

Klaus Kürvers

Chronik der Straße 16 sowie der Grundstücke Luckenwalder Straße 3 und 4



Luckenwalder Straße 3 (das ehemalige Kühlhaus II)
Luckenwalder Straße 4/5 (der ehemalige Postbahnhof)

Klaus Kürvers

Untersuchung zur Geschichte der Straße 16 in der Abteilung III des Bebauungsplans für Berlin und seine Umgebungen

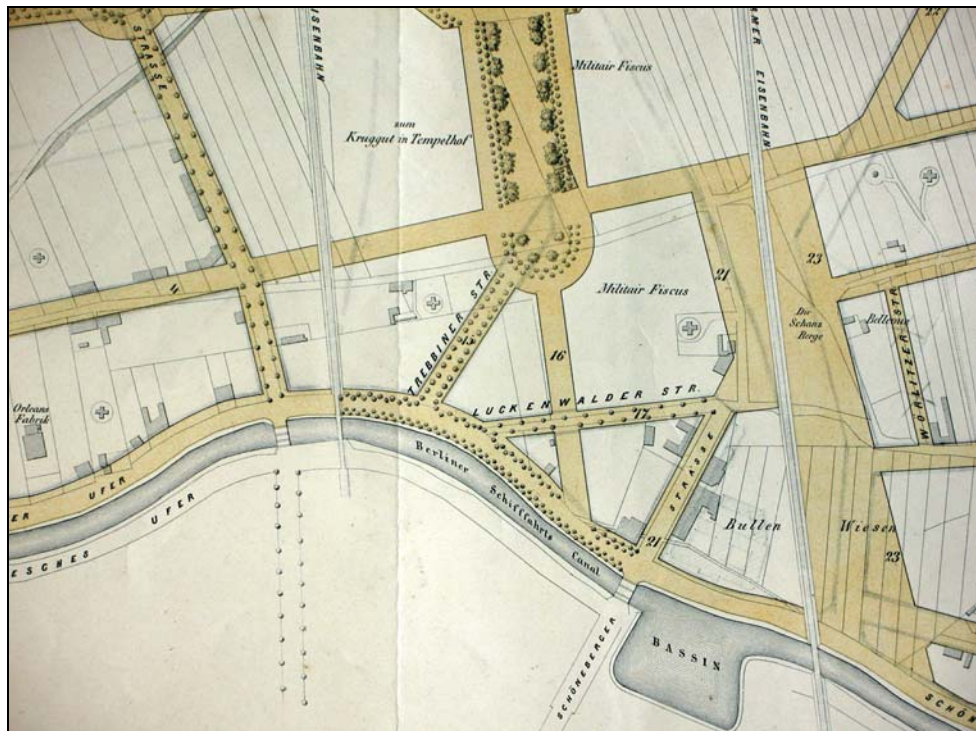
Im Jahren 1901/1902 wurden auf den Grundstücken Luckenwalder Straße 3 und Trebbiner Straße 5 (im heutigen Berliner Bezirk Kreuzberg) zwei Kühlhäuser der "Markt- u. Kühlhaus-Gesellschaft" errichtet. Zu den Besonderheiten dieser beiden Gebäude gehört, dass die westlichen Hauswände zu den 1902 noch unbebauten Nachbargrundstücken als fensterlose Schauffassaden gestaltet worden sind. Die westliche Grundstücksgrenze, auf der diese Hauswände stehen, ist identisch mit der östlichen Baufluchtlinie der nie realisierten, aber in dem 1861 genehmigten Bebauungsplan von Berlin vorgesehenen Straße 16. In den 1870er Jahren bildete diese Grundstücksgrenze die östliche Begrenzung des Vorplatzes des Dresdner Bahnhofs. Als sechs Jahre nach dem Bau der Kühlhäuser auf dem Grundstück Luckenwalder Str. 4/5 der Postbahnhof gebaut wurde (1908-1913), wurde westlich des Grundstücks Trebbiner Straße 5 die Trasse der Straße 16 für die Zubringergleise der Reichsbahn freigehalten, an der Luckenwalder Straße schloss der Bau des Postbahnhofs jedoch direkt an die Westwand des Kühlhauses an.

Im Berliner "Planwerk Innenstadt" (1999) wie auch in der Bauleitplanung des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg ist die Trasse der Straße 16 als Verbindung zwischen der Trebbiner und der Luckenwalder Straße vorgesehen. Für die Umnutzung des ehemaligen Kühlhauses an der Luckenwalder Straße besteht dabei die Möglichkeit einer Fensteröffnung der Westwand. Über die Ausführung einer entsprechenden Planung, die einen Teilabriss des benachbarten Postgebäudes voraussetzt, war zwischen den Eigentümern des ehemaligen Kühlhauses und der Post bereits eine Übereinkunft ausgehandelt worden. Nach dem Verkauf des Postgebäudes im Jahre 2008 steht diese nicht rechtskräftig besiegelte Übereinkunft in Frage.

Aufgabe der hier in Form einer Chronik dokumentierten Untersuchung war es, die Geschichte der ehemaligen Straße 16 und der Bebauung der durch sie berührten Grundstücke zu belegen.

Chronik der Straße 16 sowie der Grundstücke Luckenwalder Straße 3 und 4

1861-03-18



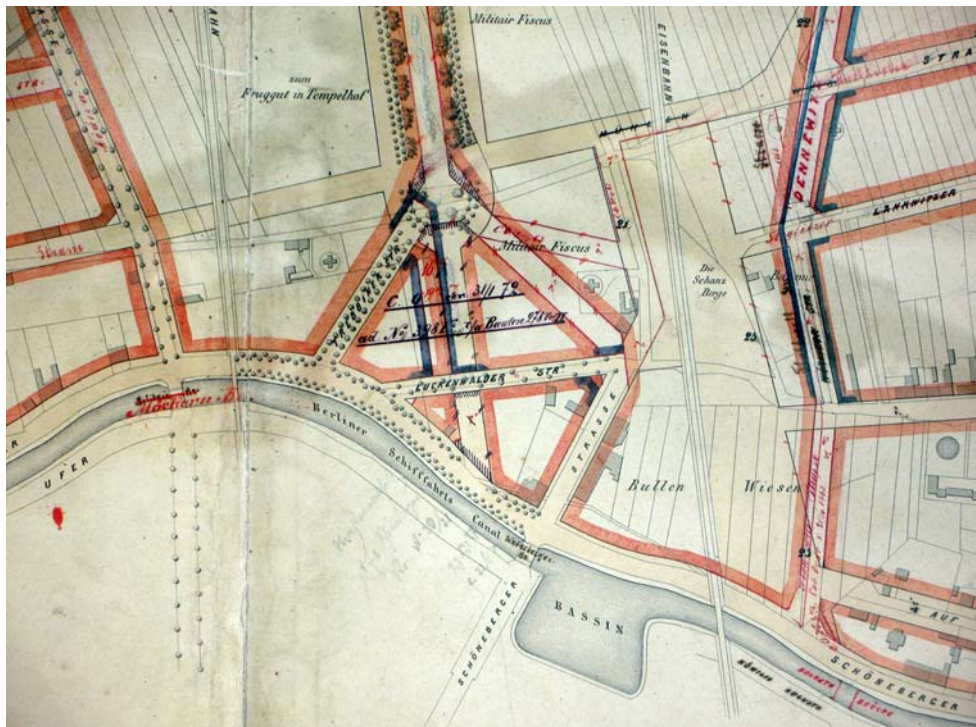
18.3.1861 – Genehmigung der Abteilung III des Bebauungsplans für Berlin und seine Umgebungen. U.a. sieht er auf dem dem Militär-Fiskus gehörenden Terrain die Anlage einer Straße 16 als Verbindung zwischen dem "Wahlstattplatz" und dem Tempelhofer Ufer vor.

