

Mustergutachten Denkmaleigenschaft Bahnbetriebswerk

Hinweise auf verwendete Literatur

1. Zum Denkmalrecht Monographien und Materialien

DRD - Denkmalrecht in Deutschland, Onlineportal im Denkmalnetz Bayern, zitiert als DRD mit Angabe der Nr.

Eberl/Kapteina/Kleeberg/Martin et.al, Entscheidungen zum Denkmalrecht, Loseblattausgabe, 1997 ff.

Eberl/Martin/Spennemann, Bayerisches Denkmalschutzgesetz, 7. Auflage 2016

Hassel/Martin/Wenz/Drewes, Denkmalschutzrecht in Berlin, 2. Aufl. 2008

Martin/Krautzberger (Hrsg.), Denkmalschutz und Denkmalpflege, Handbuch, 3. Aufl. 2010, 4. Aufl. 2016; soweit nicht anders angegeben zitiert nach 4. Auflage

Mieth/Spennemann, Die Zumutbarkeit im Denkmalrecht, 2. Aufl. 2017; zuvor 1.

Auflage als Martin/Mieth/Spennemann, 2014; soweit nicht anders angegeben zitiert nach 2. Auflage

Wilke/Dageförde/Knuth/Meyer/Broy-Bülow, Bauordnung für Berlin, 6. Auflage 2008

2. Fachliteratur zum Eisenbahnwesen

Baukammer Berlin, 4/2016, Der Verfall der Rundlokschuppen

Berlin und seine Bauten, Teil X, Band B (1), S. 187 Bahnbetriebswerk Pankow, 1984

Berlin und seine Eisenbahnen 1846 – 1896., Band 2, 1896

Bley, Die Entwicklung der Berliner Eisenbahnen, in: Berlin und seine Bauten, Band B, Anlagen und Bauten für den Verkehr, (2) Fernverkehr, Berlin 1986, S.1-12.

Butter, Neues Leben, neues Bauen. Die Moderne in der Architektur der SBZ/DDR zwischen 1945 und 1951, Berlin 2006.

Escherich, Verwaltungsbauten der 1960er Jahre in der DDR. In: kunsttexte.de, Nr. 2, 2012.

Föhl, Was der Reisende nicht sieht: in: Eisenbahn und Denkmalpflege, ICOMOS Heft XXVII, 1998., S. 62 ff.

Fuhrmann, Deutsche Bahnbetriebswerke und der Triebfahrzeugpark der deutschen Eisenbahnen von 1920 bis heute. Loseblattsammlung

Gerstner/Klamann, Industriebauten der DDR, 1962

Grabner, Eisenbahn-Hochbau, Berlin 1973

Güttler, Bauten und Anlagen für die Fahrzeuge, Berlin und seine Bauten, Teil X, Band B (2), 1984, S. 83 ff.

Hänsel, Vertiefende Untersuchung zum Denkmalwert des Baudenkmals

Sozialgebäude des ehem. Bahnbetriebswerks Pankow, 2017

Henn, Bauten der Industrie, 1957

Henn, Sozialbauten in der Industrie, 1966

ICOMOS, Deutsches Nationalkomitee, Eisenbahn und Denkmalpflege, ICOMOS Hefte IV, IX und XXVII, 1992, 1993, 1998

Lichtenberger Eisenbahnfreunde Berlin e.V. (Hrsg.): 100 Jahre Rangierbahnhof Berlin- Pankow, 100 Jahre Bahnbetriebswerk Pankow, Berlin 1993

Lindstädt, Das ehemalige Betriebswerk Pankow - Ein Erfahrungsbericht der Leiterin der Pankower Unteren Denkmalschutzbehörde, in Baukammer Berlin, 4/2016, Der Verfall der Rundlokschuppen

Martin, Studie Die Denkmaleigenschaften des Münchner Hauptbahnhofs, 2016, DRD 1.3.3.2

Mempel, Hochbauten der Deutschen Reichsbahn, in: Deutsche Architektur, Heft 10/1958, S. 538-545.

Pinkes, Das Sozialgebäude im Industriebau, Diss. TH Dresden 1960 -

Prietz, Zum Tragverhalten der Schwedlerkuppel und ihrer Entstehung, in Baukammer Berlin, 4/2016, Der Verfall der Rundlokschuppen

Reimer, Das Bahnbetriebswerk Berlin-Schöneweide. Chronik. Berlin 1993. In: Fuhrmann, a.a.O

Paul, Janina, Die Denkmale in Berlin – Pankow, herausgegeben vom LDA Berlin und Bezirksamt Pankow, 2000.

Reimer/Winkler, Berliner Bahnbetriebswerke. Von den preußischen Lok- Remisen bis zum ICE- Betriebshof, München 2001

Rödel/Schomann, Landesamt für Denkmalpflege Hessen (Hrsg.), Eisenbahn in Hessen, 2005; Band I EISENBAHNGESCHICHTE UND -BAUGATTUNGEN 1829-1999 (Rödel – Literaturverzeichnis S. 401 - 404); Teil II EISENBAHNBAUTEN UND -STRECKEN 1839 – 1939 (Schomann – 2.4 Lokomotivschuppen S. 1079, 2.5 Wassertürme S. 1079, 2.6 Bahnbetriebswerke S. 1080)

Schätzke, Zwischen Bauhaus und Stalinallee. Architekturdiskussion im östlichen Deutschland 1945–1955, Braunschweig 1991

Schulze, Das Eisenbahnwerk Brandenburg-West. Eisenbahnwerkstätten in Brandenburg- Kirchmöser. 2008

Slotta, Probleme mit Denkmälern der Eisenbahn, in: Eisenbahn und Denkmalpflege, ICOMOS Heft XXVII, 1998, S. 6 ff.

Tiedtke, Bahnbetriebswerke. Teil 3, Drehscheiben und Lokschuppen. (= EK Special, Nr. 34.), Freiburg o. J.

Vereinigung der Landesdenkmalpfleger in der Bundesrepublik Deutschland (VDL) (Hrsg.): Zwischen Scheibe und Wabe. Verwaltungsbauten der Sechzigerjahre als Denkmale, Petersberg 2012

Wolff, Rundlokschuppen Berlin-Rummelsburg: Schwerelos, 2016, in Baukammer Berlin, 4/2016, Der Verfall der Rundlokschuppen

Ders., Es läuft nicht rund - im Rundlokschuppen, in Baukammer Berlin, 4/2016, Der Verfall der Rundlokschuppen

Wolfram, Der Rundlokschuppen, Urbaner Knoten- und Treffpunkt in Berlin, Masterthesis Hochschule Wismar Fakultät Gestaltung, Studiengang Innenarchitektur, 2017

A Grundlagen

I. Grundstücke, Bebauung und Eigentumsverhältnisse

1. Lage der Grundstücke

Die drei Anlagen A bis C und die Nebenanlagen, für welche die Genehmigungen zur Beseitigung beantragt werden, befinden sich Die Lage der Grundstücke ist aus dem anliegenden Plan (*Anlage 1 Flächen West, Zentrum und Ost vom 24.4.2017*) zu ersehen. Die Fläche des Betriebswerks mit den Denkmälern hat die Eigentümerin zusammen mit den weiteren großen Flächen des ehemaligen Eisenbahngeländes erworben; die Gesamtflächen betragen nach Angabe der Machbarkeitsstudie der Eigentümerin 401.683 qm (Anlagen 1 und 5). Die Fläche des Betriebswerks beträgt nach Angaben des Sachverständigen 30.300 qm.¹

2. Bebauung

Auf den Grundstücken des Bahnbetriebswerks befinden sich aktuell mehrere Gebäude, die im gesamten Verfahren einheitlich bezeichnet werden, nämlich

- (A) Rundlokschuppen 1889 – 1893, Denkmalliste Nr. 09050599,
- (B) Ringlokschuppen 1901 – 1906, Denkmalliste Nr. 09085403, und
- (C) Sozialgebäude 1960 – 1961, Denkmalliste Nr. 09085380

Die Lage der einzelnen Gebäude ergibt sich aus dem Auszug der Denkmalkarte Berlin (Anlage 2 Denkmalkarte Betriebswerk Pankow).

Auf den genannten und einigen benachbarten Grundstücken befinden sich über die Anlagen A – C hinaus aktuell (Ortstermin 24.11.2017) ca. 50 **weitere Anlagen**, Nebengebäude zu den Eisenbahnanlagen und kleinere Gebäude in meist desolatem Zustand, ferner Reste von Gleisanlagen, die bisher offenbar weder erfasst noch denkmalrechtlich gewürdigt worden sind (Anlagen 3 und 4), die aber weitgehend innerhalb des so vom Landesdenkmalamt so bezeichneten Ensembles liegen. Auf der Denkmalkarte (Anlage 2 Stand 5.9.2016) sind die Gebäude zumindest in Umrissen zu erkennen. Auf den Luftaufnahmen (Anlage 6) sind sie in Ihrem Degradationsprozess von 2007 auf 2016 gut erkennbar. Der Vertreter der Eigentümerin hat anlässlich des Ortstermins im Beisein des Gutachters angekündigt, diese Anlagen kurzfristig beseitigen zu wollen; der UD liegt seit 7.12.2017 ein Antrag auf Beseitigung der Nebengebäude („zweiter“ Antrag), nicht aber der Reste der Gleisanlagen vor.

3. Eigentumsverhältnisse und Entwidmung

Eigentümerin war zunächst die Deutsche Bundesbahn. Ab 2010 hat die Fa. X die Grundstücke gekauft.²

Die ehemals für Bahnzwecke genutzten Anlagen wurden wohl im Jahr 1996 eisenbahnrechtlich entwidmet; der genaue Zeitpunkt ist für das Gutachten ohne Belang, da die Erhaltungspflichten von der Bahn auf die neue Eigentümerin übergegangen sind. Eine Ausnahme gilt für die Anwendung der Rechtsgrundlage

¹ Angabe im Gutachten B unter 5.2.

² Die Kaufverträge liegen der UD und lagen dem Gutachter nicht vor. Die UD wird ggf. von ihrem Auskunftsrecht Gebrauch machen müssen.

des § 13 Abs. 1 DSchG Bln (Wiederherstellungsanordnung nach unterlassenen Erhaltungsmaßnahmen, siehe Teil F I Nr.2).

II. Baurecht

1. Bauplanungsrechtliche Lage:

Für das Gelände des Bahnbetriebswerks besteht nach Angaben der UD kein Bebauungsplan.

Der Flächennutzungsplan Berlin³ weist das Gebiet als Bahnfläche mit der Spezialisierung „Betriebshof“ aus; südlich ist eine gemischte Baufläche dargestellt, während nordöstlich eine gewerbliche Baufläche ausgewiesen ist. Der Senat hat im Mai 2016 eine Änderung des Flächennutzungsplans für die gesamte Fläche des ehemaligen Rangierbahnhofes eingeleitet, dessen frühzeitige Bürgerbeteiligung vom 26. September bis zum 28. Oktober 2016 erfolgte. Der Entwurf sieht für die Fläche des Untersuchungsobjektes eine gemischte Baufläche M2 mit der Ausweisung eines (mittlerweile wieder fraglichen) Schulstandortes vor. Zusätzlich ist die Fläche als Altlastenverdachtsfläche gekennzeichnet.

Nach Angaben des Bezirksamts war 2004/2005 der Entwurf einer Nutzungskonzeption Gegenstand eines Moderationsverfahrens zum möglichen zukünftigen Planungsrecht zwischen der Tochtergesellschaft aurelis der Deutschen Bahn, dem Land Berlin und dem Bezirk. Die Ergebnisse des Verfahrens seien bereits in den Entwürfen zum Stadtentwicklungsplan II Einzelhandel (STEP II) der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung berücksichtigt worden.⁴

2. Bauordnungsrechtliche Lage, Altlasten

Die Eigentümerin hat bisher keine Genehmigungen für baugenehmigungspflichtige Vorhaben auf den Grundstücken des ehemaligen Betriebswerks beantragt. Sofern es sich - entsprechend den Vorstellungen der Eigentümerin - bei einzelnen Anlagen nicht um Baudenkmale handeln sollte, wäre der Antrag umzudeuten in einen Antrag auf Baugenehmigung zum Abriss bzw. in eine Anzeige nach § 61 Abs. 3 Satz 1 BauO Bln.⁵

Die Anlagen entsprechen aktuell weitgehend nicht den sicherheitsrechtlichen Anforderungen der BauO Bln (2017). Das gilt insbesondere für die Allgemeinen Anforderungen des § 3; denn die Bestandsgebäude und die Anlagen gefährden zumindest in Teilen die öffentliche Sicherheit und Ordnung und erfüllen die allgemeinen Anforderungen ihrem Zweck entsprechend nicht dauerhaft. Die Nutzbarkeit für Menschen ist nicht gewährleistet. Erhebliche Mängel bestehen hinsichtlich § 12 Standsicherheit, § 13 Schutz gegen schädliche Einflüsse und § 14 Brandschutz. Die Möglichkeiten für bauordnungsrechtliche Anordnungen sind auszuloten, zumal diese ohne Zumutbarkeitsprüfung durchgesetzt werden können. Siehe hierzu Teil F I Nr. 3.

³ I.d.F. der Neubekanntmachung vom 5. Januar 2015 (ABl. Nr. 2 S. 31).

⁴ An der Berliner Straße, direkt am U- und S-Bahnhof, wird die Möglichkeit zur Ansiedlung von großflächigem Einzelhandel befürwortet.

⁵ § 61 BauO Bln (2017) Verfahrensfreie Bauvorhaben, Beseitigung von Anlagen. Siehe hierzu Knuth in: Wilke/Dageförde/Kuhn et al., Bauordnung für Berlin, 6. Auflage 2008, RdNr. 33 ff. zu § 62 BO.

Bisher ist die offenkundige **Bodenkontamination** der Flächen nur ansatzweise erforscht worden; der Gutachter ABACON geht von der Beseitigung der Gebäude aus.⁶ Die gesamte Anlage ist infolge der früheren Nutzung als Werkstätten für die Eisenbahn eine altlastverdächtige Fläche, ein Altstandort, bei dem der Verdacht schädlicher Bodenveränderungen oder sonstiger Gefahren für den einzelnen oder die Allgemeinheit besteht, § 2 Absatz 6 des Bodenschutzgesetzes. Notwendig sind wohl zur Sanierung im Sinne § 2 Absatz 7 Nr. 1 erst zu ermittelnde Maßnahmen zur Beseitigung oder Verminderung der Schadstoffe (Dekontaminationsmaßnahmen) unter der Maßgabe, dass die Denkmalsubstanz erhalten bleiben muss. Offen ist die Kostentragung.⁷

Die Zuordnung zu den bau-, bodenschutz- und sicherheitsrechtlichen Anforderungen hat Auswirkung auf die Prüfung der Zumutbarkeit und die Wahl der Rechtsgrundlagen für Anordnungen. Die entstehenden Kosten fließen nicht in die Berechnung der denkmalrechtlichen Zumutbarkeit ein (siehe Teil D I Nr. 2 Die Erhaltungspflichten und ihre Grenzen und Teil F Erhaltungsanordnung).

