

Berliner Verkehrsorte im Wechsel der Zeiten

Im Berliner Stadtgebiet findet man vielerorts markante Stellen, die Geschichte – insbesondere Verkehrshistorie – früherer Jahrzehnte widerspiegeln. Manchmal führt ein mehr oder weniger altes Bild mitten hinein in eine vielschichtige Vergangenheit des gegenwärtigen Platzes.

LUTZ HABRECHT, Berlin; MICHAEL GÜNTHER, Berlin

Ein „Königsplatz“ im Industriegebiet Verkehr in der „Elektropolis“ von Berlin-Oberschöneweide

Das untenstehende Foto vom März 1979 erinnert an einen außergewöhnlichen Berliner Verkehrsort. Die Kreuzung Wilhelminenhofstraße/Edisonstraße, gemeinhin als „Königsplatz“ bekannt, ist das geografische Herz des Ortsteils Oberschöneweide im heutigen Bezirk Treptow-Köpenick. Diese Straßenkreuzung hatte jahrzehntelang eine Besonderheit: Außer regem Kraftverkehr, lebhaftem Publikumsbetrieb und etlichen Straßenbahnlinien überquerte eine Eisenbahn den „Königsplatz“. Lange Zeit gehörte der „Bulle“ zur Wilhelminenhof- und Edisonstraße, prägten die bulligen Elektroloks das Industriegebiet in Oberschöneweide. [1], [2], [3] Als das Foto entstand, war Oberschöneweide der größte Industriestandort der DDR. Und der mittendrin liegende „Königsplatz“ war turbulenter Drehpunkt im Berufsverkehr für tausende Werktätige im „Transformatorwerk Karl Liebknecht“, im „Kabelwerk Oberspree“ und im „Werk für Fernseh elektronik“ – um nur die größten Werke an der Wilhelminenhofstraße zu nennen. Was die Industriebetriebe in Oberschöneweide produzierten, schaffte die Bullenbahn in oftmals langen Güterzügen zum Reichsbahnanschluss in Rummelsburg. Über den „Königsplatz“ rollten Spezialtransporte mit schweren Transformatoren, Flachwagen mit mächtigen Kabelrollen und kistenweise Fernsehapparate in gedeckten Güterwagen. Gegenüber Autofahrern und Straßenbahnfahrern hatten die wichtigen Industrietransporte meist Vorrang. Doch das sah man damals recht gelassen; schließlich waren die vollbeladenen Züge ein Zeichen dafür, dass die Produktion seinerzeit im

Industriegebiet Oberschöneweide „brummte“ und Arbeitsplätze garantierte ...

Zwischen „Quappenkrug“ und „Sadowa“

Ein Blick in die frühe Geschichte des Verkehrsortes „Königsplatz“ führt bis ans Ende des 16. Jahrhunderts. Im Jahre 1598 findet sich erstmals die Bezeichnung „eine Wiese an der Spree neben der schönen weide“, bezogen auf eine Flur im heutigen Niederschöneweide, auf der 1667 ein „Teerofen bey der Schönen Weide“ zum Verschweilen von Holz erwähnt wird. [4a] Der Begriff stand damals aber für das Gelände beiderseits der Spree. 1674 ist am nördlichen Spreeufer, also im Gebiet des heutigen Oberschöneweide, eine Ausspanne namens Pfefferkrug als erste feste Ansiedlung aktenkundig. Deren Pächter Quappe gab ihr den Namen Quappenkrug. 1682 erwarb der Große Kurfürst den Quappenkrug, der dem Amt Köpenick unterstellt und seit 1717 verpachtet wurde. [4] Geländeeigentümer war bis 1735 der brandenburgisch-preußische Staat, danach wohl der Gebäudebesitzer. Ab 1750 ist die Ansiedlung von Kattunbleichen verzeichnet, und es nimmt nicht wunder, dass in der „preußischen Seidenraupenzucht-Periode“ – einem frühen Versuch der „Störfreimachung“ von teuren Baumwollimporten – auch hier auf „allerhöchste Kabinettsordre“ hin Maulbeerbäume angepflanzt werden mussten. Bei Abbruch dieses Experiments werden 1801 für die Ansiedlung 77 Einwohner



Bild 1 Hochbetrieb am Verkehrsort „Königsplatz“ im März 1979

(Foto Sammlung Wolfgang Rexzeh)