Quelle: LAB, Kartensammlung A 2007 (III/1861) (Ausschnitt, gesüdet)

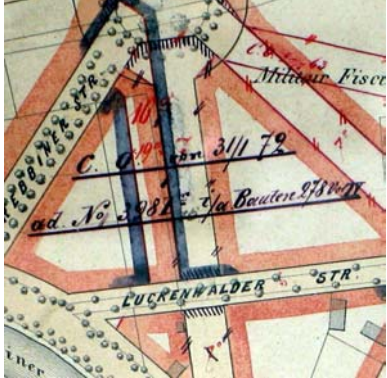
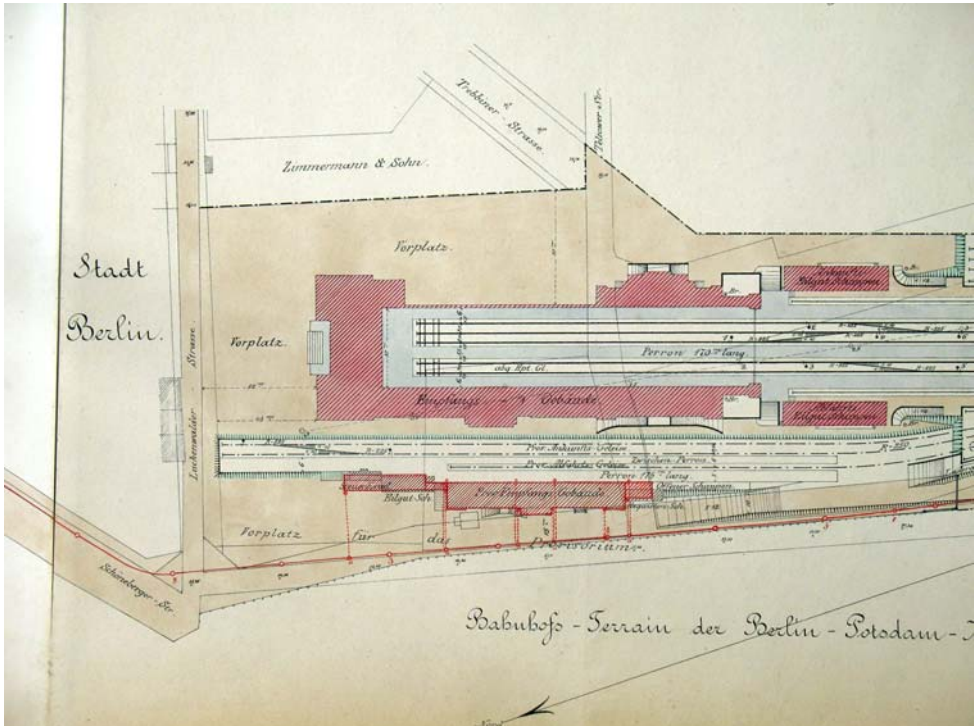
1863-03-04

4.3.1863 – Namensgebung für die Straße 15 (Trebbiner Straße) und 17 (Luckenwalder Straße).

1870-06-18

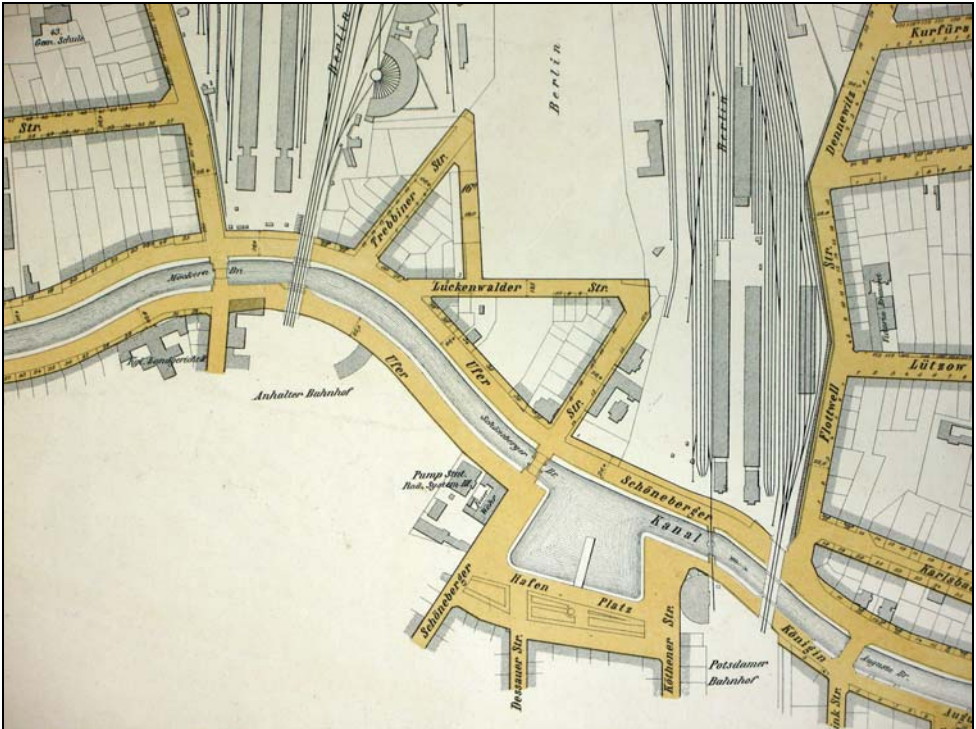


18.6.1870 – Plan für die Revision der Abt. III des Berliner Bebauungsplans.

