

Offener Brief an Museumsdirektor Prof. Dr. Böndel

Stiftung Deutsches Technikmuseum Berlin
Direktor Prof. Dr. Dirk Böndel
Trebbiner Straße 9
10963 Berlin

Sehr geehrter Herr Prof. Dr. Böndel, bitte retten Sie das Stellwerk Agb!

Was wäre der Gleisdreieck-Park ohne das Technikmuseum? Das Technikmuseum war seit Beginn der 1980er Jahre ein Schutzengel für das Gleisdreieck mit den drei ehemaligen Bahnhöfen der Potsdamer, der Dresdner und der Anhalter Bahn. Ohne das Museum hätten wir hier noch viel mehr an historischer Substanz verloren.

Während die Lokschuppen des Potsdamer Güterbahnhofs (heute Westpark genannt) in den 90er Jahren abgerissen wurden, um Platz zu machen für das Betonwerk der Baulogistik des Potsdamer Platzes, blieben dank des Technikmuseums der Wasserturm, die Lokschuppen und die 300 m langen Hallen des Anhalter Güterbahnhofs erhalten. Wer heute im Museumspark spazieren geht, bekommt einen Eindruck vom ehemals wichtigsten Berliner Bahnhof. Außerhalb des Museumsgeländes jedoch ging der Verlust an historischen Spuren weiter, auch noch nach der Baulogistik. So fielen ab dem Jahr 2007 die eindrucksvollen, gepflasterten Ladestraßen im östlichen Bereich der Anhalter Güterbahnhofs an der Möckernstraße der Realisierung des Ostparks zum Opfer.

Weiter südlich jedoch, im Flaschenhalspark, kann man noch die Spuren der ehemals eisernen Landschaft wahrnehmen, eine gigantische Schienenlandschaft, die dann vom Grün überwuchert wurden. In den Jahren der Teilung Berlins lagen die Bahnflächen des Gleisdreiecks zwar im Westteil der Stadt. Zugriff hatte aber nur die Reichsbahn, die von Ostberlin verwaltet wurde. In diesem politischen Vakuum entstand das wilde Grün. Die sichtbare Dialektik zwischen wilder Vegetation und aufgegebener Technik ist ein Geschenk der Geschichte, das wir heute vor allem im Flaschenhalspark noch genießen können.

Zwischen den Schienen im Flaschenhals gab es verschiedene Bahnbetriebsstätten, größere und kleinere Bauwerke, die in den letzten Jahren fast alle verschwunden sind. Das größte Bauwerk war die Reinigungsanlage für Personenzüge. Bis 1945 wurden hier auch die sogenannten Regierungswagen vorgeheizt. Die Anlage befand sich da, wo heute die vier Gleise der Fern- und Regionalbahn verlaufen. Bis 1997 konnte man dort auf mehreren hundert Metern auf alten Bahnsteigen laufen, während links und rechts aus den ehemaligen Arbeitsgräben die Bäume wuchsen. Die Fettgasanstalt, in der Gas zur Beleuchtung der Züge produziert wurde, lag da, wo heute von der Yorckstraße aus der Eingang in den Flaschenhalspark führt. Deren Gebäude mussten abgerissen werden, weil alles verseucht war. Etwas weiter südlich streift der Hauptweg des Flaschenhalsparks einen Lokschuppen. Wer hier in östlicher Richtung den Weg verlässt, kann im Unterholz noch die im Halbkreis um die nicht mehr auffindbare Drehscheibe angeordneten Arbeitsgräben finden. Man denkt an Kriegszerstörung. Doch wer sich Luftbilder aus den 1950er Jahren ansieht, stellt fest, dass der Lokschuppen den Krieg fast unversehrt

überstanden hatte und das Dach frisch repariert worden war. Trotzdem ist die Drehscheibe heute völlig verschwunden, die Gebäudeumrisse sind kaum noch erkennbar.

Noch weiter südlich streift der neue Parkweg eine freigeräumte Fläche. Dort stand ein kleines massives Gebäude, das wahrscheinlich als Fundament für einen Wasserbehälter oder einen Kran gedient hatte, und dessen über eine Treppe erreichbares Flachdach früher ein beliebter Spielplatz war. Im Zuge der Parkrealisierung ist es spurlos verschwunden. Weiter östlich gibt es einige einsturzgefährdete Schuppen. Aus Sicherheitsgründen mussten sie eingezäunt werden. Hier ist der Point-of-No-Return tatsächlich überschritten.