III. Denkmaleigenschaften nach Einschätzung der Beteiligten

1. Denkmalliste (Denkmaldatenbank)

Die auf dem Grundstück befindlichen Gebäude sind in der Denkmaldatenbank - Berlin nach § 4 DSchG Bln (**aktueller Stand 11.2017**) wie folgt verzeichnet (genauer Wortlaut siehe Teil B II Nr. 3):⁸

Nr. 09085403 Betriebswerk, Ringlokschuppen (B) und Sozialbau (C); Denkmalart Ensemble;

Nr. 09050599 Rundlokschuppen (A), Denkmalart Baudenkmal;

Nr. 09085380 Betriebswerk, Sozialbau (C); Denkmalart: Baudenkmal.

Bezüglich des Denkmalwertes verweist die UD auf die internen Denkmalbegründungen des Landesdenkmalamtes Berlin (siehe unten Nr.4) und zur

⁶ Baugrundgutachten der Fa. ABACON vom 30.9.2014.

⁷ Zentraler Streitpunkt rechtlicher Auseinandersetzungen über die Altlastensanierung ist jeweils die Frage, wer dazu verpflichtet ist. Diese Frage regelt zunächst § 4 BodSchG. Die gegenwärtige Eigentümerin der Grundstücke des Bahnbetriebswerks ist Zustandsstörer im Sinn des Haftungsrechts. Sie war zwar am Entstehen der Altlast nicht beteiligt. Das BVerfG hat im sog. Altlastenbeschluss vom 16.2.2000, DRD 2.5.1, ausgeführt: Der Eigentümer habe regelmäßig die rechtliche und tatsächliche Möglichkeit, auf die Sache und damit auch auf die Gefahrenquelle einzuwirken. Die Möglichkeit zur wirtschaftlichen Nutzung und Verwertung des Sacheigentums korrespondiere mit der öffentlich-rechtlichen Pflicht, die sich aus der Sache ergebenden Lasten und die mit der Nutzungsmöglichkeit verbundenen Risiken zu tragen. Nach dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit sei Obergrenze der Inanspruchnahme zwar im Regelfall der Verkehrswert des unbelasteten Grundstücks. Andererseits könne eine Haftung über den Verkehrswert hinaus in Betracht kommen, wenn der Eigentümer die Umstände, die zur Altlast geführt haben (zum Beispiel – wie hier – die frühere Nutzung als Werkstätten von DR und DB), beim Erwerb des Grundstücks gekannt hat.

⁸ Erstmals aufgenommen wurden der Rundlokschuppen und das Sozialgebäude als Einzeldenkmale in die Denkmalliste im Jahr 1995 (Amtsblatt vom 28.9.1995, veröffentlicht als Berliner Denkmalliste, Beiträge Heft 5, 1995). 1996 folgte die Eintragung des Ensembles mit dem Ringlokschuppen.

lagemäßigen Einordnung auf die Denkmalkartierung (Anlage 2). Die Nebengebäude und die Gleisanlagen (Anlagen 3 und 4) werden vom LDA nicht ausdrücklich erwähnt, sie sind aber nach Auffassung des LDA auch ohne Nennung in Denkmalliste und Denkmalbegründungen zumindest Bestandteil des Ensembles (Denkmalliste Nr. 09085303). Dies kann aber nicht für die außerhalb des bisher erfassten Ensembles gelten; die entsprechende Einordnung des LDA wird zu hinterfragen sein.

2. Denkmalpflegegesetz der DDR⁹

In der Zentralen Denkmalliste von 1979 und in den Denkmallisten der unteren Ebenen werden die Anlagen nach mündlicher Auskunft des Landesdenkmalamts vom 24.11.2017 nicht genannt.

3. Denkmaleigenschaft nach Einschätzung der Eigentümerin

Im Antrag auf Beseitigungsgenehmigung vom 24.10.2017 führt die Eigentümerin aus, die **Denkmaleigenschaft** sei zum Teil fraglich. Bei der „Anlage 09085403 (Prenzlauer Promenade, Betriebswerk, Rundschuppen, Ringlokschuppen, Sozialgebäude - Pasewalker Straße – Baudenkmale - siehe: Prenzlauer Promenade – Rundschuppen; Sozialgebäude - weiterer Bestandteil des Ensembles: 09085379 - Ringlokschuppen, 1901-06, 1909, 1921 (PAN/PANKO-E) sei die **Denkmalwürdigkeit** und bei der Anlage 09085380 (Prenzlauer Promenade - Betriebswerk - Sozialgebäude, 1960/61 vom Entwurfs- und Vermessungs-büro Deutsche Reichsbahn - siehe Ensemble Prenzlauer Promenade) Pasewalker Straße (PAN/PANKO-D)“ sei sogar die **Denkmalfähigkeit** zweifelhaft; zur weiteren Begründung verweist sie auf ihren Schriftsatz im Verfahren vor dem Verwaltungsgericht.

4. Einschätzung der denkmalrechtlichen Lage durch die Behörden

a) Das **Landesdenkmalamt Berlin** hat die Anlagen A, B und C in die Denkmalliste eingetragen (siehe Teil B II Nr. 1). Es erläutert die Denkmalbedeutung der Anlagen am 23.1.2013 und am 15.2.2017 in den internen Denkmalbegründungen unter Angabe einschlägiger Literatur¹⁰ ausführlich. Der Rundlokschuppen (A) gehöre zu den herausragenden Zeugnissen der deutschen Eisenbahngeschichte und habe geschichtliche, wissenschaftliche und städtebauliche Bedeutung. Der Schutz erstreckt sich auf den Rundlokschuppen von 1889 – 1893 (A), das Sozialgebäude von 1960 – 1961 (C) und (als Ensembleteil) auf den Ringlokschuppen von 1901 – 1906 (B).

b) Die **UD** geht bisher von den aktuellen Eintragungen in die Denkmalliste aus, siehe die Anordnung vom 5.1.2017 und ihre Einlassungen im Verfahren vor dem Verwaltungsgericht und dem OVG. Sie hat die Eigentümerin auf das Fehlen von Abbrucharträgen für die Nebenanlagen hingewiesen. Mittlerweile hat die Eigentümerin Pläne der Nebenanlagen vorgelegt, die auch Anlagen außerhalb des Ensembles der Denkmalkarte umfassen (Anlagen 2, 3 und 4).

⁹ Siehe hierzu u.a. Trötschel-Daniels und Drewes, Denkmallisten in der DDR, online <http://ddr-planungsgeschichte.de/denkmallisten/>

¹⁰ Insbesondere Hänsel, Vertiefende Untersuchung zum Denkmalwert des Baudenkmals Sozialgebäude des ehemaligen Bahnbetriebswerks, 2017.

c) Es gehört zu den **Aufgaben des Gutachtens**, die seitens der Eigentümerin bestrittene Denkmaleigenschaft des Betriebswerks und seiner Teile als Voraussetzung für die Anwendbarkeit des Denkmalschutzgesetzes Berlin zu prüfen. Dabei werden insbesondere die Einstufung als Ensemble und die Denkmaleigenschaften der bisher unbeachteten Neben- und Gleisanlagen einzubeziehen sein.

B Zur Anwendbarkeit des Denkmalschutzgesetzes Berlin

I. Anwendung des Denkmalschutzgesetzes Berlin¹¹

Das DSchG Bln kann nur angewendet und muss angewendet werden auf Gegenstände, welche die Kriterien des Denkmalbegriffs erfüllen. Berlin geht schon seit dem neuen Gesetz vom 24. April 1995 vom sog. materiellen Denkmalbegriff aus.¹² Unabhängig von der förmlichen Eintragung in die Denkmalliste oder einer förmlichen Erklärung der Denkmaleigenschaft ist hier eine Sache bereits dann Denkmal im Sinn des Gesetzes, wenn sie die materiellen Kriterien des Gesetzes erfüllt, ihr insbesondere die Denkmalfähigkeit und die Denkmalwürdigkeit zukommen und keine Gründe vorliegen, welche die Denkmaleigenschaft ausschließen. Ob ein Denkmal in die Denkmalliste auch tatsächlich und richtig eingetragen ist, ist nicht entscheidend. Sowohl die Betroffenen als auch die Behörden können jederzeit neue Erkenntnisse und Bewertungen in das Verfahren einbringen.

II. Amtliche Erfassung

Nach § 5 Abs. 2 Nr. 2 und 3 DSchG Bln obliegen dem Landesdenkmalamt die systematische Erfassung von Denkmalen (Inventarisierung), das Erstellen einer Denkmaltopographie, deren Veröffentlichung sowie die nachrichtliche Aufnahme der Denkmale in die Denkmalliste.

Die wissenschaftliche Erfassung in diesem gesetzlichen Sinn geschieht in Berlin vornehmlich in zwei wissenschaftlichen Grundlagen: der Denkmalliste nach § 4 DSchG Bln und der Denkmaltopographie. Im Zusammenhang mit dem DSchG Bln hat das LDA die nachrichtliche **Denkmalliste** als aktuelles Verzeichnis der gegenwärtig bekannten Denkmale erarbeitet. Die **Denkmaldatenbank** enthält Informationen zu allen in der Denkmalliste aufgeführten Positionen.

1. Grundlage: Denkmalliste

Rechtsgrundlagen für die Denkmalliste Berlins sind die §§ 4 und 5 Abs. 2 Nr.3 DSchG Bln. Das LAD hat die nachrichtliche Denkmalliste erstellt und veröffentlicht¹³. Die Denkmalliste ist nach dem Verständnis des Gesetzgebers bereits durch das Gesetz selbst angelegt. Geführt, d.h. als Datenbestand angelegt und fortgeführt wird die Liste durch das LAD, welches die einzelnen Denkmale in die Liste durch

¹¹ Gesetz zum Schutz von Denkmälern in Berlin (Denkmalschutzgesetz Berlin - DSchG Bln) v. 24.4.1995 (GVBL. S. 274), geä. durch Art. 11 Nr. 1 u. 2 d. Ges. v. 4.7.1997 (GVBL. S. 376), Art. IV d. Ges. v. 17.5.1999 (GVBL. S. 178), Ges. v. 16.7.2001 (GVBL. S. 271), zuletzt geä. durch Ges. v. 14.12.2005 (GVBL. S. 754).

¹² Siehe Haspel/Martin/Wenz/Drewes, Denkmalschutzrecht in Berlin, Kommentar, 2008.

¹³ Das LDA stellt die Denkmalliste als Öffentliches Verzeichnis in der jeweils vorliegenden aktualisierten Fassung online in der Denkmaldatenbank zur Verfügung.

Eintragung „aufnimmt“. Dieser Eintragung kommt aber keine rechtsbegründende, sondern allein nachrichtliche Bedeutung zu, § 4 Abs. 1, 5 Abs. 1 DSchG Bln.

Zum Zeitpunkt des Eintritts der Denkmaleigenschaft nach DSchG Bln

Die Denkmaleigenschaft einer Sache wurde in Berlin spätestens mit Inkrafttreten des neuen Denkmalschutzgesetzes vom 24. April 1995 und seinem damaligen konstitutiven Eintragungssystem begründet, wenn sie nicht bereits vorher nach dem vorhergehenden Berliner Denkmalschutzgesetz von 1991 oder das zeitlich vorausgehende Denkmalpflegegesetz der DDR begründet worden war. Nach mündlicher Auskunft des LDA vom 24.11.2017 waren die Anlagen in den Listen nach DDR-Recht nicht erfasst; der Rundlokschuppen und das Sozialgebäude wurden 1995 in die Denkmalliste eingetragen, der Eintrag des Ensembles Betriebswerk Pankow folgte 1997.

Es ist davon auszugehen, dass die Denkmaleigenschaften **sämtlicher** Gebäude und Anlagen des Betriebswerks einschließlich der Nebenanlagen (Anlagen 3 und 4) auch ohne eine Eintragung bereits unmittelbar mit Inkrafttreten des DSchG Bln vom 24.4.1995 begründet wurde (*ipsa lege*). Wegen des nachrichtlichen Charakters der Denkmalliste kam es weder auf eine objektbezogene Veröffentlichung der Denkmaleigenschaft noch auf eine Mitteilung an die damalige Eigentümerin an. Gleichzeitig setzte damit die Geltung der Erhaltungspflicht nach § 8 Absatz 1 ein, wonach der Verfügungsberechtigte verpflichtet wurde, ein Denkmal im Rahmen des Zumutbaren instand zu halten und instand zu setzen, es sachgemäß zu behandeln und vor Gefährdungen zu schützen. Hieraus folgten für die Eigentümerin Pflichten, auch zu diesem Zeitpunkt **bereits bestehende Gefährdungen** abzuwehren und eingetretene Schäden „instand zu setzen“, insoweit wirkt die Erhaltungspflicht also auch in die Vergangenheit.

2. Grundlage: Denkmaltopographie

Das LDA gibt auch die Bände der Reihe Denkmaltopographie Bundesrepublik Deutschland heraus. Die Topographie Pankow ist noch nicht insgesamt erschienen.¹⁴

3. Die Anlagen des Betriebswerks in der Denkmalliste

Die Anlagen sind in der **Denkmaldatenbank** nach Stand 11.2017 wie folgt verzeichnet:

1. Nr.: 09085403, **Betriebswerk, Ringlokschuppen (B) und Sozialbau (C)**, Prenzlauer Promenade, Datierung: 1893, 1901-1906, 1909, 1921, 1960-1961, Bauherr Königliche Eisenbahndirektion Berlin und Deutsche Reichsbahn, Entwurf: Entwurfs- und Vermessungsbüro Deutsche Reichsbahn; **Denkmalart Ensemble**;

2. Nr. 09050599,¹⁵ **Rundlokschuppen (A)**;¹⁶ für Güter- und Rangierlokomotiven & Lokomotivschuppen des Verschiebebahnhofs Pankow, Prenzlauer Promena-

¹⁴ Es liegt nur vor: Denkmale in Berlin: Bezirk Pankow - Ortsteil Buch, Hrsg.: Landesdenkmalamt Berlin, 2010. Weitere Darstellungen für Pankow sind nicht in Arbeit.

¹⁵ Enthalten in der Denkmalliste Berlin nach Stand 3.8.1995, ABl. für Berlin Nr. 45 vom 28.9.1995.

de und Am Feuchten Winkel, Datierung: Entwurf: 1889 Fertigstellung: 1893, Bauherr: Königliche Eisenbahndirektion; **Denkmalart Baudenkmal**;

3. Nr. 09085380,¹⁷ **Betriebswerk, Sozialbau (C)**,¹⁸ Prenzlauer Promenade, Datierung: 1960-1961, Bauherr: Deutsche Reichsbahn, Entwurf: Entwurfs- und Vermessungsbüro Deutsche Reichsbahn; **Denkmalart: Baudenkmal**.

Das Betriebswerk ist darüber hinaus verzeichnet in Paul, Die Denkmale in Berlin – Pankow, herausgegeben vom LDA Berlin und Bezirksamt Pankow, 2000.

