



3 | 2013 DEUTSCHES TECHNIKMUSEUM BERLIN

Zeitschrift der Stiftung Deutsches Technikmuseum Berlin und der Freunde und Förderer des DTMB e.V. 29. (53.) Jahrgang · Preis: 5.00 €



**Von der Vision zum Technoversum
30 Jahre DTM – Das Jubiläum im Überblick
Verborgene Schätze des Kommunalverkehrs**



Inhalt

Zu dieser Ausgabe	3
Von der Vision zum Technoversum · Das Museum der Zukunft	4
Die Ladestraße wird Museum II · Das Technikmuseum als Raumpionier	10
Blick durch den Bauzaun · Forum „Das Netz“ Eine neue Dauerausstellung im Deutschen Technikmuseum entsteht	18
Industriekultur am Gleisdreieck · Baudenkmale und ihre Geschichte	20
Das Science Center Spectrum ist wieder da! · Interaktiv auf allen Ebenen	24
Quo vadis, Sternwarte? · Die Archenhold-Sternwarte im 21. Jahrhundert	26
Quo vadis, Planetarium? · Die Zukunft des Zeiss-Großplanetariums	30
Ein Zucker kommt selten allein Das Zucker-Museum ersteht neu im Deutschen Technikmuseum	34
Bilder von morgen · Open-Air-Ausstellung in der Ladestraße	38
30 Jahre DTM · Das Jubiläum im Überblick Ein großes Fest und viele weitere Angebote für Entdecker!	40
Lebensnah, lebendig und kontrastreich Ein neues Erscheinungsbild für die Stiftung	42
Wir gehen in die Stadt! · Werbekampagne zum Jubiläum	46
Verborgene Schätze des Kommunalverkehrs 20-Jahrfeier der Sammlung in der Monumentenhalle	48
Objekt des Monats · Mai, Juni, Juli	51
SDTB-Info	
Lautstarke Orgelkonzerte zum Museumsjubiläum	52
Forum Technoversum	53
Doppeljubiläum – Kaffenkahn besucht Kaffenkahn	54
Neue Köpfe, neue Ziele	55
Schulklassen machen viel Wind im Deutschen Technikmuseum	56
FDTM-Info	
Der Förderverein gratuliert	57
Neues von Onkel Wackelflügel – Ehrenmitglied des FDTM	58
Neue Mitglieder	58
Buch-Besprechung	59

Autorinnen und Autoren dieses Heftes

Prof. Dr. Dirk Böndel
Vorstand der
Stiftung Deutsches Technikmuseum Berlin

Dr. Maria Borgmann
Stellvertretende Chefredakteurin

Justyna Czerniak
Projektarbeit Zwischennutzung
Ladestraße/Entwicklung Technoversum

Dipl.-Ing. Reinhard Demps · Chefredakteur

Hadwig Dorsch
Leiterin Rechen- und Automationstechnik

Joseph Hoppe · Stellvertretender Direktor,
Koordination Ausstellungen

Tim Florian Horn
Leiter Zeiss-Großplanetarium

Dipl.-Ing. Wolfgang Jähnichen
Vorsitzender FDTM

Iris Kühnberger · Leitung Bereich Bildung

Catarina Koller · Wissenschaftliche
Volontärin Ausstellungsprojekt „Das Netz“

Dr. Volker Koesling
Leiter Pharmazie, Brauerei und Zucker-
Museum

Eva Kudraß · Wissenschaftliche Mitar-
beiterin Ausstellungsprojekt „Das Netz“

Nico Kupfer
Wissenschaftlicher Volontär Projekt
„Berliner Zentrum für Industriekultur“ (BZI)

Dr. Felix Lühning
Leiter Archenhold-Sternwarte

Bernd Lüke
Sprecher Ausstellungsprojekt „Das Netz“

Martin Mohn · Ehemaliger wissenschaft-
licher Mitarbeiter Energietechnik

Reiner Schipporeit · Leiter Energietechnik
und Kommunalverkehr

Franziska Schultze · Mitarbeiterin Presse,
Öffentlichkeitsarbeit und Marketing

René Spierling · Wissenschaftlicher
Volontär Zucker-Museum

Kerstin Wallbach · Wissenschaftliche
Mitarbeiterin Energietechnik

Mercedes und Peter Wild
Mitglieder des FDTM

Dr. Tiziana Zugaro · Leiterin Presse, Öffent-
lichkeitsarbeit und Marketing

Herausgeber:

Stiftung Deutsches Technikmuseum Berlin (SDTB) und Freunde und Förderer des Deutschen Technikmuseums Berlin e. V. (FDTM)
V. i. S. d. P.:

Prof. Dr. Dirk Böndel (Direktor der SDTB) und Wolfgang Jähnichen (Vorsitzender des FDTM)

SDTB Trebbiner Straße 9, 10963 Berlin,
Tel.: (030) 90 254 0, Fax: (030) 90 25 41 75
Homepage: www.sdtb.de,
E-Mail: info@sdtb.de

FDTM Trebbiner Straße 9, 10963 Berlin
Telefon: (030) 262 20 31, Fax: (030) 26 55 81 85
Homepage: www.fdtmb.de,
E-Mail: info@fdtmb.de

Vom Finanzamt für Körperschaften Berlin
als besonders förderungswürdig anerkannt.
Steuernummer: 27/655/52092
Newsletterbestellung über E-Mail:
newsletter@fdtmb.de
Termine auch unter www. HiVBB.de

Die Geschäftsstelle im Stellwerk ist donnerstags
von 10–13 Uhr geöffnet.

