

Denkmalschutz zwischen den Gleisen

„Die noch vorhandene und in großen Teilen in gutem Zustand befindliche Anlage in Grunewald repräsentiert als eine der wenigen erhaltenen die geschichtliche Bedeutung Berlins als Stadt der Eisenbahn. Dieser Bestand bedingt eine zukünftige städtebauliche Entwicklung des Geländes, die der wertvollen historischen Situation Rechnung trägt.“

(Aus der Stellungnahme des Bezirksdenkmalbeirats Charlottenburg-Wilmersdorf, 15.06 2011)

„Egal, was passiert, die Ruinen müssen weg!“

(Kurt Krieger gegenüber Vertretern der BI, 24.01.12)

Mit dem Abriss der historischen Gebäude auf dem Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs Grunewald verschwindet eines der letzten Beispiele für die Ende des 19. Jahrhunderts typische Eisenbahnarchitektur aus dem Berliner Stadtbild. Bereits ab 1880 war hier an der 1879 eröffneten Berlin-Wetzlarer Bahn eine weiträumige und vielfältige Bebauung entstanden: Wagenrevisions- und Lokschuppen, Werkstätten für Stadtbahn und Wetzlarer Bahn, Materialdepots, Kesselhäuser, Gaslager, Verwaltungs- und Wohngebäude, ein Arbeiterspeisesaal und ein 1907 erbauter 40 m hoher Wasserturm, der aus dem Halensee gespeist wurde.

Bis Mitte der 1920er Jahre wichtiger Güter- und Rangierbahnhof, diente die Anlage vor allem als eins der fünf Berliner Reichsbahnausbesserungswerke (RAW) zur Wartung, Reparatur und Instandsetzung von Waggons und Loks. Das Lokversuchsammt prüfte hier jahrzehntelang alle Lokomotiven der preußischen Staatsbahn und später der Deutschen Reichsbahn vor ihrer offiziellen Inbetriebnahme. Nach dem Zweiten Weltkrieg wiederum zentraler Güter- und Rangierbahnhof für West-Berlin, verlor die Anlage jedoch aufgrund von Strukturveränderungen der Deutschen Reichsbahn ab 1980 an Bedeutung und wurde in den 90er Jahren stillgelegt.

Kriegszerstörungen und ein Großbrand 1975 haben großflächige Verluste im Gebäudebestand hinterlassen, der Wasserturm wurde ca. 1970 gesprengt. Doch eine beachtliche Anzahl von historischen Bauten blieb verschont: Das Ensemble aus Beamtenwohnhäusern, Werkstätten und Verwaltungsgebäuden an der Cordesstraße steht heute einschließlich Lokschuppen und Arbeiterspeisesaal unter Denkmalschutz. Für die übrigen verbliebenen Gebäude wie die ehemalige Schmiede, Dreherei, Tischlerei, Feuerwehr und Kesselhäuser gibt es jedoch, obwohl ebenfalls erhaltenswert, seit 2005 eine Abrissgenehmigung der Bahn – ein Freibrief für den heutigen Eigentümer Kurt Krieger, der im Frühjahr 2012 schleunigst davon Gebrauch machte. Im Vorgriff auf alle planungsrechtlichen Entscheidungen über die zukünftige Nutzung des Geländes hat er sich Bauland auf Vorrat verschafft und das Gelände der historischen Werksgebäude in eine triste Ödnis verwandelt.

Nur das denkmalgeschützte Ensemble an der Cordesstraße steht dem hier geplanten Höffner-Möbelhaus und Skonto-Discount noch im Wege. Für Krieger scheint es nur eine Frage der Zeit, dass auch diese letzten rot verklinkerten Zeugen 130-jähriger Eisenbahngeschichte der Abrissbirne zum Opfer fallen. Die Wohnhäuser wurden bereits 2011 entmietet, die Gärten sind verwüstet und die Werkstätten stehen leer.

Die Bürgerinitiative setzt sich für den Erhalt des verbliebenen Denkmalensembles und eine extensive, ortsverträgliche Nutzung des Geländes ein, unter Beibehaltung der Cordesstraße als Haupteinfahrt und des Fußgängertunnels zum Werkstättenweg. Die diesen Ort prägende historische Bausubstanz und mit ihr die besondere Charakteristik des Gebiets darf nicht gänzlich verloren gehen! Deshalb erwarten wir von den zuständigen Behörden und der Politik ein striktes und kompromissloses Festhalten an dem hier bestehenden Denkmalschutz. Ein sorgsamer Umgang mit dem Ensemble ist jedoch von Kurt Krieger nicht zu erwarten. Das hat er mit dem völlig unnötigen Abriss des Pförtnerhäuschens und der Toranlage an der Cordesstraße unmissverständlich deutlich gemacht.

Jede städtebauliche Entscheidung über die Zukunft des ehemaligen Bahngeländes muss auch seine historische Bedeutung für die Stadt berücksichtigen. Sie darf die besonderen Qualitäten des Ortes nicht ohne Not aufgeben und unter ökonomischem Verwertungsdruck zum geschichts- und gesichtslosen Einerlei verkommen lassen!

(16.10.12 cbg)