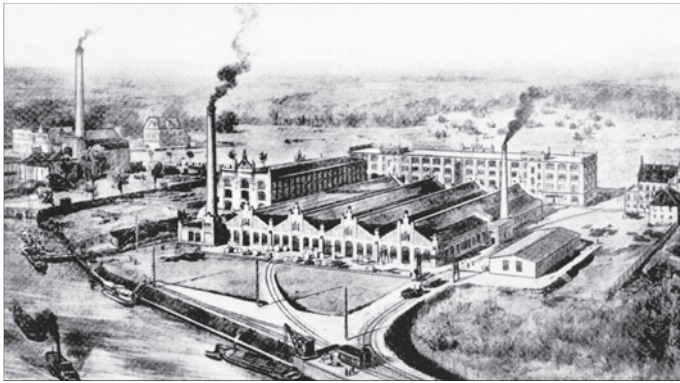


Bild 2 Erste Ausbaustufe des Elektrizitätswerkes „Oberspree“ (links) und das Kabelwerk (Mitte) im Jahre 1897

(Repro aus [4])

angegeben. Was die späteren Gemeinde- und heutigen Ortsteilnamen angeht, so wurde der Kreis Teltow initiativ und benannte seine Kolonie am linken Spreeufer seit 1871 offiziell „Niederschöneweide“, woraus sich für den zum Kreis Niederbarnim gehörenden Teil am gegenüberliegenden Ufer „Oberschöneweide“ ergab. Topografische Gegebenheiten begründeten die Zuweisung der Präfixe Nieder- und Ober- jedenfalls nicht.

Schließlich hatte 1814 der Geheime Oberfinanzrat Johann Philipp Otto Reinbeck den alten Quappenkrug gekauft. Mit königlicher Genehmigung benannte er ihn nach dem Rufnamen seiner Frau „Wilhelminenhof“. Noch in der Mitte des 19. Jahrhunderts gab es auch am nördlichen Spreeufer nur unzusammenhängende Ansiedlungen. So folgten ab der Mündung des Flüsschens Wuhle von Süd nach Nord „... ein halbes Dutzend Kattunbleichen – Gut Wilhelminenhof (in der Höhe der heutigen Lauffener Straße, Anm.) – ein Hammelstall, Stall und Schäferei des Berliner Schlächtergewerbes mit zwei Einliegern und einem Hirten (in Höhe des späteren Flussbades Wilhelmstrand, Anm.) – die Hegemeisterei Neue Scheune ...“ [5]

Nach 1870 begann der Ausbau einer Villensiedlung Ostend, doch deren Entwicklung stagnierte bald, denn es fehlte eine angemessene Verkehrsverbindung. Steigende Besucherzahlen zu der am Ostend gelegenen Ausflugsgaststätte „Sadowa“ ermunterten wohl die Frankfurter Bahn zur Eröffnung des Haltepunktes Sadowa (seit 1929 Wuhlheide). Aber die erhebliche Entfernung zu dem inzwischen opulent ausgebauten Etablissement „Sadowa“ und zur Villenkolonie Ostend war nicht akzeptabel. Nach ausgiebigem Amusement dürfte der Rückweg zur Bahn durch die nächtlich dunkle Wuhlheide die Besucher Sadowascher Vergnügungen abgeschreckt haben. Geplante Pferdebahnstrecken von Rummelsburg und Köpenick wurden nicht verwirklicht. So blieb Ostend zunächst noch das Oberschöneweider Ende im Osten.

Dagegen war Niederschöneweide am anderen Spreeufer mit der 1874 erfolgten Eröffnung eines Haltepunktes an der Görlitzer Bahn privilegiert. Auf beiden Uferseiten entstanden Ausflugslokale und „Vergnügungsetablissemments“, und Oberschöneweide holte mit „Ostend“, „Blumengarten“, „Strandschloß“, „Wilhelminenhof“, „Tabberts Waldschlößchen“ und „Spreeschloß“ bald auf. Ausflugschiffe und ab 1885 ein regelmäßiger Fährbetrieb führten ihnen die Kunden in Scharen zu.

Die Terraingesellschaft tritt auf den Plan

Der nächste Besitzer des „Wilhelminenhof“, Oskar Abernethy, verkaufte das Anwesen 1889 für mehr als das Dreißigfache des ursprünglichen Kaufpreises an die staatliche Grundrenten-