Erscheinungsweise:

Die Zeitschrift erscheint mindestens viermal im
Jahr. Namentlich gezeichnete Beiträge stellen
die Meinung des Autors/ der Autorin dar. Nach-
druck, auch auszugsweise, nur unter Angabe
der Quelle und Zusendung eines Belegexem-
plars gestattet.

Redaktion:

Michael Ahrendt (FDTM), Dr. Maria Borgmann
(stellv. Chefredakteurin SDTB), Reinhard Demps
(Chefredakteur FDTM), Dr. Alfred Gottwaldt
(stellv. Chefredakteur SDTB), Dr. Tiziana Zugaro
(SDTB)
E-Mail: dtmb-z@fdtmb.de

Redaktionsbeirat:

Andreas Curtius (SDTB), Prof. Joseph Hoppe
(SDTB), Herbert Liman (FDTM), Dr. Felix Lühning
(SDTB), Dr. Christian Neuert (SDTB), Achim Pohl-
man (FDTM), Dr. Jürgen Rose (Förderverein der
Archenhold-Sternwarte), Jörg Schmalfuß (SDTB),
Barbara Senst (FDTM), Prof. Dr. Dr. Holger Stein-
le (SDTB)

Design:

Rainer J. Fischer, Berlin, Tel.: (030) 426 01 95
Alberichstraße 50, 12683 Berlin-Biesdorf
E-Mail: rjfischer-grafik-berlin@t-online.de

Druck:

Druckhaus Berlin-Mitte GmbH, Schützenstr. 18,
10117 Berlin

Verkaufspreis:

Mitglieder des FDTM erhalten die Zeitschrift im
Rahmen ihrer Mitgliedschaft. Abonnementpreis
einschließlich Versandkosten 20,00 € pro Jahr.
Bestellung beim FDTM.

Die Lieferung nach Vorauszahlung des Betrages
auf das Konto 0620005432 bei der Berliner
Sparkasse, BLZ 100 500 00.

Auflage:

2500 Exemplare

Titelfoto:

Weithin sichtbar: Das Deutsche Technikmuseum
feiert Jubiläum! © SDTB/Foto: F.-M. Arndt

Verkaufspreis für diese Ausgabe: 5,00 €

ISSN: 1869 – 1358

Die Ladestraße wird Museum II

Das Technikmuseum als Raumpionier

„Raumpioniere entdecken aufgelassene Orte neu, vitalisieren vorhandene Ressourcen und passen sich flexibel den gegebenen Umständen an.“

URBAN PIONEERS, 36

nicht nur die nötigen Flächenreserven bietet, sondern auch der „Stadtreparatur sowie der Garten- und Landschaftsplanung“ dienen werde. Eine weitsichtige Formulierung jedenfalls in Bezug auf das weitläufige Areal des Anhalter Güterbahnhofs, denn während das Gelände des ehemaligen Bahnbetriebswerks und das der Kühlhallengesellschaft schon in den achtziger Jahren um-



▲ Ostseite des Quergebäudes in der Ladestraße, 2009. © SDTB/Foto: C. Kirchner



▲ Ladestraße vor Beginn der Bauarbeiten, 2009. Links der ruinöse Übergangsbau, heute Eingang zum Spectrum und „Mensch in Fahrt.“ © SDTB/Foto: F.-M. Arndt

Das Technikmuseum als Raumpionier? Geht das zusammen? Der Begriff Raumpionier oder Urban Pioneer fand in den letzten Jahrzehnten in die Sprache der Stadtplaner Eingang und wird seitdem viel verwendet. Besonders oft in Berlin, einer Stadt, die seit 1990 eine unglaubliche Konversion erlebt hat. Industrie- und Verkehrsflächen wurden aufgegeben, neue geschaffen, aus Stadtwüsten wurden Einkaufszentren und neue Wohnquartiere, in früheren Fabriken entstanden Büroetagen und schicke Lofts. Daneben gibt es aber in dieser Stadt noch immer die rätselhaften Brachflächen, deren erste neue Nutzung durch die Raumpioniere initiiert wird.

Ehemalige Brache Anhalter Güterbahnhof

Eine solche Fläche bildete bis zum Jahr 2007 auch das ehemalige Areal des Anhalter Güterbahnhofs, gelegen auf einem künstlichen Plateau zwischen Flottwellstraße im Westen, Möckernstraße im Osten, Tempelhofer Ufer im Norden und der Yorckstraße im Süden. Bis zum Ende des Zweiten Weltkriegs war dies Gebiet durch eine intensive

Nutzung für die Eisenbahn und assoziierte Industrien gekennzeichnet, dicht besetzt mit technischen Anlagen und Gebäuden (s. S. 22).

Der enorme Bruch in der Berliner Stadtgeschichte nach dem Zweiten Weltkrieg hat sich auf alle diese Einrichtungen fatal ausgewirkt: Fast überall folgten einer regen verkehrlichen und industriellen Aktivität Stillstand und allmählicher Verfall von Anlagen und Betriebsstätten. Das Gebiet des Anhalter Güterbahnhofs mit seinen riesigen Gleisanlagen wurde zu einem Treffpunkt von Hundehaltern, Stadtabenteurern, Botanikern und für allerlei Heimlichkeiten genutzt. Schon wegen der rechtlichen Zuständigkeit der DDR-Reichsbahn, aber auch, weil es überhaupt keine Verwendung mehr für dieses Gelände gab, wurde es für viele Jahrzehnte zu einer sich allmählich begrünenden und aufforstenden Stadtprairie.

