

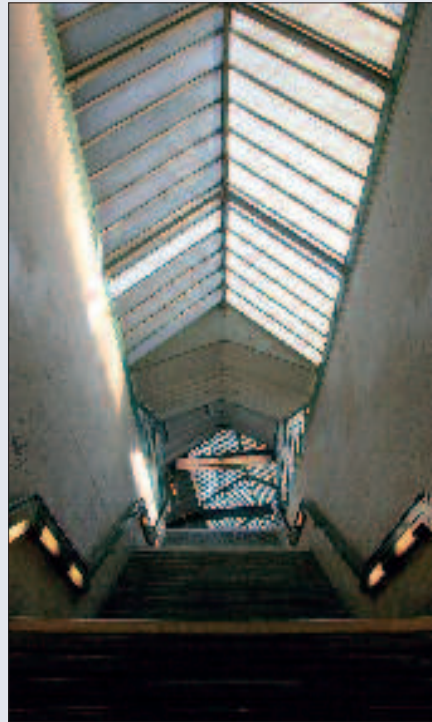


Industriekultur am Gleisdreieck

Baudenkmale und ihre Geschichte



▲ Ein- und Ausgang zur U-Bahnstation „Gleisdreieck“ in der Luckenwalder Straße mit dem Portal von Alfred Grenander. © Fotos: R.J.Fischer



Bemerkenswert ist der kleine, geradezu versteckt in der Luckenwalder Straße liegende Zugang zum Bahnhof: ein deutlicher Hinweis darauf, dass an der Station Gleisdreieck eher um- als ausgestiegen wurde, denn so beschrieb es Egon Erwin Kirsch 1923: „...die Haltestelle schwebt in der Luft. Unten sind keine Menschenhäuser, unten bewegen sich lediglich Maschinen. Unten liegt ein großes Areal von Güterbahnhöfen, ein Meer von Schienen, ...“. Doch nicht nur die horizontale Ausdehnung der Verkehrsanlagen war beeindruckend. Kaum einen Steinwurf vom Gleisdreieck entfernt, etwas östlich vor dem berühmten Torhaus der Hochbahn, kreuzten sich im Lauf der Geschichte nicht weniger als sieben verschiedene Verkehrsebenen.

Eine tiefgreifende Zäsur erfuhr die Entwicklung des Areals mit dem Ende des Zweiten Weltkriegs und der deutschen Teilung. Die im Westteil Berlins gelegenen Bahnhöfe der Anhalter- und der Potsdamer Eisenbahn wurden von ihren Verbindungen abgeschnitten und schrittweise stillgelegt. Nach dem Abbruch der das Stadtbild prägenden Kopfbahnhöfe um 1960 wurde der Name der Hochbahnstation Gleisdreieck ein Synonym für die gesamte Bahnfläche der für Berlin einst so bedeutenden Bahnhöfe sowie das Areal zwischen Landwehrkanal und Yorckbrücken – insgesamt eine Fläche von immerhin fast 90 Hektar.

Das Gelände des Deutschen Technikmuseums liegt mitten im Zentrum Berlins und ist von den erhaltenen Gebäuden und dem ehemaligen Betriebsgelände des Anhalter Güterbahnhofs sowie dem vormaligen Verwaltungsgebäude der Gesellschaft für Markt- und Kühlhallen geprägt, dem heutigen Eingangsgebäude des Museums.

In unmittelbarer Nachbarschaft befinden sich weitere Baudenkmale, Zeugen einer bedeutenden Industriekultur, die zu entdecken sich lohnt.

U-Bahnstation Gleisdreieck

Die Hochbahnstation Gleisdreieck entstand ursprünglich um 1900 als zentrales Verzweigungsbauwerk der ersten Berliner U-Bahnlinien, gelegen zwischen dem Anhalter und Potsdamer Güterbahnhof. Erst 1912/13 wurde die Anlage in Folge des katastrophalen Hochbahnunglücks von 1908 und der geplanten Entlastungslinie zum Wittenbergplatz zu einem Turmbahnhof umgebaut, wie er auch heute noch existiert.