Die **Nebengebäude** und die Reste der Gleisanlagen (Anlagen 3 und 4) sind nach aktuellem Stand nicht in der Denkmalliste und in den Denkmalbegründungen erwähnt; sie gehören seit 1995 jedenfalls materiell zum Bestand des Baudenkmals bzw. des in der Denkmalkarte umgrenzten Ensembles, selbst wenn der aktuelle Text einzelne Teile nicht erwähnt oder unzutreffend bezeichnet („falsa demonstratio non nocet“¹⁹). Außerhalb der aktuellen Denkmalkarte liegende Anlagen (Nebengebäude und Gleisanlagen) sind bisher vom LDA nicht erfasst; eine Anpassung der Denkmalausweisungen in der Denkmalliste und in der Denkmalkarte an die Einschätzung des gesamten Betriebswerks Pankow als Einzeldenkmal erscheint veranlasst (siehe Teil B III Nr. 6).

Das LDA verfügt über weitergehende Denkmalbegründungen zum „Baudenkmal Rundlokschuppen“ vom 23.1.2013 und zum „Ensemble Bahnbetriebswerk“ 15.2.2017.

III. Begutachtung der Denkmaleigenschaften des Bahnbetriebswerks²⁰

1. Einleitung

Für die Beurteilung der Denkmaleigenschaften maßgeblich ist die gesetzliche Definition des § 2 DSchG Bln. Nach Abs. 1 sind Denkmale im Sinne dieses Gesetzes Baudenkmale, Denkmalbereiche, Gartendenkmale sowie Bodendenkmale. Nach Abs. 2 ist ein Baudenkmal eine bauliche Anlage oder ein Teil einer baulichen Anlage, deren oder dessen Erhaltung wegen der geschichtlichen, künstlerischen, wissenschaftlichen oder städtebaulichen Bedeutung im Interesse der Allgemeinheit liegt. Nach § 2 Abs. 3 ist ein Denkmalbereich eine Mehrheit baulicher Anlagen oder Grünanlagen (Ensemble, Gesamtanlage) sowie Straßen-, Platz- und Ortsbilder sowie Siedlungen einschließlich der mit ihnen verbundenen Frei- und Wasserflächen, deren Erhaltung aus in Absatz 2 genannten Gründen im Interesse der Allgemeinheit liegt,

¹⁶ In der Denkmalbegründung des LDA angegebene Literatur u.a.:

¹⁷ Enthalten in der Denkmalliste Berlin nach Stand 5.5.1997, ABl. für Berlin Nr. 23 v. 29.5.1997.

¹⁸ Vom LDA angegebene Literatur:

¹⁹ Der Grundsatz falsa demonstratio non nocet bedeutet, dass ein Fehler des Erklärenden in der Ausdrucksweise für ihn nicht nachteilig ist, wenn der wahre Sinn der Erklärung erkennbar oder unzweideutig feststellbar ist. <http://www.rechtswoerterbuch.de>.

²⁰ Grundsätzliches und jeweils mit weiteren Nachweisen zur Denkmaleigenschaft in Martin/Krautzberger, Handbuch Denkmalschutz und Denkmalpflege, 4. Auflage 2016, Teil C II und III; Eberl/Martin/Spennemann, Bayerisches Denkmalschutzgesetz, 7. Auflage 2016, Art. 1 Erl. 11 ff.; Haspel/Martin/Wenz/Drewes, a.a.O., 2008, Erl. 2.3 ff.; Denkmalrecht in Deutschland – DRD – Nr. 1.3.3, 3.5.1, 5.1 Berlin, 5.2.1.

und zwar auch dann, wenn nicht jeder einzelne Teil des Denkmalbereichs ein Denkmal ist.

Denkmale sind danach Sachen, die im Interesse der Allgemeinheit zu erhalten sind (sog. **Denkmalwürdigkeit**). Dieses Interesse besteht, wenn die Sache von geschichtlicher, künstlerischer, wissenschaftlicher oder städtebaulicher Bedeutung ist (sog. **Denkmalfähigkeit**).

Hinsichtlich des Komplexes des Bahnbetriebswerks sind Denkmalfähigkeit und Denkmalwürdigkeit sowohl für die einzelnen Teile der Anlage als auch für die Gesamtanlage zu prüfen und klarzustellen.

2. Beschreibung der Anlagen

Der Gesamtkomplex des Bahnbetriebswerks besteht derzeit noch aus den drei Anlagen A Rundlokschuppen 1889 – 1893, B Ringlokschuppen 1901 – 1906, und C Sozialgebäude 1960 – 1961. Die bestehenden Neben- und Gleisanlagen (Anlagen 3 und 4) sind Bestandteile des Betriebswerks.

2.1 Der Rundlokschuppen (A) - Beschreibung²¹

Rundlokschuppen (oder auch Rundhaus, Rotunde, Heizhausdom, Kreis-, oder Zentralschuppen genannt), bestehen aus einem kreisrunden Gebäude, in dessen Mitte sich die Drehscheibe befindet, um die sich sternförmig die Abstellgleise für die Lokomotiven anschließen. Das Gebäude hat eine oder mehrere Zufahrten von außen und ist ansonsten komplett überdacht.²² Der gegenständliche Rundlokschuppen (A) ist ein Rundbau von 1893 mit einem Kuppeldach (Schwedlerkuppel) von ca. 38 Metern Durchmesser und mittigem Laternenaufbau. Die Anlage diente zur Unterbringung und Wartung von Lokomotiven. Sie besteht aus einer runden, offenen Halle mit Außenmauern aus roten Ziegelsteinen und einer Raumtiefe von etwa 64 Metern. Das Kuppeldach ist eine Eisenkonstruktion und gegenüber den äußeren, von Eisenfachwerkbindern getragenen Dachflächen durch ein stehendes, umlaufendes Fensterband abgesetzt. Ein Lüfteraufsatz mit Kegeldach bildet den mittigen Abschluss der Kuppel, die im Halleninneren von schlanken, gusseisernen Säulen gestützt wird. Die Außenwände sind mit je drei hohen Stichbogenfenstern mit engen Eisensprossen zwischen kräftigen Wandpfeilern gegliedert, die am Außenbau als flache Lisenen hervortreten. Das mit Dachpappe auf Holzbindern gedeckte flache Kegeldach ist über die Traufe vorgezogen. An der Südostseite befinden sich zum Bahngelände hin zwei Eisentore für das Einfahrts- und das Ausfahrtsgleis. Diese führen in die Mitte des Gebäudes zur Drehscheibe, die mit ihrem historischen Antrieb überliefert ist. Weitere 22 Gleise waren kreisförmig um die Drehscheibe angeordnet. Der Schornstein befand sich unter einem Auffangtrichter des Rauchabzugs; die Rauchabzüge der einzelnen Stände, die bis durch das Kuppeldach geführt wurden, sind nicht mehr vorhanden, die ehemaligen Gitteröffnungen des Lüfteraufsatzes auf der Kuppel sind mit Platten verschlossen.

²¹ In Anlehnung an die Erläuterungen des LDA vom 23.1.2013 (Anlage 2a). Siehe auch Berlin und seine Bauten, Teil X, Band B (1), S. 187 Bahnbetriebswerk, Berlin und seine Bauten, Teil X, Band B (2), Berlin 1984: Bley, Die Entwicklung der Berliner Eisenbahnen, S.1-12. Güttler, Bauten und Anlagen für die Fahrzeuge, Betriebswerke, S.83-91; Bauten und Anlagen für den Güterverkehr, Rangierbahnhöfe, S.94. Materialien in Wolfram, Der Rundlokschuppen, Urbaner Knoten- und Treffpunkt in Berlin, 2017.

²² Nach Wikipedia Stand 11.2017 zu „Lokschuppen“.

Schutzgutbezeichnung des LDA: Der Denkmalschutz erstreckt sich auf den Denkmalsbereich bestehend aus: Baudenkmal: Rundschuppen (A), 1889-1893, Ensembleteil: Ringlokschuppen (B), 1901-1906 (Gleis 1-5), 1909 (Gleis 6-9), 1921 (Gleis 10-23), Baudenkmal: Sozialgebäude (C), 1960-1961.

2.2 Der Ringlokschuppen (B) –Beschreibung²³

Der Ringlokschuppen ist eine Bauform des Lokomotivschuppens, die sich aus den Erfahrungen mit den Rundhäusern ergab. Der Ringschuppen ist grundsätzlich einer Drehscheibe angegliedert und kreissegmentartig um diese herumgebaut.²⁴ Der nördlich des Pankower Rundlokschuppens liegende, 1901-1906 erbaute Ringlokschuppen wurde bis in die 1920er Jahre als klinkerverkleidete Halbringhalle mit vorgelagerter Drehscheibe, 23 Ständen und Werkstatt erweitert. Der Ringschuppen besitzt eine besondere verkehrsgeschichtliche Bedeutung, da sein Bautyp die Modernisierung des überkommenen Lokschuppens zu einer erweiterbaren Form darstellt. Diese Entwicklung war der größeren Länge der Güter- und Rangierlokomotiven mit Tender geschuldet, die nicht mehr im geschlossenen Bau eines Rundschuppens gewartet werden konnten. Der Ringschuppen des Rangierbahnhofs und Bahnbetriebswerks wurde zwischen 1901 und 1921 in drei Bauetappen errichtet und zeigt damit die Anwendung des Prinzips der Erweiterungsmöglichkeit.

Schutzgutbezeichnung des LDA: Ensembleteil: Ringlokschuppen, 1901-1906 (Gleis 1-5), 1909 (Gleis 6-9), 1921 (Gleis 10-23).

2.3 Das Sozialgebäude (C) –Beschreibung²⁵

Das Sozialgebäude liegt gegenüber dem Ringlokschuppen (B). Der dreigeschossige verputzte Bau wurde in Stahlbetonskelettkonstruktion ausgeführt und wird von einem weit vorkragenden Flachdach überdeckt. Die Stahlbetonstützen sind in das Rastersystem der Fassadengestaltung eingebunden. Der Treppenhausrisalit ist ein aus der Mittelachse herausgerückter Baukörper. Eine zweiläufige Freitreppe mit filigranem Stahlgeländer führt zur zweiflügeligen, verglasten Eingangstür, die von einem beleuchteten Stahlbeton-Kragdach überdeckt wird. Das Treppenhaus ist mit schwarz-weißen Geländern aus Rund- und Flachstahl in stilisierten Mäandern mit Aluminiumhandläufen gestaltet. Neben der Ausstattung des Treppenhauses haben sich bauzeitliche Innentüren und Schränke in den Umkleieräumen erhalten.

Schutzgutbezeichnung des LDA: Baudenkmal: Sozialgebäude, 1960-1961.

2.4 Zum Gesamtkomplex Bahnbetriebswerk

Der aktuell noch aus den genannten Gebäuden A bis C bestehende bauliche Komplex einschließlich der (nicht in der Denkmalliste erwähnten und in der Denkmalkarte nicht eingetragenen) Nebengebäude und sonstigen Gleisanlagen (Anlagen 2, 3 und 4) ist auch insgesamt zu einem einheitlichen Einzelbaudenkmal „Bahnbetriebswerk“ mit eigenständiger denkmalrechtlicher Bedeutung verbunden.

²³ In Anlehnung an die Erläuterungen des LDA in der Denkmalbegründung vom 15.2.2017.

²⁴ Nach Wikipedia Stand 11.2017 zu „Lokschuppen“.

²⁵ In Anlehnung an Hänsel, Vertiefende Untersuchung zum Denkmalwert des Baudenkmal Sozialgebäude des ehem. Bahnbetriebswerks Pankow, 2017, S. 5 ff.

Die architektonische und künstlerische Gestaltung der einzelnen Teile ist zwar stilistisch nicht unbedingt aufeinander bezogen. Die Zusammengehörigkeit ergibt sich vor allem aus der technischen und wirtschaftlichen Funktion, aber auch aus dem hergestellten städtebaulichen Zusammenhang, der relativ einheitlichen Entstehungszeit der Gesamtanlage und der einheitlichen technikgeschichtlichen Bedeutung. Die unterschiedlichen Entstehungsjahre unterstreichen zusätzlich den bei technischen Denkmälern typischen technischen Fortschritt. Die Einzelteile bis zu den Nebengebäuden und den strukturgebenden Gleisanlagen entsprechen von den Baukörpern, ihrer Positionierung und den funktionalen Aufgaben innerhalb des Komplexes der einheitlichen **Funktion** als Bahnbetriebswerk.

Den übergeordneten Zusammenhang der einzelnen Gebäude stellt die Nutzung als Berliner Bestandteil des großen deutschen Eisenbahnnetzes her. Diese Nutzung wurde bis in die Zeit nach dem 2. Weltkrieg aufrechterhalten und erst nach Errichtung von Neubauten an anderer Stelle aufgegeben.

Aus diesen Gründen hat die gesamte Anlage **Denkmalfähigkeit** infolge der bei den einzelnen Teilen herausgearbeiteten Bedeutungskriterien (siehe unten ab 3). Die **Denkmalwürdigkeit** (Interesse der Allgemeinheit an der Erhaltung) ergibt sich insbesondere aus dem **singulären** Charakter des Betriebswerks mit den beiden unterschiedlichen Lokschuppen, dem Sozialgebäude, den andernorts längst beseitigten Nebenanlagen und den Resten der Gleisanlagen.

2.5 Zum Zustand der Anlagen; vorgesehene Grundsicherungsleistungen nach GSE 2016²⁶

Die großen Anlagen A, B und C befinden sich in einem dem Alter, dem unterlassenen Bauunterhalt und der fehlenden Sicherung der Anlagen entsprechenden schlechten baulichen Zustand. Vor der Wende wurde die Anlage vollständig für Eisenbahnzwecke genutzt. Sie wurde von der Deutschen Bahn zum 1.1.1997 stillgelegt. Bis 2001 wurden hier ab und an noch historische Züge gewartet und repariert. Alle drei Gebäude werden seit 1996/1997 nicht mehr genutzt.

Die weiteren Nebengebäude des Betriebswerks und die Gleisanlagen (Anlagen 3 und 4), die wohl bis 1997 vollständig erhalten waren, befinden sich derzeit weitgehend im Zustand des Verfalls. Zum Vergleich der Bauzustände siehe die Anlage 6. Die Gleise und die Drehscheibe sind vollständig unbenutzbar, weitgehend abgebaut oder zumindest verfüllt. Reste sind in situ vorhanden und könnten wohl zumindest in Maßen ergänzt werden (je nach Nutzung, z.B. im Rahmen eines Museums).

Die gesamte Anlage muss bis 1997 aus Gründen der Verkehrssicherheit in technisch einwandfreiem Zustand gewesen sein, auch wenn es wohl 1989 schon gewisse Bauschäden und Schäden an Putz und Mauerwerk gegeben haben dürfte.²⁷ Erst später entstanden auch die Löcher in den meisten Dächern. Unverkennbar hat spätestens mit der Einstellung der Nutzung durch die Bahn und der Entwidmung im Jahre 1996/1997 die Verwahrlosung des gesamten Baubestandes eingesetzt; dies erweisen die bei der UD vorhandenen historischen Fotodokumente und die

²⁶ Gutachten erstellt im Auftrag des LDA Berlin - vom 30.8.2016.