Als im Jahr 1982 die Entscheidung des Berliner Abgeordnetenhauses fiel, ein neues „Museum für Verkehr und Technik“ zu errichten, wurde im Hinblick auf den Standort am Gleisdreieck – über den lange gestritten worden war – festgehalten, dass er

gebaut und museal genutzt werden konnte, setzten entsprechende Überlegungen für den Güterbahnhof erst viel später ein.

Eigentumsübergang 2007

Nach langwierigen Verhandlungen zwischen dem Land Berlin und der Vivico Real Estate GmbH, auf welche ein großer Teil der Immobilien der Bundesbahn und der Reichsbahn in Berlin nach der Wiedervereinigung übertragen worden war, wurde zum 1. März 2007 das letzte Flurstück des ehemaligen Anhalter Güterbahnhofs in das Fachvermögen der Senatsverwaltung für Kulturelle Angelegenheiten übertragen und dem Technikmuseum zur Bewirtschaftung überlassen. Nun konnten die bereits in den siebziger und achtziger Jahren angestellten Überlegungen zur Schaffung eines Haupteingangs für das Technikmuseum an der Ecke Möckernstraße/Tempelhofer Ufer und zur finalen Erweiterung des Technikmuseums weiterverfolgt werden. Immerhin standen jetzt für die Ausbaupläne des Technikmuseums über 25 000 Quadratmeter in bester Innenstadtlage mit hervorragender Verkehrsanbindung zur Verfügung.

Masterplan

Technoversum 2005–2008

Seitens des Land Berlin wurde auch schon vor diesem Zeitpunkt der Grundstücksarrondierung das Technikmuseum mehrfach gebeten, Pläne für die weitere Entwicklung des Hauses zu formulieren, dies mit besonderem Nachdruck und beschleunigt, als in den Jahren 2003 bis 2005 eine dubiose

Raumprogramme

Zugleich wurden mit den Planern Michael Ehret und Daniel Schiel erste Raumprogramme auf Basis der Technoversum-Ideen entwickelt, die auch schon Umplanungen und Neuordnungen für die Ausstellungen in den bestehenden Museumsgebäuden vorsahen. Mit einem neuen Haupteingang im Bereich der Kopfbauten, einem Brückenan-

ven der Ladestraße erschließen sollte, wurde ein Betrag von mindestens 62 Millionen Euro ermittelt unter der Voraussetzung, dass sich das Land Berlin an den Investitionen beteiligen werde.

Ende 2007 stellte sich jedoch heraus, dass über den Einsatz regulärer Haushaltsmittel des Landes in der Ladestraße frühestens 2011 entschieden werden sollte. Damit war



▲ **Landschaftsarchitektonischer Entwurf für eine Neugestaltung des Vorplatzes, 2008.**

© Animation: Atelier Loidl, Berlin

World Wheel Berlin GmbH mit dem anrühenden Plan an die Öffentlichkeit getreten war, auf dem Gelände des westlichen Ladeschuppens das größte Riesenrad der Welt zu errichten.

Die Entwicklung der Marke „Technoversum“

Der Begriff „Technoversum“ als neue Marke für den finalen Ausbauschnitt wurde gefunden, das Konzept für das „Museum der Zukunft“ in bis heute gültiger Weise formuliert und in einer attraktiven Broschüre vorgestellt.

Seitdem ist die Grundfigur der sechs zentralen Foren und der Satelliten beziehungsweise Sammlungsausstellungen für die Erweiterungsplanungen gesetzt (s. S. 4 ff.). Die intensiven Diskussionen über die verschiedenen Themen-Foren in den Arbeitsgruppen, die zum Teil auch mit externen Experten besetzt waren, wirken bis heute nach, so zum Beispiel, wenn es um die Präzisierung der inhaltlichen Schwerpunkte des gerade bearbeiteten Forums „Das Netz“ geht. Schon jetzt müssen sinnvolle Abgrenzungen zu den kommenden Foren gefunden werden.

schluss zum Neubau und noch zu definierenden Bauwerken im Bereich der Ladestraße sollte ein stimmig gegliedertes Museumsquartier entstehen.

Finanzierungskonzepte

Parallel befasste sich eine Arbeitsgruppe 2005 bis 2008 mit der Frage, wie eine Finanzierung des ehrgeizigen und umfassenden Vorhabens aussehen könne. Dies unter der Maßgabe, dass von der öffentlichen Hand nur begrenzte finanzielle Beteiligung erwartet werden konnte. Die Überlegungen in der Arbeitsgruppe konzentrierten sich demzufolge auf die Entwicklung von Finanzierungsmodellen, die auch privaten Investoren eine Partizipationsmöglichkeit eröffnen sollten (PPP-Modelle). Der Einbezug von Büroflächen, Konferenz- und Veranstaltungsflächen sowie Showrooms sollte eine Beteiligung von Unternehmen und Verbänden am Bauvorhaben attraktiv machen. Mit dem Bundesbauministerium und Spezialisten für PPP-Modelle wurden weitgehende Finanz- und Zeitpläne entwickelt. Als Finanzrahmen für eine Baumaßnahme, welche die Flächenreser-

klar: Der Weg des Technikmuseums in die Ladestraße konnte nur in kleineren Schritten bewältigt werden.

Technoversum 1.0 2007–2008

Als Einstieg in eine museale Nutzung der Ladestraße wurde ein Thema bestimmt, das bis dahin im Ausstellungsbetrieb des Deutschen Technikmuseums eine untergeordnete Rolle gespielt hatte, das aber doch immer wieder nachgefragt worden war: Mobilität aus Sicht des Sammlungsbereiches Straßenverkehr.

