

Kurze Geschichte des Grundstücks

Lichterfelde-Süd

RAW & Geisterstadt

Stand: 19. September 2012



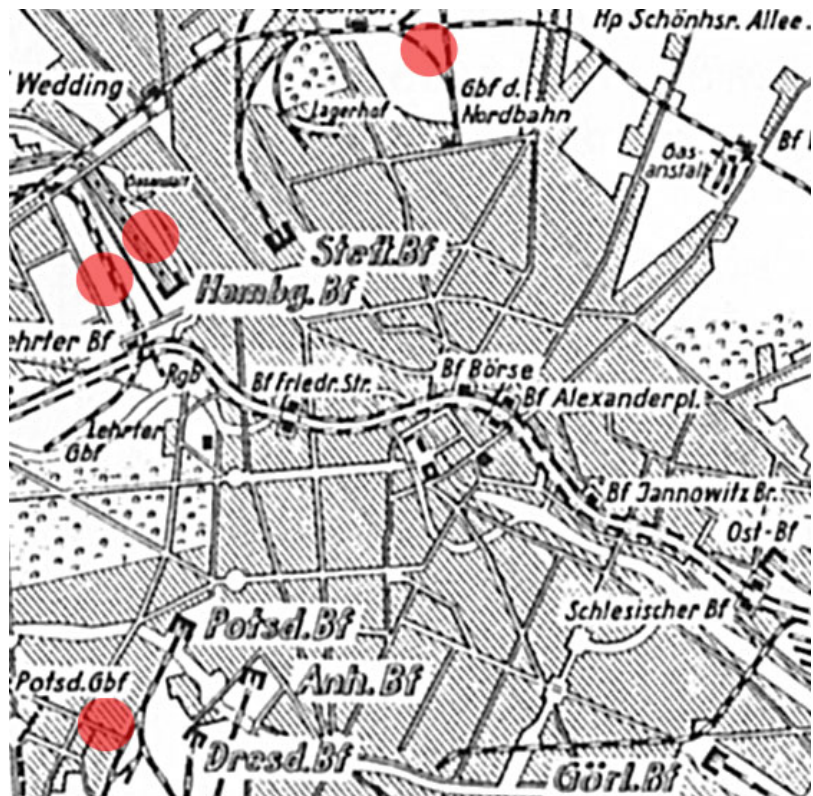
Ausschnitt aus einem Stadtplan von 1899

stadtkernforschung

Dr. Benedikt Goebel
Mommsenstr. 5
10629 Berlin
stadtkern@berlin.de

Vorbemerkung

Vier der fünf von der Groth-Gruppe 2012 gekauften ehemaligen Berliner Bahngrundstücke – Heidestraße, Lehrter Straße, Mauerpark-Nord, Flottwellstraße und Lichterfelde Südgelände – verbindet untereinander sehr viel. Sie stellen und stellen Randlagen der Berliner Innenstadt dar, die aus verschiedenen Gründen in der Mitte des 19. Jahrhunderts noch unbebaut waren und durch die lange aber mittlerweile überwiegend beendete Nutzung durch die Eisenbahn heute Entwicklungsflächen in zentraler Lage sind. Das Südgelände an der Lichterfelder Stadtgrenze hat eine eigene, hiervon abweichende Geschichte und mit seinen 100 Hektar auch eine andere Dimension als die vier innerstädtischen Flächen. Durch seine Nutzung als Reichsbahnausbesserungswerk für den Südbahnhof der Nord-Süd-Achse und seine Mauerrandlage hat auch dieses Gelände Anteil am **Gruppenschicksal der vier innerstädtischen Lagen**.



Vier Orte im Berliner Eisenbahnnetz, 1882
(Berlin und seine Eisenbahnen, 1896)

Auf diese vier eingangs genannten Grundstücke außerhalb der in den 1730er Jahren angelegten Akzisemauer richteten sich gegen Mitte des 19. Jahrhunderts noch andere Begehrlichkeiten als die der privaten Eisenbahngesellschaften. Schinkel, Lenné und Hobrecht planten im Auftrag des Preußischen Staates bzw. des Berliner Magistrats großzügige Stadterweiterungen für diese Areale, die dann aber von der Realität der **Güterbahnhöfe** und ihrer angrenzenden Gewerbegebiete eingeholt wurden.

