden.

### Hangar 5, Mediacampus

Für den endenden Mietvertrag der Deutschen Film- und Fernsehakademie Berlin (DFFB) am Potsdamer Platz wird ab 2025 eine Fläche in städtischen Liegenschaften gesucht. Zur Prüfung der Nutzungsmöglichkeiten für ein neues Konzept eines Mediacampus am Flughafen Tempelhof und die Ermittlung des dafür passenden Raumbedarfs hat die Tempelhof Projekt GmbH in Kooperation mit der DFFB eine Machbarkeitsstudie durch Architekten und Ingenieure beauftragt. In einer ersten Untersuchungsstufe wurden verschiedene Standorte am Flughafen auf ihre Eignung untersucht. Im zweiten Schritt wurde eine Nutzung im Hangar 5 näher untersucht, unter Berücksichtigung eines respektvollen Umgangs mit dem Baudenkmal und den bautechnischen Möglichkeiten am Standort. Nicht Bestandteil dieser Studie waren die Gebäudehülle und die Schnittstellen zu tangierenden Projekten am Standort. Mit der Ende 2019 fertiggestellten Studie liegt nun ein Konzept für den Raumbedarf eines neuen Konzeptes für einen Mediacampus (DFFB und weitere Partner aus der Medienbranche) vor. Das Konzept beinhaltet einen guten Vorschlag für den Innenausbau eines Hangars (H5) mit angrenzenden Büroflächen sowie Vorschläge für das Raumprogramm in drei Ausbaustufen.

Das Konzept für einen Mediacampus, mit der Ansiedlung der DFFB, film-, fernseh- und medienaffinen start-ups sowie etablierten Firmen fügt sich gut in das vom Senat verabschiedete Entwicklungskonzept Vision 2030+ ein, ist Bestandteil der vorgesehenen dauerhaften kulturellen Hangarnutzungen im westlichen Flügel und wichtiger Nukleus für die Profilierung als Zukunftsort für kreatives Wirtschaftswachstum. Mit der Machbarkeitsstudie ist eine Entscheidungsgrundlage mit Raumbedarf und Ausbaukosten geschaffen. Nach einer Entscheidung für dieses Konzept am Standort Flughafen Tempelhof sind im nächsten Schritt die Planung und Kosten der Gebäudehülle und Schnittstellen zu den angrenzenden Nutzungen sowie Bauteilen zu erarbeiten.

### Partizipationsprozess

Wie in den Richtlinien der Regierungspolitik 2016-2021 festgeschrieben, soll der Standort partizipativ entwickelt werden. Zum damaligen Zeitpunkt waren jedoch die Rahmenbedingungen und politischen Vorgaben noch völlig offen.

Die erste Phase der Partizipation begann im November 2017 und beinhaltete:

1. Ideensammlung der Bürger/innen am Tag der Offenen Tür zur Entwicklung und Nutzung des Flughafens Tempelhof und anschließender online-Befragung (11/17–05/18);
2. Gründung und Arbeitsphase eines Arbeitsgremiums (Mitglieder: 6 Bürger/innen, 1 Verwaltungsvertreter, 1 Beiratsmitglied, 1 Mitarbeiterin der Tempelhof Projekt GmbH) zur Prozessgestaltung der Partizipation (06/18–03/19);

### 3. Reflexionsphase mit Öffnungsveranstaltungen und Ergebnisdokumentation sowie Konsolidierung des Arbeitsgremiums (03/19 – 09/19).

Ende 2019 war die Beteiligung am Standort aufgrund fehlender Rahmensetzungen und einer unklaren Entwicklungsperspektive ausgesetzt worden. Mit dem Senatsbeschluss zur Vision 2030+ im August 2020 ist ein erster Schritt zur Schaffung eines klaren Entwicklungsrahmens getan, einige weitere Grundlagen für eine erfolgsversprechende Beteiligung fehlen aber weiterhin. Dennoch arbeitet die Tempelhof Projekt GmbH daran, die Grundlagen und Voraussetzungen für zukünftige Beteiligung am Standort zu schaffen. Dabei gilt es, die bisherigen Ergebnisse der stadtgesellschaftlichen Beteiligung zu sortieren und ein Grundgerüst für Formate zu etablieren.