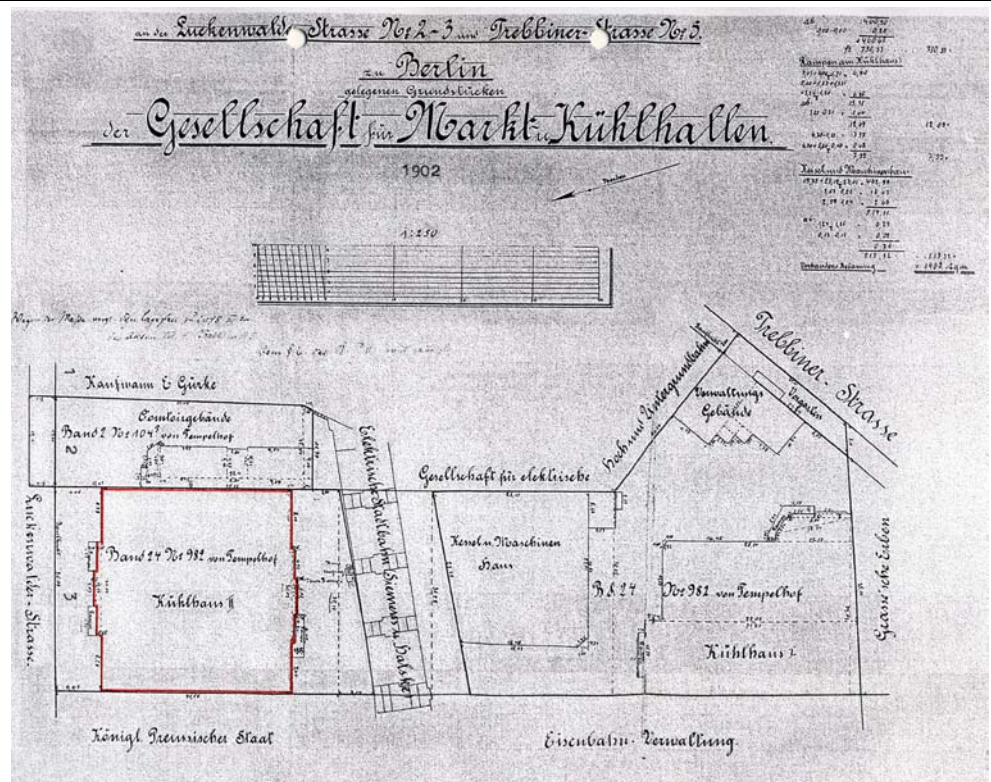
	<p>Revision ist wegen der Entwicklung der Berlin Anhalter und der Berlin Potsdamer Eisenbahn erforderlich geworden. Aufhebung der großen Platzfigur zwischen den Bahnlagen, Verbindungsstraße zwischen Trebbiner- und Schöneberger Straße. Die Planung für die Straße 16 wird unverändert beibehalten.</p> <p>Quelle: LAB, Kartensammlung A 2007 (III/1870) [z.Zt. gerahmt] (Ausschnitt)</p>
<p>1872-01-31</p>	<div style="display: flex; align-items: flex-start;">  <div style="margin-left: 10px;"> <p>31.1.1872 – Genehmigung für die Aufhebung der Fluchtlinien der Straße 16, die auf dem Gelände der Berlin-Dresdener Eisenbahngesellschaft liegen würde. An ihrer Stelle wird eine 19 Meter breite, nach Osten verschobene "Straße 16a" vorgesehen. Die westliche Fluchtlinie der 16a stimmt mit der aufgehobenen Ostbegrenzung der 16 überein. Die neue Straße 16a liegt nunmehr zur Gänze auf dem der Firma Zimmermann & Sohn gehörenden Grundstück Luckenwalder Str. 3. Dieses Grundstück wird noch als Holzplatz genutzt.</p> <p>Quelle: LAB, Kartensammlung A 2007 (III/1870) [z.Zt. gerahmt] (Ausschnitt)</p> </div> </div>
<p>1872 – 1877</p>	<div style="display: flex; align-items: flex-start;">  <div style="margin-left: 10px;"> <p>Berlin-Dresdener Eisenbahngesellschaft</p> <p>Ein Berliner Komitee erhielt im Jahre 1871 die Erlaubnis zur Durchführung der Vorarbeiten einer Eisenbahn von Berlin über Zossen, Kirchhain, Doberlugk, Elsterwerda, Großenhain nach Dresden. Im Jahre 1872 wurde der Berlin-Dresdner Eisenbahngesellschaft die Konzession zum Bahnbau erteilt, gleichzeitig konnte man den Staatsvertrag zwischen Sachsen und Preußen abschließen. Zwischen dem Potsdamer- und dem Anhalter Bahnhof wurden die einfachen Bahnhofsbaugeräte der Dresdner Bahn errichtet. Südlich des Personenbahnhofs entstand ein Güterbahnhof mit einer Verbindung zur Berlin-Potsdamer Eisenbahn. Die eingleisige Strecke der Dresdner Bahn, die eine Konkurrenz zur parallel laufenden Berlin-Anhalter Eisenbahn darstellen</p> </div> </div>