²⁷ Aussagekräftige Fotos des Betriebswerks in Anlage 6.

Dokumentation des Sachverständigen aus dem Jahr 2017.²⁸ Wie aus Luftaufnahmen zu erkennen ist, waren die Dächer immerhin im Jahr 2008 noch weitgehend vollständig und funktionsfähig.

Die Ingenieur-Gesellschaft stellte 2016 im Auftrag des Landesdenkmalamtes fest, dass mangels sach- und fachgerechter Gebäudesicherungen die Gebäude zunehmend dem baulichen Verfall ausgesetzt sind. Die **notwendigen Leistungen für Grund-sicherungen** werden von der Gesellschaft 2016 wie folgt beschrieben:

2.5.1 Rundlokschuppen (A)

Der Rundlokschuppen ist ein kreisrundes Gebäude mit einem Durchmesser von 64 m. ... Zum Zustand: Die hölzerne Dachkonstruktion des Außenrings ist so stark geschädigt, dass Einsturzgefahr besteht. Die hölzerne Dachkonstruktion der Schwedlerkuppel befindet sich in einem etwas besseren baulichen Zustand, muss aber lokal instandgesetzt werden. Der Zustand der Stahlkonstruktion muss handnah über ein Flächengerüst begutachtet werden. Hier sind ggf. Reparaturarbeiten erforderlich. In jedem Fall sind die Stahlkonstruktionen vor Korrosion zu schützen. Den Zustand von 2016 umschreiben die genannten Maßnahmen zur Grundsicherung:

1. Erneuerung der Holzdachkonstruktionen des Außenrings
2. Erneuerung der Dachabdichtung und Regenentwässerung
3. Reparatur der Dachschalung und Dachabdichtung auf der Kuppel
4. Handnahe Begutachtung des Zustands der Stahlkonstruktion
5. Ggf. Reparaturen an der Stahlkonstruktion
6. Entrostung und Korrosionsschutz der Stahlkonstruktionen
7. Instandsetzung des Mauerwerks, wie Entfernen des Baumbewuchses, Entfernen und Neuaufbau losen Mauerwerks sowie fachgerechte Verfüzung
8. Sicherung der Tür- und Fensteröffnungen vor Witterungseinflüssen und Vandalismus.

2.5.2 Ringlokschuppen (B)

Der Ringlokschuppen ist ein Massivbau aus Mauerwerk und Stahlbetonstützen ... Die hölzerne Satteldachkonstruktion ist mit Bitumenbahnen abgedichtet. Die Anbauten sind ebenfalls in Mauerwerksbauweise mit Holzdachkonstruktionen errichtet. Die Holzdachkonstruktionen sind durch Pilzbefall, Fäule und Holzkorrosion so stark geschädigt, dass Einsturzgefahr besteht. Das Mauerwerk befindet sich ebenfalls in einem sehr schlechten baulichen Zustand, so gibt es Baumbewuchs, loses Mauerwerk und ausgewaschene Fugen. Den Zustand von 2016 umschreiben die von der Gesellschaft genannten Maßnahmen zur Grundsicherung:

1. Abbruch und Erneuerung der vollständigen Holzdachkonstruktion
2. Erneuerung der Dachabdichtung und Regenentwässerung
3. Instandsetzung des Mauerwerks, wie Entfernen des Baumbewuchses, Entfernen und Neuaufbau losen Mauerwerks sowie fachgerechte Verfüzung

²⁸ Anlage zum Gutachten Wirtschaftlichkeitsberechnung, siehe Teil D.

4. Sicherung der Tür- und Fensteröffnungen vor Witterungseinflüssen und Vandalismus

2.5.3 Verwaltungsgebäude / Sozialgebäude (C)

Bei dem Verwaltungsgebäude handelt es sich um einen Massivbau aus Mauerwerk und Stahlbeton aus den 1960-er Jahren. Das Gebäude zeigt massive Feuchteschäden an der Stahlbetondachdecke. Durch einen Brandschaden ist ein Deckenbereich stark geschädigt. Eine erhebliche Beeinträchtigung der Standsicherheit bilden die stark korrodierten Bewehrungsstähle der Stahlbetonaußenstützen. Den Zustand von 2016 umschreiben die von der Gesellschaft genannten Maßnahmen zur Grundsicherung:

1. Erneuerung der Dachabdichtung und Regenentwässerung
2. Sanierung des Deckenbereiches mit dem Brandschaden
3. Betonsanierung der Außenstützen und Dachüberstände von unten
4. Instandsetzung der vertikalen Bauwerksabdichtung an den erdbeberührenden Bauteilen
5. Sicherung der Tür- und Fensteröffnungen vor Witterungseinflüssen und Vandalismus

2.5.4 Nebengebäude und Reste der Gleisanlagen

Feststellungen der UD zu den Gleisanlagen: Nach den Feststellungen der UD führen das Einfahrts- und das Ausfahrtsgleis in die Mitte des Gebäudes zur Drehscheibe, die mit ihrem historischen Antrieb überliefert ist. Weitere 22 Gleise sind kreisförmig um die Drehscheibe angeordnet. Die Gleisanlagen (Anlagen 3 und 4) wurden vom Ingenieurbüro (oder anderen) nicht erfasst oder bewertet. Augenscheinlich sind sie überwiegend erhalten und zum Teil verfüllt. Die außen liegenden Schienenstränge am Rundschuppen sind fragmentarisch überliefert. Das dem Ringlokschuppen vorgelagerte Drehkreuz und die 23 Schienenstränge in das Gebäude sind überliefert und zum Teil verfüllt.

Für die **Nebengebäude** und die Gleisanlagen (Anlagen 3 und 4) wurden bisher keine Leistungen ermittelt. Dabei wird es sich nach Einschätzung dieses Gutachtens handeln müssen um:

Nebengebäude:

- Erfassung des Bestandes
- Erneuerung der Dachabdichtung und Regenentwässerung
- Instandsetzung des Mauerwerks, wie Entfernen des Baumbewuchses, Entfernen und Neuaufbau losen Mauerwerks sowie fachgerechte Verfüllung
- Sicherung der Tür- und Fensteröffnungen vor Witterungseinflüssen und Vandalismus.

Gleisanlagen:

- Feststellung des Bestandes
- Sicherung der Reste
- Verkehrssicherung bis zur Instandsetzungsphase.

Zusammenfassung zum technischen Zustand der gesamten Anlagen im Hinblick auf die Denkmalfähigkeit

Das Mauerwerk der drei Hauptanlagen A, B und C erscheint trotz der erkennbaren Schäden im Grundsatz noch standsicher; das gilt eingeschränkt auch für die internen Tragekonstruktionen und die Dachwerke der Lokomotivschuppen, die allerdings zum Teil einzustürzen drohen, als auch für das stark verwüstete Sozialgebäude. Dasselbe gilt für die nicht untersuchten Nebengebäude (Anlagen 3 und 4), deren Zustand (noch) nicht aus Sicherheitsgründen eine Niederlegung verlangt, die aber statisch gesichert, mit Dächern versehen und einbruchssicher gemacht werden müssen. Es bewahrheitet sich die Erfahrungstatsache, dass Denkmäler infolge qualitätvoller baulicher Ausführung vielfach lange Zeit (aber nicht ewig) dem Verfall trotzen können. Die im Gestrüpp noch erkennbaren Reste der früheren Gleisanlagen neben den Lokschuppen verdeutlichen den früheren Verlauf der Geleise. Ihr aktueller bautechnischer Bestand muss keineswegs aus vermeintlichen Sicherheitserwägungen eingeschränkt oder beseitigt werden. Wie bei der gesamten Anlage ist eine partielle Ergänzung der ungenehmigt entfernten Teile zur Verdeutlichung des Aussagewerts der Gesamtanlage denkbar und technisch möglich. Ohne in weitere Details zu gehen, kann festgestellt werden, dass eine Reparatur und Ergänzung des Gesamtbestandes möglich ist, ohne dass dadurch eine Kopie oder eine Rekonstruktion erzeugt würden.²⁹

2.5.5 Unbeachtliche Umstände für Denkmaleigenschaft: Zustand, Kosten

2.5.5.1 Erhaltungszustand

Der **Erhaltungszustand** ist nach einheitlicher Rechtsprechung grundsätzlich ohne Einfluss auf die Eigenschaft einer Sache als Denkmal.³⁰ Dies gilt generell für alle Baudenkmale.³¹ Probleme bereiten gelegentlich die Fälle schlecht erhaltener und gegenüber einem Neubau nur mit einem höheren Mehraufwand instand zu setzender Gebäude; die Denkmaleigenschaft des Gebäudes wurde mehrfach bejaht, auch wenn diese Umstände vor allem für die Abwägung im Genehmigungsverfahren für Änderungen von Bedeutung sind. Entsteht voraussichtlich bei der Instandsetzung im Wesentlichen ein rekonstruierter Neubau, dann soll „kein erhaltenswertes Baudenkmal“ mehr vorliegen; angesprochen ist damit das **Problem des Identitätsverlustes**.³² Nicht unzweifelhaft ist die Auffassung, es liege kein Denkmal (mehr) vor, wenn die Erhaltung einer Sache wegen ihres Zustands aus objektiven bautechnischen Gründen unmöglich ist.³³ Der Erhaltungszustand könne für die Denkmaleigenschaft dann von Bedeutung sein, wenn eine Erhaltung nicht unter Bewahrung der Identität, sondern nur nach einer Rekonstruktion möglich ist, weil der Entscheidung über die Denkmaleigenschaft der gegenwärtige und nicht ein

²⁹ Zu den Begriffen Martin/Krautzberger, a.a.O, Teil I RdNr. 311 ff.

³⁰ Martin/Mieth/Spennemann, Die Zumutbarkeit im Denkmalrecht, 1. Auflage, S. 53.

³¹ Statt vieler BayVGH v. 12.6.1978 - 71 XV 76 -, BayVBI 1978, 118; ders. v. 25.9.1987, DRD 2.5.3 BY; ders. v. 18.10.2010, DRD 2.5.3 BY; BWVGH v. 1.12.1982 - 5 S 2069/82 -, DÖV 1983, 823; OVG Berlin v. 10.5.1985 - OVG 2 B 134/83 -, DÖV 1985, 836.

³² Siehe hierzu BayVGH v. 22.9.1986, DRD 2.5.3 BY; klarer ders. v. 21.2.1985 - 26 B 80 A.720 -, BayVBI 1986, 399; ähnlich BWVGH v. 11.12.2002, DRD 2.5.3 (Eichbäumle).

³³ OVG Nds v. 12.4.1979 - B 74/78 -, NJW 1980, 307. Ähnlich BWVGH v. 12.12.1985 - 5 S 2653/84 -, RdL 1986, 75, sowie OVG NW v.10.8.1989 - 7 A 2942/86 -, V.n.b. und OVG Berlin v. 7.4.1993 - OVG 2 B 36.90 -, OVG 21, 35.

zukünftiger Zustand zugrunde zu legen sei.³⁴ Ist eine Totalsanierung erforderlich mit der Folge, dass das Objekt sich vom Original zur Kopie wandelt, dann entfalle die Denkmalbedeutung.³⁵

Dass – wie oben und in Teil F unter II dargestellt - Reparaturen an einzelnen Gebäuden und Anlageteilen des Betriebswerks notwendig sind, die eventuell sogar tief in die Substanz eingreifen, ist für die Denkmaleigenschaft im Grundsatz unschädlich. Die Grenze der Denkmaleigenschaft soll zwar nach einzelnen nicht unumstrittenen Gerichtsentscheidungen erreicht sein, wenn eine Sache so zerstört oder schadhafte ist, dass mit einer Sanierung lediglich eine Kopie des Denkmals oder ein rekonstruierter Neubau entstehen würde. In diese Richtung zielt der wiederholte Einwand der Eigentümerin, die Anlagen seien irreparabel. Dies entspricht jedoch nicht den tatsächlichen Gegebenheiten. Zu verweisen ist auf die diesbezügliche Rechtsprechung des **OVG Berlin-Brandenburg**.³⁶

Würdigung des Zustandes: Eine Ortseinsicht des auch in Erhaltungsfragen erfahrenen Gutachters am 24.11.2017 hat gezeigt, dass sämtliche Anlagen zwar stark geschädigt und teilweise devastiert sind. Einen Überblick bietet die Bestandsdokumentation in Anlage 6. Das Mauerwerk der drei Hauptanlagen A, B und C erscheint im Grundsatz standsicher; das gilt eingeschränkt auch für die internen Tragekonstruktionen und die Dachwerke. Dasselbe gilt für die Nebengebäude, deren Zustand (noch) nicht aus Sicherheitsgründen eine Niederlegung verlangt. Die Reste der Gleisanlagen verdeutlichen den früheren Verlauf der Geleise. Ihr aktueller Bestand muss keineswegs eingeschränkt oder beseitigt werden. Wie bei der gesamten Anlage ist eine partielle Ergänzung der ungenehmigt entfernten Teile zur Verdeutlichung des Aussagegewerts der Gesamtanlage denkbar und technisch möglich. Ohne in weitere Details zu gehen, kann festgestellt werden, dass eine Reparatur und Ergänzung des Gesamtbestandes möglich ist, ohne dass dadurch eine die Denkmaleigenschaft in Frage stellende Kopie oder eine Rekonstruktion erzeugt würden.³⁷

Zwischenergebnis: Es ist festzuhalten, dass der schlechte Zustand der gesamten Anlagen, der fehlende Brandschutz und die beeinträchtigte Standsicherheit die

³⁴ Vgl. dazu Hönes, DÖV 1983, 332: maßgebendes Kriterium ist nicht die Erhaltungsfähigkeit, sondern die Erhaltungswürdigkeit.

³⁵ OVG NW v. 21.3.1994, DRD 2.5.3 NW. Nach OVG NW v. 21.7.1999, DRD 2.5.3 NW, ist eine Bewertung der im Einzelfall der Originalsubstanz zuzuordnenden Aussagekraft erforderlich, um zu beurteilen, ob eine bauliche Anlage noch als Original angesehen werden kann; die Entscheidung kann nicht nach abstrakten Merkmalen getroffen werden.

³⁶ Das öffentliche Erhaltungsinteresse ist nicht durch den gegenwärtig schlechten Erhaltungszustand des Denkmals gemindert. Auch wenn es nur noch in Teilen sanierungsfähig wäre, kann es noch unter Wahrung seiner Identität erhalten werden; die Sanierung würde nicht dazu führen, dass lediglich eine Kopie des Originals vorhanden wäre (s. hierzu OVG BEBbg v. 17.9.2008 DRD 2.5.3 BEBbg (Weberhaus), dass. v. 7.4.1993, v. 23.6.2005 -5 A 409/01.Z). Selbst eine alleinige Einbeziehung der Umfassungsmauern würde noch einen wesentlichen Teil seiner Originalität vermitteln, denn solange der verbliebenen Originalsubstanz ein denkmalschutzrechtlich relevanter Aussagegehalt zu entnehmen ist, wirkt der Mangel an Vollständigkeit nicht wesentlich schutzmindernd (siehe auch OVG BEBbg v. 19.8.2005 - 2 N 129.05 - zu Spuren und Resten).

