



CLASSIC REMISE BERLIN

1901 eröffnete die Große Berliner Straßenbahn AG auf einem Grundstück an der Wiebestraße ihren bis dahin größten Betriebshof. Mit vier statt der bisher üblichen drei Hallenschiffe galt die Anlage bei der Eröffnung als größte ihrer Art in Europa. Während der Teilung Berlins verlor das Depot seine Funktion und stand lange leer. 120 Jahre nach der Eröffnung sind dort heute mit der Classic Remise Berlin wieder Fahrzeuge untergebracht: Der Betriebshof beherbergt heute Oldtimer-Autos.

Wiebestraße 29 – 39,
Sickingenstraße 59–61,
10553 Berlin-Moabit

Baujahr / Bauherren

1899–1901 / Große Berliner
Straßenbahn AG

Bebauungsplan

Walter Gropius, Stephan Fischer

Architekten

Joseph Fischer-Dick, Jean Krämer

Denkmalschutz

Gesamtanlage und Baudenkmal

Eigentümer heute

privater Investor

Nutzung heute

Classic Remise Berlin



© Andreas FranzXaver Süß

Der Start der „Elektrischen“

In der damals noch eigenständigen Gemeinde Groß-Lichterfelde errichtete Siemens & Halske 1881 die erste elektrische Straßenbahn der Welt. Doch blieb in den folgenden Jahren die Muskelkraft der Pferde in Berlin noch vorherrschend. Die Berliner Gewerbeausstellung in Treptow im Jahr 1896 gab den Anstoß für Veränderungen: Das vorhandene Liniennetz sollte ausgebaut und auf die elektrische Versorgung über Oberleitungen umgestellt werden. 1902 stellte die letzte Pferdebahn ihren Betrieb ein. Man fuhr in Berlin nun mit der „Elektrischen“. Im Rahmen der Elektrifizierung benannte sich die Große Berliner Pferde-Eisenbahn AG in Große Berliner Straßenbahn AG um. Die Infrastruktur des Unternehmens musste an die neue Antriebsart angepasst werden.

Bestehende Betriebshöfe, die auf die Versorgung der Pferde ausgelegt waren, wurden stillgelegt, gleichzeitig entstanden um 1900 acht neue Anlagen.

Neue Architektur für neue Anforderungen

Dabei sticht der Betriebshof Moabit besonders hervor. Gebaut wurde er von 1899 bis 1901 nach dem Entwurf von Joseph Fischer-Dick, dem Leiter der technischen Abteilung der Großen Berliner Straßenbahn AG (GBS). Bei der Eröffnung galt die 120 Meter lange, vierschiffige Halle (01) als größter Betriebshof Europas. Auf 19.000 Quadratmetern Fläche mit 24 Gleisen war Platz für rund 320 Straßenbahnwagen. Zu Spitzenzeiten sorgten über tausend Beschäftigte für einen reibungslosen Ablauf im Betrieb der bis zu zehn Straßenbahnlinien, die von hier starteten.



Ursprünglich waren die Wagenhalle sowie das südlich gelegene Wohn- und Verwaltungsgebäude (02) mit Elementen im gotischen Stil geschmückt. 1924 entfernte Jean Krämer, Hausarchitekt der GBS, die damals als altmodisch empfundenen Schmuckelemente und schuf mit seinem Umbau die bis heute erhaltene nüchterne, gelbe Backsteinfassade. Am Verwaltungsgebäude blieb die ursprüngliche Dekoration dagegen vollständig erhalten. Langgestreckte Oberlichttrauben auf den Dachfirsten sorgten für eine gute Versorgung mit Tageslicht. Die 22 großen Rundbogentore und die Reste der Gleisanlagen verweisen bis heute auf die ursprüngliche Nutzung.

Die Straßenbahn im geteilten Berlin

Die Betreibergesellschaften der Straßenbahnen in Berlin wechselten häufig, bedingt durch Fusionen oder Übernahmen. Nach dem Ersten Weltkrieg gingen die meisten privaten Unternehmen in der kommunalen „Berliner Straßenbahn“ auf. 1929 übernahm die Berliner Verkehrs-Aktiengesellschaft (BVG), Vorläuferin der heutigen Berliner Verkehrsbetriebe, den Betrieb der Hoch- und Untergrundbahnen, Straßenbahnen und Buslinien. Mit der Teilung der Stadt zerfiel auch die BVG in West und Ost. Bis 1953 gab es noch gemeinsam betriebene Linien. In den folgenden Jahren entwickelte sich die Ver-

kehrspolitik jedoch sehr gegensätzlich: Während in Ost-Berlin der Straßenbahnverkehr ausgebaut wurde, setzte West-Berlin auf neu gebaute U-Bahnstrecken und Omnibus-Linien. In den 1960er-Jahren wurde das West-Berliner Streckennetz nach und nach stillgelegt; 1967 stellte die letzte Straßenbahnlinie ihren Betrieb ein. Bereits 1964 wurde das Straßenbahndepot in Moabit geschlossen. Zwar gab es noch Zwischennutzungen durch die BVG, als Ateliers und Lagerfläche der Senatsreserve, jedoch führten Baumängel 1996 zur Sperrung des Gebäudes. Es folgten Leerstand und Verfall.

Oldtimer statt Straßenbahnen

2002 verkaufte die Stadt Berlin das Straßenbahndepot, es wurde nach den Plänen der Architekten Peter Dinse, Isabell Feest und Johann Zurl denkmalgerecht saniert und umgebaut. Im folgenden Jahr eröffnete ein Zentrum für Oldtimer und Liebhaberfahrzeuge, damals noch unter dem Namen „Meilenwerk“. Seit 2010 schuf die Classic Remise Berlin ein vielfältiges Angebot für Oldtimer-Fans mit Werkstätten, Händlern, Gastronomie und Unterbringungsmöglichkeiten für aktuell rund 200 Fahrzeuge aus verschiedenen Epochen der Automobilgeschichte. TH



Infos für Neugierige
Die Classic Remise Berlin kann kostenlos besucht werden: remise.de/berlin

Kurz vor der Schließung des Betriebshofs, 1964
© Historisches Archiv der BVG



Dienstraum, 1951. Fahrer und Schaffnerinnen im Betriebshof Moabit © akg-images



↑
Straßenbahndepot sowie Wohn- und Verwaltungsgebäude vor der Überarbeitung durch Jean Krämer, um 1901
© Historisches Archiv der BVG