Als Ort kamen ein temporäres Bauwerk auf dem Baufeld des westlichen Kopfbaus oder die provisorische Nutzung der nördlichen Schuppen in der Ladestraße in Betracht. Während sich die Arbeit an einem sammlungsbezogenen Ausstellungskonzept rasch positiv entwickelte, gestalteten sich die Planungen für den Ausstellungsort eher schwierig. Für das Baufeld westlicher Kopfbau, unter dem die U7 entlang läuft, mussten Bodengutachten eingeholt werden und eine provisorische Nutzung der Ladeschuppen stellte sich als aufwändiger und teurer heraus als vermutet.



Die Überlegungen konzentrierten sich dann schließlich auf ein temporäres Bauwerk neben dem Spectrum, für welches das Planungsbüro Schiel optisch beeindruckende, zeltartige Kuppelkonstruktionen („Autodome“) entwickelte. Doch wies eine solche Lösung erhebliche Nachteile aus konservatorischer und betrieblicher Sicht auf und konnte daher nicht weiter verfolgt werden.

schengebäudes zum Kopfbau hin. Die Architekten legten auch eine erste Kosten-schätzung vor. Die Sicherung der notwendigen Servicefunktionen und die Wegeführung blieben jedoch ohne abschließende Lösungen. Zudem lagen alle Kostenschätzungen jenseits eines im Museumshaushalt darstellbaren Rahmens, sodass es hier vorerst zu einem Stillstand der Planungen kam.

Raumpionier in das Ruinenfeld der westlichen Ladeschuppen eingezogen. Bis heute setzt er sich in seinen Arbeiten intensiv mit der Geschichte des Anhalter Bahnhofs auseinander, beobachtet und beeinflusst aber ebenso kreativ das Wachsen und Werden der Flora vor Ort („Anhalter Garten“) mit einer botanisch besonders wertvollen „Ruderalvegetation“. 2015 möchte er sein Wirken vor Ort in einer abschließenden großen Aktion öffentlich präsentieren.

Workshop „Zwischennutzung“ 2008

Da das Technikmuseum im Jahr 2008 wenig konkrete Optionen für museale Nutzungen in den verfallenen und verfallenden Baulichkeiten des Güterbahnhofs sah – sogar die provisorische Ausstellung des Oldtimerdepots in der Halle 1 musste wieder abgezogen werden, weil das Dach undicht war –, wurde das Thema Zwischennutzungen aus Museumssicht näher untersucht. Zu diesem Zweck fand am 5. Februar 2008 im DTM der Workshop „Zwischennutzung Ladestraße/Anhalter Güterbahnhof“ im DTM statt, zu dem Stadtplaner, Architekten, Vertreter von Grün Berlin sowie Beschäftigte der SDTB eingeladen waren. Drei Arbeitsgruppen beschäftigten sich mit folgenden Themen:

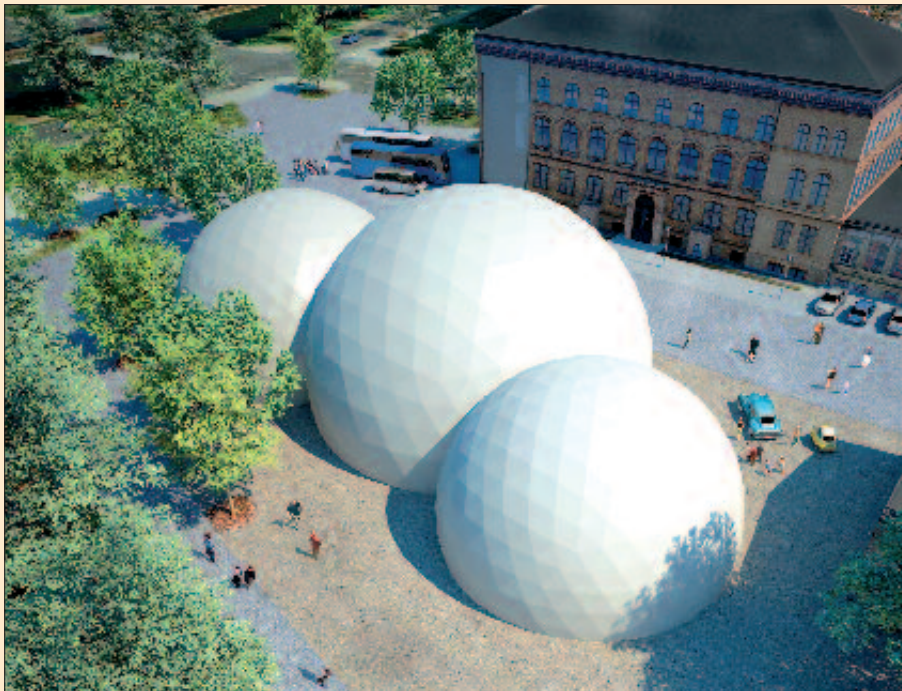
„I. Ladestraße und Park

Grünflächen und Stadtraum; Wegebeziehungen und Durchwegungen; die Enden des Wegs – nördlicher Vorplatz und Übergang im Süden

II. Straße und Öffentlichkeit.

Ladestraße als Boulevard

Öffentliche Nischen; Aufenthaltsqualitäten; öffentliche Durchwegung – Abgrenzung von privaten Grundstücksinteressen.