▲ Blick in den Innenhof „Station Berlin“ des ehemaligen Postbahnhofs in der Luckenwalder Straße. © Foto: STATION Berlin

Zwischen Anhalter und Potsdamer Bahn

Der Postbahnhof

Eingezwängt zwischen dem Gleisdreieck und den damaligen Anlagen der Gesellschaft für Markt- und Kühlhallen wurde 1913 der Postbahnhof in der Luckenwalder Straße eröffnet. Die Anlage war notwendig geworden, nach-



▲ Die ehemalige Reichsbahndirektion Berlin. © Foto: N. Kupfer

dem der Paketumschlag solche Ausmaße angenommen hatte, dass er nicht mehr auf den großen Personenbahnhöfen abgewickelt werden konnte. Bemerkenswert ist, dass der Bahnhof eine eigene Einheit unter Leitung der Post darstellte und auch der Bahnbetrieb durch diese abgewickelt wurde. Hierfür standen vier von der AEG und Siemens gelieferte Elektrolokomotiven zur Verfügung, die in Spitzenzeiten bis zu 400 Rangierfahrten am Tag durchführten. Nach der deutschen Teilung war der Postbahnhof die zentrale Umschlagstelle für Pakete von und nach Westberlin. Mitte der 1990er Jahre wurde der Bahnhof stillgelegt und damit endete auch der letzte reguläre Zugbetrieb auf dem Areal des Anhalter Bahnhofs, sieht man von der Baulogistik für den Potsdamer Platz ab.

2007 wurde der zwischenzeitlich leerstehende Postbahnhof von den Gesellschaftern der Premium Exhibitions GmbH erworben und umfassend saniert. Unter dem Namen „Station Berlin“ ist die Anlage heute eine begehrte Event Location in Berlin und fungiert durch die zahlreichen Veran-

staltungen, Messen und Tagungen, wie beispielsweise vor kurzem der re:publica, auch als Plattform für den Austausch neuer Ideen und Konzepte im Bereich neuer Technologien und der Kreativwirtschaft.

Das Kühlhaus II

Direkt neben der Station Berlin liegt das ehemalige Kühlhaus II der Gesellschaft für

lin. Vor dem Hintergrund des Neubaus erfolgte gleichzeitig eine Neuorganisation der Preußischen Eisenbahnverwaltung, welche durch die forcierte Verstaatlichung der Berliner Eisenbahnen in den vorhergehenden Jahren stark angewachsen war.

Ab 1920 befand sich der Sitz der Reichsbahndirektion Berlin in dem Gebäudekomplex, der zwischen 1929 und 1938 um einen



▲ Fassadenschmuck am Westflügel der Reichsbahndirektion Berlin von Richard Brademann an der Luckenwalder Straße. © Foto: R.J.Fischer

Markt- und Kühlhallen, welches ebenfalls für Kunst- und Kulturevents genutzt wird. Es gehörte ursprünglich zu einem Komplex von zwei Kühlhäusern samt Maschinenhaus und Verwaltung, der zwischen 1899 und 1900 entstand. Mit einer Stangeneisproduktion von maximal 250 Tonnen pro Tag, welche sich im Kühlhaus I an der Trebbiner Straße befand, war die Anlage seinerzeit zugleich die leistungsfähigste Eisfabrik Berlins. Das äußere Erscheinungsbild der Gebäude war durch den Historismus geprägt und erinnerte bewusst an eine mittelalterliche Festungsanlage. Im Inneren verbarg sich jedoch eine moderne Stahlskelettkonstruktion. 1908 wurde die Anlage noch um ein neues Verwaltungs- und Stallgebäude ergänzt, in welchem 1983 das Deutsche Technikmuseum eröffnete.