Noch etwas weiter östlich – ganz am östlichen Rand des Flaschenhalses, auf dem Streifen, der dem Deutschen Technikmuseum gehört und der vom Park zur Zeit durch einen Bauzaun getrennt ist, findet sich noch ein Stellwerk, das Stellwerk „Agb“.

Es wäre das einzige, dauerhaft bleibende historische Bahnbetriebsgebäude zwischen Yorckstraße und Monumentenbrücke - wenn es gelingt, den Verfall zu stoppen. „Agb“ steht ganz einfach für Anhalter Güterbahnhof. Das kleine Gebäude stammt aus dem Jahr 1922. Heute ist es eine bunt bemalte Ruine mit einem zerlöchernten Dach. Aber hier ist der Point-of-No-Return noch nicht überschritten. Noch nicht.

Sehr geehrter Herr Prof. Dr. Böndel, bitte retten Sie das Stellwerk „Agb“!

Es würde sich lohnen. Es ist ein für den Anhalter Güterbahnhof typisches Gebäude, gemauert aus roten Klinkern. Weil es so klein ist, ist auch der Aufwand der Instandsetzung überschaubar. Der Grundriss liegt schmal in die Länge gezogen zwischen den Schienen. Die Treppe ins erste Obergeschoss wurde südlich außen vor dem Gebäude angeordnet, um nicht im Gebäude zu viel Raum zu verlieren. Im ersten Geschoss bieten die großen, bis zum Fußboden reichenden Fenster und der kleine Erker auf der Ostseite den fürs Weichenstellen notwendigen Sichtkontakt nach Außen. Reste der Hebelmechanik, mit der von hier aus die Weichenstellungen vorgenommen wurden, sind noch vorhanden. Das biedere Walmdach mit dem breiten Dachüberstand sorgte für den Wetterschutz der Klinkermauern, steht aber im Kontrast zum technischen Inhalt des Gebäudes. Auch dies ist typisch für die damalige Bahnarchitektur.

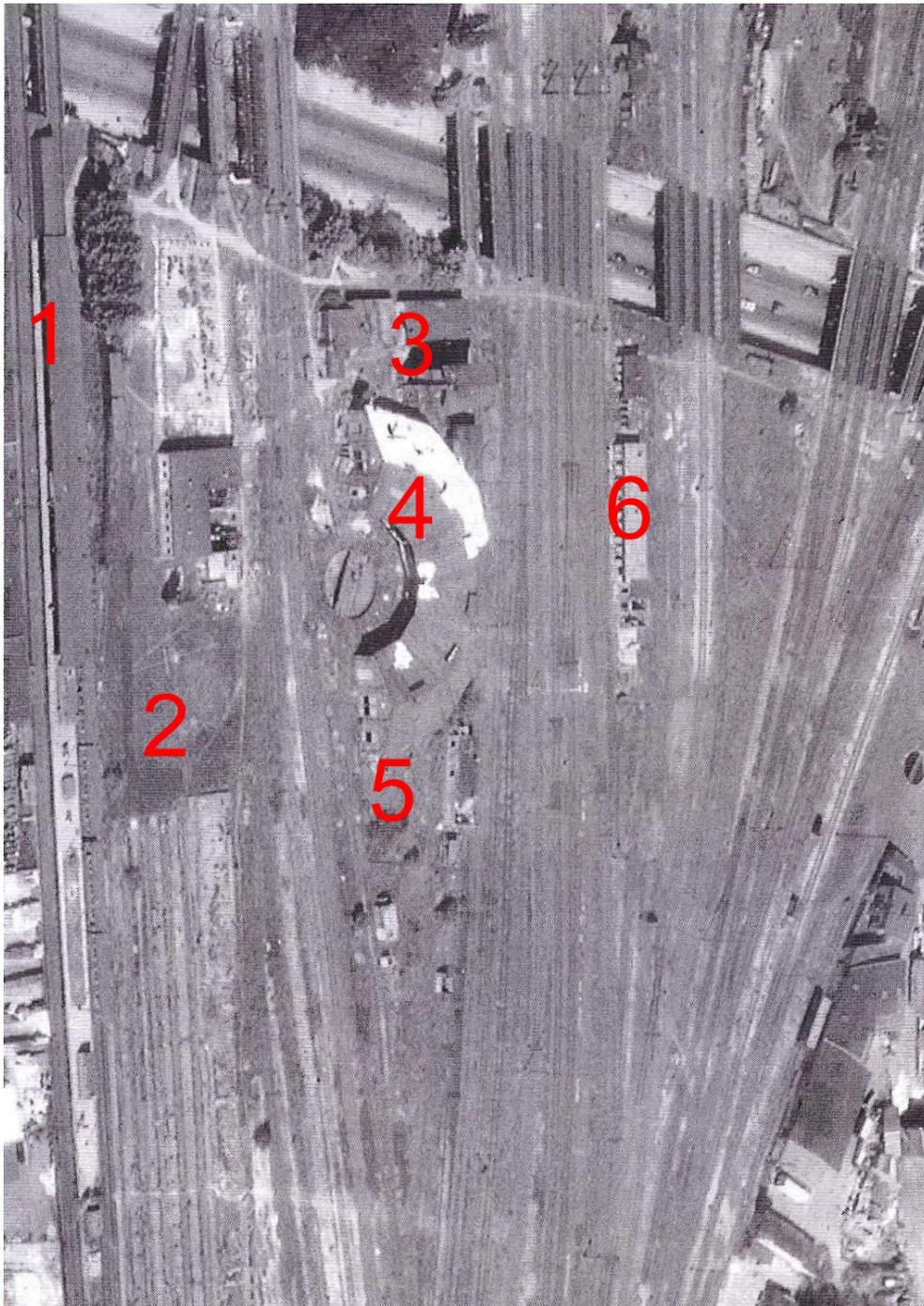
Das Deutsche Technikmuseum sollte mit gutem Beispiel vorangehen und verantwortungsvoll mit diesem historischen Erbe umgehen. Bitte sichern Sie das Gebäude möglichst schnell, damit es nicht weiter verfällt.