▲ Entwurf eines temporären Bauwerks mit zeltartigen „Autodomen“ für die geplante Mobilitätsausstellung, 2007. © Entwurf: schielprojekt

Im Frühjahr 2008 wurden die Planungen deshalb eingestellt. Parallel erstellte 2008 eine Arbeitsgemeinschaft von Architekten (Wolff, Wilke, Weber-Klüver) eine bauliche und finanzielle Machbarkeitsstudie für eine museal akzeptable Ertüchtigung des ersten nördlichen Ladeschuppens und des Zwi-

Der Raumpionier Ben Wagin

Raumpioniere sind erfahren in der Kunst der Improvisation und des Arrangements mit ungewöhnlichen Gegebenheiten. Schon 1999, also lange vor dem Technikmuseum, war der Baumkünstler Ben Wagin als erster



▲ Der „Raumpionier“ Ben Wagin hat seit 1999 das kreative Potenzial der Ladestraße künstlerisch-umweltbewusst genutzt und öffentlich gemacht. © SDTB/Fotos: C. Kirchner

III. Museum, Kunst, Kommerz

Vermietung und temporäre Nutzungen in den Ladeschuppen; Strategie einer Mieteransiedlung; Veranstaltungen in der Ladestraße; Integration des Bestands (Ben Wagin).“

Die Ergebnisse des Workshops flossen in einen umfangreichen Bericht ein, der die Arbeit des Museums in den folgenden Jahren inspirierte. Tatsächlich ist die Ladestraße mit ihren Schuppen in der Folgezeit immer wieder Schauplatz von Aktionen und Projekten gewesen, die dafür sorgten, dass in der Übergangsphase bis hin zur Eröffnung der ersten Museumsbauten und des Parks eine Belebung und Aufwertung dieser in der Stadt bestenfalls als Geheimtipp bekannten Adresse zu beobachten war.

Zwischennutzungen 2008–2012

Die Ladestraße erwies sich als ein Leerraum, der zu grandiosen Fantasien einlud – auch ohne Realisierungschancen. So gab es das Projekt „The Whale“ von Berliner Technikern, die in der Halle 5 einen riesigen, hydropneumatisch zu steuernden Wal bauen wollten. Leider kam das Geld für das Projekt nie zusammen.

Im Wintersemester 2009/ 2010 beschäftigten sich mehrere Studentengruppen der Beuth-Hochschule in Lehrveranstaltungen von Prof. Tina Kitzing mit der Frage, wie denn ortsbezogene temporäre Installationen in der Ladestraße aussehen könnten, die Ideen des Technoversum in interessanter Weise kommunizieren würden. Die überraschenden Varianten für einen ausstellungsbezogenen Containereinsatz in der Ladestraße sind bis heute anregend (s. DTMB-Zeitschrift Nr. 4-2010).

Im September 2008 fand in einer der leerstehenden Hallen ein Gastspiel der Hamburger Off-Theatergruppe Sprechwerk statt, welches in dokumentarischer Form eine historische Episode aus dem Zweiten Weltkrieg thematisierte. Belgische Widerständler versuchten damals, die Insassen eines Deportationszuges zu befreien, der auf dem Weg in die Konzentrationslager war. Die besondere Atmosphäre des aufgegebenen Güterbahnhofs bot eine perfekte Kulisse für ein bewegendes Theatererlebnis. 2012 gelang es, die Gruppenausstellung „Gleisdreieck Berlin 2012“ auf der Ladestraße und im mittlerweile eröffneten Park zu realisieren. Fast alle Arbeiten verstanden sich als kleine, gleichwohl auffallende Interventionen von künstlerisch agierenden Raumpionieren.

Folgenreiche Zwischennutzung „Junior Campus“

Im Juni/Juli 2010 entstand auf der immer noch nicht bearbeiteten Fläche des westlichen Schwechten-Kopfbaus ein beeindruckendes temporäres Gebäude, ganz in weiß gehalten, mit einer großen Terrasse und großzügigen Innenräumen. Für drei

Zusammensetzung kostenlos zur Verfügung gestellt wird. Die Eröffnung konnte bereits im Januar 2012 gefeiert werden, und seitdem sind mehr als 12 000 kleine und große Kursteilnehmer gezählt worden.

Der Junior Campus ist ein hervorragendes Beispiel dafür, wie rasch eine intelligente, erfolgreiche Zwischennutzung in eine dauerhafte Einrichtung überführt werden kann.



▲ **Verkehrserziehung im Junior Campus, 2010.**

© Foto: Simple, Köln

Wochen bot die BMW Group in Kooperation mit dem Technikmuseum in dieser Anlage kostenlose Workshops für Kinder und Jugendliche an, die sich mit den Themen Nachhaltigkeit und Mobilität befassten. Die Angebote dieses „Junior Campus“ kamen in den Berliner Schulen sehr gut an und waren auch nach Meinung der Museumsfachleute von ausgezeichneter Qualität.

Da auch die Verantwortlichen der Abteilung Corporate Social Responsibility bei BMW die Zusammenarbeit mit dem Technikmuseum als sehr erfolgreich betrachteten, kam es schon bald zu Gesprächen über eine Verstetigung des Projektes. Durch eine glückliche Fügung wurden am südlichen Ende der Ladestraße zu Beginn des Jahres 2011 Räume frei, die ursprünglich für Planungsbüros ausgebaut waren. Die BMW Group und das DTM schlossen einen auf drei Jahre angelegten Kooperationsvertrag, durch den das Programm des Junior Campus, erweitert um das Angebot der Mathemachen-Ausstellung, in eigens hergerichteten Räumen Gruppen unterschiedlichster

Großveranstaltung in der Ladestraße 2009

Während 2008 bis 2010 noch intensiv über interessante Zwischennutzungskonzepte nachgedacht wurde, kam es parallel zu überraschend schnellen Prozessen, mit denen dauerhafte Nutzungen durch das Technikmuseum in den Hallen der Ladestraße realisiert werden konnten. Diese Entwicklungen wurden zum ersten Mal einer breiteren Öffentlichkeit während einer dreitägigen Großveranstaltung in der Ladestraße vorgestellt, die vom 4. bis zum 6. September 2009 stattfand und rund 10 000 Menschen anzog. Unter dem Titel „Die Ladestraße entdecken“ gab es ein umfangreiches Programm mit Open-Air-Filmprogramm, zahlreichen Führungen, einer Ausstellung und der 24-stündigen Präsentation des Begleitprogramms zur Ausstrahlung der schon fast legendären Doku „24hBerlin“ mit Podiumsdiskussionen, Empfängen und Party. Im Mittelpunkt der Kommunikation des Technikmuseums zu diesem Event stand die Botschaft, dass nach vielen Provisorien in der Ladestraße endlich gebaut werden konnte.