³⁷ Zu den Begriffen Martin/Krautzberger, a.a.O., Teil I RdNr. 311 ff.

Denkmaleigenschaft nicht in Frage stellen.³⁸ Denn sowohl die künstlerischen Bauformen als auch die entscheidende städtebauliche Wirkung des Komplexes als Bahnanlage werden durch den desolaten Zustand nicht entscheidend entwertet. Ob und welche Maßnahmen durchgeführt werden, ist deshalb eher eine Frage der technischen Zweckmäßigkeit und der damit zu erzielenden Verbesserung der Nutzbarkeit der Bauwerke, welche im wohlverstandenen ökonomischen Interesse der Eigentümerin liegen sollte, nicht aber eine Frage der Denkmaleigenschaft oder des denkmalverträglichen Umgangs mit den Bauten. Die Denkmalwürdigkeit könnte letztlich nur in Frage gestellt werden, wenn ein Gebäude mangels ausreichenden Brandschutzes nicht mehr genutzt werden dürfte und Abhilfe nicht möglich wäre; denn dass der Schutz von Leib und Leben dem Denkmalschutz im Konfliktfall vorgehen muss, ist nicht zu bestreiten³⁹. Indessen ist der Brandschutz zumindest für die Zeiten des Leerstandes noch ausreichend, wenn auch verbesserungsfähig. Ein fehlender oder nicht ausreichend beachteter Wärmeschutz stellt die Erhaltungsfähigkeit eines Gebäudes nicht grundsätzlich in Frage; betroffen sind vor allem die Betriebskosten der Anlage. Die Denkmalwürdigkeit einer Anlage wird deshalb durch entsprechende Mängel, die auch der Sachverständige B. erkannt hat, nicht ausgeschlossen. Ist die Standsicherheit eines Baudenkmals nicht gewährleistet, kann zwar seine Erhaltung auf Dauer und damit indirekt auch die Denkmaleigenschaft in Frage gestellt sein. Reparaturen am statischen Gefüge der Gebäude sind notwendig und möglich; die hierbei entstehenden Kosten halten sich im Rahmen des Wertes der Gesamtanlage. Nach dem gegenwärtigen Zustand der gesamten Anlage sind im Übrigen zwar Reparaturen erforderlich, ihre Denkmaleigenschaft steht dabei aber nicht in Frage. Unbeachtlich sind für die Denkmaleigenschaft insbesondere auch die Kosten der laufenden Kontrolle, der anstehenden Instandsetzung und die Wirtschaftlichkeit; die Zumutbarkeit ist erst bei der Ablehnung von Anträgen und bei Erhaltungsanordnungen zu prüfen⁴⁰ (siehe Teil D, D III, Teil F).

2.5.5.2 Nutzbarkeit, Kosten

Auch die Benutzbarkeit⁴¹ und die bei der Erhaltung des Denkmals entstehenden **Kosten** sind unbeachtlich für die Denkmaleigenschaft.⁴²

3. Denkmalfähigkeit: Grundsätze zu den Bedeutungskriterien

Denkmalfähig sind nach der Vorgabe des § 2 Abs. 1 Satz 2 DSchG Sachen von geschichtlicher, künstlerischer, wissenschaftlicher oder städtebaulicher Bedeutung. Da das DSchG Bln nicht darauf abstellt, dass die Sachen „aus vergangener Zeit“ stammen, erübrigt sich eine Zuordnung zu einer „abgeschlossenen Epoche“.

Literatur und Rechtsprechung haben Grundsätze zu den Bedeutungskriterien

³⁸ Im Ergebnis ebenso für das ehemalige Reichsausbesserungswerk Magdeburg das VG Magdeburg v. 26.4.2016, juris.

³⁹ OVG NW v. 21.12.1995, DRD 2.5.3 NW.

⁴⁰ Siehe z.B. SächsOVG v. 12.6.1997, DRD 2.5.3 Sa. Ferner OVG NW v. 21.3.1994, DRD 2.5.3 NW.

⁴¹ Ohne Bedeutung ist, ob eine Anlage schlecht erhalten ist und ob eine wirtschaftlich sinnvolle Nutzung möglich ist, OVG NW v. 1.6.1988, EzD 2.2.5 Nr. 7.

⁴² OVG Berlin v. 10.5.1985, DVBl. 1186; Martin/Krautzberger, a.a.O., 3. Auflage 2010, Teil C RdNr. 27.

entwickelt.⁴³ Von den vom Gesetz genannten und nachfolgend erläuterten insgesamt vier verschiedenen Bedeutungskriterien, die sich zum Teil überschneiden können, muss mindestens eines vorliegen:

- **Geschichtliche Bedeutung:** Geschichtliche Bedeutung ist gegeben, wenn ein Gebäude historische Ereignisse oder Entwicklungen heute und für künftige Generationen anschaulich macht.⁴⁴ Die geschichtliche Bedeutung kann sich aus der europäischen, aus der deutschen, aus der Landes-, Regional- oder Ortsgeschichte ergeben.⁴⁵ Die Bedeutung kann aus allen Zweigen der Geschichte hergeleitet werden, z. B. Militär-, Religions-, Wirtschafts-, Geistes-, Architektur- Technik-, Kunst-, oder Sozialgeschichte.⁴⁶ Zu subsumieren sind hier auch die technischen und die Industriedenkmäler und die vielen Produkte des Eisenbahnzeitalters⁴⁷. Sie kann z. B. auch darin liegen, dass eine Sache ein besonders wichtiges erhaltenes Beispiel einer bestimmten Bautechnik oder einer Stilrichtung (in einer bestimmten Gegend) oder einer Gebäudeart (z. B. ältester Kasernenbau, aber auch ein Eisenbahnrundschuppen) oder bestimmter Arbeits- und Lebensverhältnisse ist⁴⁸ oder neuartige Lösungen bautechnischer Probleme (z.B. Schwedlerkuppel) dokumentiert.

- **Künstlerische Bedeutung:** Sie liegt vor, wenn eine Sache einen ästhetisch-gestalterischen Willen verkörpert. Damit stellt das Gesetz auf die Qualität in ästhetisch-gestalterischer Hinsicht ab. Gegeben ist sie, „wenn die auf dem Grundstück befindlichen Anlagen (Bauten, Gartenanlagen) das ästhetische Empfinden in besonderem Maße ansprechen oder zumindest den Eindruck vermitteln, dass etwas nicht Alltägliches oder eine Anlage mit Symbolgehalt geschaffen worden ist“.⁴⁹ Auch Gesichtspunkte der Ästhetik des Bauens des 19. Jahrhunderts oder der Fünfziger Jahre (Feingliedrigkeit der Profile usw.) können als Anhaltspunkte herangezogen werden. Auch die Person des Urhebers (Architekt, Ingenieur usw.) kann in diesem Zusammenhang eine Rolle spielen („Hauptwerk aus der Frühzeit des N.N.“), ohne dass es darauf entscheidend ankommen müsste. Die Maßstäbe für die Beurteilung können durch Vergleich mit ähnlichen Bauten aus derselben (oder auch einer anderen) Gegend, demselben oder einem anderen Abschnitt der Bau- oder Kunstgeschichte gewonnen werden. Das Merkmal wird herangezogen bei der Auswahl, welche der unter den Denkmalbegriff fallenden Bauten bevorzugt erhalten und besonders gepflegt werden sollen.

- **Wissenschaftliche Bedeutung:** Sie liegt vor, wenn eine Sache für die Wissen-

⁴³ Zusammenfassend Martin/Krautzberger (Hrsg.), Handbuch, 4. Aufl. 2016, Haspel/Martin/Wenz/Drewes, a.a.O., Erl. des § 2 DSchGBIn, Eberl/Martin/Spennemann, a.a.O., Erl. des Art. 1 BayDSchG.

⁴⁴ BayVGh v. 21.2.1985 - 26 B 80 A.720 -, BayVBl. 1986, 399; ähnlich OVG Berlin v. 6.3.1997 - 2 B 33.91 -, EzD 2.1.2 Nr. 34.

⁴⁵ BayVGh v. 27.3.1979 - 305 74 -, BayVBl. 1979, 616.

⁴⁶ OVG Berlin v. 6.3.1997 - 2 B 33.91 -, EzD 2.1.2 Nr. 34; vgl. dazu auch BVerwG v. 24.6.1960 - VI C 205/59 -, BVerwGE 11, 32 = EzD 6.4 Nr. 11.

⁴⁷ Eberl in Eberl/Martin/Spennemann, a.a.O., Art. 1 Erl. 18. VG Magdeburg v. 24.6.2014, jursi, zum vergleichbaren Reichsaus besserungswerk Magdeburg.

⁴⁸ BayVGh v. 12.6.1978 - 71 XV 76 -, BayVBl. 1979, 118.

⁴⁹ Vgl. BVerwG v. 24.6.1960 - VII C 205/59 -, BVerwGE 11, 32 = EzD 6.4 Nr. 11 (Grundsteuerbefreiung). Siehe dazu auch z.B. BWVGh v. 27.11.1990 - 1 S 3023/89 -, NJW 1991, 2509 („gesteigerte ästhetische oder gestalterische Qualität“) und OVG Berlin v. 18.11.1994 - 2 B 10/92 -, EzD 2.2.9 Nr. 14 (von Bedeutung ist auch die Person des Architekten; hierzu auch VG Berlin v. 1.3.1983 – VG 16 A 13.83 -, V.n.b.).

schaft oder einen Wissenschaftszweig von Bedeutung ist, z. B. für die Technik, für die Statik (modellhafte oder erstmalige Bewältigung bestimmter statischer Probleme) oder für die Baukonstruktion (Kuppeln, Gewölbe, Brücken). Handwerks-, technische und industrielle Anlagen werden häufig nicht vorrangig von wissenschaftlicher, sondern jedenfalls von geschichtlicher Bedeutung sein. Die Erhaltungsgründe bestehen fort, auch wenn ein Denkmal bereits ausreichend erforscht ist; denn auch ein gefestigter Erkenntnisstand kann durch neue Forschungsergebnisse in Frage gestellt werden, so dass es hinreichender Anschauungsobjekte bedarf.⁵⁰ Die wissenschaftliche Bedeutung insbesondere des Rundlokschuppens belegen die im Literaturverzeichnis nachgewiesenen Publikationen, neuerdings die Masterthesis vom T.Wolfram.⁵¹

- Auf eine **technisch-wirtschaftliche Bedeutung** stellt das DSchG Bln (im Gegensatz z.B. zum DenkmSchG Sachsen-Anhalts) nicht explizit ab. Eine solche hat eine Sache, wenn sie für die Technik, deren Entwicklungsgeschichte, die Ingenieurwissenschaften oder die wirtschaftliche Entwicklung einer Stadt oder z.B. eines Gewerbebezuges von Bedeutung ist. Die Kriterien der geschichtlichen und der wissenschaftlichen Bedeutung führen in Berlin zu gleichwertigen Ergebnissen.

- **Städtebauliche Bedeutung:** Sie kommt einem Gebäude zu, wenn es allein oder zusammen mit anderen das Orts-, Straßen- oder Landschaftsbild prägt. Sie liegt vor, wenn es durch ihre Anordnung oder Lage in der Örtlichkeit, durch seine Gestaltung für sich allein oder zusammen mit anderen Anlagen⁵² den historischen Entwicklungsprozess einer Stadt oder Siedlung in nicht unerheblicher Weise bestimmt⁵³ oder das Erscheinungsbild einer Stadt, eines Ortes, eines Stadtviertels, eines Platzes, einer Straße charakterisiert.⁵⁴ Gebäude können z. B. durch ihre Anordnung⁵⁵ von städtebaulicher Bedeutung sein; auch die Verbindung von Gebäuden, die Anlage und die Gestaltung von Plätzen und Straßenräumen⁵⁶ können hierher gehören. Städtebauliche Bedeutung kommt besonders auch Anlagen zu, die durch die Ausstrahlung auf ihre Umgebung die Bedeutung von Einzeldenkmalen und Ensembles steigern. Das Kriterium setzt eine gewisse optische „Dominanz“ voraus.⁵⁷ Maßgebende Kriterien sind stadtgeschichtliche oder stadtentwicklungsgeschichtliche Unverwechselbarkeiten mit stadtbildprägender Bedeutung.⁵⁸ Das OVG NW⁵⁹ stellt darauf ab, ob eine Herauslösung einer baulichen Anlage zu einer wesentlichen Beeinträchtigung oder gar Zerstörung der denkmalrechtlich relevanten Aussagekraft

⁵⁰ OVG SH v. 19.10.2000, DRD 2.5.3 SH; ebenso OVG NW v. 27.8.2007 - 10 A 3856/06 -, EzD 2.3.2 Nr. 9.

⁵¹ Wolfram, Der Rundlokschuppen, Urbaner Knoten- und Treffpunkt in Berlin, Masterthesis Hochschule Wismar Fakultät Gestaltung, Studiengang Innenarchitektur, 2017.

⁵² OVG NW v. 14.8.1991 - 7 A 1048/89 -, EzD 2.2.1 Nr. 2.

⁵³ OVG NW v. 21.3.1994, DRD 2.5.3 NW (entschieden für eine im Stil des frühen Historismus ausgeführte Werkshalle), dass. v. 23.8.1995 - 7 A 3702/93 -, EzD 2.1.2 Nr. 8.

⁵⁴ BayVGH v. 2.4.1987, DRD 2.5.3 BY.

⁵⁵ VG Regensburg v. 25.3.1993 – RO 8 K 92.0180 -, V.n.B.

⁵⁶ OVG NW v. 30.7.1993, DRD 2.5.3 NW: Prägung des Erscheinungsbildes einer Straße oder von Teilen davon; dass. v. 18.4.1994 - 7 A 3718/92, V.n.b: Prägung eines Objekts in einem denkmalrechtlich relevanten Umfeld.

⁵⁷ OVG Berlin v. 25.7.1997, DRD 2.5.3 BB.

⁵⁸ OVG Berlin v. 6.3.1997 - 2 B 33.91 -, EzD 2.1.2 Nr. 34; ähnlich dass. v. 25.7.1997, DRD 2.5.3 NW.

⁵⁹ V. 18.1.1990 - 7 A 429/88 -, V.n.b.

einer Situation führen würde. Das Merkmal kann, muss aber nicht notwendig mit dem Kriterium der künstlerischen Bedeutung verbunden sein.