gesellschaft, ein untrügliches Zeichen dafür, mit welcher Macht und mit welcher Profitverheißung die kapitalistische Industrialisierung einsetzte. Der Dichter Theodor Fontane sah die Situation in seiner Schilderung von 1890 noch etwas romantischer und weniger realitätsnah: „*Wilhelminenhof, ein ehemaliger Gutshof, in welchem augenblicklich die Grundrentengesellschaft (Oberspree-Terrains) ihre Büros aufgeschlagen hat. Dieser Gesellschaft gehören die umfangreichen am Ufer gelegenen Terrains an. Sie hat auch die neue Holzbrücke über die Spree erbauen lassen und sowohl Tabberts Waldschlößchen als auch den Wilhelminenhof durch Schienenstränge in direkte Verbindung mit der Görlitzer Bahn gebracht. Die Zeit, da der Wilhelminenhof mit seinem schönen Garten und den beiden Bleichen, in denen man mit dem Boot von der Spree aus hineinfahren kann, ein Restaurant wird, dürfte nicht mehr allzu fern sein.*“ [6] Man mag sich heute fragen, ob der Dichter wohl wirklich nicht erkannte, welchem Zweck die „Schienenstränge“ dienen sollten und welche kurze Zeit wohl der Restaurant-Zwischennutzung noch beschieden sein würde ...

Die „Grundrentengesellschaft AG in Berlin“ unter ihrem Geschäftsführer Carl Deul (1855–1904) verstand sich als das, was wir in moderner Zeit „Projektentwickler“ nennen würden. Sie war unbestritten der Motor der Anfangszeit der industriellen Entwicklung Oberschöneweides. Vom königlichen Forstfiskus erwarb die Gesellschaft weitsichtig auch Teile der angrenzenden Waldbestände, ließ vermessen und formierte Flurstücke zu Parzellen. Noch 1890 konnte ein 10 ha großes Terrain, an der Spree gelegen, an die „Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft“ (AEG) verkauft werden, die 1887 aus der „Deutschen Edison-Gesellschaft für angewandte Elektrizität“ hervorgegangen war. Der Grundrentengesellschaft muss auch die vorausschauende Mitplanung von städtischer Infrastruktur und arbeitsplatznaher Wohnbebauung zu Gute gehalten werden. Die Baukosten der 1891 eröffneten Holzbrücke mit Gütergleis über die Spree in Höhe der heutigen Stubenrauchbrücke beglich – wie Fontane erwähnte – tatsächlich die Grundrentengesellschaft. Die Anbindung zur Görlitzer Bahn war durchaus so etwas wie ein Schlüsselprojekt für die Oberschöneweider Industrieansiedlung. Außer der Spree als Verkehrsweg bestand nun eine erste, wenn auch noch recht primitive Verbindung zur Eisenbahn, denn die Waggons wurden zunächst von Pferden und Ochsen bewegt. Manche behaupten, der Spitzname „Bulle“ der späteren Industriebahn hätte hier seinen Ursprung.

Bild 3 Edisonstraße, Blick von der Griechischen Allee zum „Königsplatz“; vorn links die Villa von Carl Deul, dem Geschäftsführer der Grundrentengesellschaft. Das 1899 in der Edisonstraße verlegte Industriebahnngleis ist noch ohne Oberleitung; 1901 begann der elektrische Betrieb. Zogen bis dahin noch echte Bullen durch die Edisonstraße?

(Foto Sammlung Industriesalon Oberschöneweide)





Bild 4 Fototermin am „Königsplatz“ um 1907, Blick in die östliche Wilhelminenhofstraße. Auf den Industriebahngleisen gab es seit 15. August 1901 einen elektrischen Straßenbahnbetrieb: Wagen 21, auf der Fahrt zum „Bahnhof Nieder-Schöneweide“, hält an der Einmündung der Edisonstraße. Das repräsentative Wohnhaus links im Bild hat die Zeiten überdauert – in unterschiedlichen Zuständen, wie weitere Fotos dieses Beitrages zeigen. Über der Eingangstür unter dem Dachaufsatz lässt sich die Beschriftung „Fritz König“ erkennen, den das Adressbuch von 1907 als Eigentümer nennt. An der Laterne vor dem Haus rechts ist bereits ein Schild „Königs-Platz“ zu erkennen. Plakate auf der am linken Bildrand sichtbaren Litfaßsäule werben für Veranstaltungen der Oberschöneweider Vergnügungsetablissemments wie dem Wilhelminenhof.

(Foto Archiv Heimatmuseum Köpenick)

Jetzt ging der Sprung vom Büdneranwesen zum Industrieort Schlag auf Schlag, wobei die AEG unter ihrem Vorstandsvorsitzenden Emil Rathenau 1895 sicherlich die Initialzündung setzte. Östlich der Lauffener Straße, zwischen Wilhelminenhofstraße und Spree, entstand von 1895 bis 1897 eines der ältesten Drehstromkraftwerke, das seinerzeit in technischer Hinsicht wegweisend war. Mit der neuen Technik konnte Strom ohne größere Leitungsverluste über weite Strecken transportiert werden. Das später mehrfach erweiterte Kraftwerk ist heute als Industriedenkmal erhalten. Neben dem Ausbau der AEG-Werksteile entstand ab 1897 das Kabelwerk Oberspree einschließlich der aus der Ackerstraße umgelagerten Produktionsstätten.