▲ Werbegraffiti für Museumsevent „Schau mal! Die Ladestraße entdecken“, 2009.

© Foto: Robert Eysold

Neue Räume für das Technikmuseum 2009–2011

Der Beginn des Jahres 2009 war für das Technikmuseum mit einem tiefen Einschnitt in die inneren Abläufe verbunden, der nach außen jedoch wenig sichtbar wurde: Sehr kurzfristig wurden zu Ende Jahres 2008 die Liegenschaften des Museums sowie die Verantwortung für alle baulichen Prozesse von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung auf die Landes-GmbH BIM (Berliner Immobilienmanagement) übertragen. Im Februar 2009 kam es zu einem ersten Treffen der Museumsleitung mit der Geschäftsführung der BIM und auch auf das gerade angelaufene Konjunkturprogramm II, mit dem die

Bundesregierung erfolgreich versuchte, die Auswirkungen der Finanzkrise auf die Wirtschaftsentwicklung zu mindern. Die BIM war aufgefordert worden, rasch umsetzbare Projekte für das KP II zu definieren. Die Museumsleitung brachte die bereits vorliegende Machbarkeitsstudie von Wolff und wwk für eine Sanierung der ersten beiden Hallen der Ladestraße ins Spiel. Das in der Studie angedachte Bauprogramm wurde von der BIM noch erweitert und tatsächlich erfolgreich in die Liste der KP II-Projektförderungen manövriert.

Damit gab es um die Mitte des Jahres 2009 zum ersten Mal ein Budget für eine dauerhafte Ertüchtigung von Teilen der

Ladestraße. Aufgestockt durch weitere Mittel aus dem EFRE-Fonds, starteten alsbald die Planungen für den Ausbau und die neue Ausstellung „Mensch in Fahrt“. Bereits im Mai 2011 konnten die Ausstellung sowie ein vollständig neuer Servicebereich mit Kasse, Buchshop, Garderobe und Bistro der Öffentlichkeit übergeben werden, von dem auch das 2013 neu eröffnete Science Center Spectrum profitiert (s. Hoppe, 2010).

Neue Räume 2012–2015

Die pünktliche Fertigstellung von Ausstellung und Bau in dem kurzen Zeitraum von nur 22 Monaten sowie die überraschende Raumqualität der umgebauten Hallen animierten die für die Geschicke des Museums politisch verantwortlichen Personen, allen voran der Regierende Bürgermeister Klaus Wowereit, zu Überlegungen über eine rasche Fortsetzung des Bauprogramms in den verbliebenen vier Hallen. 2012, ein Jahr nach Eröffnung des ersten Bauabschnitts, wurde dem Technikmuseum ein Budget von fast zehn Millionen Euro, diesmal aus Lotto- und EFRE-Mitteln, zur Verfügung gestellt, um auf einer Fläche von 6400 Quadratmetern (50 Prozent davon im Untergeschoss) als erstes Technoversum-Forum „Das Netz“ sowie Sonderausstellungs- und Veranstaltungsflächen, Bildungsraum und ein zum Park orientiertes Restaurant realisieren zu können. Die Fertigstellung aller Projektteile muss aufgrund der Förderbestimmungen bis Ende 2015 garantiert sein, was die Beteiligten unter erheblichen zeitlichen Druck setzt. Die bauliche Projektleitung liegt wieder in den Händen der BIM und auch die Architekten des ersten Bauabschnitts (Wilke Weber-Klüver) sind wiederum in die Verant-



▲ Open-Air-Filmaufführung „Berlin Symphonie der Großstadt“ in der Ladestraße, 5.9.2009.

© Foto: Lexington Berlin GmbH



▲ Ladeschuppen Halle 1 vor dem Umbau, 2009. © SDTB/Foto: C. Kirchner



▲ Dach des westlichen Ladeschuppens vor dem Umbau, 2009. Dachkonstruktion der Nachkriegszeit mit typischer Laterne für Tageslichtbeleuchtung. © SDTB/Foto: C. Kirchner



▲ Entkernung des Eingangsgebäudes zwischen Spectrum (Kopfbau) und Ladeschuppen.
© SDTB/Foto: C. Kirchner



▲ Einbringen der neuen Tragekonstruktion für das Dach im Bereich des heutigen Eingangsgebäudes für Spectrum und „Mensch in Fahrt“. © SDTB/Foto: C. Kirchner



▲ Montage der neuen Dachgauben auf den Ladeschuppen 1 und 2. Sie zitieren die ursprüngliche Belichtungssituation des 19. Jahrhunderts. © SDTB/Foto: C. Kirchner



▲ Die Ausstellung „Mensch in Fahrt“, in den Hallen 1 und 2.

© Foto: Henning Hattendorf



▲ Feiern in der Ladestraße: Eröffnung von „Mensch in Fahrt“, Mai 2011. © Foto: Henning Hattendorf

wortung genommen, so dass ein eingespieltes Team am Start ist.