Der Beteiligungskompass, als Instrument und Orientierungshilfe für künftige Beteiligung am Standort, wurde im Frühjahr 2021 fertiggestellt. Er nimmt die bisherigen Ergebnisse der Beteiligung auf und geht gezielt auf die Forderung des Arbeitsgremiums in 2019 ein. Der Beteiligungskompass legt die grundlegenden Rahmenbedingungen für die Beteiligung fest, unterscheidet zwischen Beteiligungsfeldern und -formaten und benennt wichtige Zielgruppen und Akteure. Er bietet eine Struktur und Strategie an und macht deutlich, dass die Beteiligung am Flughafen Tempelhof mit der Gebäudeentwicklung zu verzahnen ist. Dennoch ist der Kompass kein Fahrplan, sondern ein Hilfsmittel für einen möglichen Beteiligungsprozess. Die aktuelle Pause der Beteiligung besteht weiterhin. Um die Beteiligung wieder ins Leben zu rufen, gilt es, die weiteren, noch offenen Voraussetzungen zu schaffen; u.a. einen klaren Auftrag, die Definition eines Beteiligungsgegenstandes, sowie die Bereitstellung von erforderlichen Ressourcen.

Sobald klare Rahmenbedingungen vorhanden sind, kann eine neue Phase der Partizipation konkreter und verbindlicher unter Berücksichtigung der bisherigen Ergebnisse im Partizipationsprozess, der Gebäudesituation und der Vision 2030+ konzeptionell geschärft und unter externer Begleitung fortgeführt werden. Zur Unterstützung der Festlegung der Rahmenbedingungen wird derzeit ein Prozesskompass zur Partizipation mit möglichen Modellen sowie deren Auswirkungen erarbeitet.

#### Pilotprojekte der kooperativen Entwicklung

Seit der Schlüsselübergabe 2018 wird das Torhaus am Columbiadam durch die Initiative thf.vision selbstverwaltet. Bisher haben in dem kleinen Pfortnerhaus Workshops stattgefunden sowie das THF-Radio eine Heimat gefunden. In 2020 hat die Initiative einen großen Schritt getan und mit dem neu gegründeten Torhaus e.V. die energetische Sanierung des Hauses begonnen. Erfolgreich haben sie sich hierfür auf das Berliner Programm für Nachhaltige Entwicklung (BENE) beworben. Mit der Bewilligung erhalten das Torhaus und die Initiative eine neue, langfristige Perspektive für die Umsetzung ihrer Formate und Aktivitäten. Im Laufe 2021 wird das Gebäude energetisch und denkmalgerecht saniert. Mit den Fördermitteln werden u.a. die Dämmung verbessert, Scheiben ersetzt und eine Pelletheizung eingebaut. Dadurch wird eine Nutzung des Torhauses auch in den Wintermonaten möglich. Die Tempelhof Projekt unterstützt das Projekt auch finanziell als Bauherrin, während der Torhaus e. V. die Planung und Umsetzung der Sanierung des selbstverwalteten

Projekts in Eigenverantwortung übernimmt. Diese neue Form der Partnerschaft mit einer zivilgesellschaftlichen Initiative, die noch etwas eingeübt werden muss, ist der leise Startschuss für die kooperative Entwicklung am Standort.

Auch bei der Entwicklung des Regenwasserrückhaltebeckens verstetigt die Tempelhof Projekt GmbH die kooperative Zusammenarbeit mit der Floating University e.V. Nicht nur wurde die Nutzungsvereinbarung mit der Initiative bis Mitte 2022 verlängert, festgeschrieben wurde auch eine Kooperation in Bezug auf die geplante Sanierung des Regenwasserrückhaltebeckens unter Einbindung der BWB durch die Tempelhof Projekt.

### **Projekt Narrativentwicklung**

Das Projekt Narrativ THF ist im Geschäftsjahr 2020 aufgesetzt worden. In einem Zeitraum von 2 – 2,5 Jahren soll ein verbindendes, offenes und glaubwürdiges Sinnbild für den Standort THF in drei aufeinander aufbauenden Modulen entwickelt werden. Das erste Modul wurde im Oktober 2020 beauftragt.

Ziel der Narrativentwicklung ist eine überzeugende Erzählung über vorangegangene Ereignisse als auch über Zukunftsvisionen für THF emotional zu vermitteln, eine Wirkungskraft sowohl nach außen als auch nach innen zu entfalten und in einem partizipativen Prozess Menschen zu motivieren, Tempelhof als Zukunftsort zu gestalten. Es schafft damit wichtige Grundlagen für die öffentliche Kommunikation und Darstellung des Gesamtprojektes und seiner Ziele nach außen. Der Narrativentwicklungsprozess gliedert sich in drei aufeinander bauende Module, die im Zusammenspiel das Zukunftsbild für den Standort entwerfen und politisch sowie gesellschaftlich verankern.