Die Entwicklungsgeschwindigkeit war enorm: Zwischen 1897 und 1914 entstanden gewissermaßen um die spätere Straßenkreuzung Wilhelminenhof-/Edisonstraße herum außerdem drei Spreebrücken, zwei Kirchen, sieben Schulen, Friedhof, Feuerwache, Wasserwerk, Kanalisation, Gaswerk – und verkehrsbezogen das Straßennetz mit elektrischer Beleuchtung, die Post, das Telefonnetz, die Straßenbahn und die Industriebahn. Auslöser dieser rasanten Standortentwicklung war eine beispiellose Ansiedlung von Industrie, vor allem der Elektroindustrie – Oberschöneweide als „Elektropolis“.

Schienenverkehr in zweierlei Gestalt

Für den Güter- und Personenverkehr des Industriezentrums waren die Industriebahn und die Straßenbahn von Bedeutung; sie machten auch die Faszination dieses Verkehrsortes aus. Die Industriebahn hatte 1899 mit Trassenführung durch die Edisonstraße einen

leistungsfähigen Anschluss an den Güterbahnhof Rummelsburg erhalten. Doch mit Zugtieren ließ sich der gestiegene und ständig steigende Transportbedarf nun wirklich nicht mehr bewältigen. Pferde und Ochsen waren im aufstrebenden Standort der Elektroindustrie anachronistisch geworden. Naheliegender war eine Streckenelektrifizierung. Dazu lag am 3. August 1900 die Genehmigung des Regierungspräsidenten vor, und im Folgejahr fanden erste Versuchsfahrten mit Elektrolokomotiven statt.

Offenbar waren die Elektrifizierungsarbeiten im Zusammenhang mit einem Eigentümerwechsel vorangetrieben worden. Am 1. August 1901 ging die Industriebahn von der Grundrentengesellschaft an die Berliner Ostbahnen (BO) über, die bereits ein Straßenbahn-Teilnetz betrieben, zu dem auch der legendäre Spree-tunnel zwischen Stralau und Treptow gehörte. Die BO nahmen am 5. August 1901 den elektrischen Betrieb auf der Industriebahn auf; außerdem

eröffneten sie am 15. August 1901 einen elektrischen Straßenbahnbetrieb zwischen Bahnhof Niederschöneweide-Johannisthal und Sadowa, Wuhlebrücke (heute etwa An der Wuhlheide/Lindenstraße). Zum neuen Jahrhundert war am Verkehrsort Wilhelminenhof-/Edisonstraße ein Quantensprung gelungen: von der Bullenzur Elektrotraktion.

Im Jahr der Elektrifizierung entstand weniger als einen Kilometer nordwestlich der späteren Kreuzung Wilhelminenhofstraße/Edisonstraße an der Alteneckstraße (seit 1906 Nalepastraße) ein Betriebshof. Hier wurden die Industriebahnloks und die Fahrzeuge des Personenverkehrs gewartet. Letzterer war nach der Jahrhundertwende erheblich angestiegen, da einerseits die Industrie auf Arbeitskräfte von außerhalb angewiesen blieb und andererseits die zunehmende Wohnbebauung in Oberschöneweide eine Verkehrsanbindung an die Eisenbahn in Niederschöneweide-Johannisthal erforderte.

Auf der Wilhelminenhofstraße verkehrten – zunächst noch auf dem gemeinsamen Gleis – die nun elektrische „Bullen“-Güterbahn und die neue, am 15. August 1901 eröffnete Straßenbahnlinie Ia der Berliner Ostbahnen zwischen dem Bahnhof Niederschöneweide-Johannisthal und Sadowa, Wuhlebrücke. Die Straßenbahn fuhr im Stundentakt, so dass offenbar Kapazitätsprobleme aus dem Gemeinschaftsverkehr nicht sofort erwachsen. Gleichwohl wurden die Gleisanlagen 1904 getrennt und so verändert, dass die Industriebahn südlich der Fahrbahn und damit näher an den Werkseinfahrten lag. In demselben Jahr verkehrten ab 4. Dezember die Straßenbahnen auf einer Verlängerungsstrecke über Sadowa hinaus bis Köpenick, Lindenstraße.