	<p>sollte, wurde am 17. Juni 1875 eröffnet und hatte in Berlin die Stationen Südende (wo die Bahn über einen Damm die Anhalter Bahn überquerte), Marienfelde, Mahlow, Rangsdorf und Zossen. Da sich die Berlin-Dresdner Eisenbahngesellschaft von Anfang an in finanziellen Schwierigkeiten befand, übernahm der preußische Staat am 20. August 1877 die Verwaltung der Bahn und übergab die Betriebsführung der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn.</p> <p>Quelle: LAB, F Rep.270,A Nr.10290. Berlin-Dresdener Eisenbahn Bahnhof Berlin. Plan vom 29.12.1873 bearbeitet im Central-Bureau der General-Bau-Bank, Reg.u.Bau-Rath Keil, Baumeister Ad.Schröder. M 1:1000. Prüfvermerke: Ministerium für Handel pp., Abt.f.d.Eisenbahnwesen, 4.7.1874; Handelsminister 21.6.1873, Landespolizei 30.5.1874; Pol.-Präs. 10.4.1874, Revision Königl. Eisenbahn-Komm. 25.4.1874. (Ausschnitt)</p>
1877-11-26	<p>26.11.1877 – Project der Städtischen Baudeputation zur erneuten Revision der Abteilung III. Plan zur Aufhebung der 1870 projektierten Verbindungsstraße zwischen Trebbiner und Schöneberger Straße sowie Bestätigung der Wichtigkeit der Straße 16a neben dem Vorplatz des neugebauten Bahnhofs der Berlin-Dresdener Eisenbahn. Durch sie soll verhindert werden, dass die Trebbiner Straße zur Sackgasse wird.</p> <p>Quelle: LAB, A Pr.Br.Rep.030-07 Nr.241 – Acta des Königl. Polizei-Präsidii zu Berlin, betr. die Revision des Bebauungs-Planes der Abtheilung III ... 1876-1886 (alte Sign. Bauten Nr.310 vol.I), darin: Bl.59-78: Technisches Bureau der städtischen Baudeputation, Abt.II (Gottheiner): Erläuterungen zu dem Project betreffend die Abänderung des Bebauungs-Plans Abt.III von den Umgebungen Berlins vom 26. November 1877 (dazu gehörend, aber nicht in die Akten eingebunden: 1 Übersichtsplan, 1 Situationsplan, 5 Nivellementspläne). Darin: Bl.59ff "Der durch Allerhöchsten Erlaß vom 18. Juni 1870 im Ganzen genehmigte und später durch die Allerhöchsten Erlasse vom 31. Januar, 3. Mai und 20. November 1872 in kleinen Einzelheiten sowie in seinem westlichen Theile abgeänderte Bebauungsplan Abtheilung III von den Umgebungen Berlins kann wegen der seitdem erfolgten Neuanlage des Dresdener-Bahnhofes und weiteren Ausdehnung des [59r] Außenbahnhofes der Anhalter Bahn in seinem mittleren Theile nicht mehr durchgeführt werden und macht daher in dieser Beziehung eine abermalige durchgreifende Änderung erforderlich. [...] Einzelnen aufgeführt bestehen diese nothwendigen Abänderungen [...] in Folgendem: [... Bl.65]: 8.) Festsetzung neuer Baufluchtlinien [65r] zum Anschluss der Schöneberger- an die Luckenwalder Straße durch eine angemessene gleichschenklige Brechung der Ecken wie dies bereits in der Verhandlung vom 23. April 1873 gefordert und durch den Handels- und Ministerialerlass vom 7. Juli 1874 genehmigt ist. 9.) Anlage einer neuen Straße Nr.16a von 19 m Breite neben dem Vorplatz an der Ostseite des projectierten Empfangsgebäudes der Dresdener Bahn zu Verbindung des Endpunktes der Trebbiner Straße mit der Luckenwalder Straße. Die Anlage einer öffentlichen Straße an dieser Stelle, ohne welche die Trebbiner Straße eine Sackstraße [66] bleiben würde, ist ebenfalls bereits in der Verhandlung vom 23. April 1873 gefordert und durch Ministerial-Erlaß vom 7. Juli 1874 genehmigt worden. [...]"</p>
1879-10-16	<p>16.10.1879 – Protest der Handelsgesellschaft F. Zimmermann und Sohn (Eigentümer der Grundstücke Luckenwalder Str.3 / Trebbiner Str.5, auf denen die Straße 16a angelegt werden soll) gegen die Anlage der Straße 16a beim Polizei Präsidenten.</p> <p>Quelle: LAB, A Pr.Br.Rep.030-07 Nr.241 – Acta des Königl. Polizei-Präsidii zu Berlin, betr. die Revision des Bebauungs-Planes der Abtheilung III ... 1876-1886 (alte Sign. Bauten Nr.310 vol.I), darin: Bl.155-156 / Königl.Pol.-Präs. an den Magistrat (hiesiger Königlichen Haupt- und Residenzstadt) vom 30. August 1881: "Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten hat dem Polizei-Präsidium das Project der endgültigen Revision der Abtheilung III des Bebauungsplans [...] zugehen lassen und eine eingehende Äußerung des Polizei-Präsidii darüber, insbesondere über den Anschluß des zwischen der Potsdamer und Anhaltischen Eisenbahn eingeschlossenen, von der Dresdener Eisenbahn durchschnittenen Terrains an das Radial-System III der Canalisation in Gemäßheit des Prejects des Bauraths Hobrecht [155r] vom 15. Juni d.J. sowie über den Protest der Handelsgesellschaft F. Zimmermann und Sohn vom 16. October 1879 gegen die Anlage der Straße 16a eingefordert. Dem Polizei-Präsidium würde es erwünscht sein, über diese Angelegenheit, auch über den der Trebbiner Straße im Falle der Einbeziehung der Straße 16a zu gebenden anderweiten Abschluß [...] in commissarische Erörterung zu treten"</p>