Alle Bahnlinien wurden – nach dem Modell des älteren Kanal- und Chausseebaus – von privaten Aktiengesellschaften geplant und begonnen; alle aber wurden zwischen 1878 und 1886 durch den Preußischen Staat übernommen.

Alle fünf Grundstücke dienten nicht als Personenbahnhofs-Gelände, sondern als Rangier- oder Güterbahnhöfe. Die Güterbahnhöfe waren die Schnittstellen zwischen dem lokalen Transport mit Hunde-, Menschen- und Pferdekraft und dem dampfgetriebenen Schienenverkehr.

Seit dem Beginn des 20. Jahrhunderts wurde eine gewaltige **Nord-Süd-Achse** durch Berlin geplant (zuerst von Martin Mächler, wesentlich folgenreicher und bekannter durch Adolf Hitlers Generalbauinspektor Albert Speer). Diese Achse diente der städtebaulichen Monumentalisierung der Reichshauptstadt und zugleich der Modernisierung des Berliner Eisenbahnnetzes. Der gestreckte Hauptbahnhof der kaiserzeitlichen Stadtbahn wäre durch einen verteilten unterirdischen Hauptbahnhof in Nord-Süd-Richtung ergänzt worden, der die noch unverbundenen Kopfbahnhöfe im Süden und Norden miteinander verbunden hätte – ungefähr so wie es die Deutsche Bahn mit ihrem Pilzkonzept nach 1990 realisiert hat. Die Nord-Süd-Achse der „Welthauptstadt Germania“ betraf vier der Grundstücke direkt – die Flottwellstraße hätte im Mittelpunkt der Paradestraße gelegen, Lehrter Straße und Heidestraße hingegen links und rechts des großen Wasserbeckens. Das Lichterfelder Gelände lag am südlichen Ende der Achse.

Bahnanlagen spielten (und spielen) in der militärischen Planung eine wichtige Rolle. Ihr Funktionieren war (und ist) die Voraussetzung für schnelle Transporte von Truppenteilen und Ausrüstungen zu den Fronten und in der Gegenrichtung. Dass die Eisenbahnen nicht nur bei den **Deportationen der europäischen Juden**, sondern auch der Berliner Juden eine maßgebliche Rolle gespielt haben, wurde der lokalen Öffentlichkeit in den 1980er Jahren durch die Errichtung der Mahnmale „Gleis 17“ am Güterbahnhof Grunewald und auf der Putlitzbrücke in Moabit bewusst.

Die riesigen Areale der Rangier- und Güterbahnhöfe, ehemals eigene Städte in der Stadt, werden seit der Einführung des Containers und der Verlagerung des restlichen Güterverkehrs auf die Straße immer weniger benötigt. Die Bahn tat sich schwer mit der Entwidmung der Flächen und der Einsicht, dass ihr riesiger Flächenbesitz unweigerlich zum Schrumpfen verurteilt ist.

Berliner Besonderheiten, von der vier der fünf Grundstücke nach dem Zweiten Weltkrieg betroffen waren, waren ihre anfängliche Verwaltung durch die (Ost-) Deutsche Reichsbahn auf dem Territorium West-Berlins und ihre Lage in **Mauernähe**. Erst 1953 wurden nicht unmittelbar für Betriebszwecke der Reichsbahn benötigte Flächen dem West-Berliner Senat übertragen; die Reichsbahn behielt nur die für den Betrieb notwendigen Fläche und Rechte. Wegen der Einschränkungen durch die unmittelbare Nähe zum „Antifaschistischen Schutzwall“ stehen Mauerpark-Nord, Heidestraße und Lichterfelde Süd erst seit dem Mauerfall wieder für städtische Nutzungen zur Verfügung.