Und nutzen Sie dann das kleine Stellwerk „Agb“ als Ausstellungsobjekt für das Museum. Es könnte das erste Objekt sein in einer Kette von Ausstellungsobjekten, die entlang der Bahnstrecke zwischen dem Hauptsitz des Museums an der Trebbiner Straße und dem Museumsdepot an der Monumentenbrücke aufgereiht werden könnten. Wäre das nicht eine neue Perspektive fürs Museum und für den Park?

Mit freundlichen Grüßen

Matthias Bauer

Bülowstraße 52, 10783 Berlin, Telefon 030-215 11 35, Email: info@gleisdreieck-blog.de

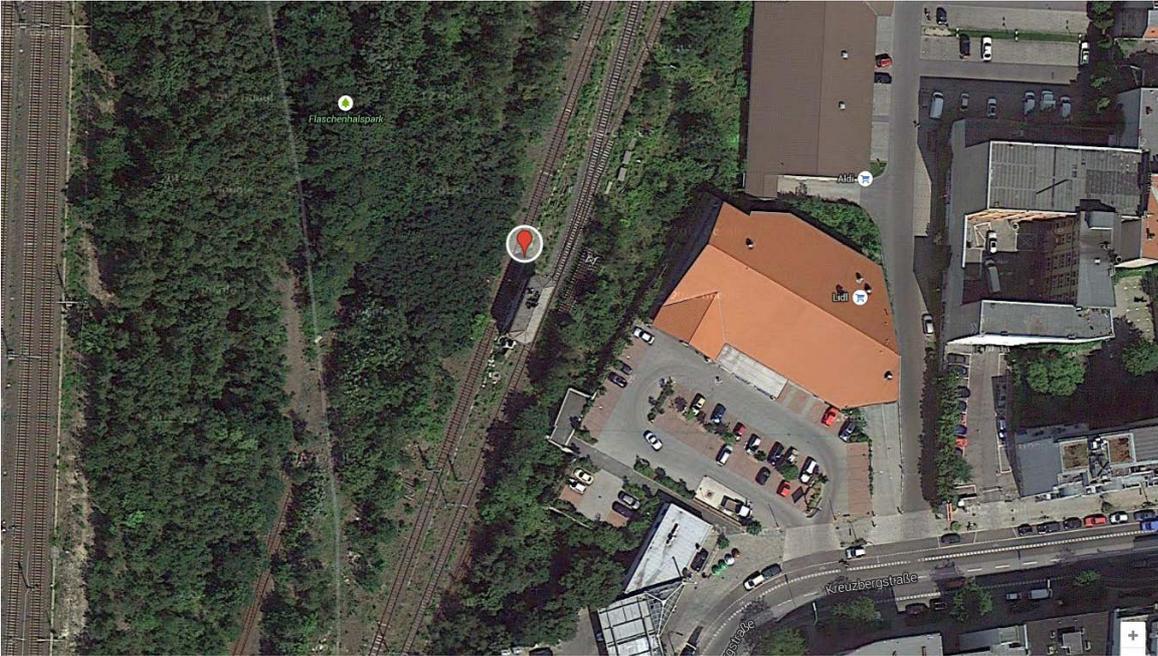


1 S-Bahn S2, Bahnhof Yorckstraße

Verlorene Bahnbetriebsgebäude:

- 2 Wagenreinigungsanlagen, heute verlaufen hier die neuen Fern- und Regionalbahngleise
- 3 Fettgasanstalt, abgerissen für Bodensanierung, heute Parkeingang in den Flaschenhals
- 4 Lokschuppen mit Drehscheibe, heute im Wald liegend, fast verschwunden
- 5 diverse kleine Bauwerke, alle verschwunden
- 6 ruinöse, eingezäunte Schuppen

Quelle: Luftbild von 1954, Senator für Bau- und Wohnungswesen, gefunden bei Rainer Knothe, Anhalter Bahnhof, Entwicklung und Betrieb, Verlag Ästhetik und Kommunikation, Berlin 1987



Das Stellwerk Agb am östlichen Rand des Flaschenhalspark auf der Fläche des DTM, Google-Luftbild 2014



Agb von Norden gesehen, Quelle Neumann, Das Eisenbahnsignalwesen in Wort und Bild 1933, gefunden bei Rainer Knothe, Anhalter Bahnhof, Entwicklung und Betrieb, Verlag Ästhetik und Kommunikation, Berlin 1987



Agb von Nordwesten gesehen, Aufnahme im Jahre 2002



Agb, Aufnahme von 2013



Agb, Aufnahme 2014



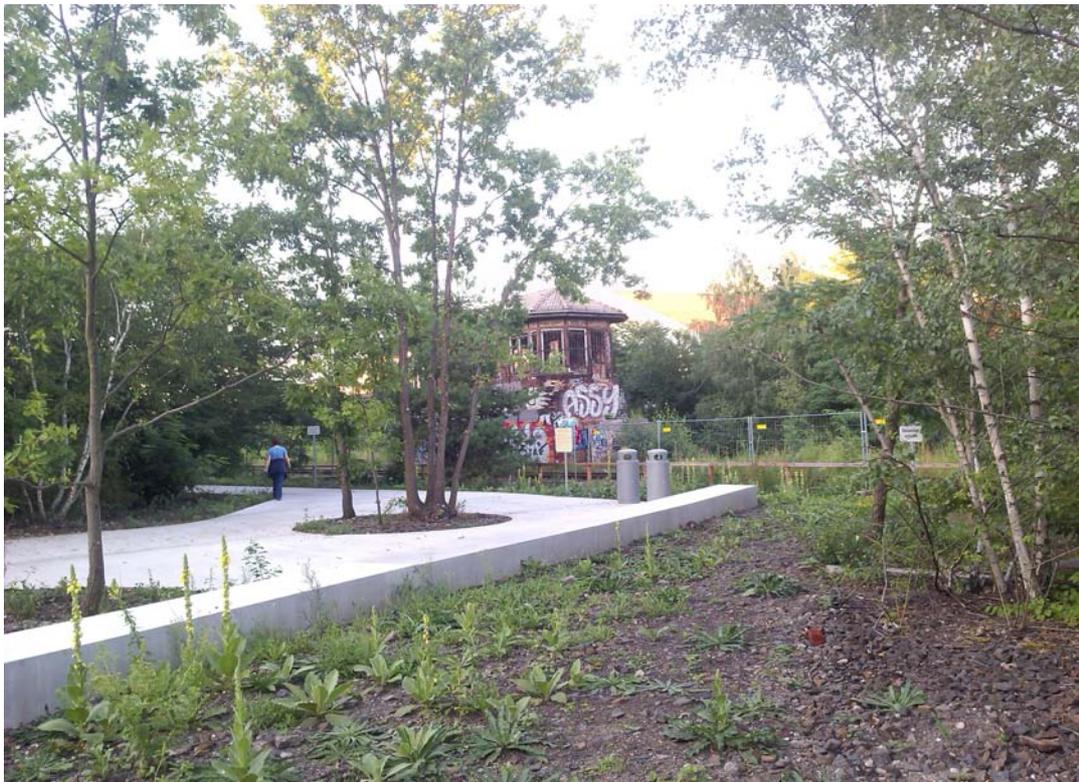
Agb, von Westen gesehen, Blick ins kaputte Dach, Aufnahme 2014



Agb, von Süden gesehen, Aufnahme von 2014



Agb, Blick ins Obergeschoß, mit den Resten der Stellwerkmechanik, Aufnahme 2014



Agb, vom Park aus gesehen, Aufnahme 2014