Im Modul 1 (Grundlagenrecherche und Standortbestimmung) wird schrittweise bis Herbst 2021 ein Vorschlag für ein Zukunfts- und Zielbild für den Standort THF entwickelt. Ausgehend vom Ziel, werden Ereignisse und Themen, die untereinander konsistent und relevant für die zukünftige Entwicklung sind, ausgewählt und für eine überzeugende und glaubwürdige THF-Erzählung zusammengestellt. Im Modul 2 (Öffnung und Diskurs) sollen die Inhalte und Geschichten zum Standort THF in einem offenen Prozess ab Winter 2021/22 für die Stadtgesellschaft erfahrbar gemacht, diskutiert und weiterentwickelt werden. Im parallellaufenden Modul 3 (Produkte und Übersetzung) werden die Ergebnisse in verschiedene Produkte übersetzt und damit ein direkter Mehrwert für den Standort THF geschaffen. Die Finanzierung der Module 2 und 3 steht noch aus.

### **Tempelhof Projekt GmbH**

Der Senat von Berlin hat mit Senatsbeschluss vom 11.08.2020 beschlossen, die Satzung der Tempelhof Projekt GmbH in § 2 Gesellschaftszweck, § 8 Aufsichtsrat und § 7 Zustimmungsbedürftige Geschäfte zur Umsetzung des strategischen Entwicklungskonzeptes für das Flughafengebäude Tempelhof anzupassen, um das politische Leitbild der Entwicklung und die notwendigen Aufgabenerweiterungen zu verankern. Der Auftrag zur Flüchtlingsunterbringung und Versorgung wurde für die Gesellschaft aus der Satzung gestrichen, da diese zum 31.12.2019 beendet wurde.



Der Schwerpunkt des Auftrags und der Tätigkeit der Gesellschaft soll mit der Neufassung klar auf die Sanierung des Flughafengebäudes ausgerichtet werden. Mit der Fertigstellung der ersten Öffnungsprojekte, des Informations- und Besucherzentrums CHECK IN Anfang 2020, des Tower THF mit Dachterrasse und Ausstellungsflächen Mitte 2022 und des ersten Bauabschnitts der Geschichtsgalerie 2024 soll die Gesellschaft auch den Betrieb der Einrichtungen übernehmen. Die Durchführung von Veranstaltungen soll für die Gesellschaft möglich gemacht werden, aber mittels Zustimmungsvorbehalt durch den Aufsichtsrat gesteuert werden, um auf diese Weise sicherzustellen, dass Abstimmungen mit der Messe Berlin vorgenommen, Konkurrenzsituationen ausgeschlossen, Synergieeffekte genutzt werden und eine wirtschaftliche Durchführung einer Veranstaltung im Gesamtinteresse des Landes Berlin erfolgt. Insbesondere können Eigenveranstaltungen im Rahmen partizipativer Maßnahmen zur Gebäudeentwicklung durchgeführt werden, darüber hinaus Veranstaltungen, für die von Seiten des Landes Berlin ein Bedarf für eine Übernahme besteht.

Mit dem Auftrag zur Förderung nachfrage- und bedarfsgerechter Ansiedlungen und Veranstaltungen soll die Möglichkeit geschaffen werden, gesteuert durch den Aufsichtsrat, Mietkonditionen insbesondere im künstlerischen und Kulturbereich zu vereinbaren, die der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit dieser Zielgruppe entsprechen, nachdem diese alle Möglichkeiten ausgeschöpft hat, marktgerechte Mieten bedienen zu können.

Der Managementvertrag der Tempelhof Projekt GmbH mit dem Land Berlin, vertreten durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen vom 12.09.2014 hat eine befristete Laufzeit. Mit Nachtrag vom 07.01.2021 / 02.02.2021 wurde der Vertrag um 2 weitere Jahre, bis zum 31.12.2023 verlängert.

Die 2019 begonnenen Untersuchungen über eine mögliche Änderung der Gesellschaftsstruktur, für die Durchführung der Entwicklungs-, Bewirtschaftungs- und Managementaufgabe, wurden 2020 abgeschlossen. Die Gesellschaft hatte hierfür die BDO AG vertraglich gebunden. Unter Einbeziehung der Senatsverwaltungen für Stadtentwicklung und Wohnen, Finanzen sowie Wirtschaft, Energie und Betriebe wurden in Workshops die Alternativen untersucht. Im Ergebnis wurde das bisherige Geschäftsbesorgungsmodell bestätigt. Allerdings erging die Empfehlung, dieses über den Managementvertrag ggf. mit einer Rahmenvereinbarung zu optimieren bzw. effizienter zu gestalten. Die Abstimmungen mit dem Auftraggeber dazu konnten noch nicht abgeschlossen werden und machten die Verlängerung des aktuellen Managementvertrages notwendig.