1883-01-06	<p>6.1.1883 – Bescheid des Ministerium für öffentliche Arbeiten an die Firma Zimmermann & Sohn betr. Ihres Protestes vom 16.10.1879. Das Ministerium lehnt die Anlage einer Verbindungsstraße zwischen Trebbiner und Schöneberger Straße ab, da das für Eisenbahnzwecke zu verwendende Terrain des ehemaligen Dresdner Bahnhofs nicht durchschnitten werden darf. An der Planung der Straße 16a wird festgehalten.</p> <p>Quelle: LAB, A Pr.Br.Rep.030-07 Nr.241 – Acta des Königl. Polizei-Präsidii zu Berlin, betr. die Revision des Bebauungs-Planes der Abtheilung III ... 1876-1886 (alte Sign. Bauten Nr.310 vol.I), darin: Bl.200/200r – Ministerium für öffentliche Arbeiten an die Handelsgesellschaft F. Zimmermann & Sohn vom 6. Januar 1883: "Dem Einspruch, welchen Euer Wohlgeboren in der mir Seitens des hiesigen Magistrats vorgelegten Eingabe vom 16ten Oktober 1879 gegen die neuprojektierte Verbindungsstraße 16a in der Abtheilung III des Berliner Bebauungsplans erhoben haben, daß diese Straße lediglich mit Rücksicht auf das frühere an der Luckenwalder Straße projektierte Empfangsgebäude der Berlin-Dresdener Eisenbahn in den Plan aufgenommen, und daß deshalb jetzt, nachdem der Bau eines solchen Gebäudes unwahrscheinlich geworden, eine Nothwendigkeit zu der Straßenanlage nicht mehr anzuerkennen sei, trifft nicht zu. Das gesammte Eisenbahn-Terrain westlich der Straße [200r] 16a ist auch wenn das fragliche Empfangsgebäude zur Ausführung kommen sollte, für die Zwecke der Eisenbahn-Verwaltung unentbehrlich und darf deshalb von Straßenanlagen, wie sie früher projectiert waren, nicht durchschnitten werden. Die Straße 16a bildet sonach, wenn die Trebbiner Straße nicht sackartig auslaufen soll, für diese die einzige Möglichkeit einer Verbindung auf die Luckenwalder Straße zu, und muß aus diesem Grunde beibehalten werden. – Der Minister der öffentlichen Arbeiten Maybach"</p>
1884-10-07	<p>Stellungnahme des Polizei-Präsidenten zum Einspruch der Firma Zimmermann & Sohn gegen die Anlage der Straße 16a. Vorzuziehen sei die Anlage der früher geplanten Verbindungsstraße zwischen Trebbiner und Schöneberger Straße. Wenn die aber nicht realisiert werden kann ist die Straße 16a zur Fortführung der Trebbiner Straße erforderlich.</p> <p>Quelle: LAB, A Pr.Br.Rep.030-07 Nr.241 – Acta des Königl. Polizei-Präsidii zu Berlin, betr. die Revision des Bebauungs-Planes der Abtheilung III ... 1876-1886 (alte Sign. Bauten Nr.310 vol.I), darin: Bl.160-164r / Pol.-Präs. an den Staatsminister der öffentlichen Arbeiten (Maybach) betr. die endgültige Revision der Abth. III ... vom 7. October 1884: "... [Es geht um die Erläuterung des Entwässerungsprojects] ... [Bl.162]: Ueber den Einspruch der Handelsgesellschaft F. Zimmermann & Sohn hierselbst vom 16. October 1879 gegen die Festsetzung der Straße 16a [162r] erlaubt sich das Polizei-Präsidium Folgendes ganz gehorsamst zu berichten: Die Straße Nr.16a [gestrichen: "ist keine, zur Ausführung besonders zu empfehlende Anlage"] kann als eine empfehlenswerte allerdings nicht bezeichnet werden und die Festsetzung derselben ist nur aus dem Grund wünschenswerth, damit nicht durch den Fortfall die Trebbiner Straße zu einer Sackgasse gemacht und den Grundeigenthümern das Recht gegeben würde, an der nordwestlichen Seite dieser Straße im Zuge der Straße 16a und ebenso in der Luckenwalder Straße im Zuge der Straße 16a zu bauen, so daß an diesen Stellen die Straßenanlage für immer geschlossen werden würde. [Gestrichen: Dies dürfte aber zu verhüten sein und zwar um so mehr, als sich noch nicht übersehen läßt, ob und] [163] Wenn es daher möglich sein sollte, die Trebbiner Straße in einer anderen Richtung, etwa nach dem Treffpunkte der Schöneberger- und Luckenwalder Straße fortzuführen, so würde der Fortfall der Straße 16a nur erwünscht sein. Ob über den Fortfall des jetzigen provisorischen Empfangsgebäudes der Berlin-Dresdener Eisenbahn und über die Verwendbarkeit des Eisenbahnterrains zur Anlage einer Straße bereits Bestimmung getroffen ist, ist dem PP. nicht bekannt. Sollte dies der Fall sein oder in sicherer Aussicht stehen, so dürfte es sich empfehlen, den Magistrat zu veranlassen, unter Beseitigung der Straße 16a in dem Bebauungsplan eine Verbindung der Trebbiner Straße entsprechend dem früher festgesetzten Bebauungsplan mit dem Schnittpunkte der Schöneberger und der Luckenwalder Straße aufzunehmen. Es würde damit eine Richtung der Straßen wiederhergestellt werden, welche der durch die Straße 16a weit vorzuziehen und namentlich in dem Fall von höchster Bedeutung sein würde, wenn es gelänge, die Straße J wieder in den Bebauungsplan aufzunehmen. Sollten jedoch dem Projecte Hindernisse entgegenstehen, so kann [...] das Pol.-Präs. nur gehorsamst bitten die Straße 16a unter Verwerfung des Protestes der Firma Zimmermann und Sohn hochgeneigtest festzustellen. Andernfalls dürfte es nur nothwendig sein, den im Zuge der Straße Nr. 16a [163r] belegenen Theil der südlichen Bauflucht der Luckenwalder Straße und der nordwestlichen Bauflucht der Trebbiner Straße, welche</p>

	gestrichen worden sind, wieder herzustellen, den projectierten Abschluß der Trebbiner Straße aber bestehen lassen. ..."
1886	 <p>1886 – Revision der Abt.III des Berliner Bebauungsplans. Zeigt die 19 m breite Straße 16a</p> <p>Quelle: LAB, Kartensammlung A 2007 (III/1886) (Ausschnitt)</p>
1891	<p>1891 – Revision der Abteilung III. Straße 16a liegt unverändert wie auf dem Plan von 1886 auf den Grundstücken Luckenwalder 3 / Trebbiner 5</p> <p>Quelle: LAB, Kartensammlung A 2007 (III/1891) [z.Zt. gerahmt]</p>
1898-11-30	<p>30.11.1898 – Aufhebung der Fluchtlinien der Straße 16a. Das Grundstück Luckenwalder Str.3 hat nun wieder wie vor dem 31.1.1872 eine Frontbreite von 30,09 m.</p> <p>Die entsprechenden Akten zu diesem Vorgang konnten bisher noch nicht lokalisiert und geprüft werden. Vermutlich steht die Änderung im Bebauungsplan in einem Zusammenhang mit den Planungen für die elektrische Hochbahn.</p> <p>Quelle: LAB, A Pr.Br.Rep.030-07 Nr.176 – Acta des Königl. Polizei-Präsidii zu Berlin, betr. den Bebauungsplan von Umgebungen Berlins 1879-1909 (alte Sign. Bauten 176 Nr.254 vol.7): Bericht des Polizei-Präsidenten betr. die Abänderungen des Bebauungsplanes von dem Umgebungen Berlins an den Minister der öffentlichen Arbeiten vom 31. Juli 1899. Dort unter Punkt 4: "Die von dem hiesigen Magistrat durch Aufhebung der Fluchtlinien der Straße 16a, sowie entsprechende Ergänzung der Fluchtlinien der Luckenwalder- und der Trebbiner-Straße geplante Abänderung der Abtheilung III des Bebauungsplanes hat unterm 30. November v.J. die Allerhöchste Genehmigung gefunden.", o.BI.</p>
1898-1902	<p>Die "Gesellschaft für elektrische Hoch- und Untergrundbahnen" (Siemens & Halske) erwirbt die Grundstücke Trebbiner Straße 1-4 und baut dort das Kraftwerk sowie Gleisanlagen für die elektrische Hochbahn. Auf dem Grundstück Luckenwalder Str.3, das der Eisenbahnfiskus von dem Holzhändler Zimmermann erworben hat (im Adressbuch für das Jahr 1900 aufgeführt) wird dazu ein Viadukt errichtet.</p> <p>Quelle: Adressbuch von Berlin 1897-1901. Besitzerwechsel der Grundstücke an der Trebbiner Straße.</p>