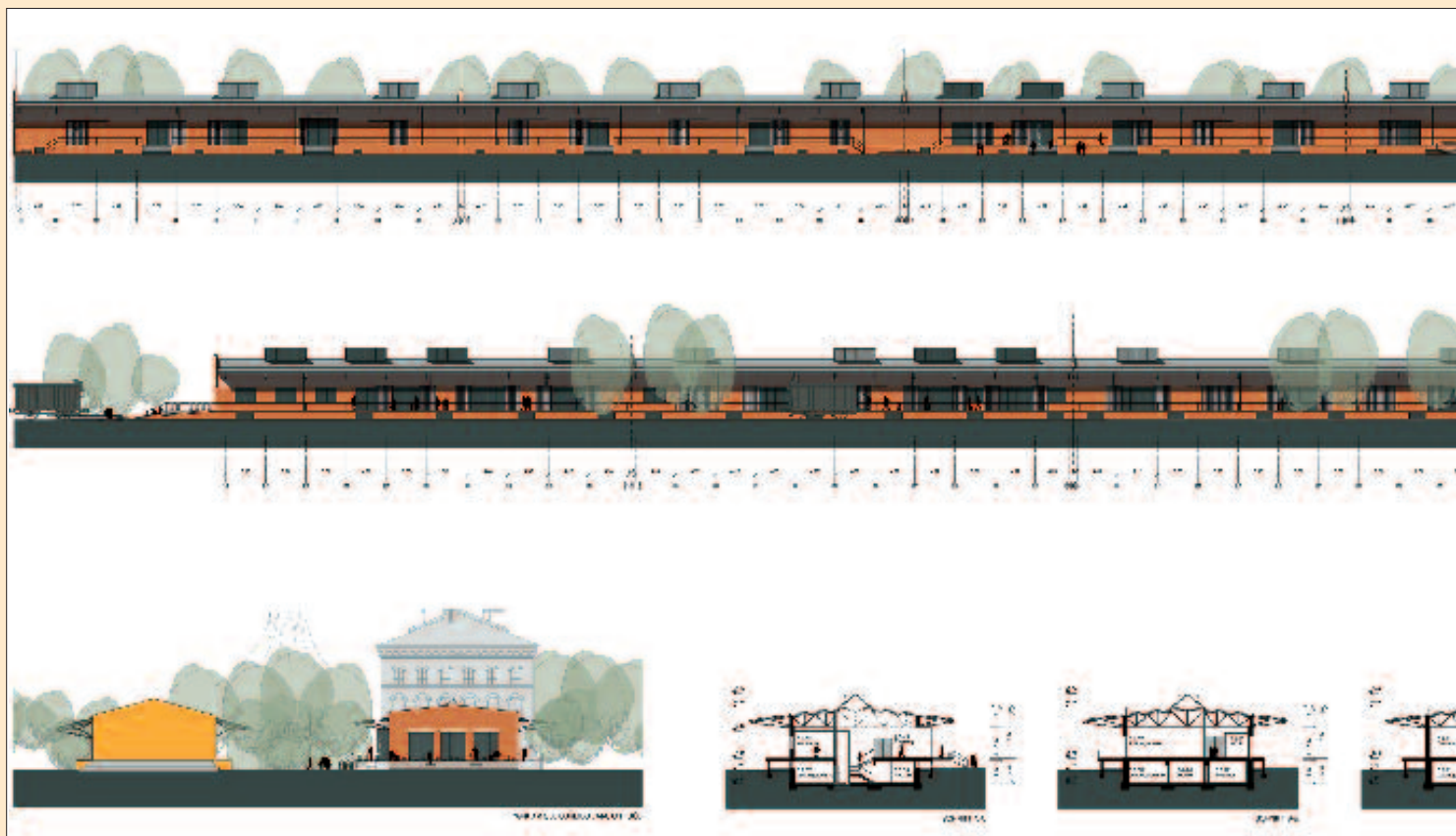
Damit werden 2015 über 10 000 Quadratmeter neue Nutzflächen (mit Kellern) für das Technikmuseum in der Ladestraße geschaffen worden sein, eine erstaunliche Entwicklung aus der Sicht des Jahres 2008, als man sich noch mit unlösbar scheinenden Aufgaben in Gestaltung und Finanzierung eines neuen Museumsquartiers konfrontiert sah. Mittlerweile wird schon über die Ausgestaltung weiterer Bauabschnitte intensiv

nachgedacht; die dringend erforderliche Anbindung an das jetzige Haupthaus sowie die Erschließung der restlichen Bauflächen in der Ladestraße verlangen nach einem Masterplan für die nächsten Schritte.

Neue Nachbarschaften – Park Gleisdreieck

Parallel zu den Planungen des Technikmuseums für den engeren Bereich der Ladestraße fand ein komplizierter Planungs- und Abstimmungsprozess für einen neuen Park

am Gleisdreieck statt, der die ehemalige Eisenbahnfläche (42 Hektar) in attraktive Freizeitareale verwandeln sollte. Verantwortlich waren hier die Abt. I und II von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umweltschutz, die Betreuung des Bauprojektes lag bei den Mitarbeitern von Grün Berlin GmbH. Die Entscheidung für den Entwurf des Berliner Atelier Loidl fiel im Jahre 2006 und kurz darauf begannen die ersten Begegnungen mit Vertretern des Technikmuseums, die bis heute in monatlich statt-