Dienstgebäude der Eisenbahndirektion Berlin

Zwischen den beiden Bahnhöfen entstand von 1892 bis 1895 auch das Dienstgebäude der Königlichen Eisenbahndirektion Ber-

Erweiterungsbau zum Gleisdreieck hin ergänzt wurde. Den Zweiten Weltkrieg überstand das Gebäude nahezu unbeschadet, seine exterritoriale Lage in Berlin (West) führte in der Nachkriegszeit jedoch zu mehreren Zwischenfällen zwischen der amerikanischen und sowjetischen Besatzungsmacht sowie der West-Berliner Polizei. Die Lage entspannte sich erst, als die Deutsche Reichsbahn (Ost) 1958 in dem Gebäude eine Poliklinik für ihre West-Berliner Beschäftigten einrichtete. Anfang der 1990er Jahre wurde der Komplex generalsaniert und seit 2006 residiert in der ehemaligen Eisenbahndirektion die europäische Konzernzentrale von Bombardier Transportation.

Das Lapidarium

Schräg gegenüber von Bombardier, auf der anderen Seite des Landwehrkanals, liegt die ehemalige Abwasser-Pumpstation des Radialsystems III. Sie entstand zwischen 1873 und 1876 nach Entwürfen von James Hobrecht als erster Teil des Berliner Kanalisationsystems. Nach seiner Außerbetriebset-



zung 1972 diente die Anlage als Lapidarium. Neben der AEG-Turbinenhalle von Peter Behrens und zwei Siemensverwaltungsbauten gehörte das Pumpwerk zu den ersten vom Berliner Senat als schützenswert ausgewiesenen Industriedenkmalen im Westteil der Stadt. Nach der Schließung des Lapidariums 2009 erwarb eine Kommunikationsagentur die Anlage.

Die Siemensgebäude

Gleich neben der Bahnhofshalle, im Hinterhaus der ehemaligen Schöneberger Straße 19, richtete die Firma Siemens & Halske 1847 ihre erste Werkstatt ein. Später erbaute der Siemens-Konzern am Askanischen Platz 3 seinen zentralen Firmensitz. Mit dem Umzug der Verwaltung 1914 nach Spandau beziehungsweise der späteren Sie-

mensstadt wurde das Gebäude an die Accumulatoren Fabrik AG (später Varta) verkauft und beherbergt heute die Redaktionsräume des „Tagesspiegel“. Doch so ganz wollte man sich seitens Siemens von der repräsentativen Lage in der Nähe des Regierungsviertels und der verkehrsgünstigen Lage am Anhalter Bahnhof nicht trennen. Daher entstand zeitgleich mit dem Umzug nach Spandau eine neue Firmenvertretung in der Schöneberger Straße 3. Die Entwürfe für das Gebäude stammten von Karl Janisch, Leiter der Bauabteilung von Siemens und vormaliger Regierungsbaumeister bei der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin. 1929–1930 wurde der Gebäudekomplex noch einmal erweitert. Nach dem Zweiten Weltkrieg nutzten unter anderem die Deutsche Grammophon und das Finanzamt für Körperschaften das Gebäude. Es beherbergt heute ein Hotel der Mövenpick-Kette, dem die ehemaligen Repräsentationsräume des Siemens-Konzerns eine exklusive Atmosphäre verleihen. Darüber hinaus finden sich in den Gängen auch Relikte aus der Vergangenheit – Leihgaben des Deutschen Technikmuseums, die einen Bezug zur Geschichte des Hauses und des Anhalter Bahnhofs herstellen.

Park Gleisdreieck

Der Park Gleisdreieck umfasst die Flächen des ehemaligen Potsdamer und Teile des Anhalter Güterbahnhofs, welche südlich der einstigen Kopfbahnhöhe lagen, und



▲ Das ehemalige Pumpwerk des Radialsystems III am Halleschen Ufer.