Die **Rückkehr riesiger Bahnflächen in den Raum der Stadt**, in die Nutzung als Wohngebiet, ist ein großer Glücksfall. Berlin kann sich in dieser Hinsicht als *die* ehemalige Eisenbahn-Metropole des europäischen Festlands besonders glücklich schätzen. Es kommt natürlich darauf an, was man daraus macht. Die lokalen Proteste gegen die aktuell geplante Verwertung und Entwicklung der Eisenbahn- und Mauerbrachen zeigen, dass es vielerorts an Einsicht in größere Zusammenhänge fehlt. Viele Anwohnerinitiativen agieren nach dem Motto: „Berlin wächst: gut! Aber nicht in meiner Nachbarschaft!“ Dies ist klassischer Ausdruck dessen, was der anglo-britische Sprachraum als NIMB- (*Not-in-my-backyard*-) Haltung bezeichnet. Mittelfristig werden die meisten bisherigen Brachen in Gewerbe- oder Wohngebiete umgewandelt werden – eine Überfülle an Brachen bzw. öffentlichen Grünflächen kann sich auf Dauer keine Stadt leisten.

Vorbahnzeit

Das von der Groth-Gruppe in 2012 erworbene fast eine Million Quadratmeter große Areal östlich des Bahnhofs Lichterfelde-Süd liegt auf dem Gebiet des **1375** erstmals erwähnten Dorfs und späteren Ritterguts Lichterfelde. Das Areal wird umgrenzt von der Trasse der Anhaltinischen Bahn, der Reaumurstraße (die zu der nach ihren Straßennamen benannten Thermometer-Siedlung gehört), dem Landweg, der Osdorfer Straße und der Stadtgrenze entlang des Jenbacher Wegs.

Lichterfelde unterstand seit **1508** vollständig der in Britz ansässigen Familie von Britzke. Nach **1603** auf mehrere Eigentümer aufgeteilt wechselten die Eigentümer wiederholt bis **1865** der Großkaufmann J.A. Carstenn Dorf und Gut erwarb.

Lichterfelde hieß seit der **1877** erfolgten Zusammenlegung der Gutsbezirke Giesendorf und Lichterfelde und des Gemeindebezirks Giesendorf „Groß-Lichterfelde“.

Bahngeschichte

1893 eröffnete der Bahnhof Groß-Lichterfelde Süd. **1925** wurde er in Lichterfelde Süd umbenannt. Bis 1943 hielten hier die Fernzüge von und zum Anhalter Bahnhof. Seitdem halten stattdessen die elektrischen S-Bahnzüge hier.

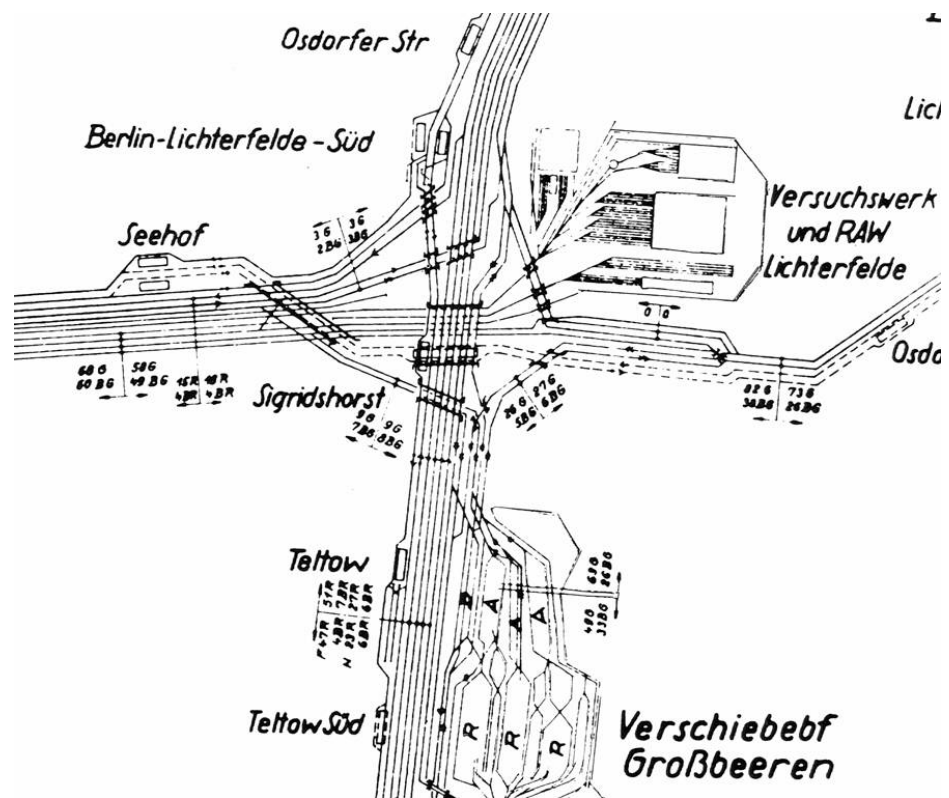


Ausschnitt aus einem Stadtplan von 1899

Noch um **1900** war das Areal von Ziegeleien und Landwirtschaft geprägt.