Der Auftrag an die BDO AG beinhaltete auch eine Untersuchung bzw. Begründung gemäß § 65 LHO. Es sollte untersucht und begründet werden, dass nach dem Volksentscheid im Jahr 2014, der die Aufgabe der Randbebauung des Tempelhofer Feldes zur Folge hatte, noch ein wichtiges Interesse des Landes Berlin an der Beteiligung bestand und weiterhin besteht. Die Notwendigkeit des Fortbestandes der Gesellschaft wurde von den Senatsverwaltungen für Stadtentwicklung und Wohnen sowie für Finanzen bestätigt.

Mit Schreiben vom 10.06.2020 wurden der Gesellschaft von den (im Stellenplan 2020) 88 beantragten Vollzeitstellen 82 Vollzeitstellen genehmigt. Einer Erweiterung der Organisationsstruktur um den Bereich Strategische Standortentwicklung wurde

nicht entsprochen. Der Stellenaufwuchs auf 82 Vollzeitstellen wurde noch unter den Vorbehalt der Beurteilung des Prüfvermerkes nach § 65 LHO gestellt. Diese Beurteilung wurde im 4. Quartal 2020 abgeschlossen. Mit Schreiben vom 05.10.2020 teilte der Gesellschafter mit, dass nach positiver Beurteilung der § 65 LHO-Prüfung alle Vorbehalte zum Stellenaufwuchs aufgehoben seien.

Für 2021 wurde ein Stellenaufwuchs auf 91 VZÄ beantragt. Mit Schreiben vom 02. Dezember 2020 wurden 89,4 VZÄ von der Senatsverwaltung für Finanzen (Zustimmung zum Wirtschafts- und Stellenplan 2021) genehmigt.

## **Tempelhofer Feld**

Das Tempelhofer Feld liegt gemäß Geltungsbereich des Gesetzes zum Erhalt des Tempelhofer Feldes vom 14. Juni 2014 in der Zuständigkeit der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK). Für die Entwicklung und Bewirtschaftung des Tempelhofer Feldes hat das Land Berlin, vertreten durch die damalige Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, am 18.08.2015 mit der Grün Berlin GmbH einen Nutzungsvertrag zur Entwicklung und Pflege des Tempelhofer Feldes geschlossen. Die notwendigen Mittel zur Unterhaltung des ehemaligen Flugfeldes erhält die Grün Berlin GmbH über Zuwendungen aus Kapitel 0750, Titel 68203. Die investiven Maßnahmen zur Entwicklung des Tempelhofer Feldes gemäß des Entwicklungs- und Pflegeplans Tempelhofer Feld (EPP) werden von der Grün Berlin Stiftung durchgeführt (Kapitel 0750, Titel 89374). Zudem wird die Durchführung des Beteiligungsmodells sowie die Geschäftsstelle für dieses Beteiligungsmodell über Kapitel 0750, Titel 53121 finanziert.

Nach dem Senatsbeschluss zum EPP im Juni 2016 wurde umgehend damit begonnen, die notwendigen Formate zur Beteiligung einzurichten wie beispielsweise Feldforum, Feldkoordination und Geschäftsstelle. Auf Grundlage des Gesetzes zum Erhalt des Tempelhofer Feldes und des EPP wird die Freifläche entsprechend partizipativ entwickelt.

Derzeit werden u.a. folgende Vorhaben/ Projekte abgestimmt und umgesetzt:

- Sanierungsplanung Bürgerschaftshaus Gebäude 104 sowie Treppengebäude 113 Böschung Oderstraße
- Kampfmittelräumung im Bereich der Alten Gärtnerei sowie Vorbereitung der Erarbeitung eines Interessenbekundungsverfahrens (IBV) unter Berücksichtigung natur- und artenschutzfachlicher Rahmenbedingungen
- Planung und Umsetzung Freianlagenentwicklung Teilbereich Oderstraße, u.a. mit Baumpflanzungen, Qualifizierung eines Naturerfahrungsraumes, Verbesserung von Eingängen, Schaffung neuer Sportflächen, Sitzgelegenheiten und WC-Standorte
- Grundwassersanierung im Bereich des Alten Hafens
- Vorbereitung der Freianlagenplanung Teilbereich Tempelhofer Damm gem. EPP und Ergebnissen des Feldforums 2020
- Erstellung eines Gesamtkonzepts zu THF für Standortbereiche für Baumpflanzungen und Baumspenden
- Sanierung sämtlicher Bestands-Sanitäreinrichtungen
- Ausbau und Qualifizierung des Besucherinformations-Pavillons

- Erweiterung bestehender und Schaffung neuer Standorte für Angebote durch bürgerschaftliche Projekte

Der Senat von Berlin

.....  
Regierender Bürgermeister

.....  
Senatorin  
für den  
Senator für  
Stadtentwicklung und Wohnen