© Foto: N. Kupfer

Der Anhalter Bahnhof

Der Anhalter Personenbahnhof wurde 1880 eingeweiht und gilt noch heute als einer der bekanntesten deutschen Kopfbahnhöfe. Das von Franz Schwechten entworfene repräsentative Bahnhofsgebäude ersetzte die Anlagen des ersten Anhalter Bahnhofs, die sich bis dahin weitestgehend auf dem Areal nördlich des Landwehrkanals befanden. Heute sind vom Bau der „Mutterhöhle der Eisenbahn“, wie der Anhalter Bahnhof vom Schriftsteller Walter Benjamin genannt wurde, nur noch der Portikus am Askanischen Platz sowie das Fürstenportal erhalten, welches im Deutschen Technikmuseum ausgestellt wird. Daneben sind auch die Originale der zwei Galvanoplastiken vom Portikus, „Der Tag“ und „Die Nacht“ nach einem Entwurf von Ludwig Brunow, zu sehen. Auf dem Portikus befinden sich Kopien. Hinter dem Tempodrom, das heute auf dem Gelände steht, sind auch noch Teile der alten Bahnsteige erhalten und als Landschaftselemente in den Elise-Tilse-Park integriert.



▲ Portikusfragment des Anhalter Bahnhofs am Askanischen Platz.

© Foto: N. Kupfer

wird durch die Nord-Süd-Fernbahn sowie die Bebauung um die U-Bahnstation Gleisdreieck in einen Ost- und einen Westpark geteilt. Der Westpark wurde bereits 2011, der Ostpark Ende Mai 2013 eröffnet. Es ist bemerkenswert, dass insbesondere im Bereich des Anhalter Güterbahnhofs Teile der historischen Bahnanlagen, welche sich die Natur bereits seit Mitte des letzten Jahr-

Bahnbetriebswerks befindet sich heute die Eisenbahnausstellung des Museums und in dem erhaltenen östlichen Kopfbau der Ladestraße ist das Science Center Spectrum des Museums untergebracht. Die sich anschließenden Ladehallen gehören ebenfalls zum Museum. In den ersten beiden Hallen wird bereits die Ausstellung „Mensch in Fahrt“ präsentiert. Die daran anschließen-

den Hallen sollen nach ihrem Ausbau die Ausstellung „Das Netz“ aufnehmen, mit der das „Museum der Zukunft“, das Technoversum, in der ersten Realisierungsstufe Gestalt gewinnen soll. Somit lädt das Areal um das Gleisdreieck in mehrfacher Hinsicht zur Entdeckung der Industriekultur und Technikgeschichte ein.

NICO KUPFER



▲ Die ehemalige Siemensverwaltung in der Schöneberger Straße 3, heute ein Hotel der Mövenpick Gruppe. © Foto: N. Kupfer



▲ Ein alter Prellbock im Park am Gleisdreieck. © Foto: N. Kupfer

hunderts „zurückeroberte“, bewusst in ihrem jetzigen Zustand belassen und in die Konzeption des Parks als „Gleiswildnis“ integriert wurden. Neben den hoch aufragenden Stellwerken Abwt und Plw – letzteres wurde saniert und beherbergt heute einen Kiosk – sind die Spuren der Berliner Eisenbahngeschichte eher unscheinbar und im Sommer unter dichtem Grün verborgen. Im Wäldchen am Westrand des Parks erkennt man beispielsweise noch die alten Kanalgleise des Wagenreinigungsschuppens, dessen Ruine bis auf das Areal des Technikmuseums reicht. Im Ostteil ist noch eine alte Gleiswaage erhalten und rostige Rangiersignale zeugen von einer längst vergangenen Betriebsamkeit.

Deutsches Technikmuseum

Neben den kleinen Zeugnissen im Park finden sich die großen Zeugnisse des Anhalter Güterbahnhofs auf dem Areal des Deutschen Technikmuseums, das sich unmittelbar an den Park anschließt. In dem wieder aufgebauten Lokschuppen des Anhalter



▲ Lokschuppen des Anhalter Bahnbetriebswerks. © Foto: R.J.Fischer