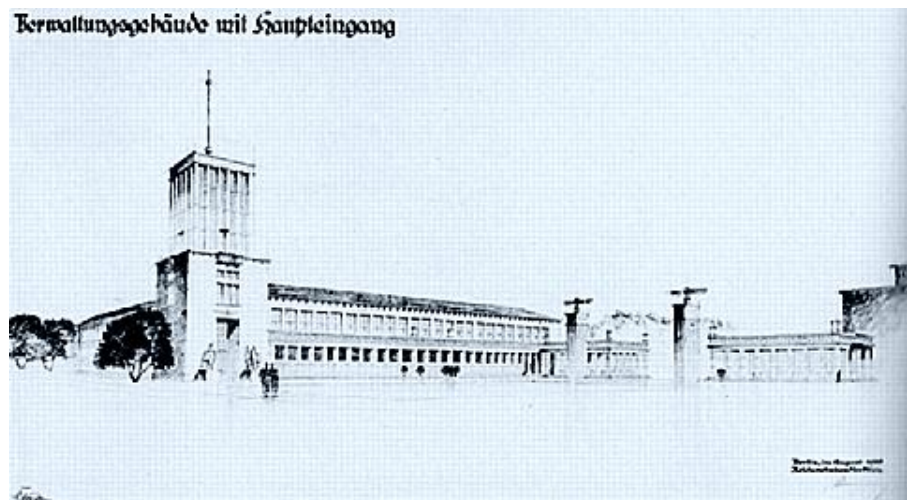
1920 erfolgte die Eingemeindung von Groß-Lichterfelde nach Berlin.

Ab **1937** wurde von der Generalbauinspektion im Rahmen der Germania-Planung ein Reichsbahnausbesserungswerk (RAW) für den neuen Südbahnhof geplant. Mit seinem Bau wurde begonnen; die Bauarbeiten mussten aber in den letzten Kriegsjahren eingestellt werden.¹



Netzplanung an der südlichen Stadtgrenze, 1938

Während des **Zweiten Weltkriegs** gab es Baracken für Zwangsarbeiter an der Ecke Landweg und Osdorfer Straße. Die Zwangsarbeiter mussten unter unmenschlichen Bedingungen das Reichsbahnausbesserungswerk und ein Reichsbahn-Versuchsgelände für die Erprobung neuer Bahntechnik errichten. Wie das RAW einmal aussehen sollte, zeigen zwei Schauzeichnungen aus dem Bestand des Bundesarchivs.

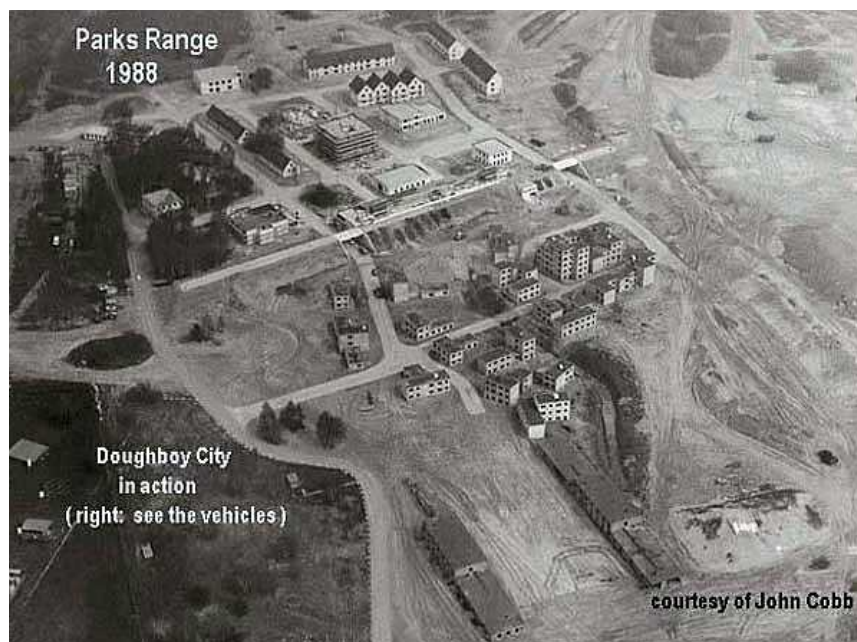


(BArch, R5, Nr. 22792; zit. nach Peter Bley 2008)