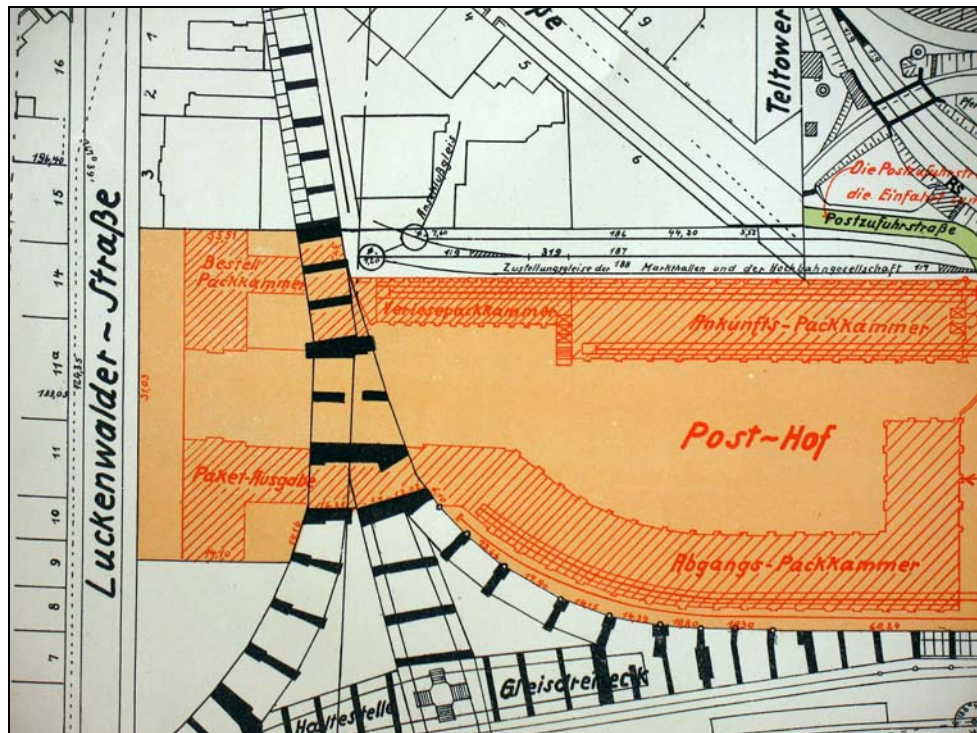
1901-1902



Die "Gesellschaft für Markt- und Kühlhallen" erwirbt vom Eisenbahn-Fiskus die Grundstücke Trebbiner Str.5 und Luckenwalder Str.3, auf dem kurz zuvor das Viadukt der Hochbahn gebaut worden ist. Die Gesellschaft lässt auf den zusammengelegten ein Verwaltungsgebäude, ein Kessel u. Maschinenhaus sowie zwei Kühlhäuser bauen. Architekten sind Otto Stiehl und Theodor Kampffmeyer Die Westfassaden der beiden Kühlhäuser stehen auf der westlichen Grundstücksgrenze, die in etwa identisch ist mit der früher geplanten östlichen Fluchtlinie der Straße 16 (aufgehoben am 31.1.1872, s.o.) sowie der westlichen Fluchtlinie der Straße 16a (aufgehoben am 30.11.1898, s.o.). Genaueres sollte aus den Katasterplänen (Bd.24, Nr.982 von Tempelhof) ersichtlich sein. Die beiden fensterlosen Fassaden der Kühlhäuser werden nicht als Brandwände, sondern als neogotischen Schauffassaden gestaltet, die in Bezug stehen zu der Gestaltung der Bauten der "Hochbahngesellschaft". Zumindest von der Westfassade des Kühlhauses I steht fest, dass sie dauerhaft freistehen wird, da vor ihr die Zustellgleise der Reichsbahn für die "Hochbahn-" und die "Markt- u. Kühlhaus-Gesellschaft" verlaufen. Das gesamte Terrain westlich dieser Bebauung ist im Besitz der staatlichen Reichsbahn. Über die zukünftige Verwendung dieses Geländes ist 1902 jedoch noch nichts entschieden. Es wird weiterhin bis 1908 verpachtet und privat in Form von Baustoff-, Holz- und Kohlenplätze genutzt.

Quelle: Adressbuch von Berlin 1899-1901. Besitzerwechsel der Grundstücke Luckenwalder Str.3 und Trebbiner Str.5: Holzhandlung Zimmermann & Sohn, Holzplatz (1899) / Eisenbahn Fiskus, Baustelle (1900) / Gesellschaft für Markt- und Kühlhallen, Neubau (1901)
 Bauakten: LAB, B Rep.206 (Bezirksamt Kreuzberg 1945-2002) Nr.6157 (Luckenwalder Str.3, 1900-1901) und Nr.6396-6399 (Trebbiner Str.5, 1905-1964); sowie F Rep.270, A (allgemeine Kartensammlung) Nr.10307. (Ausschnitt)

