

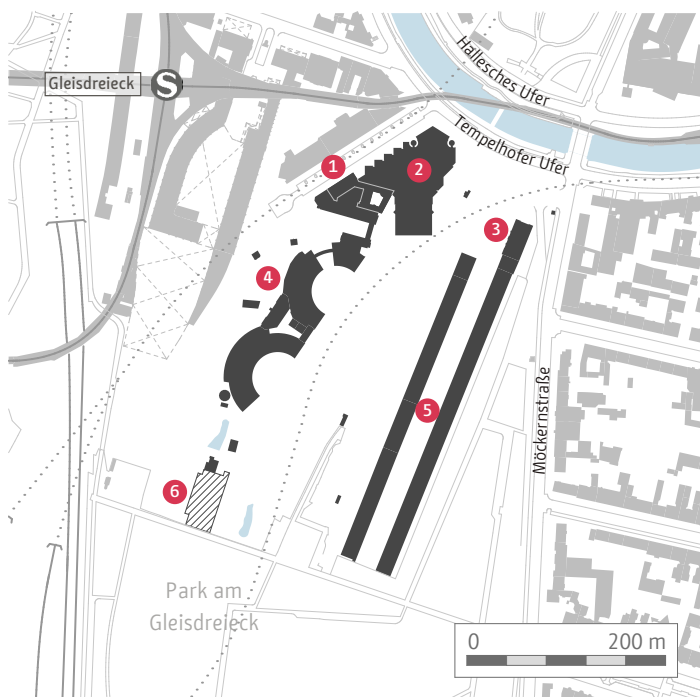


Kreuzberg

© SDTB, Foto: Peter van Bohemen

Anhalter Bahnhof und Deutsches Technikmuseum

1841 eröffnet und in den 1870er Jahren umfassend erweitert, war der „Anhalter“ einst einer der größten und bedeutendsten Bahnhöfe Berlins. Dem Philosophen Walter Benjamin galt er gar als „Mutterhöhle der Eisenbahn“. In den historischen Lokschuppen des Bahnbetriebswerks stehen auch heute noch alte Dampflokomotiven. Diese gehören aber nicht mehr zur Berlin-Anhaltischen Eisenbahn, sondern zur Sammlung des Deutschen Technikmuseums. 1983 eröffnet und seitdem ständig erweitert, gehört das „Museum für Entdecker“ heute zu den größten Technikmuseen in Europa.



Trebbiner Straße 9
10963 Berlin-Kreuzberg

Baujahr:	ab 1872
Bauherr:	Berlin-Anhaltische Eisenbahn-Gesellschaft (BAE)
Architekten:	Franz Schwechten (3), Paul Faulhaber (4)
Denkmalschutz:	Baudenkmal (3), Denkmalsbereich (4)
Eigentümer heute:	Land Berlin
Nutzung heute:	Technikmuseum

Am Anfang war die Bahn

1841 nahm die Berlin-Anhaltische Eisenbahn-Gesellschaft (BAE) ihre erste Eisenbahnlinie zwischen Berlin und Köthen im Herzogtum Anhalt in Betrieb. Den nördlichen Endpunkt der Strecke bildete der Anhalter Bahnhof, welcher sich bis Anfang der 1870er Jahre nahezu vollständig auf das Gebiet nördlich des Landwehrkanals begrenzte. Durch das steigende Verkehrsaufkommen reichten dessen Kapazitäten jedoch bald nicht mehr

aus. Daher beschloss die BAE 1871, den Bahnhof umzubauen und großflächig zu erweitern. Es entstand praktisch ein völlig neuer Bahnhof. Nördlich des Landwehrkanals verblieben nur die Anlagen für den Personen- und Postverkehr. Auf dem Areal südlich des Kanals zwischen der Möckernstraße und der Trebbiner Straße entstanden hingegen ein großer Güterbahnhof und ein Bahnbetriebswerk für die Wartung der Lokomotiven.