(BArch, R5, Nr. 22792; zit. nach Peter Bley 2008)

Seit **1953** nutzte die die US-Army 54 Hektar des Geländes. Im nördlichen Teil des nach dem ersten Amerikanischen Stadtkommanden nach 1945 „ParksRange“ genannten Geländes befanden sich eine Hindernisbahn und ein Ausbildungsgelände mit 23 Gebäuden von denen 18 für den Häuserkampf genutzt wurden. Die Kampfanlage hieß "Doughboy City" nach der Bezeichnung für den einfachen Soldaten der US Army. Für den realistischen Häuserkampf dienten der Nachbau der Berliner Kanalisation, eine Bahnstation mit Bahndamm, ein Kanalabschnitt, eine Kirche, ein Rathaus und mehrstöckige Betonhäuser. Diese Anlage hieß im Volksmund „Geisterstadt“ und wurde bis 1993 genutzt. Der Südteil diente zum Gefechtsexerzieren für Panzer. In den achtziger Jahren protestierten Bürgerinitiativen gegen die militärische Nutzung, jedoch ohne Erfolg.



Schrägflutbild, 1988 (Quelle: Reinhard von Bronewski)

1968-74

Bau der Thermometersiedlung, eines sozialen Brennpunktes der GSW und der GAGFAH.

1994

Abzug der amerikanischen Truppen und vorherige Beseitigung der *Geisterstadt*. Seitdem nutzen Pferdesportler und Spaziergänger das Gelände.

1995-2012

Die Pläne von Vivico bzw. CA Immo für einen "hochwertigen Lebens- und Arbeitsstandort für rund 7.000 Menschen" werden von den Anwohnern mehrheitlich abgelehnt. Die Anwohner träumen von einem Naherholungsgebiet.

Abbildungsverzeichnis

Die Rechte für die verwendeten Abbildungen liegen bei den in Klammern benannten Bildrechtsinhabern. Vor jeder Verwendung der Abbildungen sind die genannten Bildrechtsinhaber um Genehmigung zu bitten.

Bildrechtsinhaber

Die Rechte für die in allen sechs Texten verwendeten Abbildungen liegen bei den in Klammern benannten Bildrechtsinhabern. Vor jeder Verwendung der Abbildungen sind die unten mit ihren Kontaktadressen aufgeführten Bildrechtsinhaber um Genehmigung zu bitten.

Architekturmuseum der TU Berlin (AMTUB)

Leiter Herr Dr. Hans-Dieter Nägelke

Tel. (030) 314-23116

architekturmuseum@ub.tu-berlin.de

Archiv für Kunst und Geschichte Berlin-Nikolassee

(akg)

Tel. (030) 804 85 300

honorare@akg-images.de

Berlin Mitte Archiv (BMA)

Inhaber Herr Lutz Mauersberger

mauersberger@berlin-mitte-archiv.de

Berlinische Galerie

Tel. (030) 78902600

Bildportal der Kunstmuseen Berlin (bpk)

Tel. (030) 278792-15

kontakt@bpk-images.de

Bundesarchiv Koblenz (BArch Koblenz)

Fotoarchiv Herr Dr. Oliver Sander

Tel. (0261) 505-382

bild@bundesarchiv.de

Bundesarchiv Berlin-Lichterfelde (BArch Berlin)

Tel. (03018) 7770-0

berlin@bundesarchiv.de

Christian Schad-Stiftung Aschaffenburg (CS)

Ines Otschik

Tel. 0 60 21/38 67 40

ines.otschik@aschaffenburg.de

Deutsches Historisches Museum (dhm)

Tel. (030) 20304852

Rudolph@dhm.de

Gisela Stappenbeck

Tel. (030) 7 72 93 82

Landesarchiv Berlin (LAB)