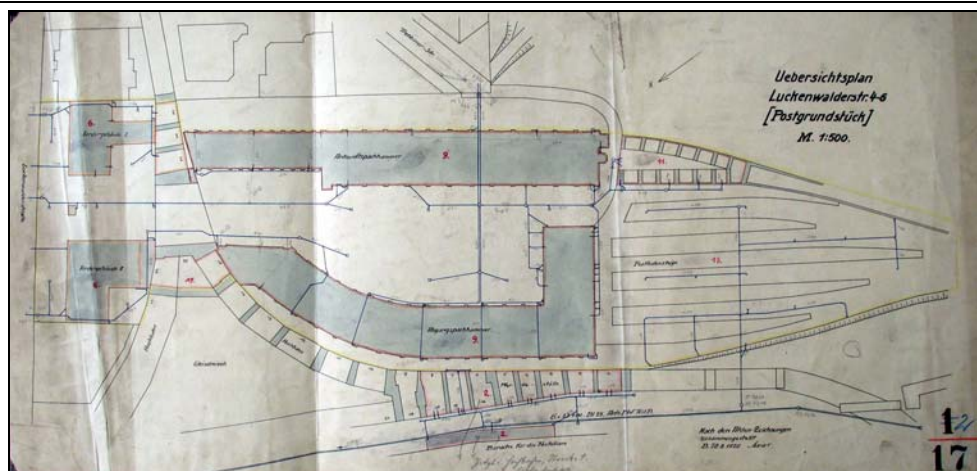
1908-07-31



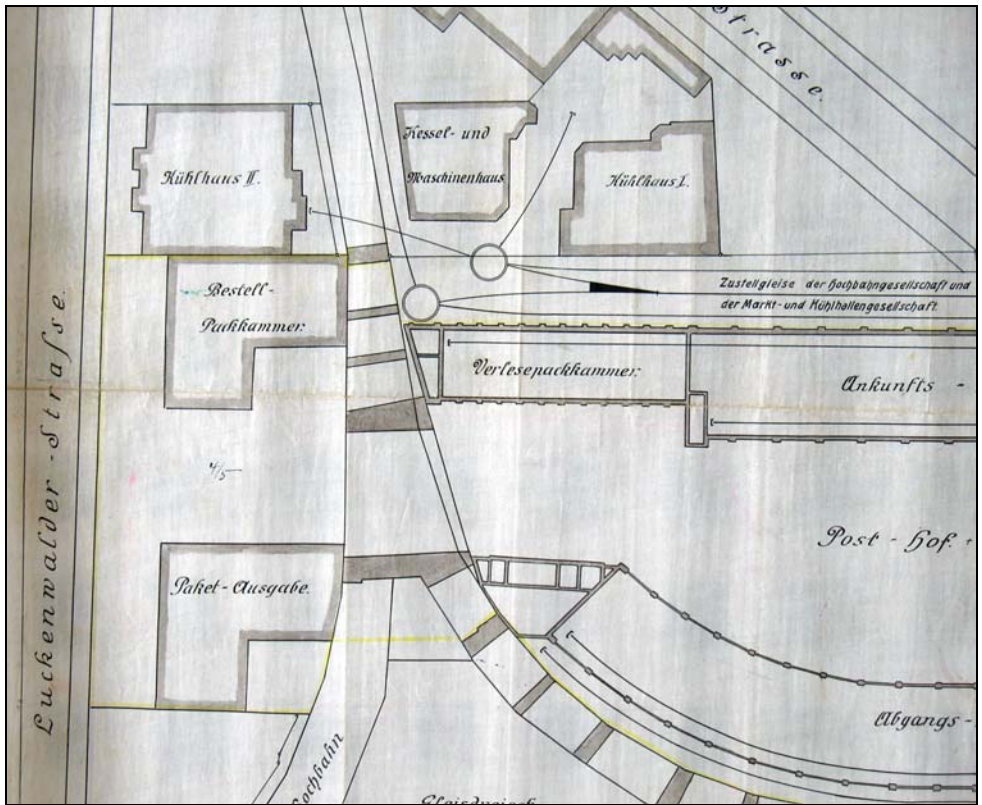
13./31.7.1908 – Die Reichspost erwirbt das ehemals von der Berlin-Dresdner Eisenbahn Gesellschaft genutzte Gelände um dort den Postbahnhof zu bauen. An der Trebbiner Straße grenzt das Gelände unmittelbar an das Grundstück der Markthallen und Kühlhaus Gesellschaft. Südlich von dem Viadukt der Hochbahn bleibt der Geländestreifen mit den Zufahrtsgleisen im Besitz der Reichsbahndirektion. Dieser Streifen deckt sich zum Teil mit der ursprünglich im Bebauungsplan vorgesehenen Straße 16. Nördlich des Hochbahnviadukts wird die "Bestellpackkammer" des Postbahnhofs gebaut. Ihre östliche Brandwand steht auf der Grundstücksgrenze und schließt unmittelbar an den Schaugiebel des Kühlhauses II an.

Quelle: LAB, A Rep.080 (Karten) Nr.83: Postbahnhof (Postverladestelle) Luckenwalder-Str. mit Gleisanschlüssen an den Berlin Anhalter Bahnhof und Berlin Potsdamer Bahnhof. Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft, Reichsbahndirektion Berlin G.Nr.12.G22.Lp8-7. Reichsbahn-Betriebsamt Berlin 8. M 1:1000. Angefertigt 15.7.1930. Bl.4 = Kolorierter Originalplan, Lachsrot: "ehemaliges Eisenbahngelände, welches die Reichspost gemäß §§ 5-7 des Vertrages vom 13./31.Juli 1908 käuflich erworben hat". (Ausschnitt)

1908 – 1915



Postbahnhof und Paketpostamt SW 77 (Postamt 77), Luckenwalder Straße 4/5
Die Anlage entstand vermutlich nach Plänen von Hermann Struve (1857–1916) und Wilhelm Walter (1850–1914) von 1908 bis 1915. Die

	<p>Gebäude wurden im historischen Stil gestaltet, mit Putz und gelben Klinkern verkleidet und mit schmückenden Elementen aus Stuck versehen. Der P. erhielt eine Ankunfts-Packkammer und eine Abgangs-Packkammer, denen jeweils ein Kopfbau vorgesetzt wurde. An die Packkammern wurden fünf überdachte Ladesteige und die Gleise angeschlossen. Im Zweiten Weltkrieg wurde der P. schwer beschädigt und stark vereinfacht wiederhergestellt. 1962 wurde die Abgangs- und 1968–1971 die Eingangshalle umgebaut. Der P. war zunächst für die südlichen und südwestlichen Strecken ab Berlin zuständig und galt vor dem Zweiten Weltkrieg als das größte deutsche Paketpostamt. Danach bediente er als Postamt 77 ganz West-Berlin. Später befanden sich hier ein Paketselbstabholerdienst, die Paketzustellbasis Kreuzberg und weitere Postdienststellen. 2008 wurde die gesamte Immobilie an einen privaten Investor verkauft. Der P. steht unter Denkmalschutz.</p> <p>Quelle (Plan): LAB, F Rep.270 (Baupläne), Nr.1721, darin u.a.: Übersichtsplan Luckenwalderstr.4-6 (Postgrundstück) M 1:5000, Nach Aktenzeichnungen zusammengestellt 28.8.1920 (Ausschnitt)</p>
<p>1913-05-16</p>	 <p>16.05.1913 – Eröffnung des Postbahnhofes an der Luckenwalder Straße 4-6 sowie der Anschlussgleise zur Potsdamer und Anhalter Bahn (Deutsche Reichspost, Bahnpostamt II); Betrieb mit Elektrolokomotiven.</p> <p>Quelle (Plan): LAB, F Rep.270 (Baupläne), Nr.2623 - Entwurf für die Entwässerungsanlage der Bahnsteigüberdachung auf dem Postbahnhof Luckenwalder Str. 4/5, M 1:500, 21.8.1912. (Ausschnitt)</p>