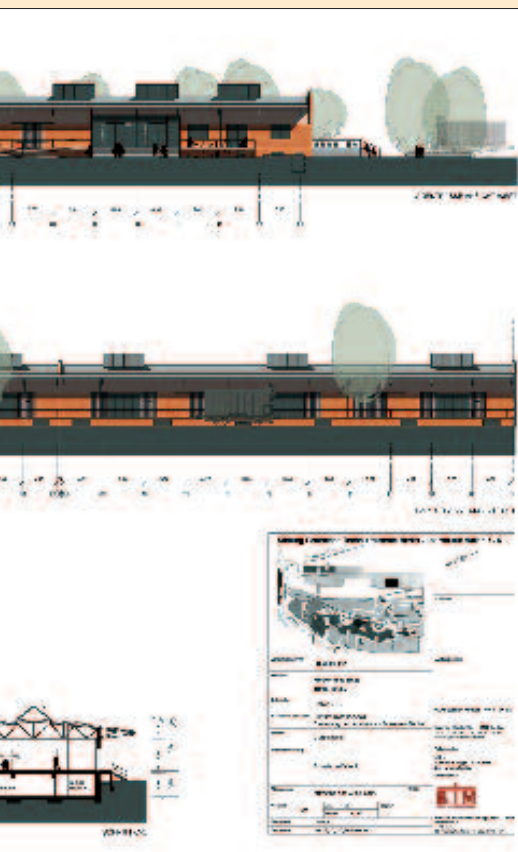


▲ Entwürfe für den Ausbau der Hallen 3–6 in der Ladestraße. Am südlichen Ende soll mit Ausrichtung zum Park ein Restaurant entstehen. Stand 2011.

findenden Treffen fortgeführt werden. Es wurden gemeinsame Zielvorstellungen für die Entwicklung des ehemaligen Schienen- und Betriebsgeländes entwickelt, Lösungen für den Museumseisenbahnverkehr gefunden, Flächentauschverfahren verhandelt, die Ausgestaltung von Schnittstellen und Grenzen besprochen und ein reger Erfahrungsaustausch betrieben. Die Eröffnung des Ostparks fand im September 2011 statt, also nur ein halbes Jahr nach der Übergabe des neuen Museumsareals in der Ladestraße, die des Westparks im Mai 2013.

Es war für alle Beteiligten eine besondere und positive Erfahrung, als Ergebnis gemeinsamer Arbeit nach einigen Jahren einen gut besuchten neuen Museumsbereich und einen hervorragend frequentierten neuen Stadtpark vorweisen zu können, dessen Zielgruppe derjenigen des Museums ähnelt, und die Synergien der Entwicklung gemeinsam auswerten zu können.

Die Parkregie hat es bis jetzt verstanden, den hohen Qualitätslevel der Anlagen zu bewahren. Von dem bislang ausgezeichneten Erscheinungsbild des Parks profitieren auch die umschlossenen Liegenschaften des Technikmuseums – bis jetzt hat es relativ wenig Vandalismus gegeben, umgekehrt haben die Beliebtheit und die Akzeptanz von Ladestraße und Park nur zugenommen.



2013. Entwurf: Wilke Weber-Klüver Architekten, Berlin



▲ Animation des südlichen Hallenbereichs mit Restaurant.

Entwurf und Animation: Wilke Weber-Klüver Architekten, Berlin

Park und Technikmuseum – die starken Attraktoren

Vor allem durch den Park hat sich die Wahrnehmung des Areals am Gleisdreieck stark gewandelt, Park und Technikmuseum bilden gemeinsam, auch aus touristischer Sicht, die neuen starken Attraktoren in einer Stadtregion, die vordem eine wenigen Eingeweihten vorbehaltenen versteckte Wildnis bildete. Im von Technikmuseum und Grün Berlin GmbH gegründeten „Netzwerk Gleisdreieck“ treffen sich seit zwei Jahren regelmäßig die Akteure der Region (Premium, Tempodrom, Kühlhaus, Möckernkiez, Bauträger, Hotels) zum Informationsaustausch und zu bilateralen Absprachen.

Die für das Berlin nach der Wende so typische Konversion hat hier erst sehr spät eingesetzt; die Transformation zu einem Quartier neuer Qualität ist jetzt jedoch in vollem Gang, das Areal am Gleisdreieck wird zu einer Stätte der Begegnung von Technik,

Kunst, Mode, Bildung, Sport, Unterhaltung und Freizeitgestaltung und wird zahlreichen neuen Bewohnern in den vielen Wohnprojekten Heimat geben.

JOSEPH HOPPE

Literatur

Urban Pioneers. Berlin: Stadtentwicklung durch Zwischennutzung. Hg. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Berlin 2007

Museum für Verkehr und Technik Berlin. Schätze und Perspektiven, Berlin 1983

Ehret+Klein GmbH: Die Ladestraße und das Gleisdreieck-Areal. Eine immobilienwirtschaftliche Potentialanalyse, Starnberg 2011

Joseph Hoppe: Die Ladestraße wird Museum. Ein neuer Ausstellungsbereich für das Technikmuseum. In: Deutsches Technikmuseum Berlin, 4-2010, S. 14 ff.

Justyna Czerniak: Containerprojekte – Impulse für die Ladestraße. In: Deutsches Technikmuseum Berlin, 4-2010, S. 20 ff.

Eggs/Bitschin/Altner (Hg.): Gleisdreieck Berlin. Kunst im öffentlichen Raum, Berlin 2012

Workshop „Zwischennutzung Ladestraße / Anhalter Güterbahnhof“, Ergebnisse und Auswertung der Arbeitsgruppensitzungen, SDTB, Redaktion Joseph Hoppe, 2008



▲ Der neue Park Gleisdreieck. Ein positiver Blick in die Zukunft?! © Foto: Atelier Loidl