Fotosammlung Frau Barbara Schäche

Tel. (030) 90264-273

schaeche@landesarchiv.berlin.de

Landesdenkmalamt Berlin (LDA Berlin)

Tel. (030) 902593674

britta.kaden-pohl@senstadt.berlin.de

Landesluftbildstelle (jetzt: LuftbildService)

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umweltschutz

Tel. (030) 90139-5155

LuftbildService@senstadtum.berlin.de

Staatsbibliothek zu Berlin Preußischer Kulturbesitz

(SBB; die Bildrechte für die SBB verhandelt das bpk, s. dort)

Kartenabteilung Herr Wolfgang Crom

Tel. (030) 266-435400

wolfgang.crom@sbb.spk-berlin.de

Stiftung Stadtmuseum Berlin (SSB)

Photothek Frau Ines Pannek

fotothek@stadtmuseum.de

Quellenverzeichnis

Landesarchiv Berlin (LAB)

A Rep. 005-07: Hauptamt für Kriegssachschäden, Nrn. 594 und 698.

A Rep. 080: Eisenbahndirektion Berlin, Nrn. 6134 und 6135.

Primärliteraturverzeichnis

Berlin und seine Bauten, Berlin 1896.

Berlin und seine Eisenbahnen, Berlin 1896.

Eberstadt, Rudolf/Möhring, Bruno/Petersen, Richard (1910): Groß-Berlin. Ein Programm für die Planung der neuzeitlichen Großstadt. Berlin: Wasmuth.

Manfred Hecker: Die Bauwerke und Kunstdenkmäler von Berlin, hrsg. vom Senator für Stadtentwicklung und Umweltschutz, Bd. 4: Bezirk Kreuzberg, Karten und Pläne, Berlin 1980.

Martin Mächler – Weltstadt Berlin. Schriften und Materialien dargestellt und herausgegeben von Ilse Balg, Berlin 1986.

Nicolai, Friedrich: Beschreibung der königlichen Residenzstädte Berlin und Potsdam, aller daselbst befindlicher Merkwürdigkeiten, und der umliegenden Gegend. Faksimile der Originalausgabe von 1786. Berlin 1980.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umweltschutz, Denkmalliste Berlin.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen (1914): Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltung (54).

Wilhelm Oehlert: Moabiter Chronik, Festgabe zur Feier der fünfzigjährigen Zugehörigkeit des Stadtteils Moabit zu Berlin, Berlin 1910.

Ludwig Quassowski: Die Um- und Neubauten der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn. 4. Die provisorischen Anlagen für den Personenverkehr auf dem Bahnhof Berlin, in: Zeitschrift für Bauwesen 21, 1871, S. 169–17.

Sekundärliteraturverzeichnis

Aktionsbündnis Landschaftspark Lichterfeld Süd: Argumente für einen Landschaftspark in Lichterfelde Süd, Typskript Berlin 2011.

Dietmar Arnold/Sven Felix Kellerhoff: Die Fluchttunnel von Berlin, Berlin 2008.

Berlin und seine Bauten, Teil X, Band B-Anlagen und Bauten für den Verkehr, Bd. 2: Fernverkehr, Berlin, 1984.

Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanal, Arbeitsheft Bundesgartenschau Berlin 1995 GmbH, Berlin 1991.

Peter Bley: 150 Jahre Eisenbahn Berlin Hamburg, Berlin 1996.

BossConsult, Untersuchungsbericht, Orientierende Untersuchung der Fläche Heidestraße Ost in Berlin und eingrenzende Untersuchung von Teilflächen.

Freiräume Europacity / Heidestraße und Nordhafen Berlin Mitte, Nichtoffener Ideen- und Realisierungswettbewerb, Ausschreibung, Berlin 2011.

Alfred Bernd Gottwaldt, Das große Berliner Eisenbahn-Album, Stuttgart 2010.

Grenzgänger. Wunderheiler. Pflastersteine. Die Geschichte der Gleimstraße in Berlin, (hrsg. Von Annett Gröschner und Olaf Lippke; Katalog des Prenzlauer Berg Museums), Berlin 1998.

Alexander Haeder, Ulrich Wüst: Prenzlauer Berg, Besichtigung einer Legende, Berlin 1994.