Zusammenfassung

Die dargelegten Dokumente belegen, dass die 1861 genehmigten Fluchtlinien der Straße 16 (Abt. III des Berliner Bebauungsplans) am 31.1.1872 aufgehoben worden sind. Als Ersatz für die Straße 16 wurde die Straße 16a genehmigt, deren westliche Fluchtlinie mit der östlichen der ehemaligen Straße 16 übereinstimmte. Die Straße 16a sollte nunmehr

in ganzer Breite (19 Meter) auf dem als Holzplatz genutzten Grundstück der Firma Zimmermann & Sohn ausgeführt werden. Die Straße 16a wurde von Seiten des Ministeriums für öffentliche Arbeiten und des Polizei-Präsidiums aus zwei Gründen für erforderlich gehalten: Zum einem sollte dem Vorplatz des geplanten Dresdner Bahnhofs genügend Raum gegeben und zum anderen vermieden werden, dass die Trebbiner Straße eine Sackgasse wird. An dieser Planung wurde auch nach der Aufgabe der Pläne für den Dresdner Bahnhof und dem Protest des Grundstückseigners Zimmermann festgehalten.

Die Fluchtlinien der Straße 16a sind jedoch am 30.11.1898 aufgehoben worden. Das Zimmermannsche Grundstück (Luckenwalder Str.3 / Trebbiner Str.5) erhielt dadurch wieder seine ursprüngliche Breite von 30,09 m. Die genauen Umstände dieser Änderung des Bebauungsplans sind in der hier angestellten Untersuchung nicht weiter erforscht worden, da allein durch ihre Tatsache das hier in Frage stehende Problem hinreichend zu erklären ist. Vermutlich stand die Aufhebung der Straße 16a in einem direkten Zusammenhang mit der Planung der elektrischen Hochbahn und erfolgte, nachdem das Zimmermann'sche Grundstück durch Verkauf oder Enteignung an den Eisenbahn Fiscus übergegangen war.

Nach der Teilung des ehemaligen Zimmermannschen Grundstücks und der Errichtung des Hochbahn-Viadukts auf dem hinteren Teil der Parzelle Luckenwalder Straße 3 wurden die beiden Grundstücke (Luckenwalder Str.3 / Trebbiner Str.5) vom Eisenbahn Fiscus an die "Markt- u. Kühlhaus-Gesellschaft" verkauft und anschließend bebaut. Sowohl für die Baustelle der Hochbahn als auch den Betrieb des elektrischen Kraftwerkes an der Trebbiner Straße sowie der später errichteten Kühlhäuser war ein Eisenbahnanschluss erforderlich. Dieser wurde von der Reichsbahn westlich der Grundstücke Trebbiner Straße 5/6 und südlich der Hochbahn auf dem vom Eisenbahn Fiscus verwalteten Gelände realisiert. Diese Zubringergleise lagen auf dem Terrain der ursprünglich geplanten Straße 16, ohne dass jedoch eine Planungskontinuität bestand. Diese wie eine Straße erscheinende Gleisanlage mit zwei Drehscheiben blieb im Besitz der Reichsbahn, als das übrige Gelände für den Bau des Postbahnhofs an die Reichspost verkauft wurde. Die Fenster in der östlichen Fassade der Packkammern des Postbahnhofs belegen, dass die Zubringergleise bis zum Hochbahn-Viadukt auch planungsrechtlich wie eine Straße behandelt wurden. Nördlich des Viadukts wurde diese "Eisenbahnstraße" jedoch nicht bis zur Luckenwalder Straße weitergeführt. Hier stoßen die Grundstücke Luckenwalder Str.3 und 4 unmittelbar zusammen. Die ursprünglich freiliegende Westmauer des Kühlhauses wurde planungsrechtlich als Brandwand angesehen und der Bau des Postbahnhofs unmittelbar an das Kühlhaus angeschlossen. Im Rahmen der vorliegenden Untersuchung wurde nicht weiter danach geforscht, ob es einer spezielle Vereinbarung zwischen der "Markt- u. Kühlhaus-Gesellschaft" und der Reichspost bezüglich des Gebäudeanschlusses gegeben hat.

Berlin, Juni 2008

Literatur (Auswahl)

- Münzinger, Siegfried; Scheidmann: Der Postbahnhof Berlin 77; in: Berliner Verkehrsblätter; 14 (1967); H. 05; S. 68 - 69
 Thiel, Aloysius: 65 Jahre Postbahnhof an der Luckenwalder Straße; in: Berliner Verkehrsblätter; 26 (1979); H. 07; S. 149 - 156

Themenrelevante Archivbestände zur weitergehenden Klärung von Detailfragen

Landesarchiv Berlin (LAB)

- > LAB, A Pr.Br.Rep. 030 - Polizeipräsidium Berlin
- > LAB, A Pr.Br.Rep. 042 - Preußischen Bau- und Finanzdirektion
- > LAB, A Rep. 010-01-02 - Magistrat der Stadt Berlin, Städtische Tiefbaudeputation
- > LAB, A Rep. 010-01-03 - Magistrat der Stadt Berlin, Örtliche Straßenbaupolizei/Kanalisation
- > LAB, A Rep. 010-01-04 - Städtisches Vermessungsamt
- > LAB, A Rep. 010-02 - Städtische Baupolizei
- > LAB, A Rep. 080 - Eisenbahndirektion Berlin
- > LAB, A Rep. 090 - Oberpostdirektion/Reichspostdirektion Berlin
- > LAB, A Rep. 115 - Katasteramt Berlin Süd
- > LAB, A Rep.180 - Feuersozietät Berlin

- > LAB, B Rep. 003-01 - Der Senator für Post- und Fernmeldewesen
- > LAB, B Rep. 090 - Landespostdirektion Berlin
- > LAB, Kartensammlung

Geheimes Staatsarchiv Preussischer Kulturbesitz (GStA PK)

- > I. HA Rep. 93B - Ministerium der öffentlichen Arbeiten [Findbuch überprüft, kein Ergebnis]
- > I. HA Rep. 93E - Ministerium für Öffentliche Arbeiten, Eisenbahnabteilung

Bundesarchiv Koblenz

- > BA R 4701 Reichspostministerium (1811-1945)
- > BA R 4702 Reichspostzentralamt (1873-1928)