4. Die Bedeutungskriterien bei den einzelnen Teilen des Bahnbetriebswerks

4.1 Bedeutungskriterien beim Rundlokschuppen (A)⁶⁰

Interesse der Allgemeinheit: Der Erhalt des Rundschuppens liegt aufgrund seiner wissenschaftlichen, verkehrs- und architekturgeschichtlichen Bedeutung und wegen seiner städtebaulichen Bedeutung im Interesse der Allgemeinheit. Der Rundlokschuppen hat einen überragend hohen **Seltenheitswert**, da er deutschlandweit neben dem aktuell vor der Beseitigung stehenden Rundlokschuppen in Rummelsburg der einzige überlieferte Rundschuppen ist. Somit bildet er eine seltene Grundlage zur wissenschaftlichen Erforschung dieser Baugattung eines Lokomotivschuppens aus dem zweiten Drittel des 19. Jahrhunderts. Der **Rundlokschuppen** gehört zu den herausragenden und bemerkenswertesten Zeugnissen der deutschen Eisenbahngeschichte. Er ist von außergewöhnlicher verkehrsgeschichtlicher, architekturgeschichtlicher und wissenschaftlicher Bedeutung. Diese Einschätzung teilt auch der Landesdenkmalrat Berlin.⁶¹ Die Bedeutung unterstreicht auch die Masterthesis von T. Wolfram.⁶² Nach dem bereits entschiedenen betriebsbedingten Abbruch der Anlage in Rummelsburg wird er der letzte Rundbau seiner Art in Deutschland sein.

Städtebauliche Bedeutung: Bedingt durch die weithin beherrschende Lage über den heute ungenutzten weiten Flächen der gesamten ehemaligen Bahnanlagen des Güterbahnhofs, die sogar die Autobahnbrücke überragt, die Situierung neben dem Stadtbahnhof Pankow-Heinersdorf und der Anschlussstelle Prenzlauer Chaussee zur A 114 wird dem Rundlokschuppen auch eine städtebauliche Bedeutung zuteil. Das runde Kuppeldach mit fast 40 Metern Durchmesser mit seinem mittigen Laternenaufbau hebt sich wirkungsvoll von der umgebenden Bebauung ab. Der Rundlokschuppen ist zudem innerhalb des Bahnbetriebswerks Pankow der beherrschende zentrale Baukörper.

Geschichtliche Bedeutung: Die geschichtliche Bedeutung erschließt sich aus dem Stellenwert des gesamten Betriebswerks für die Geschichte Berlins und Pankows⁶³ für die Architekturgeschichte und die Technikgeschichte.

Architekturgeschichtliche Bedeutung: Der Rundlokschuppen zeigt in zwar schlichter, aber signifikanter Weise die typischen Formen der Industriearchitektur am Ende der 19. Jh. und wird durch seinen prägenden Kuppelbau als markantes Symbol für das gesamte Areal mit Bahnbetriebswerk und anschließendem Rangierbahnhof wirksam. Darüber hinaus ist die Rundhalle ein wichtiger Beleg für die Berliner Geschichte der Eisenbahn sowie für den Typ Rundlokschuppen. Mit dem aktuell vom

⁶⁰ Aus der Denkmalsbegründung (zum Rundlokschuppen = A) des LDA vom 23.1.2013 und vom 15.2.2017.

⁶¹ Landesdenkmalrat Berlin, Sitzung am 27. November 2015 – Protokollauszug: Das Baudenkmal ist an seinem ursprünglichen Standort zu erhalten und einer neuen Nutzung zuzuführen.

⁶² Wolfram, Der Rundlokschuppen, a.a.O. Masterthesis Hochschule Wismar, 2017.

⁶³ Für die Bejahung der geschichtlichen Bedeutung würde schon ein Beitrag für die Ortsgeschichte genügen; siehe insoweit die Darstellung in Lindstädt, Berlin-Pankow, Aus der Orts- und Baugeschichte, 2. Auflage 2013, S. 173.

Abbruch bedrohten Rundlokschuppen in Rummelsburg ist er ein sehr seltenes überkommenes Exemplar dieses Bautyps in Deutschland. Durch die besonders filigrane Kuppelkonstruktion des Rundlokschuppens mit einer sogenannten Schwedlerkuppel (ab 1861 von dem Berliner Bauingenieur Johann Wilhelm Schwedler (1823-1894) entwickelt) erhält das Gebäude seine besondere architekturgeschichtliche Bedeutung. Die Eisenbahndirektion ließ den Rundlokschuppen als runde Halle mit Außenmauern aus roten Ziegelsteinen und einer beeindruckenden Raumtiefe von etwa 64 Metern im Durchmesser errichten. Das Kuppeldach ist eine Eisenkonstruktion und gegenüber den äußeren, von Eisenfachwerkbindern getragenen Dachflächen durch ein stehendes, umlaufendes Fensterband abgesetzt. Ein Lüfteraufsatz mit Kegeldach bildet den mittigen Abschluss der Kuppel, die im Halleninneren von schlanken, gusseisernen Säulen gestützt wird. Die Außenwände sind mit je drei hohen Stichbogenfenstern mit engen Eisensprossen zwischen kräftigen Wandpfeilern gegliedert, die als flache Lisenen hervortreten.

Verkehrsgeschichtliche Bedeutung: Der Rundlokschuppen besitzt im Zusammenhang des Betriebswerks eine besondere verkehrsgeschichtliche Bedeutung. Er wurde 1893 in Zusammenhang mit dem durch die Königliche Eisenbahndirektion Berlin ab 1889 geplanten und am 1. Oktober 1893 in Benutzung genommenen Verschiebebahnhof errichtet, der Ausgangs- und Endpunkt des gesamten Güterverkehrs der staatlichen Stettiner (ab 1879) und der Nordbahn werden sollte. Der Bautyp eines geschlossenen, reinen Rundlokschuppens war in England vor 1870 entwickelt worden. Er bot eine gute Übersicht und den Vorteil der guten Beheizbarkeit, da nur wenige Tore vorhanden waren. ... Zusätzlich kennzeichnet der Rundlokschuppen die älteste Bauphase und Inbetriebnahme des gesamten Verschiebebahnhofs, der nach Abschluss der Verstaatlichung der Berlin berührenden Privatbahnen 1887 und ab dieser Zeit mit der Trennung von Personen- und Güterverkehr einherging. Er besitzt höchsten **Seltenheitswert**, da er neben dem erwähnten, durch Bauprojekte der DB⁶⁴ stark gefährdeten Rundschuppen in Rummelsburg⁶⁵ der einzige erhaltene Bau seiner Art in Deutschland ist. Das gesamte Bahnbetriebswerk besitzt neben den besonderen Bedeutungen der einzelnen Gebäude als Ensemble eine besondere verkehrsgeschichtliche Bedeutung, da es auf dichtem Raum anschaulich Zeugnisse der Eisenbahngeschichte in ihren Entwicklungsetappen und im Zusammenhang einer Anlage zeigt. Die Konzentration von zeitlich unterschiedlichen baulichen Anlagen mit Resten ihrer Ausstattung ist für Deutschland **singulär** in Pankow überliefert.

Künstlerische Bedeutung: Die betriebstechnischen Überlegungen konnten durch neue Entwicklungen in der Eisenkonstruktion freitragender Hallenbauten umgesetzt werden. Die Eisenbahnverwaltung hat ein zwar funktionales, aber

⁶⁴ Welche sich die Abbruchgenehmigung nach § 18 AEG im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens für ihre ICE-Anlagen selbst erteilt. Siehe Eberl in Eberl/Martin/Spennemann, Einleitung zum BayDSchG, Erl. 66 ff.

⁶⁵ Der Tagesspiegel „Die Bahn kommt - mit der Abrissbirne“ - <http://www.tagesspiegel.de/berlin/berlin-historie-die-bahn-kommt-mit-der-abrissbirne/12222906.html> .

zugleich auch ein nicht alltägliches, ästhetisch ansprechendes Gebäude mit künstlerischer Bedeutung und mit Symbolgehalt entstehen lassen.⁶⁶

Wissenschaftliche Bedeutung: In der wissenschaftlichen Forschung der Geschichte des Ingenieurbaus und der Baustatik und in der Literatur zum Eisenbahnwesen wird vor allem Schwedlers Konstruktion des Kuppelbaus mit dem Schwedler-Träger als neuartiges Tragwerk, welches den deutschen Eisenbau im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts prägte, eine bedeutende Rolle beigemessen.⁶⁷

4.2 Bedeutungskriterien beim Ringlokschuppen (B)⁶⁸

Geschichtliche Bedeutung: Das vom LDA bisher als Denkmalbereich (Ensemble) beschriebene Bahnbetriebswerk wird gebildet aus Werkstattgebäuden (Rundlokschuppen – A - und Ringlokschuppen – B-) für die Reparatur und Wartung von Lokomotiven und einem Geschossbau eines Sozialgebäudes (C). Die gesamte Anlage mit sämtlichen Einzelteilen und damit auch dem Ringlokschuppen besitzt eine besondere **verkehrsgeschichtliche Bedeutung**, da sie auf dichtem Raum anschaulich Zeugnisse der Eisenbahngeschichte in ihren verschiedenen Entwicklungsetappen zeigt. Die Konzentration von zeitlich unterschiedlichen baulichen Anlagen und Typen mit ihrer Ausstattung ist hier für Berlin **singulär** überliefert. Das Bahnbetriebswerk steht für die Entwicklung der Großstadt Berlin zu einer der bedeutendsten europäischen Industriemetropolen des 19. und 20. Jahrhunderts, zu der der Auf- und Ausbau ihres Eisenbahnnetzes maßgeblich beigetragen hat, und das diesem Ziel dienende Eisenbahnbetriebswerk ist daher ein bemerkenswertes Zeugnis der deutschen Eisenbahngeschichte.

Architekturgeschichtliche Bedeutung: Der Ringlokschuppen ... wurde zwischen 1901 und 1921 in drei Bauetappen errichtet und zeigt damit die Anwendung des Prinzips der Erweiterungsmöglichkeit. Er wurde ... bis in die 1920er Jahre als klinkerverkleidete Halbringhalle mit vorgelagerter Drehscheibe, 23 Ständen und Werkstatt erweitert. ... Beide Schuppen besitzen in Berlin **Seltenheitswert**; das gilt vor allem für ihr Nebeneinander und den damit deutlichen Kontrast. ... Die rasante Entwicklung der Eisenbahntechnik brachte innerhalb weniger Jahre größere Lokomotiven mit Tender hervor, für die der neue Typ eines Ringlokschuppens gebraucht und von der Eisenbahnbauverwaltung gebaut wurde. ... Die Erweiterbarkeit der Wartungsgebäude war Architekturaufgabe und

⁶⁶ Nach BVerwG v. 24.06.1960 - VII C 205.59 –, E 11, 32, muss man einem Bau eine Bedeutung für die Kunst zuerkennen, wenn er das ästhetische Empfinden in besonderem Maße anspricht oder mindestens den Eindruck vermittelt, dass etwas nicht Alltägliches oder eine Anlage mit Symbolgehalt geschaffen worden ist.

⁶⁷ Siehe den Beitrag in Wikipedia 2017 zu Johann Wilhelm Schwedler, Konstrukteur von Brücken und Erfinder des Schwedlerträgers und der Schwedlerkuppel. Literatur: Hertwig, Leben und Schaffen der Reichsbahn-Brückenbauer Schwedler et al., Eine kurze Entwicklungsgeschichte des Brückenbaues, Berlin 1950, Knippers, Johann Wilhelm Schwedler. Vom Experiment zur Berechnung. In: Deutsche Bauzeitung vom 21. März 2000., Robeck: Die älteren Hallen des Bochumer Vereins als Zweckbauten und Denkmale der Eisen- und Stahlindustrie, Denkmalpflege und Forschung in Westfalen, Band 50, 2010, S. 41–112, Rödel: Der Hauptbahnhof zu Frankfurt am Main: Aufstieg, Fall und Wiedergeburt eines Großstadtbahnhofs, Arbeitshefte des Landesamtes für Denkmalpflege Hessen, Band 8, Stuttgart 2006. Siehe ergänzend einzelne Beiträge im Literaturverzeichnis, u.a. die Masterthesis Wolfram, Der Rundlokschuppen, 2017.

⁶⁸ In Anlehnung an die Denkmalbegründung des LDA vom 15.2.2017.

Planungsbestandteil; je nach Bedarf konnte der Ringlokschuppen - im Gegensatz zum Rundlokschuppen oder rechteckigen Varianten - ergänzt werden.

4.3 Bedeutungskriterien beim Sozialgebäude (C)⁶⁹

Geschichtliche Bedeutung:

Sozialgeschichtliche Bedeutung: Sozialgeschichtliche Bedeutung hat eine Sache, wenn sie von politischen und gesellschaftlichen Ereignissen oder Entwicklungen zeugt; sie muss diese Bedeutung heute und für zukünftige Generationen anschaulich machen.⁷⁰ Das Sozialgebäude besitzt eine besondere politik- und sozialgeschichtliche Bedeutung, da es singulär die ab 1953 in Ostberlin durchgeführte Reorganisation des Lokeinsatzes der DR belegt, die das Betriebswerk Pankow zur größten Lokomotivbereitschaft des gesamten damaligen Reichsbahndirektionsbezirks Berlin bestimmte. Aus diesem Bedeutungsschwerpunkt heraus war die Verbesserung der Arbeitsbedingungen nach der jahrelangen Nutzung von Provisorien für die Angestellten des Betriebswerkes durch den Bau des Sozialgebäudes auch von sozialgeschichtlicher Bedeutung. Das Sozialgebäude hat diesen Aussagewert. Die sozialgeschichtliche Bedeutung betont auch das LDA.⁷¹

Architekturgeschichtliche Bedeutung:⁷² Das Verwaltungs- und Sozialgebäude stellt den größten und repräsentativsten Neubau der Nachkriegszeit auf dem gesamten Gelände dar. Es wurde 1960/61 in unmittelbarer Nähe zum Lokschuppen nach einem Entwurf des Entwurfs- und Vermessungsbüros der Deutschen Reichsbahn, Berlin-Entwurf, unter Leitung des Ingenieurbüros Werner Strumpf errichtet. Mit seiner Individualität, der Modernität seiner Architektursprache und seiner auffallenden Farbgestaltung ist das Sozialgebäude nicht nur im Berliner Raum ein einzigartiges Bauwerk der Deutschen Reichsbahn, es hat auch auf dem Gebiet der gesamten ehemaligen DDR ein Alleinstellungsmerkmal. ... Es ist ein eindrucksvolles Dokument für den Einfluss internationaler Architekturentwicklungen auf das Bauwesen der DDR ab Ende der 1950er Jahre. ... Als betriebsintern genutztes Bauwerk ist das Sozialgebäude hinsichtlich seiner Progressivität im Bauwesen der Deutschen Reichsbahn der DDR einzigartig. ... Hinzu kommen zahlreiche hochwertige Ausstattungsdetails am und im Gebäude. ... Vergleicht man das Bauwerk mit Verwaltungsgebäuden, die in der frühen Nachkriegszeit für Bahnbetriebswerke der Deutschen Reichsbahn errichtet wurden, fällt die konsequente Abwendung sowohl von den Traditionen der Heimatschutz-bewegung der Vorkriegszeit als auch von den Anfang der 1950er Jahre von staatlicher Seite für das Bauwesen propagierten stalinistischen Architektursprache auf. ... Ebenfalls bemerkenswert ist die Ausführung des Sozialgebäudes als vollständig individueller Entwurf. Im Rahmen der in den 1950er Jahren durch den Staat geforderten Industrialisierung des Bauwesens der DDR setzten sich gerade im Bereich reiner Funktionsbauten nach und nach standardisierte Stahlbetonskelett-

⁶⁹ Auszüge aus der Denkmalbegründung des LDA vom 23.1.2013 und 15.2.2017; ausführlich auch Hänsel, Vertiefende Untersuchung zum Denkmalwert des Baudenkmals Sozialgebäude des ehem. Bahnbetriebswerks, 2017.