Hildebrandt, Bernd/Haiger, Ernst: Kriegsende in Tiergarten. Die Geschichte des Kriegsgräberfriedhofs Wilsnacker Straße. Berlin 2009 (Edition Berliner Unterwelten).

- Friedrich Jeschonnek: Alliierte in Berlin 1945 bis 1994.
- Kaufhold, Enno: Christian Schad fotografiert das Gleisdreieck in Berlin, in: Rundbrief Fotografie, Vol. 19 (2012), No. 2, S. 3-4.
- Rainer Kubatzky: Standorte und Topographie der Kriegsgefangenen- und Zwangsarbeiterlager in Berlin und Umland 1939-1945, Berlin 1999.
- Bernd Kuhlmann: Bahnknoten Berlin. Die Entwicklung des Berliner Eisenbahnnetzes seit 1838, Berlin 2000.
- Müller, Frank Lorenz: Die Revolution von 1848/49, Darmstadt 2002 (Online verfügbar unter <http://books.google.de/books?id=pQwRAQAAMAAJ>)
- Der Ort des Terrors: Geschichte der nationalsozialistischen Konzentrationslager, Bd. 3: Sachsenhausen/Buchenwald, München 2006.
- Hans Joachim Reichhardt/Wolfgang Schäche: Von Berlin nach Germania, Berlin 1984.
- Pitz, Helge/Hofmann, Wolfgang/Tomisch, Jürgen: Berlin-W. Geschichte und Schicksal einer Stadtmitte. Unter Mitarbeit von Eva Maria Eilhardt, Ellen Graebner und Dorothea Zöbl, Berlin 1984.
- Joachim Rechenberg: Der „Bauch der SS“, in: Berlinische Monatschrift April 1997, S. 42-46. Gleichnamig auch in: Grenzgänger. Wunderheiler. Pflastersteine. Die Geschichte der Gleimstraße in Berlin, (hrsg. Von Annett Gröschner und Olaf Lippke; Katalog des Prenzlauer Berg Museums), Berlin 1998.
- Sven Rolf, Die Konstruktion totalitärer Räume: Am Beispiel des Generalbebauungsplans für Berlin im Dritten Reich. 2008.
- Günther Schulz, Stadtpläne von Berlin 1652 bis 1920 (Schriftenreihe des Landesarchivs Berlin, 3), Berlin 1998.
- Senatsverwaltung für Bau- und Wohnungswesen: Lehrter Kreuzungsbahnhof, Projektstudien, Städtebau und Architektur Bericht 27, Berlin 1994.
- Susanne Willems, Der entsiedelte Jude. Albert Speers Wohnungsmarktpolitik für den Berliner Hauptstadtbau. (Publikationen der Gedenk- und Bildungsstätte Haus der Wannseekonferenz 10), Berlin.
- Zedlitz-Neukirch, L. von: Wegweiser durch den Preußischen Staat, 1831. Online verfügbar unter <http://books.google.de/books?id=MZEDAAAACAAJ>.
- Zwoch, Felix: Hauptstadt Berlin, 1993. Online verfügbar unter <http://books.google.de/books?id=Sj83AQAIAAJ>.

Verzeichnis benutzter websites

- Antike Bauelemente (2012). Online verfügbar unter <http://antike-bauelemente-berlin.de/>.
- Berlin Rikscha Tours (2010). Online verfügbar unter <http://www.berlin-rikscha-tours.de/>.
- Dudczak, Jens; Dudczak, Uwe (2000-2012): Lehrter Bahn. Online verfügbar unter <http://www.berlinerbahnen.de/fernbahnen/lehrte/index.html>.
- Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt (2000): Digitale Schwarzpläne. 1940; mit Speerplanung von 1938. Online verfügbar unter http://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/stadtmodelle/de/innenstadtplaene/sp/index_sp-st3_3-1.shtml.
- Wikipedia: Pilzkonzept. Online verfügbar unter <https://secure.wikimedia.org/wikipedia/de/wiki/Pilzkonzept>

Endnoten:

¹ Aktionsbündnis Landschaftspark Lichterfeld Süd: Argumente für einen Landschaftspark in Lichterfelde Süd, Typskript Berlin 2011, passim.