Südlich des Kanals

Die Errichtung des Bahnbetriebswerkes mit den Lokschuppen I und Ia (4) sowie dem dazwischen liegenden Werkstattbau und dem Beamtenwohnhaus begann 1874. Das Kernstück des neuen Güterbahnhofs bildete die Ladestraße mit zwei langgestreckten Güterschuppen (5). Der Entwurf für die repräsentativen Kopfbauten (3) der Ladestraße stammte von Franz Schwechten, welcher auch den berühmten neuen Anhalter Personenbahnhof entwarf. Die Güterschuppen dienten zum Umschlag von Stückgütern von der Straße auf die Schiene und umgekehrt. 1880 wurde der Umbau des gesamten Anhalter Bahnhofs mit der Eröffnung der neuen Empfangshalle für den Personenverkehr am Askanischen Platz abgeschlossen.

Von der Privat- zur Staatsbahn

1882 beziehungsweise 1886 übernahm die Preußische Staatsbahn die BAE und erweiterte die Bahnanlagen in den folgenden Jahrzehnten immer weiter. Die ursprünglich etwa 210 Meter langen Güterschuppen wurden in mehreren Schritten bis 1907 auf rund 325 Meter verlängert. Unter Einbezug eines älteren Zollschuppens erreichte der östliche Versandschuppen sogar eine Länge von 450 Metern.

Auch das Bahnbetriebswerk wurde immer wieder den steigenden Anforderungen entsprechend erweitert. Die einzelnen Bauabschnitte lassen sich zum Teil

noch heute in der Bausubstanz der Lokschuppen ablesen. 1898 entstand auf dem Gelände des Bahnbetriebswerkes auch ein großer Wagenreinigungsschuppen (6), der auf jedem seiner vier Gleise einen kompletten D-Zug aufnehmen konnte. Ein Teil dieses Schuppens ist im Museumspark als Ruine erhalten.

Vom Bahnhof zum Museum

Durch die Deutsche Teilung nach dem Zweiten Weltkrieg verlor der Anhalter Bahnhof seine einstige Bedeutung und wurde größtenteils stillgelegt. Erst mit der Gründung des Deutschen Technikmuseums 1982 nahm die Entwicklung des Areals eine neue Wendung. 1983 eröffnete das Museum im ehemaligen Verwaltungsgebäude der Gesellschaft für Markt- und Kühlhallen (1) von Carl Linde. Nachfolgend wurde das Bahnbetriebswerk denkmalgerecht saniert und beherbergt seit 1987/88 unter anderem die Dauerausstellung Eisenbahn. 1990 zog in dem östlichen Kopfbau (3) der Ladestraße das Science Center Spectrum ein. Der im Zweiten Weltkrieg stark beschädigte westliche Kopfbau und die Arkaden waren bereits 1971 für den Bau der U7 abgebrochen worden.

Der Grundstein für den Museumsneubau am Landwehrkanal (2) wurde 1996 gelegt. Dieser verlieh dem historischen Areal nicht nur einen modernen städtebaulichen Akzent, sondern erweiterte das Museum auch um zwei neue Dauerausstellungen zur Luft- und Schifffahrt. Die Transformation des ehemaligen Bahnareals hin zu einem technischen Kulturforum ist dabei noch lange nicht abgeschlossen. Im August 2015 eröffnete die neue Ausstellung „Das Netz“ in den sanierten östlichen Ladeschuppen. Die Nutzung der westlichen Ladeschuppen für einen weiteren Ausbau des Museums ist ebenfalls in Planung.

Text: Nico Kupfer
Redaktionsstand: August 2015



© SDTB, Historisches Archiv, Sig. II..1984



© Landesarchiv Berlin, F Rep. 290 Nr. 0233041



© BZI, Foto: Nico Kupfer

Titelbild: Neubau des Deutschen Technikmuseums am Landwehrkanal, links der Anhalter Steg und dahinter das Science Center Spectrum.

Die Kopfbauten der Ladestraße von Franz Schwechten kurz nach deren Fertigstellung um 1880

Blick vom Wasserturm auf den Lokschuppen Ia. Im Hintergrund ist die Ladestraße zu erkennen.

Nicht nur Eisenbahn! Das Deutsche Technikmuseum umfasst insgesamt 14 Abteilungen, hier die gerade überarbeitete Dauerausstellung Nachrichtentechnik.

Infos für Neugierige

Deutsches Technikmuseum:

Trebbiner Straße 9, 10963 Berlin,
www.sdtb.de

www.berlin.de/sen/kulteu
www.industriekultur.berlin