⁷⁰ „Aussagewert“ statt vieler z. B. BWVGH v. 10. 5. 1988, DRD 2.5.3 BW.

⁷¹ Literaturhinweis in der Denkmalbegründung vom 15.2.2017 unter Hinweis auf Pinkes, Das Sozialgebäude im Industriebau, Diss. TH Dresden 1960, und Prendel, Gesellschaftliche Bauten, Berlin 1973.

⁷² Ausführlich hierzu Hänsel, a.a.O., S. 10 ff.

Montagebauweisen und aus getypten Bauelementen errichtete Gebäude durch. ... Seine hohe Gestaltungsqualität zeugt von der herausgehobenen Stellung, die das Bahnbetriebswerk Pankow bei der Deutschen Reichsbahn innehatte, und bringt deren Selbstverständnis als eines der größten und bedeutendsten Staatsunternehmen der DDR zum Ausdruck. Außerhalb des Bauwesens der Deutschen Reichsbahn lässt sich das Sozialgebäude in gestalterischer Hinsicht in eine Reihe von heute denkmalgeschützten Verwaltungsgebäuden einordnen, die Ende der 1950er Jahren projektiert wurden. So lassen sich viele seiner Stilmerkmale an Verwaltungsbauten der Werkanlagen bedeutender Industriestätten der DDR finden. ... Der hohe dokumentarische Wert der in einem Zeitraum von knapp 90 Jahren entstandenen baulichen Anlagen des ehemaligen Betriebswerks Pankow ist darin begründet, dass viele Gebäude der anderen Bahnbetriebswerke nicht mehr vorhanden sind.

Künstlerische Bedeutung:⁷³ Aufgrund seiner bauzeitlich hochwertigen architektonischen Gestaltung besitzt das Sozialgebäude neben seiner architektur- und sozialgeschichtlichen Bedeutung auch eine besondere künstlerische Bedeutung. ... Zu den wichtigsten Ausstattungsdetails gehören die in einer dekorativen Gruppe angeordneten Rundfenster seitlich des Haupteingangs, die zeitgemäße Wanduhr sowie die zweiläufige Freitreppe mit filigranem Stahlgeländer vor dem Haupteingang mit dem Stahlbeton-Kragdach. Das Treppenhaus besticht ebenfalls durch seine repräsentative Ausstattung. Damit kommt auch diesem Gebäude Qualität in ästhetisch-gestalterischer Hinsicht zu, es ist nicht alltäglich und besitzt für die Architektur- und Kunstgeschichte der DDR einen hohen Symbolgehalt.⁷⁴

Wissenschaftliche Bedeutung: In der wissenschaftlichen Forschung zur Architektur- und Kunstgeschichte zu den Zeiten der DDR werden die Stilelemente und die künstlerische Ausstattung des Sozialgebäude gewürdigt.⁷⁵ Die Architektur- und Kunstgeschichte sind wissenschaftliche Disziplinen, sodass die wissenschaftliche Bedeutung indiziert ist.

Städtebauliche Bedeutung: Das Sozialgebäude selbst ist zwar ein relativ untergeordneter Bau gegenüber dem Rundlokschuppen. Eine besondere städtebauliche Bedeutung erlangt das Gebäude indes durch seine Zuordnung zu den beiden Lokschuppen und die Einbindung in das Gesamte des Betriebswerks, das wiederum im städtebaulichen Zusammenhang mit dem denkmalgeschützten S-Bahnhof Heinersdorf steht.

4.4 Zusammenfassung zu den Bedeutungskriterien für die Gesamtanlage

Zusammenfassend kann also von der Denkmalfähigkeit des Gesamtkomplexes Bahnbetriebswerk ausgegangen werden, weil dem Komplex die bei den einzelnen Teilen bereits herausgestellte geschichtliche, namentlich verkehrs- und technikgeschichtliche, städtebauliche und die wissenschaftliche⁷⁶ Bedeutung

⁷³ Ausführliche Würdigung bei Hänsel, a.a.O., S. 10 ff.

⁷⁴ BVerwG v. 24.6.1960, E 11,32.

⁷⁵ Siehe die Denkmalbegründung vom 15.2.2017 und Hänsel, a.a.O., S. 10 ff.

⁷⁶ Siehe hierzu auch die im Literaturverzeichnis genannten Nachweise, u.a. Berlin und seine Bauten, Teil X, Band B (1), Bahnbetriebswerk Pankow S. 187, 1984, ferner Fuhrmann, Deutsche Bahnbetriebswerke und der Triebfahrzeugpark der deutschen Eisenbahnen von 1920 bis heute; Loseblattsammlung, Lichtenberger Eisenbahnfreunde Berlin e.V. (Hrsg.): 100 Jahre Rangierbahnhof Berlin- Pankow, 100 Jahre Bahnbetriebswerk Pankow; Lindstädt,

zukommen. Heinersdorf war einst der **größte Rangierbahnhof in Deutschland**. In dem 1893 erbauten Rundlokschuppen fanden bis zu 24 Loks auf den sternförmig angeordneten Gleisen im Inneren Platz. Offenkundig ist auch die stadtbildprägende Außenwirkung der gesamten Anlage und ihre optische „Dominanz“.⁷⁷

Das **singuläre** Bahnbetriebswerk ist Teil dieses Rangierbahnhofs. Einzelnen Teilen des Betriebswerks kommt die Denkmalfähigkeit aus mehreren der genannten Kriterien zu; das Vorliegen eines einzigen Kriteriums genügt nach dem Wortlaut des Gesetzes, um die Denkmaleigenschaft zu begründen. Bei den drei baulichen Anlagen A, B und C liegen in unterschiedlicher Intensität die Kriterien der geschichtlichen, insbesondere der verkehrs- und architekturgeschichtlichen, der künstlerischen, wissenschaftlichen und städtebaulichen Bedeutung vor. Sämtliche Teile sind deshalb wie die Gesamtanlage des Betriebswerks **denkmalfähig**.

5. Denkmalwürdigkeit: Singularität

Für die Beurteilung der Denkmaleigenschaft maßgeblich ist die gesetzliche Definition des DSchG Bln. Denkmale sind nach § 2 Abs. 2 nur Sachen, die im Interesse der Allgemeinheit zu erhalten sind (sog. Denkmalwürdigkeit).⁷⁸ Dieses Erhaltungsinteresse folgt regelmäßig aus der unter Nr. 3 bereits nachgewiesenen Denkmalfähigkeit. Dieses Merkmal grenzt private und Liebhaberinteressen und rein individuelle Vorlieben aus.⁷⁹ Um einen möglichst breiten Einblick in die Geschichte zu ermöglichen, liegt es im Interesse der Allgemeinheit, Zeugnisse der Vergangenheit in möglichst vielfältiger Weise zu erhalten. Dieses Interesse wird daher umso größer sein, je kleiner die Zahl der vorhandenen Exemplare eines Typs ist, doch ändert das Vorhandensein einer Mehrzahl vergleichbarer Gebäude nichts daran, dass jedes einzelne Bauwerk als Denkmal anzusehen ist.⁸⁰

Auch wenn die **Seltenheit** eine gewichtige Rolle spielt,⁸¹ aber für sich allein nicht ausreicht, die Denkmaleigenschaft zu begründen, liegt das Ziel des Denkmalschutzes nicht nur darin, einzigartige, erstklassige und hervorragende Objekte zu erhalten, sondern auch durchschnittliche Zeugnisse. Ausgenommen sein sollen nur belanglose Sachen.⁸²

Die Seltenheit der mittlerweile noch bestehenden Betriebswerke und Lokschuppen erweist eine **Recherche im Internet**.⁸³ Ein Rundlokschuppen wie in P.

Das ehemalige Betriebswerk Pankow - Ein Erfahrungsbericht, in Baukammer Berlin, 4/2016, Der Verfall der Rundlokschuppen; Reimer/Winkler, Berliner Bahnbetriebswerke, 2001, Tiedtke, Bahnbetriebswerke. Teil 3, Drehscheiben und Lokschuppen; Wolfram, Masterthesis, a.a.O., 2017.

⁷⁷ OVG Berlin v. 25.7.1997, DRD 2.5.3 BB.

⁷⁸ Denkmalwürdigkeit, BWVG v. 11.12.2002, DRD 2.5.3 BW.

⁷⁹ BayVG v. 21.2.1985 26 – B 80 A.720 -, BayVBl.1986, 399; SächsOVG v. 12.6.1997, DRD 2.5.3 Sa.

⁸⁰ Z.B. OVG HH v. 24.10.1963 - II 50/63 -, BBauBl 1965, 228; OVG NW v. 14.7.1988, DRD 2.5.3 NW; BWVG v. 23.7.1990, DRD 2.5.3 BW; SächsOVG v. 12.6.1997, DRD 2.5.3 Sa.

⁸¹ Vgl. dazu BWVG v. 23.7.1990, DRD 2.5.3 BW.

⁸² OVG NW v. 23.2.1988 - 7 A 1937/86 -, EzD 2.1.2 Nr. 1; dass. v. 26.5.1988, DRD 2.5.3 NW.

⁸³ In Deutschland existieren nur noch vereinzelt Ringlokschuppen. Z.B. gibt es im Flächenland Bayern in der Denkmalliste aktuell die Anlagen in Augsburg (1903), Bamberg (2 von 1901 und 1904; hierzu Rockelmann in Fuhrmann, Deutsche Bahnbetriebswerke, 1993 ff., S.

existiert in Deutschland gegenwärtig allein noch in Rummelsburg (aktuell vor dem Abbruch).⁸⁴ Weitere bestehen nur im Ausland. Ringlokschuppen wie in P. bestehen ebenfalls nur noch sehr wenige.

Einzigartig ist das funktionsbedingte benachbarte Zusammenstehen von Rundlokschuppen und Ringlokschuppen; das macht auch die beiden hiesigen Lokschuppen und das Sozialgebäude einschließlich der Neben- und Gleisanlagen zu einem Unikat und in der Gesamtheit selbst zu einem Baudenkmal.

Genannt werden können folgende weitere Indizien für ein **Erhaltungsinteresse** der Allgemeinheit: Vorbildhaftigkeit für eine technische Tradition, Bedeutung für die Deutung einer Epoche, eines Ereignisses oder einer Entwicklung.

Unter **Allgemeinheit** ist nicht die gesamte Bevölkerung zu verstehen. Das Interesse der Allgemeinheit an der Erhaltung ist dann gegeben, wenn sich ein zahlenmäßig nicht ganz unerheblicher Kreis aus Angehörigen verschiedener Bevölkerungsschichten für die Erhaltung aussprechen würde. Der Begriff könnte ohnehin nicht einer statistisch erfassbaren Mittelmeinung überantwortet werden.⁸⁵

Das Interesse der Allgemeinheit an der Erhaltung einer baulichen Anlage kann dann angenommen werden, wenn ihre Bedeutung in das Bewusstsein der Bevölkerung oder eines breiten Kreises von Sachverständigen übergegangen ist.⁸⁶ Die Bedeutung eines Objekts muss (und kann) sich nicht auf den ersten Blick und erst recht nicht bereits aus laienhafter Sicht erschließen.⁸⁷ Anders als bei der Frage der Verunstaltung im Baurecht ist auch nicht auf die Anschauung des sog. gebildeten

1 - 24), Coburg (1911), Freilassing (1902), Lichtenfels (17 Tore, 1890), München-Thalkirchen (1899), Neuenmarkt (1900), Rosenheim (1858), Würzburg 1890). Im Portal Denkmale in Brandenburg (Stand 10. 2017) sind Ringlokschuppen nachgewiesen in Cottbus (1940-1943), Finsterwalde (1911), Lübbenau (1860), Neuruppin (1913), Templin (1888), Wittenberge (vor 1897), Wittstock/Dosse (1885- 1900), Wriezen (1866), Wustermark/Elstal (1906 – 1909). In Berlin besteht noch der Ringlokschuppen (1902 – 1914) im Bahnbetriebswerk Schöneweide (Bezirk Treptow-Köpenick, Denkmaldatenbank Berlin Nr. 09045261; hierzu Reimer, Das Bahnbetriebswerk Berlin-Schöneweide, 1993). Materialien in Wolfram, Der Rundlokschuppen, Urbaner Knoten- und Treffpunkt in Berlin, 2017.

⁸⁴ Rundlokschuppen wie den in Pankow gab es im 19. Jahrhundert ca. 25 und gibt es heute in Deutschland nur noch in Berlin – Rummelsburg (Bezirk Lichtenberg, Denkmaldatenbank Berlin Nr. 09095209). Paderborn wurde 1978 abgerissen. Weitere Rundhäuser preußischer Bauart stehen noch in Polen (z.B. Piła – 1871 Schneidemühl - , Bromberg und Dirschau) und im ehemaligen ostpreußischen Insterburg (Autowerkstatt). In Wittenberge bestehen nach einem Unwetter und anschließenden Abrissarbeiten nur noch vier Stahlstützen mit Mauerwerk und Teile der Dachkonstruktion; ein Verein betreibt den Wiederaufbau. Die St.Petersburg-Sektion von ICOMOS ruft dazu auf, die Lokomotivdepots in Insterburg, Dirschau, Bromberg, Schneidemühl und Berlin als ein Ganzes als gesamteuropäisches Geschichts- und Kulturerbe einzutragen.

⁸⁵ VG München v. 7.4.1982 – M 5030 VIII 80 -, BayVBl.1983, 281.

⁸⁶ HessVGH v. 24.3.1981 - IX OE 37/79 -, ESVGH 31, 191.

⁸⁷ OVG NW v. 28.4.2004, DRD 2.5.3 NW; siehe auch HessVGH v. 7.5.2013, DRD 2.5.3 HE (Bewertung, wie weit eine beabsichtigte Maßnahme eine Beeinträchtigung des Wesens, des überlieferten Erscheinungsbilds oder der künstlerischen Wirkung eines Kulturdenkmals bewirkt, ist auf der Grundlage des Urteils eines sachverständigen Betrachters vorzunehmen, dessen Maßstab von einem breiten Kreis von Sachverständigen getragen wird) und OVG SH v. 22.6.2000, DRD 2.5.3 (unschädlich für Unterstellung, wenn sich die Denkmalswürdigkeit dem uninformierten Betrachter nicht aufdrängt).

Durchschnittsmenschen abzustellen, sondern auf den **Wissens- und Kenntnisstand sachverständiger Kreise**.⁸⁸ Ohne Sachverständige könnte das Interesse der Allgemeinheit in vielen Fällen nicht ermittelt werden. Dies gilt besonders häufig für das Merkmal der geschichtlichen Bedeutung, die eine Voraussetzung des Erhaltungsinteresses ist, die sich aber in sehr vielen Fällen nicht von einem Gebäude ablesen lässt.⁸⁹ Zur Bejahung des öffentlichen Erhaltungsinteresses kann es genügen, dass sich der Denkmalwert der Anlage dem verständigen Betrachter offenkundig erschließt und sich überdies die Notwendigkeit des Denkmalschutzes aufgrund im Einzelfall gegebener gewichtiger Besonderheiten (z.B. der Singularität der Anlage⁹⁰) aufdrängt.⁹¹

Das Interesse der Allgemeinheit an der Erhaltung einer Sache muss auf die **Bedeutung der Sache** zurückzuführen sein. Für objektiv **belanglose Sachen** und Massenprodukte fehlt das Erhaltungsinteresse. Die Erkenntnis von der Bedeutung einer Sache kann sich im Laufe der Zeit ändern.

Nach **allgemeiner Anschauung** liegt heute die Erhaltung von technischen und Industriedenkmalen im Interesse aller Bürger. Nicht zuletzt das breite Interesse an den jährlichen Tagen des öffentlichen Denkmals belegt das gewachsene Interesse an Denkmalen und am Denkmalschutz. Die Öffentlichkeit drängt vielfach darauf, historische technische Bauten im Ganzen und an ihrem angestammten Ort zu erhalten, der einst die Grundlage für Errichtung und Betrieb z.B. von Bahnanlagen geboten hat.

Überhaupt kommt es für die Denkmaleigenschaft auf den Zustand (siehe hierzu Anlage 6 und oben Nr. 2.5.5.1) und die **Möglichkeit der Erhaltung** nicht an. Fragen der Zumutbarkeit, der Kosten und der Finanzierung von Instandsetzungsmaßnahmen haben bei der Anwendung des Denkmalbegriffs außer Betracht zu bleiben, siehe oben Nr. 2.5.5.2.⁹²

Zusammenfassung zum Interesse der Allgemeinheit:

Die gesamte Denkmalanlage Betriebswerk eingeschlossen das Sozialgebäude und die der technischen Einrichtung des Werks dienenden Nebengebäude und die Reste der Gleisanlagen besitzt neben den besonderen Bedeutungen der einzelnen Gebäude als Einzelbaudenkmale eine besondere verkehrsgeschichtliche Bedeutung, da es auf dichtem Raum anschaulich Zeugnisse der Eisenbahngeschichte in ihren verschiedenen Entwicklungsetappen zeigt. Diese Konzentration von zeitlich unterschiedlichen baulichen Anlagen mit ihrer Ausstattung ist für Deutschland **singulär**. Nicht als belanglos, sondern als herausgehoben anzusehen sind insbesondere die technikgeschichtliche Bedeutung des Rundschuppens, die kulturell-künstlerische Bedeutung der Gestaltung des Sozialgebäudes und die

⁸⁸ BVerwG v. 24.6.1960 - VII C 205/59 -, EzD 6.4 Nr. 1; siehe aber auch OVG Berlin v. 31.10.1997, DRD 2..5.3 = EzD 2.1.2 Nr. 26 m. Anm. Eberl und BWVGH v. 11.12.2002, DRD 2.5.3 BW.

⁸⁹ Eberl a.a.O., Art. 1 BayDSchG Erl. 13.

⁹⁰ OVG Berlin v. 25.7.1997, DRD 2.5.3 BB.

⁹¹ OVG BBRbg v. 31.10.1997 DRD 2.5.3 BB.

⁹² Siehe auch OVG Nds v. 12.4.1979 – B 74/78 -, NJW 1980, 307; dass. v. 16.1.1984 - 1 OVG A 68/82 -, NVwZ 1984, 741; OVG RP v. 26.5.1983 - 12 A 54/81 -, DÖV 1984, 75; dass. v. 20.7.1987, DRD 2.5.3 RP; OVG NW v. 18.8.1989 - 11 A 822/88 -, V.n.b; dass. v. 25.8.1989 - 11 A 2789/87 -, V.n.b.

städtebauliche Bedeutung der Gesamtanlage infolge ihres Nebeneinanders. Bestätigt wird die besondere Bedeutung des Bahnbetriebswerks durch die Würdigung in der Denkmalbegründung des Landesdenkmalamtes und der Monographie von Hänsel. Es ist deshalb gerechtfertigt, die einzelnen Gebäude A, B und C als Einzeldenkmale und darüber hinaus die gesamte Anlage insgesamt ebenfalls als ein Einzeldenkmal einzustufen. Das öffentliche Interesse an der Erhaltung der Gesamtanlage ist damit hinreichend dargelegt.

6. Zuordnung zu einer Denkmalgruppe

Die drei Gebäude A, B und C sind als bauliche Anlagen (Einzel-) **Baudenkmale** im Sinn des § 2 Abs. 2 Satz 1 DSchG. Ausweislich der aktuellen Formulierung in der Denkmalbegründung vom 15.2.2017 sieht das LDA alle drei Gebäude als Denkmalbereich bzw. Ensemble an.

Der Gesamtkomplex könnte in der Tat als Mehrheit über die einheitliche Nutzung zusammen gehörender baulicher Anlagen und damit als ein **Denkmalbereich** nach § 2 Abs. 3 DSchG angesehen werden, selbst wenn man unterstellen wollte, dass nicht sämtliche drei Gebäude (A, B, C) jeweils ein Einzeldenkmal wären.⁹³ Nach § 2 Abs. 3 DSchG Bln ist ein Denkmalbereich eine Mehrheit baulicher Anlagen oder Grünanlagen (Ensemble, Gesamtanlage) sowie Straßen-, Platz- und Ortsbilder sowie Siedlungen ... , deren Erhaltung aus in Absatz 2 genannten Gründen im Interesse der Allgemeinheit liegt, und zwar auch dann, wenn nicht jeder einzelne Teil des Denkmalbereichs ein Denkmal ist.

Die Berliner **Praxis** und ihr folgend die **Rechtsprechung** haben den Begriff Denkmalbereich als Oberbegriff und Ensemble und Gesamtanlage als die beiden Unterbegriffe interpretiert; Ensemble und Gesamtanlage werden in einer im deutschen Denkmalrecht einmaligen Weise differenziert.⁹⁴ Als **Ensemble** versteht das LDA „eine historisch oder städtebaulich-gestalterische gewachsene Einheit der baulichen Anlagen mit einem sich daraus ergebenden gesteigerten Zeugniswert für bestimmte geschichtliche Entwicklungen oder städtebauliche Gegebenheiten an einem Ort. Ensembles können auch Bauten oder Flächen umfassen, die für sich allein kein (Einzel-) Denkmal sind, jedoch als Bestandteile des Ensembles ebenfalls Denkmaleigenschaft besitzen“. Unter **Gesamtanlagen** versteht das LDA demgegenüber „Mehrheiten baulicher Anlagen, die durch einen inneren Funktionszusammenhang gekennzeichnet sind und in der Regel aus konzeptionell in einem Zug geplanten und errichteten (Einzel-) Denkmalen bestehen“. Nach dem insoweit zutreffenden Verständnis des LDA und der Genehmigungspraxis sollen also alle Teile der Gesamtanlage wie des Ensembles Baudenkmale sein. Die Unterscheidung der Praxis von Ensemble und Gesamtanlage findet zwar keine ausdrückliche Stütze im Gesetz, sie wird jedoch von den Gerichten mit getragen.⁹⁵

⁹³ Grundsätzliches und jeweils mit weiteren Nachweisen zu Mehrheiten von baulichen Anlagen in Martin/Krautzberger, Handbuch, a.a.O., Teil C IV Nr. 5; Eberl/Martin/Spennemann, a.a.O., Art. 1 Erl. 51 ff.; Haspel/Martin/Wenz/Drewes, a.a.O., Erl. 2.4.3, 3.2.2; Denkmalrecht in Deutschland – DRD – Nr. 5.2.1.

⁹⁴ So die „Informationen zur Denkmalliste Berlin, ABl. Nr. 29 vom 14.6.2001.

⁹⁵ Z.B. OVG BBrbg. v. 8.11.2006 - 2 B 13.04 -, EzD 2.2.6.2 Nr. 54 zur Spandauer Vorstadt. Demgegenüber ist festzuhalten, dass es sich z.B. entgegen RdNr.50 von OVG BBrbg v. 21.4.2016, openjur, bei der Kleinhaussiedlung Haselhorst keineswegs um eine „Gesamtanlage“, sondern um ein einheitliches städtebauliches Baudenkmal handelt.

Demgegenüber muss eine korrekte Auslegung nach Wortlaut und Systematik des Gesetzes davon ausgehen, dass Denkmalbereich, Ensemble und Gesamtanlage Synonyma sind und keine unterschiedlichen Rechtsfolgen auslösen.⁹⁶

Ein **Einzeldenkmal** ist demgegenüber keine Mehrheit von Sachen, sondern eine denkmalrechtliche **Einheit**, die allerdings auch aus mehreren Teilen bestehen kann. Auch **großflächige Anlagen** können Einzeldenkmal sein, z. B. Flugplätze, Militäranlagen, Produktionsstätten, Schlossanlagen, und z. B. in Mecklenburg-Vorpommern das KdF-Seebad Prora und die 25 qkm große sog. Denkmallandschaft Peenemünde. Zur Verdeutlichung: Nach Auslegung des Gutachters ist dementsprechend die Schlossanlage Charlottenburg keine Mehrheit baulicher Anlagen oder Grünanlagen im Sinn des § 2 Abs. 3 DSchG Bln, damit auch keine Gesamtanlage, sondern ein einheitliches Einzeldenkmal, zu dem allerdings auch separat als Denkmal einzustufende weitere Teile gehören, wie das Schloss selbst sowie die in der Denkmalliste als „Teilobjekte“ bezeichneten Große und Kleine Orangerie, Neuer Flügel, Theater, Belvedere, Neuer Pavillon, Reiterstandbild, Mausoleum, Brücken, schließlich auch der als Gartendenkmal eingetragene Schlosspark Charlottenburg.⁹⁷

Auch ein aus mehreren oder vielen Gebäuden, Teilen, Freiflächen usw. bestehendes Einzeldenkmal ist also ausschließlich als Einzelbaudenkmal in die Denkmalliste nach § 4 einzutragen; eine Behandlung als Denkmalbereich ist von Gesetzes wegen ausgeschlossen.⁹⁸ Das Landesdenkmalamt ist gehalten, die Denkmalliste und die Denkmalkarte entsprechend zu ergänzen.⁹⁹

7. Ergebnis

Es ist festzuhalten, dass die aktuellen Eintragungen in der Denkmalliste und die Denkmabegründung des LDA ihrem Wortlaut nach wohl nicht ganz gesetzeskonform sind. Die außerhalb der aktuellen Denkmalkarte liegende Anlagen (Nebengebäude und Gleisanlagen – Anlagen 2, 3 und 4) sind bisher vom LDA überhaupt nicht erfasst.

Das Betriebswerk ist mit seinem Gesamtbestand an drei Einzeldenkmalen A, B und C und allen Nebengebäuden sowie den Resten der Gleisanlagen insgesamt nicht ein Ensemble oder eine Gesamtanlage, sondern ebenfalls ein **Einzelbaudenkmal**; die Denkmaleigenschaft überlagert sich. Die Unterscheidung ist ohne zentrale Bedeutung, soweit es sich nur um die Erhaltungspflicht des § 8 DSchG Bln und die Verfahrenspflichten im Grundsatz geht; diese Pflichten erfassen „ipsa lege“ den Gesamtbestand einschließlich der vermeintlich untergeordneten Anlagen. Unterschiede würden nach dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit erst

⁹⁶ Haspel/Martin/Wenzel/Drewes, a.a.O., § 2 Erl. 3.2.2.

⁹⁷ Spandauer Damm 10, 20/22, Nr. 09046362.

⁹⁸ Eindeutig in diesem Sinne z.B. OVG NW v. 21.12.1995, DRD 2.5.3 NW (Einschornsteinsiedlung) und dass. v. 17.8.2001, DRD 2.5.3NW (Göttersiedlung). Siehe hierzu die Nachweise auch der Berliner Rechtsprechung bei Haspel/Martin/Wenzel/Drewes, a.a.O., § 2 Erl. 3.2.2. Irrig insbesondere die Einordnung einer KfZ-Wartungshalle als Denkmalbereich und Gesamtanlage durch OVG Berlin v. 8.7.1999 DRD 2.5.3 BB.

⁹⁹ Siehe § 4 Abs. 1 Satz 1 DSchG Bln: „sind ... einzutragen“. Nach HessVGH v. 28.11.1984 - 11 VE 139/84 -, DÖV 1985, 837 hat das Landesamt alle als Denkmäler erkannten Objekte in die Denkmalliste einzutragen. Das Opportunitätsprinzip gilt nicht. Einen Ermessensspielraum hat es dabei nicht.

dann zu machen sein, wenn für einzelne Anlagen oder Anlagenteile unterschiedliche Maßstäbe hinsichtlich Erhaltung und denkmal-verträglichem Umgang angelegt werden müssten.¹⁰⁰ Eine Anpassung der Denkmal-ausweisungen in der Denkmalliste und in der Denkmalkarte an die Einschätzung des gesamten Betriebswerks Pankow als Einzeldenkmal erscheint veranlasst.

IV. Zusammenfassung/Ergebnis

Die drei Anlagen A, B und C des Betriebswerkes sind als Einzelanlagen Baudenkmale im Sinne des § 2 Abs. 2 DSchG Bln. Darüber hinaus ist das Betriebswerk mit sämtlichen noch erhaltenen Nebengebäuden und den Resten der Gleisanlagen ebenfalls ein einheitliches Einzelbaudenkmal. Auf die gesamte Anlage ist deshalb das DSchG Bln mit den Verfahrens- und Erhaltungspflichten uneingeschränkt anzuwenden.

Eine Anpassung der Denkmalausweisungen in der Denkmalliste und in der Denkmalkarte an die Einschätzung des gesamten Betriebswerks als Einzeldenkmal erscheint veranlasst.

Die Singularität der Gesamtanlage begründet nicht nur die Denkmaleigenschaft. Das damit verbundene **gesteigerte Erhaltungsinteresse** zeitigt Folgerungen für das Gewicht der Erhaltungspflichten. Es kann auch bei der Betrachtung der Zumutbarkeit nicht außer Acht bleiben (Teil D). Die Behörden werden die gesteigerte Bedeutung auch im Zusammenhang mit den Beseitigungsanträgen (Teil D) und bei der Prüfung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit beim Erlass von Erhaltungsanordnungen (Teil F) zu beachten haben.

¹⁰⁰ Stichwort Kategorienadäquanz, siehe Haspel/Martin/Wenz/Drewes, a.a.O., § 2 Erl. 4.1.1, § 10 Erl. 4.5 und § 11 Erl. 4.2.1.3, OVG Berlin v 6.3.1997 („Zentrum am Zoo“), DRD 2.5.3 BB.